

EVJEN MOTOR AS

Gullhagen boligfelt

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Evjen Motor As
 Tittel på rapport: Gullhagen boligfelt
 Oppdragsnavn: Gullhagen Boligfelt
 Oppdragsnummer: 633581-01
 Utarbeidet av: Judith Aakre
 Oppdragsleder: Judith Aakre
 Tilgjengelighet: Åpen

Vedlegg:

- Plankart
- Bestemmelser
- VA-plan
- Plan/profil veg
- HA
- HB
- HC
- Skredrapport
- Kulturminneregistrering
- Støyrappport

01	19. okt. 2022	Planbeskrivelse	JA	Initialer
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Asplan Viak AS er engasjert av Evjen Motor AS til å utarbeide detaljreguleringsplan for Gullhagen boligfelt i Ål kommune.

Åsne Brattåker er Ål kommunes kontaktperson for oppdraget.

Ål, 19.11.2022

Judith Aakre

Oppdragsleder

Sett inn navn

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	5
1.1.	Bakgrunn og formål	5
1.2.	Konsekvensutredning	6
1.3.	Oppdragsgiver og eiendomsforhold	6
2.	Planområdet	7
2.1.	Lokalisering og avgrensing	7
2.2.	Avgrensing av planområdet	8
2.3.	Dagens bruk	9
2.4.	Trafikk og mobilitet	10
2.5.	Vann og avløp	13
2.6.	Landskap	13
2.7.	Kulturminner	18
2.8.	Landbruk	18
2.9.	Naturmangfold	18
2.10.	Naturfare	19
2.11.	Gjeldende planer og rammeverk	19
3.	Prosess	22
3.1.	Historikk	22
3.2.	Merknader	22
4.	Planforslag	28
4.1.	Hovedgrep	28
4.2.	Boliger	28
4.3.	Grønnstruktur	29
4.4.	Vann og avløp	29
4.5.	Trafikale forhold	29

5.	Vurdering av virkninger	35
5.1.	Arealbruk	35
5.2.	Arkitektur og landskap	36
5.3.	Grønnstruktur/friluftsliv	38
5.4.	Trafikale forhold	38
5.5.	Støy	38
5.6.	Barn og unges interesser	39
5.7.	Universell utforming og tilgjengelighet	39
5.8.	Naturmangfold	40
5.9.	Avveiling av virkninger og alternative løsninger	40
6.	ROS-analyse	42

1.1. Bakgrunn og formål

Det er boligmangel i Ål kommune. Tettere på sentrum er det få alternative plasseringer for større boligfelt, der det ikke også er andre konflikter med f.eks. landbruk, kulturmiljø/minner, naturfare, etablert grønnstruktur osv. Fordi det er boligmangel er det heller ikke nødvendigvis hensiktsmessig med alternativ plassering, da man trolig vil være avhengig av flere nye boligområder på både kort og lang sikt. Dersom man skal vente på rullering av kommuneplan, som ikke pågår nå, så vil det erfaringsmessig gå mange år før

vedtak av overordna plan. Planinitiativet til denne planen ble behandlet politisk i sektorutvalg for teknisk, næring og ressurs. På bakgrunn av det positive vedtaket er denne planen utformet.

1.2. Konsekvensutredning

Regulering av nye boligområder skal alltid konsekvensutredes iht. Forskrift om konsekvensutredning, vedlegg II. Konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og skal være relevant for de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal gjøre rede for planens virkning på miljø og samfunn. En utredning tilsvarer ikke nødvendigvis en omfattende rapport, men kan være en redegjørelse av virkningene og avklaringer under det aktuelle deltema.

Planforslaget ligger i et område omringet av ulike typer boligbebyggelse, og størsteparten av planområdet er i kommuneplanen avsatt til spredt boligbebyggelse. Det vurderes derfor at det er planens konsekvenser mht. landskap og barn og unges interesser som bør vurderes særskilt, i tillegg til de vanlige vurderinger som gjøres i et planarbeid. Fordi det innenfor området allerede er tillatt med utbygging av boligbebyggelse, og denne bebyggelsen er avhengig av ny avkjøring inn i området uavhengig av tetthet/antall enheter, er trafikale forhold ikke vurdert som tema for konsekvensutredning, men det er likevel grundig redegjort for i planbeskrivelsen. Det vurderes at redegjørelsen for endret/utvidet arealbruk kan gjøres som del av planbeskrivelsen, da hverken planforslaget eller området som sådan omfattes av spesielt komplekse eller sammensatte tematikker.

1.3. Oppdragsgiver og eiendomsforhold

Planområdet omfatter i hovedsak utbygging på gnr. 36 bnr. 1, hjemmelshaver Herman Gullhagen.

2.1. Lokalisering og avgrensning

Rapport - Gullhagen boligfelt

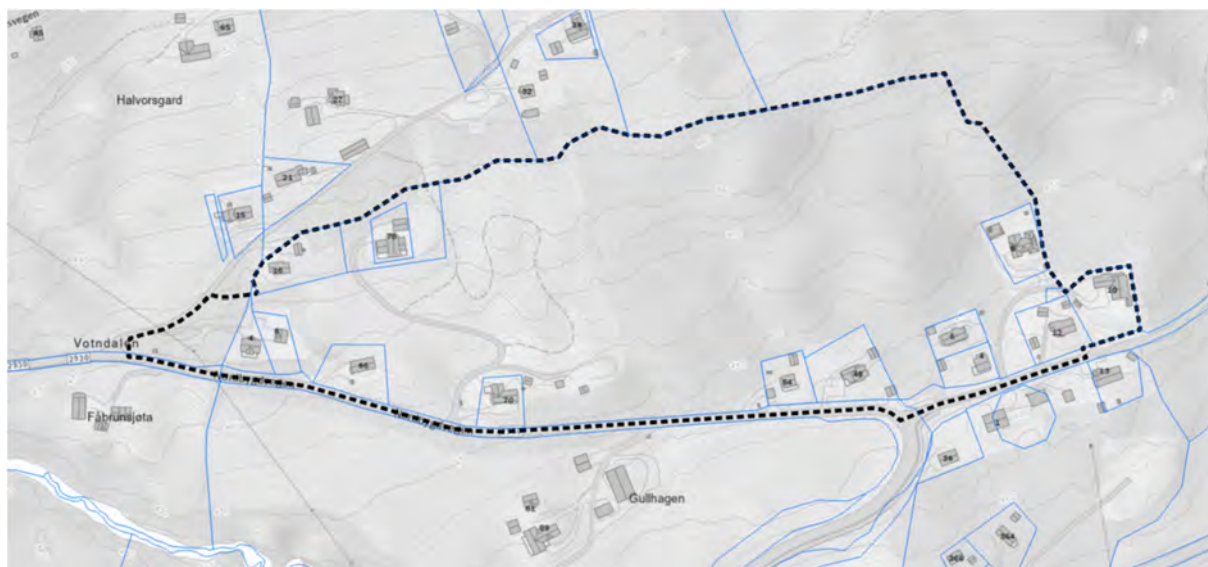
2.2. Avgrensing av planområdet

Avgrensingen av planområdet følger Nordbygdvegen, Oppsatavegen og Bøygardsvegen. Planområdet omfatter gang- og sykkelveg (tidligere regulert) opp langs Nordbygdvegen til Bøygardsvegen, og fortau fra eksisterende gang- og sykkelveg i Oppsatavegen og frem til ny avkjøring.

Eksisterende bebygde tomter langs nordsiden av Nordbygdvegen og Oppsatavegen, samt to eksisterende boligtomter nord i planområdet er inkludert i planforslaget for å få en helhetlig reguleringsplan. For eksisterende bebyggelse vil ikke planen medføre innskrenking i utbyggingsmuligheter ift. dagens situasjon.

Planforslaget inkluderer også 8 boligtomter i nordlig avgrensing som er godkjent via dispensasjon (men ennå ikke fradelt). For en av disse tomtene er plassering endret.

Krysset Nordbygdvegen/Bøygardsvegen er ikke inkludert, da dette krysset ikke skal benyttes for ny utbygging. Gang- og sykkelveg frem til krysset er likevel inkludert (og oppdatert ift. gjeldende regulering) for å få helhet i situasjonen for myke trafikanter i og rundt planområdet.



Figur 3: Plangrense.

2.3. Dagens bruk

Området har tidligere bestått av skog. Det er foretatt hogst i området. Nå er det for det meste åpen mark i tillegg til eksisterende boligbebyggelse. Det går et tråkk/sti gjennom området, samt tilkomstveg til gnr. 36 bnr. 64.



Figur 4: Bildet viser planområdet fra vest mot øst.

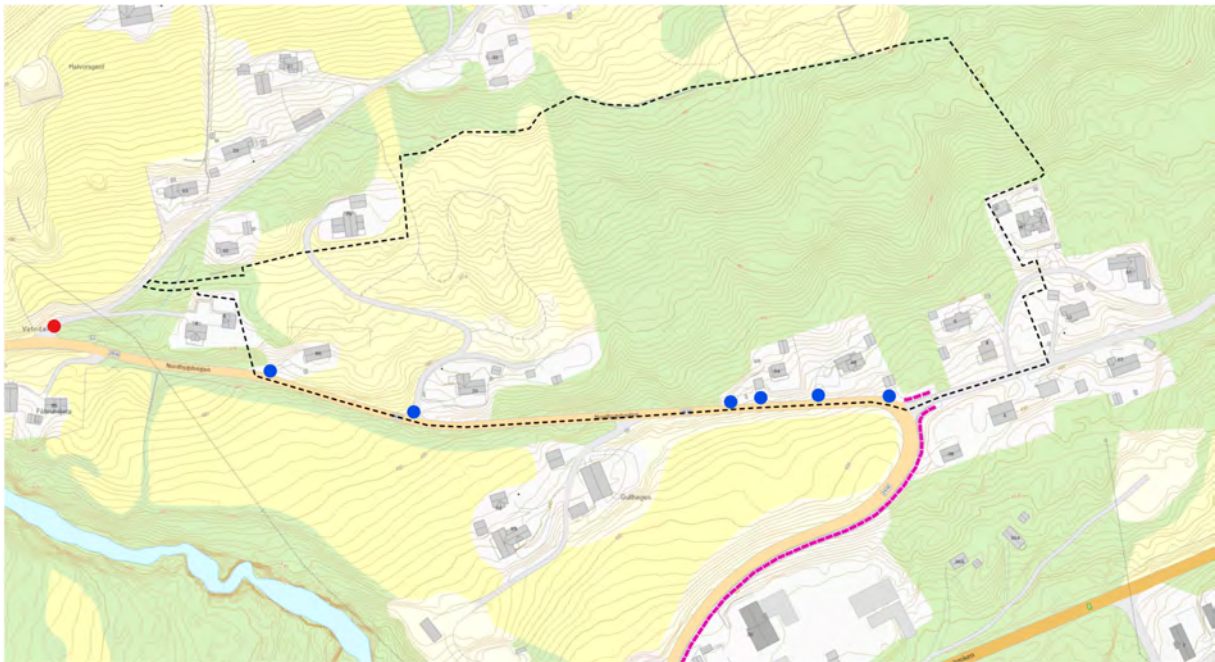


Figur 5: Bildet viser planområdet fra øst mot vest.

2.4. Trafikk og mobilitet

Området ligger mellom fv. 244/Nordbygdvegen som går mot Leveld, Oppsatavegen som går østover mot Gol og atkomstveien Bøygardsvegen nord for området. Krysset fv. 244 /Oppsatavegen er regulert, og det er etablert gang- og sykkelveg fram til dette krysset. Oppsatavegen har fartsgrense 40km/t. Nordbygdvegen har 60km/t forbi planområdet. Det er i dag fem eksisterende boliger som har separate avkjøringer fra Nordbygdvegen mot nord. To av disse eiendommene har to avkjøringer, både inn til bolig og til garasje ved veg.

Denne strekningen oppleves trafikkmessig som utrygg, med relativt sett mange (mindre gode) avkjøringer. Både stigningen og vegetasjonen, som gjør avkjøringer uoversiktlige, og den rette strekningen som medfører relativt høy hastighet, gjør at det til tross for kort strekning i meter til eksisterende gang- og sykkelveg ikke oppleves som trygt å ferdes til fots/sykkel.



Figur 6: Utsnittet viser planområdet med sort stiplet linje. Rosa linje er eksisterende gang- og sykkelveg. Rød sirkel er avkjøring til Bøygardsvegen. Blå sirkler er eksisterende avkjøringer.



Figur 7: Utsnittet viser Nordbygdvegen/fv. 244 som går mot venstre og Oppsatavegen som går mot høyre. I bakgrunn ser man eksisterende bebyggelse og planområdet bak.



Figur 8: Bildet viser Oppsatavegen fra gangfelt ved krysset Nordbygdvegen, retning øst..



Figur 9: Bildet viser området der ny avkjøring er planlagt i Oppsatavegen.



Figur 10: Nordbygdvegen langs sørlig avgrensing av planområdet.

2.5. Vann og avløp

Det er ikke offentlig vann og avløp i området i dag. Eksisterende bebyggelse har private anlegg.

2.6. Landskap

Overordna sett er området del av landskapsregionen *Øvre dal- og fjellbygder i Oppland og Buskerud*. Det er et markant u-dalsføre omkranset av skogkledte åser som strekker seg innover mot fjellområdene på både sør- og nordsiden. Selve planområdet er en skrånende, sørvendt li, som stor sett består av åpen fastmark. Enkelte partier har bratt terreng, men det er store flater i aksen øst-vest etasjevis oppover. Ned mot fv. 244 går det bratt ned, også som følge av etableringen av fylkesvegen en gang i tiden. Området ligger som en liten lomme for seg selv, omkranset av skog, landbruksareal og bolighus. Det er svært god utsikt både mot øst, sør og vest, selv fra de lavereliggende delene av området. Det er også mange store steinblokker i hele planområdet.



Figur 11: Bildet viser midtre/øvre del av planområdet fra vest mot øst. Under: Planområdet.



Figur 12 og 13: Bilder fra planområdet.



Figur 14: Bilde tatt mot vest.



Figur 15: Bilde tatt mot øst/nordøst.



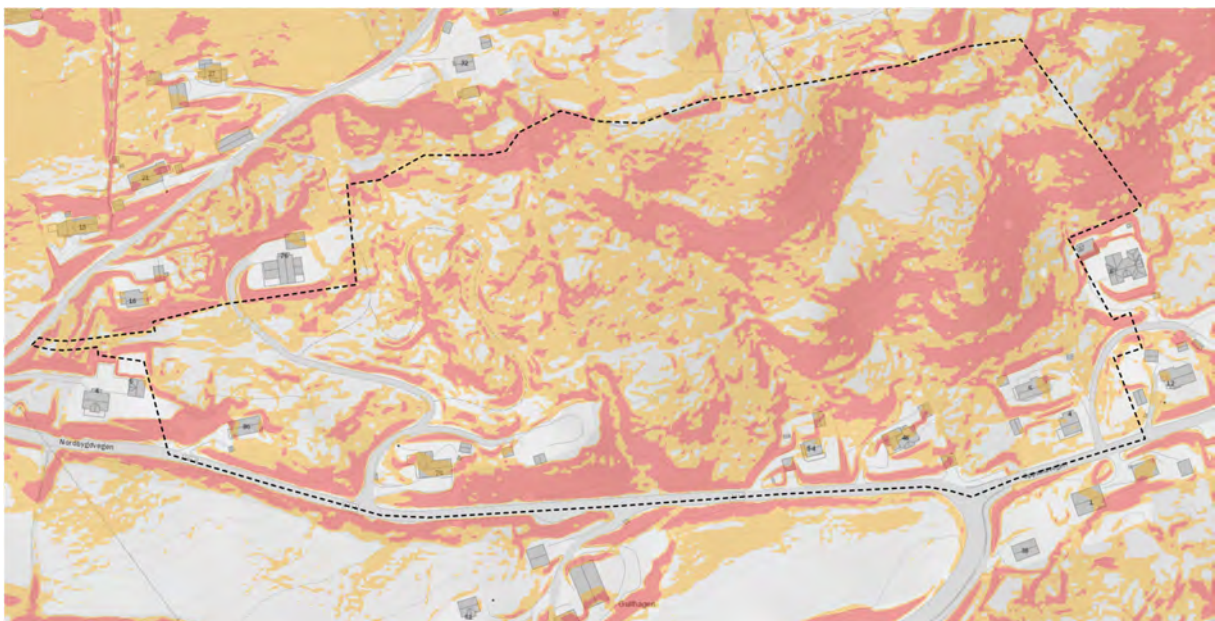
Figur 16: Mange store blokker setter preg på landskapet. Bildet tatt mot øst.



Figur 17: Området har flott utsikt, her i retning Gol.



Figur 18: Bildet er tatt mot vest, med den markante Ulshagenatten og Vindhaugen i bakgrunnen.



Figur 19: Helningskart over området. Oransje farge er terreng med bratthet 1:6-1:3, rød farge brattere enn 1:3 og ingen farge/grå slakere enn 1:6.

2.7. Kulturminner

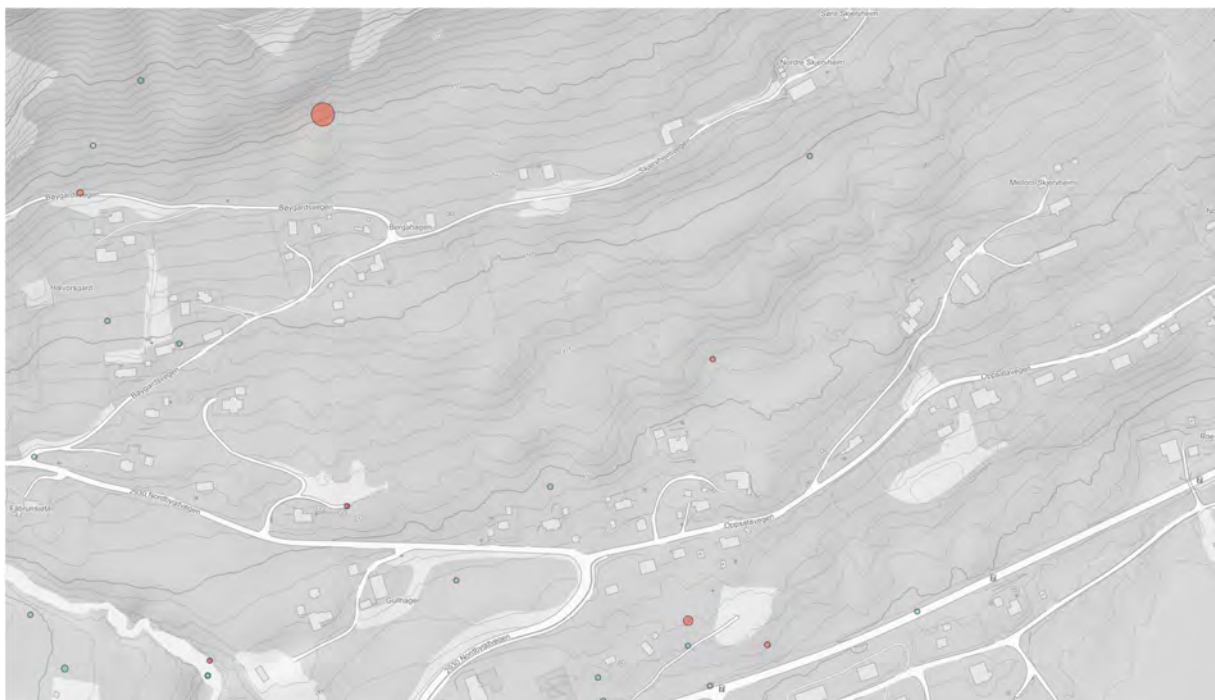
Området er undersøkt for kulturminner. Et funn ble gjort, kullgrop ID 272256 er frigitt av Viken Fylkeskommune. Rapport vedlagt.

2.8. Landbruk

Området er ikke benyttet til landbruk. Det er ikke registrert som dyrkbar jord (www.kilden.nibio.no).

2.9. Naturmangfold

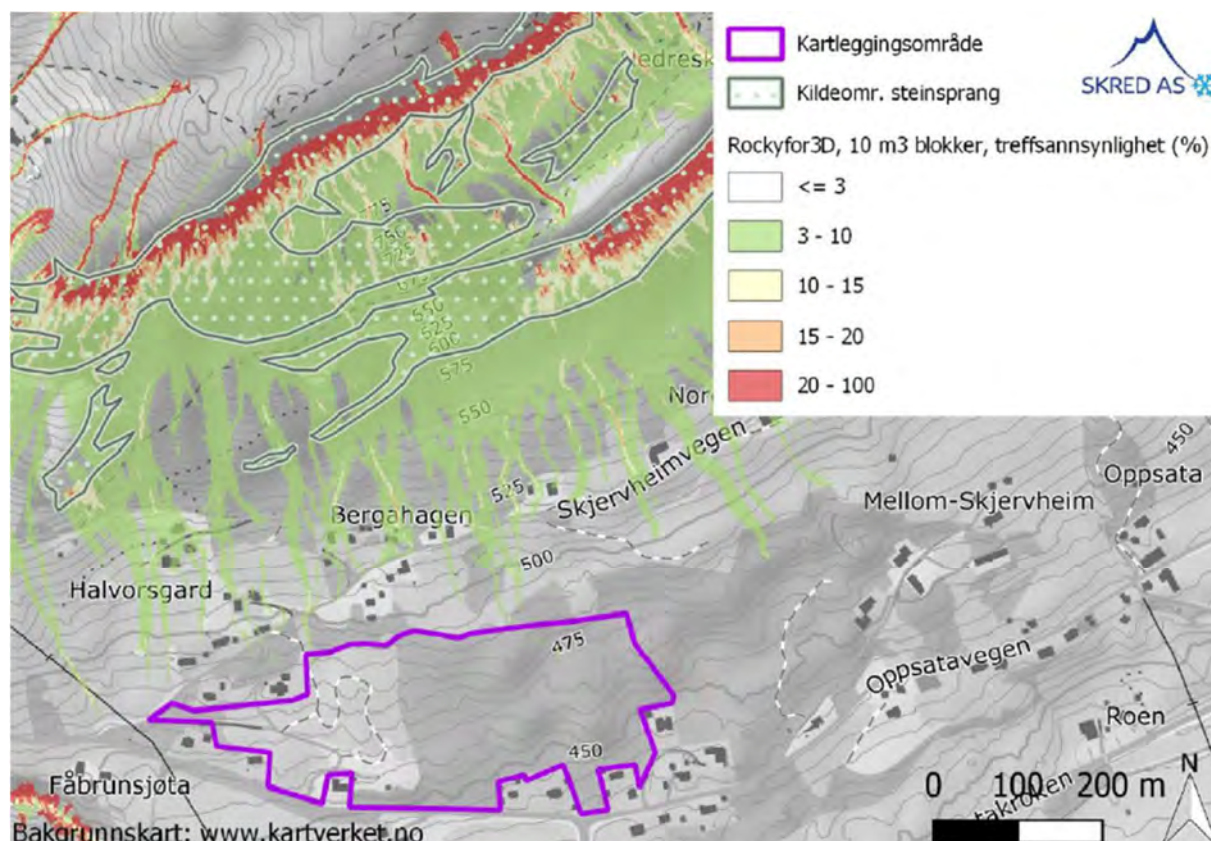
Det er observert gaupe i fjell- og skogområdet bak Skjervheimvegen nord for planområdet. I planområdet er det registrert vårveronika (VU, registrert i 1978) (www.artsdatabanken.no).



Figur 20: Utsnitt fra www.artsdatabanken.no viser registreringer i området.

2.10. Naturfare

Det er utført faresonekartlegging for skred. Området er ikke omfattet av faresone.



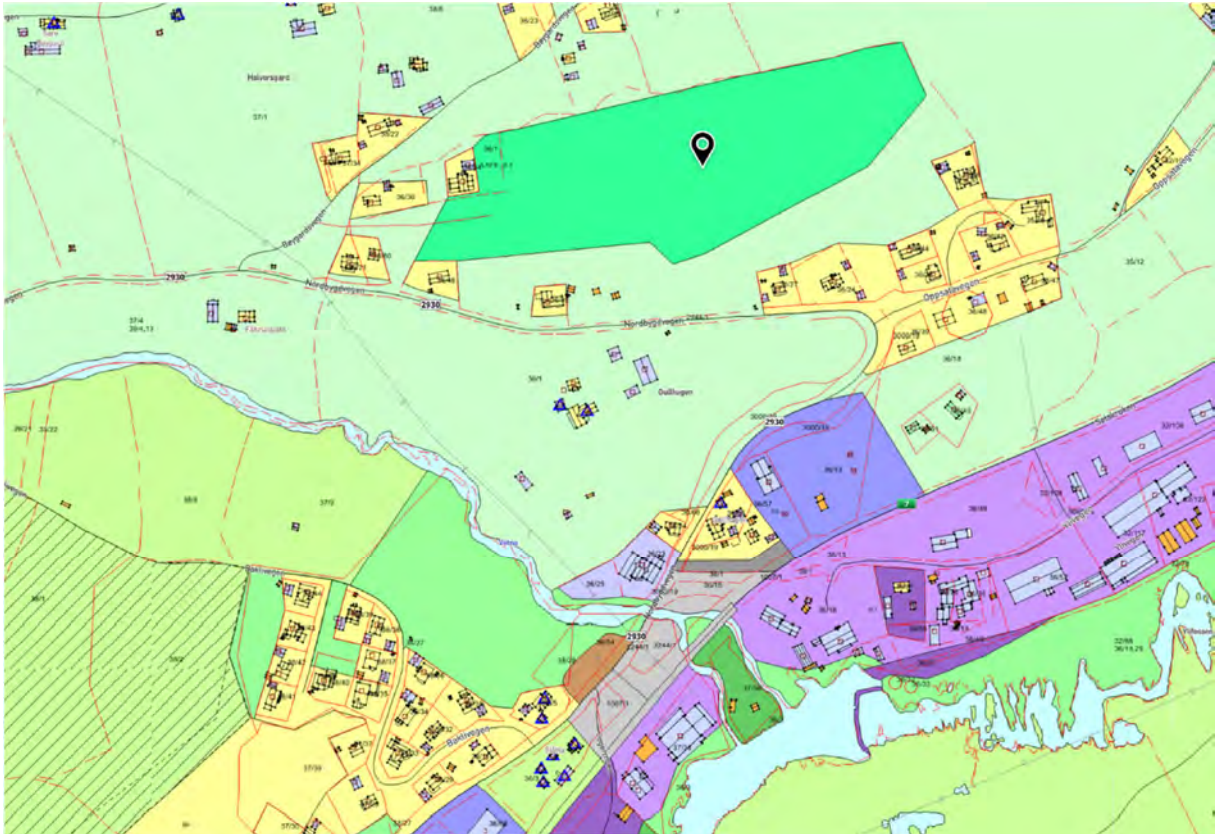
Figur 21: Vurdert område i skredrapport (Skred AS).

2.11. Gjeldende planer og rammeverk

I kommunedelplan for Sundre (planID 2014001, ikrafttredelsesdato 21.09.2017) er hoveddelen av området avsatt til LNF- spredt boligbebyggelse.

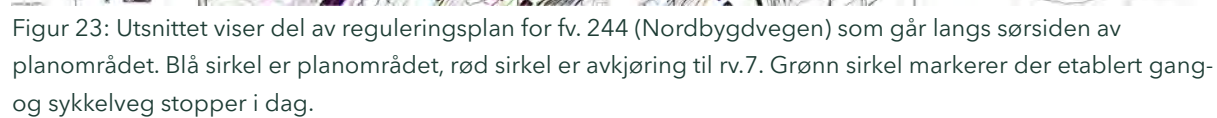
Det er åpnet opp for 8 boligtomter innenfor området LNF-spredt boligbebyggelse, det er tidligere gitt dispensasjon for å plassere disse samlet. Kommuneplanen har markert avkjøring til området fra Bøygardsvegen. For området gjelder også følgende bestemmelse som må vurderes i planarbeidet:

«I området LNF sb3, Gullhagen, er det opning for 8 nye bustader. Før igangsetting av bustadbygging i området LNF sb3 (Gullhagen) skal gangstig vere sikra frå området til Gullhagasvingen. Avkjøringar til enkelttomter skal leggjast om og ny felles veg til området skal vere bygd frå Bøygardsvegen.»



Figur 22: Utsnittet viser kommuneplanens arealdel, sort markør viser plassering av planområdet.

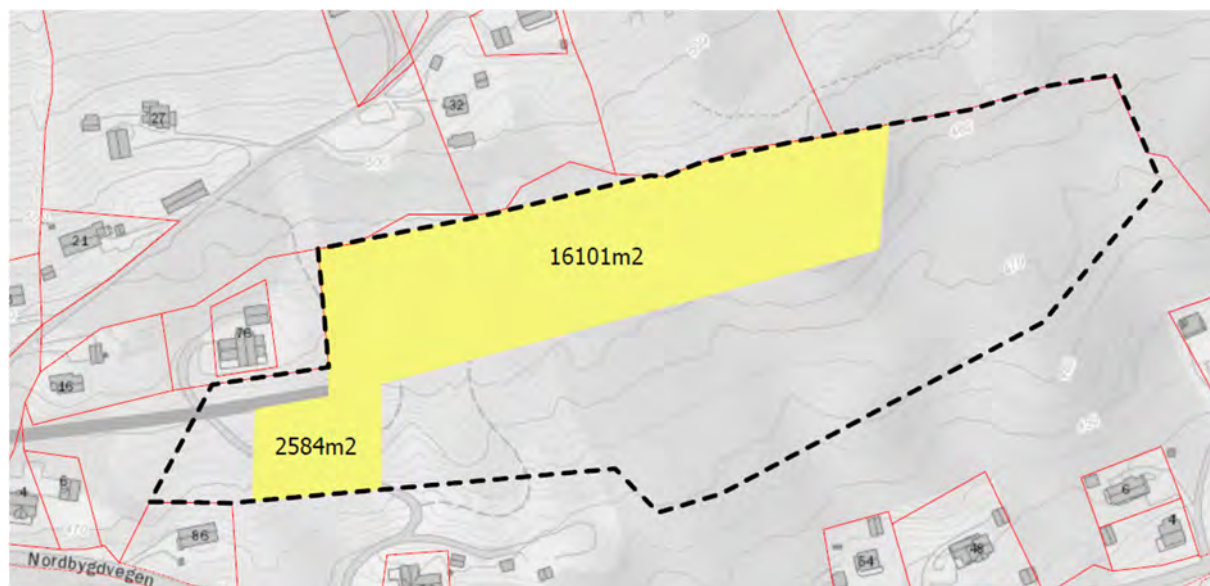
Nordbygdvegen fra avkjøringa til rv. 7 og opp til Bøygardsvegen er regulert med gang- og sykkelveg på nordsida (Gangveg Hago-Sando, planID 2008004, ikrafttredelsesdato 19.02.2009). Gang- og sykkelvegen er etablert fra Ål sentrum/Sundre til krysset Nordbygdvegen/Oppsatavegen.



3. Prosess

3.1. Historikk

Det er tidligere gitt dispensasjon for å plassere 8 nye tomter tett plassert fremfor spredt:



Figur 24: Gult felt viser plassering av 8 tomter tett plassert via dispensasjon.

Sektorutval for teknisk, næring og ressurs behandlet planinitiativet i møte den 25.1.2022, sak 3/2022. Følgende vedtak ble fattet:

«Sektorutval for teknisk, næring og ressurs (STNR) er positiv til planinitiativet detaljregulering for Gullhagen bustadfelt og ber ordfører, leiar i STNR og administrasjonen å starte dialog i saka med statsforvaltar».

Det ble varslet oppstart av planarbeid den 8.7.2022.

3.2. Merknader

Avsender	Oppsummering	Vurdering
Statsforvalteren i Oslo og Viken	Det bør ikke legges til rette for stor boligvekst i området. I statens overordna føresegner skal utbyggingsmønster styres mot	Området ligger omgitt av boligbebyggelse, ca. 3km fra Ål sentrum, og med gang- og

	kompakte tettsteder. Planen bør vurderes som del av rullering av kommuneplan. Støyutredning må følge planforslaget. Barn og unges interesser må ivaretas. Området består av eldre og gammel skog. Derfor må området kartlegges for viktig naturmangfold.	sykkelvegforbindelse til sentrum. Det er kollektivholdeplass i umiddelbar nærhet. Området vurderes som svært godt egnet for boligbebyggelse, og det bør utnyttes effektivt dersom man først tar det i bruk. Det er ikke uendelig med andre muligheter for nye felt med denne avstanden til Ål sentrum, der det ikke er andre, mer krevende hensyn å ta (landbruk, naturfare, manglende gang- og sykkelveg etc). I tillegg er det relativt flatt langs gang- og sykkelveg til sentrum. Selv om målt avstand til andre mulige sentrumsnære boligfelt kan være kortere, vil bratt stigning opp i li, ikke oppleves kortere for de som ferdes til fots eller på sykkel. Rullering av kommuneplaner tar som oftest mange år å gjennomføre, og dette er ikke påbegynt i Ål. Det er boligmangel, og dermed behov for å regulere areal til bolig. Regulering av dette feltet vurderes ikke nødvendigvis i
--	---	--

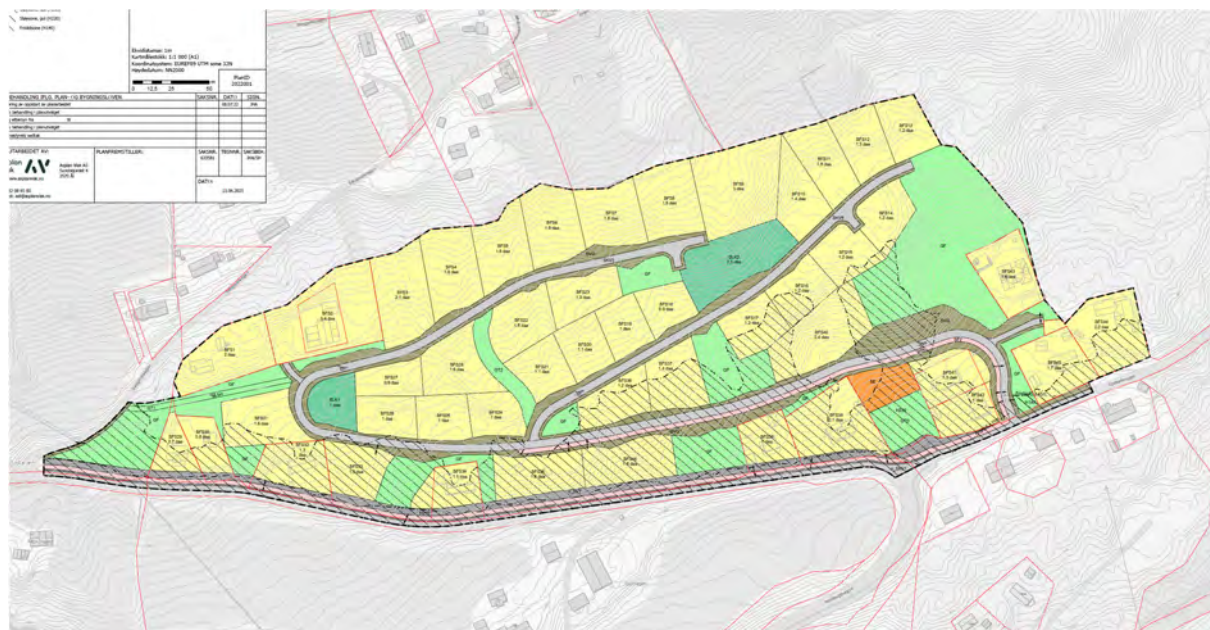
		stedet for andre felt, men som supplement, da kommunen vil være avhengig av flere utbygginger på sikt for å ha et boligtilbud. Skogen ble for en god tid tilbake siden hogget, og området består nå for det meste av åpen fastmark.
Viken Fylkeskommune	Planen bør tas med ved rullering av kommuneplanen. Viser til regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035. Viser til veilederen estetikk i plan- og byggesaker, det kan være relevant å se på tett-lav-bebyggelse med typologier som rekkehusbebyggelse i stedet for frittliggende eneboliger. Terrengtilpasning vil være viktig. Barn og unges interesser er viktig i planarbeidet, behov for gode leke- og aktivitetsområder mm må være del av planen. Anbefaler naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. Forutsetter konkret vurdering av miljømål. Anbefaler plan/bestemmelser om god tilrettelegging for gående og syklende, opparbeiding av sykkelparkering og maks. krav for bilparkering. Trafikksikkerhet må nøye redegjøres for. Ber om trafikkanalyse. Plan bør angi byggegrense mot fylkesveg. Ber om	Se kommentar til Statsforvalter. Det er lagt vekt på å få til et boligområde med mye grønnstruktur, og boligtyper som harmonerer med det som ligger i området i dag. Det åpnes opp for både ene- tomanns- og flermannsboliger. Byggegrense er 15 mot fylkesvegen, dette ligger i overordna planverk. VA-plan følger planforslag. Det er vanlige krav til parkering iht. kommunes planer da de fleste i distriktet er avhengig av bil for å komme seg til arbeid mm, og kollektivtransporten ikke har spesielt mange daglige avganger. Begrensing i antall parkeringsplasser

	at nyere tids kulturminner forsøkes ivaretatt.	vurderes som unødvendig her.
NVE	Sikkerhet mot flom og skade fra overvann må vurderes i planarbeidet. Det går flere mindre vannveier i området.	Overvannsvurdering og tiltak er redegjort for i VA-plan.
Mattilsynet	Forutsetter at kommunen har foretatt beregninger for å sikre levering av tilstrekkelige mengder drikkevann til planlagt utbygging.	Ja, ligger i VA-plan.
Statens Vegvesen	Tilfredsstillende utforming av kryss og trafiksikker skoleveg er viktige hensyn i planarbeidet.	Gang- og sykkelveg og fortau er regulert inn i planen.
Bjørn Halvorsgard	Viser til at grense for planområdet ved varsel om oppstart også omfatter del av hans eiendom 37/1.	Kommunen har bedt om at eksisterende tilgrensede boligtomter omfattes av planforslaget. Bestemmelse vil være de samme som for kommuneplanen for eksisterende eneboligtomter, og endrer dermed ikke på utbyggingsmuligheter.
Sissel og Håkon Myro	Har tinglyst servitutt for plassering av brønnen sin på oversiden av egen tomtgrense. Mener det er nødvendig med støymåling for området. Atkomst til området fra Oppsatavegen er uakseptabel for dem. Mange enheter vil medføre betydelig med støy- og støvplager for dem. Ikke generelt mot utbygging av området til boligbebyggelse, men ber om at	

	utfordringene som tas opp løses på en god måte for alle parter.	
Morten Wikstrand	Hva skjer med deres brønn på oversiden av egen tomt? Om tilkomstveg legges høyt i terrenget vil dette medføre støv- og støvplager mot dem. Vil tilkomstveg bygges slik at de blir seende rett inn i en steinfylling og et autovern? Tas det hensyn mtp støv og støy i anleggsperiode?	Bestemmelser til planen angir anleggsarbeidstid. Annet lovverk regulerer selve anleggsarbeidet, og grenseverdier for forurensning og tiltak.
Felles merknad fra naboer	Siden planinitiativet ikke inneholder detaljert informasjon, bes det om at de får en grundig orientering når planen ligger klar. Avkjøring fra Bøygardsvegen som er privat er uaktuelt. Fra Oppsatavegen blir mange svært berørt av ny avkjøring. Hvordan skal barn og unge bevege seg trygt her, fra planområdet til busslomme? Foreslår atkomst fra Nordbyggsvegen ved avkjøringen til gården Gullhagen. Slik blir ingen naboer berørt. Vann- og avløpsløsning må ses i sammenheng med avløpsløsning Bøygardsvegen/nedre del av Votndalen. Det bør etableres gangveg langs fylkesvegen fra Bøygardsvegen.	Avkjøring er regulert fra Oppsatavegen, og vurdert som beste alternativ. Fortau og gang- og sykkelveg er regulert. Området skal kobles til kommunalt vann- og avløpsnett.
Referat fellesmøte Boligfelt Bøygardsvegen 01 (til dispensasjonssøknad)	Foreligger ingen helhetlig VA-plan. I kommunedelplan er den en del punkter som ikke er tatt med i saken, om VA, gangveg, rekkefølgebestemmelser etc. Søknad inneholder ikke beskrivelse	

	av tenkt tilkobling til Bøygardsvegen. Sikkerhetshensyn må tas mtp skoletrafikk. Tomtene er plassert på rad øverst i feltet, ikke spredt.	
Tor Veslegard på vegne av Bøygardsvegen	Krysset ved Bøygardsvegen må radikalt utbedres dersom sikkerhet til de som ferdes skal ivaretas. Den tåler ingen økt belastning slik den er i dag. Fv 244 er vedtatt som trafikkfarlig skoleveg, og det går taxi i krysset ved Jøta. Det er på høy tid regulert gangveg langs fv. 244 blir etablert, uavhengig av hvor tilkomst til nytt felt blir. Feltet kan med utbygging potensielt bli like stort som Kolbotn-feltet, og fortjener infrastruktur på lik linje. Håper det føres frem kommunal vann- og avløpsløsning oppover Nordbygdvegen til flere nye abonnenter i Votndalen.	Avkjøring er regulert fra Oppsatavegen. Området skal kobles til kommunalt vann- og avløpsnett.

4. Planforslag



Figur 25: Plankart.

4.1. Hovedgrep

Planen legger til rette for 25 nye tomter, i tillegg til de 8 eksisterende godkjente tomtene øverst i planområdet og 13 bebygde boligtomter. Avkjøringen til området er fra Oppsatavegen. På nye tomter kan det etableres en blanding av eneboliger, tomannsboliger og flermannsbolig. Det er satt av rikelig med arealer til grønnsstruktur; både turdrag, lekeplasser med ulike funksjoner og friområder. Tidligere regulert gang- og sykkelveg langs Nordbygdvegen er tatt med i reguleringsplanen, og forlenget som fortau fram til ny avkjøring i Oppsatavegen. Det er også avsatt et område for energianlegg, som er tiltenkt mulig nærvarmeanlegg ifm utbyggingen.

4.2. Boliger

Av de 25 nye boligtomtene er 17 eneboligtomter, 6 ene- eller tomannsboligtomter og 1 flermannsboligtomt. De 8 tidligere godkjente tomtene nord i planområdet er eneboligtomter, og de 13 eksisterende bebygde boligtomten er også eneboligtomter. Grad av utnytting for ene- og tomannsboligtomter følger kommuneplanens bestemmelse

med maks. 300m² BRA og 30% BYA. For flermannsboligtomt er det 40% BYA og minste uteoppholdsareal på 25m² per enhet. Mønehøyde for ene- og tomannsboligtomter følger kommuneplanens bestemmelse på 7,5m fra gjennomsnittlig planert terreng, for flermannsbolig er mønehøyde satt til 8m.

4.3. Grønnstruktur

Det er satt av rikelig med områder til grønnstruktur innenfor planområdet, og det er valgt ut områder ut fra bevaring av terrengformasjoner, vegetasjonsbuffer mot eksisterende bebyggelse og kvalitet som lekeområder og turdrag. Over 16 daa er avsatt til friområder, turveger og turdrag, i tillegg til 3,3 daa regulert til lekeplass. Dette gir både skjerming mellom bebyggelse og naturområder for lek, tur og snarveger. På BLK2 er store deler av arealet egnet som f. eks akebakke, med tilkomst både fra SKV5 og del av SKV3 som ligger ovenfor. BLK1 er plassert i en sving, men det er lite trafikk videre, og selve arealet er svært god egnet. Det er relativt flatt, solrikt, uten støy fra Nordbygdvegen og mulighet for både planert del og del for naturlek, samt at turvegforbindelse til Bøygardsvegen ligger i tilknytning til dette området. Mellom kjøreveiene er det lagt til rette for eksisterende og nye turdrag/turveier, slik at man skal kunne bevege seg mellom de ulike vegene via grønnstruktur/snarveger. Det er også lagt opp til etablering av turdrag/snarveg fra Oppsatavegen mellom BFS39 og BFS41/42, slik at de som går/sykler kan ta raskeste linje mot gang- og sykkelveg mot sentrum/kollektivholdeplass. Også fra regulert gang- og sykkelveg langs Nordbygdvegen er det mulighet for flere turdrag/snarveger opp til boligfeltet.

Skjæringer/fyllinger ifm. veg er regulert som annen veggrunn. Denne skal ha grønn utforming der det ikke er til hinder for funksjonalitet og vedlikehold, og skjæringer over 2,5m skal oppføres som mur og trappes.

4.4. Vann og avløp

Området skal tilkobles kommunalt vann- og avløpsnett. Se VA-plan for detaljer.

4.5. Trafikale forhold

Avkjøring til nye boliger er lagt fra Oppsatavegen. På Oppsatavegen er det 40km/t forbi avkjøringen. Det er regulert fortau fra ny avkjøring frem til eksisterende gang- og

sykkelveg i krysset Nordbygdvegen/Oppsatavegen, med rekkefølgebestemmelse om opparbeiding. Fortauet fortsetter opp langs SKV3 til avkjøring til SKV5. Det er ikke ønskelig med fortau lenger enn dette. Vegene skal brukes av gående, syklende, lek for barn og unge osv. Blandet bruk av veg kan innby til lavere hastighet og mer forsiktig kjøremønster. Trafikk fordeles også til SKV5, og det blir mindre trafikk innover i området. Interne veger er oversiktlige og med slak stigning. Fortauet er lagt på sørsiden av ny veg, slik at det henger sammen med fortau mot etablert gang- og sykkelveg på Oppsatavegen, som er den retningen de fleste trolig reiser, enten mot kollektivholdeplass i krysset Sundrevegen/Nordbygdvegen, eller om man skal i retning Ål sentrum/Sundre.



Figur 26: Utsnittet viser avkjøring til planområdet til høyre, med regulert fortau som forbindelse mellom etablert gang- og sykkelveg og nye boliger.

Før det kan gis igangsettingstillatelse til nye boenheter skal utbedret avkjøring til BFS 43 og 44 (gnr./bnr. 36/56, 36/42) være ferdig etablert. Vegen eksisterer i dag, men selve avkjøringen bør legges noe om for bedre vinkel på svingen for økt trafiksikkerhet.

Innkjøring til de to bebygde tomtene BFS 41 og BFS 42 må krysse fortau, og avkjøringene ligger tett på ny avkjøring i bakke. Dette er ikke optimalt, men er vurdert som det beste alternativet. Som avbøtende tiltak for gående er det lagt opp til etablering av turdrag/snarveg mellom BFS 39 og BFS41/42.



Figur 27: Utsnittet viser rosa linje som er dagens veglinje inn til BFS43 og 44. Til venstre for rosa linje

Vurdering av mulige avkjøringer til planområdet

[illegible]

Krysset Bøygardsvegen/Nordbygdvegen har i dag en dårlig kurvatur/utforming mtp. trafiksikkerhet, spesielt sikt er dårlig. Svingen er skarp og terrenget stiger oppover Nordbygdvegen, og Bøygardsvegen er smal. Ved avkjøring fra Bøygardsvegen vil også all trafikk trekkes opp Nordbygdvegen, som på denne strekningen har mange avkjøringer fra eksisterende boligtomter (både til boliger og separate til garasjer), strekningen er noe bratt, den er lang og det er høy hastighet. Avkjøring fra Nordbygdvegen, f.eks. i området mellom BFS35 og BFS38 vurderes av samme grunn som et mindre godt alternativ, og det vil kreve mye terrengarbeid for å få til en avkjøring i tråd med krav, da det stiger bratt opp i området herfra.



Figur 29 og 30: Krysset Bøygardsvegen/Nordbygdvegen, retning øst til venstre og retning vest til høyre.



Figur 31: Området mellom BFS35 og BFS38 der avkjøring til området ble vurdert.



Figur 32: Avkjøring til bolig fra Nordbygdvegen.



Figur 33: Avkjøring til garasje i Nordbygdvegen, rett etter avkjøring til Oppsatavegen.



Figur 34: Avkjøring til bolig på Nordbygdvegen.



Figur 35: Eksisterende avkjøring på Oppsatavegen der ny avkjøring er lagt. Eksisterende bolig er BFS42. Se også figur 9.

5. Vurdering av virkninger

5.1. Arealbruk

Ål kommune har boligmangel, og kommuneplanen har få gjenværende ubebygde områder som kan reguleres i nærhet til sentrum, eller områder der det er få arealkonflikter mht. ny utbygging. Både dalstrøkets utforming med elv i bunn og relativt bratte dalsider, naturfare som skred og flom, landbruksareal, kulturmiljøer og etablert infrastruktur er temaer som mange steder vil kunne komme i konflikt med ny utbygging.

Gullhagen har infrastruktur frem til området; både veg, gang- og sykkelveg, kollektivknutepunkt og kommunalt vann- og avløpsnett ligger i umiddelbar nærhet. Det å bygge ut områder der eksisterende infrastruktur kan benyttes gir både miljømessige- og samfunnsmessige gevinster. Det er kostbart å bygge ut områder der det ikke er, eller er langt til, eksisterende infrastruktur, og det gir økte klimautslipp vurdert opp mot å bygge ut områder der man kan benytte eksisterende infrastruktur.

I statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging går det frem at utbyggingsmønster i hovedsak må styres mot kompakte tettsteder. Utbygging på Gullhagen som forslått er et supplement til den fortetting det er mulig å få til tettere på Sundre, og utbyggingen vil ikke svekke Sundre som sentrum, eller være et stort boligfelt. Distriktskommuner, der det er sparsomt med sentrumsnært areal som ikke f.eks. også er viktig landbruksareal, er ikke ubegrenset. Det er også slik at mange flytter fra by til land for ikke å måtte bo tett i blokk eller leilighet. All boligutvikling i kommunen kan ikke gjøres som fortetting med konsentrert bebyggelse med høy utnyttning i eller tett på sentrum.

I tillegg spiller terreng en rolle hva gjelder avstand. Avstanden fra Gullhagen til sentrum er ca. 3km, med gang- og sykkelveg på hele strekningen og relativt flatt terreng. For myke trafikanter som benytter gang- og sykkelveg kan det være bedre å ferdes på en strekning som er forholdsvis flat, heller enn bratt opp og ned dalsider – selv om avstand målt i meter er kortere opp dalsiden. Brukervennlig infrastruktur for myke trafikanter og bruksfrekvens kan også handle om at en strekning oppleves som kurant å ferdes på uten å være mosjonist.

Dersom det skal investeres store kostnader i å bygge ut et område, og man skal benytte ubebygd areal, er det hensiktsmessig å utvikle området med det antall enheter et område kan tåle. For miljøet er det gunstig ikke å spre bebyggelse over større områder enn

nødvendig, og for et bomiljø vil det kunne være positivt å ha naboer, lekekamerater, sosiale møteplasser- og møter i umiddelbar nærhet. Tilflytting og økt folketall i det som er/var små tettsteder gjør at også disse stedene må få utvikle seg noe i utstrekning.

5.2. Arkitektur og landskap

I tilgrensende område er det en blanding av landbruksbebyggelse, vanlig boligbebyggelse og næringsbygg. Planforslaget vil endre karakteren til området lokalt, eksisterende bebyggelse ligger klyngevis eller rekkevis langs vegene. Eksisterende boligbebyggelse har stort sett tradisjonell utforming, er relativt romslige, med to etasjer, saltak og trekledning. For å innordne seg dette legger planen opp til samme utforming, volum og byggehøyder, slik at ny bebyggelse harmonerer med eksisterende. Planområdet ligger nederst i en li, og ny bebyggelse vil ikke gi silhuettvirkning. Både skog og vegetasjon rundt og i planområdet gjør at ny bebyggelse vil fremstå mindre fremtredende lokalt sett. Mange av boligtomtene er svært romslige, noe som vil gi luft mellom bebyggelse og mulighet for gode private uteoppholdsarealer. Dette gjelder spesielt tomtene i øverste rekke, slik at hovedtyngden av bebyggelsen vil ligge i planområdets «midtparti» der de flateste partiene er. Dette er også med på å dempe virkningen av bebyggelsen. Det er bevart store arealer med grønnstruktur internt, noe som både gir skjerming mellom boligbebyggelse i planområdet og demper nær- og fjernvirkning.



Figur 36: Planområdet er kun synlig en kort strekning fra riksvegen. I dag er området mer åpent, i og med at skogen er hogd.



Figur 37: Rett før krysset Oppsatavegen/Nordbygdvegen. Området er mer åpent i dag, uten skog. Rødt pil viser planområdet.



Figur 38: Bildet viser eksisterende bolig BFS2. Øverste rekke med boliger ligger omtrent på linje med denne. I forgrunn ses areal avsatt til lekeplass BLK1.

5.3. Grønnstruktur/friluftsliv

Regulert grønnstruktur gjør det mulig å ferdes mellom veger, til lekeplasser og snarveger til/fra hovedveger/boliger/friluftsområder rundt området. Det er tillatt å tilrettelegge grønnstrukturen med tiltak som fremmer bruk, som stier, gapahuker etc. Grønnstrukturen fungerer også som vegetasjonsskjerming og grønne rom mellom bebyggelse og tilgrensende infrastruktur, som sosiale møteplasser, hundre-meters-skog for de minste, akebakker, lekeplass mm.

5.4. Trafikale forhold

Valgte avkjøring fra Oppsatavegen er på en flat strekning med lav hastighet og kortest avstand til eksisterende gang- og sykkelveg. Det er allerede etablert avkjøring her, denne må utbedres og justeres i stor grad. Spesielt for bebygd tomt BFS42, men også BFS41, vil ny avkjøring medføre negative virkninger, både mtp. trafikk, opparbeiding av veg og fortau som går tett på BFS42 og stor endring i forhold til dagens bruk. BFS41 og 42 berøres ikke av fysiske tiltak innenfor eiendomsgrensene. For å få tilstrekkelig slak stigning i begynnelsen, er avkjøringen også plassert svært nærme BFS42. Avbøtende tiltak som levegger/støyskjerm kan skjerme for innsyn og støy i private uteområder.

Dersom boligfeltet etableres før gang- og sykkelveg langs Nordbygdvegen, vil turdrag, veger og fortau kunne benyttes som en mer trafikksikker mulighet for myke trafikanter for bakenforliggende bebyggelse i Bøygardsvegen.

5.5. Støy

Støyforhold er utredet. I dag er det først og fremst eksisterende bebyggelse som er berørt av gul støysone. Planforslaget medfører ikke økt trafikk på Nordbygdvegen forbi disse boligene, men ny trafikk i bakkant vil kunne gi tilleggstøy. For nye tomter som ligger i gul støysone er det krav i bestemmelsene om at alle boenhetene skal ha stille side hvor soverom skal plasseres. Tomtene ligger innenfor det som defineres som nedre del av gul sone i T-1442. Det er krav i bestemmelser om støyutredning/tiltak for utbygging i støysonen. For det begrensede arealet sør i planområdet som har støynivåer som overskrider grenseverdien for støy på privat uteoppholdsareal er det krav om at lokal skjerming på etableres og dokumenteres før boliger kan tas i bruk.



Figur x: Bildet viser den planerte flaten på BFS35. Til høyre utenfor bildet skråner det bratt ned i skog mot Nordbygdvegen.

5.6. Barn og unges interesser

Det går skolebuss forbi området, og nærmeste kollektivholdeplass er kun 400m i retning Sundre. Med gang- og sykkelveg helt til skole/sentrum langs Sundrevegen, og undergang under rv. 7 til andre siden av elva og elvestien mot badeplass og idrettsanlegg, er det flere muligheter for barn og unge å ferdes trygt til sentrumsfasiliteter eller ut på tur. Internt i området er det lagt til rette for lekeplasser og friområder. Variasjonen i boligtyper gjør området egnet for ulike typer husholdninger, og feltet kan bli et fint og sosialt nabolag.

5.7. Universell utforming og tilgjengelighet

Tilkomst til lekeplasser og sittemøblement skal være universelt utformet, og prinsippene skal legges til grunn ved utforming av offentlige trafikkanlegg og felles utearealer.

5.8. Naturmangfold

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Vi har gjort følgende vurderinger:

Til § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Det er ingen kjente registreringer i planområdet av viktig biologisk mangfold (<http://artskart.artsdatabanken.no/>, www.kilden.nibio.no og naturbase.no).

Til § 9 om føre-var-prinsippet: Gradvis nedbygging av areal er den største trusselen for naturmangfoldet. Derfor er fortetting og samlet plassering av ny bebyggelse den beste strategien for utbygging, slik denne planen legger opp til. Reguleringsplanen medfører ikke inngrep av et omfang som vurderes å medføre behov for innhenting av ny data/kunnskapsgrunnlag. Hoveddelen av planområdet er allerede regulert til spredt bebyggelse. For disse områdene medfører ikke planen endring ut over tetthet. Det vurderes som lite sannsynlig at tiltakene i seg selv vil medføre ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet. Skogen er hogget, og artsmangfoldet som en gang var knyttet til denne er trolig relativt endret som følge av dette.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Naturtypene i området er ikke unike, og det vurderes at bygging på arealet ikke vil medføre vesentlig tap av biologisk mangfold. Samlet belastning ved utbygging av området vurderes som liten.

Til § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Følger av loven.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det legges som en forutsetning at miljøforsvarlige teknikker legges til grunn ved utbygging av feltet.

Reguleringsplanen medfører totalt sett ikke inngrep av et omfang som vurderes til å medføre behov for innhenting av nye data/kunnskapsgrunnlag. De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i Naturmangfoldloven vurderes til å være oppfylt.

5.9. Avveiing av virkninger og alternative løsninger

Holdt opp mot 0-alternativet, som er å ikke legg til rette for mer boligutbygging på Gullhagen, må kommunen uansett finne andre arealer for utbygging i fremtiden. Området vurderes som godt egnet for boliger, og at det tåler den tetthet planen legger opp til. Planen vil gi bedre løsninger for myke trafikanter både i og rundt ny bebyggelse, samt

tilrettelegging/videreføring av offentlig vann- og avløpsnett som alle kan knytte seg på. Den største negative virkningen lokalt vurderes å være avkjøringens påvirkning på tilgrensende bebyggelse. Andre alternativer ble vurdert som mindre gode, selv om marginene kan være små, eller konsekvensene ulike. Avbøtende tiltak, som støyvegger/levegger rundt eiendommer kan gi begrenset utsikt og romfølelse, selv om tiltakene forbedrer andre konsekvenser av det planen legger opp til.

6. ROS-analyse

Hensikten med ROS-analyser er å bidra til den enkeltes trygghet for liv, helse og eiendom, og å bidra til å ivareta samfunnets evne til å fungere teknisk, økonomisk og institusjonelt, og hindre en utvikling som truer viktige forutsetninger for dette (DSB 2017).

Detaljreguleringsplanen for K4 er i tråd med områdereguleringsplan for Totteskogen med tilhørende ROS-analyse. Denne ROS-analysen tar for seg de temaer som er relevante for planområdet.

Risiko og sårbarhetsanalysen er gjennomført med sjekkliste basert på veilederen «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i en vurdering av relevante farekategorier, konsekvenser en relevant hendelse kan få, og tiltak som er lagt inn i planen for å motvirke eller avbøte fare eller uønskede hendelser. I tråd med tilrådingene i veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet er det vist varsomhet med sannsynlighetsgraderinger. Det har ikke dukket opp moment som tilsier at planforslaget endrer eller er spesielt utsatt for uønskede hendelser, og det er derfor ikke laget en mer omfattende utgave av ROS-analysen.

Farekategoriene som er vurdert er delt inn i naturhendelser og Andre uønskede hendelser (menneske- og virksomhetsbaserte farer).

Resultater av risikoanalysen er oppsummert i tabellen under med forslag til risikoreduserende tiltak.

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/ helse	Stabilitet	Materielle verdier	
Trafikkulykke myke trafikanter				Planen regulerer både gang- og sykkelveg langs Nordbygdvegen (oppdatert regulering), fortausforbindelse mellom ny avkjøring og etablert gang- og sykkelveg og fortau, turdrag og turveier internt i planområdet og mot Bøygardsvegen. Tiltakene vurderes å forbedre dagens situasjon for Bøygardsvegen dersom utbygging kommer før etablering av gang- og sykkelveg langs Nordbygdvegen. Internt i området er det lagt til rette for blandet bruk av veg, og fortau starter ved SKV5 slik at man

				skal kunne ferdes sikkert ned til eksisterende gang- og sykkelveg. Vegene internt er brede, slake og oversiktlige, uten gjennomkjøring, og med normal trafikk for et boligfelt.
Støy				Planforslaget omfattes av gul støysone. Før utbygging i sonen må tilfredsstillende støyverdier/tiltak dokumenteres, også for BFS41 og 42 ved opparbeiding av ny avkjøring.

Vurderingene er sammenfattet i nedenstående tabell (sjekkliste for identifisering av uønskede hendelser (bearbeidet versjon av sjekkliste i vedlegg 5 til DSBs veileder for ROS-analyser 2017)):

	UØNSKEDE HENDELSER	AKTUELL?	
		Ja - vurderes	Nei (begrunnes her)
Natur-hendelser	Ekstremvær		
	Storm og orkan		Nei, området er ikke spesielt værutsatt
	Lyn- og tordenvær		Nei, området er ikke spesielt værutsatt
	Flom		
	Flom i sjø og vassdrag		Nei, NVE Atlas
	Urban flom/overvann		Nei, NVE Atlas
	Stormflo		Nei, NVE Atlas
	Skred		
	Skred (kvikkleire, jord, sten, fjell, snø)		Nei, skredrapport utarbeidet.
	Skog- og lyngbrann		
	Skogbrann		Lite aktuelt, ved tilkobling til kommunalt vann- og avløpsnett ivaretas krav om slukkevann.
	Lyngbrann		Lite aktuelt
Andre uønskede hendelser	Transport		
	Større ulykker (veg, bane, luft, sjø)		Ikke aktuelt
	Næringsvirksomhet/industri		
	Utslipp av farlige stoffer		Ikke aktuelt
	Akutt forurensning		Ikke aktuelt
	Brann, eksplosjon i industri (tankanlegg, oljeterminal, LNG-anlegg, raffineri)		Ikke aktuelt
	Brann		
	Brann i transportmiddel (veg, bane, luft, sjø)		Ikke aktuelt
	Brann i bygninger og anlegg (sykehus, sykehjem, skole,		Lite aktuelt.

	barnehage, idrettshaller/tribuneanlegg, asylmottak, fengsel/arrest, hotell, store arbeidsplasser, verneverdig/fredet kulturminne)		
	Eksplasjon		
	Eksplasjon i industrivirksomhet		Ikke aktuelt
	Eksplasjon i tankanlegg		Ikke aktuelt
	Eksplasjon i fyrverkeri- eller eksplosivlager		Ikke aktuelt
	Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner/infrastrukturer		
	Dambrudd		Ikke aktuelt
	Distribusjon av forurenset drikkevann		Lite aktuelt
	Bortfall av energiforsyning		Lite aktuelt
	Bortfall av telekom/IKT		Lite aktuelt
	Svikt i vannforsyning		Lite aktuelt
	Svikt i avløpshåndtering/ overvannshåndtering		Lite aktuelt
	Svikt i fremkommelighet for personer og varer		Lite aktuelt
	Svikt i nød- og redningstjenesten		Lite aktuelt
Annet	Trafikkulykke - myke trafikanter	X	
	Støy	X	Del av planområdet ligger innenfor gul støysone.



asplan viak