

Nordre Follo kommune
Postboks 3010
1402 Ski

Sendes kun pr e-post: postmottak@nordrefollo.kommune.no

Deres ref.: KS 7/19, PBU 20/19, 2019/3904
Vår ref.: 323740-001\3589603\v1
E-post: tarjei.pedersen@kluge.no
Ansvarlig advokat: Pedersen, Tarjei

Oslo, 8. juli 2020

REGULERINGSPLAN LINÅS I TIDLIGERE SKI KOMMUNE - MERKNADER OG INNSPILL TIL VIDERE SAKSBEHANDLING OG ENDELIG REGULERINGSPLANVEDTAK

1 INNLEDNING

Det vises til tidligere korrespondanse mellom partene, og senest møte avholdt 18. juni 2020. Som avtalt inngis med dette innspill til den videre saksbehandling av reguleringsplanen for Linås på vegne av forslagsstillere. Nedenstående er oppfølging av det som ble oversendt til kommunen i e-post av 5. juni 2019, høringsmerknad datert 6. september 2020 med suppleringer 13. september 2020 og senere kommunikasjon med kommunen angående veiløsning til boligområdet. Dokumentene vedlegges for enkel referanse som **bilag 1-5**.

Oppsummert er forslagsstillers innspill at plansaken kan fremlegges på nytt for utvalget og kommunestyret for endelig reguleringsplanvedtak uten nye høringsrunder, eller ytterligere utredninger. Administrasjonen kan og bør innstille i samsvar med opprinnelig saksfremlegg i kommunestyre sak 7/19 den 13. februar 2019. Dette vil reparere manglene ved kommunens tidligere klagesaksbehandling. Det vil også følge opp høringsrunden sensommeren 2019 som bl.a. bekreftet regional og statlig motstand mot kommunens og forslagsstillers anbefalte alternative veiløsning for det tilfelle at opprinnelig anbefalt veiløsning ikke gjennomføres. Mekling gjennomført 25. mai 2020 dokumenterer også at opprinnelig anbefalt og foreslått veiløsning i reguleringsplanen for boligfeltet på Linås kan og bør vedtas.

2 NÆRMERE OM REGULERINGSPLANPROSESSEN OG AVSLUTTENDE SAKSBEHANDLING

2.1 Opprinnelig veiløsning – faglig korrekt og forsvarlig med støtte fra alle faginstanser

Det følger av kommunens saksfremlegg til kommunestyresak 7/19 at adkomst til boligområdet på Linås skulle skje via Bøhlerveien. Dette fulgte opp kommuneplanens arealdel som fastsatte at:

«Kjøreadkomst forutsettes til Bøhlerveien. Tilkjørselsveien må reguleres og opparbeides med fortau...»

Kluge Advokatfirma Stavanger
Olav Kyrres gate 21, Herbarium
Postboks 277
4068 STAVANGER

Tel: 51 82 29 00
Fax: 51 82 29 01
E-post: stavanger@kluge.no

Kluge Advokatfirma Oslo
Bryggegate 6
Postboks 1548, Vika
0117 OSLO

Tel: 23 11 00 00
Fax: 23 11 00 01
E-post: oslo@kluge.no

Kluge Advokatfirma Bergen
Allehelgensgate 2
Postboks 394 Sentrum
5805 BERGEN

Tel: 55 21 98 00
Fax: 55 21 98 01
E-post: bergen@kluge.no

Organisasjonsnummer
913 296 117 MVA

Bank
9685.27.21690 (driftskonto)
9685.27.21755 (klientmidler)
9685.27.54068 (eiendomsmegling)
SWIFT: HANDNOKK

Samtlige faginstanser inkludert kommunens egen anbefalte og konkluderte med denne vei- og adkomstløsningen, jf. utredninger, uttalelser og innstilling i reguleringsaken.

I kommunestyremøtet ble det fremsatt et forslag om et nytt rekkefølgekrav i § 9.4 uten forutgående høring, eller faglig avklaring med kommunens faginstanser:

*«Det startes opp reguleringsarbeid med formål å få etablert en atkomstvei fra syd i samarbeid med eier av gnr. 120/4, som planlegger å søke om omregulering til bolig for arealet øst for Linås samtidig med regulering av ny atkomstvei.
 Det forutsettes at det bare blir en utkjøring på Langhusveien i området Kvakestad. Det skal ikke tillates gjennomkjøring fra Langhusveien ved Kvakestad og til Bøhlerveien.
 Inntil ny atkomstvei fra Langhusveien er etablert aksepterer Ski kommune bygging av inntil 40 boliger med midlertidig atkomst fra Bøhlerveien. Den midlertidige atkomsten skal stenges når ny atkomstvei fra Langhusveien er etablert.
 Dersom ny atkomstvei er sikret etablert tillates oppføring av samtlige boliger, dog skal atkomstveien være ferdigstilt før det gis brukstillatelse/ferdigattest for flere enn 40 boliger.»*

En hovedgrunn til endringsforslaget var bekymring for de trafikale konsekvensene dersom det ble åpnet opp for over 500 nye boliger på Linås og Ramstadåsen. Det vises bl.a. til uttalelser under debatten i kommunestyret ved behandlingen av reguleringsplanen, og lokalt engasjement mot utbyggingene (se for eksempel <https://www.opprop.net/nei-til-okt-trafikk-forbi-langhus-barneskole>).

Det var imidlertid ikke aktuelt med en slik total utbygging og prosjektet på Ramstadåsen var skrinlagt. De trafikale konsekvensene ville følgelig ikke bli slik det ble hevdet, men tvert imot kunne bidra til bedre fortausløsninger og sikrer adkomst til skole mv. Dette bekreftes også av kommunens etterfølgende saksbehandling, jf. nedenfor.

Fylkesmannen, Statens vegvesen (SVRØ) og forslagsstiller påklaget det nye rekkefølgekravet. Det presiseres i den forbindelse at selve reguleringsplanvedtaket ikke ble påklaget, og at det kun var tilleggspunktet fremsatt under behandlingen i kommunestyret som ble gjort gjenstand for klagesaksbehandling.

2.2 Klagesaksbehandlingen i PBU-20/19 – Mangelfull på flere punkter og i strid med korrekt vurdering og innstilling til vedtak fra Rådmannen

Fylkesmannen uttaler i sin klage av 18. mars 2019 bl.a. at:

“Fylkesmannen klager på Ski kommunes vedtak av detaljregulering for Linås. Vedtaket inneholder et rekkefølgekrav som inneholder opplysninger om utbygging på gnr. 120/4 utenfor planområdet. Området på gnr. 120/4 er i kommuneplanen avsatt til LNF-område. Utbygging på gnr. 120/4 vil være i strid med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og retningslinjene i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. ... På denne bakgrunn mener Fylkesmannen det er en saksbehandlingsfeil at omtalte rekkefølgekrav ikke har vært ute på høring. Dersom rekkefølgekravet hadde vært til offentlig høring hadde Fylkesmannen fremmet innsigelse (rådmannens understreking) til rekkefølgekravet da boligbygging på området på gnr. 120/4 er i strid med regionale og nasjonale retningslinjer og mål for samordnet transport- og arealplanlegging.”

Klagene vurderes av kommuneadministrasjonen og Rådmannen konkluderer i saksfremstillingen datert 20. mai 2019 med at klagen anbefales tatt til følge:

«Konklusjon:

Rådmannen finner, etter en samlet vurdering, å anbefale kommunestyret å imøtekomme Fylkesmannens klage ved å fjerne rekkefølgekravet i § 9.4. Rekkefølgekravet i § 9.3, 4. pkt. innskjerpes til å forutsette tilkobling til ny kjøreveg sørover dersom tilliggende reguleringsplan senere muliggjør dette.»

Rådmannens innstilling til vedtak blir derfor:

«Forslag til vedtak:

Kommunestyret viser til brev av 18.3.19 fra Fylkesmannen i Oslo og Viken med klage på vedtak av detaljreguleringsplan for Linås, sak 7/19 i møte 13.2.19.

Kommunestyret imøtekommer Fylkesmannens klage ved å fjerne rekkefølgekravet i § 9.4. Rekkefølgekravet i § 9.3, 4. pkt. innskjerpes til å forutsette tilkobling til ny kjøreveg sørover dersom tilliggende reguleringsplan senere muliggjør dette.

Reguleringsbestemmelsenes § 9.3, 4. ledd endres til:

- *”Adkomstveg o_SKV1 skal knyttes sørover om tilliggende reguleringsplan senere åpner for dette. Kjøreveg o_SKV1 avsluttes i så fall ved f_BLK.”*

PBU valgte imidlertid å forkaste Rådmannens innstilling, og vedtok følgende:

«Vedtak:

1. Reguleringsbestemmelsenes § 9.3, 4. ledd endres til: Før det gis tillatelse til å etablere mer enn 40 boliger på Linås-feltet må det være etablert en atkomstvei med avkjørsel direkte fra Langhusveien, eksempelvis i området ved Kvakestad eller ved den planlagte gang- og sykkelveien som skal brukes som anleggsvei. Når denne atkomsten er etablert skal kjøreveg o_SKV1 avsluttes ved f_BL. For disse første 40 boligene, vil rekkefølgekravet i bestemmelsenes §9.3 tredje ledd begrense seg til å kun gjelde ventearealene ved gangfelt. Rekkefølgekravet om «Gang-sykkelveg langs Bøhlerveien på strekningen fra Østrengveien, forbi Langhus skole og ned til Vevelstadveien» vil først gjelde brukstillatelse for boliger utover de 40 første.

2. For å imøtekomme klager vil reguleringsplanen sendes ut på ny høring før den behandles på nytt av kommunestyret, da med nytt oppdatert plankart.

Klagen har dermed ført frem.»

I strid med de statlige, regionale og kommunale faglige anbefalinger ble det bestemt utredet en adkomstvei i sydgående retning. Med avkjørsel inn på Langhusveien ved Kvakestad fordret alternativet avtale med, eller ekspropriasjon fra berørte grunneiere, samt innløsning av bolighus. Følgelig en klart fordyrende adkomstvei for boligprosjektet på Linås, som i tillegg baserte seg på en boligutvikling sør for Linås som det allerede var kjent regional og statlig motstand mot.

Forslagsstiller advarte kommunen mot et slikt forslag både i møte i begynnelsen av juni 2019 og i e-post av 5. juni 2019 til bl.a. ordfører og utvalgsleder, jf. bilag 1 og nedenfor under punkt 2.3.

2.3 Innkomne merknader bekrefter at PBUs adkomstalternativ må forkastes

Forslagsstiller påpekte i brev av 6. september 2019 (bilag 2) forslagsstillers det uheldige ved PBUs valgte klagesaksbehandling:

«Det vises til tidligere korrespondanse i sakskomplekset, og forslagsstillers prinsipale og subsidiære anførsler og standpunkt. Som redegjort for bl.a. i e-post den 5. juni 2019, og i møter med kommunen, er forslagsstiller prinsipielt av den oppfatning at Fylkesmannens klage skulle ha blitt tatt til følge med den konsekvens at opprinnelig planvedtak uten rekkefølgekravet om endret

adkomstløsning ble vedtatt. Det vises i den forbindelse til kommuneadministrasjonen og Rådmannens egen anbefaling og innstilling både i forkant av kommunestyrevedtaket Fylkesmannen påklaget, og ved klagesaksbehandlingen. Forslagsstiller fastholder derfor at kommunestyret har begått saksbehandlingsfeil og truffet vedtak uten nødvendig hjemmel. Dette vil måtte følges opp nærmere fra forlagsstiller side dersom den videre plansaksbehandlingen ikke resulterer i løsninger som er praktisk og økonomisk gjennomførbare (dvs. opprinnelig adkomstløsning til boligområdet, eller alternativet som viser rundkjøringsløsning direkte i tilknytning til planområdet; se også nedenfor).»

Det ble videre fremhevet at PBU's forslag til adkomst hadde flere svakheter ved seg, og at gjennomføring ville bli både tidkrevende og kostbart med mindre en valgte det såkalte «alternativ 2»:

«Alternativet med avkjørsel direkte i Langhusveien lenger syd vist som «alternativ 2», er tid- og ressurskrevende på flere måter som både enkeltvis og samlet er ugunstig for de aller fleste involverte. Alternativet berører private parter på en unødvendig måte gitt de øvrige, fullgode veialternativer. Alternativ 2 forutsetter avtaler/grunnerverv, og sannsynligvis også reguleringsplanutarbeidelse, eller i det minste dispensasjon fra gjeldende arealformål i området. Hvorvidt overordnede myndigheter vil gi sin tilslutning til dette, fremstår som usikkert. Forslagsstiller er også usikker på ny, sammenslått kommunes holdning ved en eventuell ekspropriasjonssak, herunder krav til forutgående saksbehandling og omfanget av avtaleforhandlinger med grunneiere. Erfaring viser at partene ofte har vesentlig forskjellig oppfatning av involverte eiendommers verdi, samt at kommunestyret går langt for å unngå ekspropriasjon. Dette medfører nesten uten unntak at prosjektene blir vesentlig forsinket. Alternativ 2 vil utvilsomt også påføre prosjektet en økonomisk belastning som er unødvendig stor, i tillegg til en utsettelse av prosjektgjennomføringen med flere år. Dette sammenholdt med kommunestyrets tilsidesettelse av administrasjonen og rådmannens klare innstilling – som var faglig begrunnet og forankret hos både egen og ekstern veifaglig kompetanse – tilsier at kommunestyret både kan og bør snu i denne saken. Forslagsstiller fastholder derfor at kommunen bør gå tilbake til opprinnelig løsning dersom alternativ 1 blir møtt med innsigelse fra Statens vegvesen.

Forslagsstiller har arbeidet med dette prosjektet i en årrekke. Det er over 10 år siden det ble igangsatt arbeid knyttet til endring av kommuneplanens arealdel, og oppstartsvarsel av reguleringsplanen fant sted i mai 2015. Reguleringsplanarbeidet alene har tatt klart mer tid enn det som følger av plan- og bygningslovens fristregler, og det skyldes kommunestyrets vektlegging av hensyn som ifølge både administrasjon og rådmann ville ha blitt tilstrekkelig hensyntatt i den opprinnelige løsningen. Denne løsningen ville også ha bidratt til en mer trafiksikker skolevei for barn og unge sammenlignet med både eksisterende situasjon og dersom alternativ 2 skulle bli gjennomført. Det vises i den forbindelse til at forlagsstiller var og er, innstilt på å bekoste utbedringstiltakene knyttet til tryggere skolevei dersom opprinnelig løsning, eller alternativ 1, vedtas. Dersom alternativ 2 velges vil kommunen selv måtte utbedre skoleveien, jf. bl.a. administrasjonens og rådmannens egen vurdering av hvilke tiltak og rekkefølgekrav som har den nødvendige nærhet og sammenheng med boligprosjektet dersom alternativ 2 blir valgt. Forslagsstiller anmoder derfor kommunen om enten å gå tilbake til opprinnelig løsning, eller velge alternativ 1.»

Forslagsstiller's innvendinger mot PBU's vedtak ble bekreftet ved at SVRØ i brev av 5. september 2019 nedla innsigelse mot nevnte «alternativ 2». SVRØ bekreftet også at de – i likhet med Fylkesmannen – fortsatt var av den oppfatning at opprinnelig adkomstløsning var den totalt sett beste. Dette kommenteres i forlagsstiller's brev av 13. september 2019 (bilag 3):

«I tekstboksen midt på side 1 uttales det:

«Statens vegvesen fremmer som vegadministrasjon for Akershus fylkeskommune innsigelse til planforslaget. Det tas forbehold om politisk tilslutning i fylkeskommunen:

Planforslaget legger føringer om en fremtidig adkomstløsning fra fylkesveg 152, Langhusveien som ikke er tilstrekkelig utredet og dokumentert er gjennomførbar. Innsigelsen gjelder begge adkomstalternativene samt planbestemmelsene § 9.3 4. ledd.»

I brevet gjennomgår SVRØ sakshistorikken og bekrefter på nytt at deres anbefaling er: «Ut fra en helhetsvurdering anbefaler vi imidlertid at adkomsten til Linåsfeltet tilknyttes Bøhlerveien og ikke fylkesveg 152, Langhusveien, jf. brev datert 11.01.2019.»

SVRØ avslutter i innsigelsesbrevet med å gi støtte til Fylkesmannens klage: «Vi støtter Fylkesmannen sin vurdering i sin klage (brev datert 18.03.2019) om at rekkefølgebestemmelsen går utover hvilke bestemmelser det åpnes for i en reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 12-7. Vi mener også at det er problematisk at det i rekkefølgebestemmelsen legges føringer på forhold utenfor planområdet som vil være i strid med regionale og nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging.»

Forslagsstiller gjentok deretter at plansaken burde løses slik som forutsatt før kommunestyrets behandling i møtet den 13. februar 2019:

«Forslagsstiller tar SVRØs innsigelse til etterretning, og ønsker primært å kunne gå videre med den adkomstløsning som veikonsulent, administrasjon, rådmann og statlige myndigheter mener er den totalt sett beste.»

Fylkesmannen opprettholdt i brev av 9. september 2019 sin kritikk av kommunens saksbehandling og sydlige adkomstalternativer. Fylkesmannen poengterer videre at adkomsten til boligene bør være fra Bøhlerveien for å legge til rette for at flest mulig beboere benytter seg av gange, sykkel og kollektivtransport til daglige gjøremål.

Fylkeskommunen er også kritisk til PBU's adkomstalternativer, og fastholder at de mener kommunen bør holde seg til opprinnelig adkomstløsning. Det varsles også innsigelse til begge adkomstalternativene i PBU's vedtak av 5. juni 2019.

2.4 Kommunens videre saksbehandling – PBU velger mekling i strid med rådmannens anbefaling

Saken ble deretter lagt frem for PBU den 9. oktober 2019 som en orienteringssak. I notatet fra rådmannen gis følgende anbefaling under overskriften «Konklusjon»:

«Rådmannen er av den oppfatning at det opprinnelige planforslaget, med atkomst via Bøhlerveien, vil være den mest hensiktsmessige løsningen for å få realisert dette boligprosjektet. Dette er i tråd med anbefalinger i trafikkanalysen fra Sweco som følger planforslaget, og også i tråd med Statens vegvesens anbefalinger. Det må da stilles rekkefølgekrav om å opparbeide gang-/ sykkelveg langs Bøhlerveien forbi Langhus skole, med definerte kryssinger med gode venteanreder på begge sider for fotgjengere...
... Rådmannen anbefaler at innsigelsene imøtekommes, og at opprinnelig planforslag fremmes til annen gangs behandling med rekkefølgekrav som nevnt ovenfor.»

Forslagsstiller ga innspill til den videre saksbehandling i e-post av 8. oktober 2019 (bilag 4), og ber om løsning som anbefalt av alle faginstansene.

PBU bestemte seg imidlertid for å gå videre med plansaken i strid med de faglige anbefalinger og konklusjoner, og administrasjonen fikk i oppgave å ta initiativ til gjennomføring av mekling med innsigelsesmyndighetene.

2.5 Mekling fører ikke frem – bekrefter at opprinnelig adkomstløsning er den beste

Forslagsstiller var fortsatt av den oppfatning at kommunens valgte saksbehandling var uheldig, men forsøkte å bidra så langt som mulig ved å redegjøre for fordeler og ulemper knyttet til de to PBU adkomstalternativene, jf. brev av 2. desember 2019 (bilag 5). I innledning i brevet ble det derfor fremhevet at:

«Avkjørsel via Bøhlerveien

Adkomst via eksisterende kommunalt veisystem og opparbeidelse av ny avkjørsel og vei fra Bøhlerveien er å foretrekke for utbygger da denne løsning er utredet, regulert og vedtatt, samtidig som denne er i samsvar med ønsket løsning i fra Statens Vegvesen, Akershus Fylkeskommune, Fylkesmannen og Ski kommunes plan- og veiavdelinger. Planfaglig og trafikksikkerhetsmessig er dette den beste løsningen, samtidig er eiendoms- og juridiske forhold ivaretatt slik at en mulig opparbeidelse raskt kan gjennomføres. Det positive med dette alternativ er at rekkefølgekrav knyttet til dette vedtak vil bidra til at det opparbeides gang- sykkelvei forbi Langhus skole, noe som vil medføre bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter (barna).»

Meklingen ble utsatt bl.a. som følge av kommunesammenslåingen, og meklingsmøtet 17. mars 2020 ble avlyst pga. korona. Gjennomført mekling 25. mai 2020 viste at alternativ 1 ikke ville bli akseptert, og det ble fremhevet at:

«Fylkeskommunen vurderer avkjøring til feltet fra Bøhlerveien som det beste alternativet av trafikale- og trafikksikkerhetsmessige grunner. Fylkeskommunen aksepterer ikke utkjøring ved hagesenteret ved Langhusveien, men kan akseptere avkjøring fra eksisterende kryss ved Kvakestad...»

Det siste fordrer nytt planforslag, utredninger og inngrep i annen manns grunn, samt en mye lenger og dyrere adkomstvei til boligene. Det vil øke muligheten for gjennomgangstrafikk, og en oppnår heller ikke forbedring av trafikksituasjonen for skolebarna, jf. innholdet i nevnte bilag 5 og nedenfor i punkt 2.6.

2.6 Forslagsstillers kommentarer til adkomstalternativene

2.6.1 Nærmere om hvorfor sydlige adkomstalternativer ikke bør velges

Stikkordsmessig er de sydlige adkomstalternativene ikke gjennomførbare, og uansett ingen miljømessig god løsning:

- Vei sydover berører 3 bolig eiendommer innenfor planområdet og 5 eiendommer utenfor planområdet. Minimum en av boligeiendommene vil måtte innløses i sin helhet. En grunneier har skriftlig meddelt at det ikke er aktuelt å selge grunn kun til veiareal. Kravet fra vedkommende er utvikling av nye boligeiendommer på tiliggende areal. Frivillig grunnavståelse anses følgelig som utelukket, og det må påregnes ekspropriasjon. Gjennomføring vil følgelig ta flere år, i tillegg til at det forventes å bli uforholdsmessig kostbart.

- Ca. 380 meter ekstra veilengde. Dette medfører unødvendig nedbygging av 3 610 kvm LNF-areal forutsatt kryss ved Roås (Regulert veibredde 9,5 meter 2,0 meter skulder grøft og 5,5 meter kjørebane).
- Ca. 560 meter ekstra veilengde dersom krysset blir ved Kvakestad. Dette medfører i så fall unødvendig nedbygging av 5 320 m² kvm LNF-areal.
- Opparbeidelse av henholdsvis 380/560 m ny vei er svært kostbart, og vil kun betjene Linås som følge av at verken kommunen, Fylkesmannen eller Fylkeskommunen/SVRØ, vil tillate nye boligområder syd for Linås.
- Opparbeidelse av nytt kryss på Fylkesvei 152 uavhengig av plassering ved Roås eller Kvakestad, vil bli uforholdsmessig kostbart for et boligprosjekt som det på Linås.
- Sydlige adkomstløsninger vil belaste kommunens budsjett unødige som følge av drifts- og vedlikeholdsansvar for en vei som kunne ha blitt unngått.
- Sydlige adkomstløsninger fordrer regulering, og vil forsinke ønsket boligutvikling i minst to år.
- Sydlige adkomstløsninger vil resultere i at Linås «stedsmessig» blir liggende mellom Langhus og Ski, og innebære mer bilbruk sammenlignet med nordlig adkomst, jf. også SVRØs, Fylkesmannens og Fylkeskommunens uttalelser om dette tema.
- En parallell adkomstvei langs Langhusveien hvor gang- og sykkelvei blir liggende mellom to kjøreveier vil gi et uheldig trafikkbilde, og oppleves som en «dårlig planlagt løsning» både av nabolaget og av alle kjørende/syklende langs Langhusveien.
- Ved adkomstløsning sydover vil kravet om opparbeidelse av gang- og sykkelvei forbi skolen bortfalle, jf. at Linåsplanen i en slik situasjon ikke kan ansees å ha direkte påvirkning på Bøhlerveien. Kommunen vil ikke hjemmel til å kreve dette, jf. også kommunens og Fylkesmannens tidligere uttalelser omkring dette tema. De trafikale utfordringer rundt skolen vil i så fall forbli uforandret. Dette kan igjen resultere i at flere foreldre velger å kjøre barna til og fra skolen, noe som kommunen i flere saksfremstillinger i sakskomplekset har advart mot.

Det foreligger følgelig en rekke grunner til at sydlige adkomstalternativer bør forkastes.

2.6.2 Nærmere om hvorfor den nordlige adkomstløsningen bør velges

Argumentasjonen for denne løsningen er redegjort for i kommunens tidligere saksfremstillinger, og kommentert av Fylkesmannen, Fylkeskommunen og SVRØ. Det vises til det som fremkommer av disse dokumentene, og gis i tillegg følgende supplerende merknader:

- Om Linåsplanen får adkomst via Bøhlerveien som planlagt vil utbygger bekoste ny gang- og sykkelvei fra Østrengveien, forbi Langhus skole til krysset Vevelstadveien/Langhusveien. Ventefelt ved fotgjengerfelt vil også utbedres.
- Ny gangvei langs Langhusveien er nå ferdigstilt og ny gang- og sykkelvei forbi Langhus skole vil knytte gangveisystemene sammen og gi tryggere skolevei og ferdsel i nærområdet og til/fra marka.
- Dette kan bidra til at flere foreldre tør å la barna selv gå eller sykle til skolen, som igjen kan føre til at trafikken til og fra skolen reduseres ved skolens oppstartstidspunkt og avslutningstidspunkt.
- Det er utarbeidet to trafikkanalyser som begge konkluderer med at Bøhlerveien, som er definert som en samlevei, er tilstrekkelig dimensjonert og tåler økt trafikk fra Linås. (Beregnet trafikk for Linås er ÅDT 570.)
- Linås vil være det siste boligfelt i bybåndet fra Oslo. Kommuneplanen konkluderer også med at det ikke er noen planer om ytterligere utbygginger syd eller øst for Langhus skole, slik at det kun er snakk om økt trafikk i fra ÅDT på 3500 til 4070 i Bøhlerveien.
- Veiløsning nordover er arealeffektiv med hensyn til bruk av LNF områder/naturmiljø og arealet dyrket mark forblir uendret.

- Med veiløsning til Bøhlerveien blir Linås en naturlig utvidelse av boligområdet rundt Langhus skole som planfaglig er en riktigere stedsutvikling og gir ønsket stedstilhørighet.
- Hovedvekten av arbeidsplasser/arbeidsreiser samt skoler, barnehage og togstasjon ligger nord for planområdet. Vei nordover gir kortest, og dermed den mest miljøvennlige løsningen. Adkomstløsning sydover vil øke hver biltur nordover med ca. 1 km, som vil være i strid med overordnede retningslinjer og føringer i NTP, Fylkesplan og kommunens egne målsettinger om mer miljøvennlige transportløsninger.

Noe forenklet kan en derfor oppsummere med at en adkomstløsning knyttet til eksisterende veinett i Bøhlerveien vil bidra positivt med hensyn til trafiksikkerhet for myke trafikanter forbi Langhus skole, samtidig som økningen av trafikken er minimal. Løsningen er også den klart mest miljøvennlige, den rimeligste og den som best bidra til stedsutvikling av Langhus.

2.7 Innspill til videre og avsluttende saksbehandling av reguleringsplanen for Linås

Forslagsstiller gjør gjeldende at kommunen bør avstå fra videre reguleringsplanarbeid knyttet til de sydlige adkomstalternativene. Ingen av disse vil i realiteten kunne gjennomføres.

Den enkleste og riktigste løsningen er at kommunen vedtar adkomst til boligfeltet i samsvar med det fagetatene foreslo og har fastholdt i løpet av 2019 og 2020.

Konkret innebærer dette at rådmannen utarbeider et saksfremlegg til det faste utvalget for plansaker i kommunen og kommunestyret, hvor hovedtema er avsluttende behandling av klagen på vedtaket i sak 7/19 i Ski kommune. Dette vil samtidig følge opp høringsrunden iverksatt i PBU sak 20/19, og avslutte meklingen ved at klagen tas til følge slik at det påklagede rekkefølgekravet tas ut av reguleringsplanen for Linås. Et slikt vedtak innebærer et reguleringsplanvedtak som alle regionale og statlige myndigheter mener er forsvarlig, og som er i samsvar med kommunens egen tidligere faglige innstilling og kommuneplan, jf. også punkt 2.6.2 foran som gjengir flere av fordelene med denne adkomstløsningen.

3 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det foreligger en klar overvekt av planfaglige grunner som tilsier at de sydlige adkomstalternativene bør forkastes.

Det er dokumentert at det vil bli bygget langt færre boliger i nærområdet enn det som først var antatt (se bilag 3). Det er også dokumentert at de trafikale konsekvenser ved boligutbyggingen på Linås er akseptable. Boligprosjektet på Linås vil i tillegg bidra med trafiksikkerhetstiltak som vil være positive for skoleelver og andre myke trafikanter. Utbyggingen er i samsvar med kommuneplanens arealdel, og andre overordnede planer og retningslinjer.

Videre saksbehandling er resursmessig enkel ved at det kun er nødvednig med et saksfremlegg forslag til vedtak som i det alt vesentlige vil kunne bygge på rådmannens tidligere saksfremlegg og anbefalinger, jf. særlig innstillingen til PBU sak 20/19.

Med vennlig hilsen
Kluge Advokatfirma AS



Tarjei Pedersen

Bilag 1-5