



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

05.05.2023

Vår ref:

2023/1162

Deres dato:

16.02.2023

Deres ref:

2022/3288-39

Stjørdal kommune
Postboks 133 / 134
7501 STJØRDAL

Saksbehandler, innvalgstelefon

Elisabeth Holand Sjøli, 74 16 80 77

Vedtak i klagesak - områdereguleringsplan for Øvre Arnstadåsen boligområde i Stjørdal kommune - kommunens vedtak oppheves

Sammendrag

Statsforvalteren har behandlet fire klager over Stjørdal kommunes vedtak om områdereguleringsplan for Øvre Arnstadåsen. Vi har etter en gjennomgang av saken kommet til at klagerne anførsler i det vesentligste ikke fører fram. Statsforvalteren er imidlertid enig med klagerne at planens støykonsekvenser for eksisterende bebyggelse langs Mæresmøvegen ikke er forsvarlig utredet og redegjort for i planvedtaket. Statsforvalteren kan ikke utelukke at denne feilen har virket bestemmende for vedtakets innhold. Planvedtaket oppheves derfor som ugyldig.

Statsforvalteren viser til Stjørdal kommunes oversendelse hit av 16. februar 2023 der ovennevnte klagesak ble oversendt for endelig klagebehandling. Statsforvalterens myndighet som klageinstans følger av plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-9 femte ledd og delegasjon fra Kommunal- og distriktsdepartementet.

Sakens bakgrunn

Stjørdal kommunestyre har i møte 8. september 2022, sak 64/22, vedtatt områdereguleringsplan for Øvre Arnstadåsen boligområde (planid. 3-048). Vedtaket omfatter planbestemmelser sist revidert 11. juli 2022, planbeskrivelse sist revidert 25. mai 2022 og plankart datert 11. juli 2022, men med unntak av delområde B3 som ved sluttbehandling ble tatt ut av planen. Planen er utarbeidet av Arkplan Arkitektkontor på vegne av forslagsstiller Arnstadåsen Eiendom AS.

Områdereguleringsplanen legger til rette for boligutbygging med tilhørende infrastruktur og grøntområder på Skatval. Planens formål er i samsvar med kommuneplanens arealdel som avsetter det aktuelle arealet til framtidig boligbebyggelse, benevnt delområde B19. Deler av planområdet er detaljregulert og krever ikke videre detaljplanlegging før gjennomføring (alle områder unntatt delområdene B1 og B2).

E-postadresse:
sftlpost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Postboks 2600
7734 Steinkjer

Besøksadresse:
Strandveien 38, Steinkjer
Prinsens gt. 1, Trondheim

Telefon: 74 16 80 00
www.statsforvalteren.no/tl

Org.nr. 974 764 350



Av saksframlegget ved sluttbehandling framgår det at en særlig utfordring med planarbeidet har knyttet seg til adkomstløsning for det planlagte boligfeltet. Forslaget har møtt motstand i lokalmiljøet. Fra saksframlegget gjengis:

«Det har vært utfordringer knyttet til adkomstløsning for det planlagte boligfeltet, og pga. uklarheter om rekkefølgekravet i KPA ble det stilt krav om planprogram for å gjøre noen vurderinger mtp. adkomstforholdene, veg og trafikk på et tidlig tidspunkt. Flere adkomstløsninger har vært vurdert, hvor bl.a. jordvern, trafikkforhold, stigningsforhold, støy, anleggsfasen og myke trafikanter har vært viktige tema.

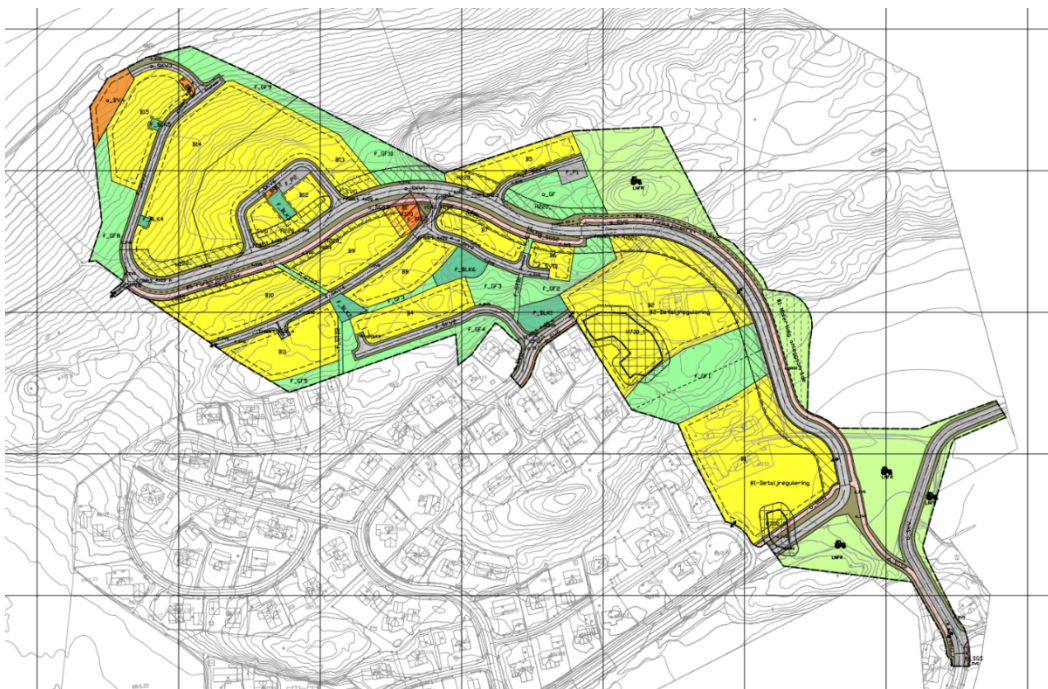
Planforslaget har møtt motstand i lokalmiljøet, hovedsakelig grunnet planlagt adkomstløsning, økt trafikk og trafikksikkerhet, støy, anleggsfasen og forholdet til myke trafikanter.

(...)

Hovedadkomst til planområdet er planlagt fra Mæresmovegen med adkomst øst for eksisterende Arnstadåsen boligfelt. Områder vest for planlagt adkomstveg (område B1 og B2), blir inneklemt mellom eksisterende boligfelt og ny adkomstveg og foreslås regulert til boligformål. Det kreves utarbeidet detaljreguleringsplan før utbygging tillates i delområde B1, B2 og ev. B3. Områdene er fra før satt av til boligformål i KPA.

I henhold til KPA, er det krav om områdereguleringsplan for B19, jf. bestemmelse punkt 1.1.1. Videre fremgår det rekkefølgekrav i bestemmelse 1.2.1: «Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelveg».

På bakgrunn av rekkefølgekrav gitt i KPA angående mulig sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen, bestemte kommuneadministrasjonen at det skulle utarbeides planprogram for å belyse ulike alternativer til adkomst og konsekvenser av disse. Planforslaget bygger på fastsatt planprogram.»



Utsnitt av vedtatt plankart



Det er framsatt fire klager over planvedtaket. Statsforvalteren gir i det følgende et kort sammendrag av disse, og viser for øvrig til klagen i sin helhet.

FAU ved Skatval skole har klaget over vedtaket i brev av 13. september 2022. Det anføres at planen skulle vært konsekvensutredet. Planvedtaket strider mot føringer i kommuneplanens arealdel, planprogrammet og kommunestyrets vedtak om krav til utredning. Disse feilene gjør at det foreligger mangler i utredningen av planen hva gjelder skolekapasitet og trafiksikkerhet.

Arnstadåsen velforening har klaget i brev av 1. oktober 2022. Det anføres i klagen at det foreligger mangler ved utredningen av støy og trafikk for eksisterende boliger og at det er kritikkverdig at kommunen ikke har stilt krav om støyskjerming langs Mæresmovegen. Klager peker videre på at det ikke er gjort vurderinger av støy fra anleggstrafikk. Bruk av Mæresmovegen som ferdselsåre til samtlige boenheter i Arnstadåsen innebærer en trafikkfarlig situasjon for barn. Det er heller ikke tatt høyde for at denne kan bli sperret som følge av naturkatastrofe eller ulykker, slik at beredskapskjøretøy ikke får tilgang til området. Det anføres at det må planlegges en ekstra adkomstvei til planområdet. Videre peker klager på at det mangler dokumentasjon på tilfredsstillende slokkekapasitet. Det bes om at planvedtaket oppheves. Avslutningsvis understreker velforeningen at klagen ikke gjelder selve utbyggingen, kun planlagt infrastruktur.

Reitanfeltet velforening har klaget i brev av 5. oktober 2022. Klagen er i all hovedsak likelydende med klagen fra Arnstadåsen velforening.

Moatrøa vel har klaget i brev av 5. oktober 2022. Også denne klagen omhandler bruk av Mæresmovegen som adkomstveg. Adkomst til planområdet kan ikke belaste eksisterende beboere i nedre del av Mæresmovegen slik vegen er i dag. Det pekes blant annet på at en ny anleggsperiode med tungtrafikk vil gå utover myke trafikanter, herunder skolebarn.

Klagene ble lagt fram for behandling i utvalg plan og miljø sitt møte 18. januar 2023, under sak 3/23. Utvalget fant grunn til å ta deler av klagen fra Arnstadåsen velforening til følge. Fra den forberedende klagebehandlingen gjengis:

«Stjørdal kommune finner grunn til å ta klagen fra Arnstadåsen velforening, datert 01.10.2022, delvis til følge. Klagen fra Skatval skole FAU datert 13.09.2022, Moatrøa Vel og Reitanfeltet Velforening datert 05.10.2022 tas ikke til følge.»

Planbestemmelsenes § 9 Rekkefølgebestemmelser – Brukstillatelse, strekpunkt 4 endres til følgende:

• Før rammetillatelse gis for nye boliger skal krav til slokkevannskapasitet (20 l/s) være dokumentert tilfredsstillende.»

Med bakgrunn i det ovennevnte ble partene den 20. januar 2023 underrettet om at det var truffet endringsvedtak. Det ble ikke framsatt klager over endringsvedtaket.

I den forberedende klagebehandlingen 18. januar 2023 viser kommunen til at planen er i samsvar med arealbruken i kommuneplanens arealdel og at den ikke faller inn under konsekvensutredningsforskriften. Kommunens vurdering er for øvrig at trafiksikkerhet, skolekapasitet og støy er forsvarlig utredet under planprosessen, og at det ikke er grunnlag for å endre eller oppheve planvedtaket.

Saken ble den 16. februar 2023 oversendt Statsforvalteren i Trøndelag for endelig klagebehandling.



Statsforvalteren bemerker

En reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser, jf. pbl. § 12-1 første ledd. Kommunen skal i henhold til pbl. § 12-1 andre ledd sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplaner for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel, samt der det ellers er behov for det. En reguleringsplan kan utformes som en områdereguleringsplan, jf. pbl. § 12-2, som en detaljreguleringsplan, jf. pbl. § 12-3, eller som en kombinasjon av disse.

Plan- og bygningsloven har i §§ 12-8 til 12-12 saksbehandlingsregler for utarbeidelse og vedtakelse av reguleringsplaner. Gjennom en omfattende planprosess skal ulike løsninger utredes og konsekvenser for området kartlegges. Det endelige vedtaket fattes på bakgrunn av denne prosessen, men er likevel underlagt et betydelig skjønn fra kommunens side.

Etter plan- og bygningsloven er det kommunestyret som er planmyndighet. Det er altså kommunestyret som avgjør hvilke arealer som skal inngå i planen og hva disse arealene skal brukes til. Dette skjer på bakgrunn av en vurdering av de ulike hensynene som gjør seg gjeldende innenfor planområdet, og under forutsetning av at det ikke foreligger innsigelser mot den vedtatte reguleringsplanen fra myndigheter som nevnt i pbl. § 5-4.

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner vil det alltid kunne diskuteres hvilken løsning som er den beste. Det er derfor viktig å påpeke at reguleringsmyndigheten er lagt til kommunen, og at planprosessen skal sikre at areal- og ressursbruken blir til størst mulig gagn for den enkelte og for samfunnet som helhet. Dette vil innebære at ulike hensyn må veies mot hverandre, men at det er opp til reguleringsmyndighetenes skjønn å avgjøre hvilken ressursbruk som er mest hensiktsmessig. Her som ellers må imidlertid vurderingene være saklige og i samsvar med reguleringslovgivningens formål, samt bygge på en forsvarlig saksbehandling og et riktig faktisk grunnlag. Ingen kan sies å ha krav på at et område skal reguleres eller ikke til et bestemt formål.

Statsforvalteren kan som klageinstans prøve alle sider av saken, men det gjelder visse begrensninger i Statsforvalterens kompetanse til å gjøre endringer i reguleringsplanen. Ved prøving av det frie skjønnet skal det legges stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret, jf. forvaltningsloven § 34 andre ledd.

Statsforvalterens vurdering

Klagernes anførsler er i stor grad sammenfallende/overlappende. I det følgende foretar vi derfor en samlet vurdering av klagen.

Gjelder det krav om konsekvensutredning?

FAU ved Skatval skole anfører i sin klage at planen skulle vært konsekvensutredet. Statsforvalteren ser ikke at anførselen er konkretisert nærmere, herunder at det er vist til hvilken bestemmelse i konsekvensutredningsforskriften som ev. skulle danne grunnlag for krav om konsekvensutredning.

Statsforvalteren bemerker at konsekvensutredningsforskriften (FOR-2017-06-21-854) (heretter: kuf.) er bygd opp slik at det er en forutsetning for å stille krav om konsekvensutredning at planen/tiltaket faller inn under forskriftens vedlegg I eller II. Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram, jf. kuf. § 6 første ledd bokstav b. Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal ikke ha planprogram, men skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger etter kuf. § 10, jf. kuf. § 8 første ledd bokstav a.



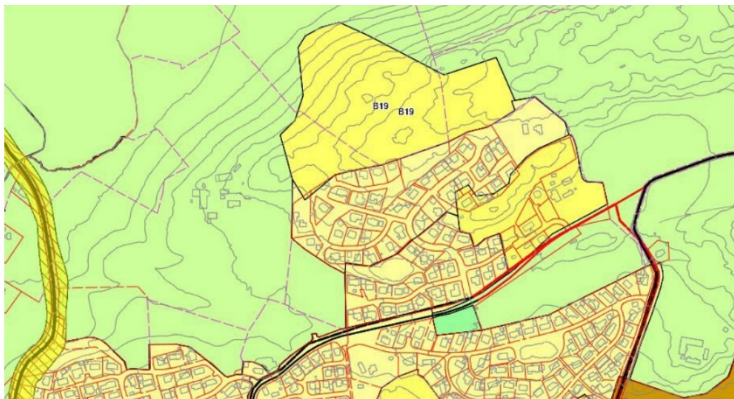
Statsforvalteren ser ikke at noen av tiltakene i forskriftens vedlegg II er aktuelle her, herunder at det er grunnlag for å stille krav om konsekvensutredning med hjemmel i kuf. § 8 første ledd bokstav a, jf. kuf. § 10.

Statsforvalteren ser heller ikke at det er grunnlag for å stille krav om konsekvensutredning med bakgrunn i tiltak opplistet i vedlegg I, jf. kuf. § 6 første ledd bokstav b.

Av forskriftens vedlegg I nr. 25 framgår det at «Nye bolig- og fritidsboligsområder som ikke er i samsvar med overordnet plan» alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning. Med ordlyden «ikke (...) i samsvar med overordnet plan» siktes det hovedsakelig til utbyggingsformål, altså at det nye bolig- eller fritidsområdet ikke er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel. Det er ikke tilfelle i denne saken. Statsforvalteren viser til at planområdet er avsatt som område for framtidig boligbebyggelse (formålsområde B19) i kommuneplanens arealdel, og at dette arealformålet er fulgt opp i områdereguleringsplanen. Det er altså ikke tale om en reguleringsplan som ikke er i samsvar med overordnet plan, slik som omtalt i vedlegg I nr. 25.

Om forholdet mellom kommuneplanens arealdel og den nå vedtatte områdereguleringsplanen gjengis fra planbeskrivelsens s. 8:

«I gjeldende arealdel for Stjørdal kommune er område avsatt til fremtidig boligområde, B19, som en utvidelse av Arnstadåsen boligområde.»



Figur 2 Utsnitt fra kommuneplankart (kommuneplanens arealdel 2013-2022 for Stjørdal kommune)

- I henhold til kommuneplanens arealdel, fremgår det at det skal utarbeides områderegulering for B19, jf. bestemmelse punkt 1.1.1.

- Videre i kommuneplanens arealdel fremgår det rekkefølgekrav i bestemmelse 1.2.1: «Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen

og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelveg.»

Rekkefølgekravet nevner ikke om Mæresmovegen og Åsvegen skal kobles sammen. I kommuneplankartet er forlengelse av Mæresmovegen vist østover i retning E6. Dette er markert med rød linje i kartutsnitt over. Det er ikke ønskelig med økt trafikk fra Åsvegen ut på E6 før ny E6 er åpnet for trafikk. Derfor reguleres ikke denne sammenkoblingen nå, men det er tilrettelagt for en fremtidig løsning. Det er i kommuneplankartet vist framtidig gang- og sykkelveg fra Åsvegen og nordvest mot Mæresmovegen (rød linje i kartutsnittet over). Dette er en viktig gang- og sykkelforbindelse fra øvre deler av Arnstadåsen ned til sentrum. Intensjonen har vært at Mæresmovegen skal opparbeides som samlevei og at Åsvegen skal prioriteres for gående og syklende.»

Rekkefølgekravet i pkt. 1.2.1 lyder slik:

«Utbygging av B19, utvidet byggeområde Arnstadåsen, i Skatval kan ikke finne sted før det foreligger tilfredsstillende vannforsyning og avløpsløsning for Skatval, samt opparbeidet samlevei Mæresmovegen og opprustet Åsvegen med separat gang- og sykkelvei.»



I likhet med kommunen ser ikke Statsforvalteren at rekkefølgekravet i pkt. 1.2.1 oppstiller krav om sammenkobling mellom Mæresmovegen og Åsvegen før utbygging av område B19. Det fastsettes kun at det skal være «*opparbeidet samlevei Mæresmovegen*» og at Åsvegen skal opprustes med separat gang- og sykkelveg. Rekkefølgekravet er, så langt vi kan se, heller ikke omtalt/utdypet i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel, eller i saksframlegget ved sluttbehandling av arealdelen. Linjeføringen i plankartet til kommuneplanens arealdel viser en sammenkobling mellom Åsvegen og Mæresmovegen (rød linje, jf. kommunens kartutsnitt ovenfor). Denne linjen skal ifølge tegnforklaringen forstås som «*framtidig adkomstveg på bakken*», og altså ikke som «*samleveg på bakken*» slik som omtalt i rekkefølgebestemmelsen. Statsforvalteren kan med bakgrunn i dette vanskelig slå fast at planforslaget har en adkomstløsning som er i strid med rekkefølgebestemmelsen i pkt. 1.2.1, herunder at planområdet ikke er i samsvar med overordnet plan som følge av manglende oppfyllelse av rekkefølgekravet, jf. kuf. vedlegg I nr. 25.

FAU ved Skatval skole peker videre på at planen er i strid med vedtatt planprogram og kommunestyrets vedtak om krav til utredning. Som Statsforvalteren har pekt på ovenfor, er det en forutsetning for å stille krav om konsekvensutredning at planen/tiltaket faller inn under forskriftens vedlegg I og II. At en reguleringsplan ev. er i strid med tidligere kommunestyrevedtak, der det bes om utredning av ulike løsninger, gir altså ikke grunnlag for å stille krav om konsekvensutredning.

Det utgjør derfor ikke en feil eller mangel ved planvedtaket at planen ikke er behandlet etter reglene i konsekvensutredningsforskriften, herunder at det ikke er gjort konsekvensutredning av planen.

Generelt om utredning av reguleringsplaner

Selv om områdereguleringsplanen ikke er omfattet av krav til konsekvensutredning, skal adkomstløsningen til planområdet være forsvarlig utredet. Statsforvalteren viser til at det alminnelige utredningskravet i forvaltningsloven (fvl.) § 17 første ledd første punktum også gjelder ved utarbeiding av plan. Adkomstløsningen må i henhold til fvl. § 17 første ledd første punktum være «*så godt opplyst som mulig*» før planvedtaket treffes.

Forvaltningslovens alminnelige krav til utredning må sees i sammenheng med de krav til utredning som oppstilles i plan- og bygningsloven. I plandelen av plan- og bygningsloven er det fastsatt bestemmelser som utfyller og til en viss grad konkretiserer kommunens utredningsplikt under planprosessen. Ved planlegging skal kommunen ivareta mange ulike hensyn og det er viktig at virkninger for relevante tema er godt nok belyst og tilstrekkelig ivaretatt ved gjennomføring av planen. Kommunen plikter blant annet å legge til rette for medvirkning og til å gjennomføre høring og offentlig ettersyn av planforslag, jf. lovens kap. 5. Det er også fastsatt generelle utredningskrav i lovens kap. 4, jf. blant annet pbl. § 4-2 første ledd som fastsetter at alle planforslag som skal ha «*en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger*».

Når planvedtaket treffes, skal det framgå av saksframlegget «*hvordan innkomne uttalelser til planforslaget og konsekvensene av planen har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt.*», jf. pbl. § 12-12 første ledd.

Som det ovennevnte viser, oppstilles ingen konkrete krav til verken omfang eller innhold i utredningen av en plansak. Hva som skal utredes og omfanget av utredningen vil derfor i stor grad bero på en skjønnsmessig vurdering ut fra de konkrete omstendigheter i den enkelte sak. Det avgjørende må være at konsekvensene/virkningene av planen er belyst på en slik måte at kommunestyret som planmyndighet kan avgjøre saken på en forsvarlig måte.



Er planens konsekvenser for skolekapasitet forsvarlig utredet?

FAU ved Skatval skole peker på at planens virkninger for skolekapasitet ikke er tilstrekkelig utredet. Statsforvalteren bemerker at anførselen ikke er konkretisert nærmere, slik at det er uklart for oss om klagerne er kjent med at dette har blitt vurdert under planprosessen, eller om det anføres å foreligge mangler i den utredningen som faktisk er gjort.

Etter det Statsforvalteren kan se, har skolekapasitet inngått som vurderingstema under hele planprosessen. Vi viser til referatet fra oppstartsmøtet (datert 28. november 2018) der det under avsnittet vedrørende sosial infrastruktur blant annet framgår følgende:

«Skatval skole har liten kapasitet til å ta i mot flere elever enn i dag.»

I forslaget til planprogram, som fulgte oppstartsvarselet, er skolekapasitet også omtalt. Her framgår at en allerede på dette tidspunktet så det nødvendig å vurdere skolekapasiteten i området som en del av planarbeidet.

I det vedtatte planprogrammet, datert 24. mai 2019, er sosial infrastruktur omtalt i pkt. 5.1. Her følger det at utredningen av skolekapasitet tar utgangspunkt i Trondheimsregionens statistikk og prognoser (2018) som viser forventet utvikling av antall bosatte mellom 6-12 år i Skatval barneskolekrets ved middels vekst. I prognosen er flere framtidige utbyggingsprosjekter hensyntatt, herunder også utbygging av Øvre Arnstadåsen med 60 nye boenheter. Fra planprogrammet siteres gjengis:

«Skatval skole har per i dag (2019) 271 elever, som betyr at beregnet normalkapasitet for skolen allerede er oversteget. Ifølge Trondheimsregionens befolkningsprognoser for 2018 kommer antall barn i barneskolealder gradvis til å synke frem til 2026 hvor antallet forventes å være 248. Antallet forventes deretter å øke. I 2028 er det beregnet at antall barn i aldersgruppen har økt til 258, og deretter øker for hvert år. I 2040 forventes det at antall barn har økt til 292. Det bemerkes at sistnevnte tall er usikre og basert på normtall.»

Ved førstegangsbehandling av forslaget, jf. beslutning i utvalg for plan og miljø den 5. mai 2021, om høring og offentlig ettersyn, er skolekapasitet også omtalt:

«Skatval skole har høye elevtall for tiden, men prognoser viser at elevtall vil gå ned, og kanskje stige igjen rundt 2040.»

Statsforvalteren bemerker at ovennevnte opplysninger også inngikk da saken ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Kommunen mottok ingen innspill vedrørende temaet, og Statsforvalteren som sektormyndighet for barn og unges interesser, hadde heller ikke merknader til dette.

I den vedtatte planbeskrivelsen framgår på s. 17:

«Ifølge planprogram er Skatval skoles normalkapasitet beregnet til 257 elever. Skatval skole har pr. i dag 271 (2019) elever, og prognoser som er illustrert i planprogram illustrerer at antall barn gradvis kommer til å synke til 248 (2026). Deretter viser prognosene en økning fra år 2028 frem til 2040.»

Statsforvalteren viser for øvrig også til kommunens forberedende klagebehandling der anførsel vedrørende skolekapasitet er vurdert. Underveis i planprosessen har det kommet oppdaterte



prognoser for elevtall i Skatval barneskolekrets (TR2022M) som viser ledig skolekapasitet lengre enn det som ble lagt til grunn tidligere i planprosessen:

«Det vises til Trondheimsregionens statistikk og prognoser for beregning av fremtidig skolekapasitet. Prognosene legger bl.a. til grunn planlagt utbygging av boligfelt og forventet spredt boligbygging i hver skolekrets. For Øvre Arnstadåsen boligområde er det registrert et boligpotensial på 90 boenheter. Ifølge prognosene for Skatval skole (aldersgruppen 6-12 år) er elevtallet i dag på maks av skolens beregnede kapasitet. Prognosene tilsier at elevtallet vil synke frem til ca. 2026, hvorpå kapasiteten kommer til å være på ca. 90 % frem til ca. 2031, da det er forventet at elevtallet vil øke igjen. Etter dette er prognosene usikre, men ifølge den mest positive vekstkurven kan kapasiteten nå dagens nivå rundt år 2039. Påfølgende graf viser middels vekst (TR2022M).

Sammenlignet med prognosene som vedtatt planprogram baserer seg på, vil det være ledig kapasitet på Skatval skole lengre enn tidligere beregnet, til tross for at det registrerte boligpotensialet har økt fra 60 til 90 boenheter.»

Slik Statsforvalteren ser det, må planens virkninger for skolekapasitet anses tilstrekkelig utredet, jf. forvaltningsloven § 17.

Er trafikksikkerheten på den planlagte adkomstvegen forsvarlig utredet?

Moatrøa Vel, Reitanfeltet velforening og Arnstadåsen velforening peker alle på at den vedtatte adkomstløsningen ikke ivaretar trafikksikkerhetshensyn. Klagerne viser til at kryss ved Damveien og Arnstadåsen er særlig problematiske, og at økt trafikk vil føre til redusert trafikksikkerhet for skolebarn.

Etter det Statsforvalteren kan se, har trafikksikkerhet på planlagt adkomstveg vært gjenstand for en grundig vurdering under hele planprosessen. Vi viser her i første rekke til planprogrammet fastsatt 24. mai 2019, dettes kap. 5.2, der ulike forslag til adkomst til planområdet er utredet og vurdert nærmere. Som det framgår der, ble det i starten av planprosessen vurdert fire overordnede adkomstløsninger (adkomst fra nordvest via Rykkjasvegen, adkomst veg Kvål gård, Arnstadåsen og ev. Dansarberget, samt adkomst via Mæresmovegen). I vurderingen av disse alternativene er det sett hen til ulike konsekvenser ved valg av traseene, hvorav også hensyn til trafikksikkerhet er vektlagt.

Når det gjelder bruk av Mæresmovegen som adkomstveg, viser vi til vurderingen i planprogrammets s. 23 der det blant annet framgår:

«Kryssløsning fra Mæresmovegen til ny adkomstveg alternativ A tilrettelegger kun for gang- og sykkelforbindelse til Åsvegen. Dette vil gi økt trafikkbelastning i Mæresmovegen, og en forutsetning må være at det gjøres tiltak for å utbedre den nedre delen av Mæresmovegen, som i dag er smal, svingete og noe uoversiktlig. Konsekvenser for myke trafikanter må utredes, da mange barn krysser Mæresmovegen for å komme til skolen.»

Slik Statsforvalteren oppfatter det ovennevnte, jf. første avsnitt, legges det i planprogrammet til grunn at bruk av Mæresmovegen som hovedadkomst forutsetter to trafikksikkerhetsavklaringer. Det første er en avklaring av behovet for oppgradering av nedre del av Mæresmovegen. Det andre er utredning av konsekvenser for myke trafikanter, herunder særlig for barn som benytter Mæresmovegen som skoleveg.

Planprogrammets konklusjon om behov for ytterligere utredninger ble fulgt opp i Arkplans notat av



21. august 2019. I dette notatet vurderes konsekvenser (både fordeler og ulemper) ved de ulike adkomstløsningene. Her anbefales at hovedadkomst til planområdet går via Mæresmovegen, slik som den vedtatte løsningen.

Behovet for oppgradering av nedre del av Mæresmovegen ble utredet og avklart av kommunen ved komite plan sitt møte 24. september 2019, sak 155/19. Notatet fra Arkplan var da vedlagt og i saksframlegget har kommunedirektøren gjort følgende vurdering med hensyn til behov for oppgradering av nedre del av Mæresmovegen:

«Adkomstløsningen som er foreslått av tiltakshaver innebærer at all biltrafikk generert fra det nye boligfeltet føres ned gjennom Mæresmovegen og ut på Skatvalsvegen (fylkesveg 6812). Nedre del av Mæresmovegen er opparbeidet med fortau, mens den øvre delen av vegen har gang- og sykkelveg. I forbindelse med varsel av planoppstart og høring av planprogram kom det inn innspill/merknader på at nedre del av Mæresmovegen er utsatt for høy trafikkbelastning og manglende trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med kryssing av veg.

Det er gjort en vurdering av nedre del av Mæresmovegen for å avgjøre om planforslaget vil medføre behov for tiltak. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming fra 2019, tilfredsstillter vegen kravene til utforming. Ifølge håndboka bør overordnede boligveger (med samlevegfunksjon) utformes med kjørebanebredde 5,5 - 6 m., og fortau bør ha bredde på min. 1,5 meter. ÅDT skal være under 1500.

Nedre del av Mæresmovegen har en kjørebanebredde på ca. 6 meter og ensidig fortau på ca. 2,5 m. Ifølge planprogrammet blir beregnet trafikkmengde ved full utbygging og denne adkomstløsningen 824 ÅDT. Vegen er altså innenfor normkravene til både dimensjon og trafikkmengde. Det vurderes derfor å ikke være grunnlag for å knytte rekkefølgekrav til planforslaget for utbedring av nedre del av Mæresmovegen. Det kan likevel gjøres noen utbedringer/trafiksikkerhetstiltak der dette behøves slik at vegen rustes opp til å tåle en høyere trafikkbelastning, både av bilister og myke trafikanter. Aktuelle tiltak kan være utbedring av vegdekke, rydding av areal langs vegskulder, opphøyde gangfelt og ny oppmerking av eksisterende gangfelt, ny kantstein mellom fortau og kjørebane osv.»

Statsforvalteren har ingen merknader til det ovennevnte og anser denne delen av planen som tilstrekkelig utredet, jf. forvaltningsloven § 17. Statsforvalteren understreker at heller ikke Statens vegvesen eller kommunal vegmyndighet hadde merknader til dette da planen ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn.

Behov for oppgradering av nedre del av Mæresmovegen er også kommentert av kommunen ved sluttbehandlingen, jf. merknadsmatrise vedlagt planbeskrivelsen. Kommunen viser der til at en ikke har ansett det som forholdsmessig å stille rekkefølgekrav om oppgradering av nedre del av Mæresmovegen, jf. ovennevnte. Statsforvalteren har ingen merknader til denne skjønnsvurderingen, jf. utredningen der det konstateres at krav i Statens vegvesens håndbok er oppfylt også ved trafikkøkning som følge av planen.

Når det gjelder konsekvenser for myke trafikanter, framgår av notatet fra 21. august 2019, jf. pkt. 4.6, følgende vurdering:

«Det skal sikres trygg skoleveg fra eksisterende og planlagt boligfelt, med minst mulig kryssing av veg for myke trafikanter. Det er etablert fortau/gang- og sykkelveg som knytter Arnstadåsen til eksisterende vegnett ned til Skatval skole. Det er derimot ingen selvfølge at barn fra Arnstadåsen benytter seg av disse. Basert på de mottatt innspill, kan mye tyde på at barn benytter seg av snarveier som innebærer kryssing



av veg uten regulert gangfelt. Denne utredningen tar for seg konsekvensene for myke trafikanter basert på de adkomstløsningen som er vurdert. Dette gjelder adkomst fra Rykkjasvegen, Mæresmovegen og adkomst for 10 boenheter via Arnstadåsen. Iht. planprogrammets pkt. 5.3.2. skal valg av gang- og sykkelvegtraseer ses i sammenheng med valg av kjøreadkomst til boligfeltet og konsekvenser for myke trafikanter skal utredes for alle adkomstløsninger.»

Når det gjelder Mæresmovegen som adkomstløsning sier notatet følgende:

«Denne vegen gir korteste strekning ned til Skatval skole. Denne løsningen innebærer også å opprette gang- og sykkelvegforbindelse mellom Mæresmovegen og Åsvegen. Gang- og sykkelvegen vil gå langs hovedvegtraseen, og sikrer gang- og sykkelvegforbindelse ned til Mæresmovegen. Denne løsningen sikrer også trafiksikker forbindelse til barnehage- og skoleelever som benytter turstiene i og øst for området.

Begge løsningene innebærer at det opprettes gang- og sykkelvegforbindelse mellom Mæresmovegen og Åsvegen, som følge av de mottatte innspill i saken. Ifølge innspill, krysser barn Mæresmovegen ved krysset Mæresmovegen/Arnstadåsen, da de følger sti/snarvei videre mot skolen. Ortofoto for området bekrefter også dette. Gangforbindelsen mellom Mæresmovegen og Åsvegen vil ikke gjøre strekningen kortere for barn i eksisterende boligområdet, men håndterer ferdsele mot skolen på en sikrere måte.

Det må opprettes nytt gangfelt over Mæresmovegen og ny gang- og sykkelveg som knytter Mæresmovegen/Åsvegen sammen. Dette kan være et av trafiksikkerhetstiltakene for å sikre trygg skoleveg under bygg- og anleggsperioden.

Barn fra boligfeltet «Reitan 1» har fortau/gang- og sykkelvegforbindelse til skolen sørover via Mæresmovegen/Skatvalsvegen og nordover via Mæresmovegen/Åsvegen, tilsvarende barn fra Arnstadåsen. Barn fra boligfeltet «Reitan 2» må krysse Mæresmovegen for samme rute som «Reitan 1», men har i tillegg alternativ rute via Olavsvegen/Aunesvegen/Åsvegen. Olavsvegen og Aunesvegen har ikke opparbeidet fortau/gang- og sykkelveg, men er ikke spesielt trafikkert, jf. Statens vegvesens vegkart.»

I konklusjonen, der det redegjøres for positive og negative konsekvenser ved de ulike adkomstløsningene, er det for Mæresmovegen blant annet pekt på følgende negativ konsekvens:

«Bygg og anleggstrafikk må benytte Mæresmovegen, hvor barn må krysse vegen for å komme til skolen. (Det må opprettes nytt gangfelt over Mæresmovegen og ny gang- og sykkelveg som knytter Mæresmovegen/Åsvegen sammen. Dette kan være et av trafiksikkerhetstiltakene for å sikre trygg skoleveg under bygg- og anleggsperioden.»

Det var også bygge- og anleggsfasen som Statsforvalteren, som ansvarlig sektormyndighet for barn og unges interesser, framhevet i sin uttalelse av 22. juni 2021

«Bygge- og anleggsfasen vil kunne medføre ulemper for omgivelsene. Planområdet ligger nært eksisterende boligområde. Spesielt hensynet til barn og unge og behovet for trafiksikker ferdsele til skole og fritidsaktiviteter må ivaretas. Det framgår at utbyggingen vil foregå trinnvis, og det er derfor også viktig at det tas hensyn til de som først etablerer seg innenfor planområdet. Det er derfor nødvendig at det i bestemmelsene er sikret at det utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen som ivaretar støy, støv, trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter.»

Kommunens enhet for vei/park/idrett ba i sin uttalelse om at det ble vurdert å ivareta trafiksikkerhet gjennom rekkefølgebestemmelser. Det ble anbefalt å se spesielt på forbindelser inn



til/mellom friområder, tilrettelegging for gode krysningspunkter og ev. tiltak for å redusere farten. I merknadsmatrise vises det til foreslåtte rekkefølgekrav i planbestemmelsenes § 9 som fastsetter at regulerte snarveger er sikret, ryddet og tilgjengeliggjort før det gis midlertidig brukstillatelse til første byggetrinn.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter er også kommentert ved sluttbehandling og i den vedtatte planbeskrivelsen. Når det gjelder manglende overgang ved krysset Arnstadåsen/Mæresmovegen, viser kommunen til at det er fotgjengerfelt 60 meter lenger vest, og at regulerte snarveger vil kobles på dette feltet. Utbedring av snarvegene er sikret gjennom rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen. Fra saksframlegget ved sluttbehandling gjengis:

«Unger krysser Mæresmovegen i krysset mot Arnstadåsen-vegen for å komme til fotballbanen. Ca. 60 meter vest for krysset er det en opphøyd fotgjengerovergang som gir tilkomst til fotballbanen. Det er regulerte snarveger som leder til gangfeltet, og det er knyttet rekkefølgekrav til rydding av snarvegene som i dag er igjengrodde og til dels bebygd (postkassestativ e.l.). Til tross for disse tiltakene er det sannsynlig at unger fremdeles vil krysse vegen som i dag for å slippe omvegen ned til fotgjengerovergangen. Kommunedirektøren foreslår at denne adkomsten til fotballbanen stenges av, slik at kun den vestre adkomsten via etablert gangfelt blir tilgjengelig. Ved å bygge støyskjerming mot vegen og fysisk stenge adkomsten i øst tvinges myke trafikanter til å bruke gangfeltet. Senere kan det bli aktuelt å etablere et nytt gangfelt på østsiden av krysset, med en form for fortausløsning frem til fotballbanen.»

Når det gjelder bygge- og anleggsfasen viser kommunen til at det er fastsatt krav om utarbeiding av plan for beskyttelse av omgivelsene. Der skal det blant annet redegjøres for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, samt trafikksikkerhet for gående og syklende. Det skal vurderes sikringstiltak mot avrenning av masser og om anleggstrafikk til og fra området skal tidsbegrenses slik at det ikke vil foregå anleggstrafikk når skolebarn ferdes til og fra skolen. Statsforvalteren viser til planbestemmelsenes pkt. 2.10 der det er fastsatt følgende:

«Planområdet ligger i nærhet til etablerte boligområder og det stilles derfor krav om at det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen skal vise riggområde, og i tillegg redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Det skal vurderes om lastebiler og anleggsmaskiner til og fra anleggsområde skal tidsbegrenses utenfor tidsrommet da skolebarn ferdes til og fra skolen.

Det må foretas nødvendige sikringstiltak slik at det ikke oppstår fare eller skade innen området eller tilstøtende omgivelser. Bratte skråninger, skrenter og stup må gis permanent tilstrekkelig sikring.

Friområder f_GF skal gjerdes inn under anleggsfasen.

Det skal vurderes opprettet sikringstiltak mot avrenning av masser i anleggsfasen. Eventuell overskuddsmasse som ikke går til gjenbruk, skal leveres til godkjent avfallsmottak.»

Ut fra det ovennevnte ser ikke Statsforvalteren at det foreligger mangler ved utredningen av planens konsekvenser for myke trafikanter. Videre er Statsforvalterens vurdering at de konsekvensene som er avdekket hva gjelder trafikksikkerhet, er tilstrekkelig hensyntatt i det endelige planvedtaket, jf. planbestemmelsene omtalt ovenfor.

**Er støykonsekvenser for eksisterende bebyggelse forsvarlig utredet?**

Arnstadåsen og Reitanfeltet velforening anfører at det er en mangel ved utredningen av planen at det ikke gjort støyvurdering og/eller støyutredning for eksisterende boligbebyggelse langs Mæresmovegen. Klagerne viser til at det er tale om en trafikkøkning på 100 % og at det burde vært stilt krav om støyskjerming. Velforeningene etterlyser også vurderinger med hensyn til støy fra anleggstrafikk.

I klagebehandlingen skriver kommunen følgende:

«Økt vegtrafikkstøy for eksisterende boliger langs Mæresmovegen vurderes etter forurensningsforskriften, og skal ikke håndteres gjennom støyvurderingen til reguleringsplanen på samme måte som for de planlagte boligene innenfor planområdet. Krav til støyskjerming for eksisterende boliger utløses dersom innendørs støy gjennom døgnet overskrider 42 dB LpAeq,24h, jf. forurensningsforskriften § 5-4. Kommunedirektøren vurderer at det ikke er sannsynlig at krav om støyskjerming for eksisterende boliger langs Mæresmovegen vil utløses som følge av utbygging av det planlagte boligområdet.»

Statsforvalteren bemerker at kommunen her synes å ha misforstått klagerens anførsel. Det er riktig slik kommunen skriver, at eksisterende støy vurderes etter forurensningsforskriftens bestemmelser. Klage omhandler imidlertid ikke den eksisterende støysituasjonen, men framtidig støysituasjon som følge av økt trafikk til det nye planområdet, altså støykonsekvenser som følge av reguleringsplanen. Tilsvarende feil er gjort av kommunen ved sluttbehandling av planen, jf. saksframlegget og tilhørende merknadsmatrise. Samtlige innspill fra eksisterende beboere vedrørende økt støy som følge av økt trafikk gjennom Mæresmovegen, er svart ut med henvisning til forurensningsforskriften.

Statsforvalteren vil vise til at den klare hovedregelen er at reguleringsplaner, som kan medføre støykonsekvenser av betydning i andre områder enn selve planområdet, skal inneholde en støyvurdering og eventuelt en støyutredning for aktuelle influensområder (områder der det ventes økning av trafikk eller økning i støynivå som følge av tiltaket eller bygge- og anleggsvirksomheten planen legger til rette for). Statsforvalteren viser her til veilederen T-1442/2021, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, med tilhørende veiledning fra Miljødirektoratet. Fra retningslinjen gjengis:

«Områdeplanen bør avklare støy i influensområder. Dette kan for eksempel være eksisterende boligområder som får økt lydnivå på grunn av virksomhet eller trafikk fra nytt utbyggingsområde, eller områder som blir preget av bygge- og anleggsvirksomheten. I områdeplanen er det mulig å gjøre grep som reduserer eller forhindrer støyulemper for omkringliggende bebyggelse. Dette kan for eksempel være etablering av nye adkomstveger eller føringer for utbyggingsrekkefølge.»

I den foreliggende saken er det på det rene at det ikke er utarbeidet noen støyrapport for eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen. Dette er ikke uten videre å anse som en mangel ved utredningen av planen, jf. forvaltningsloven § 17. Bakgrunnen for at det ikke er gjort slik støyutredning må imidlertid framgå av plandokumentene. I motsatt fall kan det vanskelig konstateres at kommunestyret hadde et forsvarlig grunnlag for å avgjøre at slik støyutredning ikke var nødvendig.

Statsforvalteren har gjennomgått plandokumentene for å avklare hvilke vurderinger som ligger til grunn for at det ikke er ansett nødvendig å utrede støy for eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen. Konklusjonen, ut fra de saksdokumentene vi har hatt tilgjengelig, er at vi ikke finner noen nærmere redegjørelse for dette.



Statsforvalteren vil vise til at støy er omtalt i planbeskrivelsens pkt. 7.6:

«Det er utført støyberegning av Mæresmovegen og o_SKV1 i planområdet. Støyberegning viser fremtidig støysituasjon når planområdet er bygd ut, og for en framskrevet prognose for Mæresmovegen. Sjablongmetoden er benyttet i støyberegning. Denne metoden er lite detaljert, men gir en god indikasjon på hvilke arealer som vil være støyutsatt fra Mæresmovegen og o_SKV1 i planområdet. For boliger som er støyutsatt er det i reguleringsbestemmelsene satt krav om detaljert støyberegning og om etablering av ulike avbøtende tiltak mot støy. Avbøtende tiltak kan blant annet være støyskjerming, fasadetiltak, gjennomgående boenheter med minimum ett soverom på stille side.»

Slik Statsforvalteren forstår det ovennevnte, sammenholdt med figur 29 i planbeskrivelsen, omhandler det ovennevnte avsnittet kun planlagt bebyggelse, og altså ikke eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen.

I Arkplans notat fra 21. august 2019, der de ulike adkomstløsningene til planområdet er vurdert, er støy omtalt i pkt. 4.3. Det framgår der at man var oppmerksom på mulig støyproblematikk som følge av trafikkstøy fra planlagt utbygging. Det opplyses at det er valgt en forenklet metode for å kartlegge støy, og at denne ikke vil være tilstrekkelig for fastsette detaljerte støysoner, men at denne vil kunne gi en indikasjon på om støy må hensyntas og om det er behov for støyreducerende tiltak i området. Om støy ved bruk av Mæresmovegen som adkomstveg sies følgende:

*«Mæresmovegen: øvre del - 14,0 m og 14,25 (plan 3-017 og 3-039)
nedre del - ca. 10 m (målt i tilgjengelig kart)*

Mæresmovegen har en registrert ÅDT = 554. Boliger langs Mæresmovegen er plassert med varierende avstand fra vegens midtlinje, og boliger som i dag er plassert nærmere enn 16 m fra vegens midtlinje, er utsatt for trafikkstøy, jf. forenklet sjablongmetode. En økning i ÅDT på 270 vil dette medføre en total ÅDT på 824. Gul Støysone har derfor en avstand på mellom 16-20 m fra vegens midt.»

Slik vi forstår opplysningene som kommer fram der, vil planen innebære at eksisterende bebyggelse, som ligger nærmere enn 16 meter fra midtlinje i Mæresmovegen, kan bli støyutsatt og at det i så fall vil være tale om gul støysone. Statsforvalteren ser imidlertid ikke at utredningen besvares med en konklusjon, herunder at det blir tatt stilling til om dette tilsier behov for ytterligere utredninger med sikte på avklaring av ev. støytiltak. Det er heller ikke gitt noen informasjon om hvor mange av de eksisterende boligene som ev. blir berørt. Statsforvalteren ser heller ikke at dette er kommentert/vurdert ved komite plan sin behandling i møte 24. september 2019, sak 155/19.

Støy er også omtalt på s. 4 i ROS-analysen:

«Støy på adkomstveg, Mæresmovegen; En forenklet sjablongmetode indikerer at gul støysone strekker seg 16 m fra senterlinje veg, ved fartsgrense på 50 km/t. Skiltet fartsgrense for Mæresmovegen er 40 km/t, men med en ÅDT på 1085 nederst i Arnstadåsen ved ferdig utbygd tiltak. Vegen har i dag en ÅDT på 554.»

Slik vi oppfatter det ovennevnte, bygger dette på informasjonen som framkommer i det ovennevnte notatet fra Arkplan. Det konkluderes med middels risiko for uønsket støykonsekvens. Videre framgår det at det gjennom ROS-analysen er identifisert tiltak for å redusere risiko og sårbarhet, herunder blant annet støybestemmelser. Statsforvalteren bemerker at det er fastsatt støybestemmelser som gjelder for bebyggelsen internt i planområdet, jf. planbestemmelsenes pkt. 2.9. For ny bebyggelse langs Mæresmovegen (i planområdet) er ROS-analysen altså fulgt opp. Det er imidlertid ikke fastsatt noen støybestemmelser som regulerer støykonsekvenser for eksisterende bebyggelse langs



Mæresmovegen (utenfor anleggsperioden). For disse boligene kan det da heller ikke legges til grunn at ROS-analysen er fulgt opp i planvedtaket. Statsforvalteren understreker her at gul (middels) konsekvens indikerer en uønsket konsekvens av planen hvor det bør vurderes tiltak. Vi kan ikke se at slik vurdering er gjort i planprosessen eller i planvedtaket, eller at det er gitt noen redegjørelse for hvorfor slik vurdering ikke er ansett nødvendig.

Statsforvalteren har undersøkt det ovennevnte ved den foreliggende klagebehandlingen. I e-post til Statsforvalteren av 18. april 2023 viser kommunen til at Mæresmovegen er bygd som samleveg og at det hele tiden har vært en forutsetning at det vil oppstå økt trafikk her. Statsforvalteren ser ikke at dette er av avgjørende betydning for vurderingen i denne plansaken. Dette forutsetter etter vårt syn at det er gjort en støyvurdering/støyutredning for eksisterende boliger i forbindelse med annet planarbeid. Vi er ikke kjent med at dette er gjort.

Videre vil vi peke på at det vanskelig kan sies å ha vært klart at Mæresmovegen skal fungere som adkomstveg til det nye boligområdet, jf. planprosessen innledningsvis der kommunen også selv var i tvil om adkomstveg til planområdet.

Statsforvalteren kan uansett ikke se at den etterfølgende vurderingen fra kommunen kan tillegges avgjørende vekt i klagesaken. Som Statsforvalteren har pekt på ovenfor, er det avgjørende hvilke opplysninger og vurderinger som lå til grunn da kommunestyret traff planvedtaket. I denne saken er det klart at det forelå feil opplysninger ved sluttbehandling, jf. det faktum at det for eksisterende bebyggelse er henvist til forurensingsforskriftens bestemmelser. Vi ser heller ikke at kommunestyret hadde andre opplysninger i plandokumentene som ga forsvarlig grunnlag for å fastslå at støyutredning for eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen ikke var nødvendig.

Statsforvalteren finner etter dette at planens støykonsekvenser ikke var tilstrekkelig opplyst da planvedtaket ble truffet, jf. forvaltningsloven § 17.

Statsforvalteren understreker at vi med dette ikke har kommet til at det er behov for utarbeiding av støyrapport for eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen. Saken er ikke tilstrekkelig opplyst til at det er mulig for oss å ta stilling til om dette er nødvendig, jf. forvaltningsloven § 17.

Vi vil også peke på at det er grunn til å stille spørsmål ved om utredninger gjort tidlig i planprosessen kan legges til grunn for det endelige planvedtaket. Vi viser til at det i notatet fra Arkplan av 21. august 2019, og da også i den forenklede sjablongberegningen av støy, samt i ROS-analysen, legges til grunn at planen vil medføre en trafikkøkning som tilsvarer 60 nye boenheter (ÅDT 654 – eksisterende trafikk + ÅDT 270 – ny trafikk, altså total ÅDT 924). Planvedtaket åpner imidlertid for etablering av opptil 104 nye boenheter, jf. planbestemmelsen pkt. 3.3, hvilket tilsier at ÅDT vil være $654 + 104 \times 4,5 = 468$ (totalt 1122), altså en del høyere enn det som tidligere ble lagt til grunn. Vi ber om at kommunen vurderer dette ved eventuell ny planbehandling og eventuelt begrunner hvorfor disse opplysningene kan legges til grunn.

Konklusjon og avsluttende bemerkninger

Statsforvalteren har vurdert klagerens anførsler og finner at disse i det vesentlige ikke fører fram.

Statsforvalteren er imidlertid enig med klagerne i at planens støykonsekvenser for eksisterende bebyggelse langs Mæresmovegen er ikke forsvarlig utredet og/eller redegjort for i planvedtaket, jf. forvaltningsloven § 17. Dette er å anse som en saksbehandlingsfeil og Statsforvalteren kan ikke utelukke at denne feilen har virket bestemmende for planvedtakets innhold, jf. forvaltningsloven § 41.



Vedtaket blir etter dette å anse som ugyldig.

Statsforvalteren vil avslutningsvis bemerke at det ikke er samsvar mellom opplysningene som framgår av den vedtatte planbeskrivelsen og planvedtaket for øvrig. Vi viser til at delområde B3 ble tatt ut av planen ved sluttbehandling og at planbeskrivelsen ikke er oppdatert i samsvar med dette vedtaket. Vi vil i den forbindelse vise til Kommunal- og distriktsdepartementets veileder der det i pkt. 3.4.3 framgår følgende:

«For å gi et best mulig grunnlag for medvirkning og beslutninger er det viktig at planbeskrivelsen får frem alle sider ved planen og gir en riktig beskrivelse av planforslaget. Fordi planbeskrivelsen skal være et grunnlag for senere tolkning av vedtatt plan, er det viktig at den gir en dekkende beskrivelse av selve planløsningen som ligger til grunn for det endelige planvedtaket. Planbeskrivelsen må også gjøre rede for hensynene bak planbestemmelser og plangrep, for å kunne være tolkningsgrunnlag ved søknad om dispensasjon. Det innebærer at planbeskrivelsen må oppdateres etter høring og offentlig ettersyn og etterfølgende planbehandling slik at den beskriver den vedtatte planløsningen.»

Manglende samsvar mellom planbeskrivelse og plandokumentene for øvrig vil også kunne anses som en saksbehandlingsfeil som kan gi grunnlag for å kjenne planvedtak ugyldig.

Før kommunen foretar ev. ny behandling av plansaken, må derfor planbeskrivelsen oppdateres.

På bakgrunn av det ovennevnte og med hjemmel i forvaltningsloven § 34 fatter Statsforvalteren følgende

vedtak:

Stjørdal kommunestyres vedtak av 8. september 2022, sak 64/22, om områdereguleringsplan for Øvre Arnstadåsen boligområde (planid. 3-048), jf. også mindre endring av 18. januar 2023, under sak 3/23, oppheves som ugyldig.

Klagene har delvis ført fram.

Statsforvalterens vedtak er endelig og kan ikke påklages videre i forvaltningen, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Med hilsen

Kjetil Ollestad (e.f.)
seksjonsleder
Juridisk seksjon

Elisabeth Holand Sjøli
seniorrådgiver
Juridisk seksjon

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

ARNSTADÅSEN EIENDOM AS	Moafjæra 10	7606	LEVANGER
ARKPLAN AS	Postboks 172	7801	NAMSOS
ARNSTADÅSEN VELFORENING	c/o Oddvar Aftret Mærestrøa 6A	7510	SKATVAL



MOTRØA VEL
SKATVAL SKOLE FAU

Lucievegen 2
c/o Skatval skole Skatvalsvegen 124

7510 SKATVAL
7510 SKATVAL