

Saksfremlegg

Detaljregulering av Fridheimveien 1 og 3 og Jarleveien 12, r20220025, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 2023/9942

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Fridheimveien 1 og 3 og Jarleveien 12 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Før sluttbehandling skal følgende endres i planforslagets reguleringsbestemmelser og plankart:

- For å sikre tilfredsstillende tetthet og bedre tilpassing til landskapsrommet og lystgårdslandskapet på Lade, må høyder på bebyggelsen reduseres.
- Bestemmelsen om boligsammensetning og leilighetsstørrelser må endres, slik at alle de ulike leilighetstypene i snitt blir større og det sikres flere større leiligheter.
- Bruk av svalgang skal begrenses i størst mulig grad. Der det ikke er mulig å løse boliger på annet vis med hensyn til støy, skal utforming av svalgangen gis høy kvalitet og antall boliger tilknyttet svalgangen skal begrenses mest mulig.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket PKA Arkitekter AS sist datert 20.3.2024, i bestemmelser, sist endret 8.4.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 8.4.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

SAKSFRAMSTILLING

Saken gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Fridheimkvartalet AS.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bolig, næring, parkeringskjeller, torg og gate ved Fridheimveien 1 til 3 og Jarleveien 12. Hovedutfordringene i planarbeidet har vært å finne en god balanse mellom fortetting og hensyn til steds karakter, bokvalitet og virkninger for omgivelsene.

Planområdet grenser til metrobusstrasé og andre planområder under utvikling. Det har gitt behov for koordinering mellom denne og tilgrensende planer.

Utfordringer i planforslaget

Planforslaget har flere gode kvaliteter, men det er deler av utformingen det ikke er oppnådd enighet om. Dette gjelder spesielt høydene på bebyggelsen i planforslaget, som har svært negative virkninger for eksisterende boliger, landskapsrommet og lystgårdslandskapet. I tillegg er det behov for en grundigere vurdering av boligsammensetningen og størrelsen på de ulike leilighetstypene, for å bidra til velfungerende og stabile nabolag.

Bakgrunn

Komplett planforslag forelå 30.11.2023. Det var noen forhold som måtte utbedres og suppleres. Fristen for behandling ble derfor stanset. Planforslaget ble supplert 15.3.2024 og kunne da behandles videre.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger mellom Lilleby, Lade og Nyhavna, cirka to kilometer nordøst for Trondheim sentrum. Planområdet har en trekantet form, og avgrenses av Fridheimveien i vest, Ladebekken i nord og Jarleveien i øst. Jarleveien går i bro over Ladebekken. Terrenget heller, og det er relativt stor høydeforskjell internt i planområdet, fra Jarleveien til Ladebekken og Fridheimveien. I dag er det blandet bebyggelse med næring, industri, lager og kontor på planområdet.



Figuren viser planområdet markert med rødt, omkringliggende gater og steder.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for omtrent 27 500 m² boligareal, som tilsvarer i underkant av 400 boliger. I tillegg tillates det 1200 m² næringsformål, parkeringskjeller, torg og gate.

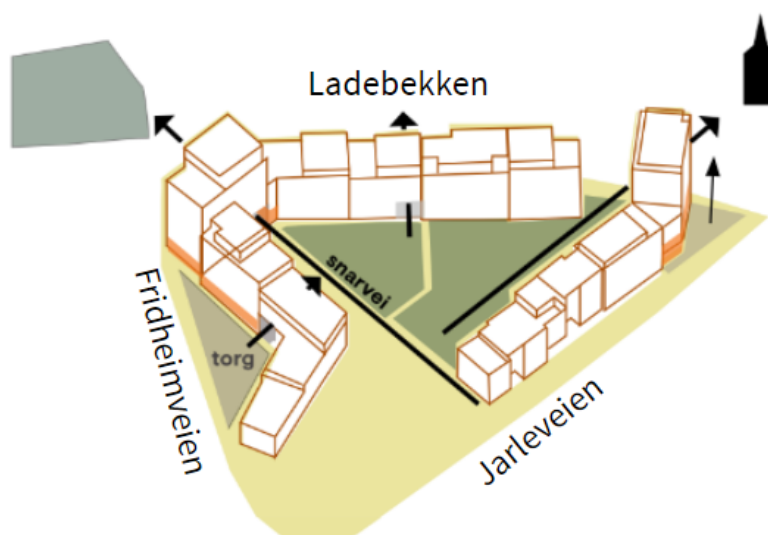
Forholdet til overordna planer

Planforslaget er delvis i tråd med gjeldende kommuneplans arealdel. Avvikene gjelder i hovedsak høyhus, parkeringskrav og støy. Rekkefølgekrav om skolekapasitet er sikret, men forslagsstiller ønsker å fjerne dette kravet dersom det utgår ved vedtak av ny kommuneplans arealdel.

Bebyggelsens utforming

Bebyggelsen i planforslaget er formet som et storkvartal som avgrenses av de tre gatene rundt; Fridheimveien, Ladebekken og Jarleveien. I vest er bebyggelsen trukket inn, slik at det dannes et torg mot Fridheimveien og bebyggelse i tilgrensende reguleringsplan, Jarlheimsletta.

Ny bebyggelse i planområdet har varierte høyder fra 3 til 13 etasjer. Bebyggelsen er trappet ned i sør og vest for å gi sol på terrenget i uteoppholdsarealet. To høyhus er foreslått som en del av kvartalet: et høyhus med 11 etasjer i vest og et høyhus med 13 etasjer i øst.



Figuren viser det overordnede plangrepet, der bebyggelsen legges langs de tre omkransende gatene, og skaper et stort gårdsrom i midten. Som del av kvartalet er det foreslått to høyhus på 11 og 13 etasjer.



Illustrasjonen viser oppriss av bebyggelsen mot Ladebekken. De to høyhusene på 13 og 11 etasjer ligger i hver sin ende av bebyggelsen i Ladebekken.

Uteoppholdsareal

Plassering av byggene skaper et stort gårdsrom som er skjermet for støy. Gårdsrommet er delt i to nivåer, et øvre nivå som ligger på samme høyde som Jarleveien og et nedre nivå som ligger på samme høyde som Ladebekken og Fridheimveien. Fra det nedre nivået i gårdsrommet er det inngang til sykkelparkering som ligger under terrenget til det øvre nivået. Planforslaget sikrer tre portrom i bebyggelsen som gir snarveier gjennom planområdet.



Illustrasjonen viser gårdsrommet sett fra det nedre nivået.

Det er foreslått at inntil 20 prosent av kravet til utearealet kan inngå i offentlig park i Øvre Nyhavna. Det tillates i tillegg seks takterrasser, som ligger mellom 3. - 7. etasje.

Førsteetasjer og gategulvet

Planområdet sikrer at høydeforskjellene mellom gårdsrom og gateplan tas opp innvendig i bebyggelsen, slik at alle inngangsdører og gulvnivå ligger på samme nivå som tilstøtende gater. Gulvnivået på 1. etasjene mot Jarleveien vil følge terrenget og trappe seg gradvis opp langs Jarleveien. Kjellersokler vil derfor i liten grad eksponeres mot gatene.



Illustrasjonen viser oppriss av bebyggelse mot Jarleveien. Opprisset viser at førsteetasjene følger terrenget.

Det tillates ikke bolig i første etasje mot Jarleveien. I planforslaget tillates det at 30 % av bruksarealet mot Fridheimveien og Ladebekken er boligformål. Resten av arealene i første etasje vil være fellesfunksjoner og næring.

Støy

Planområdet er utsatt for støy fra Jarleveien. De aller fleste boenhetene vil ha tilgang på stille side, siden bebyggelsen er lagt slik at den skjermer for støyen. 15 boenheter ligger slik at det ikke er mulig å skjerme for støy, og de får lokale skjermingstiltak på fasaden.

Bokvalitet

I bestemmelsene er det sikret følgende leilighetsfordeling:

Leilighetstype	Minimum leilighetsstørrelse	Andel i prosent
1-roms	27 m2	10 %
2-roms	31 m2	35 %
3-roms	48 m2	45 %
4-roms	61 m2	10 %

Bruk av svalgang er ikke tillatt mot offentlig gate eller offentlige byrom, men er ellers ikke begrenset. Det er sikret at ettroms får sovealkove, nisje eller hems.

Parkering

Det foreslås parkeringskjeller i to nivåer, helt og delvis under terrenget i planområdet. Innkjøring til parkeringskjeller foreslås nordøst i planområdet fra Ladebekken. I bestemmelsene er det satt krav om at det tillates maksimum 0,4 bilparkeringsplasser per boenhet per 70 m2 BRA for bolig. For forretning og service er det tillatt maksimum 0,5 plasser per 100 m2 BRA. Forslaget til parkeringskrav er ikke i tråd med gjeldende kommuneplans arealdel sine bestemmelser, og er høyere enn forslag til krav i ny arealdel.

Virkninger av planforslaget

Virkninger for landskapsrommet og for lystgårdslandskapet på Lade

Planforslagets fjernvirkning er stor generelt. Virkningen er likevel størst fra Jarleveien.



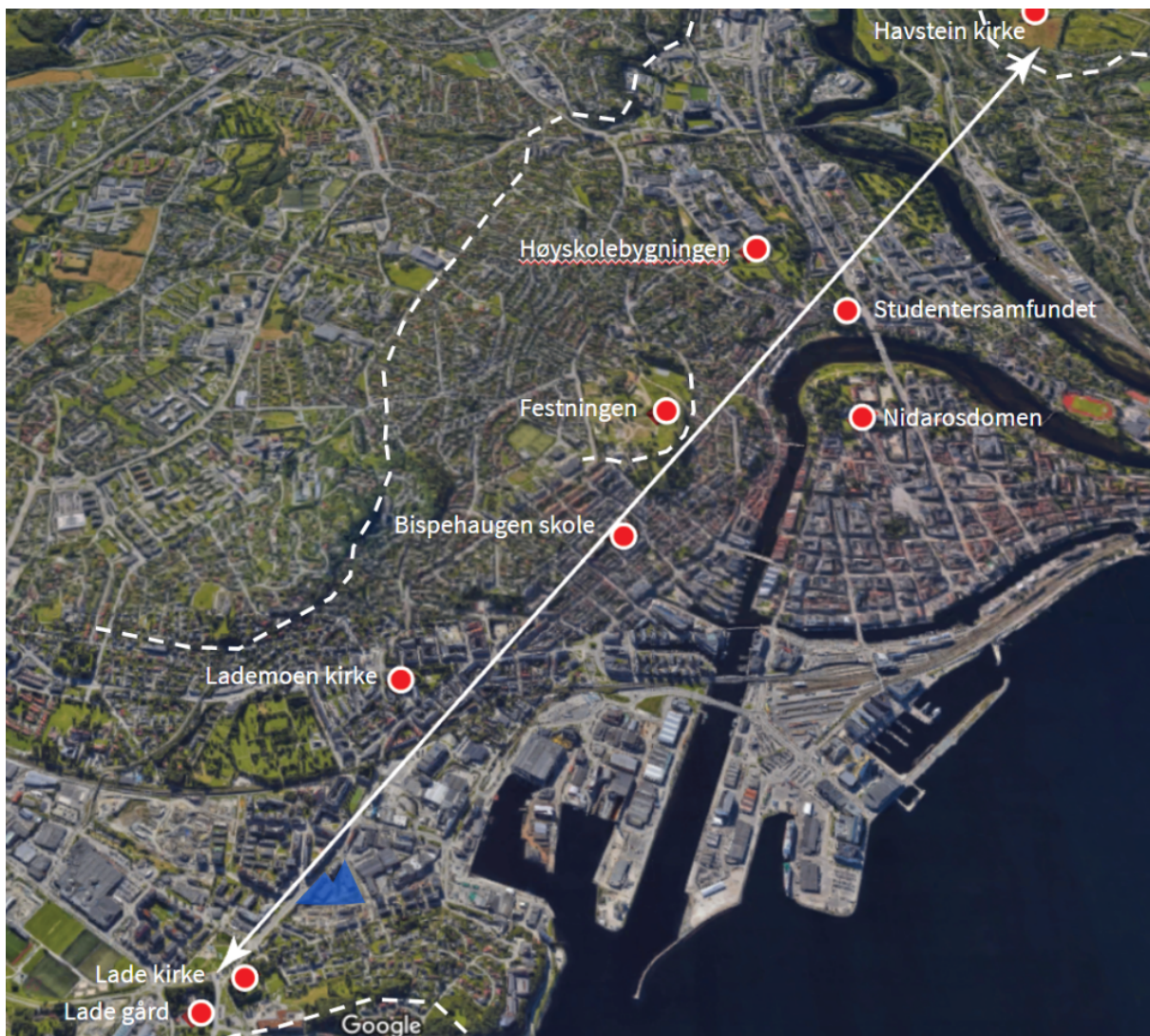
Figuren viser fjernvirkning fra Lade Allé - sett mot sørvest. Planforslagene for Reina og Jarlheimsletta er skissert i bakgrunnen.



Figuren viser fjernvirkning fra Jarleveien - sett mot nordøst.

Planforslaget vil ha stor negativ påvirkning på landskapsrommet. Trondheim sentrums landskapsrom er preget av grønne åssider i øst og i vest, med en dalbunn imellom.

Sentrumsbebyggelsen ligger som et teppe over landskapet, med unntak av historiske landemerker, slik som Festningen, Bispehaugen skole, Nidarosdomen, Lade og Havstein Kirke. Disse landemerkene er synlige i bybildet og gir byen karakter og identitet, og bidrar til at vi klarer å orientere oss om hvor vi er.



Illustrasjonen viser at hvis man står ved Lade kirke så ser man tvers over dalbunnen til Havstein kirke. Man ser også Bispehaugen skole og Festningen. Planområdet er markert med blått.

Nærvirkningen av planforslaget får konsekvenser for eksisterende boliger

Planforslaget vil ha størst negativ konsekvens for nærvirkning i Ladebekken. Ny bebyggelse i planforslaget vil, sammen med eksisterende bebyggelse i Øvre Nyhavna, skape en smal bygate i Ladebekken med høy bebyggelse på begge sider. Foreslått høyhus på 13 etasjer vil ha stor konsekvens for nærvirkning sett fra både Jarleveien og Ladebekken.



Perspektiv som viser nærvirkning av Ladebekken sett mot øst. Fridheimkvartalet er til høyre og Øvre Nyhavna er til venstre.

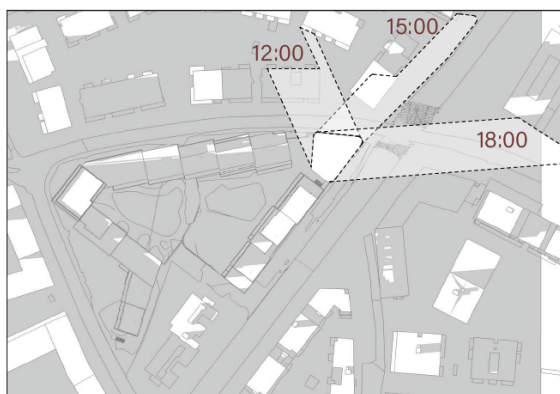


Perspektiv som viser nærvirkning av Ladebekken sett mot vest. Fridheimkvartalet er til venstre og Øvre Nyhavna er til høyre.

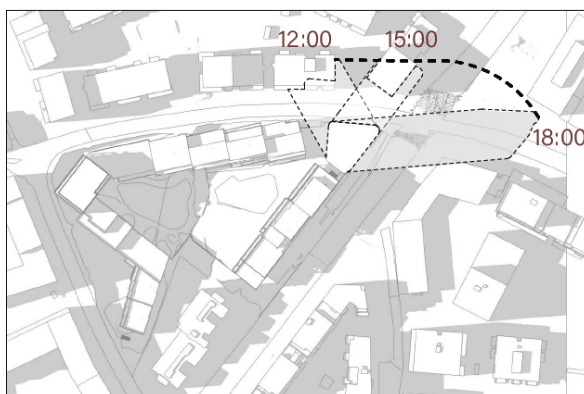
Solforhold

Store deler av gårdsrommet i planforslaget vil være solfylt gjennom året.

Planforslaget har svært negative virkninger for en stor andel av fasadene mot Ladebekken på Øvre Nyhavna, som blir påvirket av skygge på fasade store deler av dagen gjennom året. Gata Ladebekken ligger lavt i terrenget, og boligene langs gata og bymiljøet der får en særlig negativ situasjon som følge av skyggene som bebyggelsen kaster. Høyhusene i planforslaget lager spesielt lange skygger. Mellom klokken 12 og 15 vil høyhuset på 13 etasjer kaste skygge over bebyggelsen på Øvre Nyhavna.



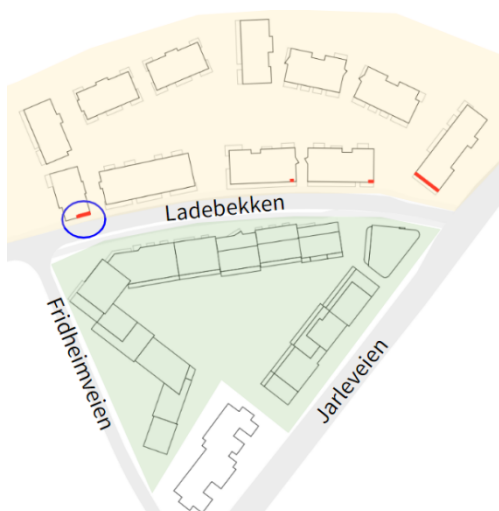
Illustrasjonen viser slagskyggen til høyhuset på 13 etasjer gjennom dagen i mars.



Illustrasjonen viser slagskyggen til høyhuset på 13 etasjer gjennom dagen i juni.

Dagslys

Planforslagets konsekvenser for tilgangen til dagslys for leiligheter i naboprojektet Øvre Nyhavna er utredet. Det er kun ett soverom i boligblokken «Høyden», som ligger rett nord for høyhuset på 11 etasjer i planforslaget, som ikke får tilstrekkelig dagslys i henhold til krav i byggt teknisk forskrift. Dette soverommet har ikke optimale dagslysforhold i dag, men fagkyndig konsulent har vurdert at tilgangen til dagslys ikke blir vesentlig forverret. Den aktuelle leiligheten er en 4-roms med to andre soverom med tilfredsstillende dagslysforhold.



Figuren viser Fridheimkvartalet med grønn farge. Øvre Nyhavna er vist med gul farge. Røde markeringer er boenheter der dagslystilgangen er vurdert. Blå sirkel markerer plassering til leilighet som får dårligere dagslysforhold for ett soverom.



Figuren viser rommene i bygget "Høyden" i Øvre Nyhavna som er vurdert. Gul sirkel markerer soverom som ikke får gode nok dagslysforhold.

Boligsammensetningens virkning på nabolaget

Planforslaget innebærer at det tillates at 90 prosent av boenhetene blir 48 m² eller mindre. Nesten halvparten av alle boliger vil være 31 m² eller mindre. Planområdet ligger nært Lademoen, som har svært høy andel toromsleiligheter. Planforslaget må også sees i sammenheng med andre pågående reguleringsplaner og nyetablerte områder, for å sikre en helhetlig bydel med sterke og stabile nabolag, som bidrar positivt til en helhetlig områdeutvikling.

Kommunedirektørens vurdering

Høyder må reduseres

Planforslaget har stor variasjon i høyder på bebyggelsen. Bebyggelsen generelt i planforslaget oppfattes som relativt lav når de sees opp mot høyhusene på 11 og 13 etasjer. Kommunedirektøren påpeker at store deler av bebyggelsen i planforslaget på 6 til 8 etasjer, som er betydelige høyder i Trondheimssammenheng. Det gir en høy utnyttelse av planområdet, også når man ser bort fra høyhusene.

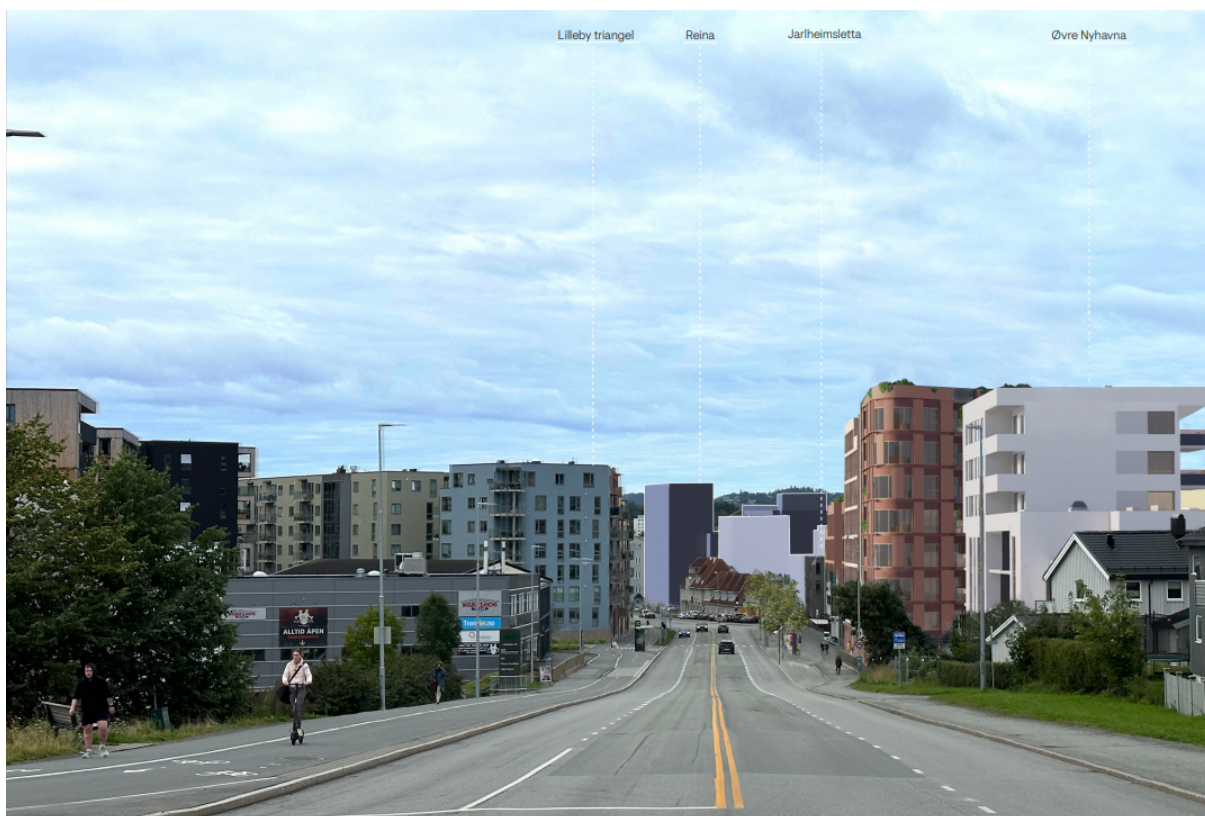
Den gjeldende kommuneplanens arealdel § 9.3 slår klart fast at bebyggelsen skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker: Høyhus tillates kun i eksisterende høyhusområder eller der det skal markere en viktig fellesskapsfunksjon. Det skal ikke plasseres høyhus i Midtbyens landskapsrom.

Høyhuset på 13 etasjer legger seg i klar konflikt med siktlinjen Lade kirke mot Havstein kirke, siden det legger seg i forgrunnen av utsikten. Dette gjør at høyhuset dominerer og tar for mye oppmerksomhet fra byens viktige historiske landemerker. I tillegg vil høyhuset på 13 etasjer dominere siktaksen fra Jarleveien til lystgårdslandskapet på Lade, som er kulturmiljø og

landskap av nasjonal interesse. Kommunedirektøren mener påvirkningen på lystgårdslandskapet er svært uheldig.

Kommunedirektøren mener det er svært viktig at byens landemerker er godt synlige i bybildet. Dersom byen fortettes på en slik måte at landemerkene ikke lenger er synlige i bybildet, vil viktige og varige verdier for byen gå tapt.

Ut fra dette mener kommunedirektøren at høyhuset på 13 etasjer må reduseres til 8 etasjer fra Jarleveien. Dette vil også være mer i tråd med områdekarakteren.



Illustrasjonen viser hvordan Jarleveien, sett mot vest, vil se ut dersom høyhuset på 13 etasjer reduseres til 8 etasjer. Illustrasjonen er laget av kommunedirektøren med utgangspunkt i forslagsstillers illustrasjon. Planforslagene for Reina og Jarlheimsletta er skissert i bakgrunnen.

Solforhold for tilliggende bebyggelse i Ladebekken må bedres

Kommunedirektøren mener planforslaget gir for negative konsekvenser for boliger og næringslokaler i bebyggelsen mot Ladebekken på Øvre Nyhavna. Ladebekken er relativt solfylt store deler av året, og vil, ved realisering av planforslaget, bli skyggelagt i større grad. Dette vil særlig påvirke boliger i første etasje ut mot Ladebekken i Øvre Nyhavna.

Kommunaldirektørens anbefaling til reduksjon av høyder

For at planforslaget skal bidra med en positiv områdeutvikling og god stedstilpasning, mener Kommunedirektøren at:

- Høyhuset på tretten etasjer må reduseres med fem etasjer, til åtte etasjer fra Jarleveien.
- Høyhuset på elleve etasjer må reduseres med minst to etasjer, til ni etasjer mot Ladebekken.

- Bebyggelsen mot Ladebekken, mellom høyhusene, må reduseres med minst en etasje for å gi tilstrekkelig solforhold og bokvalitet for tilliggende bebyggelse i Øvre Nyhavna langs Ladebekken.
- Det bør også sikres at heisoppbygg trekkes tilbake fra gesims.



Oppriss av foreslåtte høyder i planforslagets bebyggelse mot Ladebekken.



Oppriss av bebyggelsen mot Ladebekken med kommunedirektørens forslag til reduserte høyder. Illustrasjonen er laget av kommunedirektøren med utgangspunkt i forslagsstillers illustrasjon.

Boligsammensetning og bokvalitet

Nesten halvparten av alle boliger vil kunne være 31 m² eller mindre. I tillegg er minimumsstørrelsene for de ulike boligtypene svært små. Minstestørrelsen på leilighetstypene er svært små, og gir lite rom for opphold innad i den enkelte leilighet. Dette gjør at mye av arealet i boligene går med til soverom, og at det blir lite areal igjen til stue og kjøkken. For små leiligheter kan også føre til trangboddhet og gjennomtrekk av beboere i området.

Planområdet ligger i en del av byen med mange nybygde boligprosjekter, med stor andel leiligheter. Kommunedirektøren mener det er viktig at det sikres større minimumsstørrelser på

de ulike leilighetene og høyere andel av fireromsleiligheter. Kommunedirektøren mener at disse endringene vil kunne bidra til å skape et stabilt boligmiljø med flere barnefamilier.



Illustrasjonen til venstre viser torget mot Fridheimveien, sett fra planforslaget Jarlheimsletta.



Illustrasjonen til høyre viser torget mot Fredheimveien med kommunedirektørens forslag til reduserte høyder på høyhusene. Illustrasjonen er laget av kommunedirektøren med utgangspunkt i forslagsstillers illustrasjon.

Folkehelse og bokvalitet

Planforslagets illustrerte planløsninger viser at det er mange av leilighetene mot rød støysone som ikke oppfyller kravet om at 50 prosent av rom for varig opphold skal plasseres mot stille side. Størrelser og nøyaktig plasseringer av leiligheter kan endres i videre prosjektering, men dette tyder likevel på at det er utfordrende å sikre at boenhetene får akseptabel støybelastning og tilfredsstillende bokvalitet.

Planforslaget sikrer ikke kompenserende tiltak spesifikt for boenhetene som er svært berørt av støy. Kompenserende tiltak, som mer fellesareal, bedre utsikt og bedre solforhold, må sikres spesifikt for de byggene som er støyutsatt for at tiltakene faktisk skal virke kompenserende.

Luftkvalitetsrapporten viser at det er betydelig mindre utbredelse av svevestøv og nitrogenoksid i planområdet enn andre sammenlignbare planområder med tilsvarende betingelser, slik som Jarlheimsletta. Det bør gjøres en kvalitetssikring av inngangsdata for beregningene av luftkvaliteten, og en validering mot måledata fra sammenlignbart vegnett.

Vurdering av uteoppholdsareal

Gårdsrommet er delt i to nivåer, og midtpartiet vil preges av høy betongsokkel som skiller de to nivåene. Dette gjør at gårdsrommet vil kunne oppleves som mindre enn det er, og at man i tillegg mister uteareal til trapper og ramper. Kommunedirektøren mener det er for dårlig samsvar mellom kvaliteten og mengden på uteoppholdsarealet og den høye tettheten som planforslaget legger opp til.



Illustrasjonen viser betongsokkelen i gårdsrommet.

Det er i bestemmelsene åpnet for at 20 prosent av kravet til utearealet kan inngå i offentlig park i Øvre Nyhavna, som straks er ferdigstilt. Denne parken har lite areal som er egnet til lek og aktivitet, som ballspill, siden store deler av arealet går med til asfaltert, universelt utformede gangforbindelser mellom terrengnivåer. Dette gjør at gårdsrommet i Fridheimkvartalet er det viktigste og mest egnede uterommet for beboerne. Det er derfor viktig at det sikres balanse mellom antall boliger og mengde uteareal på bakken. Reduksjon av tetthet i bebyggelsen vil i tillegg gi høyere kvalitet og bedre solforhold for uterommet i kvartalet, men også langs Ladebekken.

Det er forventet stor vekst i antall beboere på Nyhavna og Lade som følge av den pågående bytransformasjonen. De gamle næringsområdene mangler tilrettelegging for den nye bruken og det er nødvendig å etablere nye private og offentlige utearealer og forbindelser. I gangavstand ligger også fremtidige byrom på Nyhavna som vil fungere som del av boligenes nærområde. Nye beboere vil benytte de nye offentlige byrommene som sikres opparbeidet gjennom kommunedelplanen for Nyhavna. Den fremtidige befolkningstettheten i området er totalt sett høyere enn det kommunedelplanen for Nyhavna la til grunn.

Det er foreslått offentlig sjøbad på Strandveikaia i kommuneplanens arealdel, som skal sikres gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplan. Det er derfor positivt at forslagsstiller i bestemmelsene signaliserer at de innarbeider dette kravet dersom det blir vedtatt ved sluttbehandling av kommuneplanens arealdel.

Parkering og mobilitet

Kommunedirektøren mener planforslaget burde ha lavere parkeringskrav. Planområdet blir, i likhet med tilgrensende planforslag for Jarlheimsletta og Reina, nærmeste nabo til metrobusstrasé og hovedsykkelvei. I tillegg er det terrengmessig lett å ferdes inn til sentrumsnære målpunkt. Dette gir de fremtidige beboerne i området de beste forutsetninger for å ta bærekraftige reisemiddelvalg, og velge gange, sykkel og kollektiv framfor privatbil.

I utkastet til mobilitetsplan for Lade og Nyhavna er det foreslått et lavere parkeringskrav. Kommunedirektøren forutsetter at føringer i mobilitetsplanen, når denne er vedtatt, innarbeides før sluttbehandling. Det gjelder krav til parkeringsdekning og rekkefølgekrav, som eksempelvis at metrobusstraseen gjennom Nyhavna skal være vedtatt før planområdet kan bygges ut.

Forhold for gående og syklende

Bak kollektivholdeplassen står det en trafo, som gjør at det ikke er mulig å føre fortauet bak holdeplassen. Trafoen bør derfor flyttes i det videre arbeidet med planen.

Det bør også sees på om systemskifte mellom sykkelvei og sykkelfelt i Ladebekken, der Jarleveien går i bro over Ladebekken, kan gjøres på en bedre måte.

Nullvekstmålet

Planforslaget forholder seg til byvekstavtalen ved at det bygges tett sentralt i eksisterende bystruktur. Det blir mange nye innbyggere i et område nært buss, sykkelveier, byfunksjoner, sjø og grønne områder. Det legges til rette for høy andel sykkelparkering i planområdet. Parkeringskravet for bil er imidlertid høyere enn det Kommunedirektøren mener er riktig for dette planområdet.

Medvirkning

Varsel om oppstart ble sendt ut 14.09.2022 og frist for merknader og innspill ble satt til 08.10.2022.

Ved varsel om oppstart kom det 18 innspill. Disse innspillene handlet om bekymring for at bebyggelsen blir for høy, trafikksituasjon, manglende byliv, skolekapasitet, sperret utsikt, virkning for sol og skygge, sperrede siktakser, dårlig bokvalitet, bomiljø og økt vind. Statsforvalteren støttet kommunens vurdering knyttet til for høy tetthet som utfordrer det sårbare lystgårdslandskapet på Lade. Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune viser til føringer knyttet til trafikksikkerhet, og til mobilitetsplanen som Trondheim kommune jobber med.

Høringsinnspillene er oppsummert i eget vedlegg merket «Merknadsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer som legges ved saken til førstegangsbehandling.

Konsekvenser for klima, samfunn og miljø

Eksisterende næringsbebyggelse rives. Det er satt krav om ombrukskartlegging av bygningssmasse som skal rives før det kan gis igangsettingstillatelse.

Planområdet har i dag store områder med asfalt, som i liten grad håndterer overvann. Planforslaget vil etablere grønne overflater og regnbed i gårdsrommet, som vil gjøre overvannshåndteringen bedre.

Konsekvenser for næringsutvikling

Planforslaget medfører riving av næringsbebyggelse, samtidig som det tilrettelegges for ny næringsvirksomhet ved å tillate 1200 m² næringslokaler i første etasje i ny bebyggelse. Planforslaget fører til at mengden areal til næring i planområdet reduseres.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Nytt offentlig torg vil gi Trondheim kommune økte driftskostnader.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget med de endringene som er foreslått i innstillingen. Med disse endringene mener Kommunedirektøren at planforslaget vil være et godt tilskudd til byen. Med tilpasningen vil planforslaget bidra til en sammenhengende bystruktur som fremmer byliv, underordner seg landskapsrommet og bidrar til bærekraftige reiser blant beboerne i det nye nabolaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 15.04.2024

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Sunniva Almås Rønning
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsmateriale
- Vedlegg 5: Merknadsbehandling

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

- Vedlegg 6: *Stedsanalyse*
- Vedlegg 7: *ROS-analyse*
- Vedlegg 8: *Vindanalyse*
- Vedlegg 9: *Situasjonsplan*
- Vedlegg 10: *Landskapsplan*
- Vedlegg 11: *Vegplan*
- Vedlegg 12: *Områdestabilitet*
- Vedlegg 13: *Overordnet VA-plan*
- Vedlegg 14: *Flomvurdering*
- Vedlegg 15: *Trafikknotat*
- Vedlegg 16: *Dagslysvurdering på omkringliggende bebyggelse*
- Vedlegg 17: *Dagslysvurdering på boenheter i planforslaget*
- Vedlegg 18: *Støyutredning*
- Vedlegg 19: *Luftkvalitet*
- Vedlegg 20: *Helsekonsekvensutredning*

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved