



Byåsveien 162, detaljregulering , sluttbehandling

Planbeskrivelse

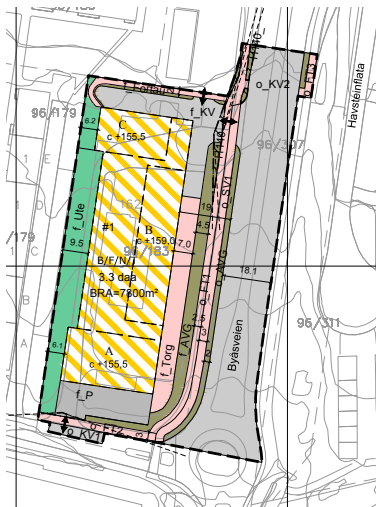
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 18.2.2019

Dato for godkjenning av Bystyret : 13.12.2018

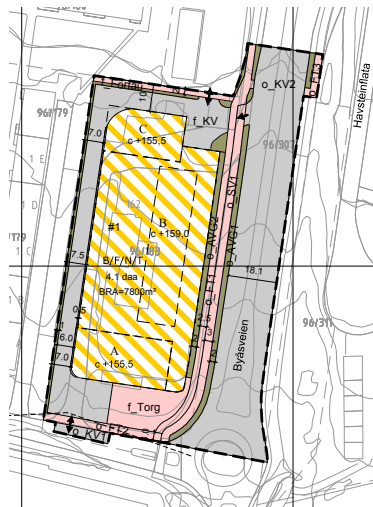
Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Norgesgruppen Midt-Norge AS.

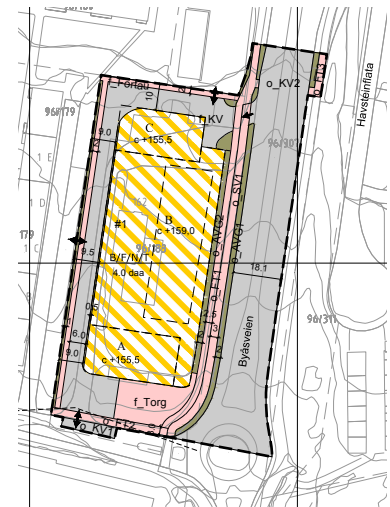
Hensikten med planen er å omforme et tidligere område med bensinstasjon, bilverksted og vaskehall til område for hovedsakelig dagligvarehandel og boliger, men også for annen næring og tjenesteyting.



Forslag til plankart fra tidligere høring



Plankart til sluttbehandling i bystyret 13.12.2019



Plankart i hht. vedtak i bystyret 13.12.2019

Planstatus /bakgrunn

Gjeldende reguleringsplan R 1006 er av 09.12.64.

I kommuneplanens arealdel 2012 - 2024 er det aktuelle planområdet definert som nåværende boligbebyggelse. Planforslaget er i samsvar med overordnet plan. Planen lå ute til høring og offentlig ettersyn fra 31.1 – 12.3.2016.

Da saken var til sluttbehandling i bygningsrådet, 10.1.2017, ble det gjort følgende vedtak:

Bygningsrådet sender planforslaget tilbake for bearbeiding før sluttbehandling.

Det er ikke ønskelig å etablere nytt vegkryss i Byåsveien.

Det må etableres adkomstløsning til planområdet fra Havstadvegen, og det må sees på hvordan tilliggende eiendom i nord som i dag bruker adkomst over planområdet, kan bli sikret en god nok framtidig adkomst. Bygningsrådet ser gjerne at eiendommene utvikles i samarbeid.

Bygningsrådet ber om at planen omarbeides slik at byggelinja flyttes lengre ut mot Byåsveien, uten parkering mellom bygg og fortau. Eiendommen ligger ved superbussrute og andre bussruter. Antall parkeringsplasser bør derfor ikke overstige minimumsnorm og plassene legges primært under bakken.

I kommuneplanens arealdel skal §15.1 sikre at forretningsareal med BRA over 2000m² kun tillates i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter. Bygningsrådet ber rådmannen i arbeidet med Kommunedelplan for knutepunkt og lokalsenter som vil danne grunnlag for framtidig rullering av Kommuneplanens arealdel, om å se på lokalisering, avgrensning og bestemmelser for lokalsenter i Trondheim kommune, slik at man sikrer en god framtidig lokalsenterutvikling.

Gjør rede for forholdet til regionale og statlige føringer, kommuneplanens arealdel, gjeldende regulering og tidligere vedtak. Beskriv kort foreslåtte avvik.

Med bakgrunn i dette vedtak ble prosjektet omarbeidet for å imøtekomme vedtaket i bygningsrådet og tre alternative løsninger (1, 2 og 3) ble utarbeidet og lagt ut på en begrenset høring i perioden 7.3 – 6.4.2018.

I begrenset høring ble alle 3 kryssalternativene: høyre av som i dag, høyre av og høyre på samt lysregulert, drøftet for alternativ 1 og 2. Alternativ 3 fungerer kun med lysregulert kryss.

For å svare opp politiske signaler om å kunne velge adkomstløsninger, har forslagsstiller i samarbeid med byplankontoret utarbeidet 3 alternativer som alle kan gjennomføres, for innsending til 2.gangsbehandling.

Tiltakshaver oversendte alternativ 3 og alternativ 2 som reguleringsforslag til sluttbehandling. Alternativ 3 imøtekom ikke de to første punktene i vedtaket i bygningsrådet, alternativ 2 imøtekom vedtakene i bygningsrådet.

Etter begrenset høring ønsket Rådmannen å fremme én anbefalt løsning, alternativ 3.

05.06.18 var saken til sluttbehandling i Bygningsrådet og ble deretter sendt til byutviklingskomitéen med endringsforslag.

07.06.18 vedtok Byutviklingskomitéen følgende:

Saken sendes til bystyret med følgende innstilling:

Bystyret vedtar detaljregulering av Byåsveien 162 – r20140038, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket PKA arkitekter, et på bakken og et under bakken, senest datert 27.4.18 med bestemmelser senest datert 27.4.18 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 27.4.18.

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

Planen vedtas med følgende endringer:

1. Nytt vegkryss i Byåsveien utgård. Dagens avkjørsel (høyre avsving) beholdes.
2. Det gjøres plass til adkomstveg fra Havstadveien til Byåsveien 158 vest for bebyggelsen i Byåsveien 162.
3. Byggelinje flyttes nærmere Byåsveien for å gi rom for dette.
4. Bakkeparkering i sør utgård, med unntak av 2 parkeringsplasser for funksjonshemmede. Kjørearealet omgjøres til gangareal/torg.

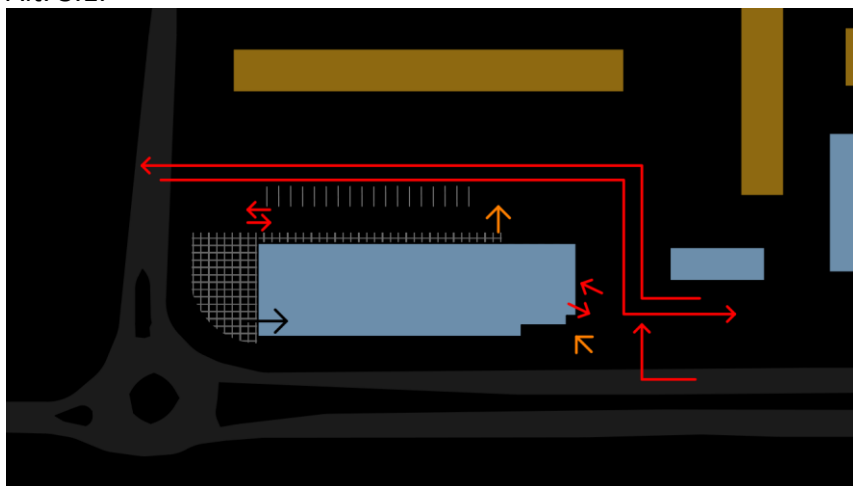
21.06.18 vedtok bystyret følgende:

Saken utsettes. Rådmannen sender saken på ny begrenset høring og legger frem høringsinnspillene og alternativt planmateriale for bystyret raskest mulig.

05.10-26.10.18 Begrenset høring

Til sluttbehandling i bystyret 13.12.18

Alt. 3.1.



Forslaget innebærer høyre av fra Byåsveien til nr. 162 og 158 og inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 158 og 162.

Dette medfører gjennomgangstrafikk over planområdet til nabotomta.

Bilfritt møtested/ torg etableres mot sør mot Havstadveien og Byåsveien.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Planområdet ligger nordvest for krysset Havstadveien/Byåsveien, og er på ca. 7 225 daa. Det omfatter del av Byåsveien i øst, og avgrenses av Havstad boligområde i nord og vest.

Planområdet ligger sentralt plassert med kort gangavstand til bussforbindelser. Avstand til Trondheim sentrum er ca. 4.5 km.

Planområdet omfatter i hovedsak gårds- og bruksnummer 96/183, og deler av 96/397, 96/665, 96/440, 96/311.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk

Planområdet er i dag uten bebyggelse. Tomta har tidligere vært brukt til bensinstasjon, bilverksted og bilvaskehall, som nå er revet.



Planområdet med bensinstasjon som pr. i dag er revet

Nærområdet preges av fire – etasjes boligblokker med flate tak. Byåsveien 160 A til D, som ligger nord for planområdet, og Havstadvegen 1 A til F, som ligger vest for planområdet, er boligblokker i fire etasjer. Blokkene har parkering i første etasje og leiligheter i de neste tre etasjer.

Nabobygget Byåsveien 158 består av to næringsbygg i én etasje som i dag er brukt til frisør, solstudio og dagligvare. Vestre del av den aktuelle tomten blir benyttet til gjennomkjøring til boligene ved Byåsveien 160 og til næringsarealene i Byåsveien 158.

Området sør for planområdet, på andre siden av Havstadvegen, er idrettsanlegg med kunstgressbane.

Grunnforhold

Planområdet ligger utenfor fareområdet for kvikkleire. Det er ikke indikasjon på kvikkleire på tomten. Tomten ligger mellom kote +135 og +140, dvs. under marin grense. Det er ingen kjente kvikkleiresoner i området eller i nærheten som kan utgjøre noen fare for planområdet.

Det er heller ingen vassdrag som ligger slik at tomten kan bli berørt av flom i bekker eller elver. Geotekniske rapporter fra Trondheim kommune nr. R.152, R1 151, R1 221 og R1256 gir oversikt over grunnforholdene sør og øst for tomten. Det er utført grunnundersøkelser for planområdet. Grunnen i området består i hovedsak av fyllmasser over torv og fast siltig leire/tørreskorpeleire. Torvmektigheten er inntil ca. 4m. På den aktuelle tomten må det forventes at torvlaget hovedsakelig er fjernet. For byggeformål betraktes grunnforholdene som gode.

Naturverdier

Planområdet er ikke registrert som spesielt verdifullt i forhold til biologisk mangfold.

Rekreasjonsverdi / barn og unges interesse

Planområdet domineres i dag av biltrafikk, og har ingen rekreasjonsverdi. Sør for planområdet går et sammenhengende grøntdrag fra Nidelva i øst over Havstein og Havsteinflata og opp til Kyvannet og Bymarka. Illustrasjonen under viser planområdet i sammenheng med grønnstrukturen i området.



Tomtas nærhet til sammenhengende grøntdrag

Rekreasjonsområder:	Avstand fra planområdet:
Idrettsanlegg med kunstgressbane:	30 meter sør
Lysløype og gangstisystem til Bymarka	300 meter vest
Kyvannet med tilhørende parkområder	600 meter vest
Havstein golfbane	400 meter øst
Inngjerdet hundepark	200 meter øst

I tillegg til grøntdraget som er vist i kommuneplanens arealdel, har boligblokkene vest for planområdet store grøntarealer som er lite utnyttet. Det er flere store trær i uteområdene. Det er utført barnetråkk i området.

Landskap

Planområdet ligger i sørvestre del av landskapsområdet Havsteinflaten. Det er et platå hvor terrenget etter hvert faller ned mot Trondheim sentrum i nord/øst, og et mer kupert terreng mot sør/vest. Det er utsikt mot byen og fjorden i nord og åsene i øst.

Solforholdene på bakkeplan er gode store deler av sommerhalvåret, med unntak av den delen av tomte som ligger i skyggen av bebyggelsen i vest. Vinterhalvåret har gode solforhold fra sør, men "Storhaugen" kaster skygge på ettermiddagen.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner på planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet har i dag to kjøreadkomster, en fra Byåsveien og en fra Havstadvegen.

Byåsveien er trafikkert med fartsgrense 50 km/t og fire felt fra rundkjøringen ved Havstadvegen og ned til Ila. Den fungerer som hovedvei og innfartsåre for trafikken inn og ut av Midtbyen, fra Byåsen og områder lengre sør. Havstadvegen forbinder Byåsveien med Gamle Osloveg. Den har fartsgrense 40 km/t, og har lite trafikk.

Det er kun avkjøring til planområdet fra Byåsveiens kjørefelt i sørlig retning. Her er påkjøring til Byåsveien forbudt. Hovedavkjørsel til planområdet skjer via Havstadvegen. Langs Byåsveien er det etablert sykkelveg med fortau fra sør til midt på planområdet. Videre nordover er det gang/sykkelveg. Langs Havstadvegen er det fortau mot planområdet.

Metrobussen vil ha rute i Byåsveien med holdeplass i sørgående retning med sørligste punkt for plattformen ca. 55 meter nord innkjøring til Byåsveien 158 og 162. Opphevelse av kollektivfelt for innkjøring til butikkene blir 10 -12 meter nærmere denne innkjøringen.

Støy

Trondheim kommunes støysonekart viser at planområdet er delvis innenfor rød sone (65 - 69 dB) mot Byåsveien. Tomta er i hovedsak i gul sone (55 - 64 dB).

Kollektivtilbud

Det er i dag holdeplass for buss i to retninger 100 meter nord for planområdet. Holdeplassen nærmest Byåsveien 162 er Havstadsenteret med rute 5 og 19. I tillegg går rute 8, 15 og 17 i rushtida. Buss 18 har start og endepunkt fra holdeplassen i Havstadvegen, 120 meter vest for planområdet. Buss 8 går hyppig fra bussholdeplassen på Gamle Osloveg 600 m vest for planområdet. Det er 1 km til trikkestoppen på Munkvoll. Normert reisetid med buss er 8 min. fra planområdet til Trondheim sentrum. Byåsveien er valgt til framtidig MetroBusstrasé.

Gang - og sykkeltilbud

Gang- og sykkelvei går parallelt med Byåsveien på begge sider. Den krysser Byåsveien via en undergang 30 meter sør for planområdet. I tillegg er det et lysregulert gangfelt 120 meter nord for planområdet. Havstadvegen har fortau og ett markert gangfelt i forbindelse med rundkjøringen fra Byåsveien.

Skole og barnehage

Det er registrert 13 barnehager i 1 km radius fra planområdet. Nærmeste er Gjørtlerveien Barnehage, som er 120 meter fra planområdet. Det er registrert 8 skoler i 2 km radius fra planområdet. Nærmeste skole er Nyborg skole, som er 500 meter fra planområdet. Skoleveien fra planområdet til Nyborg skole krysser ikke trafikkert vei.

Annen infrastruktur

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det ligger en nettstasjon vest for planområdet. I henhold til ledningskart fra Trondheim kommune vil ikke eksisterende ledningssystem komme i konflikt med en planlagt utbygging.

Forurensing i grunnen

Det aktuelle planområdet er markert i aktsomhetskartet til Trondheim kommune. Området har vært benyttet til bensinstasjon, og forrige eier har utført en miljøteknisk undersøkelse med tilhørende miljøopprydding. Det bør vurderes om det er behov for ytterligere undersøkelser.

Beskrivelse av planforslaget i hht. bystyrevedtak 13.12.19Plandata (alternativ 3.1)

Arealbruksformål i planen	Bolig/forretning/næring /tjenesteyting	Andre byggeformål spesifiser	Sum alle byggeformål
Sum grunnareal	3300 m ²		Sum m ²
Utnytting planlagt bebyggelse	Boligformål: 4200 m ² BRA Forretning: 2000 m ² BRA	Åpent overbygd areal/ Parkering- og biloppstillingsplasser 2100 m ² - BRA	8100 m ² BRA
Utnytting planlagt bebyggelse under terreng		6540 m ² -BRA Parkering/ Bod/ Biareal tekn.rom, lager	6540 m ² BRA

Boliger	49 boliger		
Arbeidsplasser	20		

Plangrep

Det redegjøres for alternativ 3.1 som er forslaget som fremmes av tiltakshaver til sluttbehandling. Hovedgrepet er ca. 50 boliger som plasseres på et lokk over næringsareal som hovedsakelig vil være dagligvareforretning. Uteoppholdsarealet for boligene vil være på takhagen, oppe på lokket over næringsarealet mellom boligblokkene. Vestvendt uteareal der bygningene skjermer mot trafikkstøy også for nabobebyggelsen. I tillegg sør- og østvendt uteareal med veggskjerm mot trafikkstøyen.

Ny adkomstveg i vest for å hensynta tilfredsstillende forbindelse for nabo i nord Byåsveien 158. Kun 2 HC p-plasser ligger synlig på terreng, resten av parkeringa er overdekket eller ligger under bakken.

I arbeidet med å svare ut det politiske vedtaket har det vært en målsetning å komme fram til en løsning som:

- Sikrer gode adkomstforhold for to eiendommer langs Byåsveien der det ønskes å drive forretningsvirksomhet og også bygge boliger.
- Løser adkomst og organisering av bygninger på en helhetlig måte som ivaretar trafiksikkerhet for gående, syklende, MetroBuss og bilkjørende.
- Utforme og plassere bygningsmassen og velge parkeringsløsninger som underbygger en framtidsrettet utvikling av Byåsveien som et attraktiv gate- og byrom.

Adkomst og trafiksituasjon

Adkomst fra Byåsveien er som i dag høyre av for Byåsveien 162 og Byåsveien 158. Adkomst fra Havstadvegen til Byåsveien 162 og via ny adkomstveg til Byåsveien 158 i nord.

Det er fortau og/eller gang- og sykkelveg på alle planområdets 4 sider som gir flere trafiksikre forbindelser for myke trafikanter. Det er 20 p-plasser for sykler og ladestasjon for el.sykler ved Torget som er overdekket.

Flytting av byggelinje

Byggegrensa for boligene er flyttet nærmere Byåsveien, hus B inntil grense for rød støysone. Byggegrensa for forretningsetasjen er flyttet 2 meter fra gang- og sykkelveg for å få plass til 2 meter snøopplag. Denne plasseringen er et bymessig grep og muliggjør bedre eksponering av forretningen mot Byåsveien. Det gir plass til gjennomkjøring til Byåsveien 158 på tomtas vestsida og overdekket kunde- og gjesteparkering til Byåsveien 162. Dette er den mest funksjonelle og effektive løsningen for forretningen og gir lett tilgjengelige gjestep-plasser for boligene. Plassering av bebyggelsen så nært på Byåsveien er ikke gjort ellers i området, og bygget vil få en mer dominerende plassering i dagens gatebilde.

Synlig parkering på terreng

Planforslaget har ingen synlig parkering på bakken mot Byåsveien og Havstadvegen med unntak av

de vedtatte 2 HC-plassene i nærheten av hovedinngangen til forretningen.

Konsekvenser for borettslaget Havstad Øvre

Planlagt uterom for de nye boligene på taket av forretningen, ligger 1 høy etasje over bakkeplan ved eksisterende boligblokk i vest og kommer forholdsvis tett inn på den. Et viktig argument for å åpne for boliger over næringsarealer, har i reguleringsplanprosessen vært etablering av en grønn, terrassert forbindelse mellom oppholdsarealet på takhagen og bakken ved bruk av ramper og trapper. Denne forutsetningen lar seg ikke gjennomføre i planforslaget hvor den grønne, terrasserte forbindelsen erstattes av en perforert spilevegg av høy kvalitet for å skjerme mot parkeringen fra ny adkomstveg med fortau. Universell utformet forbindelse mellom bakkeplan og oppholdsarealet til de nye boligene, er løst med trapp og heis fra ny adkomstveg i vest og fra gang- og sykkelveg ved Byåsveien i øst.

Møtested/torg

Et bilfritt, delvis overdekket møtested/torg er sør- og vestvendt mot Havstadvegen. Felles møtested/torg er attraktivt for bydelen og ligger godt synlig henvendt mot rundkjøringen.

Støysituasjonen for nye boliger

Den framskutte forretningsetasjen skjermer noe for støy fra Byåsveien. Byggegrense for boligene er flyttet nærmere Byåsveien slik at boligene i Hus B kan bygges inntil rød støysone. Støyskjermet uterom mot vest økes i forbindelse med flytting av hus B.

Bokvalitet

En forutsetning for bokvalitet er gode dagslys- og solforhold, fravær av støy og annen forurensning. Det er godt dagslys- og solforhold for boligene. Ny bebyggelse skjermer for trafikkstøy og skaper gode uterom henvendt mot vest. Alle leilighetene har en stille side.

Den nye adkomstvegen i vest reduserer kvaliteten på boligenes henvendelse mot Havstad Øvre i vest fordi det ikke er direkte bakkekontakt mellom takhage og nabobebyggelsens terreng i vest.

Ved å bringe biltrafikk inn i boligområdet svekkes trafiksikkerheten for myke trafikanter. Boligene har adkomst fra gang- og sykkelveg langs Byåsveien og fra ny adkomstveg vest for bebyggelsen. Myke trafikanter krysser ny adkomstveg ved f_Torg i sør.

Byforming, gatebilde, grønt

En framtidig visjon for Byåsveien kan være fortetting langs begge sider av veien, fra Johan Falkbergets vei i nord til Havstadvegen.

Det er viktig at foreslått plan for Byåsveien 162 kan vurderes som et første steg i en mulig byutvikling. Byåsveien kan, i et framtidsscenario utvikles til et miljøvennlig, karakterfylt gateløp med langsgående trekker som danner et grønt, urbant og stramt byrom.



Perspektiv som viser begynnelsen på et nytt grønt, urbant og stramt byrom i Byåsveien

Oppsummering/konklusjon

Planforslaget imøtekommer bygningsrådets vedtak 05.06.18, deretter behandlet i byutviklingskomitéen og bystyret som 21.06.18 utsatte saken og bad om ny begrenset høring.

- Nytt vegkryss i Byåsveien er tatt ut av plankartet og dagens avkjørsel (høyre avsving) beholdes.
- Ny adkomstveg over planområdet fra Havstadvegen til Byåsveien 158 vest for bebyggelsen i Byåsveien 162 er innarbeidet i planen.
- Byggelinja for boligene er flyttet 1.5 meter nærmere Byåsveien. Forretningsetasjen lagt 2 meter, for snøopplag, fra gang- og sykkelveg langs Byåsveien. Forretningen eksponeres mot torget og Havstadvegen og mot Byåsveien som kan videreutvikles til en urban gate med fortetting i framtida.
Et velfungerende dagligvarekonsept bygger på én hovedinngang som vil være fra torget i sør. Boligene vil ha én inngang fra fortauet til felles takhage fra Byåsveien. Separering av byggelinje for forretningsetasje og boligesetaser er en utfordrende måte å bygge fasadevegger i et bymessig gaterom og stiller krav til arkitektonisk kvalitet.
- Bakkeparkering i sør utgår, med unntak for 2 parkeringsplasser for funksjonshemmede. Kjørearealet er omgjort til torg. Parkering på terreng er redusert og at situasjonen løses uten parkering mellom bygget og Byåsveien og Havstadvegen. Parkering er i all hovedsak i p-anlegg under bakken. Overdekket parkering på bakken i hovedsak for dagligvareforretningen mot vest.

Møtested/torg er attraktivt og sør- og østvendt og bilfritt.

Planforslaget har en funksjonell og effektiv forretning med mulig eksponering i forhold til Byåsveien rundkjøringen og med overdekket kundeparkering og gjesteparkering for boligene på bakkeplan i umiddelbar nærhet.

Virkninger av planforslaget

Geoteknikk

Grunnforholdene er gode. Bestemmelsene har et krav om teknisk godkjenning av utgravingsplan.

Tilgjengelighet

Tilgjengeligheten til planområdet er god for myke trafikanter. Øst for planområdet er det i dag sykkelveg med fortau og gang/sykkelveg som kompletteres i hele planområdet. Sør for planområdet er det fortau langs Havstadvegen. I vest bygges nytt fortau langs adkomstvegen. Det er god kollektivdekning i området med ca. 150 meter til nærmeste bussholdeplass i Byåsveien. MetroBussen i Byåsveien vil ytterligere bedre kollektivdekningen i området.

Barn og unges oppvekstsvilkår

Planområdet ligger i et område med mange skoler. Nærmeste skole er Nyborg skole som er 500 meter fra planområdet. Skoleveien fra planområdet til Nyborg skole krysser via fotgjengerfelt den nye adkomstvegen.

Planene legger føringer for variert lek til ulike aldersgrupper. Det må sikres trygg adkomst til aktivitetsområde sør for planområdet (kunstgressområde).

Trafikk og trafiksikkerhet

Nye utbedrede gang- og sykkelveger og fortau rundt alle planområdets 4 sider gir bedre oversiktighet for myke trafikantener.

Anleggsperioden

Reguleringsbestemmelsene sikrer at plan for anleggsperioden er utarbeidet og godkjent av Trondheim kommune før tiltak iverksettes.

Avveining av virkninger

Planforslaget er i samsvar med overordnet plan, og den planlagte bebyggelsen ligger innenfor formålsgrensene for nåværende boligbebyggelse.

Tetthet

Tomtearealet er 7 225 m², og med de planlagte 49 boligene betyr det 6,8 boliger/daa. Denne beregningsmetoden er ment for homogen boligbebyggelse uten innslag av andre funksjoner. I denne planen er 1. etasjen nesten i sin helhet regulert til forretning/ næring / tjenesteyting. Bare nødvendige trapper og heiser til boligene tar areal i 1.etasjen. Reell utnyttelse av tomta er derfor høyere.

Trafikk

Hovedatkomst til p-kjeller for forretning og bolig er sentralt og lett synlig henvendt til avkjøring fra Byåsveien. Varelevering og avfallskontainere er plassert lengst nord og tilgjengelig fra den nye adkomstvegen. De overdekkede parkeringsplassene i vest har adkomst fra Havstadvegen i sør.

Myke trafikanter

Den viktige gang- og sykkelvegen langs Byåsveien, som er en hovedinnfartsveg inn til Trondheim fra sør, er ivaretatt og komplettert.

Torgløsningen i sør mot Havstadvegen uten gjennomkjøring, gir en optimal situasjon for gående og uteopphold fordi det er bilfritt.

Utomhus

Utomhusarealet for boligene ligger i hovedsak på takhagen med universelt utformet hovedinngang fra vest via heis og trapp. Vestvendt takhagen er skjermet for støy av den nye bebyggelsen. Fra ny veg i vest og ved Byåsveien i øst er det er inngang via heis og trapp til uterom på tak.

Ved planting av trær langs Byåsveien og Havstadvegen, sammen med nærhet til grøntdraget fra Nidelva til Bymarka, vil den nye bebyggelsen ha nærhet til store, grønne utearealer av ulik karakter.

Bebyggelsen

Den nye bebyggelsen henvender seg mot Byåsveien og Havstadvegen, høyest mot øst med en nedtrapping i vest. Siktlinjer gjennom åpne og transparente mellomrom bryter ned dimensjonene og skaper mer rom og variasjon.

Nærvirkning

Sett fra nord er den nye bebyggelsen høyere og mer markant på grunn av skrånende terreng.

Fjernvirkning

Den nye bebyggelsen legger seg under silhuetene i landskapet slik at fjernvirkningen er akseptabel fra viktige utsiktspunkt.

Planlagt gjennomføring

Utbyggingen er planlagt i to byggetrinn. 1. byggetrinn er etablering av ny adkomstveg for å ivareta naboeiendommen Byåsveien 158 i byggeperioden. Resten av anlegget planlegges oppført som 2. byggetrinn.

Det planlegges parallellprosjektering av tiltaket slik at søknad om rammetillatelse kan godkjennes straks etter denne reguleringsplanen. Byggetid antas å være ca. to år.

Innspill til planforslaget

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort ved annonse i Adresseavisen 18.9.2014. Samtidig ble naboer og berørte parter varslet direkte med brev.

Berørte offentlige myndigheter og organisasjoner, samt naboer, fikk tilsendt foreløpig planmateriale samme dato.

Offentlig ettersyn var 31.1 – 12.3.2016

Planforslaget ble behandlet av bygningsrådet 10.1.2017, ikke vedtatt og sendt tilbake.

Begrenset høring var 7.3 – 6.4.2018.

Planforslaget ble behandlet i bygningsrådet, vedtatt med endringer og sendt videre til byutviklingskomitéen som sendte den videre til bystyret som utsatte saken.

Ny begrenset høring var 05.10 - 26.10.18.

Merknader ved varsel om oppstart av planarbeidet

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Liten risiko for at planen kommer i konflikt med automatisk fredede kulturminner. Prinsippene for universell utforming skal vektlegges. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag.

Påpeker kravet til høy utnyttelse og at det skal utføres støyberegninger som skal følge planen til off. ettersyn. Alvoret rundt støyproblematikken er understreket. Ny nettstasjon skal vurderes mht. elektromagnetiske felt. Universell utforming skal vektlegges.

NVE

Gjør oppmerksom på at løsmassekart kun viser forhold på overflaten. Evt. forekomst av kvikkleire skal kartlegges.

Brannvesenet

Det må legges til rette for effektiv rednings- og sløkkeinnsats.

Atb

Er positive til utbyggingen som vil øke passasjergrunnlaget og øke inntjeningen på berørte bussruter. Ønsker fortrinnsvis at inn- og utkjøring til området skjer fra Havstadvegen.

I K Lykke Eiendom AS v/ advokat Terje Aas, Simonsen, Vogt & Wiig.

Mener planforslaget er i strid med Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 og viser til § 15.1 og § 15.4 som bl.a. sier at nytt eller utvidelse av eksist. forretningsareal over 2000 m² BRA bare kan skje i angitt bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelses-område lokalsenter. I 1967 ble en søknad om å etablere en ny butikk i området avslått.

Forslaget tar ikke hensyn til adkomsten til Bunnprisbutikken og annet i Byåsveien 158.

Iht. pbl § 12-2 må hele området, inkludert Bunnpris reguleres i en områdeplan. Planforslaget for Byåsveien 162 bør utsettes til dette er gjort.

Kommentar vedr. I K Lykke eiendom.

Mye har endret seg på 50 år. En ny handelsanalyse viser et økt behov for handelstilbud i området etter fortetting i området over lang tid.

Adkomstproblemet er løst ved at en ny adkomst som betjener begge eiendommene fra Byåsveien er godkjent av vegeier og er tatt inn i planene. Det er derfor ikke behov for en områdeplan.

Fjernvarme

Statkraft Varme AS informerer om at fjernvarme i dimensjon DN500 er etablert i "utvidet planområde", og ber om at dette hensyntas i det videre arbeidet.

Merknader etter offentlig ettersynFylkeskommunen. 8.2.16

Minner om tidligere uttalelser/innspill (se over) og har ingen vilkår for egengodkjenning.

Fylkesmannen. 24.10.16

Det reises krav om bedre bestemmelser for vern mot støy fra biltrafikk i Byåsveien og Havstadvegen og for avbøtende tiltak.

Geoteknisk analyse burde vært med sakspapirene til off. ettersyn og det henvises til NVE om dette. Det understrekes at prosjektet skal være universelt utformet, Følgende råd er fremmet til reguleringsplanen.

1. Dersom kommunen ønsker å regulere hvor i bygget det etableres forretning, næring og

- tjenesteyting bør dette komme klart fram av bestemmelsene.
2. Det anbefales at det i bestemmelsene § 4.1.5 tas inn at det skal etableres sykkelparkering.
 3. Det bør vurderes om det er behov for tiltak som sikrer tilfredsstillende luftkvalitet iht. T-1520.

Rådmannens kommentar.

Nye, forbedrede bestemmelser er utformet og følger de reviderte plandokumentene.

Geoteknisk analyse er oversendt NVE.

Prosjektet er universelt utformet.

Bestemmelsen 4.1.5. er endret som foreslått.

Tiltak mht. luftkvalitet vil bli gjennomført i byggesaken og fastsettes med egen bestemmelse.

Statens vegvesen. 8.11.16 / 23.2.16/

SVV har stilt følgende vilkår for egengodkjenning.

- §3.2 må endres slik at det fremgår at tekniske planer for veg skal godkjennes av vegeier.
- Det må redegjøres for hvordan kryssløsningen skal løses innenfor o_KV2, som har et tverrsnitt på 18 meter.
- O_GS, på østsiden av Byåsveien, må tas ut av plankartet og erstattes av sykkelveg med fortau med bredde på 3+2 meter. Det må også settes av buffer mellom kjøreveg og sykkelveg på minimum 1,1 meter.
- Eksisterende sykkelveg med fortau på østsiden av Byåsveien må oppgraderes slik at bredden blir 3 + 2 meter. Buffer mellom kjøreveg og sykkelveg må være 1.1 meter.
- Det tas inn et rekkefølgekrav som sikrer at sykkelveg med fortau (med bredde på 3+2 meter, med buffer på 1,1 meter mellom kjøreveg og sykkelveg), etableres på østsiden av Byåsveien før brukstillatelse tillates.
- §5.2 må endres slik at det fremgår at det skal etableres sykkelveg i o_sykkelveg. Bredder må også spesifiseres.
- Det må spesifiseres i § 7 at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal redegjøre for vasking av kjøretøy som benyttes til transport av masser. Planen må også redegjøre for tildekking av last ved transport av masser og nødvendig vasking av vegnett.
- Det må utarbeides en ny støyrapport som viser støy for hver boenhet med fasade mot veg, støy på uteoppholdsareal og støykart.
- § 3. 4 må endres slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdels støybestemmelse.

Kommentar.

Alle vilkårene som er listet opp over er tatt til følge og implementert i planen som sendes til politisk behandling.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS. Brannvesenet 30.3.16

Brann- og redningstjenesten minner om følgende:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv og forskriftsmessig rednings- og slukkeinnsats, uansett årstid, for hele bygningsmassen. Det betyr at det som et minimum må være tilrettelagt for kjørbare adkomst helt frem til hovedinngang og brann- og redningstjenestens angrepsvei i byggverkets første etasje, og adkomst videre til resten av bebyggelsen. Hvorvidt det er nødvendig med oppstillingsplasser for brannvesenets høyderedskap, er blant annet avhengig av bygningenes bruk, utforming og liknende. Eventuell bruk av brannvesenets høydemateriell og tiltak for beredskap, må avklares med brann- og redningstjenesten.

- Plassering av brannkummer og ivaretagelse av nødvendig slokkevannskapasitet skal være hensikts- og forskriftsmessig.
- Det forutsettes at avstanden mellom bygningene ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene, jf. TEK 10 § 11-6.
- Det forutsettes at brannsikkerheten i bygningene blir ivaretatt i henhold til forskriftskravene.
- Det minnes om boligblokkene som bygges over næringsarealet og parkeringskjellerne (rom under terreng) som bygges utenfor bygningskropp, må vies spesiell oppmerksomhet, særlig med tanke på belastningen ved oppstilling av utrykningskjøretøy og etablering av nødvendige brannvannskummer i området.
- For bruk av el-biler med innvendig parkering, må det tas høyde for den økte risiko dette medfører, samt hensiktsmessig plassering av slike biler i brann- og slokkeøyemed. Det vises til utarbeidede rapporter vedrørende forholdet.
- Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor ikke parkering av gassdrevne biler i parkeringskjeller under bakkenivå.
- For å sikre brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband.
- Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under *Forskrift om håndtering av farlig stoff*, som for eksempel bolig-gass, må lagring, bruk og arealmessige bergrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Kommentar.

Retningslinjene tas til etterretning og følges der det er aktuelt.

NVE 9.3.16

Har etterlyst å få tilsendt geoteknisk analyse.

Kommentar.

Geoteknisk analyse er sendt.

I K Lykke v/ Simonsen, Vogt & Wiig 17.2.16 / 10.3.16

Merknaden som ble sendt ved oppstart av planarbeidet blir fastholdt i merknad av 10.3.16 Merknad av 17.2 er ønske om å få tilsendt uttalelse fra Vegvesenet vedr. ny kryssløsning fra Byåsveien.

Kommentar.

Vedr. merknad av 10.3.16.

Kommentaren fra oppstart gjentas (se over).

I tillegg bemerkes at planforslaget er grundig behandlet og vurdert mht. synspunktene som er

presentert av I K Lykke v/ Adv. S, V & W. Et omfattende analysearbeid er utført og det er utarbeidet en omforent løsning med I K Lykke. Det vil si at de viktigste forholdene som en områdeplan for området ville ha behandlet, også er tatt inn i denne plansaken. Saken er grundig belyst og på dette grunnlaget er avgjørelsen tatt på at saken skal fremmes til politisk behandling.

Merknader etter begrenset ettersyn 7.3 – 6.4.2018

Fylkesmannen i Trøndelag, 22.3.2018

Fylkesmannens fagavdelinger har ingen merknader til planforslaget.

Trøndelag fylkeskommune, 3.4.2018

Fylkeskommunen viser til Statens vegvesen og har ingen merknader til høringen.

Statens vegvesen, 4.4.2018

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at nytt kryss i Byåsveien ble avklart med Vegvesenet tidlig i planprosessen fordi et nytt kryss ville løse adkomsten for både Byåsveien 162 og 158. I tillegg vil et kryss kunne gi bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter som beveger seg inne på eiendommene Byåsveien 162 og 158 ved at graden av gjennomkjøring reduseres til et minimum.

Statens vegvesen har ingen merknader til at bygningen flyttes 1.5 meter nærmere Byåsveien. Det er avsatt tilstrekkelig areal for veganlegg og snøopplag.

Statens vegvesen drøfter alternativ 1 som viser mulighet til gjennomkjøring inne på planområdet langs Byåsveien, alternativ 2 som viser mulighet for gjennomkjøring langs Havstad Øvre Borettslag og alternativ 3 som ikke har mulighet for gjennomgangstrafikk på planområdet. Statens vegvesen bemerker at uteoppholdsarealet mot Byåsveien i alternativ 2 ikke vil være egnet uten skjermingstiltak for støy.

Statens vegvesen anbefaler alternativ 3 med signalregulert inn- og utkjøring som vil gi en oversiktlig, lesbar og trafiksikker kryssløsning. Ved å etablere et trafikkstyrt signalanlegg vil fremkommeligheten for den gjennomgående trafikken på Byåsveien ivaretas. Kryssløsningen vil også ivareta trafiksikkerheten til myke trafikanter inne på planområdet. Av hensyn til trafiksikkerhet fraråder Vegvesenet adkomstløsninger som tillater gjennomkjøring gjennom planområdet.

Rådmannens kommentar:

Det øst- og sørvendte uteoppholdsarealet mot Byåsveien i alternativ 2 er forutsatt med skjermingstiltak mot støy.

Adkomstalternativ B og C, som er lagt til grunn for i saksutredningen foran, medfører behov for gjennomkjøring gjennom planområdet.

IK Lykke eiendom AS v/Simonsen VogtWiig, 20.3.2018

Detaljplanen er i strid med kommuneplanens arealdel §§ 15.1 og 15.4.

Rådmannens kommentar:

Planen er ikke i strid med kommuneplanens arealdel slik forståelsen var da planarbeidet tok til.

Bygningsrådet har i sitt vedtak av 10.01.17 henvist til § 15 i kommuneplanens arealdel og IK Lykke oppfatter dette som et signal fra bygningsrådet om å sikre fremtidig lokalsenterutvikling i tråd med retningslinjene i kommuneplanens arealdel.

Rådmannens kommentar:

Det henvises til pkt. 4.1.

Planlagt virksomhet i Byåsveien 162 og IK Lykkes planer for utvidet virksomhet i Byåsveien 158 vil gi området preg av å være et lokalsenter selv om det i kommuneplanens arealdel ikke er regulert for dette.

Rådmannens kommentar:

Bygningsrådet i sin kommentar viser til at det i framtidig planarbeid skal vektlegge dette hensynet sterkere.

For IK Lykke er det viktig at det som ledd i detaljreguleringen av Byåsveien 162 foretas en helhetsvurdering som også ivaretar IK Lykkes planer for å utvide sin forretningseiendom i Byåsveien 158 ved å sikre:

- Begge eiendommer sikres lik utnyttelsesgrad til boliger
- Begge eiendommer sikres rett til inntil 2000 m² næringsareal, herunder dagligvare
- Regler for kundeparkering og boligparkering håndteres likt
- Likebehandling i forhold til adkomstløsning
- Andre forhold sikres likebehandling (støy, gang- og sykkelveier, forhold til kollektivtransport og evt. andre rekkefølgebestemmelser)

Rådmannens kommentar:

Rammene for utformingen av prosjektet vurderes i hvert enkelt tilfelle. Er faktorene forskjellig, f. eks tomtestørrelsen, vil også prosjektet bli annerledes. Mht. adkomst er en kryssløsning i Byåsveien en forutsetning for likebehandling.

Kryssløsningen som velges er helt sentral for å legge til rette for en helhetlig utvikling av området og sikre like konkurransevilkår. IK Lykke stiller spørsmål ved om rådmannen i sitt forslag til adkomstløsning i tilstrekkelig grad har hensyntatt en helhetlig utvikling av området og den trafikkbelastning dette medfører.

Rådmannens kommentar:

I om. valg av alternativ 3 er de nevnte forhold ivaretatt.

IK Lykke påpeker at sikker og smidig adkomst til/fra området må etableres med en lysregulert kryssløsning.

Rådmannens kommentar:

Det er ivaretatt.

I tidligere innsendt løsning jfr. forslag fra Karl Knudsen datert 27.9.17 er det foreslått en løsning som også åpner for utkjøring fra området direkte til nordgående felt av Byåsveien. IK Lykke anmoder om at det etableres en slik adkomstløsning.

Rådmannens kommentar:

Av hensyn til den gjennomgående trafikken fra nord inkl. MetroBussen er det ikke ønskelig med en slik løsning.

Syklistenes Landsforening i Trondheim, 17.4.2018

Syklistenes Landsforening mener at ingen av alternativene er gode fordi det etableres et nytt kryss eller inn/utkjøring i vestre del av Byåsveien som bidrar til redusert fremkommelighet for både gående, syklende og metrobuss i Byåsveien og til redusert trafiksikkerhet for gående og syklende. Med inn/utkjøring kun fra Havstadvegen slipper man alle disse ulempene.

Syklistenes Landsforening mener også at bygningsmassene med fordel kan legges mye nærmere Byåsveien med en åpen 1.etasje som henvender seg til gående og syklende. De attraktive områdene for opphold vil aldri være mot Byåsveien, mens det kan bli attraktivt å oppholde seg i bilfritt oppholdsområde særlig i vest. Bygningene kan med fordel flyttes til ca. 3 meter fra fortauskant, en profil som ligner på Innherredsveien/Mellomveien med helt andre kvaliteter som urban byfunksjon enn både dagens profil og den som foreslås i alle alternativene.

Syklistenes landsforening stiller seg bak målene i vedtakene i bygningsrådet i januar 2017 og ser ikke at forslagene leverer det som ble bestilt politisk. De mener likevel at gjennom de riktige løsningene i Byåsveien 162 og 158 kan man få gode bykvaliteter, et godt lokalsenter, gode boliger og sette standarden for videre fortetting langs Byåsveien.

Rådmannens kommentar:

Merknaden til avkryssingene i Matrise 1, vedr. fremkommelighet for syklende og gående, tas til etterretning.

Framkommeligheten for syklist og til dels gående er bedre uten lysregulering, men sikkerheten blir dårligere.

I følge Statens vegvesen og forslagsstillers trafikkrådgiver anbefales signalregulert inn- og utkjøring i Byåsveien også for MetroBussen.

Havstad Borettslag, 13.2018

Havstad Borettslags generalforsamling er bekymret for konsekvensene for dem i prosjektets byggetid og for høyden på blokkene. Utover det er beboerne stort sett positiv til byggingen som de håper gir positive ringvirkninger i området, skjermer mot Byåsveien og prosjektet har en fin hage som henvender seg til borettslaget.

Rådmannens kommentar:

Sikring og hensyn til naboene i byggetida er stilt som krav i reguleringsbestemmelsene § 8.1 - 5 - Plan for anleggsperioden som beskyttelse av omgivelsene mot støy, støv og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsettingstillatelse.

Prosjektet er planlagt med en høy 1.etasje tilpasset en dagligvareforretning og 3 boligblokker i 3-4 etasjer. Sol- og skyggestudiene for 21.03 kl.15 og 23.06 kl.18 viser at prosjektet ikke er til sjenanse for den eksisterende bebyggelsen i vest og nord.

Merknader etter begrenset høring 05.10-26.10.18

Innsigelse fra Fylkesmannen i Trøndelag, datert 22.10.18

Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil støybestemmelsene er endret slik at det sikres at alle boenheter får en stille side (støynivå under Lden 55 dB) og at boliger som ligger i rød sone skal være gjennomgående og minimum halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom vender mot stille side.

Kommentar:

Innsigelsen er tatt til følge. Plasseringen av bygning A er revidert slik at ingen leiligheter ligger i rød støysone og de resterende krav fra Fylkesmannen er imøtekommet i reguleringsbestemmelsen § 4.1.8 støy som er revidert.

Innsigelse fra Trøndelag fylkeskommune, datert 26.10.18

Trøndelag fylkeskommune stiller krav om 2 meter bredt areal til snøopplag mellom planlagt gang- og sykkelveg langs Byåsveien og planlagt nytt bygg.

Kommentar:

Innsigelsen er tatt til følge og 2 meter snøopplag mellom planlagt gang- og sykkelveg ved Byåsveien og planlagt bygg er innlagt i planen.

Innspill fra I.K. Lykke eiendom AS v/Simonsen VogtWiig, datert 18.09.2018, på vegne av Byåsveien 158

I merknaden legges det vekt på at trafiksikkerhet både i anleggsfasen og etter må være tilfredsstillende. I.K.Lykke påpeker at det vil bli en del lastebiltrafikk inntil eiendommen Byåsveien 158 (Bunnpristomta) og at adkomstvegen må bli brei nok til at store kjøretøy kan møtes. De påpeker også at det må etableres sikre kjørekurver for større lastebiler, og at innkjøring bør være uten uheldig sving i avkjørsel fra Havstadvegen.

Kommentar:

Trafiksikkerheten i anleggstiden er allerede tatt inn og i varetatt i reguleringsbestemmelsene §8.1 Plan for anleggsperioden.

Trafiksikkerheten på ny adkomstveg er hensyntatt. Det er tilstrekkelig bredde for lastebiltrafikk med 2 x 3 meter kjørevei slik både Byplan og nabo Byåsveien 158 har ønsket seg. Svingradius er som avtalt med Byplankontoret, i tillegg er det dokumentert av trafikkplanlegger med sporingskurver og siktanalyse, se vedlegg V-08 Byåsveien 162 Sporings- og siktanalyse som belyser dette.

Avkjøringen fra Havstadvegen er beholdt slik den er i dag for å ivareta tilstrekkelig avstand til adkomsten til nærmeste borettslag i vest. Merknaden er ikke imøtekommet.

Merknader fra byplankontoret, datert 08.11.18

Krav til at tverrsnitt på ny adkomstveg blir minimum 10.5 meter, fra tomtegrense til planlagt bygg. Dette er et innspill fra Byåsveien 158 og et nytt krav som Byplankontoret har fremmet etter siste begrensede høringsrunde.

Kommentar:

Forslagsstiller viser til at planen bidrar med et relativt stort areal til fellesskapet, ca.45% i forhold til arealbruk, i form av felles kjøreveg, gang- og sykkelveg, torg og annen veigrunn.

Følgende fakta belyser dette; Tomtearealet vest for Byåsveien er 7 225 m² og fellesarealet kjøreveg, gang- og sykkelveg, torg og annen veggrunn som er 3 882 m² utgjør 45% av dette. Av tomtas totale bredde på 55 meter, fra eiendomsgrense i vest til vegkant Byåsveien i øst, utgjør felles kjøreveg, gang- og sykkelveg og snøopplag (7.5 + 9.5) 17 meter, dvs. 31% av tomtebredden.

Avsluttende kommentar

Alle punkter i bygningsrådets vedtak 05.06.18 er imøtekommet.

Saken er deretter behandlet i byutviklingskomiteén 07.06.18 og videresendt og behandlet i bystyret 21.06.18 som utsatte saken og bad om ny begrenset høring. Ny begrenset høring ble gjennomført 5.10-26.10.18.

Innsigelsene fra begrenset høring er tatt til følge.

Krav fra Byplankontoret datert 08.11.18 om å ha innkjørsel til ny adkomstveg rett inn fra Havstadvegen, 1 meter ekstra grøntrabatt og 2 meter fortau langs adkomstvegen er ikke imøtekommet fordi forslagsstiller mener at trafikksikkerheten for myke trafikanter er ivaretatt i de allerede planlagte fortau, gang- og sykkelveger på planområdet 3 sider. Plangrepet er forsterket i forhold til en urbanisering av bydelen der myke trafikanter følger gangtraséer som henvender seg til torget med inngang til butikken og langs fasaden mot Byåsveien.

Saken ble vedtatt i bystyret 13.12.2018 med noen endringer.

Vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Byåsveien 162 - r20140038, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, et på bakken og et under bakken, senest datert 28.11.18 med bestemmelser senest datert 5.12.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 2.12.2018, med følgende endringer:

- *Adkomst fra Havstadveien skal rettes ut.*
- *Det skal opparbeides 2 meter bredt fortau langs f_KV*
- *Det tillates etablert maksimalt 2 p-plasser for HC-kjøretøy ved torget i sør.*
- *Inngang til næringsarealene skal gjøres tilgjengelig fra torget både mot Havstadvegen og Byåsveien.*
- *Fasade for næringsarealer skal utformes med minimum 4 transparente reklamefrie vindusfelt som henvender seg mot Byåsveien, for å få en levende fasade og slippe dagslys inn i næringsarealet.*
- *Hull/utsparinger i takhagen utgår.*
- *Hus B kan trekkes inntil rød støysone.*
- *f_KV skal være felles for hele planområdet, eiendom 96/313 og 96/179.*

Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Planmaterialet er rettet opp i henhold til vedtaket.

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.