



Detaljregulering av Spongalsvegen 828

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 27.2.2018
Dato for godkjenning av (Bystyret) : 28.2.2019

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult ASA som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for bygging av 60 nye private boliger med tilhørende uteoppholdsarealer, gang-/sykkelforbindelser og parkering, på tomte til gamle Spongdal skole. Trondheim kommune ønsker å selge området til en utbygger for videre utvikling. Eksisterende to boligeiendommer og ubebygde boligtomt, 4-6 boenheter, med gårds- og bruksnr. 225/3, 60 og 61 langs Brågeilan er innlemmet i planområdet. Her er utnyttingsgrad i dagens reguleringsplan videreført i planforslaget.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort noen endringer for å belyse planforslaget i en forkortet versjon, der det i større grad er henvist til vedlagte fagrapporter.

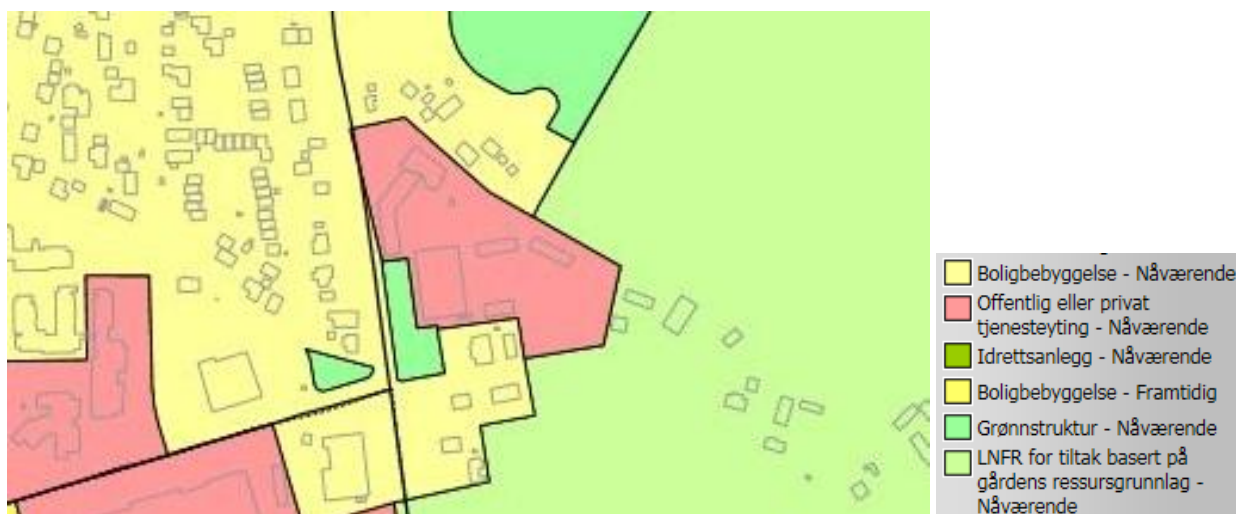


Kartutsnitt med planavgrensning

Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planforslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel 2012-2024. I KPA er området hvor det planlegges regulering av nye boliger avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting (rød) og grønnstruktur (grønn).



Utsnitt av gjeldende KPA

Gjeldende reguleringsplaner

Planforslaget medfører endring av gjeldende reguleringsplaner r0328j - Reguleringsplan for Spongdal skole gnr. 25/27 vedtatt 16.1.1997 og deler av r0328 - Reguleringsplan for Spongdal vedtatt 31.8.1989. Arealet som planlegges regulert for nye boliger, er regulert til offentlig formål, idrettshall og friområde.



Utsnitt av r0328j



Utsnitt av r0328

Statlige retningslinjer, rammer og føringer

Statlige planretningslinjer skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven.

Forskrift om konsekvensutredning for planer etter Plan- og bygningsloven

Ut fra kjent kunnskap om planområdet, er det vurdert at planen ikke krever behandling etter forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven.

Planen er en endring av utbyggingsformål i reguleringsplan der planområdet er regulert til byggeområde offentlig formål, trafikkområder og friområde. Hensikten er å endre formål til boligbebyggelse, uteoppholdsarealer og trafikkområder.

Planen vurderes ikke å falle inn under forskriftens § 2 d) som sier at reguleringer på mer enn 15 dekar, som omfatter nye områder til utbyggingsformål alltid skal behandles etter forskriften, da

mesteparten av planområdet allerede er regulert til utbyggingsformål.

Forskriftens § 3 sier at områdereguleringer som innebærer andre vesentlige endringer av kommuneplan enn angitt i § 2 bokstav d og detaljreguleringer på inntil 15 dekar som innebærer endringer av kommuneplan eller områderegulering, skal vurderes nærmere etter vedlegg III. Vedlegg III sier at planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal behandles i tråd med bestemmelsene i forskriften. Det skal vurderes om planer kan få vesentlige virkninger etter tredje ledd dersom det er sannsynlig at planen vil kunne komme i konflikt med eller medføre vesentlig virkninger. Etter en gjennomgang av kriterier gitt i veilederen *Vurdering av vesentlige virkninger etter vedlegg III i forskriftene om konsekvensutredning*, er det vurdert at planen ikke krever behandling etter forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet og arealbruk

Planområdet er ca. 21,5 daa og omfatter gnr/bnr 221/15, 225/27 og 225/50 som eies av Trondheim kommune. I tillegg omfatter planområdet hele eller deler av eiendommene 221/3, 225/2, 225/3, 225/60, 225/61. Mot nord, øst og sør grenser området til boligbebyggelse og dyrka mark. Mot vest grenser området til FV 707, Spongalsvegen.

Stedets karakter og landskap

Spongdal er et det største tettstedet og bygdesenter på Byneset. I januar 2015 var det 475 innbyggere her. Spongdal ligger ved krysset FV 707 Spongalsvegen og FV 837 Hangerslettvegen, i et spredt bebygd jordbrukslandskap og fungerer som sentrum for området. Her finner vi bl.a. dagligvarebutikk, skole og barnehage, idrettshall, helse og omsorgssenter og golfbane. Boligbebyggelsen består stort sett av eneboliger med innslag av rekkehus. Spongdal er preget av store og vide omkringliggende landbruksområder. Landskapet er vidt, luftig og åpent med slake bølger i landskapet. Nordøst for tomta er det en bratt bekkedal, før terrenget løfter seg opp mot Leinstrandmarka i nord. Planområdet er flatt og solrikt, og har storslått og vidstrakt utsikt sørøstover, mot Gaulosen.



Gammelskolen sett fra Spongalsvegen

Bygningsmassen ved gamle Spongdal skole omfatter to frittstående bygg fra 1959 og 1972 i en og to etasjer. Dagens bruksareal er 4480 m² i tillegg til to paviljonger på ca. 700 m², til sammen ca 5280 m².



Gatebilde fra krysset Spongdalsvegen og Brågeilan

Kulturminner og kulturmiljø

Riksantikvarens database, Askeladden, viser ingen automatisk fredete kulturminner i eller nær planområdet. Rett sør for planområdet ligger «Meieriet, Spongdal». Bygget er SEFRAK-registeret (nr. 1601 8106 24) og er tidfestet til perioden 1875-1899. Opprinnelig var det et bygg for behandling av melk og melkeprodukter, men har pr. i dag ingen funksjon (miljostatus.no). Bygget er klassifisert med høy antikvarisk verdi i Trondheim kommunes aktsomhetskart kulturminner og er regulert som bevaringsområde. Det ligger to bygg vest for planområdet som har antikvarisk verdi, men disse er ikke SEFRAK-registeret.



Utsnitt fra kommunens aktsomhetskart for kulturminner

Naturverdier og naturmangfold

Det er registrert flere rødlistede fuglearter i planområdet; stær, fiskemåke og storspove. Artene er klassifisert som nær truet (NT). Skogområdet nord og øst for planområdet er hovedsakelig lauvskog, og er klassifisert som lokalt svært viktig naturtype (kategori C). Dette er områder som i lokal målestokk er sjeldne eller på annen måte verdifulle. Det er ikke registrert noen arter som er svartelistet innenfor planområdet.

Rekreasjonsverdi, uteområder som brukes av barn og unge



Nordøst for planområdet er det avsatt areal til grønnsstruktur i kommuneplanens arealdel. Den gamle skolegården har flere arealer som er tilrettelagt for lek og opphold. Området har flere mindre grønne arealer med plen og godt etablerte trær, både inne i området og i randsonene. Vegetasjonen i flere av områdene har god kvalitet, spesielt bjørkeskogen, fururekka og lønnetrær, som vist under. En spørrerunde i klassene på Spongdal skole viste at «bjørkeskogen» blir brukt av barn i mange aldre til å sykle, klatre i trær og lek. Barnehagen benytter og skogen som turmål.

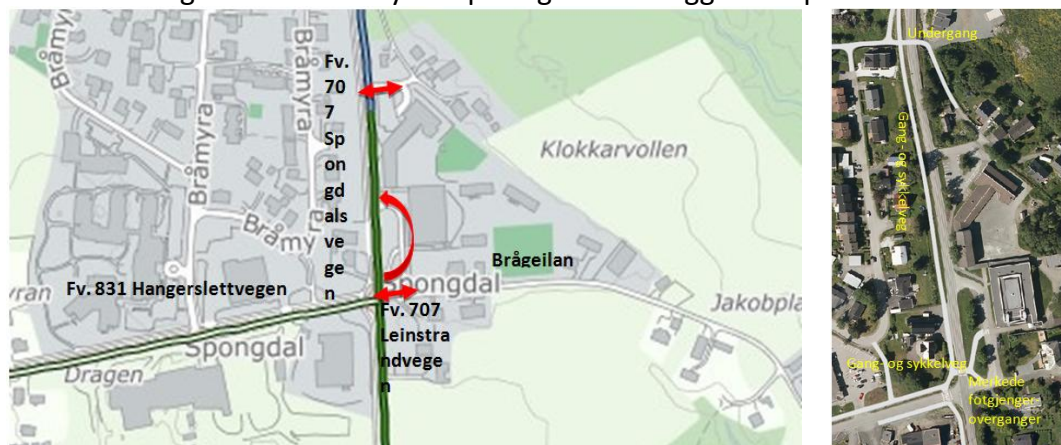
Landbruk

Planområdet grenser mot øst til dyrka mark av svært god kvalitet (kilde: skogoglandskap.no).

Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Sørvest for planområdet møtes FV 707 Spongdalsvegen og FV 831 Hangerslettvegen og Brågeilan. Planområdet grenser mot fylkesveg 707, Spongdalsvegen, over en ca. 170 m lang strekning i vest, og privat veg Brågeilan i sør. Spongdalsvegen har ÅDT 2060, Leinstrandvegen 3000 og Hangerslettvegen 1110. Atkomst til planområdet er i dag fra FV 707, nord på gnr./bnr. 221/15 (vist med liten rød pil i figur under) hvor det i dag bl.a. ligger en parkeringsplass for buss. Det er en busslomme vest i planområdet som har atkomst fra Spongdalsvegen/Brågeilan. Utkjøring skjer til Spongdalsvegen (FV 707).

Det er ikke registrert trafikkulykker på vegene som ligger ved planområdet.



FV 831 (lysgrønn) har fartsgrense 30 km/t, FV 707 markert med grønt og blått har 40, 50 og 60 km/t

Planområdet har tidligere vært skole og det er derfor tilrettelagt for sikker ferdsel for myke trafikanter til og fra planområdet. I følge skolevegrapporten er det ikke registrert utrygge krysningspunkt eller strekninger i nær tilknytning til planområdet.

Det er gang- og sykkelveg langs vestsiden av FV 707 og på begge sider av FV 831.

Fotgjengeroverganger i krysset mellom fylkesvegene er oppmerket, skiltet og belyst. Nord for planområdet er det en undergang for gang- og sykkelvegen.

Kollektivtilbud

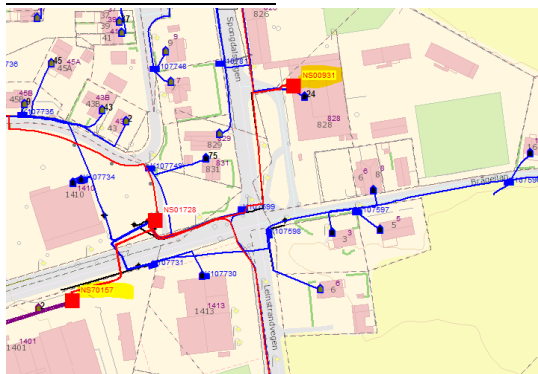
Det går flere bussruter til Spongdal fra Trondheim sentrum. Rute 75 og 76 går fra sentrum via Rye (ca. 35 min) og har busslomma i planområdet som endeholdeplass. Rute 4 eller 9 til Heimdal sentrum, med bytte til rute 71 eller 73 videre til Spongdal er også et alternativ som tar noe lengre tid. Disse rutene har også busslomma i planområdet som endeholdeplass. Busshyppigheten varierer fra ca. hver halvtime til en gang i timen. (kilde: atb.no).

Parkering for buss flyttes til felles parkeringsplass for skole og idrettshall ved nyskolen i tilknytning til den nye bussholdeplassen.

Sosial infrastruktur

Spongdal barnehage ligger ca. 200 m vest for planområdet. Spongdal skole som har SFO, barne- og ungdomsskole og idrettshall (Byneshallen), ligger ca. 200 m sørvest for planområdet, på sørsiden av FV 831 Hangerslettvegen. Byneset helse og velferdssenter ligger på nordsiden av Hangerslettvegen, jf. figur 3-1.

Teknisk infrastruktur



Utsnitt av kart fra Trønderenergi som viser ledninger og nettstasjoner for strømforsyning



Utsnitt av kart fra kommunen som viser vann- og avløpsledninger

vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger innenfor planområdet som vist på kartutsnittet. Temakart for flomfare viser ingen flomveger eller forsenkninger i terrenget innenfor planområdet.

Spongdal ligger ikke innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Trønder Energi Nett AS har nettstasjon (NS00931) innenfor planområdet som forsyner området med strøm, se kartutsnitt. Kildesorteringsstasjon ligger ved dagligvareforretning, ca. 200 m vest for planområdet, nord for FV 831.

Grunnforhold, stabilitet og rasfare

Størsteparten av planområdet ligger innen kvikkleiresone 429 Spongdal som har middels faregrad. Planområdet består av tykk hav- og fjordavsetning. Det er ingen registrerte skredhendelser i eller i nærheten av planområdet.

Støy og luftforurensning fra trafikk



Illustrasjon som viser dagens støyforhold

Vestlige deler av planområdet mot FV. 707 ligger innen gul støysone. Den største kilden til lokal luftforurensning er vegtrafikk med utslipp av eksos og asfaltstøv fra piggdekk. Andre kilder er vedfyring i boliger og industri. Planområdet ligger inntil FV. 707 som har ÅDT 2060-3000 i området. Området er åpent og luftgjennomstrømningen vurderes å være god. Deler av planområdet ligger innen gul sone (55-65 dB), og en liten del av området ligger innen rød sone (>65 dB) (kilde: miljøstatus.no, 14.8.15)

Eksisterende analyser og utredninger

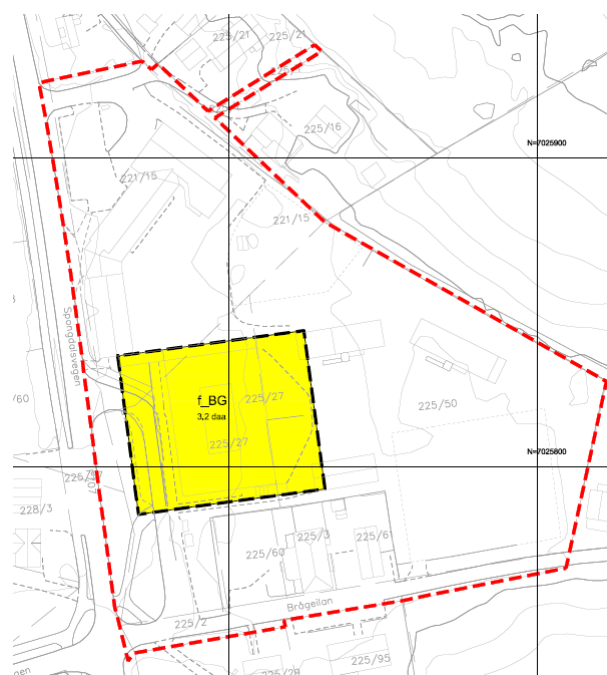
Multiconsult og VIS-A VIS arkitekter har etter oppdrag fra Trondheim kommune, eierskapsenheten, utarbeidet mulighetsstudie som underlag for regulering av området. Studien ligger vedlagt planmaterialet.

Beskrivelse av planforslaget

Plankart



Utsnitt av plankart på bakkeplan



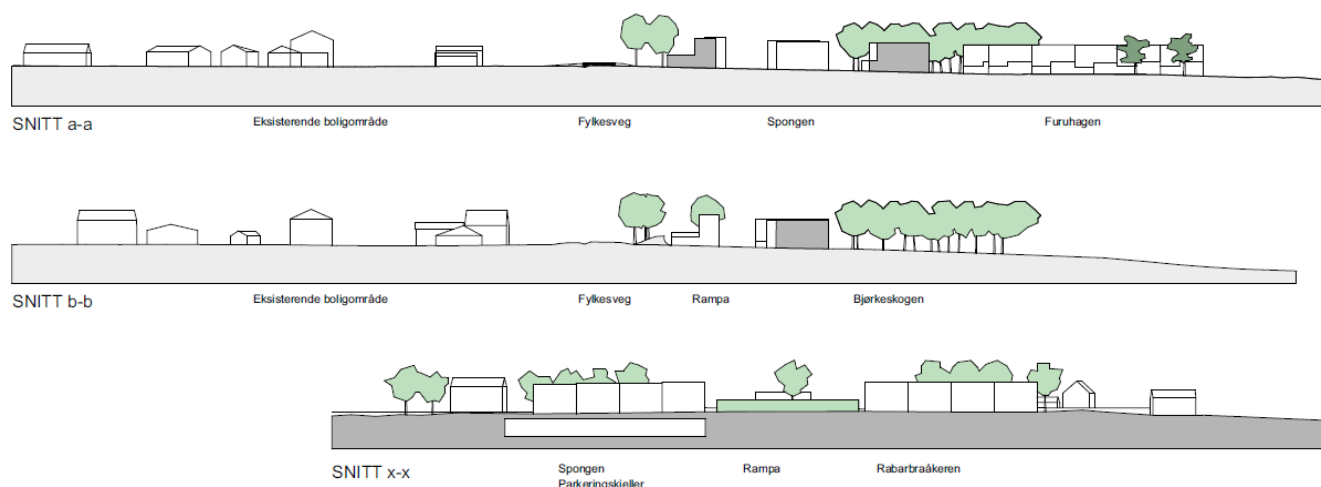
Utsnitt av plankart under bakken

Boligbebyggelse

Eiendommene gnr./bnr. 225/3, 225/60 og 225/61 reguleres i samsvar med eksisterende bruk til boligbebyggelse, B. Utnyttning er i samsvar med dagens utnyttning satt til maks. %BYA=45%. Det er lagt til grunn et tomteareal på 1,64 daa, 412 m² grunnflate på eksisterende bygninger og 144 m² til parkeringsplasser (8 stk a 18 m²), til sammen 556 m².

Ca. 10 daa av tomte til gamle Spongdal skole, eiendommene gnr./bnr. 225/50, 225/27 og 221/15 reguleres til boligbebyggelse, ca. 7,6 daa til konsentrert småhusbebyggelse (BKS) for mulig

utbygging av eneboliger i kjede, rekkehus e.l. og ca. 2,3 daa til blokkbebyggelse (BBB). Maksimal høyde for bebyggelsen er angitt i bestemmelsene, og maksimal tillatt byggehøydekan er 8 m gesimshøyde og 9 m mønehøyde. I mulighetsstudien er det vist bebyggelse med variasjon i etasjehøyder med 1 og 2 etasjer, og dette er sikret for felt BKS1-4 i § 2.1 i bestemmelsene.



Snitt fra Mulighetsstudien til Vis a vis Arkitekter. Snitt a-a og b-b er i retning øst - vest og x-x er i retning nord-sør

Illustrasjonsplanen viser boenheter med varierende størrelse med grunnflate fra 75 – 150 m² og ulike boformer i form av 8 boenheter i enebolig (13,5 %), 18 boenheter i rekkehus (30 %) og 34 boenheter i leilighetsbygg/lavblokk (56,5 %).

Leilighetsbygg vil bli tilrettelagt med heis. Alle boenheter i bygg med heis skal være tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse, jf. TEK 10 § 12-2.

Planlagt utnyttelse og antall boenheter:

EKSISTERENDE BOLIGER			
Felt	% BYA	Parkering, m ²	Antall boenheter
B	45	144	4 - 6
NYE BOLIGER			
Felt	Maks m ² BRA	Parkering, m ²	Antall boenheter
BKS 1	700		14
BKS 2	700		4
BKS 3	1350	180	4
BKS 4	700	72	4
Sum	3450	252	26
BBB1	1100		14
BBB2	650		8
BBB3	950		12
Sum	2700		34
Sum nye boliger	6150		60

Uteoppholdsareal

Planforslaget tilfredsstillere kommuneplanens krav til uteoppholdsareal. Illustrasjonsplanen viser at ca. 4 900 m² er avsatt til felles uteareal med støynivå under 55 dB. Privat uteoppholdsareal på uteplasser ved hver enkelt bolig kommer i tillegg. Støyvoll mot Spongaldsvegen vil i tillegg til å skjerme mot støy, sikre området med tanke på barns opphold og lek. Sol/skyggestudier viser at uteområdene vil få gode solforhold.

Areal BUT1-2, til sammen ca. 2,6 daa, reguleres til felles uteoppholdsareal. Skogen i BUT2 blir

brukt av barn i området og er foreslått regulert til hensynssone grønnstruktur med bestemmelse om at skogen skal bevares med tillatt skjøtsel og vedlikehold.

Det stilles krav om at det skal opparbeides min. 100 m² lekeplass for mindre barn, samt felles uteplass med sittebenker innenfor området BUT2 og innenfor felles gatetun.

Alle boliger grenser til ett eller flere felles uteoppholdsareal. I tillegg vil alle boliger få privat uteoppholdsareal. Iht. kravene i kommuneplanens arealdel er det for boliger som ligger i ytre sone et minimumskrav til samlet uterom er 50 m² pr. boenhet, dvs. minst 3000 m² uteoppholdsareal ved 60 boenheter. Uterommet skal være egnet og utformes i samsvar med veileder for uterom. Minst halvparten av uterommet skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal.



Utsnitt av illustrasjonsplan som viser medregnet uteoppholdsareal og støysoner. Røde piler viser atkomstveger

Gatetun

Areal f_SGT på ca. 2,2 daa reguleres til felles gatetun. Dette er atkomstsoner til boliger, og det skal etableres felles lekeplass og uteplass med benker innenfor dette arealet. Opparbeiding av parkeringsplasser er ikke tillatt. Kjøring for varelevering, utrykning, renovasjon ol. tillates.

Areal f_SGT skal også ivareta allmenn tilgjengelig og universelt utformet gang-/sykkelforbindelse mellom fotgjengerovergang over Spongaldsvegen i aksene Brågeilan - Hangerslettvegen og gang-/sykkelvegen nord for planområdet.

Parkering

Området ligger i ytre sone, og minimumskrav til parkering i KPA er 1,2 p-plasser for bil og 2 plasser for sykkel pr. boenhet. Dette gir 72 p-plasser for bil, hvorav 4 må være for bevegelseshemmede (HC-parkering). Sykkelparkering for 60 boliger utgjør 120 sykkelplasser, men det er ønskelig at det planlegges for flere enn to sykler per bolig der det planlegges familieboliger.

Parkering løses i kjeller og på bakken. 14 boenheter er planlagt med carport eller oppstillingsplass ved boligen, som vist på illustrasjonsplanen. Parkering er forutsatt løst i kjeller for 46 boenheter og må ha minst 49 parkeringsplasser.

Parkeringskjeller ligger omtrent der tidligere ungdomsskolebygg står, og under regulert ny bebyggelse. Nedkjøring til parkeringskjeller er planlagt via atkomstveg fra Brågeilan i sør. Heis- og trappeadkomst kan legges på gårdsplassen over som er foreslått regulert til gatetun, f_SGT.

Hovedtyngden av sykkelparkeringen kan anlegges i tilknytning til boligens atkomstsider. Det kan legges til rette for at det kan etableres noe parkering for sykkel i parkeringskjeller.

Trafikkløsninger

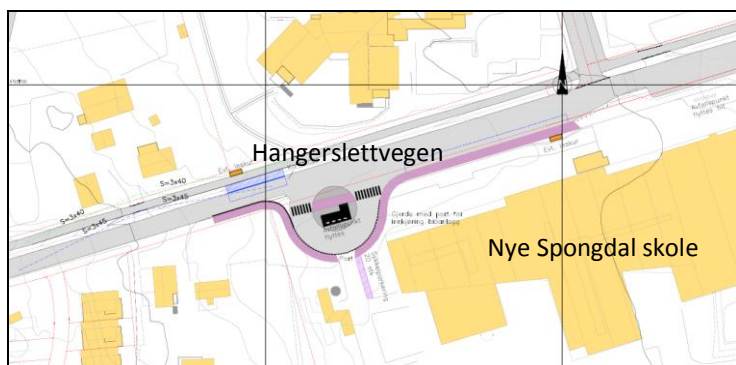
Vedlagte illustrasjonsplan viser kjøreatkomst, parkeringsplasser, gatetun og gangveger. Planforslaget viser atkomst til ca. 56 nye boliger fra Brågeilan og til ca. 4 fra Spongalsvegen. Brågeilan er dimensjonert etter Statens vegvesen håndbok N100, A1 atkomstveger i boligområder med fartsgrense 30 km/t. Strekningen fram til innkjøring til parkeringskjeller er dimensjonert for mer enn 50 boenheter med tverrprofil med 5 m bredde og gangveg. Etter innkjøring til parkeringskjeller legges det opp til atkomst for 10 nye boenheter. Det er regulert gangveg på strekningen der eiendommen til gamle Spongdal skole grenser til Brågeilan. Mulighet for å regulere gangveg på et senere tidspunkt over arealet som reguleres til bolig er ivarettatt gjennom at byggegrensene er trukket tilbake i forhold til eksisterende bebyggelse. På denne strekningen er tverrprofil med 3,5 m bredde lagt til grunn. Samme tverrprofil er lagt til grunn for regulering av intern atkomstveg fra Brågeilan og i forlengelsen av Spongalsvegen. Siktkrav i avkjørsler er iht. håndbok N100, 30 meter for stoppsikt og 4 meter for øyepunkt. Illustrasjonsplanen viser kjørbar atkomst på bakkenivå for varelevering og lignende til alle boliger.

Det skal etableres felles privat gang- og sykkelforbindelse, mellom fotgjengerovergang over Spongalsvegen i aksene Brågeilan - Hangerslettvegen og gang- og sykkelvegen nord for planområdet. I bestemmelser stilles det rekkefølgekrav til at denne skal være ferdig før det gis brukstillatelse til boliger i BBB1 - 3.

Innenfor areal regulert til gatetun skal det være tillatt med nødvendig kjøring til eiendommene og for gjennomkjøring for utrykningskjøretøy ol. Opparbeiding av parkeringsplasser er ikke tillatt.

Kollektivtrafikk

I dag ligger bussholdeplassen for rutebusser innenfor planområdet, og det må etableres ny løsning før det kan gis tillatelse til tiltak innenfor området som inngår i dagens bussholdeplass. Alternative løsninger er vurdert i Trafikkanalyse, notat MC 417540-PLAN-007, og konkluderer med at dagens bussholdeplass ved Spongalsvegen 828 flyttes til eksisterende anlegg for busser ved nye Spongdal skole.



Foreslått løsning ved nyskolen

Snuplassen/rundkjøringa for bussene må bygges om, slik at busser som kommer fra Hangersletta kan svinge inn i rundkjøringa. Rundkjøringa anlegges som avkjørsel fra Hangerslettvegen og fortau anlegges gjennomgående langs Hangerslettvegen. Det må etableres ny kantsteinstopp i vestgående kjørefelt for busser som skal i retning Hangersletta. De andre bussene bruker eksisterende kantsteinstopp i østgående kjørefelt. Det må etableres leskur ved de nye bussholdeplassene.

Ombygging av bussholdeplassen og ny kantsteinstopp løses innenfor eiendommen nye Spongdal skole, som er regulert til offentlig formål, og i eksisterende vegareal. Det stilles rekkefølgekrav om at ny løsning for bussholdeplassen må være ferdigstilt før det kan gis tillatelse til utbygging av atkomstveg innenfor f_SV2, parkeringskjeller, blokkbebyggelse innenfor BBB1-3 eller konsentrert småhusbebyggelse innenfor BKS4.

Parkering for buss flyttes til felles parkeringsplass for skole og idrettshall ved nyskolen i tilknytning til den nye bussholdeplassen.

Mulighet for å etablere bussholdeplass for gjennomgående bussrute i Spongdalsvegen, er vist i plankart med arealformål SVG1.

Turveg

For å sikre tilgang til areal på gnr./bnr. 225/89 i nord som er avsatt til felles grøntareal i kommuneplanens arealdel, er areal mellom gnr./bnr. 225/16 og 225/21, til sammen 123 m², regulert til turveg.

Skolekapasitet og barnehagedekning

Planområdet inngår i Spongdal/Rye/Nypvang opptaksområde til barnehage. Utbygging av boliger i området er vurdert slik at det ikke utløser noe vesentlig grunnlag for å etablere ny barnehage på Spongdal. Dersom dette behovet skulle øke, er utbygging av eksisterende Spongdal barnehage vurdert å være den beste løsningen.

Byplankontoret i Trondheim kommune har vurdert «Skolekapasitet og elevtallsutvikling for Spongdal skole» i notat datert 07.07.16. Det vurderes der at det ikke er sannsynlig at det vil være tilstrekkelig kapasitet ved barnetrinnene ved Spongdal skole hvis Spongdalsvegen 828 bygges ut nå. Det er derfor gitt rekkefølgekrav om at tiltak for utbygging av boliger ikke skal godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

For å få tilfredsstillende støyforhold på uteareal, må det bygges en ca. 1,5 m høy støyvoll langs Spongdalsvegen ved felles uteareal og ca. 1,5 m høye støyskjermer ved private uteareal for boligene nærmest Spongdalsvegen. Det er også behov for å skjerme bolig nærmest nedkjørselen

til parkeringskjelleren. Dette løses med en 1,5 m høy og tett vegg /mur ved nedkjøringsrampen.

Universell utforming

Planområdet er relativt flatt og det ligger godt til rette for universell utforming av gangforbindelser og uteoppholdsarealer. Alle boenheter i bygg med heis skal være tilgjengelig for personer med funksjonsnedsettelse, jf. TEK 17 § 12-2.

Landbruksfaglige vurderinger

Bufferområder til dyrka mark er ivaretatt ved at byggegrense for boligbebyggelse er satt til 8 meter fra eiendomsgrensa mot dyrka mark i øst, og areal som grenser til dyrka mark er regulert til uteoppholdsareal og veg.

Vann og avløp (VA)

Det er utarbeidet og vedlagt en VA-rammeplan (Multiconsult 417540-RIVA-NOT-001) for området iht. krav som framgår av vedlegg 13 til Trondheim kommunes VA-norm.

Plan for avfallsløsning

Planforslaget viser tre områder for nedgravde containere innenfor areal regulert til kombinert formål renovasjonsanlegg/annen veggrunn – grøntområde. Det er vist to områder ved Brågeilan og ett ved Spongalsvegen. Vist med røde sirkler på illustrasjonen til høyre. Containere ved Brågeilan tømmes med oppstilling i Brågeilan. Eksisterende boliger i Brågeilan og Spongalsvegen er innenfor aktuell avstand og kan om ønskelig delta i en felles ordning.



Virkninger av planforslaget

Stedskarakter

Det er lagt vekt på å utvikle Spongdal som sted ved skape gode forbindelser til eksisterende boligstruktur, utnytte eksisterende veger og kryss, løse mye av parkeringen under bakken, bevare grønne områder som gir stedet karakter og utvikle området med identitet tilpasset eksisterende typologi i størrelse og tetthet. Valgt løsning vil fungere godt i området og gi en helhetlig og god videre utvikling av bomiljø og Spongdal som sted.

Kulturminner og kulturmiljø

Det gamle «Meieriet, Spongdal» i Brågeilan, på gnr./bnr. 225/95, er avmerket med høy antikvarisk verdi på kommunens aktsomhetskart for kulturminner og ligger utenfor planområdet. Planlagt tiltak vurderes ikke å medføre negative konsekvenser for bygningene på denne eiendommen.

Skolebygninger på tomte er ikke med på kommunens aktsomhetskart for verneverdige bygninger, men antikvariske myndigheter har bedt om at disse blir fotodokumentert før de rives. Dette er ivaretatt med rekkefølgekrav i bestemmelser.

Naturmangfoldsloven (NML)

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i NML §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet eller befolkningens mulighet til å utøve friluftsliv. Området er allerede bebygd, de viktigste grønne områdene tas vare på, og endret utforming og bruk vurderes ikke å ville gi vesentlig større negative virkninger for de rødlistede fugleartene som er registrert i planområdet; stær, fiskemåke og storspove. Utbyggingen vurderes heller ikke å gi

negative virkninger for skogsområdet nord og øst for planområdet.

Tiltakets samlede ulemper i forhold til miljø vurderes til å være mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å legge til rette for sentrumsnære boliger på Spongdal.

Skolekapasitet og barnehagedekning

Byplankontoret i Trondheim kommune har vurdert «Skolekapasitet og elevtallsutvikling for Spongdal skole» i notat datert 07.07.16, og dette er vedlagt planbeskrivelsen.

Notatet konkluderer med at ungdomstrinnet på nye Spongdal skole antas å ha kapasitet til forslått utbygging med 60 nye boliger, mens det på barnetrinnet ikke vurderes som sannsynlig at det vil være tilstrekkelig kapasitet dersom foreslått utbygging gjennomføres nå i ett trinn. Det foreligger i dag ingen planer om utvidelse av skolen.

Barnehagedekning:

Planområdet ligger i Spongdal skolekrets, som igjen inngår i Spongdal/Rye/Nypvang opptaksområde til barnehage. I dette opptaksområdet finnes det eksisterende barnehager på Nypvang, Ringvål, Spongdal og Rye. Barnehagen på Spongdal har to barnegrupper. Totalt i dette opptaksområdet bodde det 331 barn i aldersgruppen 1-5 år ved utgangen av 2015. Tilbudet av barnehageplasser i samme området var på 275. Den lokale barnehagedekningen var dermed på 83 prosent, som er lavere enn gjennomsnitt for kommunen på 94 prosent. De som ikke har barnehageplass lokalt i dette opptaksområdet, benytter barnehager inn mot sentrum, enten via Heimdal i sør eller via Trolla/Ila i nord.

Det forventes en vekst på 43 barn i dette opptaksområdet fram mot 2025. Dette fordeles på Spongdal (17 barn), Rye (18 barn) og Nypvang (8 barn). Utvikling av boliger innenfor planområdet inngår hittil ikke i boligfeltbasen, og dermed ikke i befolkningsprognosen. Et boligertall på 60 boliger vil i gjennomsnitt utløse et barnehagebehov på 8 plasser. Dette, sammen med en allerede forventet vekst på 17 barn på Spongdal fram til 2025, utløser fortsatt ikke noe vesentlig grunnlag for etablering av en ny barnehage på Spongdal. Dersom dette behovet skulle øke, er det fra før vurdert at en utbygging av eksisterende Spongdal barnehage er den beste løsningen.

Tilgang på felles grøntarealer/folkehelse

Planen sikrer tilgang til areal som er avsatt til felles grøntareal i kommuneplanens arealdel ved at det er foreslått en turveg, GT1, fra atkomstveg f_SV4 nord i planområdet. Internt i planområdet er terrenget tilnærma flatt og det ligger godt til rette for universell utforming av gangforbindelser og uteoppholdsarealer.

Sol og skyggestudier

Sol/skyggestudier viser at uteområder vil oppfylle krav til solforhold. Ca.2,1 daa arealene som inngår i uteromsregnskapet vil ha sol ved vårjevndøgn kl 15.00 og ca. 2,6 daa av arealene vil ha sol den 23. juni kl 18. Det er krav om at det ved 60 boenheter skal være 3 daa uteareal og at minst 50 % av utarealene skal ha sol på disse tidspunktene. Planen oppfyller dermed krav om sol på uteoppholdsarealer.

Kjernetidspunkt:

21. mars kl 15



23. juni kl 18

Supplerende tidspunkt i boligplaner:

21. mars kl 12



21. mars kl 18



22. april kl 12



22. april kl 15



22. april kl 18

Gang- og sykkeltrasé gjennom boligområdet

Planforslaget ivaretar gjennomgående, felles gang- og sykkelforbindelse gjennom boligområdet, fra gang- og sykkelvegen og undergangen nord for planområdet til fotgjengerovergangen ved krysset mellom Spongdalsvegen og Brågeilan. Det vil være tillatt med kjøring til eiendommene for varelevering og utrykningskjøretøy på areal som reguleres til gatetun, men det tillates ikke gjennomkjøring fra SV1 til f_SV4.

Trafikkforhold og siktlinjer

Planforslaget viser atkomst til ca. 56 boliger fra Brågeilan og atkomst til ca. 4 boliger fra Spongdalsvegen. Det er utført trafikkanalyse med turproduksjonsberegninger og vurdering av løsninger. Beregning av turproduksjon for kjøretøy i Brågeilan viser ÅDT på ca. 321 kjøretøy per

døgn i Brågeilan, ca. 56 turer for gående og syklende i timen med mest trafikk og ca. 60 kollektivreiser per døgn. Løsninger som er regulert i planen er dimensjonert i samsvar med håndbok N100 og siktforhold i kryss og avkjørslser er ivaretatt.

Framkommelighet/bussholdeplasser

Dagens bussholdeplass ved Spongalsvegen 828 er foreslått flyttet til eksisterende anlegg for busser ved nye Spongdal skole, og dette medfører at snuplass/rundkjøring for buss må erstattes utenfor planområdet. I planforslaget er det foreslått å etablere kantsteinstopp for vestgående busser i Hangerslettvegen og i tillegg etablere leskur ved bussholdeplassene på begge sider av Hangerslettvegen. Anlegget kan fungere godt og vil ivareta behovene til både skole- og rutebusser.

For gjennomgående bussrute langs Spongalsvegen, FV 707, er det er lagt inn areal til framtidig busslomme i SVG1 på plankartet.

Dagens parkeringsplass for buss i gjeldende plan innenfor planområdet fjernes. Erstatningsareal for denne funksjonen er flyttet til parkeringsplassen for nye Spongdal skole og idrettshall.

Landbruk og jordressurser

Planforslaget vurderes ikke å medføre negative konsekvenser for jordressurser eller landbruk. Buffersone mot dyrka mark er ivaretatt ved at det er regulert uteoppholdsareal eller veg ut mot dyrka mak og at byggegrense er satt 8 meter fra eiendomsgrense.

Klima og ytre miljø

Trondheim kommune inngikk 12.2.16 bymiljøavtale med staten og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. Planområdet ligger i Spongdal sentrum der det er gode forbindelser for å gå og sykle til tjenester i nærmiljøet som dagligvarebutikk, helse og omsorgstjenester, bussholdeplass, fritidstilbud og rekreasjonsområder. De fleste har behov for å komme seg på arbeid utenfor nærområdet, og stor avstand til sentrumsfunksjoner i Midtbyen og på Heimdal gjør at behovet for transport øker etter utbygging av 60 nye boliger. For å oppfylle intensjoner i bymiljøavtalen, er det viktig at det legges godt til rette for å kjøre kollektivt, slik at en unngår økt personbiltrafikk. Dette er ivaretatt i planforslaget, ved at det stilles rekkefølgekrav til ny bussløsning i bestemmelser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Risiko- og sårbarhetsanalyse har med analyser av grunnforhold, trafiksikkerhet, skoleveg, støy og støv og annen luftforurensing, framtidige klimaforandringer og anleggstrafikk. ROS-analysen er vedlagt planen. Oppsummert så er konklusjonene at planområdet kan bygges ut som vist i planforslaget.

Grunnforhold

Planområdet ligger innenfor kvikkleiresone 429 «Spongdal» som er klassifisert i middels faregradklasse. Kommunalteknikk - Geoteknisk avdeling, Trondheim kommune, har utført grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger. Multiconsult har i henhold til NVE veileder 7-2014 utført uavhengig kvalitetssikring av stabilitetsvurderingen. Følgende rapporter er relevante og bør tas hensyn til i videre arbeid:

- R1643-1-datarapport
- R1643-4 Supplerende grunnundersøkelser
- R1643-5 Supplerende grunnundersøkelser
- R1643-2-rev.03 Beregningsgrunnlag (godkjent uavhengig KS)

- 1643-3-rev.02 Stabilitetsberegninger (godkjent uavhengig KS)

Beregningene viser at det må utføres stabiliserende tiltak i bekkedalen for at planområdet skal være bebyggbart. Det kan være å nedplanere på skråningstoppen ned mot bekkedalen eller motfylling kombinert med erosjonssikring. Begge tiltakene gir den nødvendige forbedring av stabilitet slik at sikkerhetsfaktoren oppfyller kravene i kvikkleireveilederen. Motfylling kombinert med bekkesikring ansees for øvrig som et bedre tiltak enn nedplanering da erosjon er et reelt fenomen som kan true områdestabiliteten. Stabiliserende tiltak må detaljeres og utføres før utbygging av tomta.

Planområdet ansees som bebyggbart, men det kreves geoteknisk prosjektering for byggefasen og vurdering av stabilitetsforholdene under utførelse og for ferdig utbygd område.

Trafikksikkerhet, skoleveg

Kryssløsninger som er regulert i planen er dimensjonert i samsvar med håndbok N100 og siktforhold er ivaretatt med frisktsoner i reguleringsplankartet.

Planen legger opp til uteoppholdsarealer langs Spongdalsvegen. Nødvendig støyskjerm langs vegen vil også redusere risiko for at barn løper ut i vegen og ivareta trafikksikkerheten.

Området som planlegges for boligbygging har tidligere vært skole og det er derfor tilrettelagt for sikker ferdsel for myke trafikanter til og fra planområdet. Trygg skoleveg er vurdert i notat Trafikkanalyse, MC 417540-PLAN-007. I følge skolevegrapporten er det ikke registrert utrygge krysningspunkt eller strekninger i nær tilknytning til planområdet. Med bakgrunn i sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveg fra Vegdirektoratet, vurderes hensyn til trygg skoleveg å være ivaretatt.

Støv og annen luftforurensning

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 anbefaler grenseverdier for luftforurensning ved etablering av luftfølsom bebyggelse, herunder boliger. Retningslinja sier at alle reguleringsplaner i områder med antatt luftforurensning over anbefalt grenseverdi skal omtale status og konsekvenser knyttet til luftforurensning. Planområdet ligger ved FV. 707 og vegtrafikk vurderes å være den største kilden til lokal luftforurensning i området. Høyeste ÅDT er ca. 3000 som er en relativt lav trafikkmengde. Landskapet er åpent, med god luftgjennomstrømming og svevestøvet spres over et stort område. Luftforurensning er ikke et kjent problem i området.

Støy

Fremtidige boliger i området vil være utsatt for trafikkstøy fra Spongdalsvegen og fra rampe til parkeringskjeller. Støy er beregnet og vurdert i Multiconsult rapport 417540-RIA-RAP-001. For å unngå gul sone på privat- samt felles uteareal anbefales det å bygge 1,5 m høy støyskjerm eller voll mot Spongdalsvegen. For å skjerme boligen nærmest nedkjørsel til parkeringskjeller anbefales det å bygge 1,5 m høy støyskjerm. Denne kan løses som en del av konstruksjonen for rampe til parkeringskjelleren. Det er gitt rekkefølgebestemmelse om at de skal være bygd før det kan gis brukstillatelse i de berørte boligområdene.

Framtidige klimaforandringer

Klimaendringer vil sannsynligvis gi mer ekstremvær, høyere havnivå, mer nedbør og vind, og større fare for flom og skred. Planområdet ligger ikke ved sjøen og er ikke utsatt for havnivåstigning eller stormflo. Om er forholdsvis flatt. Det er ingen bekker eller elver innenfor området. I bekkedalen

nord for planområdet er det anbefalt å gjøre erosjonssikringstiltak. Styrregn som forårsaker oversvømmelser, kan være et problem.

Anleggsarbeid og -trafikk

Arbeider ved riving av eksisterende bebyggelse og etablering av ny bebyggelse kan medføre støv og støypplager for naboer. Erfaringsmessig er det massetransport som bidrar til mest støvforurensning fra bygge- og anleggsvirksomhet.

Det er krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting og at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2012, skal legges til grunn for miljøforhold i anleggsfasen.

Planlagt gjennomføring

Trondheim kommune planlegger å selge området etter at reguleringsplanen er vedtatt. Utbygging av boliger i området vil være avhengig av skolekapasitet. En utbygging av området vil sannsynligvis strekke seg over en 10-års periode.

Innspill til planforslaget

Planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn i bygningsrådet den 19.9.2017. Høringsfristen var 4.11.2017, og det kom inn ett vilkår for egengodkjenning fra SVV på vegne av fylkeskommunen. Kravet gjelder at parkeringsplasser for buss må erstattes.

Innspill etter høring og offentlig ettersyn

Statens vegvesen, 31.10.2017

Spongdal er det største tettstedet på Byneset, og fungerer som sentrum for området med dagligvarebutikk, skole, barnehage, idrettshall og helse- og omsorgssenter. Området har per i dag begrenset kollektivdekning og lav egendekning på enkelte funksjoner. Det er grunn til å tro at transport til og fra området vil være bilbasert, noe som utfordrer nullvekstmålet og bymiljøavtalen Trondheim kommune har inngått med Staten.

I reguleringsplanen er eksisterende innfartsparkering tatt ut, uten at Statens vegvesen kan se at den er tatt inn et annet sted. Det er heller ikke skrevet noe i planen om at dette er diskutert med Sør-Trøndelag fylkeskommune, som har det overordnede ansvaret for innfartsparkeringene i fylket. Dette er svært uheldig med tanke på at denne reguleringen utfordrer nullvekstmålet og bymiljøavtalen.

Vilkår for egengodkjenning

Vilkårene for egengodkjenning er fremmet på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune som vegeier. Hvis vilkårene ikke tas til følge, er dette å regne som en innsigelse i saken. Sør-Trøndelag fylkeskommune avgjør hvorvidt saken også vil behandles politisk.

- Eksisterende innfartsparkering kan ikke tas ut av planen uten at det er diskutert med Sør-Trøndelag fylkeskommune, som har det overordnede ansvaret for innfartsparkeringene i fylket, og det eventuelt er funnet et erstatningsareal.

Rådmannens kommentar:

Vilkår for egengodkjenning etterkommes. Erstatningsareal for parkering for buss ("park and ride") legges til parkeringsplassen ved nye Spongdal skole og idrettshall i tilknytning til den nye

bussholdeplassen. Ny løsning er avklart med ansvarlige for skole i kommunen og med Atb.

I tilbakemelding 27.2 aksepterer fylkeskommunen den foreslåtte løsningen og anser dermed vilkår for oppfylt. Fylkeskommunen anbefaler at det legges opp til ladepunkter i tilknytning til parkeringen.

De forutsetter at flytting av busstoppen er avklart med AtB. Forslagsstiller har vært dialog med Atb i løpet av planprosessen. Utforming av rundkjøring og bussholdeplass ved nyskolen er beskrevet og kommunen har foreslått løsninger for sjåførfasiliteter.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 2.11.2017

Planforslaget synes ikke å komme i konflikt med allmenne friluftinteresser.

Så vidt de kan se fra kulturminneregisteret, er det ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området. Selv om dette registeret er noe mangelfullt, vurderer de det til å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

Ber kommunen om en nærmere dialog for å diskutere behovet og løsninger for innfartsparkering på Spongdal.

Vilkår for egengodkjenning:

Behov og løsninger for innfartsparkering må avklares, jevnfør vilkår fra Staten Vegvesen. Vi forventer en nærmere dialog rundt dette.

Rådmannens kommentar:

Vilkår for egengodkjenning etterkommes. Se kommentar til Statens vegvesen over.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 2.11.2017

Samordnet uttalelse, der faglige råd fra Statens vegvesen er tatt med:

- 1) Frisiktsoner må tegnes inn i alle avkjørsler som bestemmes plassert i henhold til plankartet, for å sikre sikt juridisk.
- 2) Område f_SAA2 er lagt slik at det blir vanskelig å få tilstrekkelig sikt i avkjørselen. Enten renovasjonsanlegg eller avkjørsel bør derfor flyttes, av hensyn til trafikksikkerheten.
- 3) Området ved f_SAA3 må ryddes opp i, for å klarere definerte skiller mellom renovasjonsanlegg, gangareal og vendehammer for renovasjonsbil.
- 4) Det bør diskuteres med Sør-Trøndelag fylkeskommune om innfartsparkering skal fjernes eller flyttes.

Rådmannens kommentar:

- 1) Frisiktsoner er tegnet inn på plankartet.
- 2) Frisiktlinjer i plankartet viser at det ikke er konflikt mellom f_SAA2 og sikt i avkjørsel.
- 3) Illustrasjonsplan viser renovasjonsanlegg, gangarealer og kjørearealer, og at siktforhold i avkjørsler er ivaretatt. Vendehammer for renovasjonsbil inngår i f_SV3.
- 4) Etter diskusjon med fylkeskommunen er det foreslått å erstatte areal til innfartsparkering på parkeringsplassen til nyskolen.

NVE, region Midt-Norge, Skred- og Vassdragsavdelinga, 3.11.2017

NVE har i utgangspunktet ingen kommentar til planforslaget og anser at de geotekniske utfordringene er tilstrekkelig ivaretatt. På generelt grunnlag ønsker NVE at de geotekniske

vurderinger og utredninger som ligger til grunn i en plansak, blir vedlagt plandokumentene når de oversendes til offentlig ettersyn. Ser gjerne at de geotekniske dokumentene blir ettersendt i denne saken.

Rådmannens kommentar:

Etterspurte dokumenter ble ettersendt i e-post den 9.2.2018.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, 2.11.2017

Minner om de generelle retningslinjene som gjelder og som skal sikre framkommelighet for brannbiler, slokkevannskapitet, minimumsavstand mellom bygningene og regler for oppbevaring av brannfarlig gasser og lading /parkering av el- og gassdrevne biler.

Viser til retningslinjer vedrørende *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning.

Minner om at underjordisk parkeringskjeller kan bli vurdert som særskilt brannobjekt ihht. brann- og eksplosjonsloven § 13.

Rådmannens kommentar:

Innspill tas til orientering.

Trønderenergi Nett AS, 5.10.2017

Har nettstasjon som forsyner både innenfor og utenfor planområdet med strøm. Denne må sannsynligvis flyttes, og de ønsker ny plassering for frittstående nettstasjon innregulert i plankartet. Krav til plassering er lagt med merknaden som vedlegg.

Rådmannens kommentar:

Krav til plassering av nettstasjon er tatt inn i bestemmelser § 7.8.

Ny nettstasjon skal planlegges og oppføres på bakkeplan samtidig med utbygging innenfor områdene BB1, BB2, BB3 eller BKS1. Plassering og løsning skal avklares med netteier. Dersom områdene ikke bygges ut samtidig, gjelder bestemmelsen når det første av disse områdene bygges ut.

Byberg arkitektkontor AS v/ sivilarkitekt Odd Håkon Byberg, 31.10.2017

Merknaden er ført for eier av den ubebygde tomten gnr/bnr 225/60 vest i byggeområde benevnt som "B" i planen. Planen samler 3 separate privateide boligtomter liggende mot Brågeilan inn i område "B" som er gitt en samlet utnyttelse 40 % BYA. Disse 3 tomtene har i dag svært ulik utnyttingsgrad, hvor:

- gnr/bnr 225/60 er ubebygd
- gnr/bnr 225/3 er bebygd med 58 % BYA
- gnr/bnr 225/61 er bebygd med 21,6 % BYA

- 1) Foreslår at det tas inn en bestemmelse for felt B i planens bestemmelser, som tydeliggjør at utnyttelsen gitt i planen skal gjelde for hver tomt separat. Uten en slik bestemmelse kan framtidig utnyttingsmuligheter for tomtene slå svært urettferdig ut.
- 2) Planprogrammet argumenterer for en BYA for området satt til % BYA = 45 %: "*Utnytting er i samsvar med dagens utnytting satt til maks. %BYA=45%*". Er enige i den vurderingen, idet en av de bestående tomtene på feltet har en eksisterende BYA = 58 %. Imidlertid viser plankartet en BYA=40 %. Dette er kanskje en feil, men må i så fall rettes opp, og den nye lavere utnyttelsen er mye av årsaken til de problemene som er beskrevet i punkt 1 over.
- 3) Bestemmelse 3.8 setter krav til samlet utomhusplan. Dette gir mening for feltutbygginger i

planen. For B1 (B) som består av 3 enkelttomter gir dette ikke mening, og kan ikke gjennomføres meningsfullt idet en byggesøknad på en av tomtene vanskelig kan kobles til tiltak for bearbeiding på annen privat tomts egne private uteareal. Det foreslås at det i bestemmelser for B1 skrives at krav til samlet utomhusplan for feltet ikke gjelder for B1 (B).

- 4) Ønsker at byggegrense mot F_SV2 for tomt gnr/bnr 225/60 legges rett bak eiendomsgrense ut mot trafikkareal F_SV2 i vest for å kunne legge balkonger nær eiendomsgrense i vest for denne tomte.
- 5) Mener at byggegrense mot Brågeilan, som er satt for å sikre areal til framtidig gang- og sykkelveg, er helt urealistisk og binder opp arealbruken i felt B. Planens byggegrense på annen mann grunn virker såpass urimelig og unødig, at en må forvente at dette blir prøvet hos Fylkesmannen dersom dette ikke endres før vedtak i saken.

Rådmannens kommentar:

- 1) Eiendommene er inkludert i ny plan for å sikre areal til framtidig gang- og sykkelveg ved å trekke byggegrense mot Brågeilan lenger inn. Resten av vilkår i gjeldende plan videreføres.
- 2) Innspill er tatt til følge, og BYA er rettet opp til % BYA=45 %.
- 3) Innspill er tatt til følge.
- 4) Byggegrense mot vest er ikke endret. Viktig å sikre siktlinjer.
- 5) I dagens samfunn er det viktig å sikre areal for gående og syklende. Byggegrense i plankartet opprettholdes.

Martin Sæterbø Brågeilan 16, 30.10.2017

Generelt positiv til planforslaget. Viktig at den nærmeste bebyggelsen ikke kommer for tett på. Slik som planen er nå ser dette relativt greit ut. Vil ikke ha bebyggelse som reduserer solforholdene (fra sør og vest), og i og med at nærmeste bebyggelsen er flyttet mot nord i forhold til tidligere forslag ser dette nå greit ut. Nærmeste bebyggelse må ikke komme lenger sør og øst enn det planen nå viser. Veien som er foreslått mellom eksisterende og ny bebyggelse, er i og for seg grei ved at den er med å skape avstand i vestlig retning. Er litt bekymret for støy fra trafikken på denne veien, og forutsetter at den trekkes litt bort fra eiendommen slik at brøytekanter og lignende ikke kommer inn på eiendom 225/9. Uttrykker at gangfelt langs Brågeilan er viktig.

Rådmannens kommentar:

Innspill er ivaretatt i planforslaget.

Michael Almlı, nabo i Brågeilan, 25.9.2017

Er bekymret for belastning med støy og støv ved utbygging av planområdet, og ønsker å vite hvilke tiltak som vil bli gjort for å skjerme nabobebyggelsen mot dette.

Ønsker ikke at anleggstrafikken skal bruke Brågeilan som atkomst til planområdet ved utbygging.

Lurer på hvilke tiltak som planlegges for å sikre Brågeilan for myke trafikanter etter at trafikken økes som en konsekvens av planlagt utbygging. Mener det vil bli nødvendig med fartshumper el.l. for å holde farten nede.

Rådmannens kommentar:

I følge trafikkfaglige utredninger, så vil ikke økt trafikkmengde utløse krav til nye tiltak i Brågeilan. For å sikre myke trafikanter ved evt. framtidig utbygging i Brågeilan, er det satt av areal utenfor byggegrense i felt B til framtidig gang- og sykkeltrase.

Avsluttende kommentar

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.