

Detaljregulering av Leirbruvegen 2

PLANBESKRIVELSE

Forslagstillers planbeskrivelse ved innsending av planforslag til kommunen

Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med PIR2 AS, tilhører alle rettigheter til dette dokument PIR2.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. PIR2 har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra PIR2.

PROSJEKT	Detaljregulering r20220019 Leirbruvegen 2
DOKUMENT	Planbeskrivelse
DATO	4.10.2024
FORSLAGSSTILLER	Marka Eiendom AS v/ Thomas Risberg Schulze
PLANKONSULENT	PIR2 AS v/ Maryann Tvenning

SAMMENDRAG

Planforslaget legger til rette for ny boligbebyggelse i 5 punkthus med ca. 45 boligenheter i variert størrelse, med tilhørende utomhusanlegg. Planen sikrer eksisterende vannledninger, flomvei fra overliggende terreng og nødvendig støyskjerming for nye boliger. Planområdet er ca. 7380 m² og ligger mellom Brandhaugen og Granåsen i Trondheim kommune. Det grenser mot marka i vest, et boligområde med atkomstvei i nord, Leirbruvegen i øst og Byåsveien/Kongsvegen i sør. Deler av planområdet har vært bensinstasjon, nå nedlagt, mens vestre del er ubebygget areal med tilfeldig vegetasjon.

Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 105/100, 105/103 og 105/124 i sin helhet, og berører i ulik grad gnr./bnr. 104/1894, 105/2, 105/104 og 105/39.

Planforslaget er utarbeidet av Bergersen arkitekter AS og supplert/revidert av PIR2 AS på vegne av forslagsstiller Marka Eiendom AS. Rådgivere innen geoteknikk, miljøgeologi, støy, luftkvalitet, VA og brann har bistått med tekniske fagnotat, og landskapsarkitekt har laget plan for uteområdene.

Trondheim kommune har vurdert at planen ikke skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning.

Området er tidligere regulert til både næring og bolig i flere reguleringsplaner. Det ligger i byggesone 3 i KPA 2022-2034. Detaljregulering av bolig i dette området er i tråd med overordnede planstrategier.

Det er gjennomført en ROS-analyse som viser risiko knyttet til dambrudd og til anleggsperioden. For alle hendelsene er sannsynligheten liten / middels. Det er gitt bestemmelser som følger opp dette slik at uønskete hendelser/ situasjoner ikke skal oppstå.

Virkningene av planen vurderes samlet sett som overveiende positive.

Planen planlegges gjennomført fra 2025, med oppstart av grunnarbeider vinter vår. Arbeidene forventes å pågå i 1,2-2 år, med første innflytting i løpet av 2026.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	5
1.1	Plankonsulent, forslagsstiller	5
1.2	Hensikten med planen.....	5
1.3	Vesentlige utfordringer i planen	5
2	Planstatus og rammebetingelser	6
2.1	Gjeldende arealplaner relevant for området	6
2.2	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.....	6
2.3	Forholdet til /avvik fra gjeldende planer	6
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	6
3.1	Berørte eiendommer	6
3.2	Beliggenhet, avgrensning, arealbruk og steds karakter	6
3.3	Landskap og lokalklima.....	7
3.4	Kulturminner og naturverdier	7
3.5	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder	7
3.6	Trafikkforhold.....	7
3.7	Barns interesser og universell tilgjengelighet	8
3.8	Sosial og teknisk infrastruktur	8
3.9	Grunnforhold	8
3.10	Støyforhold og luftkvalitet.....	8
3.11	Risiko- og sårbarhet.....	8
3.12	Næring	9
4	Beskrivelse av planforslaget	9
4.1	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	9
4.2	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming.....	9
4.3	Utbyggingsvolum, byggehøyder, utnyttning og leilighetsfordeling	10
4.4	Bomiljø/kvalitet.....	11
4.5	Tilknytning til infrastruktur	11
4.6	Trafikk løsninger og parkering	12
4.7	Tilpasning til tiliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon	13
4.8	Planlagte offentlige anlegg	13
4.9	Universell utforming.....	13
4.10	Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker.....	13
4.11	Sosial infrastruktur.....	13
4.12	Risiko og sårbarhet, planlagt situasjon.....	14
4.13	Miljøoppfølging, miljøtiltak	15
4.14	Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp	15
5	Virkninger av planforslaget	15
5.1	Landskap (nær- og fjernvirkning), terreng og solforhold.....	15
5.2	Byform, stedets karakter og viktige siktlinjer (veileder for Byform for Trondheim).....	15
5.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	16
5.4	Grunnforhold	16
5.5	Naturverdier og vannmiljø.....	16
5.6	Friluftsliv og rekreasjon.....	17
5.7	Trafikkøkning, vegforhold.....	17
5.8	Beredskap og tilgjengelighet.....	17
5.9	Barns interesser.....	17
5.10	Forurensning; støy og forurensning av vann og grunn.....	17
5.11	Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og renovasjon	18
5.12	Konsekvenser for næringsinteresser	18
5.13	Virkninger for klima og ytre miljø.....	18
5.14	Samlet vurdering av virkninger for folkehelse.....	19
5.15	Byveksttalen – nullvekstmålet i personbiltrafikken	19
5.16	Anleggsperioden.....	19
6	Planlagt gjennomføring	19
6.1	Tidsplan	19
6.2	Økonomiske konsekvenser	19
7	Planprosess og innkomne innspill	20
7.1	Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram	20

1 Bakgrunn

1.1 Plankonsulent, forslagsstiller

Komplett planforslag er innsendt og datert 4.10.2024. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens §§ 12-3 Detaljregulering PIR2 AS er fagkyndig plankonsulent på vegne av forslagsstiller Marka Eiendom AS. Rådgivere innen geoteknikk, miljøgeologi, støy, luftkvalitet, VA og brann har bistått med tekniske fagnotat, og landskapsarkitekt har laget plan for uteområdene.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny boligbebyggelse i 5 punkthus med ca. 45 boligenheter i variert størrelse, med tilhørende utomhusanlegg. Planen skal sikre eksisterende vannledninger, flomvei fra overliggende terreng og nødvendig støyskjerming for nye boliger.



Figur 1. Utklipp fra 3D-modell av planlagt bebyggelse, Varmbo AS, oktober 2024

1.3 Vesentlige utfordringer i planen

Utfordringer i dette planforslaget som det er jobben særskilt med for å finne gode løsninger er:

- hovedvannledning som går gjennom planområdet
- støy fra Byåsveien/Kongsvegen og Leirbruvegen
- forurenset grunn fra drift av bensinstasjon
- flytting av flomveg som går over området

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Gjeldende arealplaner relevant for området

Kommuneplanens arealdel;

Parallelt med planarbeidet med Leirbruvegen 2, har det pågått planprosess for ny kommuneplanens arealdel (KPA) i Trondheim kommune. Planområdet er vist som eksisterende boligbebyggelse og fremtidig grønnstruktur i KPA 2012-2024, mens hele planområdet er vist som byggesone 3 i KPA 2022-2034, vedtatt september 2024. I bestemmelsene står det bl.a. dette om byggesone 3: *Byggesone 2 og 3 skal videreutvikles som områder for boliger med innslag av næring, og nødvendig areal til tjenesteyting og idrett.*

Detaljregulering av bolig i dette området er dermed i tråd med overordnet plan.

Planområdet ligger inntil markagrensa og planavgrensninga følger denne. En liten del av planområdet helt sørvest er vist med hensynssone viltkorridor i både ny og gammel KPA.

Kommunens kart for skolekapasitet, sist oppdatert 16.8.2024, viser at både Stavset barneskole og Ugla ungdomsskole har ledig skolekapasitet.

Gjeldende reguleringsplaner;

Gjeldende reguleringsplan r20140018 Leirbruvegen 2, vedtatt 27.08.2015, viser reguleringsformål boligbebyggelse og bensinstasjon/ vegserviceanlegg, veg og turveg. Denne planen gjelder foran KPA 2012-2024, og omdisponering av framtidig grønnstruktur til byggeformål bolig ble dermed avklart i denne planen.

2.2 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Trondheim kommune har avgjort at planen ikke faller inn under regler for konsekvensutredning. Dette er bekreftet av Trondheim kommune i tilbakemelding etter oppstartsmøte datert 1.11.2021.

2.3 Forholdet til /avvik fra gjeldende planer

Planforslaget forholder seg i all hovedsak til gjeldende arealplaner i området, og har ingen vesentlige avvik fra disse, jf. at ny KPA 2022-2034 viser hele planområdet som byggesone 3. Planforslaget regulerer blågrønne formål mot vest, der KPA viser hensynssone viltkorridor.

Omdisponering av bensinstasjonstomta fra næring til boligformål, er avklart med planmyndigheten allerede ved oppstart av planarbeidet.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 105/100, 105/103 og 105/124 i sin helhet, og berører i ulik grad gnr./bnr. 104/1894, 105/2, 105/104 og 105/39.

3.2 Beliggenhet, avgrensning, arealbruk og steds karakter

Planområdet er ca. 7380 m² og ligger mellom Brandhaugen og Granåsen i Trondheim kommune. Det grenser mot marka i vest, et boligområde med atkomstvei i nord, Leirbruvegen i øst og Byåsveien/Kongsvegen i sør.

Østre del av planområdet har vært i bruk som næringsareal for bensinstasjon, mens vestre del er ubebygget areal med tilfeldig vegetasjon. På et lite areal i sørvest er det gang- og sykkelveier som kobler sammen gang- og sykkelveinettet langs Byåsveien/Kongsvegen med turvegen langs Frøsetvegen.

På tilstøtende eiendommer er det i nord, boligbebyggelse og kjøreveg, i øst og sør, kjøreveger med tilhørende gang- og sykkelvegareal, og i vest friluftareal og turveg/skiløypetrasé.

Planområdet ligger i helt i utkanten av boligbebyggelsen på Brannhaugen med markaområder kloss inntil i vest og på sørsiden av Byåsvegen. Området har utsyn sørover mot Flåtåsmarka og Litlåsen.

Eksisterende bensinstasjon som nå er nedlagt er i to betongbygg, hovedbygg og vaskehall, begge i en etasje med flatt tak. Vaskehallen har teglkledt fasade. Boligene på nordsiden av planområdet er relativt ensartede flermannsboliger i to etasjer med loft. De har alle saltak og fasadekledning i tre. På østsiden av Leirbruvegen ligger det to eneboliger bak støyvoll og støyskjerm

3.3 Landskap og lokalklima

Planområdet ligger i et større, grønt landskapsrom inntil Leirelva, som her danner et dalsøkk mellom to større markaområder. Høydedragene på hver side er skogkledd, mens i sørvest ligger Leirbrumyrn med Granåsen hoppanlegg i horisonten.

Selve planområdet stiger betydelig fra Leirelva og nordvestover opp mot Leirbruvegen. På motsatt side av Byåsveien faller terrenget ned mot Leirelva. Det er en forholdsvis bratt bergskråning mellom elveløpet og Byåsveien.

Det er generelt gode solforhold, selv om kollen mot vest tar mye av kveldssola. Planområdet er til en viss grad skjermet mot vind av høydedragene rundt, både sommer og vinter. Dominerende vindretning er fra sør-sørvest om vinteren og fra vest-nordvest om sommeren.

3.4 Kulturminner og naturverdier

Det er ikke registrert automatiskfredede kulturminner innenfor planområdet. Fylkeskommunen har vurdert risikoen for konflikt med slike som liten, og ser heller ingen fysisk lesbare kulturminner.

Den Trondhjemske postvei, gikk imidlertid i sin tid gjennom planområdet. Fylkeskommunen har oppfordret til å bevare linjeføringen fra tidligere veifar som historiefortellende spor i planarbeidet.

Den vestlige delen av planområdet har i dag varierende vegetasjon og delvis åpent terreng. Her er det registrert viltkorridor langs Leirelva, med sammenheng til Okstadbakken - Leirfoss – Strindamarka. Det er ellers ikke registrert naturverdier innenfor planområdet.

Planområdet grenser til Leirelva-vassdraget. Dette er i kommunens webkartløsning vist som naturtypekategori A- svært viktig (nasjonalt), og naturtypen viktig bekke- og vanndrag er registrert med middels verdi i Miljødirektoratets naturbase. Det er registrert rødlistede arter (sjelden sopp) i utkanten av planområdet i vest, men registreringer er gjort for over 50 år siden iht. kommunens webkart. Rett nord for planområdet er det registrert grønnfink som er kategorisert som sårbar.

3.5 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet med nedlagt bensinstasjon er lite brukt som rekreasjonsområde i seg selv, men ligger tett på marka og offentlige friområder. Mulighetene for aktivitet og rekreasjon gjennom hele året er mange, med både skiløyper og turveger/turstier rett ved. Idrettsanlegget i Granåsen med hoppbakker og et omfattende skiløypenett samt anlegget i Nilsbyen med både terrengsykkelpark og skiskytteranlegg ligger begge ca. 400 meter fra planområdet.

3.6 Trafikkforhold

Planområdet har biladkomst fra Byåsveien i sør via Leirbruvegen. Byåsvegen, FV 6650, er hovedveien gjennom bydelen med fartsgrense 60 km/t, og en trafikkmengde 15 840 ÅDT med andel tunge kjøretøy 5 % i 2023. Leirbruvegen er blindvei med fartsgrense 30 km/t, og er sperret for gjennomgangstrafikk med bil ca. 260 meter nordøst for planområdet. Trafikkmengden ble i 2021 skjønsmessig beregnet til 500 ADT. (Trafikktall er hentet fra Statens Vegvesens vegdatabase, NVDB).

Det er registrert to ulykkespunkter, som begge involverte bil, i 2003 og 2005. Krysset Leirbruvegen / Byåsvegen er lysregulert siden 2014, og det er 3 registrerte ulykker i forbindelse med kjøring i kryss fra 2016 (2 ulykker) og 2010 (1 ulykke).

Planområdet har umiddelbar nærhet til gang-/sykkelvegen langs Byåsveien, og denne er også som skoleveg til Stavset barneskole og Uгла ungdomsskole. Sykkelvegen er en del av hovedvegnettet for sykkel i Trondheim, og sikrer dermed svært god forbindelse med lokale destinasjoner, sentrum og viktige rekreasjonsområder. Gang-/sykkelvegen krysser i bru over Byåsveien ca. 260 meter nordøst for planområdet. Det er etablert fortau langs Leirbruvegen fra Byåsvegen og innover i boligområdet Brannhaugen.

Nærmeste bussholdeplass Leirbrua Gård, ligger i Byåsveien ca. 200 meter nordøst for planområdet. Holdeplassen betjenes av rute 23 til Pirbadet via Byåsen- St. Olavs hospital og Midtbyen med avganger hvert 10 minutt i toptimene, og 20 minutt store deler av dagen (jfr. AtB). Stoppet betjenes og av noen pendlerruter (rute 50, 52 og 53) og av nattbussen (rute 101).

3.7 Barns interesser og universell tilgjengelighet

Det er ikke kjent at barn bruker området. Stavset skole og Uгла ungdomsskole ligger henholdsvis ca. 1,0 og 2,2 km mot nordøst. Brandhaugen barnehage og en ballbane ligger kun 150 meter lenger inn i Leirbruvegen.

Vestre del av planområdet er flatt med god tilgjengelighet i dag, mens vestre del har en traktform mot vest, som gir helninger i flere retninger. Fra gang-/sykkelvegen helt sørvest i planområdet er høydeforskjellen 5 meter opp til det tilnærmet flate området omkring den gamle bensinstasjonen. Dagens adkomstveg ligger nesten i plan med dette området.

3.8 Sosial og teknisk infrastruktur

Planområdet ligger i Stavset barneskolekrets og Uгла ungdomsskolekrets, begge med ledig skolekapasitet pr. august 2024. De tre kommunale barnehagene som utgjør Granåsen barnehager ligger i nærheten av planområdet. Av disse er Brannhaugen barnehage den nærmeste mindre enn 200 meter unna.

Det er flere store kommunale vann- og avløpsledninger i og rundt planområdet, og det går en eksisterende flomvei gjennom området. Se *Overordnet VA-plan*. Området er utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

3.9 Grunnforhold

Planområdet ligger ikke i eller nedenfor registrert kvikkleiresone. Løsmassene på området er stort sett oppfylte masser over stedlige faste masser og berg. Berget beskrives som dårlig og karakteriseres som forvitret fløssberg, men trolig fastere berg i dybden. I vest og nord er det bart berg, og så grunt som 1,2-1,3 meter under terrengnivå.

Det er utført miljøgeologiske undersøkelser som har påvist noe forurensning av grunnen med visse typer tungmetaller, og tankanlegg etter bensinstasjon er ikke fjernet.

3.10 Støyforhold og luftkvalitet

Trondheim kommunes støysonekart viser at hele planområdet ligger innenfor gul og rød sone for støy fra veitrafikk, og at det nærmest Byåsveien er en stripe på inntil 7 meter som ligger i lilla sone.

Det er gjort en beregning av luftkvalitet som viser at denne er tilfredsstillende iht. retningslinje T-1520.

3.11 Risiko- og sårbarhet

I samarbeid med Byplankontoret ved oppstart av planarbeidet er det vurdert at aktuelle tema for risiko og sårbarhetsanalyse for dette planområdet kan være:

- Fare for brudd på hovedvannledning
- Oppsamling av overvann.
- Forurenset grunn og fare for avrenning
- Dambruddssone
- Støy fra vei
- Støy/ støv i anleggsprosessen
- Nærhet til vann- og avløpsledninger

Tema som er relevant å vurdere ift. å være sårbar for påvirkning er naturmiljø (dyr, fugler) og kulturminnet; den gamle postvegen.

3.12 Næring

Den østlige delen av planområdet har vært bensinstasjon. Denne virksomheten ble nedlagt i 2020.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planforslaget regulerer boligbebyggelse med tilhørende parkeringskjeller, uteoppholdsareal, renovasjonsanlegg og tilstøtende kjøreveg. Eksisterende tidligere bensinstasjon som skal rives blir regulert delvis som boligbebyggelse og delvis som uteoppholdsareal. Atkomstvegen Leirbruvegen reguleres for å sikre tilbakeføring og utbedring med tilstøtende fortau og p-plasser.

Planforslaget regulerer også turdrag og turveger samt et lite areal for landbruks, natur- og friluftsmål samt overvannstiltak. Noe areal reguleres som annen veggrunn grøntareal.

Det legges bestemmelsesområder på deler av arealene for å sikre etablering av støyvoll og avgrense tillatt område for oppføring av parkeringsanlegg under bakken. Det reguleres hensynssone for frisikt ved krysset der atkomstvegen møter hovedtraséen av Leirbruvegen, og hensynssone for infrastruktur der det ligger en større kommunal vannledning.



Figur 2. Illustrasjonsplan, PIR2 oktober 2024

4.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming

Det planlegges 5 punkthus oppå parkeringskjeller, trukket tilbake fra et større felles uteoppholdsareal mot sør. Plassering planlegges slik at bebyggelsen bak får sikt mellom byggene. Nedkjøring til p-kjeller og renovasjonsanlegg er plassert nordøst på tomten, og nært avkjørsel fra Leirbruvegen. Det etableres støyskjerm / støyvoll langs planområdet mot Leirbruvegen og Byåsvegen i øst og sør.



Figur 3. Modellperspektiv av planlagt bebyggelse sett fra Byåsvegen, fra øst. Varmbo AS, oktober 2024

Langs eksisterende atkomstveg bygges det nytt fortau og gjesteparkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne, varelevering og tjeneste-/servicekjøretøy. I vest reguleres det turdrag med tursti langs plangrensa, og trasé for flomveg i overgangen mellom turdrag og boligbebyggelse. Eksisterende gang- og sykkelveg i sørvest endrer status fra veg til turveg.

Punkthusene kan få både saltak og flate tak, og skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet. Alle fasader skal ha trekledning, og det må redegjøres for valg av takmateriale. Det er stilt krav om integrasjon av alle bygningsmessige elementer som balkonger og rekkverk i en helhetlig utforming.

4.3 Utbyggingsvolum, byggehøyder, utnyttning og leilighetsfordeling

De nye husene kan bygges i 3 etasjer fra bakkenivå. På plankartet er det satt en maks kotehøyde for mønehøyden. Bestemmelsene angir at gesimshøyder skal ligge minimum 2 meter lavere enn kotehøyde for møne som er angitt på plankartet. Dette gjelder både for gesims ved flate tak, skråtak eller pulttak. I bygget lengst sør tillates det boliger i sokkeletasje.

Grad av utnyttning, antall boliger, leilighetsfordeling;

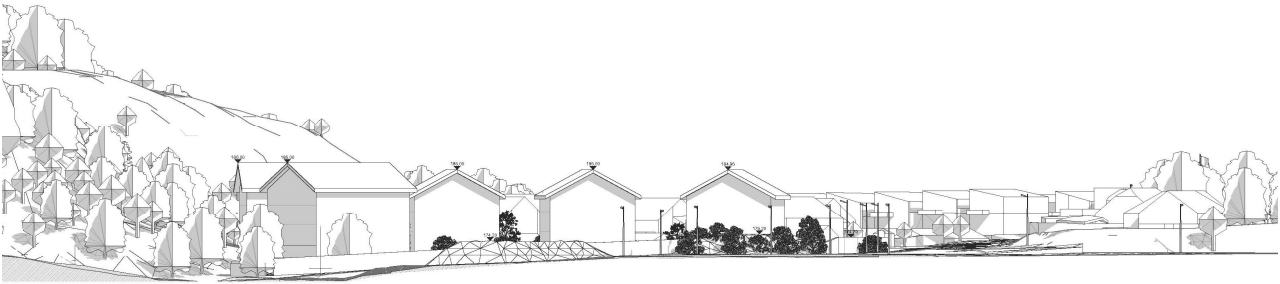
Planområdet er 7.374 m². Planforslaget åpner for inntil 3.200 m² BRA med ca. 44 leiligheter i varierende størrelse. Snittstørrelsen i det illustrerte prosjektet er ca. 65 m² pr enhet.

Innenfor planområdets byggeområde for blokkbebyggelse skal det etableres minimum 30 boenheter og maksimalt 62 boenheter som tilsvarer minimum 4 boliger /daa, maksimalt 8,4 boliger /daa.

Minimum 30 boenheter er fordelt ut fra 2 boligenheter pr etasje og maksimum 62 boenheter ut fra 4 boligenheter pr etasje (pluss 2 i sokkel).

Arealer under terreng, uteboder og ramper til parkeringskjeller regnes ikke med i beregningsgrunnlaget for tillatt grad av utnyttning.

Planforslaget setter ingen absolutte krav til antall boliger, men krever at minst 30 % av leilighetene skal være større enn 70 m², og at minst halvparten av boligene som er under 50 m² skal ha være tilgjengelig boenhet jf. teknisk forskrift (TEK §12-2). Minste tillatte leilighetsstørrelse er 35 m². Per i dag planlegges det ca. 19 leiligheter større enn 70 m².

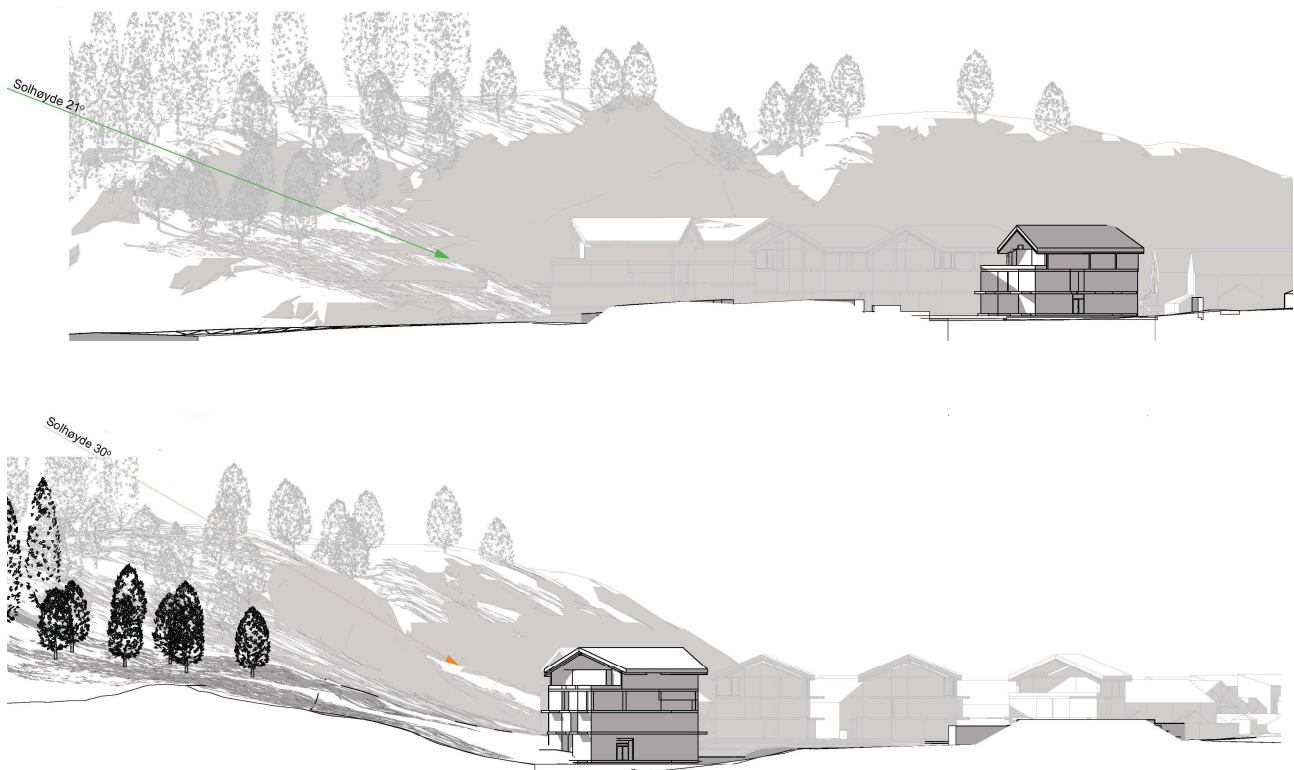


Figur 4. Utsnitt fra 3D-modell viser ny bebyggelse i planområdet, sett fra Byåsvegen, fra sør

4.4 Bomiljø/kvalitet

Alle boligene planlegges med heis og får hovedinnganger fra bakkeplanet, og i tillegg gjennom felles parkeringskjeller. Areal regulert som uteoppholdsareal (felt f_UTE) er felles uteareal for beboerne og skal utvikles i sammenheng med, og være del av felles gårdsrom. Utforming med gangveger og møteplasser skal gjøre uterommet til et trygt oppholdssted for beboere i alle aldre, med både planlagte og tilfeldige møter mellom beboere og besøkende. Med parkering i kjeller får dette boligområdet et universelt utformet og bilfritt adkomst- og uteoppholdsareal. I kjeller legges det også til rette for etablering av felles funksjoner som treningsrom og smørerom for ski.

Alle leilighetene skal ha dagslys fra minst to sider og en privat uteplass, enten på bakkeplan eller som balkong. Planen sikrer at alle leilighetene har tilgang til en stille side med lydnivå under 55 dBA og til oppholdsareal som oppfyller gjeldende støykrav.



Figur 5. Landskapssnitt fra 3D-modell viser ny bebyggelse og nytt terreng sentralt og vest i planområdet, og solforhold ved vårjevndøgn 21.3. øverst, og ved St. Hans 23.6. nederst.

4.5 Tilknytning til infrastruktur

Ny bebyggelse kobles til offentlig nett for vann, avløp, elektrisitet og tele/data.

Slukkevann;

Behov for slukkevann og brannhydrant er redegjort for i VA-notat som følger planforslaget.

Tilknytning til fjernvarme;

Planområdet er utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og skal derfor ikke tilknyttes fjernvarmenettet.

Renovasjon;

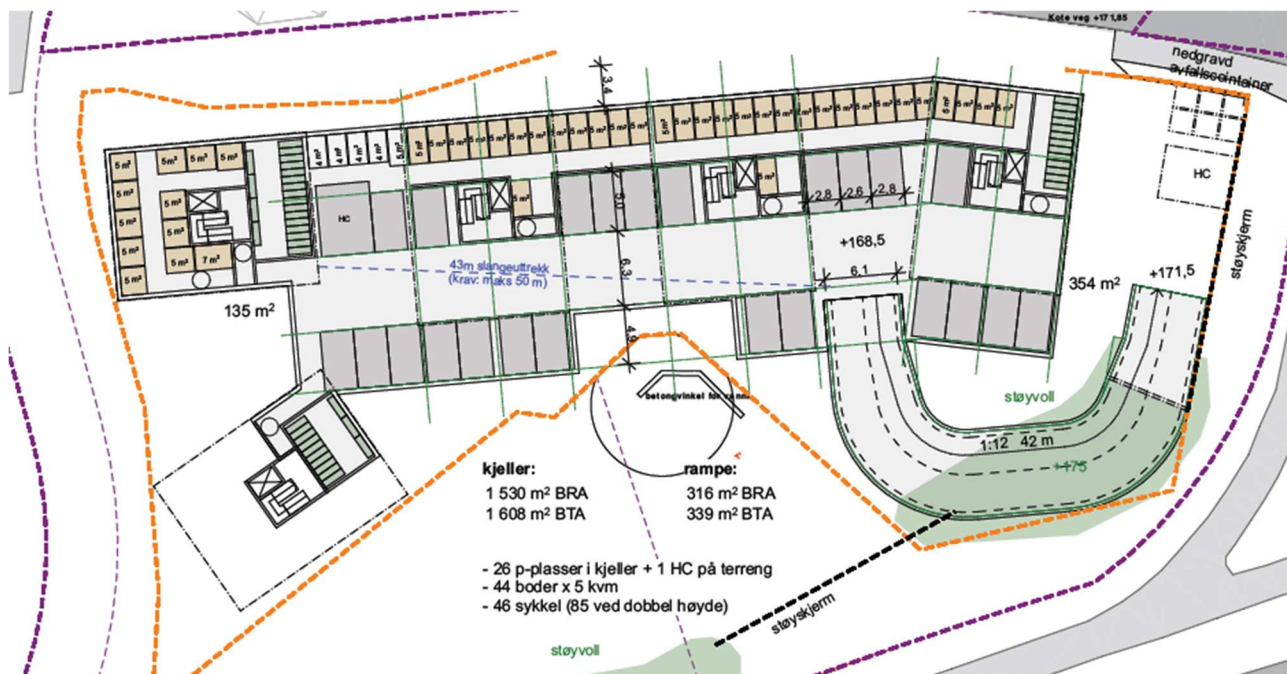
For søppelhåndtering etableres det 6 nedgravde avfallskonteinere, ved innkjøring til parkeringskjeller, på utsiden av kjellerarealet. Renovasjon er sikret med eget formål på plankartet. Plasseringen gir god tilgang for renovasjonsbil fra Leirbruvegen. Areal for nedkast ligger mindre enn 100 meter fra innganger til alle boligene (preakseptert avstand i TEK 17 §12-2) og det er stilt krav om universelt utformet gangforbindelse til alle inngangssoner.

4.6 Trafikkløsninger og parkering

Hovedadkomst til parkeringskjeller for bil og sykkel planlegges fra felles atkomstveg Leirbruvegen. Det bygges nytt fortau langs denne vegen som ny hovedadkomst for gående. Interne gangveger vil lede til alle hovedinnganger. Det er ikke tillatt med biler inne i planområdet med unntak av utrykningskjøretøy. Varelevering og nødvendige tilbringertjenester skal skje fra gjesteparkeringsplassene langs adkomstvegen.

Parkering

All parkering skal skje i felles parkeringskjeller med atkomst fra Leirbruvegen og nedkjøringsrampe plassert innenfor boligformålet. Unntaket er tre plasser for gjesteparkering og tilbringertjenester rett nord for bebyggelsen. Det tillates maksimum 0,6 parkeringsplasser for bil, som med ca. 45 boenheter gir 27 parkeringsplasser. Det skal etableres minst 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet, der minst halvparten av plassene skal være innendørs eller under tak, og minst 5 % skal være tilpasset transportsykler eller sykler med sykkelvogner.



Figur 6. Planlagt parkeringskjeller med bil- og sykkelparkering og boder. Gul stiplet linje viser grense mot infrastruktur under bakken.

Kollektivtransport

Det etableres nytt fortau som kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveger langs Leirbruvegen og videre i Byåsveien. Disse leder til bussholdeplassen Leirbrua gård ca. 260 meter fra planområdet.

4.7 Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon.

Planen tilpasser seg gjeldende tilliggende reguleringsplan for Lian og Kystadmarka på følgende måte: Gang-/sykkelveger i Frøsetvegen og ned mot kulverten under Byåsveien omreguleres til offentlige turveger og arealet sør for turvegene videreføres som friluftsmål. Langs vestsida, inn mot friluftsmålet, etableres offentlig turdrag der stedegen vegetasjon opprettholdes som buffersone mellom boliger og viltkorridor.

4.8 Planlagte offentlige anlegg.

Turdraget med turstien, begge turvegene samt annen veggrunn mellom turvegene planlegges som offentlige anlegg.

4.9 Universell utforming

Nye boliger, uterom og renovasjonsanlegg utformes iht. gjeldende regelverk for universell utforming og tilgjengelig boenhet. Boliger, takterrasser og parkering er universelt tilgjengelig med heis, og uterommet har trinnfri adkomst fra alle hovedinnganger. Illustrasjonsplanen viser hvordan tilgjengelighet og universell utforming er ivarett.

4.10 Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker

Uteoppholdsareal for nye boliger ligger i sentralt bilfritt gårdstun med gode solforhold. Arealregnskapet viser at prosjektet tilfredsstiller uteromskrav med 50 m² pr. 100 m² BRA bolig med god margin. Det forutsettes at gangforbindelser utformes i sammenheng med og som del av felles uteoppholdsareal.

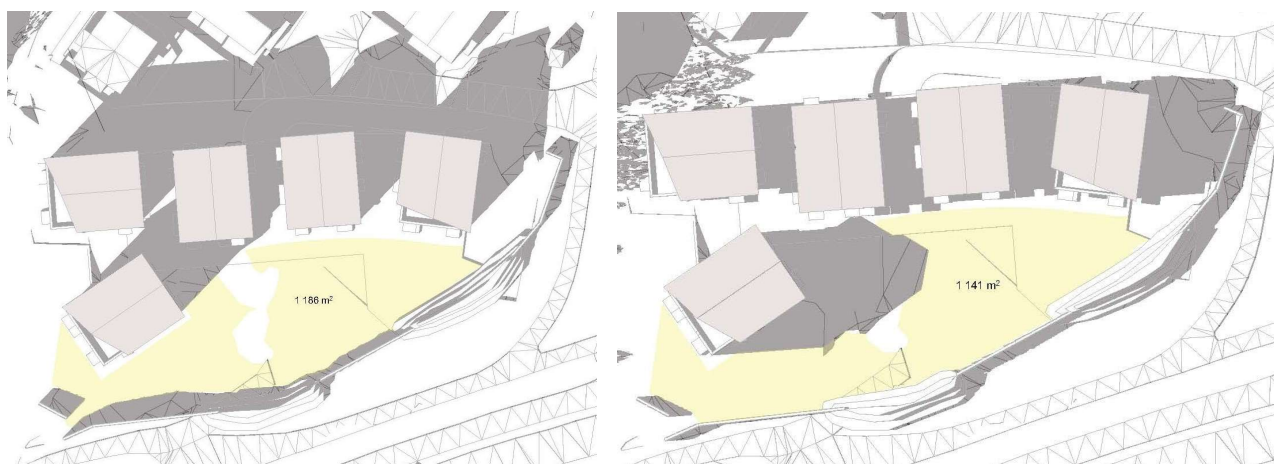
Det tillates å bygge inntil 3.100 m² BRA, og beregnet krav til uterom blir da 1.550 m².

Felles uteareal for planområdet;

Illustrasjonsplanen som følger planforslaget, viser 2.381 m² opparbeidet støyfritt felles uteoppholdsareal på terreng, og uteromskravet kan oppfylles i støyfritt felles uteareal på terreng.

Halvparten av arealet i beregnet krav til uterom 775 m² skal ha sol på nøkkeltidspunktene 21. mars kl. 15 og 23. juni kl. 18. I planforslaget har mer enn halvparten av felles uteareal, 1050 m², sol på nøkkeltidspunktene. I dette arealet er 675 m² planlagt som ett større sammenhengende uteoppholdsareal. Arealet blir et gårdstun, svært godt egnet som møteplass, lekeplass og ball-løkke med vegetasjon og gangforbindelser.

Det er sikret i bestemmelser at lekearealer skal plasseres der det er gode solforhold.



Figur 7. Sol- og skyggediagram som viser sol på uterom ved vårjevndøgn 21.3. til venstre og St. Hans 23.6. til høyre.

4.11 Sosial infrastruktur.

Planforslaget stiller krav til at tilstrekkelig skolekapasitet skal dokumenteres ved søknad om rammetillatelse for boligbebyggelsen.

4.12 Risiko og sårbarhet, planlagt situasjon

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Leirbruvegen 2 i Trondheim kommune. Analysen baserer seg på kjent og tilgjengelig kunnskap og nye utredninger av tema som grunnforhold, forurenset grunn, vann og avløp, støy og luftkvalitet.

I ROS-analysen er mulige uønskede hendelser ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger **for** og virkninger **av** planforslaget.

Sjekkliste er gjennomgått i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Vurderingen er gjort for å finne mulige risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til formålet. Videre om det er behov for endringer i slike forhold som kan komme av planlagt utbygging.

Oppsummerende tabell fra ROS-analysen:

Konsekvenstype Sannsynlighet	1 Små konsekvenser	2 Middels konsekvenser	3 Store konsekvenser
A Høy sannsynlighet			
B Middels sannsynlighet	2b-urban flom	9b-trafikk i anleggsperioden, 9c- forurenset grunn/utslipp i anl.perioden	
C Lav sannsynlighet	1a-lokalklima, 1b- styrtregn, 2a-flom, 3b- forurenset grunn, 4a- naturmiljø, 5a- kulturminner, 6a-kraft- tele, 6c-vann-avløpsnett, 8a-støy, 8b-støy, 8c- forurenset grunn, 9a- støv/støy i anleggsperioden	3a-områdestabilitet, 6b- vannforsyning/ slukkevann, 6c-utrykningskjøretøy, 7a- bilulykke, 7b-fotgjenger-/ syklistulykke	2c-dambrudd, 9d-skade på hovedvannledning

Grønt er utenfor risiko-området, gult krever tiltak og rødt krever tiltak iverksatt.

ROS-analysen viser at flertallet av hendelsene havner i grønn kategori. Fire hendelser havner i gul kategori, hvorav tre av disse er knyttet til anleggsperioden. Det er ingen hendelser som faller inn under rød kategori. Flere av hendelsene innebærer fare, men det er lite eller mindre sannsynlig at hendelsene skal inntreffe.

Gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak er det mulig å redusere risiko for uønskede hendelser, og redusere omfanget av eventuelle ulykker. For anleggsperioden, som faller inn under gul kategori, er mulige avbøtende tiltak vurdert, og sikret i planbestemmelser.

Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres.

Ved gjennomføring av påkrevde tiltak og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. I anleggsfasen skal byggherre og entreprenør til enhver tid følge gjeldende regelverk for å unngå uhell.

4.13 Miljøoppfølging, miljøtiltak

Støyberegninger viser at planlagte boliger ligger delvis innenfor gul og rød støysone, og at fasadene mot Byåsveien er mest støyutsatt. Planen sikrer nødvendige støyskjermingstiltak i form av støyvoller og støyskjermer. Planbestemmelsene sikrer at leiligheter innenfor gul sone skal være gjennomgående og ha stille side, og at alt areal som skal regnes med i krav til uteoppholdsareal har tilfredsstillende støyforhold. I planbestemmelsene er det gitt vilkår for boliger som kan bli liggende i gul støysone. Det er også stilt krav om at tilfredsstillende støy for boligene skal dokumenteres.

Bestemmelser sikrer at anleggsarbeidet skal skje iht. gjeldende regelverk, og at det skal lages en plan for anleggsperioden, som også skal gjøres kjent for berørte beboere i nabolaget rundt anleggsområdet/byggeplassen.

Det er behov for masseutskiftning/-forflytning. Masser må dokumenteres å være rene før de kan fraktes ut av området. Om massene ikke kan dokumenteres å være rene, må forurensningsgrad påvises og massene håndteres etter forurensningsforskrift.

4.14 Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Plankartet sikrer at det settes av ca. 50 % av planområdet, totalt ca. 3,7 dekar til grønt areal med variert vegetasjon, og overvannstiltak som også kan få stedegen vegetasjon. Bestemmelsene anbefaler at det velges planter som bidrar til karbonrik vegetasjon som gir god karbonlagring, så som flerårige planter og trær, og at det velges arter med ulik veksthøyde som gir flere sjikt i vegetasjonen.

Planen legger til rette for noe innendørs fellesareal i kjeller for stell og vedlikehold av sykler og annet fritidsutstyr, og det etableres innendørs sykkelparkering som kan motivere for å erstatte bil med sykkel.

Det skal benyttes trematerialer i alle fasader.

Mest mulig av bygningselementene etter riving av eksisterende bensinstasjon vil bli gjenvunnet.

5 Virkninger av planforslaget

5.1 Landskap (nær- og fjernvirkning), terreng og solforhold

Deler av planområdet er allerede bebyggt, og ny bebyggelse erstatter denne. Ny bebyggelse har en annen karakter og tetthet enn dagens, men harmonerer med eksisterende bebyggelse omkring.

Ut fra en helhetlig vurdering vil endringen ikke gi særskilte virkninger for landskapsopplevelsen.

På grunn av støy fra Byåsvegen, er det krav om å etablere støyskjerm. Denne vil også bli en visuell skjerm som vil oppleves annerledes enn åpenheten rundt dagens bensinstasjonsbebyggelse. Endringen vurderes å være av liten betydning, i og med at området også i dag har bebyggelse. Støyskjermen er delt opp i flere element med vegetasjon imellom, og det er stilt krav til bruk av tremateriale i støyskjermen.

Planen sikrer en skånsom terrengtilpasning i det skrå terrenget mot vest, og det planlegges gode overgangssoner til grønnstrukturen inn mot markagrensa.

Nye punkthus er høyere og har større utstrekning enn dagens bebyggelse. I vinterhalvåret vil ny bebyggelse på deler av dagen kaste skygge bort på eksisterende hus på nordsiden av planområdet. Fra april/mai vil sola gå over de nye punkthusene, og det blir ingen endring i solforhold for boligene i nord. Se *Sol- og skyggestudier*.

Totalt sett vurderes det at planforslaget ikke vil ha vesentlig negativ innvirkning på landskap og topografi.

5.2 Byform, stedets karakter og viktige siktlinjer (veileder for Byform for Trondheim)

Planforslaget sluttfører eksisterende bebyggelsesmønster med boliger mot grensen til marka og mot Byåsvegen. Det planlegges en noe høyere bebyggelse enn eksisterende, for å tilpasse utnyttelsen til politiske

føringer om fortetting. Plassering av punkthusene og mellomrommene planlegges for å ivareta sikt og utsyn mot sør for eksisterende bebyggelse på nordsiden, og er tilpasset typologien på bebyggelsen omkring. Det er også stilt krav til bruk av tremateriale i fasadene.

Totalt sett vurderes det at boligene føyer seg godt inn i omkringliggende situasjon, og at stedets karakter er ivaretatt gjennom planforslaget.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

Den Trondhjemske postveg har hatt trasé gjennom planområdet, og traséen var i bruk fram til 1868. Etter det har vegtraséen i området blitt endret flere ganger, blant annet gjennom reguleringsplan vedtatt i 1992 som legger om veien. Dagens vegtrasé og bensinstasjon ble bygget på tvers av den gamle postvegen, og den har derfor ikke vært synlig de siste 30 år.

Krav til tomteutnyttelse og støyskjerming har vært førende for plassering av bebyggelsen, og det er ikke funnet rom for å reetablere traséen for den gamle postvegen. Det er imidlertid mulig å hente inspirasjon fra den Trondhjemske postveg ved opparbeidelse av gårdstunet, ev. også med informasjon om historien.



Figur 8. Utklipp av reguleringsplan fra 1992 til venstre, der den historiske traséen reguleres bort med ny veg og byggegrenser. Til høyre er flyfoto fra dagens situasjon, med bygg for bensinstasjon.

5.4 Grunnforhold

Geotekniske vurderinger tilsier at planforslaget ikke utfordrer områdestabilitet. Lokal stabilitet må tas hensyn til ved utførelse av byggegrøp og fundamentering. Krav til prosjektering og utførelse i tråd med geoteknisk notat er sikret i bestemmelsene til planen.

5.5 Naturverdier og vannmiljø

Planforslaget berører i liten grad områder med naturverdier, i og med at store deler av planområdet allerede er bebygd og har asfaltdekke. Av de vestre områdene med eksisterende vegetasjon, som også er vist med hensynsone for viltkorridor, reguleres det blågrønne reguleringsformål som sikrer grønne buffersone mot marka og Leirelva. Bestemmelser sikrer at vegetasjon skal bevares, ev. erstattes med stedegne arter og karbonrik vegetasjon. Det planlegges ikke tiltak som berører Leirelva eller kantsoner til denne direkte.

Det sikres fordøyning av overvann, og at overvannet føres til Leirelva på en måte som sikrer naturlig og kontrollert vannveg. Se Illustrasjonsplan med snitt, og Overordnet VA-plan. Planen sikrer gjennom bestemmelse at det skal gjennomføres tiltak for å fjerne og hindre spredning av fremmede arter før og under anleggsfasen.

Totalt sett vurderes det at naturverdier og vannmiljø berøres i liten grad, at naturmangfoldet ikke svekkes og at planforslaget ikke har negative virkninger for biologisk mangold og økologiske funksjoner. Det vurderes at naturmangfoldlovens krav er tilstrekkelig ivaretatt.

5.6 Friluftsliv og rekreasjon

Det reguleres turdrag og turveg som kobler seg på eksisterende turvegssystem/skiløyptrasé vest for planområdet. Både nye og eksisterende boliger ved Brannhaugen får bedre tilgang til turveg/skiløype som leder både til Granåsen og videre inn i marka.

Planforslaget sikrer felles grønt gårdsrom med gode solforhold, og møteplasser for beboere i ulike aldre.

5.7 Trafikkøkning, vegforhold

Antall bilturer til og fra nye boliger vil begrenses av antall parkeringsplasser, og det er stilt krav til maks 0,6 bilparkeringsplasser per boenhet. Det planlegges ca. 45 leiligheter, som gir ca. 30 parkeringsplasser, og en kan grovt anta at trafikkgenereringen vil være mindre enn trafikken som var til bensinstasjonen.

Trafikksikkerheten forbedres med å etablere nedkjøring til parkeringskjeller nært krysset i Leirbruvegen. Nytt fortau og gangveg fra gårdstunet fra boligene fram til dagens fortau i Leirbruvegen / gang- og sykkelveg langs Byåsvegen gir bilfrie adkomster fram til eksisterende gang- og sykkelveger.

Det er sikret i planen at krysset mot hovedtraséen av Leirbruvegen strammes opp med gjennomgående fortau og kantstein i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 (eller Trondheim kommunes normtegning for avkjørsel til flere boliger.)

Planforslaget bedrer trafikkforholdene, og trafikksikkerheten i området.

5.8 Beredskap og tilgjengelighet

Planforslaget viser hvordan brann- og stigebiler kan stilles opp ved hendelser som krever redning.

Planforslaget sikrer trinnfri, attraktiv og trygg tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelveinnett.

5.9 Barns interesser

Brukarhet og attraktivitet for barn og unge øker betraktelig gjennom planforslaget, sammenlignet med dagens situasjon. Det sikres opparbeidet felles leke- og uteoppholdsarealer mellom de nye punkthusene, trafiksikre og godt skjermet for støy.

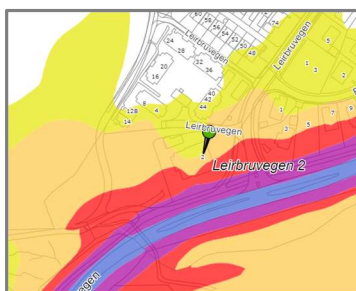
Nye turveger som leder ut i marka uten å krysse bilveger gir bedre forbindelser også for barn i omkringliggende områder.

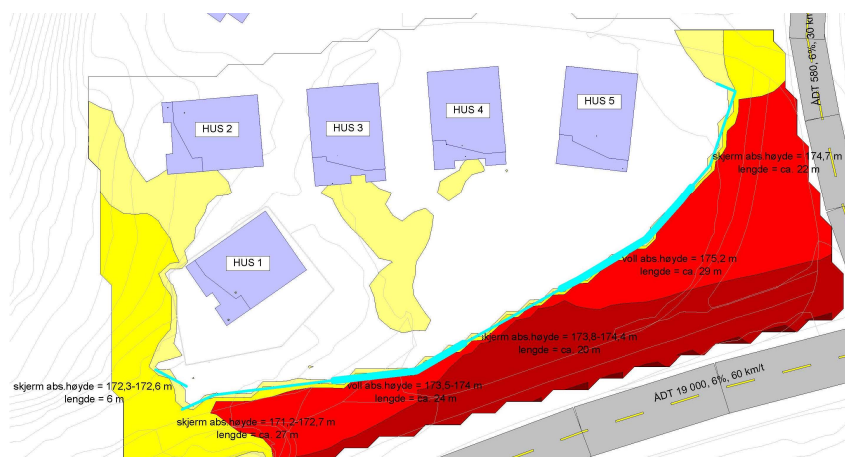
Det vurderes at barn- og unges interesser er ivaretatt og forbedret gjennom planforslaget.

5.10 Forurensning; støy og forurensning av vann og grunn

Støy;

Planområdet er i dag utsatt for støy fra vegtrafikk. I planforslaget er det stilt krav om flere tiltak for å redusere støynivået på uteareal og på boligfasader. Plankart og bestemmelser sikrer støyskjerming, og det gitt vilkår for boliger som kan bli liggende i gul støysone, og det er sikret at alle enheter får en stille side.





Figur 9. Støysonekart etter tiltak med støyskjerm og -voll mot Byåsvegen og Leirbruvegen. Innfelt er støysoner i dag, hentet fra Trondheim kommunes web-kart-løsning.

Forurensning i grunnen;

Mangeårig drift av bensinstasjon med vaskehall har tilført grunnen tungmetaller. Planbestemmelser sikrer at Forurensningsforskriften kap 2, opprydding av forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider, skal følges, blant annet ved krav i § 1-8 Nedgravde oljetanker som ikke er i bruk og § 2.6 Tiltaksplan, Det er også stilt krav om at det skal lages en avfallsplan /miljøsaneringsplan for rivearbeidene av eksisterende bygg.

For anleggsperioden er det stilt krav om beredskapsplan for å hindre forurensning av Leirelva, og ev. tiltak.

5.11 Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og renovasjon

Overordnet VA-plan beskriver tiltak som er nødvendig for å sikre at både privat og offentlig ledningsnett skal opparbeides for å sikre kapasitet til vanntilførsel, avløp og overvann med fordøyningstiltak.

Tiltak for å sikre, og å hindre skader på hovedvannledning som går gjennom planområdet er beskrevet i egen ROS-analyse for hovedvannledningen, og hovedvannledningen er sikret med egen hensynssone i plankartet.

Renovasjon er avklart med Kommunalteknikk i kommunen, og er sikret på plankartet.

5.12 Konsekvenser for næringsinteresser

Den tidligere bensinstasjonen ble nedlagt i 2020 og det er ikke kjent at det har vært næringsinteresser for å videreføre noen for næringsvirksomhet. I og med at det er lokalt butikkssenter på Stavset, ca. 800 mot øst, og at det nå etableres treningssenter, idrettshaller, butikk og helsetjenester i Granåsen, ca. 500 meter mot sør, vurderes det er mindre egnet og lite attraktivt å etablere ny næringsvirksomhet i planområdet.

En omregulering til boligformål vurderes å være i tråd med overordna strategier og mål for dette området.

5.13 Virkninger for klima og ytre miljø

Ut fra kjent kunnskap om naturgitte påvirkninger på planområdet, er det ikke spesielt utsatt for klimapåvirkninger, og tiltak i planen vil heller ikke gi negativ virkning av betydning på klima og ytre miljø.

På grunn av søkk i terrenget, er det registrert en mindre flomveg over området. Planforslaget sikrer at denne reetableres med nye voller og traséer for eventuelt flomvann fra ovenforliggende områder for å minske virkningen av store nedbørmengder og hindre skader. Flomvegen er også sikret med formål i plankartet. Det er planlagt overvannshåndtering iht. kommunens krav.

Bestemmelsene sikrer at det er krav til gjennomføring av anleggsfasen. Bestemmelsene omhandler blant annet støy i bygge- og anleggsperioden, trafikkisikkerhet og massetransport.

Planområdet ligger utenfor område for konsesjon for fjernvarme. I videre planlegging og prosjektering vil det gjøres vurderinger om alternative energikilder til strøm, så som berg-/jordvarme. Kompakt bebyggelse i

punkthus og med parkeringskjeller bidrar til å redusere energibehov. Det er krav om ladestasjon for EL-biler i parkeringskjeller.

I ROS-analysen er det gjort mer inngående vurderinger av tema som grunnforhold, flom/flomveger, og overvann. Det er ikke avdekket vesentlige negative virkninger.

5.14 Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Luftforurensning og støy vil ikke økes merkbart av planforslaget. Alle boliger vil ha tilgang til felles uterom, samt private uterom i direkte tilknytning til egen bolig. Felles uterom legges mellom og foran byggene og vil få gode solforhold. Planen har trafikk sikre adkomster og kort avstand til hverdagsfunksjoner som bussholdeplass, butikksenter, skoler og barnehage og sikrer gode muligheter for sykkel/gange. Det er også gangavstand til idrettsanlegget på Granåsen.

Alle boliger vil ha enkel tilgang til å komme seg ut i marka, og planforslaget forbedrer også tilgangen for omkringliggende boliger.

Det vurderes at planforslaget ikke vil ha negative virkninger for folkehelse.

5.15 Byvekstavtalen – nullvekstmålet i personbiltrafikken

Planen legger til rette for en bærekraftig fortetting med høy utnyttelse og god bokvalitet. Planområdet ligger i gangavstand til lokalsenter på Stavset og nye butikk- og servicetilbud som kommer i Granåsen, og til både skole, barnehage og treningssenter. Kollektivtrasé/-holdeplasser ligger ca. 200-250 meter unna, med busslinjer som gir enkel adkomst til mange arbeidsplasser. Det er kort vei til nærmiljøanlegg og til marka.

Selv om beliggenheten er langt utenfor byens hovedsentrum, vurderes det at lokalsenter og kollektivtransport er faktorer som gjør det mulig for mange av nye beboere å leve uten å bruke bil i hverdagen.

Planforslaget følger krav i overordna planer med hensyn på utnyttelse, parkeringsdekning og uterom. Det vurderes at planforslaget er med på å bidra til at nullvekstmålet nås, da nødvendige funksjoner er innenfor gangavstand til planområdet, i tillegg til godt kollektivtilbud.

5.16 Anleggsperioden

Bestemmelsene til planen sikrer at det skal lages en egen plan for anleggsperioden, som beskriver tiltak for beskyttelse av omgivelsene under bygge- og anleggsperioden.

Trafikkavvikling i bygge- og anleggsperioden er sikret i bestemmelsene.

Planen skal blant annet omfatte trafikkforhold, trafikk sikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold, støvdemping og støyforhold, behov for riggområde, driftstider og tidsaspekt. Det skal også ivaretas at anleggsarbeidene utføres på en slik måte at de ikke medfører rystelser, setningsskader, undergraving av fundament/ kjeller eller andre direkte inngrep som kan skade omkringliggende bebyggelse.

6 Planlagt gjennomføring

6.1 Tidsplan

Estimert byggestart er Q2 2025 og estimert byggetid er ca. 1,5 år.

6.2 Økonomiske konsekvenser

Turveg er tatt med i rekkefølgebestemmelsene. Økonomiske konsekvenser for kommunen blir fremtidig drift og vedlikehold etter at turveg er etablert.

7 Planprosess og innkomne innspill

7.1 Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

Oppstartsmøtet med Trondheim kommune ble gjennomført den 20.10.2021. Byplankontoret anbefalte at det ble igangsatt arbeid med reguleringsplan.

Det er varslet om igangsetting av arbeid med reguleringsplan i brev datert 26.5.2022 utsendt til berørte eiendommer, og samrådsparter er varslet iht. liste mottatt fra Byplankontoret 18.3.2022. Det ble samtidig kunngjort med annonse i Adresseavisen 28.05.2022. Samrådsmøte med naboer ble avholdt 19.5.2022.

Igangsatt regulering ble varslet i kunngjøringsannonse i Adresseavisen den 28.5.2022.

Naboer og offentlige instanser er varslet om igangsetting av arbeid med reguleringsplan i brev datert 26.5.2022 utsendt til berørte eiendommer, og samrådsparter er varslet iht. liste mottatt fra Byplankontoret 18.3.2022. Frist for merknader ble satt til 20.6.2022.

Det ble gjennomført nabomøte 19.5.2022, med ca. 17 deltakere.

Det kom 11 innspill fra nabolaget, og 4 fra offentlige instanser.

Alle merknader er vedlagt planforslaget, inkl. en oppsummering med kommentarer.