



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident : r20200018

Arkivsak : 20/37400

Heggdalen, Bynesveien 46, gnr/bnr 418/1 og 418/3

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 31.05.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 02.09.2021

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Gottlieb Paludan Architects som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statsbygg.

Hensikten med planen er å legge til rette for at NTNU og SINTEF kan møte nåværende og fremtidige behov og være et attraktivt undervisnings-, forsknings- og utviklingsmiljø innenfor havbaserte aktiviteter. Planforslaget gir rammer for utvidelse av eksisterende kai, forbedret tilgang til sjø, forbedret tilgang for myke trafikanter og reisende med kollektivtrafikk og etablering av nytt driftsbygg. Tiltaket er en del av campusutviklingen og etableringen av Ocean Space Centre (OSC) Fjordlab i Trondheim.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Området er satt av til «Næringsvirksomhet - Nåværende». Tiltaket vurderes å være i tråd med dette.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Bynesveien er hovedveg forbi planområdet, og markagrensa går inntil denne på motsatt side av vegen for den aktuelle tomte. Området på andre siden av vegen er regulert til LNFR.

Deler av området ligger innenfor *bestemmelsesområde Havstigning*, der det stilles krav til at tiltak skal «planlegges og utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Behov for risikoreduserende tiltak skal alltid vurderes».

I tillegg ligger området i strandsonen, innenfor bebygd område, vist i temakart *vannforekomster, vedlegg til KPA*.

Gjeldende reguleringsplan

- 5001 r1042 - Bynesveien. Fagervika. Brænebukta, 08.02.1966
Planen gjelder for store deler av området, og regulerer dette til offentlig bebyggelse og delvis til kjørefelt.
- 5001 r0150a - Rv. 715 (707) Ilsvika – Brænebukta, 21.01.1981
Gjelder i deler av området. Regulerer deler av området til offentlig område/ offentlig bebyggelse, deler av området til veg, parkeringsplass, gangveg, m.m.
- 5001 r1193 - Bynesveien Trolla - Fagervika, gang- og sykkelveg og massedeponi, 19.06.2003. Planen regulerer gang- og sykkelveg langs Bynesveien, m.m., og går delvis inn på den aktuelle tomta.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Foreslått utbygging vurderes å være i tråd med formålet i gjeldende reguleringsplaner.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte grunneiere

Reguleringsplanen berører følgende eiendommer og grunneiere:

Gnr/Bnr	Adresse	Navn	Kommentar
418/1	Bynesveien 46, 7018 TRONDHEIM	BYNESVEIEN 46	Hjemmel NTNU. Heftelser: - Rettighetshaver til A/S Norske Shell (leieavtale fra 1953) - Det kongelige Norske Videnskabers selskap Museumsstiftelsen; erklæring/avtale for sikring av div. lokaler i museumsbygning i ubegrenset tid - Bestemmelser om adkomstrett til Gnr/bnr: 2018/4, 2018/5, 2018/7, 2018/8 og 2018/17.
418/3	Bynesveien 46 B-H0101, 7018 TRONDHEIM	BYNESVEIEN 46 B	Hjemmel NTNU. Heftelse: - Det kongelige Norske Videnskabers selskap Museumsstiftelsen; erklæring/avtale for sikring av div. lokaler i museumsbygning i ubegrenset tid



Trondheim Biological Station (TBS), Photo Per Harald Olsen/NTNU

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er om lag 20,1 daa og eies av NTNU. Planens avgrensning er Bynesveien i vest og fjorden i øst. Eiendomsgrensen til Norske Shell og Norske olje avgrenser planområdet i nord og sør. Området har en bratt stigning fra fjorden opp mot Byåsen. Bynesveien går fra sentrum og Ila via Trolla og utover mot Byåsen.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

På området ligger Biologisk stasjon (sør og nord), garasje/lagerbygg, en tomannsbolig, en enebolig med utebod, lagerbygning, naust, kontorbygning, utebasseng, Klekkeriet (innebasseng) og kaianlegg. På naboeiendommene er det arealkrevende virksomheter og tilhørende installasjoner. Områdene rundt planområdet har vært industrialisert siden begynnelsen av forrige århundre, av ulike kjemisk industri med tilknyttet havn.

Stedets karakter og bebyggelse

Stedets karakter

Det er svært bratt terreng på store deler av tomten, med en flate ved Biologisk stasjon. Tomten har god utsikt over Trondheimsfjorden.

Bebyggelse

Bebyggelsesstrukturen i området er variert. Området preges av middels relativt små industribygg, kaianlegg og oljetanker, mindre bebyggelse som naust og frittliggende boligbebyggelse.

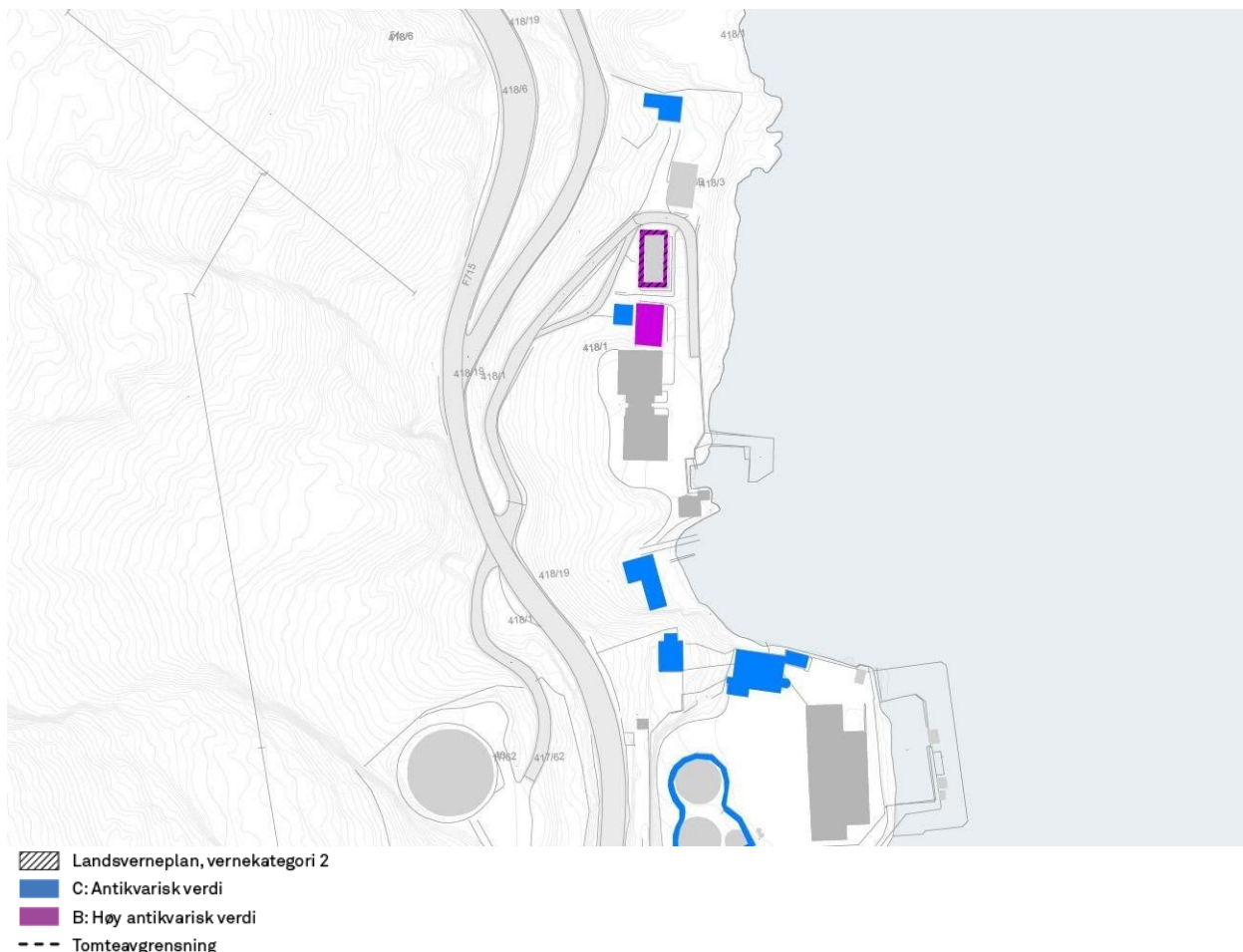
Biologisk stasjon består av to større blokker med kvadratisk grunnflate som er koblet sammen ved et mellombygg. Stasjonsbygningen skiller seg ut fra den øvrige og eldre bebyggelsen på tomten pga. sin størrelse, sin spesielle takform (telttak) og sine fasader i tegl. De andre bygningene på tomten er mindre, har saltak og kledning av trepanel.

Brygge/eksisterende kai

Eksisterende brygge brukes til rigging til fullskalaforsøk og lignende. Havrommet foran brygga brukes til testing av ulike instrumenter.

Landskap

Fra tomten fortsetter terrenget bratt oppover mot Bymarka. Kystlinjen er variert med svaberg i nord, fjell, rullesten midt på planområdet og en liten sandstrand i sør. I sjøen synker terrenget relativt jevnt og bratt ned til 50 meters dybde og enda dypere ca. 100 ut fra kystlinjen.



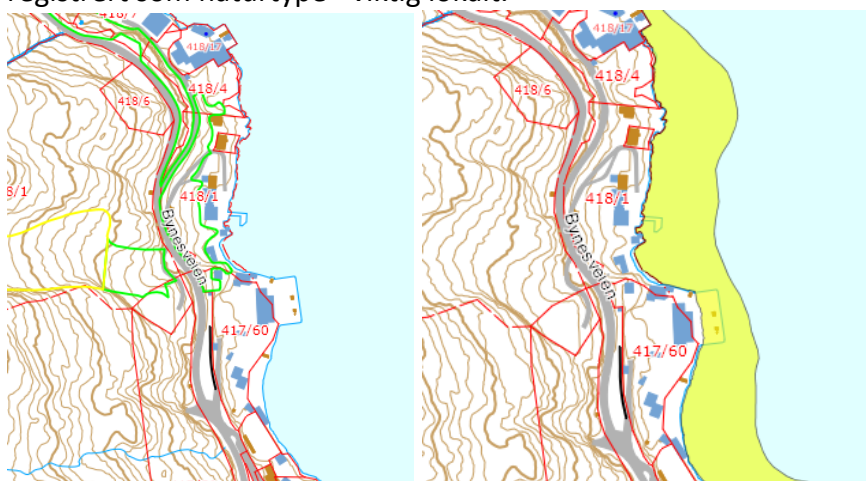
Kart over vernede bygg, GPA

Kulturminner og kulturmiljø

Antikvariske verdier i området er knyttet til tidlig forskningsinfrastruktur innenfor marin teknikk. Flere av byggene innenfor planområdet er registrert med antikvarisk verdi (klasse B og C). Klekkeriet «Innebasseng», eller sjøvannsbassenget, fra 1898 er vernet (verneklasse 2, bevaring, både eksteriør og interiør) etter Landsverneplan for Kunnskapsdepartementet.

Naturverdier

Tilgrensende havområde er registrert som viktig viltområde og skråningen mot Bynesveien er registrert som naturtype - viktig lokalt.



Illustrasjon til venstre viser naturtyper - grønn linje viser områder kategorisert som viktig lokalt, illustrasjon til høyre viser viltkart - gul farge har kategorisering B for viktig viltområde

Når det gjelder naturtyper, finnes det nord for Heggdalen og sør for Fagervika områder kategorisert til å ha biologisk mangfold som danner en sammenhengende grønnstruktur sammen med Bymarka i vest. Ved Bynesveien, vest for plangrensen, er det registrert en rødlistet art som er «nær truet».

Prosjektområdet har «naturegenverdi» i form av eksisterende, blandet vegetasjon i den bratte skråningen mellom byggene og Bynesveien, noe fjell i dagen og en naturlig strand. Det er ingen parkmessig opparbeidelse.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Innenfor planavgrensningen er det et område med skog. Markagrensa ligger like over veien, og det finnes flere populære turveger i nærområdet, men det er ingen innganger til bymarka fra området, da den ligger høyt i terrenget. Boligene nord på tomten har noe uteareal, ellers er det ikke opparbeidet uteareal.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon,

Adkomsten går via Bynesveien. Varelevering og renovasjon har samme adkomst som personbiltransport, og det er ikke lagt vesentlig til rette for dette. Det samme gjelder adkomst for beredskapsbiler. Mye transport går også via sjøveien til kaia. Ved mye aktivitet er det lite plass i området, og containere med utstyr på og ved kaien tar opp plass. På tomten er det avsatt ca. 16 bilparkeringsplasser på terreng. Sykkelparkeringsplasser i eksisterende garasje er under utbygging.

Adkomstvegen ned til tomten er ikke belyst, men det er tre gate-/veglys ved den biologiske stasjonen.

Ulykkessituasjoner

Ingen ulykker er registrert i tilknytning til avkjørselen. Det er mange ulykker knyttet til Bynesveien generelt. Det er en smal og lite oversiktlig veg med en ÅDT på 4500.

Kollektivtilbud

Det er kollektivholdeplass på fylkesveien, like ved avkjørselen til planområdet. Busslomme/busstoppet «Biologen» ved Bynesveien er nærmeste tilkomst til planområdet. Busstoppet har relativt lav frekvens på avganger. Det er ikke fotgjengerkryssing ved bussholdeplassene.

Gang og sykkelforbindelser

Det er ikke gangveg eller fortau langs Bynesveien ved adkomsten til området. Inne på området er det flere mindre adkomster og vegger som kan brukes av gående, men ingen tilrettelagte gangveger eller lignende.

Sykkelruten til tomten går via Fagervika, og de siste 230 meterne langs Bynesveien (Fv715), uten tilrettelagt sykkelveg.

Barns interesser

Det finnes ikke registreringer fra Barnetråkk her.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Tomten ligger svært nært markagrensa, og det er gode turforhold i skogområdene over tomten. Det er ikke skole og barnehage i nærområdet.

Universell utforming

Adkomsten til hovedinngangen har flere partier med en helning på $< 1:15$. Selv om vegen oppleves bratt, tilsvarer den kravet til universell utforming i henhold til TEK17. Bussholdeplassen Biologen, i retning sentrum, mangler universell utforming.

Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi,

Biologisk stasjon og tomannsboligen er tilknyttet offentlig vannforsyning fra Bynesveien. Avløpet går ut i fjorden. Dagens bygningsmasse forsynes i dag fra vannledning i Bynesveien. Dette er en 200 mm ledning lagt i 1989. Spillvann er ført til sjø via slamavskiller, mens overvann blir ført direkte til sjø. I sjøen utenfor byggetomten ligger en spillvannsledning fra nabotomten i sør. Denne må tas hensyn til ved plassering av forskningsinstallasjoner i sjøen.

Energiforsyning

Bebyggelsen på tomten er tilkoblet ekstern trafokiosk ved lavspenningskabler fra nettstasjonen som ligger vest for den nordre avkjørselen fra Bynesveien. Kapasitet på stikkledning er pr i dag fullt utnyttet. Det vil derfor være behov for å forsterke inntaket. Langs østsiden av Bynesveien går det en høyspenningsledning og en luftledning. Området dekkes ikke av konsesjonsområde for fjernvarmenett.

Overvannshåndtering

Det finnes en overvannsledning fra den biologiske stasjonen til fjorden. Ellers renner overvann naturlig ned terrenget til fjorden.

Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Ledninger i sjøen

Sjøkart over området viser to rørledninger i sjøen, som når land nord for dagens kaianlegg.

Grunnforhold

Løsmassene i området består av tynt humus- og torvdekke og noen fyllmasser over fjell ved eiendomsgrensen i sør. Byggetomten ligger under marin grense, noe som gir potensial for kvikkleire. Det er ikke påvist kvikkleire i området. Sør på tomten er det risiko for lokalt skred som kan ramme naustet, en lagerbygning og kaianlegget.

Snøskred

Midtre og søndre delen av tomten kan være utsatt for snøras fra bymarka i vest ifølge kart fra NVE. I notat fra Multiconsult vurderes det at verken vegetasjon, terrengform, historikk eller klima tyder på at det er risiko for snøskred med konsekvens for arealet på nedsiden av Bynesveien. Risikoen for snøskred som kan ramme planlagte bygg vurderes som fraværende eller nær fraværende.

Steinsprang

Noe steinsprang kan forekomme fra bergskrenten sør for naust. Skrenten har høyde mindre enn 10 m, og bergforholdene er tilsynelatende oversiktlige.

Løsmasser, jord- og flomskred

Eksisterende løsning for drenering medfører risiko for jord- og flomskred.

Leirskred

NVE rapporterer om flere løsmasseskred innenfor en radius på omkring 600 m fra området som planlegges utbygget. Skredene fant sted mellom 1919 og 1980. To av skredene er omtalt som

leirskred, de øvrige er kun omtalt som løsmasseskred. Det største av skredene var et leirskred anslått til omkring 2 millioner m³, som gled ut i fjorden i Fagervika i 1951, omkring 300 meter sør for planlagt bygg.

Flomveier

Planområdet ligger lavt i terrenget og vil kunne samle opp overvann fra relativt store nedbørsfelt i vest. Kart viser to flomveier midt på tomten, som samler vann fra nord og sør. (Se stedsanalyse for kart). Flom i den søndre flomveien kan potensielt utløse jordskred og berøre Biologisk stasjon. Avrenning ellers fra tomten er relativt uproblematisk, da overvann kan gå rett i sjø. Tomten har i dag relativt liten andel harde flater, noe som bidrar til infiltrasjon og fordrøyning.

Stormflo

På grunn av plasseringen i kystsonen er mindre deler av tomten potensielt utsatt for stormflo, men dette begrenses av topografien i området. Ved stormflo vil kaianlegget, en lagerbygning og naustet kunne bli helt eller delvis oversvømt.

Støyforhold

Langs Bynesveien strekker det seg et støysonebelte, men kun grønn sone berører områdene mot eksisterende bebyggelse.

Luftforurensning

Svevestøv og utslipp til luft (PM_{2,5}) er registrert ved nærmeste målestasjon for luftkvalitet er Torvet og er vurdert til å gi liten helserisiko.

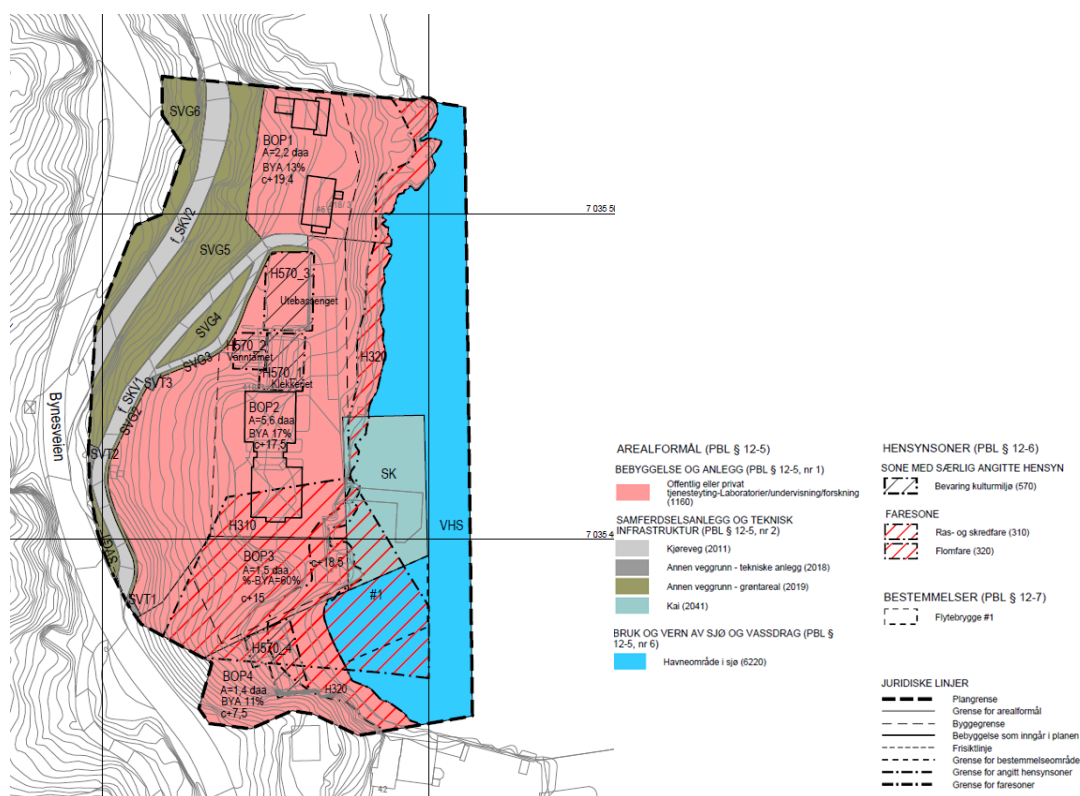
Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Den største risikofaktoren for planområdet er masseras/skred fra den bratte skråningen, sør i planområdet. Uten avbøtende tiltak vurderes risikoen her til høy. Deler av planområdet er også utsatt for stormflo på grunn av beliggenhet i strandkanten. Andre risikofaktorer er trafikkulykker i drifts- og anleggsfase.

Næring

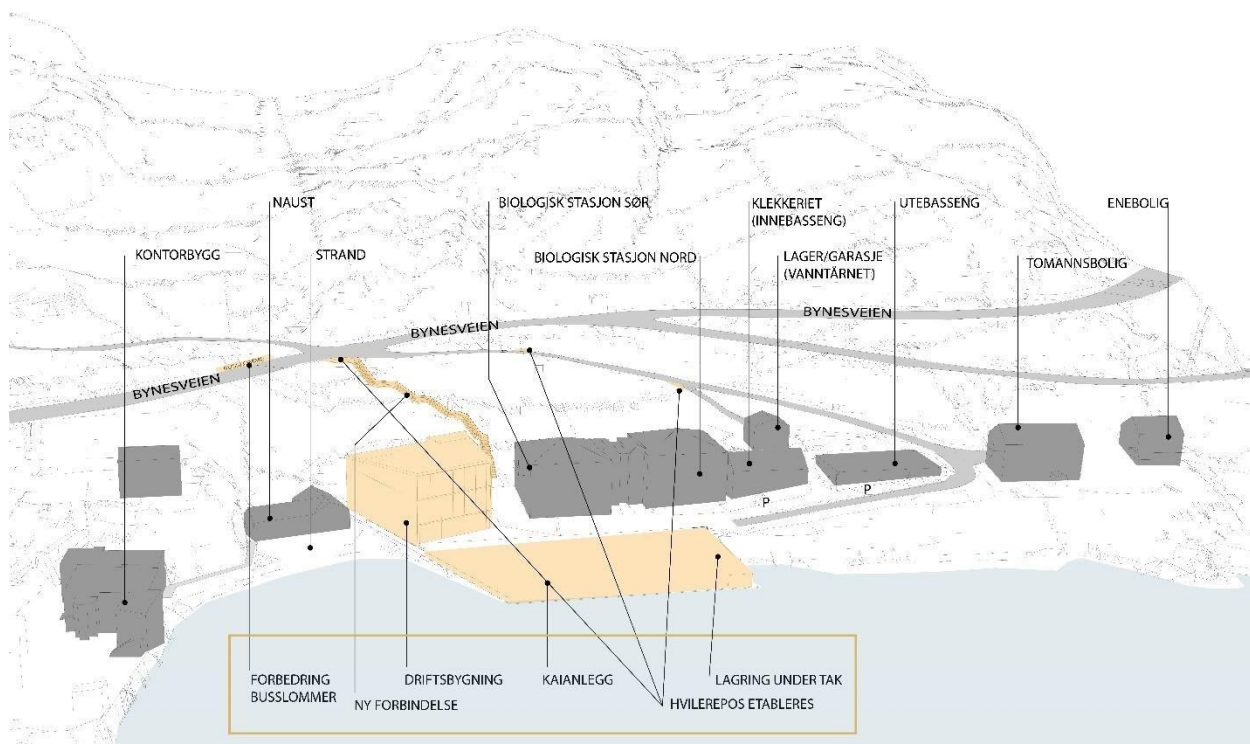
Planområdet ligger i et område preget av plasskrevende virksomheter med behov for adkomst til sjø og veg.

4. Beskrivelse av planforslaget



Utklipp fra plankart.

Planlagt arealbruk og reguleringsformål	Areal (daa)
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg;	
1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (4);	7
Sum areal denne kategori:	7
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur;	
2011 - Kjøreveg	3
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	5
2041 - Kai	2
Sum areal denne kategori:	10
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone;	
6220 - Havneområde i sjø;	4
Sum areal denne kategori:	4
Totalt alle kategorier: 20,1 daa	



Oversikt ny situasjon (nye tiltak er markert med gul farge). Viser ikke maksimal utnyttelse.

Planlagt bebyggelse og anlegg

Eksisterende boliger (enebolig og tomannsbolig)

Eksisterende boliger reguleres til campusformål/industri. Det tillates arbeidsplasser, mindre verksteder, laboratorier og lignende.

Driftsbygning med lager

Eksisterende lagerbygg ved kaien rives og ny bebyggelse plasseres parallelt med eksisterende Biologisk stasjon i nord. Driftsbygget vinkles i sørvestre hjørne, slik at strandområdet beholder sin form.

Ny bebyggelse planlegges med BRA på ca. 1700 m² og rommer kontorer, møterom, verksteder, garderobe, wc, driftsrom, kontrollrom og et testbasseng med observasjonsgrav. Maksimalt tillatt fotavtrykk på bebyggelse er 750 m². Prosjektert driftsbygg har et fotavtrykk på 560 m². Maksimal tillatt høyde for øvre gesims på ny bebyggelse er c+18,5, og maksimal tillatt høyde på nedre gesims er c+15. Det stilles krav om at bygget skal ha pulttak som skråner ned mot terrenget i vest, og at fargesettingen skal tilpasses rødfargene på dagens bebyggelse.

Formålet med ny bebyggelse er vedlikehold og lagring av farkoster, instrumenttrigger, med mer. Personellet tilknyttet labben vil ha behov for kontorplasser og møterom for interne driftsmøter og møter med eksterne brukere hvor nærhet til utstyr er viktig. Det vil også være behov for et kontrollrom. Kontrollrommet vil betjene dokkingstasjoner på havbunnen og autonome farkoster under lengre operasjoner.

Kaianlegg

Utvidelse av eksisterende brygge/kai planlegges øst for driftsbygget. Kaianlegget planlegges med en størrelse på ca. 1000 m². Kaianlegget vil inkludere plass til kraner, gaffeltruck, lastebiler og utstyr. Området nord på kaien planlegges tilrettelagt for utelagring av konteinere under tak. Intill 100 m² tillates benyttet som lagringsplass.

Anlegget vil få mange funksjoner: Klargjøring av fartøy, rigging til fullskalaforsøk, rigging av bøye- og instrumenttrigget, kai-baserte våttester, base for arbeidsbåt og sjøsetting og opptak av autonome farkoster.

Flytebrygge planlegges plassert mot sør på kaia. På sørsiden av kaia planlegges det for en adkomst via en rampe ned til eksisterende strand syd for området.



Illustrasjon av tiltaket med tilrettelagt båtheis og flytebrygge (Snøhetta). Utnyttelsen i planen er noe større enn vist her, se stiplet linje, og plassering av båtheis er ikke sikret.

Området mellom eksisterende gårds plass og ny kai må planeres. Støttemur etableres på grunn av høydeforskjellen mellom adkomst og kai-nivå i nord.

Parkeringsløsning

Siden planen tillater en blanding av arbeidsplasser (kontor) og industri/verksted er parkeringsbestemmelsene i planforslaget basert på parkering pr. ansatt. Nytt tiltak gir 23-28 nye arbeidsplasser, og gir en samlet sum i underkant av 50 ansatte innenfor planområdet.

Tall basert på KPA, med en tetthet på 4 arbeidsplasser pr. 100m² kontor/verksted lagt til grunn

Norm fra KPA			KRAV:	Bestemmelse planforslag:
Sykkelparkering				
1,5 pr 100m ² kontor	4 arbeidsplasser pr. 100m ²	1,5 p-plasser pr. 4 ansatt	50/4*1,5 = 19 sykkel p-plasser	20
0,2 pr.100m ² industri/verksted				
Bilparkering				
1-2 pr 100m ² kontor	4 arbeidsplasser pr. 100m ²	1-2 p-plasser pr. 4. ansatt	12,5-25 p-plasser	maks 16
0,3-0,5 pr 100m ² industri/verksted				

Trafikkløsning

Adkomstvei fra Fylkesveien ned til kai oppgraderes med tre hvilerepos for gående, slik at de er tryggere for møtende biler. Det tillates en trapp fra toppen av adkomstveien og ned til anlegget.

I planforslaget er det stilt rekkefølgekrav om separat gangveg eller gangsti fra adkomstvegen til Circle K (naboeiendommen i sør), fram til avkjørsel til planområdet. Det stilles ikke krav om dimensjonering for sykkel, men det legges til grunn at syklende vil kunne bruke gangarealet, men med vikeplikt for gående. Med dette er det mulig for myke trafikanter å ta seg fra sentrum, via stier i Fagervika, til Heggdalen, på gangareal adskilt fra biler.

Separat felt for gående på denne strekningen har vært utredet og beskrevet, og intensjonen er at gangareal skal etableres på areal som er regulert til gående/syklende i gjeldende plan for Fylkesvegen. Samtidig er det usikre grunnforhold, bratt terreng inntil veggen og privat grunneier. I bestemmelsene er det derfor gitt tillatelse til enten separat areal for gående eller gangsti, slik at det er flere muligheter for gjennomføring.

Gjennom dialog med vegeier Fylkeskommunen har man også avdekket at drift av dette arealet, ikke kan løses av fylkeskommunen dersom en gjennomførbar utforming ikke passer med deres redskaper til for eksempel brøyting. Det er ikke gjort noe avtale mellom NTNU og kommunen om hvem som skal ha ansvar for drift. Rekkefølgekravets formål er en trafiksikker løsning myntet på adkomst til anlegget for NTNUs ansatte og studenter, inntil fylkesvegen oppgraderes med gang- og sykkeløsning.

Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner

Tiltaket vil ikke hindre utførelse av planlagt gang- og sykkelveg langs Bynesveien.

Planlagte offentlige anlegg

Planforslaget sikrer oppgradering av busslomme langs Bynesveien, og at det etableres mer lys for tryggere overgang.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Prosjektet har i sin helhet stort fokus på miljø og klimagassutslipp, også for Heggdalen. For lageret vil det være gode muligheter for å benytte materialer med lave klimagassutslipp, som resirkulerte stålmaterialer og lavkarbonbetong. For kaianlegget vil eksponeringen mot sjø gi større begrensninger, men det tilstrebes å bruke lavutslippsmaterialer der mulig. Prosjektet er for tiden i vurderingsfasen på om utslippsfri eller fossilfri byggeplass kan være aktuelt. Dette er forhold som ikke er sikret i planbestemmelsene.

Massetransport på vei blir redusert med ca. 225 turer ved at det legges til rette for å benytte byggegropmassene fra egen tomt til ca. 45%. Øvrige masser planlegges å komme fra byggetomten for Ocean Space Center (OSC) på Tyholt.

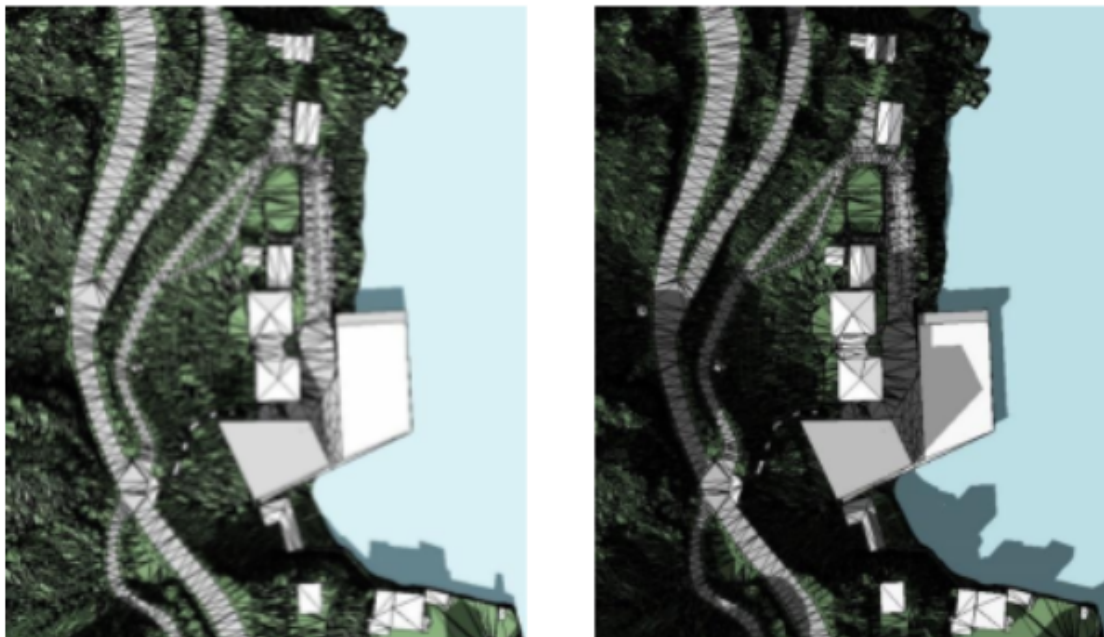
Planforslaget tilrettelegger for myke trafikanter, sikrer oppgradering av bussholdeplass og gir ikke økning av antall parkeringsplasser.

Universell utforming

Nytt tiltak vil utformes iht. TEK17. Universelt utformet rampe ned til stranda sikres, universelt utformet tilkomst til kaia ivaretas. Krav om belysning i tilknytning til gangforbindelsen sikres. Eksisterende adkomst er bratt og ikke i henhold til krav i TEK 17, men avbøtende tiltak (repos) er sikret i planen.

Uteoppholdsareal

Utendørs adkomst til stranda i sør i sørlige del av planområdet etableres med universelt utformet rampe. Eksisterende strand berøres ikke. På grunn av orienteringen til bebyggelsen får det nye nytt bygget sol på uteplass (kai, gårds plass og strand) i normal arbeidstid store deler av året.



Figur 8 Illustrert solforhold 21. mars 12.00 (venstre) og 15.00 (høyre)

Kollektivtilbud

Det er stilt krav om utbedring av busslomme langs Bynesveien. Utkjøringslengde er søkt minst mulig inngrep i fjellskråningen, derfor er det forslag med redusert utkjøringslengde. Eksisterende leskur må flyttes. Asfaltering av avkjørselen ved holdeplassen sikres i bestemmelsene. Noen mindre tilpasninger på høyder ved avkjørselen opp til oljetanken gjøres.

Kulturminner

Bygg med antikvarisk bevaringshensyn berøres ikke direkte av tiltaket. Flere av byggene med antikvarisk verdi vernes.

Sosial infrastruktur

Tiltaket medfører ikke behov for sosial infrastruktur.

Teknisk infrastruktur

Det vil være behov for å forsterke inntaket fra ekstern trafokiosk. Nytt tiltak krever oppgradering av stikkledning fra trafo til koblingskap tilknyttet eksisterende bygg og videre til hovedfordeling.

Det planlegges også innlandføring av kabler fra undervannsinstallasjoner på dypt vann.

Plan for avfallsløsning

Næringsavfall hentes med bil. Plan for renovasjonsløsning skal teknisk godkjennes av kommunen før tillatelse til tiltak.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende og planlagt situasjon)

Det er knyttet høyest risiko til masseras/skred, da nye bebyggelse foreslås plassert innenfor fareområde for jord og flomskred. Her vil det etableres rassikringstiltak som reduseres risikoen for ødeleggelse/store skader.

Det er middel risiko tilknyttet kulturminner, flom, støy og støv i anleggsfasen og ulykker med gående og syklende, både i anlegg og driftsfasen. Det foreslås avbøtende tiltak innenfor samtlige forhold, slik at risikoen reduseres til et akseptabelt nivå. Avbøtende tiltak sikres i gjeldende forskrifter, bestemmelser og plankart. Risikoen for ulykker med gående og syklende langs fylkesvegen er vurdert til å være middels, men det stilles rekkefølgekrav om etablering av trafiksikker forbindelse for gående. Det foreslås tiltak som bedrer situasjon på adkomstvegen ned til anlegget ved å anlegge trafiksikker adkomst for fotgjengere fra Fagerlia til bebyggelsen i planområdet og hvilerepos ved adkomsten fra Bynesvegen.

5. Virkninger av planforslaget

Tiltaket er viktig for NTNU og Sintefs virksomhet og målsettinger, og bygger opp under kommunens mål om å være en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby.

Landskap (Nær og fjernvirkning) og tilpasning

Tiltaket vil ikke være synlig fra veien, men fra fjorden. Her vil det føye seg inn i rekken av bebyggelsen ved Heggdalen Biologisk stasjon.

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Sett fra fjorden vil bebyggelsen ligge mot vannet, med en grønn vegg i bakkant, opp mot veien. Tiltaket følger eksisterende struktur med bygg langs vannet, og grønne sider oppover.

Kulturminner og kulturmiljø

Tiltak i planforslaget berører ikke direkte noen av de eksisterende kulturminneverdiene innenfor planområdet. Ingen av bygningene med kulturminneverdi foreslås eller forutsettes revet. Det foreslås vern og vernebestemmelse for naustet og bassenget. Det tillates bebyggelse på bassenget, forutsatt at bassenget bevares. Det er noe grad av indirekte påvirkning ved at konteksten endres noe, gjennom etablering av nytt bygg og kaianlegg. Dersom man tar høyde for at bygninger med kulturminneverdi som ikke omfattes av hensynssone bevaring kan rives ved et senere tidspunkt, vil dette medføre noe miljøskade for planområdet, men vurderes å ikke utgjøre noen vesentlig forverring for kulturmiljøet som helhet.

Virkningen av planforslaget for kulturminner vurderes samlet å være noe forbedret i og med at de mest verdifulle kulturminnene (Klekkeriet med tilhørende driftsbygning (vanntårnet)) sikres med hensynssone bevaring i reguleringsplanen og tilhørende bestemmelser.

Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Multiconsult har gjennomført geoteknisk vurdering av tiltaket, datert 26.03.2021. Rapporten konkluderer med følgende:

- På grunnlag av registreringer og vurderinger konkluderes det med at det ikke vil være risiko for områdeskkred på tomta i henhold til NVE 1/2019.
- Lokalstabilitet på land og i sjø forutsettes ivaretatt gjennom grunnundersøkelser og detaljprosjektering. Behov for sikring i byggefase og permanent sikring i skråningen mot Bynesveien avklares i geoteknisk prosjektering før rammetillatelse.
- I kaiområdet forutsettes bunnkartlegging og supplerende grunnundersøkelser for detaljprosjekteringen.

Det stilles krav til at geoteknisk prosjektering for utbygging på land og sjø må være ferdig før rammetillatelse kan gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden (sikring). Behov for permanent sikring skal være prosjektert og dokumentert ved søknad om rammetillatelse.

Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger (Naturmangfoldloven)

Planforslaget anses ikke å få negative effekter for naturmangfoldet på land (jf. bl.a. forvaltningsmålene i NML §§ 4 og 5). Den eksisterende vegetasjonen tas vare på, og strandsonen i sørlige del av planområdet beholdes. Med en tidevannsforskjell på 2 – 3 m er strandsonen både en verdifull naturtype og en verdifull opplevelsessone. Vegetasjon skal beholdes i så stor grad som mulig.

Den samlede belastningen for økosystemet vil ikke øke nevneverdig (NML § 10) som følge av planforslaget, da de deler av området som bygges ut allerede er tatt i bruk og ikke har naturpreg.

Trafikkøkning, vegforhold

Etter utbygging vil det være i underkant av 50 ansatte inkludert ansatte. Man anslår et gjennomsnitt på sju besøkende per dag. Det er lav tilstedegrad blant de som bruker anlegget. Samlet gir dette ikke en stor trafikkbelastning på avkjørselen. Det er beregnet en ÅDT på rundt 30. Da betraktes avkjørselen som en avkjørsel med liten trafikk etter håndbok N100.

Adkomstveg og avkjørsel tilfredsstillende kravene for avkjørsel med lite trafikk, men er ikke optimal for tung transport. Endring i veibredde vil medføre uforholdsmessig store fyllinger og/eller støttemurer. Planforslaget sikrer hvileres for å skape en tryggere tilkomst for gående og syklistene til og fra fylkesveien.

Planforslaget foreslår ingen endring av antall parkeringsplasser og det forventes minimal endring av personbil- og vareleveranse/tungtransport. Det stilles krav til 20 sykkelparkingsplasser.

Beredskap og ulykkesrisiko (kommunale mål i Planprogram for Trafikksikkerhetsplanen 2020 - 2024)

Det er gjennomført ROS-analyse. Avbøtende tiltak sikres i bestemmelser og plankart, og tiltaket er med dette med på å beskytte kommunens innbyggere mot skader.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Tiltaket bygger opp om felles regional strategi, *regional turveg*, ved å ikke være til hinder for gjennomføring av gang- / sykkelveg på strekningen Ila-Flakk.

Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy

Planforslaget vurderes å ha liten påvirkning på luftkvaliteten til omgivelsene i driftsfasen. Det er ingen boliger eller støysensitive virksomheter inntil eller i planområdet. Det forventes svært liten trafikk, og tiltaket vil dermed ikke føre til merkbare endringer i støy.

Før utfylling i sjø må det søkes om tillatelse fra Statsforvalteren i henhold til forurensningslovens § 11. Nødvendige grunnundersøker må gjøres før søknad om tillatelse.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det vil være behov for å forsterke inntaket fra ekstern trafokiosk. Oppgradering vil medføre kryssing av fylkesveien.

Konsekvenser for næringsinteresser

Det forventes positive ringvirkninger i trøndersk og nasjonal sammenheng. Dagens virksomheter på tilstøtende eiendommer kan fungere som i dag.

Nybyggingen planen åpner for gir mulighet for ca. 55 arbeidsplasser, en økning på to ansatte. I tillegg tillater planen at eksisterende boliger kan tas i bruk til campus/industriformål. Det gir mulighet for inntil 20 arbeidsplasser. Det understrekes samtidig at de aller fleste som arbeider her, har sin hovedarbeidsplass et annet sted.

Virksomheter som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (statlige miljømål)

Den planlagte utbyggingen plasseres flomsikkert/stormflosikkert og vil derfor ikke bli berørt av verken stormflo eller havstigning.

Flomveger går delvis gjennom tomt for planlagt bebyggelse, og vil bli noe avskjært av ny bygning. Her vil overvann ledes direkte ut i sjø, delvis på overflate og delvis via sluk/sandfang. Det stilles krav til plan for vann og avløp som blant annet redegjør for overvannshåndtering.

Støttemur planlegges i bakkant av driftsbygning for å sikre ny bebyggelse mot ras.

Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)

Ecofact har gjennomført en vurdering av konsekvenser for marint naturmiljø av tiltaket. Den konkluderer at:

Tiltaket anses ikke å påvirke miljøet annet enn med beslaglegging av arealet kaien utvides med, og vil sannsynligvis kun medføre begrenset forurensning tilknyttet nedsetting av spunt. Selv om vannforekomsten huser både rødlistede arter og ansvarsarter/arter med stor forvaltningsinteresse, så er det lite sannsynlig at tiltaket medfører negative effekter på truet, nær truet eller verdifull natur. Strandlinjen eller vannforekomsten berøres i liten grad, og miljøkvaliteten og miljømålene for området vurderes ikke å bli forringet av tiltaket.

Tiltaket vurderes ikke å være i strid med vannforskriften, Regional vannforvaltningsplan for Trøndelag, naturmangfoldloven eller forurensningsloven.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket ikke å være i strid med vannforskriften §12.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for utfylling i sjø skal det dokumenteres at det er gjort tilstrekkelig avbøtende tiltak, samt at beste miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder benyttes, slik at miljøkvaliteten og miljømålene for området ikke vurderes å bli forringet av tiltaket.

Avbøtende tiltak er bruk av spunt som en del av kaietableringen, evt. bruk av siltgardin (vil vurderes nærmere når sedimentene er undersøkt for miljøgifter), minimal mellomlagring av masser, plassering av evt. drivstofftanker med avstand fra sjø, tilgjengelige absorberende midler på området ved risiko for søl av oljeholdige forbindelser og overvåking av vannforekomsten under nedsetting av spunt og utfylling.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Gangforbindelse og oppgradering av tilkomstvei øker tilgjengeligheten ned til ny bebyggelse.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk

Planforslaget gir en liten økning i trafikk. Uendret antall parkeringsplasser, sammen med tilrettelegging for myke trafikanter, samt oppgradering av holdeplass, trapp og hvilerepos legger til rette for reduksjon av bilreiser. Planen har rekkefølgekrav om etablering av trafiksikker adkomst for gående fra eksisterende tilbud i Fagervika.

Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)

Anleggsperioden anslås å ta ca. 2 år. Anleggstrafikken vil hovedsakelig komme via Bynesveien. Adkomstveien fra Bynesveien er trang og med skarpe svinger som kan gi begrensninger. Større konstruksjonsdeler kan med fordel komme sjøveien. I utgangspunkt er det eksisterende P-areal som kan benyttes til rigg. Nytt kaianlegg vil supplere som riggområde dersom behov.

Planlagt gjennomføring

Vedtast reguleringsplanen i august 2021 kan planen komme med på statsbudsjett for 2022, og tidligste byggestart vil da være 2022. Anleggsperioden anslås å ta ca. 2 år.

Anleggsgjennomføringen styres av at man ønsker å benytte overskuddsmasser fra byggepropp driftsbygg og fra OSC Tyholt til utfylling for kaianlegg.

Planforslaget medfører ingen økonomiske konsekvenser for kommunen i form av teknisk eller sosial infrastruktur.

Innspill til planforslaget og planprosess

I tråd med plan- og bygningslovens § 12-8 og § 12-2 ble oppstart av planarbeidet varslet ved utsendelse av brev til berørte grunneiere, offentlige instanser og andre interessenter. Varsel ble sendt med brev datert 27.05.20 og annonsert i Adresseavisen, med høringsfrist 18.06.20. Det kom inn 4 innspill til varsel om oppstart. I tillegg har plankonsulent hatt dialog med Trondheim havn ang. involvering i prosjektet.

Planen ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn 05.01.2021 med høringsfrist 20.2.2021. Det kom inn 8 merknader, hvorav 3 innsigelser. Disse er oppsummert under. Hvordan merknader og innsigelser er håndtert i planen framkommer av kommunedirektørens kommentarer.

Trøndelag fylkeskommune, datert 18.2.2021.

Trafikkforhold

Mener at rekkefølgekrav om Gang- og sykkelveg mellom Fagervika og Heggdalen er urimelig for planens størrelse. Ønsker at mulighetene for å anlegge kyststi langs strekningen ivaretas. Støtter etablering av trygt kryssingspunkt til og fra holdeplasser i Bynesvegen.

Kommunedirektørens kommentar: Rekkefølgekrav om gang- og sykkelforbindelse legges til planen, men det åpnes for at det kan realiseres som gangsti separert fra Bynesvegen. Kaien og kjørearealet skal brukes til kjøretøy, manøvrering og utstyr for å heve og senke båter og utstyr i vannet, og det vurderes ikke som sikkert nok å legge til rette for en gangsti her.

Kulturminner og landskapsvirkninger

Hensyn til vernet bebyggelse og ivaretagelse av kulturminnenes lesbarhet, bruk og sikring av verneverdi må hensyntas ved prosjektering. Hensynssonen for kulturminner bør utvides med 2m utenfor vegglivet. Vernet bør stadfestes i bestemmelsene. Et handlingsrom for påbygging med utgangspunkt i vernehensyn vurderes som mulig, men bør skje i tett dialog med Byantikvaren i Trondheim. Dersom det skulle komme fram et fredet kulturminne, bes arbeidet stanses og at fylkeskommunen varsles. Terrengmurer på 2,5m, som det åpnes for i bestemmelsene, kan gi uheldige konsekvenser.

Kommunedirektørens kommentar: Hensynssonen er utvidet i tråd med innspill. Vernebestemmelse er oppdatert i tråd med innspill fra Byantikvaren. Planbestemmelsen som åpnet for støttemurer opp til 2,5m i hele planområdet tas ut.

Vannmiljø

Reguleringsplanen gjør ikke rede for konsekvenser på vannmiljøet etter vannforskriften og planen utreder ikke avbøtende tiltak for aktiviteter på kaia som kan ha forurensningskilder. Tolker at det er gjort en vurdering ut fra et kostnadsperspektiv, noe som ikke er et godt nok grunnlag til å ikke utrede vannmiljø og hvilke virkninger tiltaket vil ha på Munkholmen-sør. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til reguleringsplanen pga. konflikt med miljømålet som er vedtatt for Munkholmen-sør i regional vannforvaltningsplan. Vurderinger etter vannforskriftens § 12 mangler og det anses som en stor mangel ved saken.

Kommunedirektørens kommentar: Ecofact har gjennomført en vurdering av konsekvenser for vannmiljøet, som konkluderer at tiltaket ikke vurderes å være i strid med vannforskriften, Regional vannforvaltningsplan for Trøndelag, naturmangfoldloven eller forurensningsloven. Avbøtende tiltak er sikret i bestemmelsene. Temaet er oppdatert i planbeskrivelsen. Innsigelsen er frafalt før sluttbehandling.

Circle K Terminal Norway AS, datert 12.01.2021

Får utfordringer med opprettholdelse av rømningsvei fra kontor, samt videreføring av dagens fortøyningspunkt for tankskip inn til terminalen i Fagervika.

Kommunedirektørens vurdering: Planen åpner ikke for tiltak som hindrer rømningsvegen for merknadsstiller. Etablering av fortøyningspunkt er sikret i bestemmelsene.

Kystverket, datert 20.01.2021

Generelle merknader

Anser foreslåtte arealformål og tilhørende regulert bruk som tilpasset innenfor bindinger i KPA. Ser ikke at tiltaket har noen negative konsekvenser for ledningsstrukturen eller bruken av farvannet. Planutformingen legger ikke føringer som påvirker eller avviker fra det statlige engasjementet om økning av godsandelen på sjø. Avsatt areal i sjø er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig bruk.

Om anlegget dimensjoneres for større fartøy i internasjonal trafikk må anlegget ha godkjente sikringsplaner. Legger til grunn at dette er vurdert i planforslaget og at det ikke legges bruks- eller arealføringer som vanskeliggjør de stedlige havnesikringsreglene. Utenforliggende sjøareal må avsettes som ferdselsområde/farledsareal dersom man skal opprettholde anleggets sikkerhetsstatus. Landarealet må videre fremstilles som samferdsels-/infrastrukturanlegg og vedtektsmessig tilpasses stedlige havnesikringsregler.

Vedtektene og planen gir akseptable forutsetninger i en bruksrelasjon og er samstemmende med allmenngjøringen av strandarealet.

Det forutsettes at nye navigasjonsinstallasjoner innenfor planavgrensningen avklares av Kystverket (statens eneansvar) og at tiltak kan håndteres i tråd med kravene i HFLs § 10, PBLs § 20-1, Forskrift om byggesak, SAK10 § 4-3 og Forskrift om tekniske krav til byggverk TEK17, kap. 1 og 7.

Kommunedirektørens kommentarer: Tas til orientering. Kaien vil ikke betjene skip i internasjonal trafikk som omfattes av ISPS-regelverket.

Naturverdier

Kan ikke se det er gjennomført en kartlegging/spesifikk vurdering av nåværende naturverdier og naturmangfold i området, utenom at det er tatt inn i ROS-analyse. Anser kartleggingen å være utilstrekkelig for vurderinger omkring plan- og tiltaksgjennomføring på et slik grunnlag.

Kommunedirektørens kommentarer: Se kommentar til Trøndelag fylkeskommunes merknad om samme tema.

Anbefalte endringer i plankart og bestemmelser:

- Før bygging av ny kai blir gjennomført, skal tiltaket byggemeldes og godkjennes av kommunale og statlige myndigheter- Havnemyndigheten.
- Anbefaler å vise aktuelle byggegrenser langs sjø- og vassdrag og markere dette med en juridisk linje. Unntak fra 100-metersonen må gjøres ved bruk av byggegrense, vedtatt gjennom behandling av planen, jf. PBLs § 1-8 tredje ledd.
- Anbefaler å etablere en byggegrense mot sjøarealet som er noe tilbaketrasket fra sjøkanten som et risikoreduserende tiltak. Avstanden vurderes stedlig, men kan som minimum settes til 6m.

Kommunedirektørens kommentar: Første punkt sikres gjennom eksisterende regelverk. Punkt under tas inn i bestemmelsene. Siste punkt etterkommes utenom for etablering av kai og deler av BOP2 på plankartet.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 18.02.2021

Grunnforhold

Geoteknisk vurdering er utført som konkluderer med at det er usikkerhet ift. Stabilitet i området og at det er behov for grunnundersøkelser før klarsignal for området kan gis. I KMDs rundskriv H-5/2018 presiserer departementet at forholdet til sikkerhet må avklares gjennom selve arealplanarbeidet og ikke utsettes til byggesak som i planens bestemmelse § 8-4.

NVE har innsigelse til planforslaget inntil det er foretatt en geoteknisk vurdering fra geoteknisk fagkyndig som konkluderer med at foreslåtte tiltak oppfyller sikkerhetskravene i PBLs § 28-1 og TEK 17 kap. 7, og at denne utføres ihht. NVEs kvikkleireveileder 1/2019. Dersom geoteknisk vurdering konkluderer med behov for risikoreduserende tiltak, må dette tas inn i reguleringsplanen før planen kan egengodkjennes.

Kommunedirektørens kommentar: Multiconsult har nå gjennomført ny vurdering av områdestabilitet på grunnlag av NGU's kartgrunnlag (Kvartærgeologisk kart/Mulig Marin Leire (MML) samt undersøkelser og registreringer. Det konkluderes i denne med at det ikke er risiko for områdeskred på tomte i henhold til NVE's veileder 1/2019.

Øvrige tema

Skred i bratt terreng er vurdert i ROS-analyse og ras- og skredfare er regulert i planforslaget med hensynssone med tilhørende bestemmelser § 6-3. NVE forutsetter med dette at skredfare i bratt terreng er ivaretatt i planforslaget.

Overvann anses som håndterbart innenfor planområdet og videre oppfølging er også sikret i bestemmelsene.

NVE går ut fra at bassenget som planlegges under grensen for stormflo er bebyggelse som tåler oversvømmelse, og anser havnivå og stormflo som ivaretatt i planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Tas til orientering. Det stilles også krav til at bebyggelse innenfor flomsone skal tåle oversvømmelse.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 04.02.2021*Tilgjengelighet for slukking*

Det må legges til rette for effektiv utførelse av rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid og også i anleggsperioden. Tilgjengeligheten for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når bygget tas i bruk, samt opprettholde tilgjengelighet til omkringliggende bygninger under og etter anleggsperioden.

Kommunedirektørens kommentar: Adkomsten for brann- og redningstjenesten kan brukes som den er i dag, men er ikke optimal. Bestemmelsene åpner for justeringer av adkomstvegen for å flate ut de bratteste partiene. Ved søknad om relevant tillatelse til tiltak skal det dokumenteres tilstrekkelig tilgjengelighet for brannvernmannskapene

Øvrige innspill

Det må være tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Det må tas hensyn til tett bygningsmasse. Avstand mellom bygninger, evt. iverksettelse av andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverk må ivaretas. Brannsikkerhet i bygningene skal være ihht. forskriftskrav.

Det må tas hensyn til gjeldende avtaler som gjelder sikkerhet og evakuering med nabobedriftene, Norsk Olje og Norske Shell.

Evt. kjeller utenfor bygningskropp må vies spesiell oppmerksomhet mtp. belastning ved oppstilling av utrykningskjøretøy og etablering av nødvendige brannvannskummer. Evt. tilrettelegging for ladning av fremkomstmidler i innvendig parkering, må brannsikkerhet ivaretas.

I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband. Ved etablering av solceller må gass/eksplosjonsfare vurderes.

Kommunedirektørens kommentar: Planen åpner ikke opp for innvendig parkering eller kjeller. Tiltakene i planen hindrer ikke evakuering av nabobedriftene. Øvrige innspill anses ivaretatt gjennom krav i forskrifter og eksisterende lovverk.

Statens vegvesen, datert 13.01.2021

Ingen ytterligere merknader enn etter annonsering av oppstart i brev datert 03.06.2020.

Kommunedirektørens kommentar: Merknaden ble svart ut før førstegangsbehandling.

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 15.02.2021*Naturmangfold og vannmiljø:*

Ikke belyst hva utbygging av ny kai medfører av virkninger for vann og marint naturmangfold, eller hvor stor utfylling det er snakk om av utbredelse og mengde masse. Statsforvalteren har innsigelse til planen, med bakgrunn i rundskriv T-2/16 kapittel 3.7 Vannmiljøkvalitet, inntil forholdet til § 12 i vannforskriften er tilstrekkelig svart ut; med beskrivelse av virkninger, utbredelse på utfylling samt mengde masser, mulige tiltak for å redusere negative virkninger samt en vurdering av om det er mulig å etablere kaianlegget uten behov for en større utfylling.

Kommunedirektørens kommentar: Ecofact har gjennomført en vurdering av konsekvenser for vannmiljøet, som konkluderer at tiltaket ikke vurderes å være i strid med vannforskriften, Regional vannforvaltningsplan for Trøndelag, naturmangfoldloven eller forurensningsloven. Avbøtende tiltak er sikret i bestemmelsene. Temaet er oppdatert i planbeskrivelsen. Innsigelsen er frafalt før sluttbehandling.

Forurensning:

I god tid før oppstart av arbeid med utfylling må det sendes en søknad til Statsforvalteren (forurensningsloven §§ 8 og 11). Utredningene som kreves etter forurensningsloven § 11 bør synliggjøres i planprosessen: Statsforvalteren oppfordrer til at det tas inn krav om grunnundersøkelser i reguleringsplanen i bestemmelsene.

Det fremmes faglig råd til reguleringsplanen: I bestemmelse § 8.3 bør det presiseres hvilke kriterier det legges til grunn for at masser ikke overskrider kriterier for forurensning. Det bør tas inn en henvisning til Miljødirektoratets faktaark M-1243 | 2018, Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset.

Kommunedirektørens kommentar: Planbeskrivelsen henviser til krav i forurensningsloven. Grunnundersøkelser forutsettes gjort i tråd med forskrift og eksisterende lovverk, og er ikke tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Bestemmelse §8.3 er oppdatert med henvisning til veileder TA-2553.

Samordnet areal og transportplanlegging:

Statsforvalteren forutsetter at kravet fra bygningsrådet; «Rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang- og sykkelveg fra avkjørsel til Heggdalen og til eksisterende gang- og sykkelveg i Fagervika skal tas inn ved sluttbehandling», holdes i hevd ved vedtak av planen.

Kommunedirektørens kommentar: Rekkefølgekravets intensjon er videreført, men knyttet seg direkte til opparbeidelse av gangforbindelse fra Fagervika til bebyggelsen innenfor planområdet. For å sikre gjennomførbarhet av planforslaget og imøtekomme merknaden fra Trøndelag fylkeskommune er det lagt inn et mer fleksibelt rekkefølgekrav enn det som tidligere er vurdert. Opparbeidelse av forbindelsen vil gjøre det trafiksikkert og attraktivt å gå til planområdet.

Byantikvaren, datert 17.02.2021

Byantikvarens primære holdning er at alle de klassifiserte bygningene bør sikres som en hensynssone. Vurderer imidlertid at valgt løsning er akseptabel. Ønsker at foreslåtte bestemmelse om tilstand tas ut, og foreslår ny bestemmelse som skal sikre verneverdiene i hensynssonene.

Kommunedirektørens kommentar: Foreslått bestemmelse er tatt inn.

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.