



Detaljregulering av Dyrborg, gnr/bnr 421/272 og 422/228 m.fl., offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 26.11.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Planen er utarbeidet av YME Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av Dyrborg Panorama som er forslagsstiller.

Hensikten med planen

Planforslaget tilrettelegger for boligbebyggelse på rett sted, i tråd med byutviklingsstrategien til Trondheim kommune. Likeledes tilrettelegges det for en variasjon av boligtypologier og felles uterom for sosiale møter og lek.

Boligbebyggelsen skal etableres i bratt terreng. Bebyggelsen er derfor oppdelt i flere volum, og terrenget er avtrappet og terrassert. Det gir variasjon i private og felles uterom.

Til sist har planen som hensikt å sørge for bedre løsninger for gående i området, både hva gjelder trafiksikkerhet og snarveier gjennom området.

Vesentlige utfordringer i planen

I planprosessen har trafiksikkerhet, inkludert skoleveg, grad av tetthet og utforming vært særlige tema. Det er en utfordring at tomten ligger østvendt i forhold til å kunne oppfylle krav om sol på felles uteareal på ettermiddag/kveld.



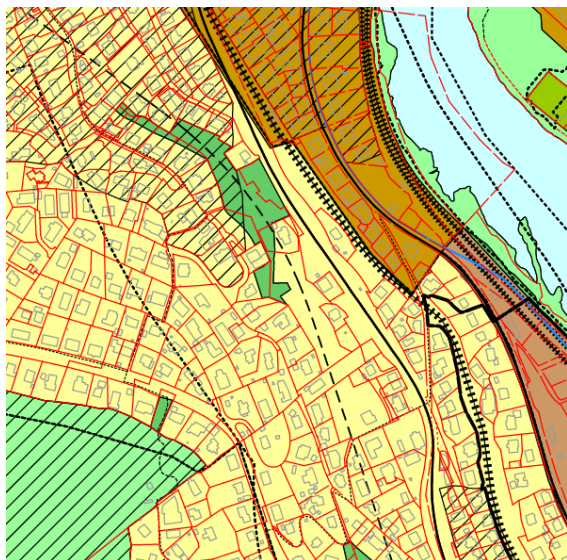
Illustrasjon 1 viser at utearealet mellom bebyggelsen er avtrappet og terrassert.

PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

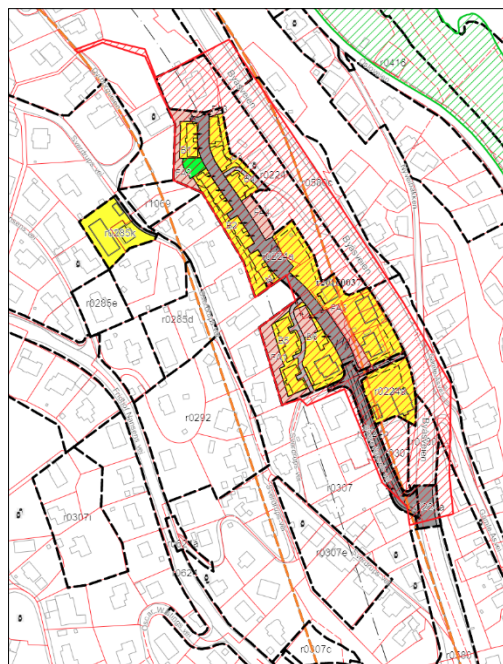
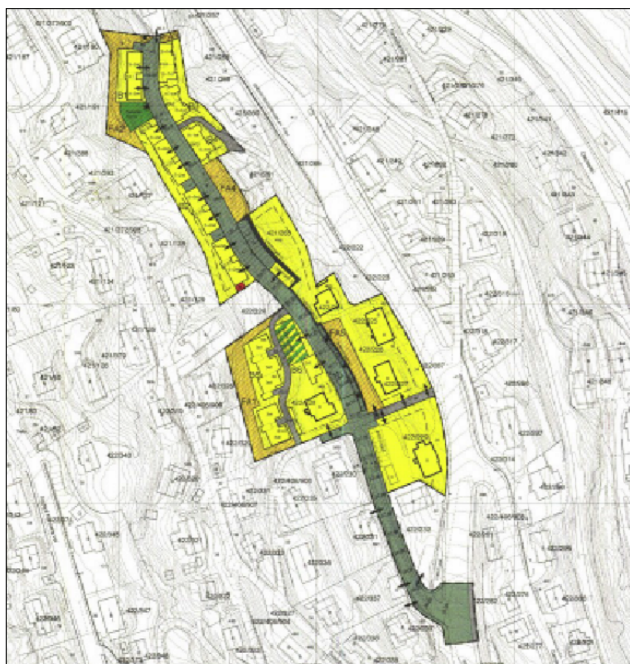
I KPA er største del av planområdet avsatt til eksisterende boligbebyggelse og et mindre område avsatt til grønnstruktur. Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde `kollektivare` og `parkering og uterom midtre sone`.



Figur 2: Områdeoversikt KPA

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er R224a, Bebyggelsesplan i henhold til reguleringsplan Byåsveien 54B, 56 og del av Dyrborg m.fl. Planen ble vedtatt 29.10.2002. Eiendommen er i planen regulert til boligformål som omfatter 47 boenheter med adkomst fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Adkomst forutsetter etablering av høye støttemurer.



Figur 3 og 4. Gjeldende plan r0224a tv. og kart som viser tilgrensende planer th.

Tilgrensende planer

- *R0224: Reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Byåsveien 54 B, 56 og del av Dyrborg m/flere.* Planen er vedtatt 20.02.1986.
- *R0224B: Adkomstveg til Dyrborg.* Planen er vedtatt 17.09.2004. Gjelder mindre vesentlig regulering med samme bestemmelser tilhørende r0224.
- *R307: Reguleringsplan for Vestbyen i Trondheim og tilstøtende strøk av Strinda herred (strøket Stavne – Wullmsgården).* Planen er vedtatt 16.11.1932 og gjelder vedtekter til reguleringsplan.
- *R0426: E6 Osloveien på strekningen Dorthealyst – Steinberget.* Planen er vedtatt 31.08.2006 og har bestemmelser tilknyttet til anleggsvirksomhet over og siden av konstruksjoner under grunnen (tunnel).
- *R0580: Byåsveien 47, 49, 51, 68, 70, 70B, 70C, 72, 72B, 72C, 74, 76, Fridtjof Nansens vei 57, 58 og 60.* Planen er vedtatt 26.05.1959. Gjelder utvidelse av Byåsveien.
- *R0580c: Byåsveien 34, Byåsveien 48 samt ny adkomstvei til Byåsveien nr. 36, 38b m.fl.* Planen er vedtatt 08.10.1963. Gjelder regulering av strekning av Byåsveien og forslag til innregulering av adkomstvei og busslommer.
- *R1064: Gamle Åsvei på strekningen Byåsveien – Breidablikkveien, samt adkomst til Byåsveien nr. 99 og 101.* Planen er vedtatt 10.08.1967 og gjelder utvidelse av Gamle Åsvei.

Avvik fra gjeldende planer

Alle planer i området er eldre enn 2011. KPA gjelder derfor foran disse der det er motstrid. Planforslaget er hovedsakelig tråd med KPA.

Område for nye boliger er avsatt til bolig, med unntak av en mindre del av eiendommen gnr/bnr 421/272 som er regulert til grønnstruktur i KPA

Planprogram/krav om konsekvensutredning

Planforslaget er hovedsakelig i tråd med overordnet plan og medfører ingen vesentlig samfunnsmessige konsekvenser som tilsier at planforslaget faller inn under krav til konsekvensutredning etter PBL

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger på nedre del av Byåsen, ca. 2 km fra Trondheim sentrum, og utgjør et areal på ca. 14.300 m². Dette inkluderer også naboeiendommer og samferdselsareal, for å sikre etablering av fortau og snarveier. Området avgrenses av Byåsveien i øst, eneboligområder i Sverdrups vei i vest og Sverre Hassels vei/Sverdrups vei i sør. I nord grenser planområdet til grønnstruktur som strekker seg mot Ila. Tomtestørrelsen er på 10.077 m².



Figur 5. Varslet planavgrensning til venstre, tomteavgrensning til høyre

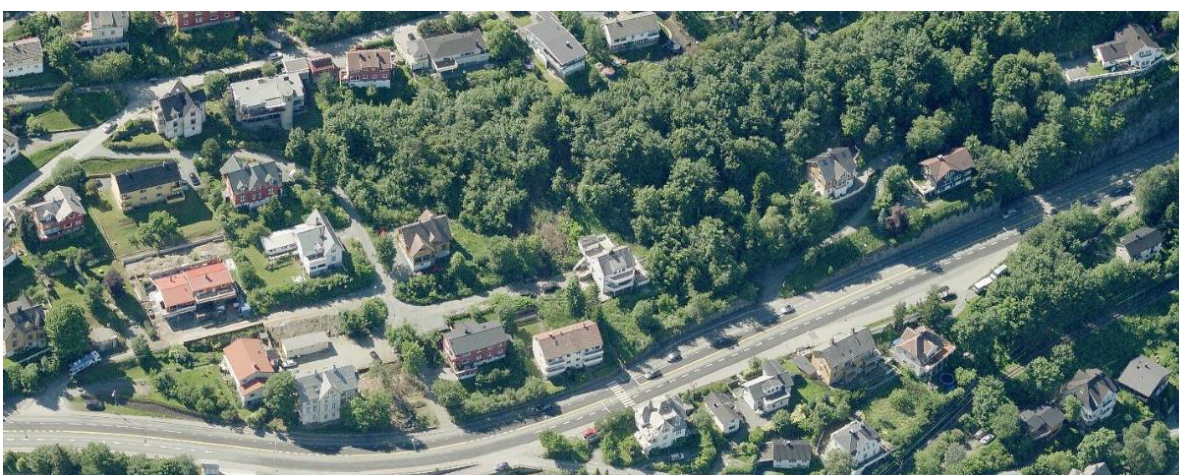
Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Innenfor planområdet er det to bebygde boligeiendommer, resterende areal er tett og høy løvskog. Tilstøtende arealer er boligeiendommer, samferdselsanlegg og grønstruktur.

Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse

Dyrborg er i stor grad preget av frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende hager som gir området et grønt preg. Mye av bebyggelsen er oppført i første og andre kvartal på 1900-tallet, og flere av dem er gitt antikvarisk klassifisering. Området består hovedsakelig av trehusbebyggelse, med varianter av saltak. Bebyggelsen er jevnt over i to til tre etasjer, i tillegg har de fleste hus høy sokkel, grunnet terrenget.

Bebyggelsen med adkomstveier ligger i linjer langs kotene. Noen svært bratte veier forbinder ulike nivåer. Det bratte terrenget gir god utsikt mot nordøst-øst fra all eksisterende bebyggelse.



Figur 6: Oversiktsbilde

Landskap

Dyrborg ligger i en åsside som strekker seg fra Bymarka ned til Nidelva, og utgjør en av byens vegger. Innenfor åssiden er det flere plataer, med både bebyggelse og innslag av

grønt. Planområdet utgjør deler av et sammenhengende område med løvskog som strekker seg bort til Steinberget. Terrenget faller bratt mot øst/nordøst ned mot Ila og Marienborg.

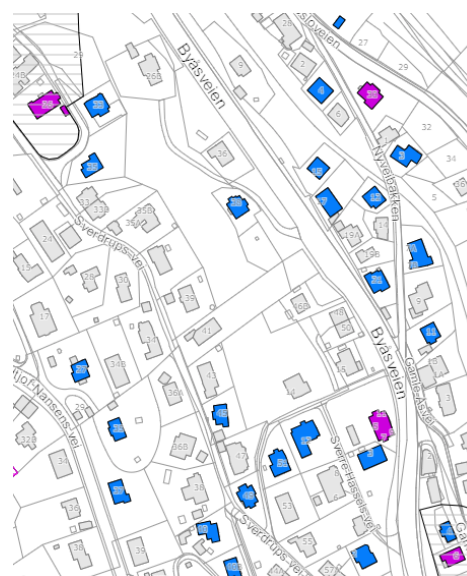


Figur 7. Planområdet sett fra Elgeseter bru

Tomten ligger østvendt, noe som er utfordrende for å kunne oppfylle krav om sol på uteareal på ettermiddag. Solforholdene for naboer er allerede i dagens situasjon krevende.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet. I henhold til Trondheim kommunes aktsomhetskart for kulturminner, inngår det ingen bygninger med antikvarisk klassifisering innenfor planområdet, men noen av de berørte naboene er registrert med antikvarisk klasse C og B. Planområdet ligger tett opp mot en hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel, 14.3 Steinberget med tilliggende områder. Planområdet omkranses av 7 villaer som på kommunens aktsomhetskart for kulturminner er markert med klasse C; bygning med antikvarisk verdi.



Landskapets estetiske og kulturelle verdi

Planområdet utgjør i dag et sammenhengende grøntbelte som ligger mellom bebyggelsen på Dyrborg/Sverresli og Byåsvæien. Det er samspillet mellom landskapet og bygningene som gir den estetiske og kulturelle verdien av området.

Naturverdier

Trondheim kommunes kart over «Biomangfold og naturverdier» viser at planområdet berører en rødlistesart, en fremmed art og at området har lokal verdi. Det er derfor utarbeidet en rapport om naturmangfold som konkluderer med at sett fra et nasjonalt og regionalt nivå, vil utbygging av området ikke være spesielt konfliktfylt i forhold til tap av naturmangfold. Sett fra et lokalt nivå, kan det være relevant å ta vare på lommer som dette skogholtet.

Rekreasjonsverdi

Det er ikke tilrettelagt for rekreasjon innenfor planområdet. Skogen er bratt, og det er ikke registrert noen større bruk av skogen til lek/opphold.

Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Planområdet har adkomst fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Byåsveien er en fylkesvei med ÅDT på ca. 8000 per 2020 (12 200 per 2015). Byåsveien har to kjørefelt i hver retning. Sverre Hassels vei er en smal adkomstvei til 10-15 boliger, uten fortau og har en bredde på 3-3,5 m.

Kollektivtilbud

Området har god tilgjengelighet til kollektivtransport med bussholdeplass i umiddelbar nærhet, rett nedenfor planområdet. I tillegg til flere rutebusser, passerer metrobuss med 10 avganger i timen i rushtrafikk og 6 avganger i timen i normal rute, kveld og helg. Det er dessuten kun 250 meter ned til trikkeholdeplass fra planområdet. Trikken har avgang 4 ganger i timen på dagtid, og 2 ganger i timen hver kveld, alle ukedager og helg. I tillegg er det kort avstand (ca. 800 meter) til Ila som er knutepunkt for flere lokal- og regionalbusser.

Gang- og sykkeltilbud

Byåsveien har fortau på hver side, men fortau på vestre side i nordgående retning er svært smalt. Det er lysregulert kryssing like nord for bussholdeplass, men med et fortau på ca 1 meters bredde på vestsiden, er dette ikke tilfredsstillende for gangtilbudet i området. Fylkeskommunen arbeider med en utredning for å gi nedre del av Byåsveien et bedre tilbud for gående og syklende. Utredning med ulike alternativer til løsning skal være klart før jul 2021.

Trafikksikkerhet

I løpet av de siste 10 år er det ingen politirapporterte personskadeulykker i krysset Byåsveien/Sverre Hassels vei. Det er registrert to sykkelulykker i nedre del av Sverdrups vei (kalt Melandsøbakken), hvor veien krysser Byåsveien. Adkomstvegene på Byåsen er smale og bratte, og stort sett alle mangler fortau. Dette gjelder også Sverre Hassels vei. Melandsøbakken er svært bratt, og flere hus har ikke kjøreadkomst vinterstid. Den er stengt for trafikk fra Byåsveien, men punktet er fortsatt trafikkfarlig, noe også skaderapporteringen viser. Det er generelt dårlige gangforbindelser på Nedre Byåsen.

Sosial infrastruktur

Området ligger sentrumsnært med god tilgang til offentlige og private tjenester. I Ila finnes både legesenter, flere matbutikker, treningssenter, park, skole, restauranter og lignende tilbud.

Barn og unges interesser

Det er ikke registrert barnetråkk i området, og det er ikke kjent at arealet innenfor planområdet benyttes av barn i dag.

Planområdet tilhører Ila barneskolekrets, men grensen til Åsveien barneskolekrets går i Melandsøbakken, i tomtegrensa mot nord. Det er vurdert skoleveg til begge skolene.

Ila skole har ikke ledig kapasitet. Beregnet antall ledige plasser om 6-10 år er 0 plasser. Åsveien skole har kapasitet på barneskoletrinnet, og en framtidig kapasitet om 6-10 år på 106 plasser.

Ungdomsskole er Sverresborg for begge skolekretsene, og her er det også kapasitet.

Innenfor en radius på 1 km er fra planområdet finnes det 13 barnehager.

Universell utforming

Planområdet er bratt og per i dag ikke universelt utformet.

Teknisk infrastruktur

Offentlige ledninger

Det ligger både offentlige og private VA-ledninger i området. Langs østsiden av Byåsveien ligger det kommunale 150 mm vannledning og 375mm fellesledning. Fra Byåsveien og ned til Nyveibakken ligger det en 525 mm overvannsledning. Det ligger en 100 mm vannledning, samt en fellesledning i Sverdrups vei ned til Byåsveien. En 315mm fellesledning går gjennom planområdet i nord fra Fridtjof Nansens veg og ned til Byåsveien. Det finnes også private ledninger fra Sverdrups vei 37 og 39 gjennom planområdet.

Energiforsyning

Det er for liten restkapasitet mht. strømforsyning. Ny nettstasjon må etableres ved utbygging og må godkjennes av netteier.

Fjernvarme

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Grunnforhold

Topografi og beliggenhet

NVE's bratthetskart viser at det er opp til gjennomsnittlig ca 35 grader. Lokalt er det små skrenter og partier som er brattere, men også flatere partier.

Stabilitet og rasfare

Rambøll har utført geotekniske grunnundersøkelser av planområdet, og skrevet en innledende ingeniørgeologisk rapport. Olav Olsen har foretatt en geoteknisk vurdering i 2021. Begge disse følger planforslaget.

Området ligger innenfor aktsomhetsområdet for jord- og flomskred.

Det er usikker forekomst av radon i området. Det er ikke registrert kvikkleire innenfor området, eller annen rasrisiko. Grunnforhold er berg med tynt løsmassedekke. Fordi Marienborgtunnelen ligger under planområdet foreligger det krav om avklaring for sprengning.

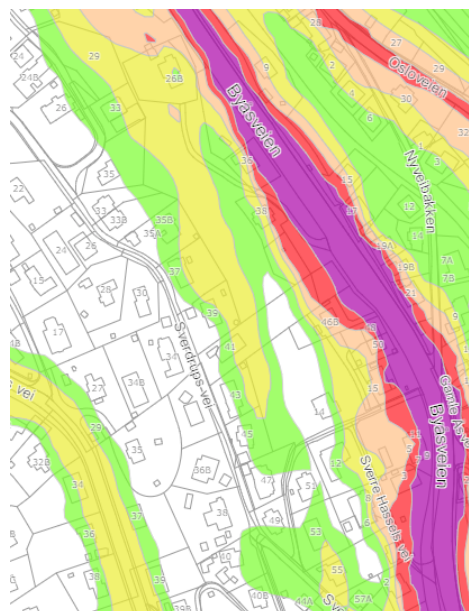
Støyforhold

Rapport for vurdering av støy er utarbeidet av Brekke & Strand. Støykart viser at store deler av planområdet ligger i gul støysone fra veitrafikk. Planområdet ligger også i gul støysone fra helikopter ved St. Olavs hospital.

Luftkvalitet

Det er registrert tilfredsstillende luftkvalitet på planområdet pr. 28.01.2020 ut ifra

<https://www.luftkvalitet.info/>



BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg, PBL §12-5, nr. 1

- Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (1111)
- Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)
- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (1113)
- Renovasjonsanlegg (1550)
- Uteoppholdsareal (1600)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, PBL §12-5, nr. 2

- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Gatetun (2014)
- Gangveg (2016)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018)
- Kollektivholdeplass (2073)
- Parkering (2080)

Grønnstruktur PBL §12-5, nr. 3

- Turdrag (3030)

Hensynssone PBL §12-6

- Frisikt (140)
- Nettstasjon/trafo (370)

Bestemmelsesområde PBL §12-7

- Snarvei

Bebyggelsens plassering og utforming

Ny bebyggelse bygger videre på eksisterende veistruktur i området; adkomstveien forlenges nordover langs kotene, og det bygges på begge sider av denne. Hovedgrepet er å legge parkering under lokk, slik at parkeringsareal blir liggende under bakken. Slik frigjøres det flate arealet over P-kjelleren til bilfritt oppholdsareal og adkomst for myke trafikanter. Det er kun kjørbart for tilbringertjenester og nyttekjøretøy som brann- og redning.

Det planlegges for ny variert boligbebyggelse, med leilighetsbygg, rekkehus og eneboliger. Bebyggelsen foreslås utformet som 11 volum, ordnet langs et felles uterom/tun, med grønne rom og utsyn imellom.

Rekkehus og eneboliger foreslås lagt mot øst, for å skjerme utearealer og øvrig bebyggelse for støy, samt at p-kjellers sidevegg i størst mulig grad tildekkes. Leilighetsbyggene er lagt mot vest, med noe trapping oppover i terrenget.

Det foreslås en underdeling av volumene i mindre komponenter, ved hjelp av form og farge. Leilighetsbyggene foreslås med skrånende takform, som skal bygge opp under oppdelingen av volumene.

Det stilles krav i bestemmelsene om at terrenget skal terrasseres. Terrassene skal benyttes til oppholdsareal, og det skal tilstrebes maks en etasjehøyde mellom hver terrassering. Terrassene skal beplantes for å dempe effekten av høye vegger. Der det er mulig skal naturlig fjell bevares. Det skal etableres trapper for å forbinde de ulike nivåene i utearealet innenfor felt B1, disse trappene sikres i bestemmelser.

Byggenes maksimale høyder er angitt på plankartet. Byggenes høyder er tilpasset slik at de i minst mulig grad skal hindre for utsikt fra naboer i Sverdrups veg. Leilighetsbyggene i vest har høyde som varierer mellom 3 og 6 etasjer, mens rekkehusene mot vest er på 3-4 etasjer og takterrasse.

Grad av utnytting

Det foreslås at samlet bruksareal ikke skal overstige 6900m² BRA. Dette gir en samlet utnyttelse på 68 % BRA. % BRA er regnet etter TEK 17 §5-4, men med kjeller ekskludert, det vil si at areal helt eller delvis under terreng ikke medregnes.

I KPA legger en gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA boligformål til grunn for beregning av tetthet, og planforslaget har med denne metoden en tetthet på 6,85 boliger/daa om hele planområdet legges til grunn. Beregnet kun etter tomtestørrelse er tettheten 9,7 boliger/daa. Det er illustrert 53 leiligheter i planforslaget.

Antall boliger/leilighetsfordeling

Det er illustrert 53 nye boenheter i illustrasjonsmaterialet, hvorav 40 leiligheter, resten eneboliger og rekkehus. Det er satt en maksgrense på 60 boenheter i planen.

Minimum 50 % av boenhetene skal være 4-roms leiligheter eller større.

Maksimum 2 % av boenhetene kan være 1-roms leiligheter.

Ingen boenheter skal være under 35 m².

Folkehelse

Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Trondheim sentrum. Det er knapt 1 km ned til Ila, hvor det er dagligvareforretninger, offentlige og private tjenester og park.

Det er gode rekreasjonsmuligheter i området; det er kort avstand til Dyrborgskogen og Vestlia idrettsanlegg. Til Theisendammen, som også har badeplass, er det ca 1,5km. Det er mulig å ta både buss og trikk fra planområdet til ulike utfartssteder i Bymarka.

Planområdet har svært god kollektivdekning, med holdeplass for metrobuss i umiddelbar nærhet, noe som vil gjøre det mulig å bo her uten å være avhengig av bil. Ny snarvei, gangvei og trapper gjennom planområdet øker tilgjengelighet til nærliggende områder.

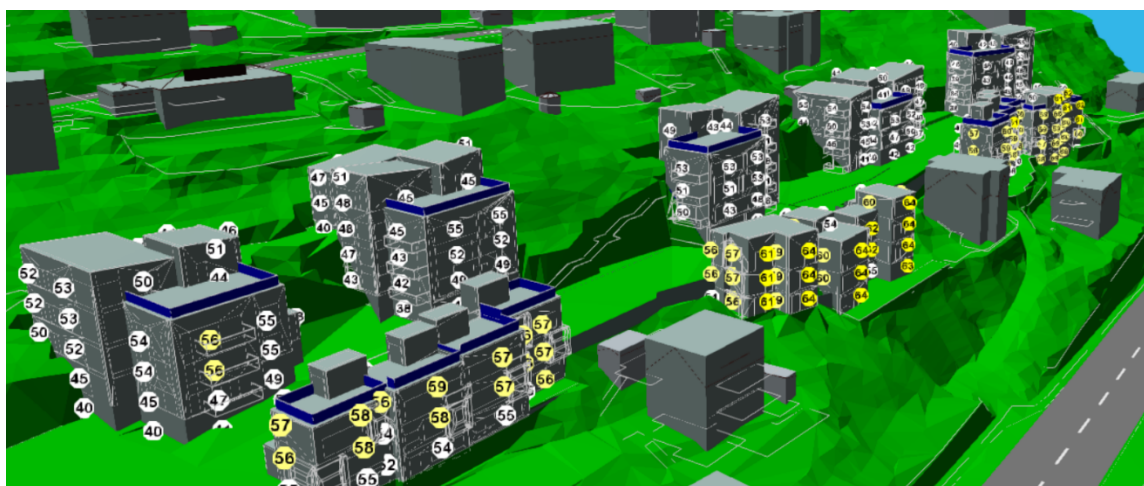
Det sikres ny offentlig snarvei mellom Dyrborgveien og metroholdeplass i Byåsveien, for å korte ned avstand til metroholdeplass og til Ila også for eksisterende boliger i bydelen, samt sikre kortere avstand til nærmiljøet for nye beboere innenfor planområdet. Det er også trikkeholdeplass like nedenfor planområdet, ved Nyveibakken.

Bomiljø og bokvalitet

Bebyggelsen er lagt rundt et bilfritt felles uterom, hvor det skal etableres muligheter for rekreasjon og lek. Ettersom dette også er adkomstarealet for myke trafikanter, og hovedinngang til boligene, ligger det til rette for mange sosiale møter og dannelsen av et godt nabolag. Det sikres

et felles innendørs areal i tilknytning til uterommet for å ytterligere legge til rette for sosiale møter mellom naboene.

Den foreslåtte rekkehusstrukturen mot øst er plassert foran parkeringsarealet, og gir skjerming mot støy, og bidrar samtidig til lune uteoppholdsareal for boligene.



Figur 11 og 12 viser støy på fasade

Rekkehus og eneboliger i rekke får flott utsikt mot øst/nordøst, de får direkte adkomst fra uteoppholdsarealet, og de fleste får også direkte adkomst fra P-kjelleren. Både uteoppholdsarealer og de aller fleste boenhetene er gjennom plasseringen av bygningene sikret gode utsiktsforhold.

Det vil være en del støy på fasader mot øst/nordøst. Krav til støytiltak sikres i bestemmelsene.

I bestemmelsene stilles det krav til en stor andel store boenheter. I kombinasjon med oppdelingen i flere volum sikret i plankartet, vil dette gi boenhetene mye fasade og lys fra flere sider.

Forhold til omkringliggende bebyggelse

Planforslaget bryter med stedets karakter. Ny bebyggelse vil synes godt i landskapet, også på avstand. Leilighetsbyggene i bakkant tar opp terrengsprang, de vil ligge lavere i terrenget enn bebyggelsen i bakkant. Det å bygge i dette området vil skape murer og terrengsprang, men det er søkt å utnytte disse høydeforskjellene til å skape direkte utgang på terreng, og å bryte dem ned så mye som mulig. Bebyggelsen i øst, er lagt foran parkeringskjeller, for å minimere høye murer og samtidig skape en bygningstypologi som nærmer seg eneboligene på nedsiden.

Parkering, antall P-plasser for bil og sykkel

Bilparkering etableres i kjeller. Det skal avsettes minimum 0,8 og maks 1 p-plass per boenhet. Det skal tilrettelegges for ladepunkter for elbil i tråd med TEK. Minimum 5% av parkeringsplassene skal være for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Det skal avsettes egne parkeringsplasser for gjester i parkeringskjeller, minimum 2 stk.

Det skal avsettes minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70m BRA. Disse skal etableres på inngangsplanet, og minimum 80% skal være under tak. Det skal etableres rom for sykkelvedlikehold og vaskemuligheter.

TrafikkløsningerAdkomst for gående, syklende og kjørende fra Byåsveien

Hovedadkomst er fra Byåsveien via Sverre Hassels vei.

Sverre Hassels vei foreslås utvidet og opparbeidet med fortau på høyre side i nordgående retning frem til avkjøring til boliger på østre side av planområdet, ved Sverdrups vei. Etter å ha passert avkjøring, blir adkomstarealet til planområdet definert som et gatetun.

Varelevering, hente- bringetjenester

Dekket over P-kjeller er kjørbart, og kan benyttes til hente- bringetjenester og varelevering. Det skal i hovedsak ikke være trafikk over f_U. Denne adkomsten skal i all hovedsak benyttes av myke trafikanter.

Ny adkomst til boliger øst for Sverre Hassels vei

Krysset Sverdrups vei (videre omtalt som Melandsøbakken) og Sverre Hassels vei er et utfordrende kryss per i dag, og en utvidelse av Sverre Hassels vei gjør ikke dette enklere. Melandsøbakken er svært bratt, og for å kunne benytte Sverre Hassels vei som adkomst til planområdet, må denne kryssende veien rettes ut og ha et mye flatere snitt for å kunne håndtere renovasjon, brann- og redning. På bakgrunn av dette foreslås det at Melandsøbakken deles i to, og øvre del avsluttes i Sverre Hassels vei. Som adkomst til boliger øst for Sverre Hassels vei etableres en ny, mindre bratt veg med avkjøring lengre sør i Sverre Hassels vei.

Adkomst til Byåsveien 26B

Byåsvegen 26B har i dag en bratt adkomstveg fra Byåsveien, som de deler med Byåsveien 36 og 38. Avkjørselen ligger midt i metroholdeplass Nyveibakken. Adkomstveien kan ikke benyttes som kjøreadkomst om vinteren til 26B. I planforslaget er kjøreadkomsten avsluttet ved nr 36.

Byåsvegen 26B får ny kjøre- og gangadkomst via Sverre Hassels vei over f_U og o_TV. Boligen får også tilgang på parkeringsplass i parkeringskjelleren.

Offentlig fortau langs Byåsveien

Det smale fortauet på vestsiden av Byåsveien utvides på strekningen fra Sverre Hassels vei og nordover til metrobussholdeplass. Fortauet foreslås med en bredde på 3m, med unntak av et mindre strekk ved Lindemanngården, hvor bredden er ca 2,5m.

Ny trapp nederst i Melandsøbakken

Det er registrert flere ulykker i overgangen mellom Melandsøbakken og Byåsveien, særlig med sykkel. Ettersom fortauet langs Byåsveien utvides, blir det en høydeforskjell mellom fortau og nedre del av Melandsøbakken. En trapp i overgangen vil løse den oppståtte høydeforskjellen, og samtidig vil trappen kunne trekkes noe bort fra fortauet. Med denne løsningen vil man unngå sykling ned bakken.

Det sikres også en trapp som forbinder øvre og nedre del av Melandsøbakken (via prosjektets gatetun). Denne er plassert slik at det skal være lett å lese hvordan man beveger seg opp Melandsøbakken.

Snarvei fra metroholdeplass til utbyggingsområdet

Det sikres i bestemmelser og plankart en snarvei fra metroholdeplass i Byåsveien opp mellom bebyggelse og til den interne gangveien i det nye boligprosjektet.

Offentlig snarvei mellom Byåsveien og Dyrborgveien

Det sikres i bestemmelser og plankart regulert en snarvei fra metroholdeplass i Byåsveien, via eksisterende adkomstvei til Byåsveien 36 og 38 videre på nedsiden av nye boliger, opp langs nordsiden av ny bebyggelse og videre opp til Dyrborgveien.

Universell utforming

Planforslaget muliggjør at gangveien gjennom det nye boligområdet får stigningsforhold i tråd med krav til universell utforming. Således vil også felles uteoppholdsareal bli tilgjengelig for alle. Uteoppholdsareal på øvre nivåer innenfor felt B1 vil kunne nås med heis. Øvrige krav om universell utforming følger av lovverket.

Det er kjørbare vei frem til alle hovedinnganger, for tilbringertjenester, taxi og ambulanse.

Uteoppholdsareal

Planforslaget legger opp til felles uteoppholdsarealer med ulike soner for aktivitet, rekreasjon og møteplasser mellom ny bebyggelse på dekke over p-kjeller, på terrasserte nivåer mellom bebyggelse og på leilighetsbyggenes takterrasser. Det skal tilrettelegges for aktivitet for ulike aldersgrupper/behov.

Samtlige boenheter har i tillegg til felles uteoppholdsareal, også tilgang til private balkonger, markterrasser og/eller takterrasser.

Planområdet ligger i en østvendt skråning. Solforholdene er derfor gode tidlig på dagen, men ikke på ettermiddag. Det er ikke mulig å nå krav om solbelyst areal på nøkkeltidspunkt. Det er søkt å kompensere for dette ved å plassere takterrasser (både for rekkehus, eneboliger og blokker) slik at de får mest mulig sol. Det er også søkt å optimalisere solforholdene for lekeplassene. I tillegg sikres det et felles innendørs oppholdsrom i en av leilighetsbyggenes første etasjer, med direkte tilknytning til uteoppholdsarealet.

Krav til uteoppholdsareal er 50m² per enhet.

Ved illustrert antall boenheter er kravet: 53 boenheter x 50 m² = 2650 m²

Ved maks krav på 60 boenheter er kravet: 60 boenheter x 50 m² = 3000 m²

Antall boenheter	Krav til uteoppholdsareal: 50m ² pr enhet	Balkonger og terrasser	Felles uteoppholdsareal på terreng	-hvorav gangvei	Samlet uteoppholdsareal med gangvei	Samlet uteoppholdsareal uten gangvei
53	2750m ²	1610 m ²	2480m ²	785m ²	4090 m ²	3305 m²

Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp

Boligfeltet ligger i en bratt skråning. Det bygges en gjennomgående parkeringsgarasje gjennom hele feltet. Det vil ikke være mulig å legge ledninger på nedsiden av feltet, da det her ligger private tomter. Det legges derfor gjennomgående ledninger i garasjen. Disse legges i åpen kulvert/grube med rist i garasjegulv, slik at de er tilgjengelige for inspeksjon og eventuell utskiftning.

Vannledning kommer inn i feltet fra nord. Det anlegges kummer i garasjen for levering til brannvann og forbruksvann. Brannvann trekkes opp og over dekket på parkeringskjeller til adkomstveg for brannbiler. For å få fram tilstrekkelig brannvann legges det 180 mm ledning. Spillvann ledes i hovedsak mot sør og ut mot Sverre Hassels veg. For de nordligste byggene ledes spillvannet nordover gjennom garasjen og ut i nordenden av garasjen. Her knyttes ledningen til omlagt 315 mm ledning ned fra Sverdrups vei. For nordlige bygg på nedsiden av garasjen, knyttes disse direkte til omlagt ledning. Alle interne spillvannsledninger legges med diameter på 160 mm.

Overvann fra feltet samles i ledningsnett i kulvert under garasjegulvet. Alt vann føres fram til innkjørselen til feltet fra Sverre Hassels vei. Det anlegges fordrøyningsanlegg på parkeringsarealet nedenfor byggene. Det legges 250 mm ledning på strekk fra nordenden av feltet og fram til midten av parkeringskjelleren. Derfra legges 300mm fram til fordrøyningsanlegg.

Plan for avfallsløsning

For de nye boligene, skal det tilrettelegges for mobilt avfallssug, samt bunntømt container for papp og papir. Snuareal for renovasjonsbil håndteres innenfor felt f_ GT. Docking for avfallssug plasseres i f_ GT eller i f_ BRE, avhengig av hva som er mest hensiktsmessig. Dette avklares i teknisk godkjenning, sammen med plassering av nedkast. Forslag til plassering av nedkast er inntegnet i illustrasjonsplanen. Dersom de nærmeste naboene skal benytte anlegget, gir trapp fra nedre del av Sverre Hassels vei direkte adkomst til gatetun med nedkast for både avfallssug og papp/papir.

Energi

Det stilles krav til etablering av ny nettstasjon innenfor planområdet.

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og vil ikke bli tilknyttet.

Risiko og sårbarhet

ROS- analyse følger planforslaget som eget vedlegg. Det konkluderes med at det er behov for tiltak i forhold til følgende:

- Overvannshåndtering ved styrtregn og urban flom
- Stabilitet og rasfare
- Kapasitet i kraft- og teleforsyningen
- Dokumentasjon av skole- og barnehagekapasitet
- Trafikksikkerhet
- Støv og støy
- Plan for beskyttelse av omgivelser i anleggsfasen

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Landskap

Planforslaget vil endre stedet fra skog til et bebygd område, og slik endre opplevelsen av stedet. Feltene som skal utvikles utgjør omtrent halvparten av et skogsparti. Delen som ikke omfattes av reguleringen vil bli stående uberørt. Planområdet ligger godt nede i åssiden, slik at en utbygging

her vil ikke påvirke de store landskapstrekkene/ silhuetten av åsen, men åssiden vil bli mindre grønn.

Eksisterende grønne områder som ikke skal bebygges, vil så langt det lar seg gjøre bevarer eller revegeteres. Planforslaget sikrer grønne uterom som binder planområdet sammen med eksisterende grønstruktur, og det skal lages snarvei gjennom området.

Geologisk

Planforslaget forutsetter noe sprengning/skjæring i berg. Det er lagt inn bestemmelse for å sikre tunnel ved eventuell sprengning. Geoteknisk rapport viser at tiltaket er gjennomførbart.

Geografisk

Planområdet ligger gunstig til, med umiddelbar nærhet til kollektivtrafikk (metrobus, buss, trikk) og kort vei til sentrum og sosial infrastruktur. Det bratte terrenget gir noen utfordringer, men disse er håndtert i planforslaget.

Demografisk

Planforslaget innebærer en variasjon i både boligtypologi og størrelse, og kan derfor tilføre området beboere i ulike livsfaser. Dette er positivt.

Stedets karakter/byform og estetikk

Planforslaget innebærer utbygging av et i dag ubebygget område. Det er arbeidet med å tilpasse den nye utbyggingen til omkringliggende bebyggelse.

Bebyggelsen viderefører områdets grunnstruktur, med adkomstveg langs kotene- men videreutvikler dette ved å legge parkeringskjeller der det var tenkt veg. Planforslaget innfører videre nye typologier i området, i form av rekkehus og leilighetsbygg.

På grunn av det bratte terrenget er det først og fremst i fjernvirkningen man vil se planforslaget i sammenheng med øvrig bebyggelse på Dyrborg. Sett fra Stadion på Øya, er åssiden preget av frittliggende volum, med grønne mellomrom, og det er en variasjon i farger og takformer. Den nye bebyggelsen foreslås også inndelt i frittstående volum, om enn noe større enn villaene rundt. For å tilpasse seg skalaen i nærområdet, er volumene videre underdelt ved hjelp av form og farge.

Terrenget på Dyrborg er bratt, og man finner i området store skjæringer og støttemurer, særlig i forbindelse med vei. Det meste av den eksisterende bebyggelsen på Dyrborg har også høy sokkel. Det har vært et viktig element i planprosessen å søke å unngå høye murer i så stor grad som mulig. Dette er sikret dels gjennom plassering av bebyggelsen, dels gjennom krav i bestemmelsene om terrassering og behandling av skjæringer ved hjelp av materialbruk og beplantning.

Planområdet har flott utsikt mot fjorden og resten av byen, og boligene høyere i terrenget ikke vil hindres av tiltaket.

Kulturminner og kulturmiljø, herunder viktige siktrøm

Hensynssone Steinberget

Snarvei til Dyrborgvegen vil i helt øverste del gå inn i hensynssonen Steinberget. Snarvegen er tenkt utformet som gangbane/trapp som punktfunderes. Slik at mest mulig vegetasjon bevarer. Snarveien vil derfor ha liten konsekvens for hensynssonen.

I nærheten av planområdet er det tre bygg med antikvarisk klassifisering:

Byåsveien 37 (antikvarisk klasse C)

I dagens situasjon står Byåsveien 37 alene, med en grønn bakgrunn. Byåsveien 37 vil bli liggende inne blant den nye bebyggelsen. Den nye bebyggelsen er foreslått trukket bort fra det eksisterende bygget, for at bygget fortsatt vil fremstå som et frittliggende punkthus. Bygget fremstår fortsatt tydelig i fjernvirkningene.

Sverre Hassels vei 3 (antikvarisk klasse C)

Utvidelse av Sverre Hassels vei gjør av det må etableres en støttemur der det i dag er en skråning, vest for bygget. Dette vil i mindre grad påvirke opplevelsen av bygget, som hovedsakelig er fra Byåsveien, da hovedfasaden er sørvendt.

Sverre Hassels vei 5-11 (antikvarisk klasse B)

Opplevelsen av Sverre Hassels vei 5-11, Lindemanngården, er først og fremst fra Byåsveien. Bygget ligger svært nær veibanen, særlig det sørøstre hjørnet. Statens vegvesen har ønsket utvidelse av fortauet til 3 m. Foreslått løsning har en innsnevring til 2, m ved Lindemanngårdens sørøstre hjørne, for å kunne gi dette en god utforming.

Vestsiden av Lindemanngården er i dag en gårdsplass som benyttes til parkering, en bod, en skråning med villniss. Foreslått ny nedkjøring til Sverre Hassels vei 5-11 m.fl. vil gi opparbeidelse av vei og mur på tomten. Vei og mur vil opparbeides lengst vest på tomten, med god avstand til det eksisterende bygget. Løsningen vil bidra til en oppgradering av tomten, og gi en ryddig situasjon. Eksisterende bod må rives, og vil erstattes. (Denne boden er fra nyere tid, og således ikke av antikvarisk verdi).

Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (Kap II)

Rambøll har gjennomført en vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet ved gjennomføring av tiltak på Dyrborg. Rapporten konkluderer med at sett fra et nasjonalt og regionalt nivå, vil utbygging av området ikke være spesielt konfliktykt i forhold til tap av naturmangfold. Sett fra et lokalt nivå, kan det være relevant å ta vare på lommer som dette skogholtet.

Det foreslås følgende avbøtende tiltak; å sikre at trær tas ned utenfor hekkesesong, og jord fra området bør håndteres riktig for å hindre spredning av platanlønn. Dette er fulgt opp i bestemmelsene.

Rekreasjonsinteresse/Folkehelse

Selve utbyggingsområdet er i dag ikke i bruk til rekreasjon. Planforslaget gir økte muligheter for dette innad på planområdet, med bedre tilgjengelighet og opparbeidelse av uterom og lekeplasser som kan benyttes både av nye beboere og eksisterende beboere i nabolaget.

For nye beboere innenfor planområdet vil nærhet til parker, friområder, herunder Dyrborgskogen og Bymarka, og idrettsanlegg gi mulighet for rekreasjon og trening. Nærhet til sosial infrastruktur, service og tjenester, skoler med mer bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange eller sykkel.

Tiltaket tilfører området også tryggere gangveier og fortau, som kan stimulere til økt gange og sykling også for beboere i nærområdet.

Uteområder

Det vil opparbeides felles utearealer som skal legge til rette for lek, aktivitet og opphold. Plasseringen av lekearealer langs den interne gangveien legger til rette for sosial kontakt mellom beboerne. Uteområdene er skjermet for støy, og har gode solforhold tidlig på dagen. På grunn av tomtas plassering vil det være lite sol på ettermiddag. Det er søkt å kompensere for dette ved å gi alle beboere tilgang til takterrasser, som vil ha sol lengre enn fellesarealer på bakken, det er søkt å optimalisere solforhold for lekeplassene og det sikres et innendørs fellesareal.

Trafikkforhold

Planforslaget vil bidra til tryggere, mer trafiksikker og bedre adkomst til både eksisterende og nye boliger fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Etablering av p-kjeller gir trygg ferdsel på området fellesarealer på bakkeplan, samt en trivelig gjennomgang gjennom området for beboere og naboer.

Det skal også opparbeides fortau langs Sverre Hassels vei og oppgradering av fortau langs Byåsveien. Ny offentlig snarveg mellom Dyrborgveien og Byåsveien, lokal snarveg fra det nye boligfeltet til metrobussholdeplassen, samt nye trapper mellom Sverdrupsvei (Melandsøbakken) og Byåsveien, bidrar til tryggere og mer effektiv ferdsel til og fra kollektivtilbudet. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

Barns interesser

Planområdet blir i dag ikke benyttet av barn og unge. Nytt planforslag vil bidra til gode uterom og trygge arealer for barn og unge. Trafikksikkerheten i nærområdet bedres. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

Sosial infrastruktur, skole- og barnehagekapasitet

Planforslaget har liten påvirkning på den sosiale infrastrukturen.

Universell utforming

De nye boligfeltene er løsbare i henhold til de krav som stilles i TEK17, inkludert adkomst og fellesarealer. Utbedringene som gjøres på veier og fortau i området er forbedringer med tanke på universell utforming, selv om det bratte terrenget begrenser hva som er mulig. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

Energibehov, energiforbruk

Bebyggelsen utføres iht. krav i TEK 17. Energibehov og energiforbruk forventes å ikke avvike fra tilsvarende ny bebyggelse.

Området ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og vil derfor ikke tilknyttes dette. Restkapasitet i eksisterende el-tilførsel er ikke tilfredsstillende, og det stilles derfor krav til etablering av ny nettstasjon før utbygging.

Det registreres ingen negative konsekvenser med hensyn til energibehov eller energibruk.

ROS analyse

Gjennomført ROS-analyse avdekker behov tiltak/krav tilknyttet:

Brann i bygninger og anlegg

Bygningsmasse skal ha tilrettelagte løsninger for slukking og rømning. Det skal sikres fremkommelighet for slukkebil.

Trafikksikkerhet i forbindelse med av- og påkjøringer

Tilstrekkelig siktforhold og trygg av- og påkjøring til planområdet. Etablere fortau langs Sverre Hassels vei og utvide/oppgradere fortau langs Byåsveien ifb. planområdet.

Overvann

Bygningsmasse plasseres, prosjekteres og utføres slik at det oppnås tilfredsstillende tiltak for håndtering av overvann.

Løsmasseskred

Etablere permanente sikringstiltak mot skred. Regulerte støttemurer vist på plankart.

Samlet vurdering er at planområdet er tilstrekkelig egnet for planlagte tiltak, med de tiltak som er sikret i planforslaget for å unngå mulige uønskede hendelser.

Gjennomførbarhet

Området forutsettes utbygget i ett byggetrinn. Behov for sprengning og hvordan dette skal gjennomføres må avklares med tunneleier (Cecilienborgtunnelen). Byggefasen kan på grunn av terrenget bli utfordrende, og det er derfor medtatt i bestemmelsene at plan for gjennomføring skal innsendes allerede ved søknad om tiltak.

Planforslaget forutsetter at private må avstå noe eiendom. Se også medvirkningsprosess.

Endringer fra gjeldende planer

Grøntarealet i KPA, som det nå bebygges på, kan sies å være erstattet i planen av det nye offentlige turdraget, som er lagt inn for å sikre snarvegen til Dyrborgveien.

Det er videreført bestemmelse fra r0426 som skal sikre avklaring med eier av veitunnel (E6) før sprengning.

Endringer fra plan r0224a

Denne planen er den planen som direkte berører utviklingsområdet for planforslaget, og har vært tema i mange naboinnspill.

Gjeldende plan r0224a tilrettelegger for 47 nye boenheter. Planforslaget tilrettelegger for maksimalt 60 nye boenheter. Gjeldende plan har en gjennomgående vei med en stor forstøtningsmur mot øst. I planforslaget er vegen erstattet av en parkeringskjeller, og det er foreslått rekkehus/eneboliger mot øst, som begrenser høye murer mot øst.

Sammenlignet med gjeldende plan ligger planforslaget jevnt over ca. en etasje høyere, det betyr på omtrent samme høyde som tillatte trappehus i gjeldende plan. I nord er avviket nærmere to etasjer. Videre stilles det krav om skrånende takform i planforslaget, slik at gjennomsnittlig høyde vil bli lavere.

Eksisterende plan har hovedsakelig bebyggelse mot vest Planforslaget har bebyggelse både mot vest og øst, med et uteoppholdsareal mellom bebyggelsen.

Gjeldende plan har krav om 1,5 p-plasser pr enhet. Ved 47 enheter vil dette si ca. 70 p-plasser. Planforslaget krever minimum 0,8 - maks 1,0 p-plasser pr enhet, som ved 60 enheter vil utgjøre 48- 60 p-plasser. Det er en endring fra gjeldende plan, men faktisk antall parkeringsplasser vil gå ned.

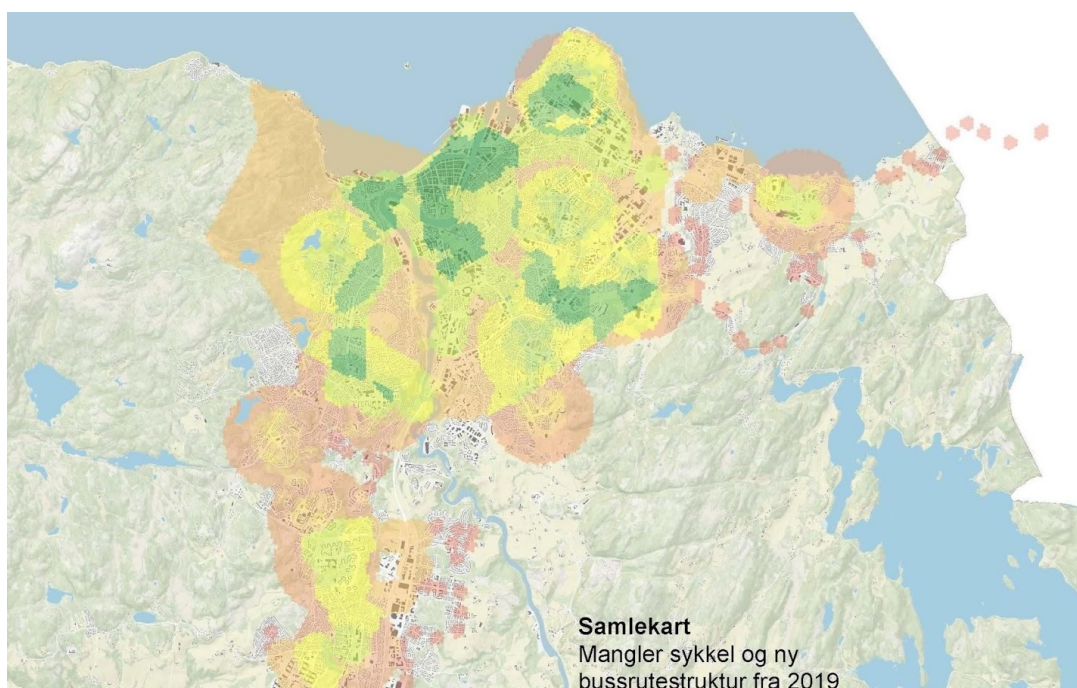
Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gjennomføring av planlagte tiltak vil ikke ha større økonomiske konsekvenser for kommunen. Kommunen vil være ansvarlige for drift og vedlikehold av offentlig snarvei mellom Byåsveien og Dyrborgveien. Deler av disse arealene er i dag privat grunn som skal overtas av kommunen ved ferdigstilling.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget legger opp til etablering av økt antall boliger i et sentralt område avsatt til boligbygging og fortetting på en god måte.

Fortetting i bynære områder i tilknytning til kollektivknutepunkt og/eller linjer med miljøvennlige transportalternativer vil være et viktig bidrag til bærekraftig byutvikling, og står sentralt i kommunens strategi for å oppnå nullvekstvisjonen. Det framgår av samme illustrasjon at det i hele Trondheim finnes bare et fåtall områder som scorer like høyt som planområdet på måloppnåelse i forhold til nullvekst.



Illustrasjon Trondheim kommune: Grønn farge viser hvor det er lettest å kunne nå nullvekstmålet ved boligbygging. Planområdet ligger innenfor grønn sone.

Planforslaget innebærer videre en oppgradering av forholdene for myke trafikanter, og en snarveg for hele nærområdet til metrobussholdeplass. Dette kan gjøre det enklere både for nye og eksisterende beboere å gå, sykle eller kjøre buss, i stedet for å bruke bilen.

Avveining av virkninger

Forslaget er i tråd med overordnede føringer, og ut i fra vurderingene mot nullvekstmålet er det et riktig sted for boligfortetting.

Rapporten om naturmangfold konkluderer med at det i et lokal perspektiv kan være negativt at deler av skogen blir utbygd. Det er formildende at over halvparten av skogsbeltet blir stående.

Det er nærhet til både sentrum og rekreasjonsområder via gange, sykkel eller kollektivtransport. Dette er fulgt opp i planforslaget med snarvei til metroholdeplass og gode løsninger for sykkelparkering på inngangsplanet. Videre er det lagt til rette for gode boliger med flott utsikt, plassert i tilknytning til et felles uterom med lek og aktivitet. Uterommene vil være støyskjermet, men det er vanskelig å oppfylle krav om solfylt areal om ettermiddag, på grunn av tomtas orientering. Det er søkt å kompensere for dette gjennom plassering av takterrasser, et innendørs fellesareal samt at solforhold for lekeplasser er søkt optimalisert.

Prosjektet balanserer forholdet mellom fortetting og tilpasning til eksisterende bystruktur og miljø. Det er gjort tiltak for tilpasning til området, og disse er sikret i bestemmelsene. Høyder er tilpasset for at naboer vest for prosjektet ikke skal miste utsikt.

Som konsekvens av opparbeidelse av planforslaget, vil nærområdet få bedre trafiksikkerhet, særlig for myke trafikanter ved opparbeidelse av fortau og snarveier. Med ny nedkjøring fra Sverre Hassels vei vil flere av naboeiendommer få en bedre biladkomst, særlig på vinteren. Felt BF vil også få helårsvei frem til eiendommen gjennom planforslaget.

Samlet sett er virkningene av planforslaget overveiende positive.

PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

Planprosess /Medvirkningsprosess

NORCONSULT

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune den 10.06.16. Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Adresseavisen 25.10.16, med frist for innspill 16.11.16.

Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 25.10.16.

Det ble avholdt nabomøte 22.11.16.

Planforslaget ble sendt ut til berørte parter 25.04.17, med frist for innspill innen 19.05.17.

Det ble avholdt flere arbeidsmøter med byplankontoret.

Komplett planforslag ble innsendt 16.11.17, men ble ikke ansett som komplett av byplankontoret. Det er senere komplettert i flere runder.

TAG arkitekter

Tag arkitekter overtok som plankonsulent 01.01.2018.

Det er avholdt arbeidsmøter med byplankontoret 05.09.2018, 24.10.18, 27.06.2019, 11.09.2019, 07.10.2019.

Byantikvaren deltok den 24.10.18.

Etter avtale med byplankontoret ble de nærmeste naboene i øst varslet på nytt, og tilbudt møte med plankonsulent og tiltakshaver.

Følgende naboer ble tilskrevet 08.02.2019; Byåsveien 38, 46B, 48, 50, Sverre Hassels vei 3, 5-11, 15 og 17.

Det ble avholdt møter med eiere av Byåsveien 38, Byåsveien 50, Sverre Hassels vei 3, Sverre Hassels vei 5-11 (Lindemanngården) og Sverre Hassels vei 15. Løsninger for adkomstveg og utvidelse av fortau ble justert på bakgrunn av disse møtene. Det kom ingen nye formelle innspill i denne runden.

YME arkitekter

YME arkitekter overtok som plankonsulent 01.03.2021, da reguleringsarkitekt byttet firma fra TAG arkitekter til YME arkitekter. Det er arbeidet videre med planforslaget, og det har vært løpende dialog og flere arbeidsmøter med kommunen.

Sammendrag av merknader med kommentarer

Det er kommet 48 innspill til planen fra private og 6 innspill fra offentlige instanser.

Det høye antall innspill skyldes delvis at det har vært flere varslingsrunder, samt at det har vært et stort engasjement hos naboene. Alle innspill er svart ut i et eget vedlegg. Hovedsakelig har de private innspillene handlet om trafiksikkerhet/trafikkavvikling, skoleveg, steds karakter, tetthet/type bebyggelse, høyder/utsikt, samt grunnforhold.

De offentlige innspillene handler i all hovedsak om utforming (byantikvaren) og trafikk (statens vegvesen).

Merknadene har ført til endringer i prosjektet, hvor de viktigste endringene er:

- Betydelig redusert antall enheter (89 ved oppstart, 53 ved innsending av planforslag, sikret maks 60 leiligheter)
- Redusert areal
- Endring i typologi, fra kun leiligheter til leiligheter og rekkehus.
- Større oppdeling og underdeling av volumer
- Ny adkomstløsning for boliger på østsiden av Sverre Hassels veg
- Endring av utforming av veg og fortau

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.