



Detaljregulering av Område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl., r20180050, ny sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 02.02.2022

Dato for godkjenning av Bystyret : 30.03.2022

Innledning

Den 29.04.2020, i sak nr. 68/20, vedtok bystyret detaljregulering for område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl. Tilføelse til bestemmelsene er tatt inn til ny sluttbehandling av planforslaget.

Detaljreguleringen ble påklaget av berørte parter, og Statsforvalteren traff den 13.08.2021 følgende vedtak etter behandling av klager i saken:

«Trondheim kommunes vedtak av 29. april 2020, oppheves. Saken sendes tilbake til kommunen for ny vurdering. Klagen har ført frem. Statsforvalterens vedtak er endelig og kan ikke påklages videre i forvaltningen, jf. forvaltningsloven § 28.»

Planforslaget fremmes derfor til ny sluttbehandling og er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller I. R. Lykke Eiendom.

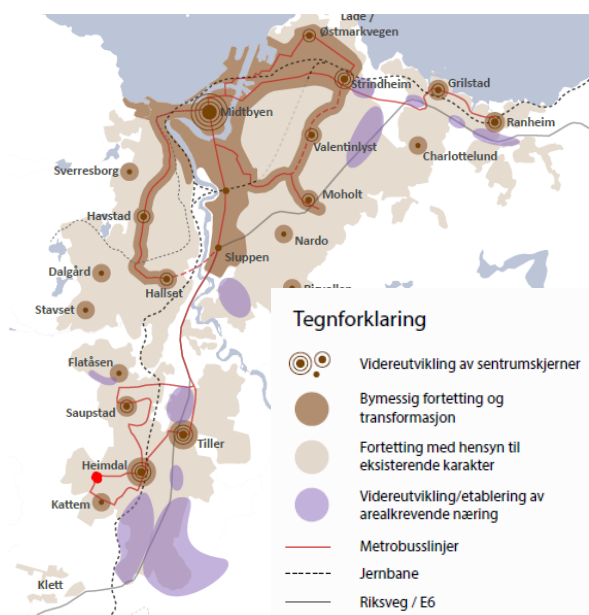


Oversiktskart der planområdet er merket i rødt.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for forretning (dagligvare) og boliger i tilknytning til endestasjon for metrobuss på Lund. Hensynet til støy og tilgjengelighet til området er spesielt vektlagt i planen. I tillegg er det arbeidet med å belyse de mangler påpekt av statsforvalteren i brev datert 13.08.2021.

Planstatus og tidligere vedtak

Byutviklingsstrategien for Trondheim 09.12.2020

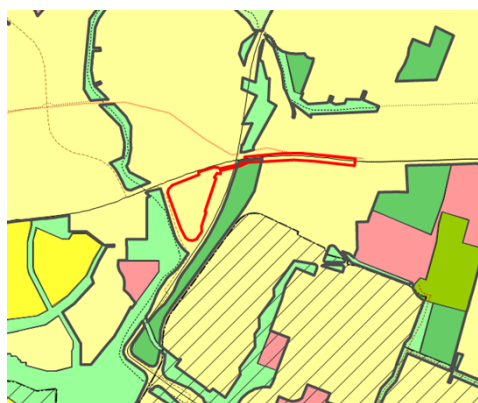


Byutviklingsstrategien gir føringer for at trekanten på Lund skal utvikles både av hensynet til «eksisterende karakter» og ønsket utvikling «langs metrobusslinje» med endeholdeplass for metrobusser.

Med hensyn til «eksisterende karakter» legges det til rette for at bystrukturen fortettes og videreutvikles samtidig som en bevarer eksisterende karakter i området. Hensynet til eksisterende bolig- og bymiljø kommer først ved at planforslaget medfører minimale konsekvenser for disse, samtidig som det åpnes opp for en moderat tetthet (2,6 boliger/daa).

Med hensyn til utvikling «langs metrobusslinjer» legges det til rette for en utvikling langs sentrumsnære metrolinjer i nærheten til Kattem lokale sentrum og mot Heimdal.

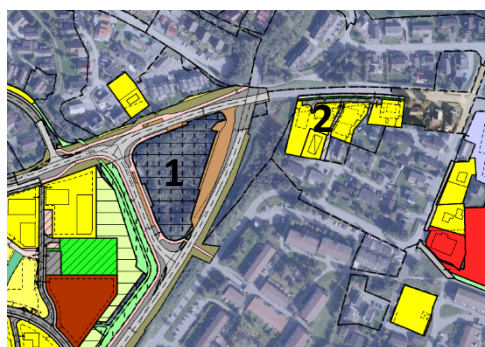
Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)



Planområdet (rød linje) er i KPA vist som boligbebyggelse innenfor "ytre sone" for parkering, "midtre – ytre sone" for uterom, framtidig grønnstruktur (mørkegrønn) i øst og et turdrag vest for planområdet. Ytre sone for bilparkering tilsvarer minst 1,2 p- plasser pr 70 m² eller pr boenhet. For sykkelparkering tilsvarer det minst 2 stk. pr 70 m² eller pr boenhet. Dagligvare på inntil 2000 m² tillates innenfor boligområder utenfor handelssenter og lokalsenter, jf. § 15.4. Maksimum 20 % av tomteareal kan benyttes til parkering på terreng, jf. § 14.4. Parkeringskravet for dagligvare er minimum 1 pr 100 m² BRA.

Planforslaget foreslår maks bilparkeringsdekning på 1 parkeringsplass pr 70 m² eller pr boenhet som er et avvik fra KPA.

Gjeldende reguleringsplaner og tidligere vedtak



1) *Metrobuss, stasjon og reguleringsareal, Lund snuplass*, vedtatt 31.05.2018 (r20180002).

Planen regulerer stasjon, fortau på nordsiden av Ringvålvegen, reguleringsareal for metrobuss, nytt rampesystem fra Ringvålvegen og endring av vegkobling mellom Ringvålvegen og Tunellvegen.

Planforslaget er i tråd med planen for metrobuss.

2) Ringvålvegen 54 og 58, Bissmiet, vedtatt 04.12.2018 (r0102d). Planen regulerer boligbebyggelse og stiller rekkefølgekrav ift tilfredsstillende skolevei langs Ringvålvegen. Dispensasjon fra rekkefølgekravet om å bygge fortauet er opphevet slik at det fremdeles foreligger krav om opparbeidelse av fortau i denne planen.

Tidligere vedtak

Bygningsrådet vedtok at planforslaget kunne sendes ut på offentlig ettersyn i møte 30.04.2019, sak: 77/19 og vedtok følgende tilleggspunkter:

A) Før sluttbehandling av planforslaget skal parkeringsdekning for boliger og forretning vurderes på nytt opp mot nullvekstmålet for personbiltrafikk.

B) Før sluttbehandling av planforslaget skal det vurderes en bestemmelse som sikrer variasjon og et visst antall dører og vinduer i førsteetasjene ut mot offentlig veg.

For oppfølging av punkt a) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.04.2019, vises det til saksframlegget side 3.

Oppfølging av punkt b) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.04.2019:

Bebyggelsen har en tydelig framside mot sørvest med torget og hovedinngangene for boligene og dagligvaren. Næringssockelen kan gjøre at fasadene mot nord (Ringvålvegen) og sørøst (Tunellvegen) kan virke monotone og dominerende i området. Ringvålvegen og bebyggelsen langs vegen bør likevel ikke vurderes som en situasjon med gatestruktur. Grøntsonen mellom bebyggelsen og fortauet vil også med tiden kunne bidra til å redusere opplevelsen av monotoni fra Ringvålvegen.

Mot Ringvålvegen etableres en enkel inngang til butikklokalene og for leilighetene i de øvre etasjene. Leilighetene over forretningsetasjen vil også bidra visuelt til at fasaden ikke blir monoton. Mot sørøst vil arealet foran fasadene være atkomstsonen for varelevering og nedkjøring til parkeringskjeller. Det vil bli en markert nivåforskjell med mur mot metrobussens reguleringsplasser for å ta opp høyden. På bakgrunn av trafikksikkerheten er det ikke ønskelig å lede beboere og kunder til sørøstre fasade.

For å sikre at fasadene mot nord og sørøst blir mindre monotone ut mot offentlig veg, foreslås følgende tillegg til reguleringsbestemmelsene § 4.1 siste avsnitt:

"Mot nord og øst skal det være sokkelfasade som skal utformes med en variasjon i fasadene. Nordre fasade skal ha inngangsparti i tilknytning til bussholdeplassen i Ringvålvegen."

Bystyret behandlet klager på planforslaget i møte den 03.03.2021, sak 30/21, og fattet følgende vedtak:

Vedtak:

Bystyret har fått forelagt seg klager på reguleringsplan for Område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl.

Bystyret finner ikke at det er heftet feil ved saksbehandlingen som kan ha hatt betydning for vedtakets innhold, jf. forvaltningsloven § 41, eller at det for øvrig er fremkommet opplysninger som skulle tilsi en oppheving eller endring av kommunens vedtak.

Klagene tas ikke til følge.

I medhold av plan- og bygningsloven § 1-9, femte ledd, og forvaltningsloven § 33, fjerde ledd, oversendes Trondheim kommunes vurdering sammen med sakens dokumenter til Statsforvalteren i Trøndelag for endelig avgjørelse.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

Gnr/bnr	Eierforhold
177/717	Offentlig
177/681	Offentlig
177/564	Offentlig
177/563	Offentlig
177/84	Privat
177/83	Privat
177/82	Privat
177/703	Privat
177/109	Privat
177/310	Privat
177/79	Privat
177/771	Privat
177/506	Privat
177/24	Privat
177/658	Privat
177/153	Privat
177/657	Privat
177/658	Privat

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Lund ligger ca. 600m fra Kattem lokalsenter, ca. 1,2 km vest for Heimdal sentrum og ca. 12 km fra Trondheim sentrum (Midtbyen). Planområdet omfatter arealer langs Tunellvegen, Ringvålvegen og området mellom de to vegene og har samlet størrelse på ca. 9,8 dekar.

Dagens og tilstøtende arealbruk



Planområdet er i dag et planert og byggeklart område etter ferdigstilling av reguleringsplanen for metrobuss endestasjon (venstre kartutsnitt). Området er direkte omkranset av vegareal. Før etablering av metrobuss endestasjon var trekanten grønn, frodig og tett med svært høye trær (høyre kartutsnitt med

skyggevirksomheter). Et lite areal langs vegarmen mellom Ringvålvegen og Tunellvegen ble tidligere nytt til parkering av lastebiler og hengere.

Området omkranses av boligbebyggelse, med blokkbebyggelse mot vest og småhusbebyggelse med eneboliger, tomannsboliger og rekkehus mot nord, øst og sør. Mot sørvest ligger det en fotballbane og som nærmeste nabo ligger barnehagen Gnist Trøa.

Landskapsbildet

Fra det nordvestre hjørnet av planområdet er det utsikt mot Vassfjellet. Brua (Tunellvegen), som krysser Ringvålvegen er en markert struktur i landskapet. Terrenget er svakt hellende fra nord mot sør og øst mot vest. Nord for Ringvålvegen går en markert skråning opp mot boligbebyggelsen. Bebyggelsen i nord og vest rammer inn området som tydelige vegger i landskapet.

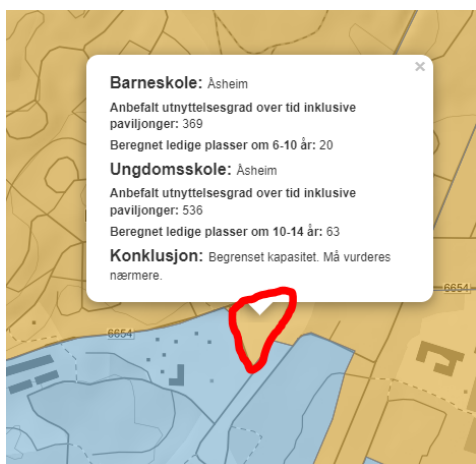
Nærmiljø/ friluftsliv

Planområdet berører eksisterende turveg/skiløype som ligger vest for vegarmen og kobler sammen Tunellvegen og Ringvålvegen. Det er gangavstand til Lundåsen med Saupstad skisenter. Muligheten for friluftsliv er også gode med nærheten til Solbergåsen og områdene rundt Skjetlein.

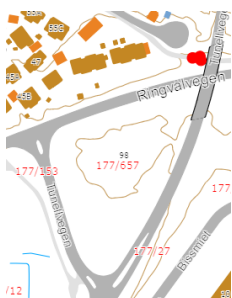
Biologisk mangfold/ fremmede arter

Det er ikke registrert spesielt biologisk mangfold eller fremmede arter i området iht. Trondheim kommunes kart over biologisk mangfold og naturverdier. Området er i dag helt transformert.

Barn- og unges interesser



Planområdet ligger nå i Åsheim skolekrets, men grenser til Kattem skolekrets. Det er i dag begrenset skolekapasitet i skolekretsen.



Det er ikke registrert barnetråkk gjennom området eller at området brukes av barn. De røde prikkene synliggjør et sted som ønskes endret for barn og unge (skummel undergang).

Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengder og atkomstforhold

Tabell 1: ÅDT-beregning 2039 med metrobuss

A		ÅDT 2016	ÅDT-T%	ÅDT-T	Buss 2019 A	Buss 2016	Ny trafikk Solberg	Ny trafikk Lund Ø	ÅDT 2039	ÅDT-T% 2039
	Ringvålvegen vest	2550	7	178,5	48	15	2700	120	5418	4 %
	Ringvålvegen vest intern	5500	6	330	192	80	2700	120	8512	6 %
	Lundvegen	3400	4	136	144	65	0	0	3544	8 %
	Arm av Tunnelvegen	2900	9	261	250	65	900	470	4520	18 %
	Tunnelvegen nord	3900	4	156	0	0	900	350	5150	3 %
	Tunnelvegen nord intern	3900	4	156	0	0	900	350	5150	14 %
	Tunnelvegen sør	2950	16	472	250	65	0	870	4070	18 %
	Ringvålvegen øst intern	3550	7	248,5	384	15	1800	350	6084	14 %
	Ringvålvegen øst	3550	7	248,5	384	15	1800	350	6084	10 %

Tabellen viser ÅDT for 2039 uten planforslaget med dagligvare og boliger (Kilde Rambøll).

Ringvålvegen eies i hovedsak av Trøndelag fylkeskommune og har status som fylkesveg. En del av Ringvålvegen med strekningen nord for planområdet eies av Trondheim kommune. Tunnelvegen er kommunal veg. I dag har trekanten atkomst via vegarmen mellom Ringvålvegen og Tunnelvegen. Koblingen mellom vegarmen og Ringvålvegen har endret form siden planoppstart og medført at hastigheten er 40 km/t på denne strekningen.

Det er gjort en vurdering av trafikksituasjon (2019) i Aimsun modellen. Det er god avvikling og flyt i området gjennom hele ettermiddagsrushet i 2019. Med høy bussfrekvens er det fremdeles ingen store kødannelser eller avviklingsproblemer på Lund.



Dagens tilbud for myke trafikanter - skoleveg

I dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen, inntil fylkeskommunen har bygd den planlagte gang- og sykkelvegen på nordsiden. Ut fra hastighetsnivået og trafikkmengdene i Ringvålvegen, regnes det ikke som trafikksikkert at skolebarn går i vegkanten av Ringvålvegen til skolen.

Illustrasjonen viser eksisterende og regulerte løsninger.



Vegnettet og gang- og sykkelvegnettet er tilrettelagt slik at elever som skal gå eller sykle til skolen fra Lund boligområde har kortest og tryggest skoleveg sør for planområdet, og de påvirkes ikke av metrobusstasjonen. Disse elevene vil krysse Tunellvegen i signalregulert overgang ved Skyttarbakken, og deretter gå til Kattem skole via lavtrafikkerte veger og separate gang- sykkelveger.



Korteste skoleveg til Åsheim skole for elever bosatt i Lundåsenområdet, går langs Ringvålvegen. I dag er det ikke tilrettelagt tilbud for myke trafikanter langs den delen av Ringvålvegen som går langs planområdet. For barn som bor på Lundåsen blir det tryggest og først å gå - eller sykle langs Jørgen Hegstads veg, krysse under Tunellvegen og deretter gå eller

sykle på fortau og gang- sykkelvegen langs Ringvålvegen fram til skolen.

Planlagt tilbud for myke trafikanter



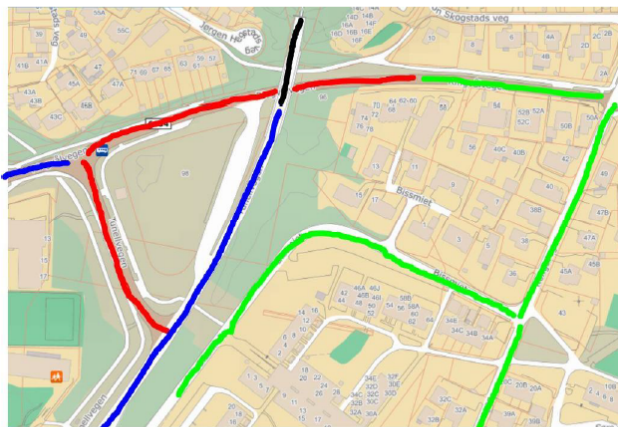
Trøndelag fylkeskommune arbeider med byggeplaner for gang- og sykkelveg på nordsiden av Ringvålvegen som tidligere er regulert i planen for endeholdeplass for metrobus. Dette arbeidet var ikke igangsatt da planforslaget sist ble fremmet til sluttbehandling.

Illustrasjonen viser planlagt ny gang- og sykkelveg langs nordsiden av Ringvålvegen (Rambøll 2021)

Ulykkessituasjonen i området

Det er registrert i alt åtte ulykker i 10-årsperioden. Blant disse ulykkene var det seks ulykker der kun biler var involvert, en MC-ulykke og en sykkelulykke. Sykkelulykken medførte alvorlig skade. De øvrige syv registrerte ulykkene medførte lettere skade for de involverte. Det er også registrert tre ulykker i 10-årsperioden ved krysset Ringvålvegen – Kongsvegen. Dette er ulykker med fotgjenger/syklist ved kryssing av fotgjengerovergang. De tre ulykkene medførte skadegrad lettere skadd.

1.3 Fartsgrenser



Figur 3 Fartsgrenser på hovedveger

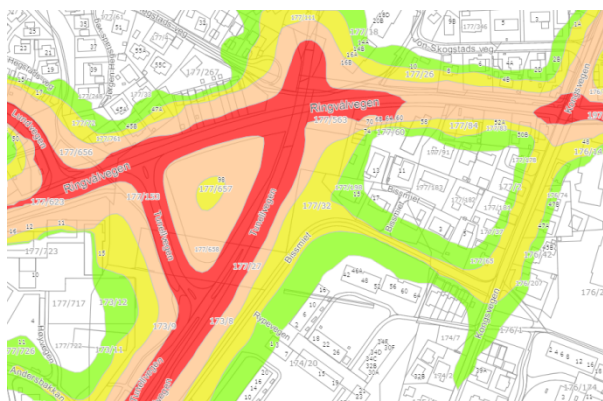
30, 40, 50, 60

Det er krav om fartsnivå 45 km/t eller lavere ved etablering av nye gangfelt. Det er spesielt Tunellvegen fra nord hvor det i dag er fartsgrenseendring fra 60 km/t til 50 km/t, hvor dette bør vurderes endret for å sikre tryggere krysningsmuligheter. Med metrobusplanen er det etablert en gangfeltforbindelse over tunellvegen til veien Bissmiet. Fra nord for tunnelen til dagens 50-sone i Tunellvegen bør fartsgrensen vurderes satt ned til 50 km/t. Endring av fartsgrenser må da gjøres i egne skiltvedtak.

Endeholdeplass for to metrobuslinjer

To linjer metrobuss har sin endeholdeplass i området og medfører økt kjøretrafikk rundt trekanten.

Støyforhold (ROS – tema)



Støysonekartet fra kommunens temakart 2017, viser at planområdet er svært støyutsatt. Iht. KPA tillates ikke støyfølsom arealbruk i rød støysone. Boliger kan allikevel vurderes i viktige fortettingsområder langs kollektivtrase med støynivå inntil 70 dBA ved fasade dersom boenheter er gjennomgående og har stille hvor uterom kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett

Støysoner 2017	
<input checked="" type="checkbox"/>	Veg døgnet
<input checked="" type="checkbox"/>	50-54
<input checked="" type="checkbox"/>	55-59
<input checked="" type="checkbox"/>	60-64
<input checked="" type="checkbox"/>	65-69
<input checked="" type="checkbox"/>	70-74

side

soverom skal vende mot stille side, jf. KPA § 21.3

Det tillates støyfølsom arealbruk i gul støysone, dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå, jf. KPA § 21.2

Grunnforhold (ROS – tema)

Området besto opprinnelig av torv over ca. kote 150 – 151,5. Grunnundersøkelser og bæreevne målinger indikerer at torva er skiftet ut under vegene og erstattet av grus, sand og silt, som kan være litt telefarlig. Utenfor vegene er det enten gjenliggende torv eller andre blandete mineralske fyllmasser, fra leire og silt til grovere masser, antatt grus og stein. Original mineralsk grunn består i hovedsak av leire eller silt med sand og gruskorn. De øverste 5 – 10 m er fast eller

meget fast, mens det videre i dybden stedvis er påvist middels fast leire og silt. Det er foreløpig ikke påvist sensitiv- eller kvikkleire. Under myrområdet med planlagt bolig/næring er det påvist berg ca. 15 – 25 m under terreng. Målinger inne på myrområdet indikerer grunnvannstand ca. 0,5 – 1 m under terreng på myra. Området er ikke avmerket som aktsomhetsområde for forurenset grunn. Ved boringene er det heller ikke påvist masser som gir klare indikasjoner på forurenset grunn.

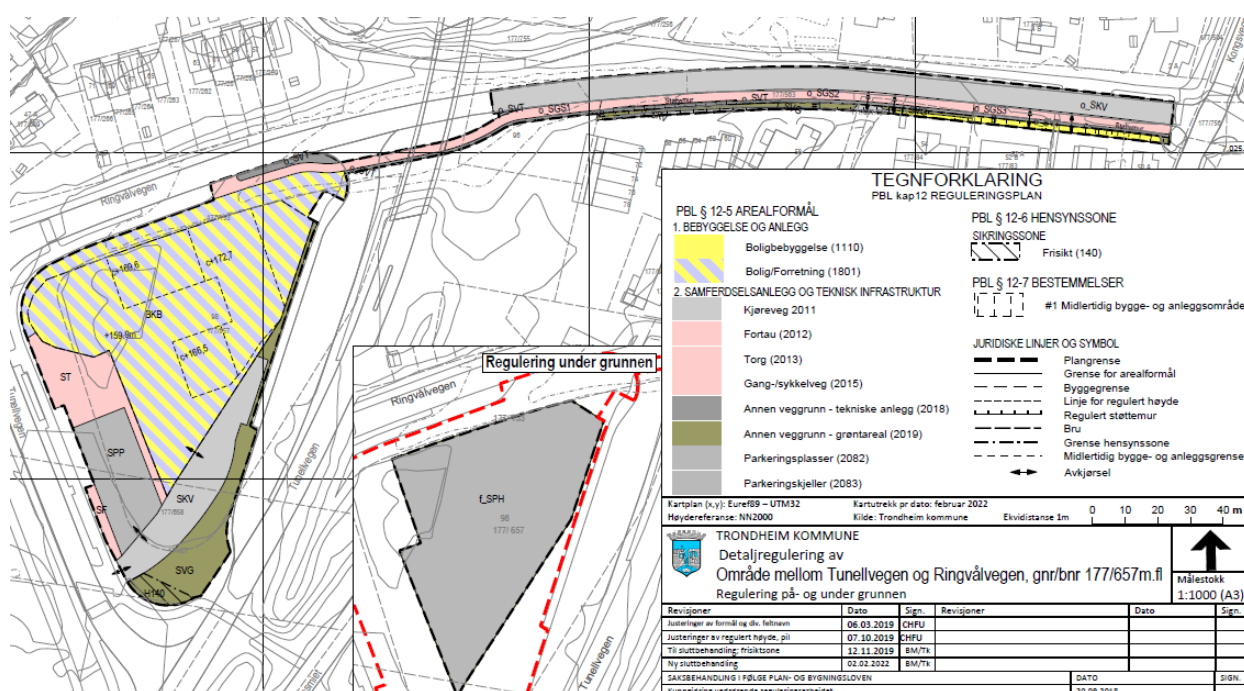
Teknisk infrastruktur

Det ligger vannledninger og overvannsledninger rundt hele området. I tillegg ligger det en spillvannsledning vest for planområdet. Det krysser en 230 V strømkabel i bakken fra Bissmiet til Ringvålvegen.

Beskrivelse av planforslaget

Området foreslås regulert til formålene vist i tabellen:

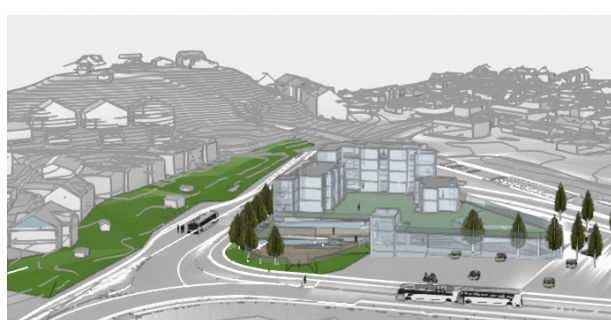
Planområdets størrelse er på ca 9,8 daa (eksklusiv p- anlegg under grunnen).



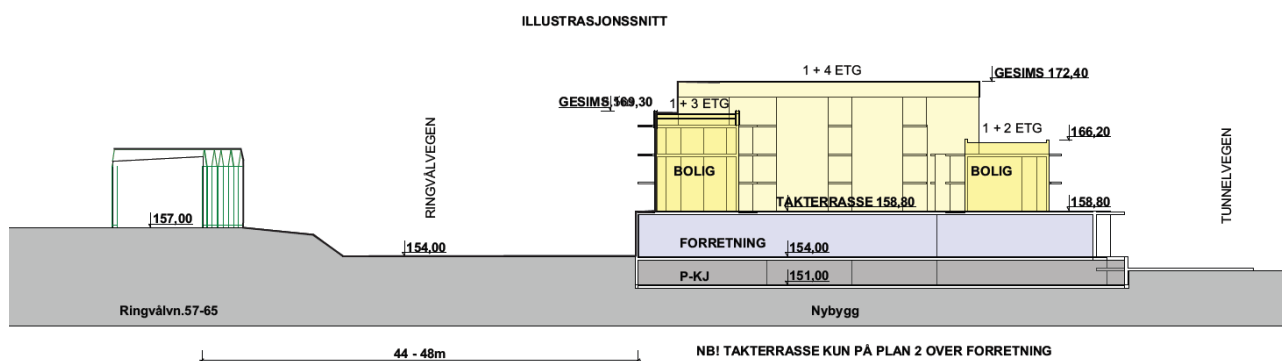
Maksimum kotehøyder er redusert noe på plankartet og ligger ca 30 cm over angitte kotehøyder vist på snittet. Bakgrunnen for dette er at det er ønskelig å noe rom i prosjekteringsfasen da det ikke foreligger noe konkret prosjekt ennå.

I tillegg viser nå plankartet gjeldende formål under arealet midlertidig bygge- og anleggsgrense iht. til de karttekniske krav.

Beskrivelse av tiltaket



3D link for flere standpunkt: <https://app21.connect.trimble.com/tc/api/2.0/s/qZyURLM9MiIt-kBxK0GPCW-KOQnyUk8N4IGSpnAKmht7JjT2KKutz6JkTxgajVtp>



Terrensnittet viser at gatetverrsnittet for Ringvålvegen blir mellom 44 og 48 meter bredt. Dette omfatter hager og skråning ned mot fortau langs nordsiden av veien. Felles uteoppholdsareal anlegges på taket av forretning, som takterrasse mellom boligblokkene. Det legges ikke opp til takterrasser på taket av boligblokkene.

Forretning – detaljhandel

Planforslaget foreslår forretning (detaljhandel) i sokkeletasje, maksimum 2000 m² BRA med egen hovedinngang adskilt fra boligene, parkeringskjeller og varemottak. Snuplass for varebiler løses ved at varemottaket utformes som en vendehammer som delvis går inn under andre etasje der første etasje er trukket inn.

Boligbebyggelsen

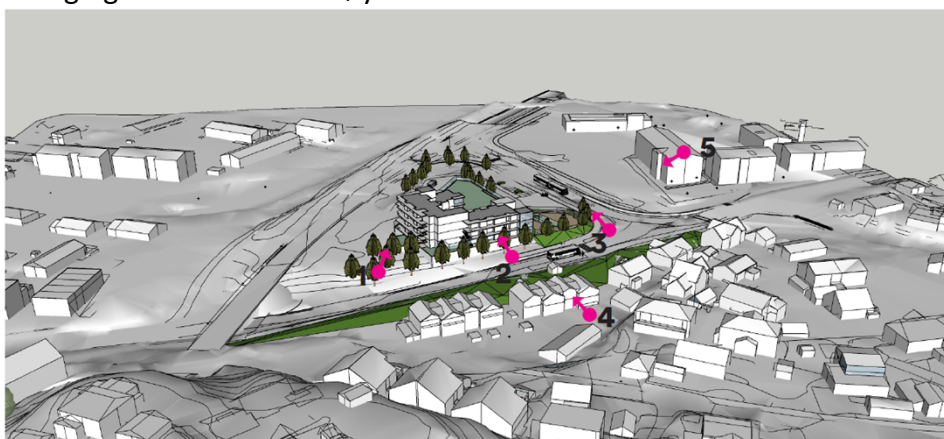
Oppå forretningssockelen foreslås det 25 stk. boenheter og felles uterom. Skissert leilighetsfordeling er:

- 5. etasje = 3 stk. leiligheter
- 4. etasje = 6 stk. leiligheter
- 3. etasje = 8 stk. leiligheter
- 2. etasje = 8 stk. leiligheter

Leilighetsstørrelser er skissert som følger: 8 stk. 2-roms leiligheter, 13 stk. 3-roms leiligheter og 4 stk. 4-roms leiligheter. Gangatkomstene til boligene blir fra nord og sørsiden av planområdet, og adskilt fra forretningsdelen.

Landskapsbilde

Området vil endre karakter fra dagens situasjon: fra ubebygde areal til trafikkareal og bebyggelse på fem etasjer. En del av randvegetasjonen rundt myra vil forsvinne og området vil bli mer åpent og eksponert enn dagens situasjon. Før etablering av metrobuss endestasjon var trekanten grønn, frodig og tett med svært høye trær.



Angitt ståsted for perspektivbildene med nummerering. Bildene har en synsvinkel på 55 grader, noe som tilsvarer normal synskjgle for mennesket, eller vidvinkelen til en kameralinse på 43mm.

For de konkrete standpunktene for perspektivbilder vises det til vedlegg nr. 4 virkninger for naboer.

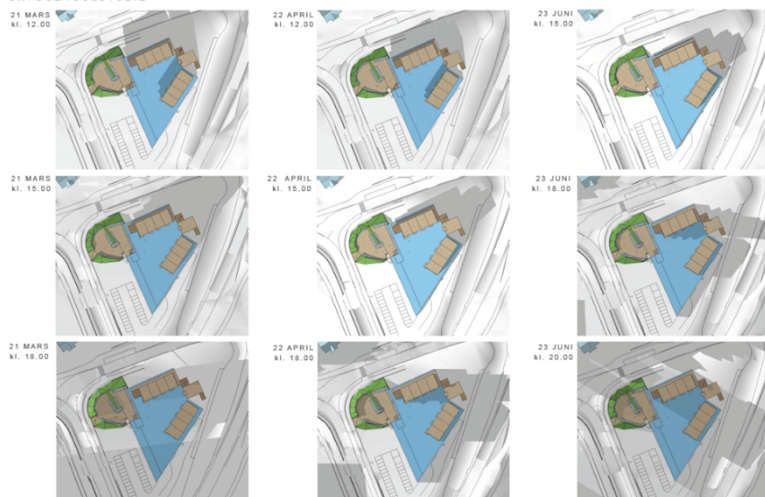
Uterom og bo – kvalitet, sol -/ skyggeforhold



Boligbebyggelsen struktureres slik at felles uterom støyskjermes og får gode solforhold og god utsikt. Terrassert uteoppholdsareal med gangforbindelse fra bakkeplanet med torget til taket (over forretningsdelen) sikrer en universelt utformet forbindelse. Uterommet over forretningsdelen kan også nåes via heis.

Uterom på taket av forretningsdelen etableres med småbarnslekeplass i fellesarealet mellom boligene. Uterom nærmest boligene gis en privat utforming med inngjerding eller avgrensning med vegetasjon. På det store åpne arealet mot sør, kan det anlegges gangsti og møblering. Uterom på bakkeplanet må støyskjermes, men gir god plass til både sittemøblering og aktiviteter.

SKYGGE-/SOLSTUDIE



På bakgrunn av den store avstanden mellom ny bebyggelse og boligene på nordsiden av Ringvålvegen (ca 45m) blir det minimalt med slagskygge gjennom hele året.

Parkeringsforhold – avvik fra KPA

Det etableres en felles kjøratkomst fra sør. Parkeringskrav for bolig er satt til maksimum 1 pr. bolig. Med 25 stk. leiligheter tilsvarer dette maksimum 25 bilparkeringsplasser. For forretningsdelen er kravet satt til maks 2 kundeparkeringsplasser pr 100 m² forretningsareal. Dette tilsvarer maks 40 kundeparkeringsplasser for 2000 m² forretning. 20 stk. kundeparkering reguleres på bakkeplanet mens de resterende 20 sammen med parkering for boliger etableres i parkeringskjeller. Parkeringskravet for sykkelparkering for bolig er satt til minst 3 stk. pr bolig som tilsvarer minst 75 stk. sykkelparkeringsplasser. I kjelleren er det også satt av areal til boder, fjernvarme, VVS for næring og framtidig energiforsyning. KPA tillater at maksimum 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terreng for forretning. Tomta har en størrelse på (areal til bebyggelse og anlegg, torget og parkering på bakken): 4,4 daa + 0,6 daa + 0,6 daa = 5,6 daa. 20 %

av tomtearealet tilsvarer 1,12 daa. Det foreslås at 0,6 daa avsettes til parkering på bakkeplanet. For nærmere redegjørelse for begrunnelse for redusert bilparkering for boligene, vises det til saksframlegget side 3.

Trafikkforhold

Trafikkarealer integreres med vegplanen for metrobuss. Det blir et sammenhengende gangsystem (langs vest- og nordsiden) som kobles sammen med holdeplassene for både metrobuss og lokalbuss. Tyngden av kjørende trafikk vil skje fra felles atkomst i sør, skjermet fra gang- og oppholdsarealer til boligene og forretningen.

Trafikkmengder

Situasjon	Vegtrasé	ÅDT (2039)	Hastighet	Tungtrafikkandel
A	Ringvålvegen vest	5500	50 km/t	4 %
B	Ringvålvegen vest intern ^a	8700	50 km/t	6 %
C	Ringvålvegen øst ^a	6700	50 km/t	14 %
D	Ringvålvegen øst for bro	6500	50 km/t	10 %
E	Lundvegen	3600	30 km/t	8 %
F	Tunnelvegen arm	5500	40 km/t	18 %
G	Tunnelvegen sør	4300	50 km/t	18 %
H	Tunnelvegen nord intern ^a	6000	60 km/t	14 %
I	Tunnelvegen nord ^a	5400	60 km/t	3 %
C-H	Veg til regulering for metrobuss	634	30 km/t	100%

^a Justert etter innspill fra Trondheim kommune.

Tabellen viser ÅDT for år 2039, inkludert ÅDT fra boligprosjektet, forretning og antall busspasseringer i 2019.

Med en total trafikkøkning på 30 % i området med framtidig områdeutvikling og tilhørende transportbehov, viser trafikkberegningene for 2039 god flyt i vegnettet og lite kødannelse.

Det er også utført kapasitetsberegninger i forhold til behovet for venstresvingefelt fra

Ringvålvegen inn i vegarmen. Utfra beregninger i SIDRA er det ikke nødvendig med venstresvingefelt.

Fortau langs sørsiden av Ringvålvegen

Planforslaget åpner opp for at det kan etableres fortau som en konsekvens av planforslaget (rekkefølgekrav. Kommunedirektøren anbefaler, som ved forrige sluttbehandling, at det opparbeides gang- og sykkeløsning på sørsiden av Ringvålvegen som en konsekvens av planforslaget, men opplyser om at Trøndelag fylkeskommune arbeider med byggeplan for å kunne starte etablering av gang- og sykkeltilbud på nordsiden av Ringvålvegen.

Følgende fortausløsninger (3m fortau) er vurdert:

- Fortauskant legges i eiendomsgrense og Ringvålvegen parallellforskyves nordover; Dette krever minimalt med erverv (èn eiendom blir berørt). Eiendommene ligger på en lavere kote enn Ringvålvegen. Et fortau som trekkes inn på eiendommen vil medføre en større høydeforskjell for adkomstene, noe som er uheldig, men helningen er akseptabel. Parallellforskyvning av Ringvålvegen gir reduksjon av midtrabatt på nordsiden og sikrer ikke snøopplag.

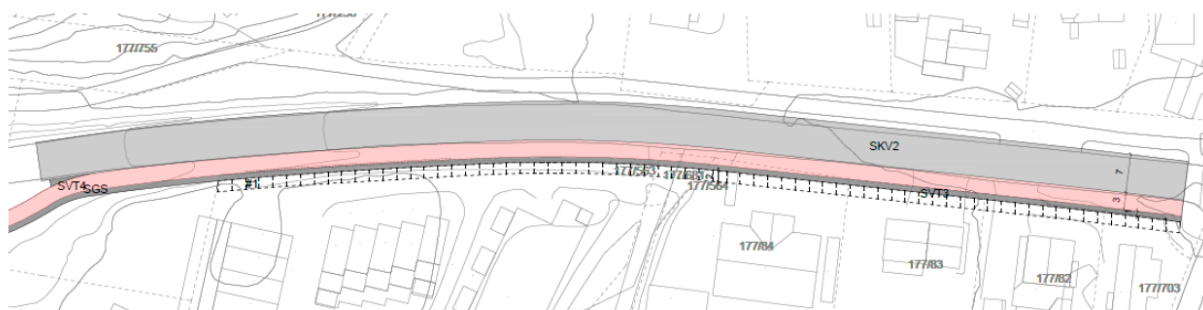


Figur 23: Plankart for fortau uten snøopplag

- Utvidelse av Ringvålvegen til 7 m og snøopplag på 1 meter på nordsiden; Alternativet innebærer også parallellforskyvning av Ringvålvegen nordover 1m for å sikre snøopplag. Dette medfører at dagens gang- og sykkelveg på nordsiden blir teknisk sett et

fortau. Løsningen medfører ikke erverv, men medfører at belysning må flyttes til sørsiden av Ringvålvegen grunnet plassmangel. Alternativet medfører også at snø kan bli frest over gjerdet i hagene på nordsiden.

3. Fortauskant legges i eiendomsgrense og et snøopplag på 1 meter legges innenfor på sørsiden; Løsningen krever stripeerverv av fire privat eiendommer langs strekningen. Bredden vil gjøre det lettere for Trondheim bydrift å drifte fortauet grunnet areal til snøopplag selv om det burde vært 2m bredde for snøopplag. Det må gjennomføres tilpasninger for å unngå for mye helning for avkjørselene. Det må også bygges en mur langs eiendom gnr/bnr 177/703 som tilpasser seg avkjørselen.



Figur 25: Plankart med annen veggrunn - snøopplag

Alternativ 3 vurderes som det beste alternativet og akseptabelt med tanke på konsekvenser for naboer da det sikres en trygg skoleveg langs sørsiden av Ringvålvegen.

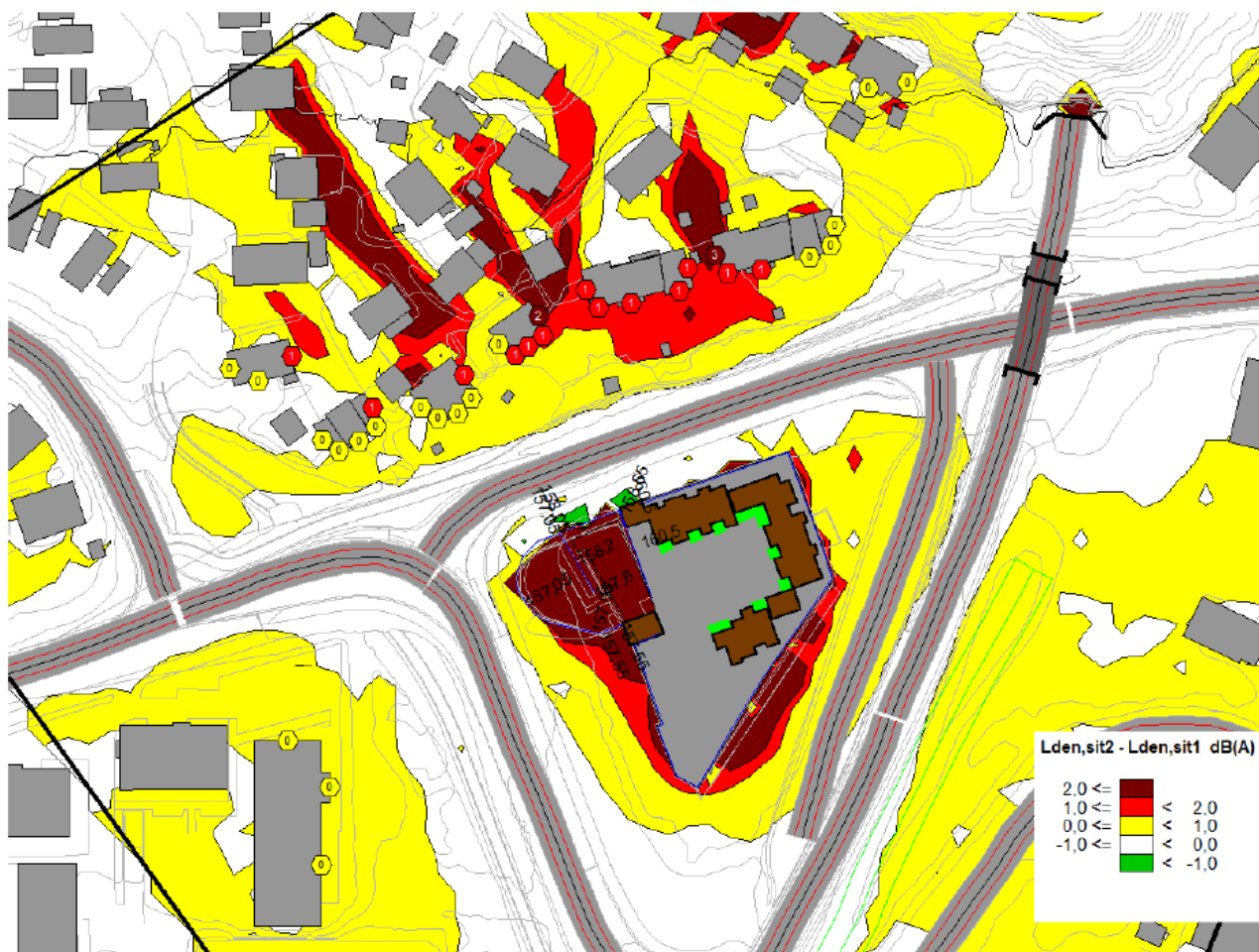
For de konkrete konsekvensene for naboene på sørsiden av Ringvålvegen vises det til virkningene av planforslaget. Det vises også til vurderingene av temaet i saksframlegget.

Støyforhold

For å sikre at boligene får tilfredsstillende støyforhold iht. KPA § 21.3, skal boenhetene ha en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå. Krav i KPA § 21.3 er mulig å oppnå, og er sikret i reguleringsbestemmelse § 3.4.

Støyutredningen som fulgte planforslaget ved forrige sluttbehandling var revidert med justerte fartsgrenser, beregnet lydnivå nattetid og skjermingstiltak ved tunnelmunning (datert 13.11.2019). Støysonekartene viste da utbyggingsalternativer prognosert til år 2039 med planlagte endringer i terreng, nytt planlagt nærings- og boligbygg, trafikkvekst fra nærliggende planlagte arealplaner i området, samt all planlagt buss-/metrobusstrafikk. Det manglet dessverre da dokumentasjon av støysituasjonen for beboerne på nordsiden av Ringvålvegen.

Det er utført nye støyberegninger for naboer nord for Ringvålvegen til trekanttomta, jf. Støynotat datert 26.11.2021, Rambøll, vedlegg nr. 5.



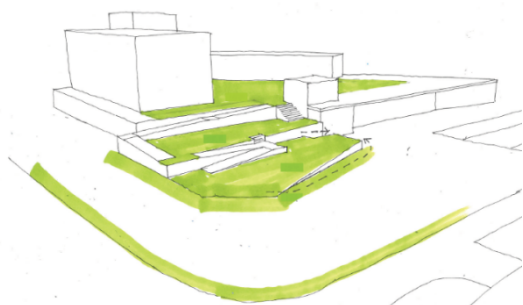
Utbygging av trekanttomta, og tilhørende trafikkvekst som følge av utbyggingen, vil ikke medføre økning i støynivåer på fasader og uteoppholdsarealer hos naboer i Jørgen Hegstads veg på mer enn 1 dB. Beregninger viser at Jørgen Hegstads veg 47A og 57-69 faktisk vil få en reduksjon av støynivåer som følge av skjerming fra ny bygningsmasse og endret terreng. Endringene i støynivåer er også så lave at det ikke er merkbart. Med bakgrunn i gjeldende regelverk og anbefalinger er det dermed ikke grunn til å iverksette avbøtende tiltak mot støy hos naboer som følge av utbygging av nye boliger og næringsvirksomhet på trekanttomta.

Kommunedirektøren har også forstått det slik at støyskjerming for naboer på nordsiden av Ringvålvegen ivaretas av Trøndelag fylkeskommune i prosjektet med ny gang- og sykkelveg som en følge av planen for endestasjon for metrobusser.

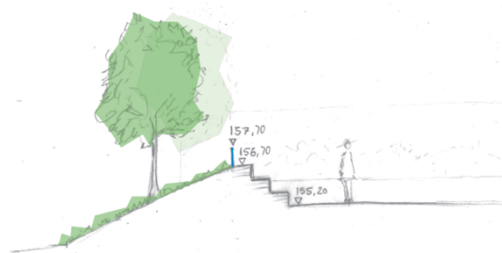
Støvforhold (luftutredning datert 20.12.2019, ROS - tema)

Luftkvalitetsberegningene viser at det er en viss spredning av luftforurensning ut fra de tilstøtende vegene (Ringvålvegen nord for -og Tunellvegen vest og øst for planområdet). Retningslinje T-1520 med rød sone for både NO₂ og PM₁₀ brer seg ut fra vegene og ut mot deler av uteområdene inne på planområdet, men rød sone omfatter ikke noen av fasadene på den planlagte nye senterbygningen. T- 1520 gul sone har større utbredelse enn rød sone, og gul sone for PM₁₀ omfatter fasadene på senteret i nord og lengst nordvest. Grenseverdiene i forurensningsforskriften overstiges ikke noen steder på planområdet.

Barn og unges interesser



NEDTRAPPING AV UTEROM
For å legge til rette god tilgjengelighet og god visuelle tilkobling mellom gate, bussholdeplass, torget, forretning og bollig.



PRINSIPP FOR STØYSKJERMING AV NEDTRAPPET UTEROM
Å bruke landskap for å gjøre opplevelse av skjermhøyde så lav som mulig.

Uteoppholdsareal skjermes fra omgivelsene. Det sikres trygge gangforbindelser til holdeplasser, tryggere skolevei, og til områdene rundt.

Grunnforhold - setnings-skader (ROS – tema)

På grunn av risiko for differansesetninger mellom boligblokker og omkringliggende kjeller /næringsarealer, og stedvis betydelig oppfylling inn mot bygget, vurderes foreløpig fundamentering av boligblokkene på hel plate som den gunstigste løsningen. Næringsarealer og parkeringskjeller for øvrig kan trolig fundamenteres på enkeltfundamenter/banketter.

Området er nå forbelastet. Det må utføres supplerende grunnundersøkelser for videre setningsvurdering og detaljprosjektering.

Dersom det blir krav om bygging av fortau langs Ringvålvegen, må fundamenteringen av alle byggene på sørsiden av Ringvålvegen kartlegges nærmere før detaljprosjektering av overbygningen under fortauet. I tillegg må det gjøres prøvetaking for å kontrollere omfang av torv, og supplerende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering. Dette er sikret i reguleringsbestemmelse § 6.2

Virkninger av planforslaget

Virkninger for byutviklingen

Boliger etableres inntil Lund endeholdeplass for metrobuss der to metrobusslinjer krysser. Det er også gang – og sykkelavstand til Kattem lokalsenter og til Heimdal sentrum. Planlagt dagligvarebutikk og holdeplasser for metrobuss gir nye lokale målpunkt (møteplasser) i området. Planforslaget bidrar til å styrke metrobuss kollektivtrase og kan bidra til at flere velger gange, sykling eller kollektiv som transportmiddel.

Bebyggelsens silhuett -virkning

Området endrer karakter fra dagens situasjon der trekanten tidligere er planert ned med planen for Lund endeholdeplass for metrobuss. Ny bebyggelse blir opp mot fem etasjer. En del av randvegetasjonen rundt myra vil forsvinne og området vil bli mer åpent og eksponert enn tidligere. Før endeholdeplass for metrobuss kom, var det mye tett vegetasjon og mange høye trær innenfor trekanten.

For visuelle virkninger av bebyggelsens volum, vises det til vedlegg nr. 4 «Virkninger for naboer» og denne linken med 3D-modell av prosjektet.

<https://app21.connect.trimble.com/tc/api/2.0/s/qZyURLM9MiIt-kBxK0GPCW-KOQnyUk8N4IGSpnAKmht7JjT2KKutz6JkTxgajVtp>

Avstanden mellom bebyggelsen over Ringvålvegen er 44-48 meter, noe som betraktes som svært luftig i byutviklingssammenheng. Bebyggelsens eksponering vurderes å være godt innenfor det som må kunne aksepteres. Naboer på nordsiden av Ringvålvegen berøres i svært liten grad av slagskygge og vil ha godt innslag av dagslys.

Trafikkforhold

Trafikksikkerhet for myke trafikanter (ROS – tema)

Planforslaget sikrer et mer sammenhengende gangtilbud forbi planområdet langs Ringvålvegen og mellom Tunellvegen og Ringvålvegen.

Virkningene av endret gangadferd i området

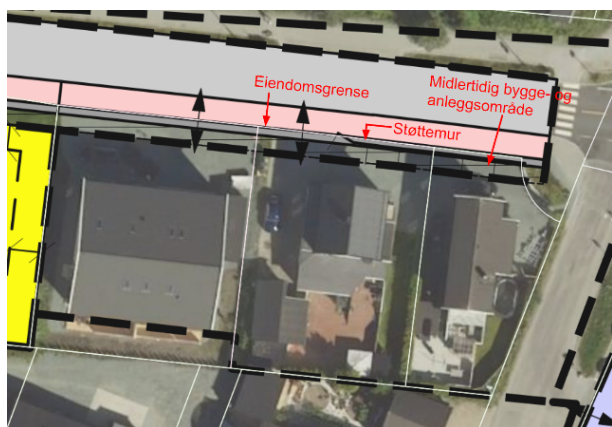
De nye metrobussholdeplassene og planforslaget med boliger og dagligvare gir nye lokale målpunkt innenfor dagens trekant og behov for trafikksikre gangadkomster.

Nye gangfelt har krav om maksimum fartsnivå på 45 km/t eller lavere. I Tunellvegen fra nord, hvor det i dag er fartsgrenseendring fra 60 km/t til 50 km/t like nord for kryss med arm av Tunellvegen, er trygg kryssing en utfordring. Det er i dag likevel etablert en gangfeltforbindelse over Tunellvegen som binder sammen Bismiet og planområdet.

Det må vurderes nedsatt fartsgrense med 50 km/t langs Tunellvegen fra nord for tunnelen til dagens 50-sone i Tunellvegen. Redusering av fartsgrenser må gjøres i form av skiltvedtak.

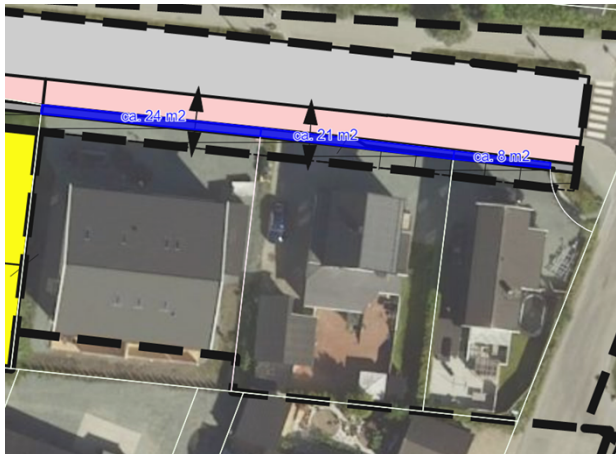
Planen for endeholdeplass for metrobus har endret utformingen av Ringvålvegen nord for planområdet. På denne strekningen er det i dag 40 km/t. I tillegg arbeider Trøndelag fylkeskommune med å etablere gang- og sykkelveg her som vil sikre en trygg gangforbindelse fra planområdet til skolene lenger øst. Dette krever to kryssinger av Ringvålvegen.

Virkningene av nytt fortau på sørsiden av Ringvålvegen



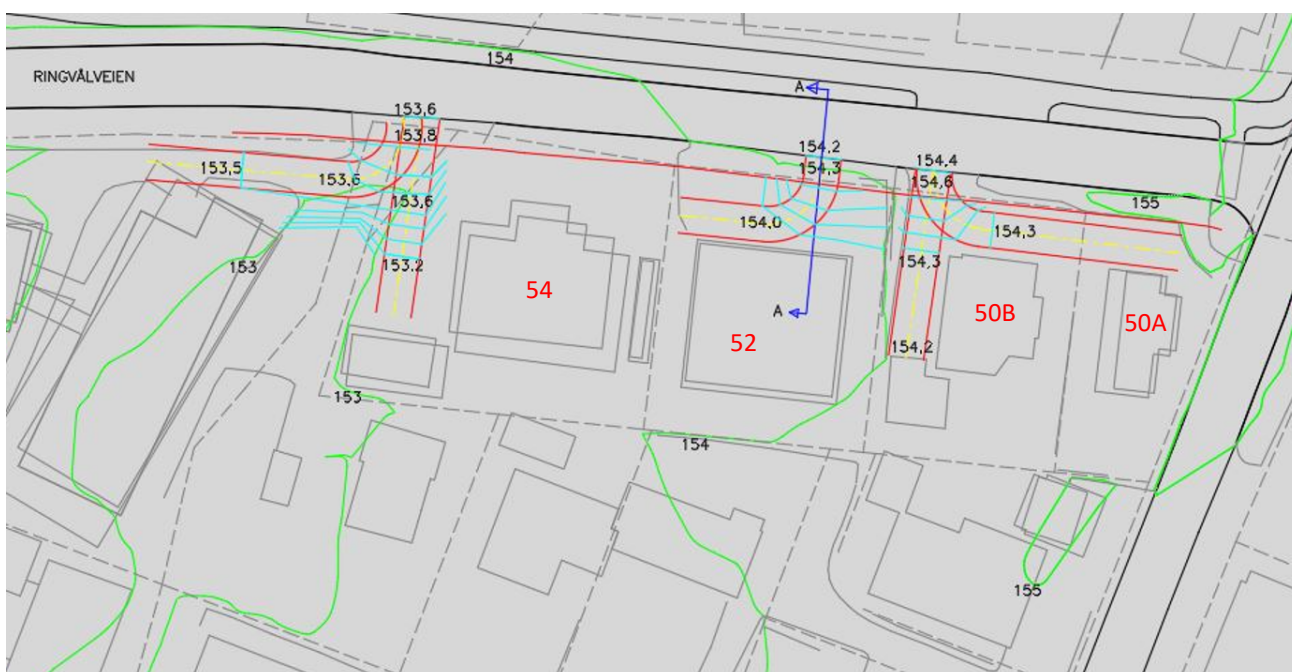
Det regulerte fortauet vil gå kant i kant med eiendomsgrensen til de tre eiendommene som vist på illustrasjonen. Behovet for permanent erverv av privat eiendom består av en 1 m bred stripe regulert til "annen veggrunn - tekniske anlegg", vist med mørk grå farge i plankartet. Her skal det blant annet etableres støttemur. Utenfor støttemuren er det avsatt et 2 m bredt felt til "midlertidig bygge- og anleggsområde" inn på eiendommene. Dette arealet skal ikke permanent erverves fra grunneierne, det er kun behov for midlertidig tilgang til arealet under byggefasen for

å klare å etablere fortau og mur. Arealet skal tilbakeføres og kan igjen brukes til gårds plass og parkering.



Illustrasjonen viser hvor mye areal hver av eiendommene må avstå permanent ved ferdigstilling av fortauet.

Virkninger av avkjørslar og parkering



SNITT A-A



Avkjørsel til Ringvålvegen 54, 56 og 58 vil kreve en heving av terrenget et stykke inn mot nr. 56. Også nr. 54 vil få en brattere avkjørsel enn i dag med maks stigning på mellom 5 og 7%. Mot nr. 58 vil avkjørselen bli noe flatere enn i dag.

Avkjørsel mot nr. 52 må smalnes inn slik at den blir lovlig utformet i tråd med kommunens krav til maksimal avkjørselsbredde på 4,0 m mot offentlig veg. Hvis en beholder regulert avkjørselsplassering, må en høydeforskjell på ca. 20-30 cm tas opp inne på eiendommen. Hvis avkjørselen flyttes vestover for å treffe garasjen bedre, så vil høydeforskjellen bli noe lavere. Med terrengtilpassing så kan alle eksisterende parkeringsplasser beholdes.

Avkjørsel til nr. 50A og B må gjøres noe brattere opp mot vegen, med ca. 20 cm større høydeforskjell enn i dag. Dette er løsbart for begge eiendommer.

Alle avkjørsler må detaljprosjekteres før bygging, denne vurderingen har en detaljeringsgrad som gir større grunnlag for å bekrefte at terrengendringene er løsbare uten at naboer mister avkjørselen.

Støy og støvforhold (ROS – tema)

Alle boenheter vil ha tilgang på en stille side, og oppholdsareal som er skjermet mot støy. Det må sørges for at planløsning blir slik at halvparten av oppholdsrom og minst ett soverom i hver boenhet får vindu mot den stille siden.

På grunn av økte trafikkmengder vil opphoping av støv kunne forekomme i tørre og kalde perioder. Renhold av vegen i tørre perioder vil være viktig for å unngå oppvirvling.

Planforslaget medfører mindre støy for naboene på nordsiden av Ringvålvegen med prosjektet enn dagens situasjon, jf. støynotat datert 26.11.2021, Rambøll, vedlegg nr. 5. Slik kommunedirektøren har forstått det, vil det med Trøndelag fylkeskommunes gang- og sykkelvegprosjekt på nordsiden av Ringvålvegen også vurderes støvskjermingstiltak for naboer på nordsiden av Ringvålvegen.

V/A forhold

Eksisterende VA -ledninger må opprettholdes. I tillegg skal det bygges nye trykkledninger for vann og spillvann i Torvsletta mellom Ringvålvegen og Bissmiet.

Planlagt gjennomføring

Det planlegges å komme i gang med byggeprosessen så raskt som mulig etter vedtatt reguleringsplan.

Rekkefølgekrav

Gang og sykkelveger (o_SGS1 og o_SGS3) skal være ferdig etablert før brukstillatelse for boliger innenfor planområdet kan gis.

Krav til vilkår om gjennomføring

- Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes innenfor planområdet.
- Områdene avsatt til midlertidig anleggsområde skal istandsettes og tilbakeføres til angitt opprinnelig bruk innen 1 år etter anleggsarbeidet er avsluttet.
- Prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging i byggeperioden.

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.09.2017 og på internett, samtidig med reguleringsplanen for endeholdeplass for metrobuss. Mesteparten av innspillene ble svart ut/fulgt opp i metrobussplansaken. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert 20.9.2017. Det ble også gjennomført en ekstra varsling 28.06.2018 for de berørte ved forlengelse av gang- og sykkelveg østover. Følgende parter kom med innspill til varsel om igrangsatt regulering:

Fylkesmannen i Trøndelag, Statens vegvesen, Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, Trøndelag fylkeskommune, NVE og privat innspill fra Jørgen Heggstads veg 43 c. Innspill ifb med varsel om planoppstart omfattet følgende temaer; støyforhold, bokvalitet og trafikksikkerhet, gang- og sykkeltilbudet, brann- og redningsforhold, kulturminner og innspill på etablering av støttemur med

støyskjerm.

Bystyret behandlet klager på planforslaget i møte den 03.03.2021, sak 30/21. Byplansjefen gjorde ved beslutning av 29.09.2020 utsatt iverksetting av reguleringsplanen inntil klagen ble avgjort. I bystyrets behandling av klager ble det også behandlet klager som dessverre ikke var tatt med til sluttbehandlingen av planforslaget. Dette var en saksbehandlingsfeil. Disse klagen er nå vurdert og behandlet av bystyret 03.03.2021.

Følgende parter kom med innspill ifb med offentlig ettersyn av planforslaget;

Fylkesmannen i Trøndelag, brev datert 13.06.2019

1) Det må gjøres en vurdering i samråd med kommuneoverlegen om området er egnet for boligbebyggelse, eller om området i sin helhet bør benyttes til næringsformål.

2) Det må utarbeides en ny bestemmelse som angir kvalitetskrav for støynivå og fordeling av romfunksjoner. Det skal som et minstekrav vises til hvilken tabell i T 1442/16 som legges til grunn, men helst angis som dB -grenser på fasade, stille side og uteoppholdsareal. Når det er krav til plassering av romfunksjoner (rød støysone), skal dette stå i bestemmelsene.

3) *Fylkesmannen har, med hjemmel i retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016, innsigelse til planforslaget inntil det er gitt bestemmelser som sikrer akseptable støyforhold i planområdet*

4) *Fylkesmannen gir faglig råd om at krav til universell utforming ivaretas i bestemmelsene.*

Kommunedirektørens kommentar:

1) Det ble avholdt et møte med kommuneoverlegen og miljøenheten 24.10.2019.

Tilbakemeldingene i møtet er at så fremt støy – og støvforholdene lar seg løse iht gjeldende krav, er det ikke noe i veien for å tillate boligbebyggelse innenfor området.

2 og 3) Kommunedirektøren foreslår følgende tillegg og justeringer av reguleringsbestemmelse §§ 3.4 og 3.5 for å imøtekomme fylkesmannens innspill og innsigelse i saken:

Støy og støvforhold

"Det tillates boliger med fasade i gul støysone forutsatt at boligene har en stille side. Dersom lydnivå på fasaden overskrider Lden 60 dB skal minst ett soverom legges mot stille side, og ha et luftvindu mot stille side.

Alt uterom som medregnes skal ha lydnivå Lden under 55 dB.

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av lokal luftkvalitet i arealplanlegging T-1520, skal legges til grunn for planlegging og tiltak innenfor planområdet."

Bygge- og anleggsperioden

"Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om tillatelse til tiltak. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn.

Det må gjennomføres tilstrekkelige tiltak for å overholde kravene i T-1520, i tråd med KPA § 23.

Areal merket med bestemmelsesområde #1 kan benyttes til byggeaktivitet med anlegg og maskiner i anleggsperioden.”

4) Det tas inn følgende bestemmelse under § 3.1 fellesbestemmelser om krav til universell utforming:

Offentlige trafikkanlegg inkludert vertikale gangforbindelser som ramper, trapper og heiser som forbinder offentlige trafikkanlegg skal utformes med tilgjengelighet for alle med vekt på fremkommelighet og orienterbarhet. I opparbeidet uteanlegg skal det ved nyplanting av anlegg tas hensyn til allergivennlige planter.

Fylkesmannen hadde følgende kommentarer i brev dater 18.12.2019:

”Under forutsetning av at foreslått endring av bestemmelsene knyttet til støv- og støyforhold, og bygge- og anleggsperioden blir vedtatt, anser Fylkesmannen at innsigelsen er imøtekommet. Planen kan med dette egengodkjennes.”

Trøndelag fylkeskommune, brev datert 19.06.2019

Det vurderes som liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med reguleringen. Det minnes om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Dette må formidles til de som skal foreta de konkrete arbeidene i marka.

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillene fra Trøndelag fylkeskommune tas til etterretning.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, brev datert 22.05.2019

Trøndelag brann- og redningstjeneste minner om følgende:

- Brann- og redningstjenester skal kunne utføres effektivt uansett årstid med hensiktsmessig plassering av, og nødvendig antall brannkummer med forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Det vises til pbl § 27-1 og TEK 17 §§ 11-1, og 11-17 og 15-7 med veiledning.
- Tilgjengeligheten for innsatsmannskaper må være ivaretatt under og etter anleggsperioden.
- Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge en eventuell brann jf. TEK 17 § 11-6. Brannsikkerheten i bygningene skal være iht forskriftskrav.
- Kjeller som evt. bygges utenfor bygningskropp må tåle belastningen ovenfra. El - biler som skal parkere innvendig medfører økt risiko, og brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller.
- Alarmorganisering for brannalarmanlegget må være utført slik at brann- og redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats på stedet.
- Brannsikkerhet må ivaretas der lading av el-sykler og el-biler skal skje innvendig.
- I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon er mulig. Dersom det er planer om å benytte farlig stoff, må arealmessige bergrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering, jf. *Forskrift om håndtering av farlig stoff*. Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kompetanse og godkjenning.

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillene fra Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS tas til etterretning.

Statens vegvesen, brev datert 06.06.2019

Statens vegvesen har følgende råd til planarbeidet:

- 1) Det må tas inn en egen bestemmelse i reguleringsplanen som sier at alle boenheter være gjennomgående og ha stille side hvor uterom kan plasseres.
- 2) Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.
- 3) Det bør lages et tillegg til støyrapporten som omhandler støy fra regulerende busser.
- 4) Det bør sikres i reguleringsplanen at uteoppholdsareal ikke berøres av både støv- og støyproblematikk. Det bør stadfestes hvem som har ansvar for disse målingene, og oppfølging mot vegeier med tanke på støvdempende tiltak.
- 5) Snøopplag bør være minst 2 meter bredt, alternativt må det beskrives hvor snø skal brøytes til når snøopplaget er fullt.
- 6) Planbestemmelsens § 7 bør endres til at gang- og sykkelveg skal være ferdig etablert før brukstillatelse for butikk/forretning åpner.
- 7) Kommunen bør ta inn #1 i plankartet, slik at det er mulig å vurdere plasseringen opp mot trafiksikkerhet i bygge- og anleggsfasen.
- 8) Minimumskravet for sykkelparkering bør settes høyere enn hva parkeringsveilederen til Trondheim kommune tilsier.
- 9) Det bør hjemles i planenes bestemmelser at det skal anlegges sykkelparkering i forbindelse med butikken.

Kommunedirektørens kommentar:

- 1 og 2) Det vises til kommunedirektørens kommentarer til Fylkesmannen i Trøndelag sine innspill.
- 3) Det lages et tillegg til støyrapporten som synliggjør Lnight for metrobussene.
- 4) Det vises til rådmannens kommentarer til Fylkesmannen i Trøndelag sine innspill.
- 5) På grunn av dagens snitt; med veganlegg og bebyggelse, er det gjort et kompromiss for å få til fortau på sørsiden av Ringvålvegen som innebærer at det på en strekning på ca 300m blir kun 1m snøopplag. Dette krever at snøen som skal fjernes på denne strekningen må tas bort og ikke freses over til de private eiendommene.
- 6) Kommunedirektøren ønsker å opprettholde rekkefølgekravet knyttet til boligbebyggelsen siden det primære er å sikre trygg skoleveg for familier med barn innenfor planområdet.
- 7) Feltet med kartkoden "#1" er flyttet noe slik at det er lesbart på plankartet.
- 8) Minimumskravet for sykkelparkering økes til minst 3 stk pr sykkelparkeringsplasser per bolig.
- 9) Følgende bestemmelse er tatt inn i § 5.3 for å sikre sykkelparkeringsplasser i tilknytning til forretningsdelen. *"Det skal tilrettelegges for minst 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² BRA for forretning."*

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.