



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20210051

Arkivsak:21/20397

## Detaljregulering av Leinstrand idrettspark, detaljregulering, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 13.02.2023

Dato for godkjenning av bystyret : 30.03.2023

### Innledning



Oversiktskart

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Leinstrand idrettslag.

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av en ishall innenfor området til Leinstrand idrettspark på Klett. Planen skal i tillegg ivareta de eksisterende funksjonene og aktivitetene på området, samt sørge for gode løsninger for trafikkavviklingen på området, herunder adkomst for både myke og harde trafikanter, parkering, hente- og bringesone, og renovasjon. Vesentlige utfordringer i planarbeidet har vært geoteknikk, å hensynte samfunnshuset med antikvarisk verdi C, samt å sikre erstatningsareal for barn og unge.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

### Planstatus

Planforslaget er delvis i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. I kommuneplanens arealdel 2012-24 er området vist som eksisterende boligområde og eksisterende/framtidig idrettsområde. I forslag til kommunedelplan for Klett, er området vist som tjenesteyting (samfunnshuset) og idrettsanlegg.

Gjeldende regulering er r0239 "Område mellom fv707, Sørå og jordbruksområdet ved Klettkrysset, Leinstrand" (1986) som viser deler av området som barnehage, i tillegg til ballplass, parkering og idrettsanlegg. Området omfattes også av r20140035 E6 "Jaktøyen - Storler" (2015) og r20120013 "Heimdalsveien" (2012) som viderefører formålene idrett og barnehage.



Gjeldende regulering

### Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet berører eiendommene med gnr. 203 og bruksnr. 2, 15, 17, 18, 26, 27, 41 og 65.

### Beliggenhet og dagens bruk

Planområdet ligger på Klett, helt sør i Trondheim kommune. Området ligger rett ved E6 samt nært servicefunksjoner på Klett. Det er ca. 4 km til Heimdalsveien sentrum og Tiller. Selve planområdet er på 23,7 daa og avgrenses av Heimdalsveien i nord, Røddevegen i vest, landbruksareal i øst og sør.



Flyfoto

Området omfatter Leinstrand idrettspark, som består av 3 fotballbaner, en ballbinge, et klubbhus tilhørende Leinstrand idrettslag, samt en grusbane på cirka 2,4 daa som benyttes til parkering om sommeren og til islegging for isbane på vinteren (fra cirka juleferie til cirka ut vinterferie). Inntil idrettsparken ligger Leinstrand samfunnshus, som også inngår i planområdet.

I tillegg til den organiserte aktiviteten som idrettslaget har, drives det også mye egenorganisert aktivitet på området når ballbinge, fotball- og isbane ikke okkuperes av organisert aktivitet.

Området er et viktig nærmiljøanlegg for barn og unge. Den organiserte bruken av isflata er slik:

- isbanen brukes i snitt 20 - 25 dager i året
- tre kvelder i uka er den disponert til organisert skøyteaktivitet, samt at noen helger er disponert til familiedager med organisert aktivitet
- skoler har i tillegg is-dager i regi av Leinstrand Idrettslag

#### Stedskarakter, kulturminner, landskap og lokalklima

Stedets karakter er preget av det åpne og forholdsvis flate landskapet. Vegene på Klett både slynger og strekker seg litt usystematisk i landskapet. Eneboligbebyggelsen er organisert i flere mindre klynger som boligområder, og noe næringsbebyggelse ligger spredt langs aksene Søravegen - Heimdalsvegen. Ellers er bebyggelsen preget av gårdstun som ligger spredt utover landbruksarealene. Det meste av bebyggelsen i området har saltak, bortsett fra et større næringsbygg (Kletthallen) på næringsområdet like øst for idrettsparken.

Planområdet har lite helning, området oppfattes som flatt med svak helning mot nordvest.

Samfunnshuset er et eldre trehus med saltak fra 1950-tallet og ligger i nordvestre hjørne.

Samfunnshuset er registrert med verneklasse C i kommunens aktsomhetskart for kulturminner og forholder seg strukturelt til både Heimdalsvegen og Røddevegen. Samfunnshuset er fra 1950-tallet og har en særegen, men tradisjonell og enkel form, og består i dag av stående panel i rødt, og det er anvendt tømmermannskledning. Mellom samfunnshuset og ballbanene/ klubbhuset, er det store åpne grusarealer med en grasrabbatt midt på hvor det er etablert 2 lindetrær. Mellom samfunnshuset og Røddevegen er det plantet en rekke med furutrær, og ved klubbhuset er det etablert noen busker.

Planområdet er åpent og solrikt, med unntak av slagskyggene som kommer fra samfunnshuset og litt fra klubbhuset. Området er åpent og utsatt for vind fra alle retninger.

### Naturverdier

#### *Artsobservasjoner*

Innenfor planområdet er det i artskart registrert observasjoner av fuglearter av stor forvaltningsinteresse. De mest utsatte/sårbare artene er registrert på eller i direkte nærhet av samfunnshuset. Det kan skyldes at flere av de registrerte fugleartene enten har brukt taket/bygget til hekking, eller er tilfeldig observert på taket.

Observasjonene er gjort mellom 2016 og 2021, tjeld er den fuglearten som er mest truet og senest observert. Ut ifra tilgjengelig informasjon om arten hekker den vanligvis langs kysten. Det vurderes derfor som ukarakteristisk at tjeld hekker innenfor planområdet. Nordflaggermus er observert i sørvest innenfor planområdet, ved eksisterende trafo. Siste registrering var i 2017.

#### *Vassdrag*

Vassdraget Sørå som går forbi planområdet i sør, er i kommunens karttjeneste registrert som et naturområde og viltkorridor med naturtypeverdi C, det vil si svært viktig lokalt. En del av Sørå er lagt i rør, men deler av Sørå er åpnet.

### Rekreasjonsverdi og barns interesser

Plan for friluftsliv og grønne områder viser arealene langs vassdraget Sørå som et sammenhengende grøntdrag. Framtidig turveg langs Sørå er vist sørvest for planområdet.

Grusbanen er et nærmiljøanlegg som pleier å islegges, mens resten av idrettsparken er registrert som idrettsanlegg. Idrettsanlegget er av stor betydning for barn og unge i dag, og i barnetråkkregistreringer fra 2014 er både fotballbanen og grusbanen/isbanen oppgitt som et favorittområde blant barn og unge.

Alle deler av idrettsparken kan benyttes til egenorganisert aktivitet utenom de fastsatte treningstidene, og området brukes både av skoler og barnehager.

### Sosial infrastruktur

Nypvang skole (1.-7.trinn) ligger 1,4 km fra idrettsparken, mens Nypvang barnehage ligger 1 km unna og Skjetlein videregående skole 2,3 km unna. Det er trafiksikker adkomst med gang- og sykkelveg og tilrettelagte overganger med gangfelt hele vegen mellom skolene, barnehagen og idrettsparken.

### Teknisk infrastruktur

#### *Vann og avløp*

Eksisterende VA-anlegg er i hovedsak nord for planområdet. Følgende eksisterende ledninger ligger langs Heimdalsvegen: VL 160 PVC, OV200BET og SPP450 PE 100R. Overvannsledningen i Heimdalsvegen har utløp i Sørå. Nærmeste vannkum ligger 120 meter mot vest i Heimdalsvegen.

Det ligger en privat vannledning, VL125 SJG, over den eksisterende fotballbanen sør for planområdet, og det er tilknyttet en privat brannkum som dekker baksiden av klubbhuset. Drenerings- og OV-ledninger ligger langs Røddevegen, vest- og sørvest for planområdet. Disse er knyttet til drenering av fylkesvegen. VA-anlegget her er eid av fylkeskommunen.



### Energiforsyning

Det er per i dag samfunnshuset, klubbhuset og lysanlegget som har behov for strømforsyning. Disse er koblet på det lokale strømnettet uten lokal trafo, betjent av Tensio.

### Trafikk

Kartet under viser ÅDT på tilliggende veger og er fra Norsk vegdatabank (NVDB). Planområdet ligger svært nært Heimdalsvegen. Det er derfor mulig at trafikk inn og ut fra planområdet ikke er medregnet i dagens ÅDT for Røddevegen. Det forutsettes for videre beregninger at ÅDT for Røddevegen er funnet i et snitt sør for idrettsanlegget.



Kart som viser ÅDT på tilliggende veger

Planområdet ligger inntil sekundær fv. 6608 Røddevegen og fv. 6682 Heimdalsvegen. Klettkrysset, der E39 og E6 møtes, ligger i umiddelbar nærhet til planområdet. Adkomst til planområdet er fra Røddevegen. Gangtrafikk foregår fra avkjørsel/fortau langs Røddevegen og fra gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen. Det er gjort analyser og utarbeidet kart for gå- og sykkelavstand til idrettsparken.

I Heimdalsvegen ligger det et busstopp rett ved planområdet. Busstoppet betjenes av bussrute 77 mellom Spongdal og Heimdal, som har to avganger i timen på hverdager og én avgang i timen i helger. I tillegg stopper buss 77, 310 og 410 i Klettkrysset, 8 minutters gange fra planområdet. Det er gang- og sykkelveg mellom bussholdeplassene i Klettkrysset og idrettsparken.

### Parkering

Utenom fotballanleggene og bebyggelsen på området, består planområdet i hovedsak av grusareal, som benyttes til parkering i dag. Det er sambruk av parkeringsareal mellom idrettsparken og samfunnshuset. Deler av grusarealet islegges om vinteren. Ut fra de åpne grusarealene og størrelsen på disse, anslås det at området utenom isleggingsperioden har en kapasitet på cirka 155 biloppstillingsplasser, mens det under isleggingsperioden har en kapasitet på cirka 60 biloppstillingsplasser.

### Grunnforhold

Området ligger innenfor havavsetninger, med tykk dekke. Basert på boringer tett ved tomta, består grunnen i hovedsak av topplag over leire, som kan være siltig. Nord for tomta tyder boringene på at leira er middels fast og motstanden øker mot dybden, mens øst for tomta er leira bløt med nesten konstant motstand mot dybden. Tett ved tomta tyder totalsonderinger at leira er middels fast med beskjeden motstandsøkning mot dybden. Det er mulig å anta, ut fra totalsondering, at det er et bløtt lag mellom 10 og 15 m dyp eller evt. sensitivt. Boringer sørvest for tomta tyder på at grunnen består av topplag over ca. 10 m fast leire over meget fast grunn, der det er brukt økt rotasjon.

Tiltaksområdet ligger ikke innenfor en av kvikkleiresonene registrert av NVE, men det er flere kvikkleiresoner i nærheten av tomta. Planområdet ligger derimot i et kvikkleireområde registrert av Statens vegvesen under etablering av ny E6. Nærmeste kvikkleiresoner er *Bruvoll 1869* mot vest og *Klett-Sørnypan 1870* mot sør, begge med lav faregrad.

I forbindelse med utbygging av vegprosjekter i området, hhv Heimdalsvegen og E6, er det utført omfattende stabiliserende tiltak langs Sørabekken. Stabiliserende tiltak er utført i form av heving av bekkebunn og erosjonssikring/steinsetting langs bekkesystemet.

### Støy- og støvforhold

I dagens situasjon er det støy fra vegene omkring planområdet, aller mest fra Heimdalsvegen. Fra Heimdalsvegen er det gult støy nivå, som betyr støy mellom 56-66 dB. Per i dag benyttes områdene i gult støy nivå i hovedsak til parkering i sommerhalvåret og utendørs isbane på vinteren.



Støykart

Det er ingen overskridelser innenfor planområdet når det gjelder luftkvaliteten. Det åpne landskapet rundt idrettsparken gjør at vind lett vil fortynne forurensning fra nærliggende veger. Luftkvaliteten i området vurderes å være god.

## Beskrivelse av planforslaget

### Endringer etter offentlig ettersyn på plankartet og i bestemmelser

- I plankart er det siden førstegangsbehandling fjernet en trafostasjon (o\_BE2). Dette har medført at o\_BE1 har blitt til o\_BE, avsatt til eksisterende trafostasjon.
- Det er lagt til bestemmelser om sykkelparkering, trafo/nettstasjon, teknisk plan for veg, arealer for egenorganisert aktivitet.
- Bebyggelse i område BIA 2 er supplert for å ivareta steds karakter i tråd med byantikvarens uttalelse, arealer for egenorganisert aktivitet og krav om islegging.
- Bestemmelsesområde 1# renovasjon er supplert med at containere skal være nedgravde. VA-plan er supplert for å unngå forurensning av Søra.
- Belysningsplan er supplert med at planen skal redegjøre for tiltak mot lysforurensning overfor biologisk mangfold.
- Utnyttelsesgraden for alle områder er supplert med at areal er eksklusiv areal av ny trafo.
- Anleggsfasen er supplert med at ornitologisk kompetanse skal kontaktes. Bestemmelse om fremmede arter er myknert opp noe, men viser fremdeles til fremmedartslista.
- Bestemmelser er justert for støy og luftkvalitet, universell utforming, kulturminner, renovasjon, bestemmelsesområde #2, energikrav, renovasjon, geoteknikk, adkomst utrykningskjøretøy, samt bebyggelse i BOP, BIA1, BIA2.
- Alle bestemmelser om parkering er skrevet inn under bestemmelsesområde 1#. Kravet om tilrettelegging for elbil i bestemmelsesområde 1# er tatt ut da det er sikret i TEK17.

### Planlagt arealbruk

Området reguleres til følgende formål:

- Bebyggelse og anlegg; offentlig eller privat tjenesteyting (o\_BOP), idrettsanlegg (BIA1 og 2), energianlegg (o\_BE)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur; annen veggrunn - grøntareal (o\_SVG), kollektivholdeplass (SKH)
- Bestemmelsesområder; parkering og renovasjon (#1), gangareal (#2)



Område o\_BOP omfatter samfunnshuset, mens de to feltene BIA1 og BIA2 omfatter henholdsvis område for ishall (deler av dagens grusareal) og eksisterende fotballbaner.

### Planlagt bebyggelse og anlegg

Det er flere faktorer som avgjør hvilken utforming som er tenkt for ishallen. Alternativene er:

- A1 - Ishall med garderobe mot sør med eksisterende klubbhus
- B1 - Ishall med garderobe mot vest med eksisterende klubbhus

Hovedforskjellen mellom alternativene er hvor garderobeanlegget skal plasseres. Dette påvirker plassering av område for egenorganisert aktivitet, samt størrelsen. Løsningen som velges er avhengig av resultatet av den geotekniske prosjekteringen.





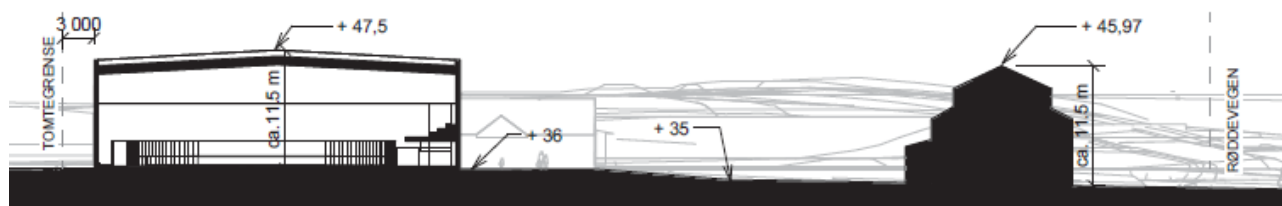
Alternativ B1 – garderobe vest

### Utforming

Orientering av bygget, utforming og materialbruk vil gi muligheter for å skape gode og trygge rom, både i bygget og byggets omgivelser.

Tilpasning til samfunnshuset, kulturlandskapet og landbruksbebyggelsen er viktig i planen. Stedstilpasningen innenfor planens handlingsrom sikres i bestemmelsene ved at byantikvaren skal uttale seg til tiltak. Volumets utforming hensyntar samfunnshuset bredde, utstrekning, farge og materialbruk. Idrettshallens fasade viderefører den vertikale linjeføringen til samfunnshusets fasade.

Samfunnshuset er 10,2 m mot Heimdalsvegen og 11,25 m på det høyeste målbare punktet. Den endelig fastsatte høyden av ishallen vil avhenge av geoteknisk prosjektering samt materialene i reisverket og bærekonstruksjonen. Mulighet for etablering av solceller er sikret i bestemmelsene. Plassering begrenses til øverste takflater og sørveggen på ishallen. Dette for å ivareta antikvariske verdier ved å minimere kontrast mellom nybygget og samfunnshuset. Det tillates ikke solceller på takareal med byggehøyde +6 meter.



Snitt gjennom ishall og samfunnshus



Byggegrensen som er fastsatt i plankartet tar utgangspunkt i både alternativ A1 og B1. Det er lagt inn en buffer på 1 m i tilfellet behovet for mindre utvidelser oppstår i prosjekteringsfasen.

### Grad av utnytting

Valg av utnyttelsesgrad blir todelt i reguleringsplanen med de to nevnte alternativene. Det sikres nok kvadratmeter BRA for å etablere ishallen, nødvendige mindre tiltak for samfunnshuset i fremtiden, samt muligheter for å utvikle fasilitetene ved fotballbanene. Maksimum tillatt BRA for alle arealformål er eksklusiv areal av ny trafo da endelig plassering av trafo ikke er bestemt. Parkering etableres på tvers av de tre formålsflater. Dette er sikret i bestemmelsene, og er begrenset til arealet avsatt til bestemmelsesområde parkering og renovasjon.

Innenfor felt BIA2 tillates en BRA på 3800 m<sup>2</sup> som sikrer isflaten og innvendige funksjoner. Kun tiltenkte plan medregnes i BRA.

Innenfor felt BIA1 skal eksisterende fotballbaner ivaretas slik de er i dag. Bestemmelsene sikrer muligheten for å etablere nye tribuner, utstyrsbod og bod for diverse maskiner etc. som mindre tiltak tilknyttet bruk eller vedlikehold av idrettsanlegget, og det tillates en BRA på 200 m<sup>2</sup>. Det er i tillegg satt av 1210 m<sup>2</sup> BRA for etablering av parkering mot vest, avgrenset til bestemmelsesområdet - parkering og renovasjon.

Innenfor område o\_BOP skal samfunnshuset bevares og alle tiltak som kan ha betydning for bevaringen skal vurderes av byantikvar. Eksisterende BRA på 1130 m<sup>2</sup> for bygget videreføres. Planen åpner opp for å etablere mindre tiltak som kan være nødvendige for å ivareta drift og vedlikehold. Det er i tillegg satt av 2730 m<sup>2</sup> BRA for etablering av parkering, avgrenset til bestemmelsesområdet - parkering og renovasjon.



*Oversiktsperspektiv fra nordvest*

Bestemmelsene sikrer etablering av minimum 400 m<sup>2</sup> utendørs erstatningsareal som omfatter ballbinge og aktivitetsområde. Disse skal etableres sammenhengende. Det er i bestemmelsene stilt rekkefølgekrav om at 200 m<sup>2</sup> for egenorganisert aktivitet skal etableres før brukstillatelse kan gis, noe som er en størrelse som kan islegges. Ballbingen skal kunne opparbeides med tanke på islegging om vinteren, men behøver ikke være fullt 200 m<sup>2</sup>. Reguleringsplanen sikrer fleksibilitet i forhold til om ballbinge skal etableres innenfor BIA2 (primært) eller BIA1. Illustrasjonsplanene som følger saken (alt 1 og alt 2) viser to ulike lokaliseringer innenfor BIA2. Planen gir fleksibilitet til å etablere erstatningsarealet i tilknytning til adkomstområdet til ishallen og fotballflatene.

## Teknisk infrastruktur

### Vann og avløp

Både vannforsyning og spillvann tilknyttes kommunale ledninger i Heimdalsvegen (VL160). Det er tilstrekkelig trykk på vannledning for uttak av brannvann. Slukkevannsforsyning løses ved å etablere privat brannhydrant inne på planområdet for å dekke opp avstandskravet.

### Is-avskrap

Det er tenkt gjenbruk av tekniske installasjoner som kuldeanlegg. Frem til oppgradering av kuldeanlegget er is-avskrap tenkt oppbevart i smeltegropp på deler av parkeringsarealet nord i planområdet ved teknisk rom. Smeltegropp vil gi en gunstig og miljøvennlig håndtering av is og vann og redusere risiko for spredning av eventuelle forurensende stoffer. Ved oppgradering av kuldeanlegget er det tenkt at is-avskrap samles i innvendig smeltegropp med overløp til spillvannsnettet. Disse tiltakene må følges opp i VA-plan og energikrav.

### Overvannshåndtering

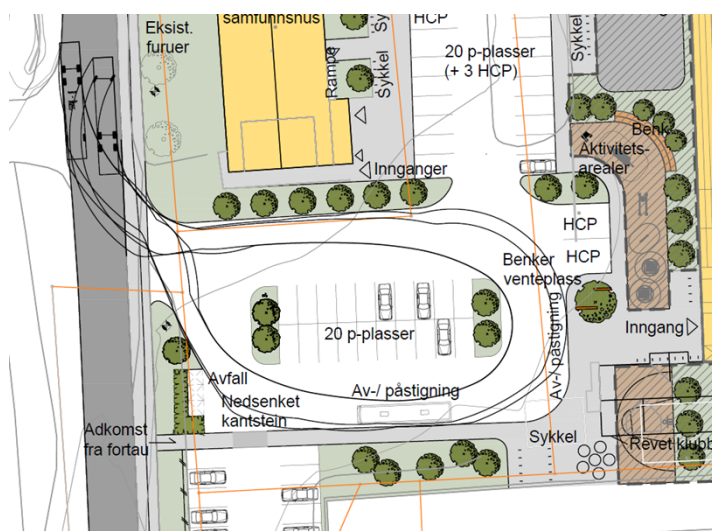
Overvann fra planområdet føres i hovedsak ut i Sørå rett sør for planområdet. Det er sikret i bestemmelsene at VA-plan må redegjøre for nødvendig fordrøyning og hvordan man skal unngå forurensning av Sørå fra tiltak. Det er lite høydeforskjell inne på området. Dersom dette gjør det vanskelig å føre alt overvann til Sørå, kan nordlig del av planområdet føres mot kommunal overvannsledning i Heimdalsvegen. Avskrap fra isen før oppgradering av eksisterende anlegg kan vurderes ført til kommunalt nett.

### Energiforsyning

I forbindelse med etablering av ny ishall er det totale effektbehovet estimert til 700kW, i tillegg til behovet for TN-nett for kjølemaskinene. Ifølge Tensio må det etableres en ny trafo i forbindelse med anlegget. Plassering av ny trafo er sikret i §4.1.2 Trafo/nettstasjon. Eksisterende trafo beholdes innenfor område o\_BE, regulert av bestemmelse §4.5 Energianlegg.

### Renovasjon

Renovasjon løses innenfor bestemmelsesområde #1 og §7.5 Renovasjon. Endringer i parkeringsfordelingen kan medføre behov for omlokalisering av avfallsbeholdere. Det er skissert sporingskurve for buss som viser at det er satt av tilstrekkelig med areal. Bussen vil kunne manøvrere seg fram fra adkomst, mot inngangsparti, sette av passasjerer og kjøre rundt og tilbake igjen. Sporingskurven for buss dekker både brann- og renovasjonsbiler.



Sporingskurve for buss som også ivaretar renovasjonsbil. Illustrasjonen er ikke bindende, men viser en mulig løsning.

## Parkering

### *Idrettsanlegget*

Idrettslaget opplyser at rundt 35 personer vil kunne være på isen i den nye ishallen samtidig. I tillegg vil foreldre og trenere utgjøre om lag 10 personer. Med overlapp mellom treningstidene vil ishallen tiltrekke rundt 90 samtidige brukere i hverdagene. Den største fotballbanen kan benyttes av to lag med elleve spillere, typisk rundt 30 spillere totalt. Kunstgressbanen kan benyttes av to lag med sju spillere på, det vil si rundt 20 spillere totalt. I tillegg kommer trenere, dommere og tilskuere. Antallet vil variere avhengig av arrangement og alder på deltakere, men kan være så høyt som 25 for de yngste utøverne. I alt vil fotballtreninger og kamper kunne samle opp mot 75 personer på anlegget. Dette stemmer ganske godt med estimat for antall parkerte biler i dag gitt av Leinstrand idrettslag.

For å beregne antall samtidige brukere er det tatt utgangspunkt i ei vanlig helg med aktivitet på hele idrettsanlegget. Ishallen dimensjoneres til å kunne ta imot 200 tilskuere og 35 spillere, trenere, dommere og annet nødvendig personell. Til sammen vil dette resultere i at anlegget kan få 310 samtidige brukere i en normalsituasjon for helg.

Trondheim kommunes parkeringsnorm er lagd for å minimere bilbruk, og tar utgangspunkt i antall tilskuerplasser på idrettsanlegget for å beregne krav til parkeringsplasser. Idrettsparkens fotballbaner har ikke faste tilskuerplasser, og grunnlaget for parkeringsberegning basert på kommunens parkeringsnorm vil derfor ikke dekke behovet til hele anlegget. Derfor vil det kun tas hensyn til det bilrestriktive prinsippet bak kommunens parkeringsnorm. Antallet parkeringsplasser er derfor satt ut fra minstekrav.

Med kulturdepartementets veileder for planlegging og bygging av idrettshaller lagt til grunn, vil idrettsanlegget ha behov for 62 parkeringsplasser. Dette vil dekke 20 % av de samtidige brukerne i ei vanlig helg.

### *Samfunnshuset*

For samfunnshuset er Trondheim kommunes parkeringsnorm i kategorien kirker og forsamlingshus lagt til grunn. Den baseres på antall sitteplasser i forsamlingslokalet.

Samfunnshuset har varierende parkeringsbehov. Det anslås at opptil 150 biler parkerer på området når det er større arrangementer. Idrettslaget estimerer et regelmessig behov for rundt 50-60 plasser for arrangementer i helgene. Trondheim kommunes parkeringsveileder tar utgangspunkt i sitteplasser når parkeringsbehov for forsamlingslokaler skal fastsettes. Samfunnshuset har omtrent 220 sitteplasser. I ytre sone er det krav om 1-6 parkeringsplasser per 10 sitteplasser. Det vil si at det er krav om 22-132 parkeringsplasser for samfunnshuset. Ettersom det er lagt opp til sambruk av parkeringsanlegg for samfunnshus og idrettspark, og siden det ikke er ønskelig å oppmuntre til økt bilkjøring, anbefales det at det bare opprettes 38 parkeringsplasser i forbindelse med samfunnshuset. Det tilsvarer 1,8 parkeringsplasser per 10 sitteplasser.

### *Totalt*

Det er derfor i bestemmelsene sikret 100 parkeringsplasser for hele planområdet, hvorav 5 % skal være plasser tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelsesevne. Dette utgjør tre plasser for idrettsanlegget og to for samfunnshuset.

### *Sykkel*

I bestemmelse §4.1.2 Sykkelparkering stilles det krav til minimum 50 parkeringsplasser for sykkel. Trondheim kommunes parkeringsveileder foreslår en parkeringsnorm med utgangspunkt i Oslo

kommunes norm, der idrettsanlegg beregner 1 plass (ytre sone) pr. 10 tilskuerplasser, noe som utgjør 10 %. Leinstrand regnes som ytre sone iht. «soner for parkeringsdekning» i veilederen. Trafikkanalysen viser til at det er tilrettelagt for 420 tilskuerplasser både på idrettsanlegget og samfunnshuset. Samtidig vil samtidige brukere innenfor planområdet være maks 404.

Vurderingen om hvor mange plasser som skal etableres tar utgangspunkt i samtidige brukere, erfaringsbaserte observasjoner fra Leinstrand IL i forbindelse med arrangement og daglig drift, utstyrsmengde /- størrelse, samt den geografiske plasseringen av anlegget. En kombinasjon av utstyr og beliggenheten av ishallen, medfører at størst andel av utøverne / tilskuerne vil prioritere bil. Baserer man seg på Trondheim kommune sin parkeringsveileder, vil antall sykkelparkeringer for tilskuere utgjøre 42 plasser. Bruker man samme beregning for samtidige brukere på 404 vil dette utgjøre 40. Det er vurdert at det er mer realistisk å ta utgangspunkt i samtidige brukere, da dette innebærer både tilskuere og utøvere.

Det er vist til en reisemiddelfordeling i trafikkanalysen for Trondheim, fordelt på reisens formål. For formål fritid/besøk er det antatt at 7% bruker sykkel. Med utgangspunkt i samtidige brukere ved anlegget på 404, vil dette utgjøre ca. 28. Basert på vurderingene over er 50 sykkelparkeringsplasser tilstrekkelig. Bestemmelsene sikrer minimum 50 plasser. Det er derfor åpnet opp for at flere plasser kan etableres dersom behovet skulle oppstå.

### Universell utforming

Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn ved utforming av parkeringsplasser for funksjonsnedsatte, viktige gangadkomster, uteareal, inngangsparti, samt likestilt tilgang og adkomst til bygget. Bestemmelsesområde #2 sikrer gangadkomst fra Heimdalsvegen uten kryssing av parkeringsareal i bestemmelsesområde #1. Illustrasjonsplanene viser mulighet for opphøyd gangadkomst fra Røddevegen ved kryssing av adkomst til parkeringsplass mellom Røddevegen og ballbanene, men dette er ikke sikret i plan.

### Trafikk

#### *Trafikkmengde*

Eksisterende avkjørsel fra Røddevegen videreføres som adkomst til planområdet. Det antas at en ny ishall på Klett vil dekke treningsbehov fra flere idrettslag i kommuner sør for Trondheim i tillegg til det lokale idrettslaget. Turproduksjonen i forbindelse med isidretter tar høyde for dette. Ishallen vil erstatte skøytebanen, men resterende bruk av området antas å gi samme turproduksjon som i dag. For å regne med reiser både til og fra idrettsanlegget vil turproduksjonen i framtida bli cirka 1186 personturer/dag.

Metode fra Statens vegvesens håndbok 127 Kapasitet i kryss er benyttet i kapasitetsberegning for å undersøke om planforslaget vil påvirke trafikkavvikling på Heimdalsvegen. Nærhet til knutepunktet Klettkrysset vil antakeligvis gjøre at de fleste som kjører til idrettsanlegget kommer derfra. Trafikken til og fra planområdet vil gå via Heimdalsvegen. Telling for Røddevegen er gjort i et snitt sør for idrettsanlegget.

#### *Trafikksikkerhet*

Eksisterende infrastruktur for gående og syklende er godt lagt til rette rundt den nye ishallen og området rundt. Langs sørsiden av Heimdalsvegen er det etablert gang- og sykkelveg med en bredde på 3 m. Bestemmelsesområde #2 sikrer to kryssfrie adkomster direkte fra gang- og sykkelvegen inn til planområdet. Det er nylig etablert 3 m bredt fortau langs østsiden av Røddevegen. Både fortau og gang- og sykkelveg grenser til planområdet og legger til rette for trygg ferdsel for myke trafikanter som skal til og fra planområdet.

Bestemmelsesområde #1 Parkering og renovasjon, sikrer nok omkringliggende areal til at myke trafikanter kan ferdes utenfor bestemmelsesområdet. Plassering av sykkelparkering må hensyntas i prosjekteringsfasen, men bestemmelsene sikrer sykkelparkering innenfor BOP og BIA når bilparkering, samt plassering og utforming av ishallen er avklart.

#### Tilpasning til tilliggende reguleringsplaner

Reguleringsplanen må forholde seg til to gjeldende reguleringsplaner:

- E6 Jaktøyen – Storler r20140035
- Heimdalsvegen – r20120013

Forslaget ivaretar annen veggrunn grønt langs Heimdalsvegen, men omregulerer offentlig eller privat tjenesteyting til idrettsformål, som er i tråd med overordnet plan. Bestemmelsesområde #2 sikrer en kobling fra planområdet til gang- og sykkelvegen langs Heimdalsvegen, samt tilgang til bussholdeplassen.

En av utfordringene har vært forholdet til reguleringsplanen E6 Jaktøyen - Storler. Det er regulert et fortau på østsiden av Røddevegen med rabatt. Veggen har nylig blitt oppgradert, men det ble etablert fortau inntil veien i strid med gjeldende plan. Etter samtaler med samferdselsavdelingene i Trøndelag fylkeskommune ble det konkludert med at reguleringsplanen for ishallen skal forholde seg til gjeldende plan, slik at mulighetene for å etablere fortau med rabatt kan gjennomføres i fremtiden dersom behovet oppstår.

#### Miljøoppfølging og -tiltak

Tiltak for håndtering av is-avskrap følges opp i VA-plan som skal godkjennes av kommunen. Det er sikret i bestemmelsene at det skal redegjøres for bruken av energi og mulige tiltak for å utnytte overskuddsenergi fra isproduksjon og solceller. Det er ønskelig å gjenbruke tekniske installasjoner som kuldeanlegg, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.

### **Virkninger av planforslaget**

#### Forholdet til byvekstavtalen

Planforslaget er delvis i tråd med byvekstavtalen av 25.6.2019, og nullvekstmålet for personbiltrafikk. Tiltaket omfatter et eksisterende anlegg til samme formål som det er brukt til idag. I tillegg ligger anlegget rett ved hovedferdselsårene E6 og E39. Anlegget legger imidlertid ikke til rette for å minimere bilbruken. Årsakene til dette er anleggets beliggenhet og utstyrsmengden som kreves i forbindelse med hockeyidretten. Det kan legges opp til samkjøringsmuligheter i forbindelse med kamper og treninger, men på grunn av utstyrsmengde og størrelse vil det ikke være mulig å fylle en bil helt. Planen sikrer ikke samkjøring. Anlegget ligger rett ved en kollektivholdeplass som kan redusere bilkjøring, men bussene går kun en gang i timen eller sjeldnere på kveld og i helger. Besøkende kan i større grad basere seg på gange- sykkel og kollektiv som transportmiddel.

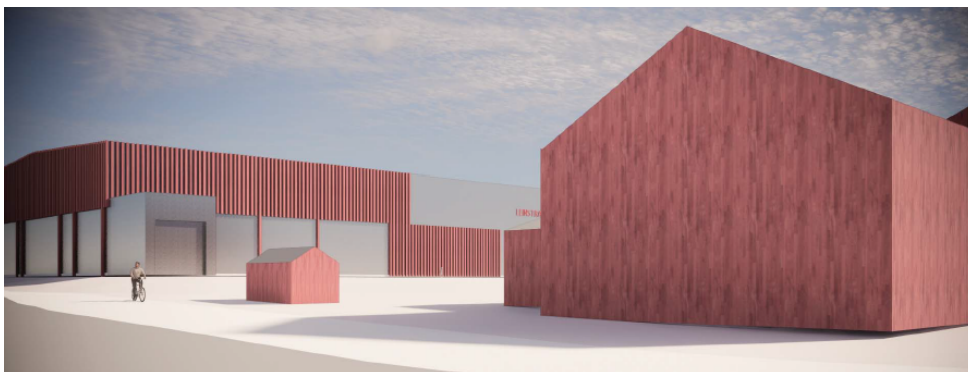
#### Nær- og fjernvirkninger

Nær og fjernvirkning av tiltaket knytter seg i hovedsak til den nye ishallen. Denne vil utgjøre et nytt og forholdsvis stort bygningsvolum som i hovedsak vil være omgitt av store, forholdsvis åpne arealer. Hallen har en plassering parallelt med samfunnshuset og det finnes flere litt større bygningsvolumer i området. Tiltaket er forankret i landskapsbildets karakter, men det forholdsvis store bygningsvolumet dominerer noe over landskapets skala.





*Fjernvirkninger sett fra Heimdalsvegen mot hhv vest og øst*



*Perspektiv fra Heimdalsvegen*

### Kulturminner

Bestemmelsene vil sikre at samfunnshuset ikke blir underordnet det nye tiltaket. Bygningene vil få et arkitektonisk formspråk som snakker sammen da ishallen må forholde seg til føringer for volum, materialbruk og farge. Unntaket vil være takvinkel og utbredelsen til den nye ishallen. Solcellene vil ikke påvirke hvordan de to byggene snakker sammen da solcellene plasseres på sørfasaden og det høyeste takpartiet på ishallen, i kombinasjon med lav takvinkel.

Bestemmelser sikrer at antikvarisk myndighet skal vurdere hvordan tiltak tilpasser seg kulturlandskapet og landbruksbebyggelsen. Byggegrensene er satt ut fra hallens lengder og bredder som skal sikre innvendige isflater og funksjoner, samtidig som arealer for egenorganisert aktivitet og fotballflatenes mulighet til å utvikle fasiliteter skal ivaretas. Følgene er at tilbaketrekningen av ishallen fra Heimdalsvegen er avhengig av byggegrensen i BIA2, noe som gir begrensede muligheter for å skape en buffer mot nærliggende bebyggelse. Det vil likevel være noe rom for tilpasning innenfor byggegrensene, der alternativ A gir best buffer mot samfunnshuset.

### Sol/skygge

På grunn av beliggenheten i det åpne landskapet, vil den nye hallen ikke kaste skygge på omkringliggende bebyggelse.



Mars 21. kl 09



Mars 21. kl 12



Mars 21. kl 15

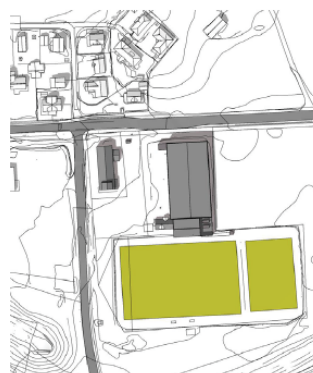
## SOL/SKYGGE DIAGRAM



Juni 23. kl 09



Juni 23. kl 12



Juni 23. kl 15



Juni 23. kl 18

### Naturverdier

#### *Artsobservasjoner*

Ishallen vil ikke ha direkte konsekvenser for de artene som er registrert. De mest sårbare artene er registrert tett inntil eller på samfunnshuset, som skal bevares. Naturmangfoldsloven sikrer at hensynet til artene blir vurdert. Dersom det oppdages at anleggsarbeidet kan komme i konflikt med en truet art, må det gjøres en vurdering med ornitolog om hvordan situasjonene skal håndteres på mest skånsom måte. Dette er sikret i bestemmelsene ved at plan for vern av omgivelsene i bygge - og anleggsfasen må inneholde uttalelse fra ornitologisk kompetanse.

#### *Vassdrag*

Søra-vassdraget strekker seg rett sør for planområdet. Da ishallen skal plasseres i motsatt hjørne av planområdet (mot nord), vurderes denne å ikke gi negative virkninger for vassdraget med tilhørende vegetasjonsbelte (når dette får vokse til igjen).

#### *Vurdering etter naturmangfoldloven*

##### 1. Naturmangfoldlovens §8 - Kunnskapsgrunnlaget

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget gjennom de offentlige kart- og datatjenestene tilgjengelig på nett, er tilstrekkelig opp mot sakens karakter.

##### 2. Naturmangfoldlovens §9 - Føre-var-prinsippet

Området er vurdert opp imot et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og det er vurdert at tiltakene som gjennomføres i forbindelse med idrettsanlegget ikke vil få vesentlige skader på naturmangfoldet.

##### 3. Naturmangfoldlovens §10 - Økosystemtilnærming og samlet belastning

Situasjonen for økosystemet, naturtyper eller arter skal vurderes på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, jf. forvaltningsmålene i §§ 4 og 5. De overordnede målene er at mangfoldet av naturtyper og arter i norsk natur skal ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde, og at økosystemers

funksjoner, struktur og produktivitet skal ivaretas så langt det anses rimelig. Jamfør vurderingen gjort over om artsobservasjoner, legges det til rette for at den samlede belastningen på det eksisterende økosystemet ikke blir vesentlig.

#### 4. Naturmangfoldlovens §11 - 12

For å unngå unødige skader på naturmangfoldet forutsettes det at tiltakshaver etterfølger prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

#### Rekreasjonsverdi og barns interesser

Planforslaget berører ikke noen friluftsområder direkte. Sørå har framtidig verdi da kommunen har foreslått framtidig turveg langs vassdraget rett vest for idrettsparken. En oppgradering av idrettsparken som nærmiljøanlegg med ishall, utomhusareal, samt området som en møteplass vil heller kunne spille på lag med Sørå som friluftsområde.

Når det gjelder barns interesser vil en ny ishall gi et mer attraktivt og opparbeidet utomhusareal med ballbinge, samt mulighet for aktivitetspark, benker og beplantning. Idrettsparken vil gi et bedre tilbud både for organisert aktivitet innen is-sporten, og som et nærmiljøanlegg for egenorganisert aktivitet.

En negativ effekt kan være at isbanen vil oppleves mindre tilgjengelig for egenorganisert aktivitet utenom de organiserte treningstidene. Idrettslaget ønsker å sette av tider også for dette. Når ishallen har åpent for alle, så er det å betrakte som egenorganisert aktivitet. Dette er derimot ikke mulig å sikre i reguleringsplanen. Ballbinge eller aktivitetsområde utenfor hallen, som skal bli erstatningsareal for dagens isbane, skal kunne islegges. Dette vil gi lengre tid for egenorganisert skøyteaktivitet på åpent areal.

#### Trafikk

##### *Trafikkmengde*

Når det bygges ishall vil bruken av området øke, både fordi fasilitetene vil forbedres og fordi de vil være tilgjengelige større deler av året. Forlenging av sesongen vil antakeligvis bidra til større overlapp mellom fotball- og isidrettsesongene enn det er i dag. Derfor er en framtidig situasjon med bruk av ishall og fotballbaner på samme årstid sammenlignet med dagens sommersituasjon, med aktivitet på fotballbanen.

Hvis det antas at beregningene for vanlige hverdager er representative, vil framtidig ÅDT, som følge av utbygging bli 3740 kjt/døgn for Heimdalsvegen, det vil si en økning på 240 kjt/døgn. Trafikken inn og ut fra planområdet vil kunne øke fra 390 kjt/døgn til 629 kjt/døgn på vanlige hverdager, men det blir ikke endring i ÅDT for Røddevegen i et snitt sør for planområdet. Røddevegen er lite trafikkert, så utkjøring fra idrettsanlegget vurderes å hindre øvrig trafikk i Røddevegen. Det er ikke svingefelt eller forbikjøringsfelt i forbindelse med krysset mellom Heimdalsvegen og Røddevegen, trafikken på Heimdalsvegen kan hindres hvis det stopper opp der. Beregning av trafikkøkning i krysset mellom Røddevegen og Heimdalsvegen indikerer at en ikke vil få problemer med kapasitet eller trafikkavvikling som følge av planforslaget.

##### *Trafikksikkerhet*

Planforslaget bedrer situasjonen for myke trafikanter inn til og internt i området. Fra Heimdalsvegen vil det bli koblinger til dagens gang- og sykkelveg og bussholdeplassen gjennom bestemmelsesområde #2. Krav om ivaretagelse av universell utforming vil også sikre trygg ferdsel inne på tomten. Illustrasjonsplanene viser hvordan gangarealer kan etableres inne på tomten.

Disse er ikke bindende, men viser tydelig hvordan arealet bør utvikles. Her vises det sikre ferdselsruter for myke trafikanter mellom de ulike bygningsmassene og fotballbanen. En ny ishall vil medføre en økning i trafikk blant myke trafikanter. Til fordel er gang- og sykkelnettet / fortau godt etablert i Leinstrandområdet.

### Parkering

100 parkeringsplasser tilrettelegges for sambruk mellom idrettsanlegget og samfunnshuset. Når det planlegges større arrangementer eller når flere arrangementer er satt opp samtidig, må settes opp alternative transportformer eller parkeringsmuligheter. Med tanke på at anlegget forventes å samle lag fra nabokommuner, og at enkelte av idrettene er meget utstyrskreven, er antallet parkeringsplasser vurdert til å være tilstrekkelig, uten at det oppfordrer til økt bilbruk. Sammenlignet med hvor mange som vanligvis ankommer med bil og estimat for framtidig situasjon, der det kommer fram at 320 personer vil kjøre bil til idrettsanlegget i løpet av en hverdag, vurderes det at antallet parkeringsplasser vil oppfordre til samkjøring og mer miljøvennlige transportformer i de periodene der mange benytter seg av anlegget. Selv om bilandelen er høy, vil mange av turene være skyss av barn og unge. Derfor er det viktig med godt tilrettelagte plasser for avsetting og henting av passasjerer.

### Bygge- og anleggsfasen

Det er stilt krav til gjennomføring av bygge- og anleggsplan i planbestemmelsene som vilkår for godkjenning av igangsettingstillatelse. Alt anleggsarbeid må gjennomføres innenfor planområdet.

### Teknisk infrastruktur

#### *Vann og avløp*

Trondheim kommune opplyser at vannledning i Heimdalsvegen ligger i trykksone 90, mens planområdet ligger på omtrent 35 moh. Det vil si at det er tilstrekkelig trykk på vannledning for uttak av brannvann. Det må i detaljeringsfasen kontrolleres i samråd med brannrådgiver og Trøndelag brann- og redningstjeneste om foreslåtte punkter for uttak av slokkevann gir tilstrekkelig dekning.

#### *Avrenning fra is-avskrap*

Avskrap er planlagt oppbevart på nordsiden av planlagt parkering innenfor planområdet. Vannkvaliteten er tilsvarende «rent» overvann da det ikke tilføres partikler til isen annet enn sand og støv fra spillerne på isen. Dette støttes av bachelor-oppgave fra NTNU, "Vurdering av smeltevann fra innendørs ishall", der det er vurdert suspendert stoff i snøprøver er under 16mg/L. Det er i oppgaven vist at prøvene fra smeltegroppen er høyere, og når denne er satt i drift vil vannet derfor sendes på spillvannsnettet.

#### *Overvannshåndtering*

Plantiltaket og utforming av overvannshåndtering må ta hensyn til de forventede klimaendringene med perioder med ekstremnedbør og økt nedbørintensitet som beskrevet ovenfor. Overvannshåndteringen må basere seg på en lokal håndtering av overvann i tråd med tretrinnsstrategien i overenstemmelse med kommunens overvannsstrategi, og eventuelle fravik avtales i samråd med kommunen.

Det er ingen flomveier som berøres direkte av utbygging på planområdet. Det er lokalisert en flomveg i Melhusvegen og det bør sikres at tilstøtende arbeider opprettholder denne flomvegen. Flomveier inne på planområdet sikrer trygg bortledning til vegareal.

Det er forventet at nedbøren vil øke med 20 % frem mot slutten av århundret. Det betyr at man i fremtiden vil oppleve økning i kraftig nedbør, både i intensitet og hyppighet. Det anbefales et klimapåslag på minst 40% på regnskyll med kortere varighet enn 3 timer. Overnevnte forhold vil medføre mer overvann og større krav til overvannshåndteringen. I tillegg fører økt nedbør til økt vannføring i vassdrag med økt fare for regnflommer, jord- og flomskred. Planområdet ligger ikke innenfor kartlagt aktsomhetsområde for flom, ifølge NVE Atlas. NVEs aktsomhetskart for flom viser til arealer som kan være utsatt for flomfare, men som ikke er videre kartlagt som flomsone basert på faregrad og gjentakelsesintervall.

### Grunnforhold

#### *Skredfare innenfor planområdet*

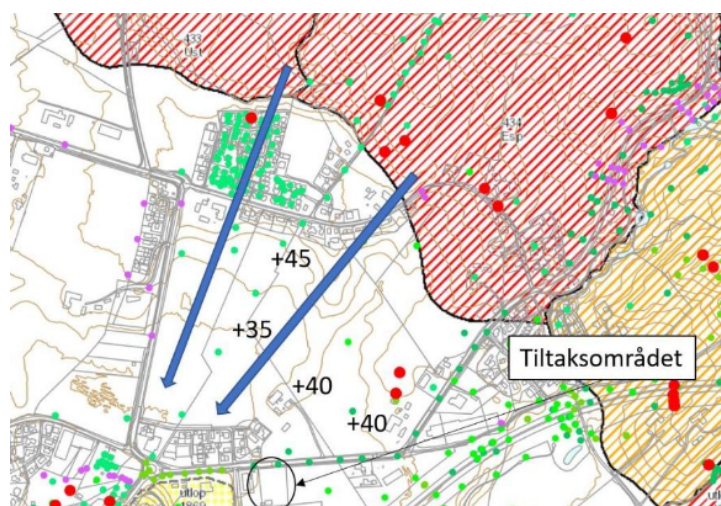
Tiltaket skal oppføres på et ganske flatt terreng, mellom kote +36 og +37. Det er dermed ikke fare for at tiltaket skal føre til ras som kan ramme andre tiltak i nære områder. Terrenget rundt selve tomten mot sør og vest er utformet slik at det er en naturlig terskel eller voll som beskytter området i de to retningene. Det vil si at ingen av de naboliggende kvikkleiresonene mot sør og vest har utløpsområde som kan ramme tiltaket. I tillegg er tiltaksområde flatt og avstanden fra tiltaksområdet til skråninger i disse faresonene er så stor at tiltaket ikke vil kunne påvirke stabiliteten og utløse skred.

Innenfor/nær tomten tyder utførte grunnundersøkelser ikke på kvikkleire, men det kan ikke utelukkes kvikkleire i dybden. Det vises til NVE's høringsuttalelse der tiltaksområdet anses som skredsikkert. Det må uansett jf. bestemmelsene utføres geoteknisk prosjektering før rammetillatelse kan gis, rapporten vil måtte redegjøre for eventuelle avbøtende tiltak.

#### *Skredfare utenfor planområdet*

Kvikkleiresoner *Bruvoll* og *Klett- Sørnypan* er opprettet/oppdatert nylig i 2019 i forbindelse med oppbygging av vegprosjekter i område. De har avgrenset med løsne- og utløpsone, utløpssoner stopper ved grense mot tiltakets tomt i sør og vest. Nord for tomten ligger kvikkleiresone *Ust 433* og deler av liggende kvikkleiresoner vil utløpe mot sydvest der terrenget faller av mer mot vest enn mot sør (der tomten ligger). Utløpsområdet for disse nordenforliggende faresonene vil ikke berøre planområdet.

Den eneste aktuelle rasretning for evt. et ras som kan ramme tiltaksområde er nordøst for tomten i kvikkleiresone *Esp 434*. Planområdet ligger imidlertid langt unna et evt. utløpsområde, og det er i tillegg dokumentert at skråningen i kvikkleiresone *Esp* ligger utenfor influensområde for tiltaket.



Kvikkleiresoner



## Forurensning

### Støy- og støvforhold fra trafikk

Støyberegningene som er utført har sett på hvordan forventede trafikkendringer påvirker støy i området. Beregningene er gjort for både nullalternativet uten ny ishall og for utbygd situasjon. Beregningene viser at økningen i trafikk til idrettsanlegget ikke fører til noen betydelig økning for vegtrafikkstøy. Differansekartet viser at områdene vest for ishallen får reduserte støynivå grunnet skjerming fra E6, og tilsvarende er det en økning i øst grunnet refleksjon av støyen fra E6. For resten av området rundt er det ingen betydelig økning av vegtrafikkstøyen. Det er ingen merkbar økning i fasadenivå for situasjonen med bygd ishall. Enkelte fasader langs Heimdalsvegen har en økning på 1 dB, men det er ingen større forandringer.

Planforslaget vurderes å ikke medføre endringer i luftkvaliteten i området. Luftkvaliteten i området er vurdert som god, og området omkring planområdet er åpent slik at vind vil medføre at forurensning fra nærliggende veier fortynnes relativt raskt. Endringene i ÅDT som planforslaget medfører forventes heller ikke å ha negativ innvirkning på luftkvaliteten og det vil ikke være behov for avbøtende tiltak.

### Støy fra arealer for egenorganisert aktivitet

Støyvurdering på utendørs aktivitet er ikke modulert, men plankonsulent har sammenlignet støy fra ballbinge med moduleringer av ballbinger i andre prosjekt. Bakgrunnen for at ballbinge vurderes er at den er kjent til å være den mest støyende aktivitetsformen utenom skating ved egenorganiserte aktivitetsområder. Iht. T-1442/2021 anbefales det at støyverdier ikke skal overskride 60dB på boligfasader produsert av aktiviteter ved nærmiljøanlegg. Ut ifra tidligere moduleringer er det en buffer for hvor langt slaglyden på 60 dB strekker seg på flatt terreng. På det lengste er det ca. 80 meter, og på det korteste ca. 60 meter. Dette er i ytterste utstrekning da det ikke er lagt inn støyreduserende materialer ved ballbingen.

Basert på illustrasjonsplanene som følger plansaken, foreligger det to forhold:

1. Dersom ballbingen plasseres på sørsiden av bygget, vil bygget i seg selv skjerme en stor andel av støyen overfor naboer på nordsiden av vegen. De vil ikke bli påvirket utover de støyverdiene som allerede eksisterer fra vegstøy.
2. Dersom ballbingen plasseres på vestsiden av bygget, vil spesielt en bolig på nordsiden bli påvirket. Det er tatt utgangspunkt i 80 meter fra yttervegg på ballbingen (verste fall) som vist i bildet under.



Illustrasjon som viser ytterste utstrekning av støy fra ballbinge i vest før eventuelle støyreduserende tiltak.

Det er en vurdering som må gjøres ved etablering av ballbinge, både med tanke på plassering og materialitet. I planbestemmelse 3.1 «Støy og luftkvalitet» står det at T-1442 skal gjelde både for anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil si at 60dB anbefalingene på boligfasader er ivarettatt gjennom bestemmelsen. Denne gjelder dermed for alle eventuelle støyende aktivitetsformer som etableres.

### *Lysforurensning*

Belysning er viktig som kriminalitetsforebyggende tiltak, for gi trygg ferdsel, ivareta synshemmede, samt gi lesbare omgivelser i kombinasjon med skilting. Lysforurensning kan komme av mengde og farge på lys, plassering, henvendelse, samt til hvilken tid belysningen står på. Bestemmelsene sikrer at belysningsplan må redegjøre for forebyggende tiltak for å unngå lysforurensning overfor boliger og biologisk mangfold.

### *Kjemikalier*

I forbindelse med ishallen skal det etableres to kjøleanlegg. Kjøleanlegget er tilrettelagt for saltlake og kjølemedium (R410a) med 70 kg fylling per kjølemaskin. I brannside / kuldebærer skal det benyttes sprit (HX35). På varmebærer benyttes vann. R410A består av pentafluortan og difluormetan som inneholder fluorinert drivhusgass. Stoffblandingen er ikke klassifisert som farlige kjemikalier. Kjølemediet er ikke brannfarlig ved normalt trykk eller temperatur, men ved trykkoppbygging, brann eller intens varme kan det oppstå en voldsom sprenging av beholdere. Ved utslipp kan kjemikalet medføre fare for mennesker. Dampen er tyngre enn luft og kan forårsake kvelning på grunn av redusert tilgjengelighet av oksygen ved utslipp i små rom som ikke er godt ventilert.

HX35 er sprit med isopropanol og metylisobutylketon og brukes som et varmeoverføringsmedium eller kjølemedium. Stoffet regnes ikke som helsefarlig eller miljøskadelig, men er brannfarlig og kan ved oppvarming avgi damper som kan føre til eksplosjoner. Det forutsettes at overnevnte stoffer registreres, oppbevares og håndteres i henhold til gjeldende forskrifter og anbefalinger. Gitt at dette etterfølges vurderes det at etablering av tiltaket medfører en liten til moderat sårbarhet for omgivelsene.

### ROS-analyse

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon. Det har videre blitt gjennomført en sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante.

Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (grunnforhold)
- Ekstremnedbør (overvann)
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Tilsiktede handlinger

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko. For hendelser som havner i matrisens gule områder skal det vurderes risikoreduserende tiltak, ut fra en

kost/nytte-vurdering. Som et risikoreduserende tiltak anbefales det å ha tilfredsstillende planer for effektiv evakuering av planområdet og at nødutganger holdes frie til enhver tid, noe som følger naturlig av prosjektets brannkonsept.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ekstremnedbør (overvann)	Etterfølge tiltak som fremkommer i overordnet VA-plan.
Radon	Tetting og ventilasjon skal dimensjoneres etter krav i § 13-5 i TEK 17.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Stoff må registreres, oppbevares og håndteres i henhold til gjeldende forskrifter.
Elektromagnetiske felt	Trafo må kapsles og høyspentkabler må plasseres slik at områder hvor folk skal oppholde seg ikke overstiger 0,4 µT.
VA-anlegg/-ledningsnett	Dagens VA-nett må hensyntas.
Trafikkforhold	Sikkerheten til myke trafikanter må ivaretas, både i anleggsfasen og ved ferdigstillelse.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Krav som fremkommer i TEK 17 § 11-17 må legges til grunn for videre prosjektering.
Slokkevann for brannvesenet	Krav som fremkommer i TEK 17 § 11-17 må legges til grunn for videre prosjektering.
Tilsiktede handlinger	Ved større/spesielle arrangementer på anlegget bør det gjennomføres egen risikovurdering for arrangementet.

### Planlagt gjennomføring

Prosjektering av ny ishall er allerede igangsatt, men rammetillatelsen er avhengig av flere detaljavklaringer før den kan sendes inn. Leinstrand IL ønsker å starte bygging av hallen så snart som mulig og det ønskes derfor en rask fremdrift. Det har i løpet av planprosessen blitt foreslått to alternativer for ishallen der garderobeanlegget ligger enten på vest- og sørsiden av bebyggelsen. Hvilket alternativ som er aktuelt vil ikke kunne avgjøres før det er gjennomført geoteknisk prosjektering. Det er stilt rekkefølgekrav for arealer for egenorganisert aktivitet.

### Innspill til planforslaget

#### Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert på Norconsults hjemmesider samt i Adressa 04.11.2021. Det ble sendt ut brev til berørte eiendommer og regionale myndigheter 05.11.2021. Berørte naboer, myndigheter, etater, institusjoner og andre mottok varsel om oppstart av reguleringsplanen gjennom digital varsling og brev datert 04.11.2021. Det kom inn 8 merknader. Disse ble svart ut i planbeskrivelsen som lå ved til førstegangsbehandling.

Det ble avholdt et orienteringsmøte på Leinstrand samfunnshus 09.11.2021 der deltagere kunne komme med innspill til prosessen. 16.02.2022 ble det sendt ut varsel om utvidelse av planområdet mot vest til Trøndelag fylkeskommune. Fylkeskommunen var eneste berørte part av denne utvidelsen, og det har vært jevnlig dialog for å avklare forholdene mellom gjeldende plan og de behov planforslaget må løse, blant annet tilstrekkelig parkeringsareal.

Reguleringsforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden fra 09.08.2022 til 01.10.2022. Det kom inn ni innspill. Under følger en oppsummering av innspillene, samt hvordan de er svart ut og ivare tatt.

#### Tensio TS AS, datert 05.09.2022

I innspillet etter offentlig ettersyn hadde Tensio krav til plasseringen av energianlegg med utgangspunkt i skissert effektbehov på 700 kW. Nettstasjon må enten stå i direkte tilknytning til hovedtavle i bygget, enten som eget nettstasjonsrom eller frittstående maks 25 meter fra hovedtavle. Kravet var på grunn av tekniske årsaker og for å unngå tap av energi i lavspenningsnettet.

Det ble det på mail av 22.11.2022 enighet om å utforme en bestemmelse slik at netteiers krav blir ivare tatt til byggesøknaden. Tensio bekreftet at dette kan godkjennes: «Vi tenker at den beste måte å løse dette på er utarbeide en bestemmelse som gir tillatelse til plassering av nettstasjon innenfor to av delområdene, at nettstasjonen skal tilfredsstill netteiers krav, og at plassering av nettstasjon skal dokumenteres til byggesøknaden.»

#### *Kommunedirektørens kommentar:*

Bestemmelse §4.1.2 hensyntar netteiers behov ved etablering av ny trafo. Plassering av energianlegget er avhengig av detaljavklaringer som valg av type hall og plassering av garderober. Plankartet tar høyde for dette ved plassering av byggegrense.

#### Pål Løberg (Søravegen 38), datert 30.08.2022

Økt trafikk inn/ut Røddevegen er en forventet effekt av byggingen. Trolig vil også trafikken på gang og sykkelveg langs Heimdalsvegen kunne øke i perioder. Bilister har pr i dag ikke vikeplikt for syklende på gang- og sykkelvegen og for sykkeltrafikk som kommer i retning Klett kan krysset oppleves uoversiktlig, da samfunnshusets beliggenhet reduserer sikt inn Røddevegen. Det vil kunne øke trafikksikkerheten for syklende på gang- og sykkelvegen om krysset skiltes slik at kjørende gis vikeplikt for syklende i krysset med skilt 202 Vikeplikt med underskilt 826.

#### *Kommunedirektørens kommentar:*

Tas til orientering. Reguleringsplan regulerer ikke skilt, dette må følges opp i en egen sak.

#### Statsforvalteren, datert (22.09.2022) 01.11.2022

##### *Landbruk*

Forslaget er i tråd med Byutviklingsstrategien da dyrka mark ikke omdisponeres. Statsforvalteren ønsker god utnyttelse av utbyggingsområdene. Klett har verdifullt jordbruksareal og for dette anlegget er det derfor areal til parkering som får betydning. Omfanget av parkeringsplasser er begrenset av bestemmelsesområde #1. Det er positivt at det lagt opp til sambruk av parkering for samfunnshus og idrettspark. Det bør vurderes mer arealeffektive løsninger for parkering enn overflateparkering. Samlet sett har ikke Statsforvalteren avgjørende merknader til forslaget.

##### *Klima, miljø og klimatilpasning*

Det er positivt at det legges opp til solceller. Planforslaget er delvis i tråd med SPR-BATP, da anlegget ikke innfrir reduksjon i bilbruk grunnet tilgjengelighet. Statsforvalteren gir derfor et faglig råd om at det søkes å legge til rette for best mulige løsninger for å gjøre det mer attraktivt å bruke sykkel som fremkomstmiddel til og fra området. Det kan også etableres sykkelparkering under tak og vurderes om andelen sykkelparkering er tilstrekkelig eller kan settes høyere.

*Naturmangfold:*

Statsforvalteren forutsetter at arter i området og elven Sørå ikke blir påvirket med den gjeldende plangrensen, og at hensyn blir tatt ved en potensiell konflikt.

*Barn og unge og helse og omsorg:*

Planforslaget ivaretar Statsforvalterens innspill ved varsel om oppstart.

*Kommunedirektørens kommentar:*

*Landbruk:* Geoteknisk vurdering tar utgangspunkt i lite utgraving, uten fyllinger eller parkeringskjeller. Vi viser til NVE's høringsinnspill om utfordringer med områdestabiliteten, men at geoteknisk vurdering konkluderer med at anlegget er skredsikkert. I tillegg til sambruk om parkering mellom samfunnshus og idrettspark, vil det på Klett være en god del tilgjengelige parkeringsplasser ved næringsbygg i gåavstand fra idrettsparken. Ved store arrangement eller større samtidige arrangement kan det avtales bruk av tilgjengelig parkeringsarealer i rimelig nærhet. Antall parkeringsplasser er satt i henhold til minimumskrav. Se redegjørelse av parkering i beskrivelse av planforslaget. Hensynet til effektiv arealbruk er etterkommet så langt det går uten å måtte gå gjennom en ny planprosess. Det vil ikke bli planlagt for parkering i kjeller.

*Klima og miljø:* Det er i forarbeidene til planen vurdert at området har god tilgjengelighet for syklist og at de «snarvegene» som vist mot Heimdalsvegen gjør det enda mer tilgjengelig. Det er og gjort vurderinger av hvor mange sykkelparkeringsplasser som det er behov for, og disse er plassert sentralt omkring i idrettsanlegget. Vi viser til beskrivelse av planforslaget der det vurderes at 50 sykkelparkeringsplasser er nok. Bestemmelse §3.5 *Sykkelparkering* setter 50 plasser som et minimumskrav og hindrer ikke at flere plasser kan etableres ved behov. Antallet opprettholdes derfor i forslag til vedtak.

*Naturmangfold:* Det er flere bestemmelser som ivaretar arter i området og elven Sørå, se § 7.9 *Anleggsfasen*, §3.3 *Fremmede arter* og §7.2 *Vann og avløpsplan*.

Statens vegvesen, datert 14.09.2022

Statens vegvesen mener at deres innspill av 12.11.2021 i det vesentlige synes å være ivaretatt. Ved forventet ombygging av det såkalte «Klett-krysset» (kryss mellom E6, E39 og fylkesveg 707) – i statlig regi – regner de med at trafikkavviklingen vil bedres ytterligere.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), datert 19.09.2022

Sentrale innspill var at sløkkevannsforsyning og adkomstforhold må være avklart senest i forkant av en byggesøknad. TBRT viser til plan - og bygningslovens plandel § 4-3 *Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse* og byggesaksdel § 27-1 *Vannforsyning*.

TBRT viser til at det i enhver plan- og byggesak må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre en effektiv rednings- og sløkkeinnsats uansett årstid, senest når hvert bygg tas i bruk. Dette gjelder blant annet adkomstveier og oppstillingsplasser for kjøretøy, brannkummer, vannkapasitet osv. Det anbefales at infrastrukturen med sløkkevannsforsyning og annen tilgjengelighet for innsatsmannskapene blir ivaretatt på et så tidlig stadium som mulig, i byggeprosessen. Videre lister TBRT opp flere forhold som må ivaretas i prosjekteringsfasen og i påfølgende byggesak. I tillegg vises det til retningslinjer vedrørende Tilrettelegging for rednings- og sløkkemannskap i TBRTs kommuner og TEK 17 § 11-17 Tilrettelegging for rednings- og sløkkemannskap med veiledning.



*Kommunedirektørens kommentar:*

I brannteknisk vurdering ble forhold som adkomst for brannvesen og krav til utendørs slokkevannskapasitet redegjort for. Minimumskrav til slokkevann er i tråd med kapasiteten. Adkomstforhold er ivaretatt gjennom bestemmelse §8. Krav til bygg og byggtekniske forskrifter, blir fulgt opp på byggesak.

NVE, datert 29.09.2022

Planforslaget har svart ut for de innspill som NVE ga ved varsel om oppstart. NVE registrerer at det er utfordringer med områdestabiliteten, men at uavhengig tredjepart har kvalifisert geoteknisk rapport. Rapporten konkluderer at tiltaksområdet er skredsikkert og lokalstabiliteten er ivaretatt gjennom planarbeidet.

Trøndelag fylkeskommune, datert 30.09.2022

Fylkeskommunen mener det er positivt at det oppfordres til samkjøring mellom idrettslagene, for å kompensere for at bilbruken vanskelig lar seg redusere, og at forslaget bare delvis er i tråd med statlige planretningslinjer for bolig- areal- og transportplanlegging. Holdeplass for buss er foreslått like nord for området langs fylkesvei 6608. Ved en eventuell økt frekvens på kollektivtilbudet og eventuell flytting av Nypvang skole til Klett sentrum vil dette kunne bygge opp under nullvekstmålet, samt være et positivt tilskudd til Nypvang skole ved bruk av nærmiljøanlegg. Planen må samkjøres med pågående kommunedelplan.

*Friluftsliv, nærmiljøanlegg*

Ballbingen eller arealene utenfor hallen skal kunne islegges om vinteren og blir en erstatning for grusbanen som belegges av ny ishall. Dette kan gi økt tid til å disponere arealene til egenorganisert skøyteaktivitet, og fylkeskommunen savner en betraktning rundt lyssetting (visuell støy) og økt aktivitet som kan medføre støy for naboene.

*Nyere tids kulturminne*

Fylkeskommunen ser at innspillet vedrørende eventuell justert plassering av ishallen ikke videre er vurdert og hensyntatt ved reguleringsarbeidet. De mener det er bra at planen inneholder bestemmelser for bevaring og vern av samfunnshuset, og at byantikvaren involveres for å sikre ivaretagelse av dette. Det er nå vist til to alternative utforminger på idrettshallen. Alternativ A, med og uten eksisterende klubbhus, vurderes å skape en best mulig buffer og størst avstand til samfunnshuset med antikvarisk verdi klasse C. Eksisterende klubbhus er av Trondheim kommune per dags dato ikke vurdert å ha kulturhistorisk verdi. Gjenbruk av bygget kan være positivt i bærekraftsøyemed, men for situasjonen som oppstår med veldig ulike bygningskropper/volumer og vurdering av deres samspill, er fylkeskommunen usikre på hvor vellykket situasjonen med å beholde klubbhuset vil bli.

Fylkeskommunen mener hallen som vises i illustrasjonene i liten grad er stedstilpasset i henhold til tilbakemeldingene gitt ved oppstart. De mener man bør se på mulighetene for en bedre stedstilpasning og utforming av hallen innenfor handlingsrommet for alternativ A(2).

*Eldre tids kulturminner*

Det er etter fylkeskommunens vurdering liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Denne anmodningen må formidles til de som skal foreta de konkrete grunnarbeidene.

### *Vannforvaltning*

Fylkeskommunen mener det er positivt at det er stilt rekkefølgekrav til utarbeidelse av vann- og avløpsplan og lokal overvannshåndtering, og at planen skal godkjennes av kommunen. Det er viktig at nye tiltak eller aktiviteter ikke nuller ut de miljøforbedrende tiltakene som er gjennomført i Sørå, og som eventuelt planlegges i vassdraget. Fylkeskommunen viser i den anledning til utfordringer som bl.a. er beskrevet i deres første uttalelse, og mener rekkefølgebestemmelsen med fordel kan suppleres slik at utfordringene sikres i planen.

### *Fylkesveg - trafikk*

Fylkeskommunen ba i sin uttalelse til oppstart om at det i det videre arbeidet ble sett nærmere på om foreslått snarveg opp mot Heimdalsvegen kunne føre til økt grad av villkryssing over vegen. De kan ikke se at dette er gjort, men har etter en nærmere vurdering kommet til at de kan akseptere snarveg her, uten krav om videre utredninger. Arbeidet med krysset mot fv. 6608 (Røddevegen) krever at det inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen. Teknisk plan må godkjennes av fylkeskommunen før arbeidet kan settes i gang. Teknisk plan må inneholde skisser med sporingskurver som viser at avkjørsel/kryss vil dimensjoneres for den anbefalte kjøremåten.

### *Avslutning*

Planen har ingen vesentlige virkninger som berører de interesser fylkeskommunen er satt til å ivareta utover det som er nevnt over. Alle innspillene til planen er å betrakte som faglige råd. Fylkeskommunen har derfor ingen innsigelser til planforslaget.

### *Kommunedirektørens kommentar:*

*Samkjøring med KDP for Klett:* Planen er samkjørt med kommunedelplan for Klett da formålet er i tråd med formålet foreslått i kommunedelplan for Klett .

*Friluftsliv/nærmiljøanlegg:* Bestemmelse § 4.4.1 er supplert med at areal for egenorganisert aktivitet skal kunne islegges. Det er krav om en belyningsplan med innhold i § 7.7 Belyningsplan som skal foreligge før igangsettingstillatelse. Krav om Innholdet i denne planen vil føre til en vurdering av visuell støy. Vi viser til virkningene av planforslaget for konsekvenser av støy fra arealer for egenorganisert aktivitet, samt lysforurensning.

*Nyere tids kulturminner:* Vi merker oss at alternativ A er best i forhold til nyere tids kulturminne, Samfunnshuset. Plankartet tar høyde for plassering av både alternativ A og B. Vedlagte illustrasjoner viser en mulighet for stedstilpasning innenfor byggegrensen. Høyden på ishallhallen er satt for å ta høyde for de konstruksjoner som kreves for å sikre bæreevnen i bygget. Ved valg av type ishall vil Leinstrand Idrettslag ta med seg innspillene videre. Bestemmelse §4.4.1 Bebyggelse er supplert med at kulturlandskap og landbruksbebyggelse i nærområdet også skal hensyntas. Forslag til byggetiltak skal vurderes av byantikvar for å sikre stedstilpasning. Det vises til reguleringsbestemmelsene.

### *Vannforvaltning:*

Bestemmelse §7.2 Vann - og avløpsplan (VA plan) er supplert for å sikre at tiltak ikke forurenses Sørå.

### *Fylkesveg - trafikk:*

Trafikkvurderingen tar ikke for seg villkryssing, men trafiksikkerhet er vurdert i beskrivelse av planforslaget. Innspillet om tiltak i krysset og gjennomføringsavtale med Fylkeskommunen tas til

orientering, planområdet omfatter ikke tiltak i krysset. Det innarbeides en §7.3 om teknisk plan for veg.

#### AtB

*AtB hadde i førstegangsbehandlingen innspill til disse momentene:*

- Ønske om at ombygging av busslomme til kantstopp skulle inkluderes i planarbeidet.
- Ønske om etablering av leskur og fysiske innretninger for trafiksikkerhet
- Oppfordring om tilrettelegging for etablering av sanntidsskjerm
- Ønske om å regulere inn trygg krysning og universelt utformede gangforbindelser og adkomst til holdeplassene
- Ber om sikring i bestemmelsene at fremkommelighet for kollektivtrafikk og reisende ivaretas.

Leskur ble regulert inn i plankart etter merknad fra oppstart. Leskur og tilrettelegging for sanntidsskjerm ble inkludert i bestemmelse §5.2 *Kollektivholdeplass (SKH)*.

*AtB's oppsummerte innspill fra høringen:*

AtB viser til innspill fra varsel om oppstart. De ser muligheten for etablering av sanntidsskjerm da leskur er regulert inn. Atb har krav gjeldende sanntidsskjerm som ønskes ivaretatt i byggeprosjektet. AtB holder frem innspill om trygg og universelt utformet vegkrysning for å unngå at barn og unge som bruker anlegget som målpunkt villkrysser mellom holdeplassene. De ønsket en tryggere og universelt utformet adkomst til nordre busslomme via begge retninger. Nytt krysningspunkt ønskes slik at kollektivsystemet blir så universelt utformet som mulig. Atb ber om at det i bestemmelsene sikres god fremkommelighet for kollektivtrafikk og brukere av kollektivtilbudet under anleggsfasen.

*Kommunedirektørens kommentar:*

Bestemmelse §5.2 *Kollektivholdeplass (SKH)* sikrer mulighet for etablering av sanntidsskjerm. Detaljkravene til sanntidsskjerm må følges videre opp i byggesaken. Ny kryssing kan ikke reguleres og må følges opp som et eget trafiksikkerhetstiltak. Krav om at kollektivtrafikk skal hensyntas i anleggsfasen tas inn i bestemmelse §7.9 *Anleggsfasen*.

#### Idrettsrådet i Trondheim, datert 07.10.2022

Idrettsrådet anser idrett og areal for egenorganisert aktivitet som ivaretatt. De ønsker en rask realisering da behovet for ishall er stort i regionen. De har kommentarer til planbeskrivelsen vedrørende trafikk og parkeringskapasitet. De skriver at det jobbes for en interkommunal avtale med Melhus kommune om finansiering av ishallen, noe som vil forsterke behovet for god parkeringskapasitet i anlegget. Uavhengig av en interkommunal avtale, forventes det en god del tilreisende fra nabokommunene i sør. Idrettsrådet viser til planbeskrivelsen og planens forhold til reguleringsplanen "E6 Jaktøyen - Storler". Idrettsrådet skriver at god trafiksikkerhet for myke trafikanter langs Røddevegen er viktig, men da arealet i idrettsparken er begrenset er de bekymret for at en framtidig etablering av midtrabatt vil innebære at anlegget mister mange parkeringsplasser langs fotballbanen. Konsekvensene av dette og hvordan det skal løses må framgå i planbeskrivelsen.

*Kommunedirektørens kommentar:*

Fortau/gang/sykkelveg med rabatt på østsiden av Røddevegen er en eksisterende regulering, planforslaget skal bare ivareta muligheten til å etablere gangareal og grønttrabatt som det er regulert. Grønttrabatten skal derfor ikke ta av parkeringsarealet. Vi viser til planbeskrivelsen der antall parkeringsplasser og trafiksikkerhet er vurdert.

**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.