



Detaljregulering av Otto Nielsens veg 12 og 16, detaljregulering (22/17295), r20220049, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 07.03.2024

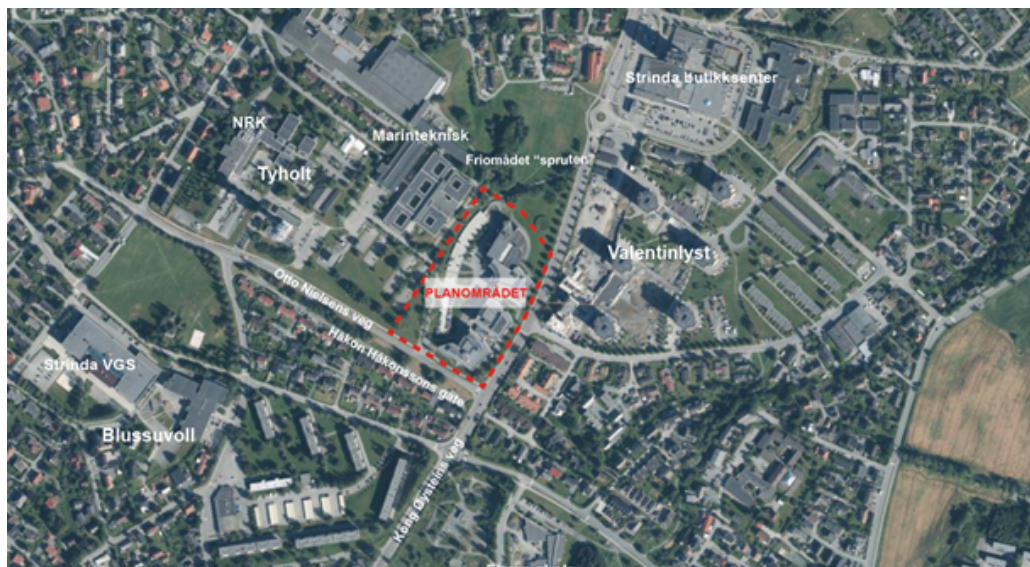
Dato for godkjenning av bystyret: 02.05.2024

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Midt-Norge Invest AS.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for kontorbebyggelse og tjenesteyting på eiendommen. Vesentlige utfordringer i planarbeidet har vært å avklare hva som er riktig utnyttning av eiendommen når det gjelder høyde og etasjetall. Videre har det vært viktig å avklare om det er riktig lokalisering av kontorbebyggelse i kommunen av hensyn til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Med bakgrunn i dette har fastsettelse av parkeringkrav for å legge opp til at flest mulig benytter kollektivtransport, sykkel og gange til planområdet vært et gjennomgående tema.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.



Oversiktskart med plangrense

Planstatus

Otto Nielsens veg 12 er i gjeldende kommuneplanens arealdel vist som bygeområde for

Postadresse:

ORGN AVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Holtermanns veg 7

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

www.trondheim.kommune.no

boligbebyggelse - Nåværende.

Gjeldende detaljreguleringsplan er r1077e – Skipsmodelltanken på Tyholt, begrenset av Paul Fjermstads veg, Håkon Håkons gate, Kong Øysteins veg, Persaunet. Planen ble vedtatt 27.09.1977. Området er regulert til offentlig bebyggelse, med bebyggelse i fire etasjer.

Planområdet grenser til reguleringsplan for Norsk Havteknologisenter (r20200002 – Otto Nielsens veg 10 og Professor J.H.L Vogt veg 1 og 3, vedtatt 02.09.2021). Planen legger til rette for etableringen av Norsk havteknologisenter på Tyholt, som skal bli det framtidige nasjonale senter for utdanning, forskning og teknologiutvikling for havromsnæringene.

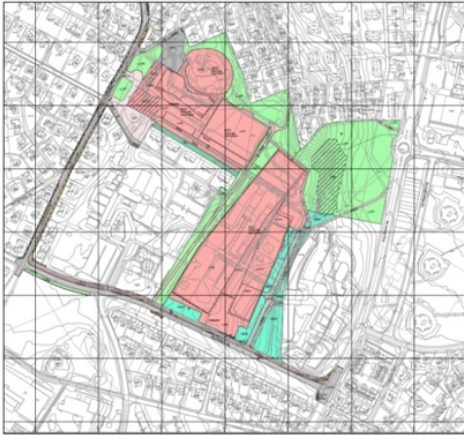


Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2012-2023. Gjeldende reguleringsplan – r1077



Utsnitt av forslag til kommuneplanens arealdel 2022-2034 vist som byggesone 2.

Gjeldende omkringliggende reguleringsplaner.



Reguleringsplan for Norsk havteknologisenter, vedtatt 02.09.2021

Tidligere vedtak i saken

Forslag til detaljregulering for planområdet ble lagt ut til offentlig ettersyn etter vedtak i bygningsrådet 16.05.2023, sak 102/23.

I vedtaket ble det satt følgende vedtaks punkt:

Før sluttbehandling skal følgende vurderes:

- Nedtrapping av de øverste tre etasjene på bygg G gjøres større, slik at høydevirkningen sett fra Spruten reduseres.

Planprogram/krav om konsekvensutredning

Regulering til næringsbebyggelse og tjenesteyting er ikke i tråd med gjeldende reguleringsplan eller gjeldende kommuneplanens arealdel. Det er vurdert at det er behov for utarbeidelse av konsekvensutredning uten planprogram. Konsekvensutredningen skal omfatte temaene:

- arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser
- omfanget av planen i forhold til målsetting om rett virksomhet på rett sted når det gjelder trafikkavvikling, inklusiv adkomst, varelevering og gang- og sykkelnett.

Disse temaene er konsekvensutredet gjennom planbeskrivelsen, samt fagnotatene: Trafikknotat Otto Nielsens veg 12, Asplan Viak AS, datert 10.02.2023 og Illustrasjonshefte planforslag – Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser, Arcasa, datert 14.02.2023.

Planområdet, eksisterende forhold

Eiendommen ligger på Tyholt, like ved krysset Kong Øysteins veg/Otto Nielsens veg, ca. 2,5 km sørøst for Trondheim sentrum. Området er i dag karakterisert av oppdelte bygningskomplekser med byggehøyder mellom fire-seks etasjer, som ligger fritt i det grønne parkmessige landskapet.

Marinteknisk senter med skipsmodelltanken ligger like vest for planområdet. På motsatt side av

Otto Nielsens veg – med en bred grøntbuffer mellom - ligger småhusbebyggelse langs Håkon Håkonssons gate. På motsatt side av Kong Øysteins veg ligger tettere boligbebyggelse. Høyblokkene i Valentinlyst BL og landemerket «Tyholtårnet» preger området.

Eiendommen, også kjent som «Telenorbygget», har i dag bebyggelse fra 1990-tallet. Det første bygget ble ferdigstilt og innflyttet i 1990, og i 1999 ble et større tilbygg ferdig. Siste byggetrinn ble bygget i 2016. Byggene huser i dag mange ulike leietakere/firma innenfor ulike bransjer, men med en hovedandel innenfor IT/data/elektronikk.

Bygningsmassen utgjør i dag til sammen ca. 29 200 m² BTA. (eks. p-areal i kjeller og p-hus), dvs. ca. 28 000 m² BRA.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet som berøres av planforslaget.

Naturverdier

Det er ingen registreringer av prioriterte arter, truede/nær truede naturtyper, truede eller nær truede rødlistearter, inngrepsfrie områder eller verdifulle kulturlandskap innenfor planområdet i henhold til Naturbase og Artdatabanken, men planområdet grenser til et skogområde mot nord med verdi D – lokalt viktig.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

Planområdet har ikke noen registrerte rekreasjonsverdier. Akebakken «Spruten» ligger ca. 100 meter nord for planområdet.

Adkomst, trafikk og kollektivtransport

Planområdet har i dag adkomst direkte fra Otto Nielsens veg, inn via adkomstveg som deles med NTNUs Marinteknisk senter. Parkering er løst på egen eiendom.

Vann og avløp

Det er utarbeidet eget notat for VAO-løsninger. Eksisterende ledninger rundt planområdet ligger i Kong Øysteins veg i (øst), VL 200 1965, VL 150 1998/1946, AF 375 1965, AF300 1998/1964. Og i Otto Nielsens veg OV 400 1983. Håkon Håkonssons gate i sørvest, VL 150 2009/2018, AF 225 1945/1965. Stikkledning går også fra sør til nordvest inn i Otto Nielsens veg, VL 150 og OV 400. Tilgjengelig slukkevann fra kommunens vannforsyningsnett er angitt til >50l/s.



Beskrivelse av planforslaget

Planen åpner for utvidelse av eksisterende kontorpark med to bygningsvolumer på inntil 23 500 m² BRA. De nye bygningene følger geometrien til eksisterende parkeringshus mot vest. Planen sikrer at bebyggelsen trapper seg ned fra sju til fire etasjer mot sør og mot nord. Øverste plan av eksisterende parkering erstattes med kontorarealer.



Figur 13d-visualisering, regulerte maks-volumer for Norsk

Ny bebyggelse viderefører konseptet i eksisterende kontorbygg, hvor lysgårder med inngangspartier og vertikalkommunikasjon knytter seg mot det felles torg/gårdsrommet.

Publikumsrettede funksjoner planlegges i første etasje mot Otto Nielsens veg, som kafé og trening mm. Bestemmelsene åpner for inntil 1300 m² publikumsrettet næringsvirksomhet innenfor felt F/K/T.

Planforslaget regulerer eksisterende adkomstvei, som skal beholdes ved bygging av Norsk havteknologisenter. Innkjøring til Otto Nielsens veg 12 skal ligge på samme sted som i dag. Planen regulerer også omlegging av gangvei langs østsiden av nytt Norsk havteknologisenter, i tråd med godkjent byggesøknad for Norsk havteknologisenter.

Planen regulerer omlegging av bussholdeplass i Kong Øysteins veg, der sykkelfelt og fortau legges bak bussholdeplassen. Planen legger opp til at gårdsrommet tilrettelegges bedre for myke trafikanter og opphold, gjennom at det ikke vil tillates bakkeparkering foruten HC - parkering.



Illustrasjon



Reguleringskart

Tilknytting til infrastruktur

Planer for renovasjon, veg, vann og avløp, skal være teknisk plangodkjent av Trondheim kommune før tillatelse til tiltak kan gis.

Renovasjonsløsning

Håndtering av avfall skal i hovedsak løses innomhus eller innenfor egen grunn. Dersom det etableres løsninger utomhus, skal disse være nedgravde oppsamlingsløsninger.

Elektro/ energi

Tensio har i sin varslingsmerknad gjort oppmerksom på at området i dag forsynes fra to nettstasjoner som ikke tilfredsstillers dagens HMS krav. Det må derfor settes av plass for en ny nettstasjon sentralt i, - eller ved bygget.

Fjernvarme/ energiløsninger

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og det vil være påkrevd å knytte seg til fjernvarmenettet, jf. KPA § 24.1.

Vann, avløp og overvann

Det er utarbeidet eget notat for VAO-løsninger.

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan som bygger på foreløpige planer for nye VA-ledninger for Norsk havteknologisenter.

Nye VA-ledninger kan etableres øst for nybygget, mellom nybygg og eksisterende bygg. Det er tilknytningsmulighet til eksisterende vannledning vest for planområdet. Dette må koordineres med prosjektet for Norsk havteknologisenter, som planlegger ny vannledning. Spillvann kan føres både på nord- og sørsiden av planområdet, og tilknyttes eksisterende kommunale ledninger. Tilknytning av spillvann på nordsiden må koordineres med Norsk havteknologisenter, som planlegger ny SP-ledning og kum vest for planområdet. Overvann skal

håndteres lokalt og iht. tretrinnsstrategi før tilknytning til kommunal OV-ledninger. Type fordrøyning skal godkjennes av kommunen. Det er gjort beregninger på nødvendig volum med utgangspunkt i en klimafaktor på 1,4. Bestemmelsene sikrer at overvann fra bebyggelse og anlegg skal håndteres innenfor planområdet slik at det ikke medfører økt belastning på nedenforliggende vassdrag/ ledningsnett.

Planområdet berører ikke kartlagt flomvei, men det er oppstuvning/forsenking i terrenget nær nybygget. Tiltak må prosjekteres i detaljfasen. Flomvei fra planområdet går nordover og videre til eksisterende flomvei i Kong Øysteins veg, vist i VA-plan og landskapsplan.

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming. Ved søknad om tiltak skal det redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drepsvann. Prinsipp for plassering av ev. fordrøyningsbasseng skal vises i landskapsplanen. Nødvendige tekniske anlegg skal være etablert i samsvar med byggeplan godkjent av Trondheim kommune før ny bebyggelse kan tas i bruk.

Tiltaket utløser behov for ny bussholdeplass ved Kong Øysteins veg. Den nye bussholdeplassen kommer i konflikt med eksisterende fellesledning AF375 BET fra 1965, som er av dårlig kvalitet. Ledninger må skiftes ut fra eksisterende kum 20584 og til eksisterende kum 20418.

Oppsummering: Konsekvenser for miljø og samfunn (KU)

Krav om konsekvensutredning ble avklart i kommunens oppstartsmøte, og bestemt at skulle omfatte tema:

- omfanget av planen i forhold til målsetting om rett virksomhet på rett sted når det gjelder trafikkavvikling, inklusiv adkomst, varelevering og gang- og sykkelnett
- arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser

Disse tema er konsekvensutredet gjennom fagnotatene: Trafikknotat Otto Nielsens veg 12, Asplan Viak AS, datert 07.03.23 og Illustrasjonshefte planforslag – Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser, Arcasa, datert 14.02.23.

Oppsummering: Konsekvenser for miljø og samfunn (KU)

Nasjonal transportplan 2022-2033 definerer nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange». Trondheim kommunes byutviklingsstrategi skal bygge opp om nullvekstmålet ved å blant annet følge prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal ifølge dette prinsippet lokaliseres i lett tilgjengelige områder med god sykkeltilgjengelighet og et godt kollektivtilbud. Otto Nielsens veg 12 ligger utenfor bykjernen, men i kort avstand til bussholdeplasser. Det er god tilrettelegging for myke trafikanter til og fra planområdet. Med planlagte endringer i vegnettet i forbindelse med utbygging av Norsk havteknologisenter og planforslaget for Otto Nielsens veg 12, vil det bli en ytterligere forbedring

Kollektiv

Det ble i utredningen (trafikknotat) beregnet en økning på 1300 kollektivturer per virkedøgn til/fra tomta.

Holdeplassen Magnus Berføtts veg reguleres og sikres utbedret til å kunne ta imot 18-metersbuss (leddbuss) gjennom rekkefølgekrav.

Kjørende

Det meste av utearealet på tomta er i dag kjørbart areal eller parkeringsareal.

Planforslaget legger til rette for en bedre avgrensning av trafikantgruppene på utearealet, ved at det ikke lenger tillates parkering i gårdsrommet, unntatt for HC-parkering.



Økning i antall myke trafikanter forventes å føre til flere kryssende i gangfelt og syklende i sykkelfelt. De myke trafikantene forventes å fordele seg i vegnettet, med størst økning i antall myke trafikanter i gangfeltet mellom bussholdeplassene langs Kong Øysteins veg. Flere myke trafikanter vil gi økt belastning i vegnettet, men samtidig vil reduksjon i antall bilturer føre til redusert belastning. Endringen vil samlet sett forventes å gi tilsvarende avvikling i vegnettet som i dagens situasjon. Det er ikke forventet økt forsinkelse i nærliggende vegkryss, hverken for busstrafikken eller andre kjørende trafikanter.

Parkering

Parkeringsbestemmelsene fastsetter at det kan tillates bilparkeringsplasser tilsvarende maks **0,8 plass per 100 m² BRA innenfor planområdet.**

Sykkelparkering

Parkeringsbestemmelsene fastsetter at det skal opparbeides sykkelparkeringsplasser på minimum 2,5 plass per 100 m² BRA innenfor planområdet pr 100 m² BRA for kontor-/næringsformål i felt K1 og FKT og 1,5 plasser felt for K2. Bestemmelsene stiller krav om at min 50% av disse etableres innendørs og at parkeringsarealet per sykkel skal være minst 1,0 m².

Det skal samtidig etableres vaske- og spyleområder for sykler innendørs, samt gode garderobefasiliteter. Minimum 5 % av sykkelparkeringsplassene skal være tilpasset transport- og/eller familiesykler.

Det stilles rekkefølgekrav til at før det gis brukstillatelse til nybygg innenfor felt K1 og F/K/T, skal det opparbeides direkteinngang fra Kong Øysteins veg for ansatte til innendørs sykkelparkering i felt K3. Dette vil bedre tilkomst fra hovedsykkelnettet og minske konflikt mellom biler og sykler i parkeringskjelleren.

Oppsummering konsekvenser for trafikk

Tabell 1 viser en samlet vurdering av planforslaget opp mot nullalternativet (videreføring av dagens situasjon). For hvert tema er det listet opp positive og negative konsekvenser av planforslaget, samt eventuelle avbøtende tiltak.

| | Bekrivelse | Positive og negative konsekvenser av planforslaget | Avbøtende tiltak og planlagte endringer |
|------------------|--|--|---|
| Trafikksikkerhet | <p>Fartsgrensa langs Kong Øysteins veg og Otto Nielsens veg forbi planområdet er 50 km/t. Øvrige veger i området har fartsgrensa på 30 km/t. Registrerte trafikkulykker de siste 10 årene (2013-2022) i Nasjonal vegdatabank viser flere ulykker med tohjulinger i rundkjøringa i sør, men ellers er det kun registrert enkeltulykker i nærliggende vegnett.</p> | <p>+ Reduksjon i antall kjørende på planområdet og til/fra planområdet som følge av færre parkeringsplasser.</p> <p>- Økt antall myke trafikanter på planområdet og til/fra planområdet (både gående, syklende og gående/syklende til kollektivholdeplasser)</p> | <p>Sykkelfelt og fortau skal legges bak holdeplass og plattform på ny bussholdeplass langs Kong Øysteins veg. Sykkelfelt bak holdeplass vil forbedre trafikksikkerheten for syklistene som passerer holdeplassen.</p> <p>Bedre avgrensning mellom trafikkareal og øvrig areal ved inngangsparti ivaretar myke trafikanter på planområdet i større grad enn dagens utforming.</p> <p>Økt tilrettelegging for gående og syklende langs Otto Nielsens veg med eget sykkelfelt (etableres uavhengig av planforslaget for Otto Nielsens veg 12) vil også gi bedre tilbud for myke trafikanter til/fra planområdet.</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| Trafikkavvikling | Planområdet grenser til Otto Nielsens veg i sør (ÅDT 1800) og Kong Øysteins veg i øst (ÅDT 8000). Spesielt Kong Øysteins veg har høy trafikkmengde og perioder med noe forsinkelse både i morgenrush og ettermiddagsrush. | <p>+ Reduksjon i antall bilturer som følge av færre parkeringsplasser.</p> <p>- Økt antall myke trafikanter som følge av flere ansatte gir økt antall kryssende i gangfeltene ved planområdet.</p> | Det ses ikke behov for avbøtende tiltak da endringene samlet sett forventes å gi tilsvarende avvikling i vegnettet som i nullalternativet, og det ikke er store utfordringer knyttet til avvikling i omkringliggende vegnett i dag. |
| Nullvekstmålet og prinsippet om rett virksomhet på rett sted | Trondheim kommunes byutviklingsstrategi skal bygge opp om nullvekstmålet ved å blant annet følge prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal ifølge dette prinsippet lokaliseres i lett tilgjengelige områder med god sykkeltilgjengelighet og et godt kollektivtilbud. | <p>+ På tross av avstand til sentrum ligger planområdet i direkte nærhet til kollektivholdeplasser med avgangsfrekvens i rush-, normal- og lavtrafikk på henholdsvis 12, 9 og 6 avganger i timen per retning. Dette klassifiseres som særdeles god kollektivtilgjengelighet.</p> <p>+ Reduksjon i antall bilturer.</p> <p>- Planområdet er utenfor sentrumskjernen, og er mindre sentralt enn flere andre kontorlokasjoner i Trondheim.</p> | <p>Det skal legges til rette for sykkelparkering i henhold til Trondheim kommunes nye parkeringsnorm, med sykkelparkering både innendørs og utendørs. I tillegg etableres ny inngang til innvendig sykkelparkering fra Kong Øysteins veg med tilhørende dusj og garderobeanlegg. Tiltakene vil bidra til å øke attraktiviteten for sykkel som reisemiddel.</p> <p>Reduksjon i antall parkeringsplasser for bil.</p> |

Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser

Arcasa arkitekter har utarbeidet et notat som beskriver planlagt arkitektonisk utforming og byggenes virkninger på landskap og omgivelser, og sammenstiller konsekvensene med 0-

alternativet (eksisterende situasjon.)

Arkitektonisk utforming/redegjørelse

Ny bebyggelse tenkes avtrappet og med inntrukket toppetasje. Toppetasjene gis et lett uttrykk i kontrast til bygningenes hovedkropp.

Planlagt bebyggelse vil danne et definert gårdsrom mellom eksisterende bygg og nye bygg (bygg F mot sør og bygg B mot nord).

Standpunkt 1 – sett fra Otto Nielsens veg:

Bygg F terrasseres fra fire – seks etasjer. Eksisterende nabobygg i fire etasjers høyde videreføres til nybygg.

Første etasje skal utformes med publikumsrettete fasader, og det tenkes en åpen kafé på hjørnet mot sør og et trimsenter i øvrige første etasje. Ved å opprettholde eksisterende innkjøringsvei ivaretas eksisterende vegetasjon langs denne.



Standpunkt 4 – sett fra nytt gårdsrom

Ny bebyggelse tenkes avtrappet og med inntrukket toppetasje. Toppetasjene gis et lett uttrykk i kontrast til bygningenes hovedkropp.



Standpunktet viser ny bebyggelse i relasjon til eksisterende kontorbygg. I reguleringsforslaget forutsettes det glassbruer mellom nybygg og eksisterende kontorbygg for å sikre maksimal fleksibilitet for brukerne.

Landskap og omgivelser

Terreng fra Otto Nielsens veg til høyde ved Spruten stiger med ca. 9 meter. Planlagt ny bebyggelse vil relatere seg til terrengstigning og det foreslås maks høyde for bygg F på seks etasjer og maks høyde på bygg G på sju etasjer.



I reguleringen forutsettes det at bygg F avtrappes til fire etasjer mot sør. Bygningen vil da videreføre høyden i eksisterende kontorbygning. Mot nord (Spruten) avtrappes også bygning G til fire etasjer. Også her tilpasses høyden til eksisterende kontorbebyggelse.

Standpunkt 8 – Sett fra Håkon Håkonsens gate 21:

Standpunktet viser utsikt fra naboer, og viser foreslått nybygg (bygg E og F) ift. eksisterende kontorbygg i øst. Maks regulerte rammer for Norsk havteknologisenter skimtes bak vegetasjonen til venstre. Standpunktet viser høydeforholdene og hvordan nytt bygg avtrapper seg mot eksisterende bebyggelse.



Standpunkt 3 – sett fra Kong Øysteins veg (sør):

Illustrasjon viser hvordan eksisterende kontorbygg dominerer dette standpunktet. Regulert nybygg (bygg F) eksponerer seg ikke sett fra dette standpunkt.



Sett fra Kong Øysteins veg (syd) - eksisterende situasjon



Sett fra Kong Øysteins veg (syd) - ny situasjon

Standpunkt 4 – Sett fra gang-/sykkelvei i nordøst

Bebyggelsen viderefører terrengets fall og avtrappes ned til fire etasjer. Langs eksisterende gangvei er det i dag dominant vegetasjon som vil fungere som en buffer opp mot bygg G.

I bygg G er bygningsformen avskåret for å gi plass til planlagt utvidelse av eksisterende gang-/sykkelvei.



Sett fra gang-/sykkelvei i nord-øst (o_SGG1) - eksisterende situasjon



Sett fra gang-/sykkelvei i nord-øst (o_SGG1) - ny situasjon

Standpunkt 5 – sett fra rundkjøring ved Anders Estenstads veg

Regulert nybygg (bygg G) legger seg mellom eksisterende kontorbygg og nytt Norsk havteknologisenter. Bygg G har maks sju etasjer, men trappes ned til fire etasjer mot gangvei og eksisterende bebyggelse. I område ved Spruten er det i dag markant vegetasjon rundt kollen mot vest og langs eksisterende gangvei.



Sett fra rundkjøring v. Anders Estenstads veg - eksisterende situasjon



Sett fra rundkjøring v. Anders Estenstads veg - ny situasjon

Standpunkt 7 – sett fra kolle nord ved Spruten

Nybygg G avtrappes mot nord og følger terrengets stigning. Bygningsvolumet legges mellom regulert volum for Norsk havteknologisenter og eksisterende kontorbebyggelses langs Kong Øysteins veg.

Eksisterende vegetasjon er en viktig overgang mellom bygningsvolumene og Sprutens grønne aktivitetsflater. Eksisterende akebakke vil ikke bli påvirket av nybygget (se soldiagram under).



Sett fra nord-østlig hjørne av Ocean Space Center - eks. situasjon

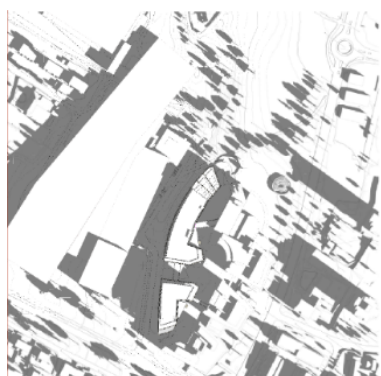


Sett fra nord-østlig hjørne av Ocean Space Center - ny situasjon

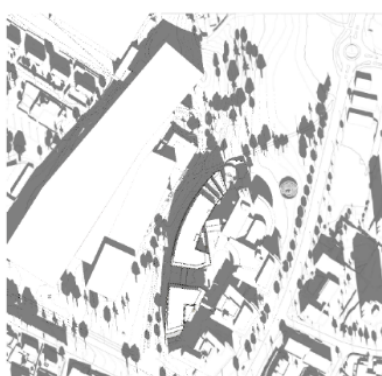
Øvrige virkninger for omgivelsene

Sol- og skyggevirkning

Bebyggelsen vil hovedsakelig påvirke sol-/skyggeforholdene internt i planområdet, men vil kunne ha noe skyggevirkning også nordover mot friområdet.



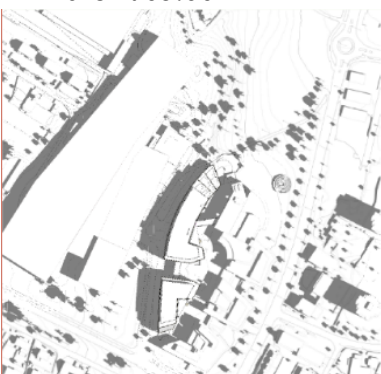
21 mars kl 09:00



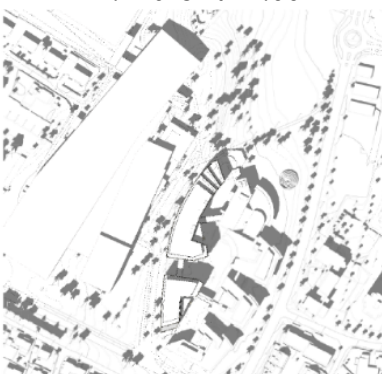
21. mars kl 12:00



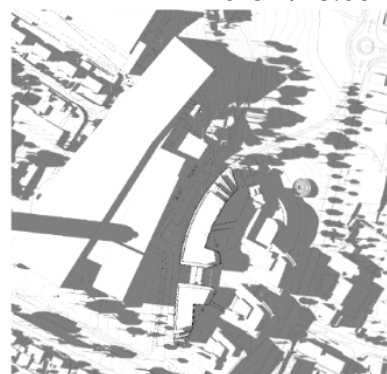
21 mars kl 15:00



21 juni kl 09:00



21 juni kl 14:00



21 juni kl 18:00

Barns interesser

Planforslaget vurderes å ikke direkte berøre barns interesser. Bebyggelsen vil ikke påvirke sol-skyggeforhold i akebakken «Spruten». Akebakken er avskåret fra planområdet med et skogholt, og vil dermed ikke bli påvirket av nybygget (se soldiagram over).

Gjennomgående gang- og sykkelforbindelser er ivaretatt og styrket gjennom planen.

Naturverdier

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til planen. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet i eller ved planområdet. Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldsloven. Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Reguleringsplanen redegjør for planens virkninger for naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet (§ 9) kommer derfor ikke til anvendelse. Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket. Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å

være uakseptabel høy (§ 10). Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad.

Naturfare

Flom: I henhold til NVEs karttjeneste NVE Atlas ligger ikke planområdet innenfor registrert flomsone eller innenfor aktsomhetsområde for flom.

I henhold til NVEs karttjeneste NVE Atlas ligger ikke planområdet innenfor registrert faresone for stein-, snø-, sørpe- eller løsmasseskred eller innenfor aktsomhetsområde for snøskred, steinsprang eller jord- og flomskred. Planområdet ligger ikke innenfor registrerte kvikkleiresoner.

Grunnforhold

Det er utarbeidet et geoteknisk vurderingsnotat som følger planforslaget.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at det ved søknad om tiltak skal følge rapport fra geoteknisk prosjektering som dokumenterer tiltakets gjennomførbarhet. Av rapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

Det antas ikke å være bløte masser eller kvikkleire på tomte. Området ligger utenfor utløpsområde for kvikkleireskred.

I forbindelse med utvidelse av dagens kontorbygg tilbake i 1997 ble det utført grunnundersøkelser av Sivilingeniør Ottar Kummeneje As. Det er disse geotekniske undersøkelsene som er av høyest relevans for planforslaget, da disse er de eneste utført innen planområdet.

Fjellet faller generelt fra vest mot øst. Vest i planområdet hvor det i dag er parkeringsplass varierer dybden til fjell fra 1,4 meter (totalsondering 20) til 13,5 meter (fjellkontrollboring C1). Øst i planområdet er dybden til fjell mellom 15-26 meter under terreng. I rapporten skriver Kummeneje AS at fjellforløpet må antas å være mer variert/kupert enn det som er indikert i profilene, og at lokale sprang og steilheter må regnes med.

Dagens bygg er fundamentert med sålefundament. I og med at planforslaget foreslår at nytt kontorbygg skal bygges direkte på dagens parkeringshus vil ny fundamentering gå på utsiden av fundamentene til parkeringshuset. Hvordan dette skal håndteres rent praktisk må avgjøres i en senere fase, men såler på utsiden av bygningskroppen eller å pele ned til fjell vil være mulige løsninger.

Det må også gjøres en kontroll av fundamentering og bygging knyttet til Norsk havteknologisenter sine utbyggingsplaner. Ved Norsk havteknologisenter er det planlagt et dreningsnivå satt til kote 102. Senkning av grunnvannsnivå til kote 102 vil kunne gi et potensial for setninger. Generelt består løsmassene i planområdet av fast og mager leire, og setningspotensialet som følge av grunnvannsnivåsenking er begrenset. Videre planlegging av

fundamentering må tas hånd om i prosjekteringsfasen.
Prosjektet er geoteknisk gjennomførbart.

Anleggsperioden

Utbyggingen medfører anleggsvirksomhet over lengre tid. Anleggsperioden kan medføre økte ulemper, både i forhold til HMS, økte støy- og støvplager, anleggstrafikk og noe redusert framkommelighet for trafikk. Nærhet til boliger, næringsbygg og kontorbygg gjør at arbeidene vil kunne forstyrre omgivelsene.

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal derfor følge søknad om igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, m.m. Det skal dokumenteres hvordan hovedforbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk berøres.

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Ingen kjente, særlige interesser som berøres. Naboer varslers at de er uenige i utbyggingen, og ønsker en lavere høyde. Utbyggingen vil derimot ikke gi skyggevirking for disse naboene. Trafikkbelastningen på nærmiljøet vil reduseres som følge av utbyggingen.

Risiko og sårbarhet

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Otto Nielsens veg 12 er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekkliste:

- Urban flom/overvann

Risikoreducerende tiltak er ivaretatt i plankart og bestemmelser.

Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart

Planarbeidet ble varslet gjennom Norkart ePlanvarsling gjennom Altinn, til nærmeste naboer 11.11.2022. Det ble samtidig satt inn kunngjøringsannonse i Adresseavisen 12.11.2022, samt sendt epost til aktuelle myndigheter.

Det kom merknader fra følgende parter i varslingsperioden:

Statsforvalteren i Trøndelag, SVV, AtB, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), TBRT, Naboer i Håkon Håkonsons gate, Trøndelag fylkeskommune, Tensio.

Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble lagt ut på høring og sendt på offentlig ettersyn 26.05.2023.

Hovedtrekk i merknadene:

Statsforvalteren fremmet innsigelse til at planleggingen ikke i stor nok grad bidrar til å styrke sykkel som transportform og heller ikke i tilstrekkelig grad bidrar til å redusere utslipp av klimagasser ved for lavt antall sykkeloppstillingsplasser og for høyt antall bilparkeringsplasser. Statsforvalteren ønsket at p-normen som ligger inne i foreløpig forslag til KPA, skal legges til grunn i reguleringsplanen.

Statsforvalteren fremmet innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer støygrenser (tabell 4 og 5, T- 1442/21) og prosess ved overskridelse (kap. 6 T-1442/21), og T-1520 kap. 6 for luftforurensning i anleggsfasen.

Fylkeskommunen varslet innsigelse til planforslaget inntil fortau og sykkelveg er forlenget nordover langs Kong Øysteins veg, samt at planen sikrer regulert vegformål i 2 m bredde utenfor fortauet.

Statens vegvesen hadde merknad, men ingen innsigelse. De konstaterer at planen medfører nedgang i biltrafikk. De «kan likevel tenke seg» at det gjennomføres en overordnet analyse av trafikkbelastningen på Fv 6664 (og kanskje også fv 6658).

AtB oppfordrer til at det gjøres en samlet trafikkutredning av konsekvensene for fremkommelighet på vegnettet på bakgrunn av alle samlede utbyggingsplaner på Valentinlyst, Brøset og Leangen.

Naboene i Håkon Håkonsons gate har merknader og bekymringer knyttet til anleggsperioden, høydevirkninger mot Otto Nielsens veg, økt trafikkbelastning og mener at en åpning for servicefunksjoner vil bidra til en økt belastning for området.

Marknadsbehandling

Under følger oppsummering av merknader som kom inn i høringsperioden.

| Innspill, dato | Oppsummering av merknad | Kommunedirektørens kommentar |
|------------------------------|--|--|
| Statens vegvesen, 12.06.2023 | 1. Konklusjonen fra trafiknotatet er at det forventes en nedgang i antall kjørende til og fra planområdet i størrelsesorden rundt 200 turer pr. virkedøgn med bakgrunn i denne aktuelle planen isolert sett. Statens vegvesen kan imidlertid tenke seg at det ble laget en analyse for hele fylkesveg 6664 (Kong Øysteins veg) som | 1. Det er utarbeidet trafikkberegninger som viser at biltrafikken vil gå ned som følge av nedbyggingen av parkeringsplasser i planområdet. Det er ikke påvist utfordringer med trafikk-kapasitet i nærheten av |

| | | |
|-----------------|--|--|
| | <p>følge av all aktiviteten som skal skje langs vegen, spesielt ved Valentinlyst. De ønsker ikke å sammenlikne vegen med Haakon VII's gate på Lade, men er av den oppfatning at hele vegsystemet med hovedfokus på fylkesveg 6664 inkl. Jonsvannsveien (og kanskje fylkesveg 6658) med fordel kunne vært underlagt tilsvarende krav om trafikkanalyse med tilhørende plan for eventuelle avbøtende tiltak. Statens vegvesen ber om at dette vurderes nærmere i dialog med Trøndelag fylkeskommune.</p> | <p>planområdet.</p> <p>Asplan Viak har også utarbeidet nylige trafikkberegninger for kryssene Magnus Berfötts v x Kong Øysteins veg, samt Valentinlystvegen x Kong Øysteins veg i forbindelse med regulering av foretting av Valentinlyst borettslag. Det påvises her at området har god trafikkavvikling, og at kryssene vil kunne håndtere den økte trafikken i forbindelse med boligutbyggingen.</p> <p>Rapportene sammen gir et tilstrekkelig grunnlag til å konkludere med at det, utover utbedring av kantsteinsstopp og sykkelfelt ved planområdet, ikke er nødvendig med andre tiltak for å oppnå en forsvarlig trafikkavvikling for de framtidige ansatte ved Otto Nielsens veg 12.</p> |
| AtB, 11.07.2023 | <ol style="list-style-type: none"> 1. AtB berømmer planforslaget for å ha hensyntatt innspill om utbedring av holdeplassen Magnus Berfötts veg (sørgående). 2. Det vises til en rekke generelle formgivningskrav for busstoppet som bør hensyntas i videre prosjektering av holdeplassen (høyde på plattform, hinder for forbikjøring, universell utforming, | <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering 2. Tas til orientering. Avklares i senere fase og ikke gjennom reguleringsplan. 3. Trafikale konsekvensene av planforslaget er godt nok belyst og ivaretatt basert på trafikkanalysene |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>faststrøm for sanntidssystem, etc.)</p> <p>3. Merknaden viser til trafikknottet som er utført, og som vurderer at det på grunn av nedgang i trafikk til/fra planområdet, ikke forventes forsinkelser i nærliggende kryss. <u>De oppfordrer likevel til at det gjøres en samlet trafikkutredning av konsekvensene for fremkommelighet på vegnettet på bakgrunn av alle samlede utbyggingsplaner på Valentinlyst, Brøset og Leangen.</u></p> <p>AtB mener at en trafikkutredning kan tenkes å vise resultater som tilsier at det er behov for å gjøre tiltak på tilgrensende veger, for eks. å bedre fremkommeligheten for bussen - som igjen kan bety at det burde gjøres endringer i planforslaget.</p> <p>De viser til målte kjøretider for forbipasserende linjer, som viser at det er opptil 52 sek forskjell mellom optimal kjøretid og maksimal kjøretid på strekningen Strinda vgs – Valentinlyst. Det er 27 sek forskjell mellom gj.snittlig kjøretid og minimum/optimal kjøretid.</p> <p>AtB mener at ulik grad av forsinkelse for bussen medfører økte kostnader for å opprettholde tilbudet. AtB ønsker at det sikres i bestemmelsene at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet</p> | <p>som foreligger for foreslått utbygging. Planforslaget medfører at fortau med sykkelvei langs Kong Øysteins vei blir regulert, samt oppgradering av bussholdeplassen.</p> <p>Trafikkmengden til/fra området er forventet å reduseres som følge av vesentlig redusert antall parkeringsplasser. Det vil dermed være urimelig at dette planarbeidet skal gjøre et omfattende trafikkutredningsarbeid, samt potensielt pålegges tiltak/rekkefølgekrav som følge av summen av andre utbyggingsprosjekter i en stor radius omkring planområdet.</p> <p>Det legges til i bestemmelsene at plan for anleggsfasen skal sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|---|
| | (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. | |
| Trøndelag brann- og redningstjeneste 26.06.2023 | <p>1. Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer. • vannforsyning til brannslukking. <p>Det anbefales at brannfaglig kompetanse involveres tidlig i prosessen.</p> | <p>1. Tilkomst for mannskapsbil er ivaretatt imellom byggene. Bestemmelsene sikrer at landskapsplan ved søknad om IG skal redegjøre for oppstilling for utrykningskjøretøy. Både VA-rådgiver og brannteknisk rådgiver er påkoblet i allerede pågående prosjekteringsfase, og vil ivareta brannvannskapasitet og øvrige branntekniske krav knyttet til eventuelle solceller.</p> |
| Statsforvalteren i Trøndelag, 14.07.2023 | <p>1. Statsforvalteren påpeker at planforslaget legger opp til mindre antall sykkelparkeringsplasser, og mer bilparkering enn det som er normen i nytt forslag til KPA (som fortsatt ligger på høring).</p> <p>Slik Statsforvalteren ser det bør det tas inn større begrensninger for tillatt antall parkeringsplasser for bil, og øke antallet sykkelparkeringer, som gjør planforslaget mer i tråd med prinsippene i KPA-forslaget, og målet i SPR-BATP om at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.</p> <p><u>Statsforvalteren som klima og miljømyndighet fremmer innsigelse til at planleggingen</u></p> | <p>1. Innsigelsen er løst etter meklingsmøte 27.02.24 ved at parkeringsbestemmelsene er endret. «Det skal etableres sykkelparkering på minimum 2,5 plasser pr 100 m² BRA kontor-/næringsformål i felt K1 og FKT og 1,5 plasser for K2. «Det tillates maks 0,8 bilparkeringsplass pr 100 m² BRA kontor-/næringsformål.»</p> <p>2. for K2. «Det tillates maks 0,8 bilparkeringsplass pr 100 m² BRA kontor-/næringsformål.»</p> <p>3. Det er noen observasjoner av rødlistede fuglearter innenfor området, grønnfink og fiskemåke. Disse er vanlige observasjoner i bynære</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p><u>ikke i stor nok grad bidrar til å styrke sykkel som transportform og heller ikke i tilstrekkelig grad bidrar til å redusere utslipp av klimagasser ved for lavt antall sykkeloppstillingsplasser og for høyt antall bilparkeringsplasser, samt manglende tilrettelegging for myke trafikanter.</u></p> <p>2. Faglig råd om at det bør inkluderes en bestemmelse som sikrer at stedegen vegetasjon, trær og rødlistede arter skal sikres ivaretatt.</p> <p>3. Statsforvalteren som støymyndighet fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 og med henvisning til T-1442/21 innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer støygrenser (tabell 4 og 5, T-1442/21) og prosess ved overskridelse (kap. 6 T-1442/21). Bestemmelsen må også sikre begrensning av luftforurensning fra bygge- og anleggsfasen, herunder må T-1520 kap. 6 gjøres gjeldende.</p> <p>4. Statsforvalteren gjør oppmerksom på at det i alle områder med marine avsetninger må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Videre vises til NVE, sektormyndighet på skred og flom, og det forutsettes at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i planarbeidet.</p> | <p>områder og det er ingen vegetasjon i området som gir spesielt tilhold for disse. De berørte områdene blir i dag brukt som parkeringsanlegg og enkelt parkmessig opparbeidede uteområder. Skogsområdet mot nord kan derimot vurderes å være viktig for å ivareta biologisk funksjoner i området, men dette berøres ikke av planforslaget.</p> <p>4. Innsigelsen tas til følge og presisering av støy- og støvgrenser tas inn i bestemmelsene.</p> <p>5. Geoteknisk vurderingsnotat følger planmaterialet. Ved søknad om tiltak skal rapport fra geoteknisk prosjektering dokumentere tiltakets gjennomførbarhet. Av rapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden. Tas til orientering.</p> <p>6. Tas til orientering. Det er sporet for brannvesenets mannskapsbiler i bakgården.</p> <p>Forskrift om elektriske</p> |
|--|--|---|

| | | |
|---|---|--|
| | <p>5. Statsforvalteren minner om at tilgjengelighet for utrykningskjøretøy må avklares med brannvesenet.</p> <p>6. Det gis et faglig råd om å oppdatere ROS iht. om det skal anlegges solcelleanlegg ved planområdet. Jf. Forskrift om elektriske forsyningsanlegg § 2-1 og § 2-2.</p> | <p>lavspenningsanlegg (FEL) blir gjeldende for dette anlegget, da det vil være et mindre anlegg. Det er krav om at det alltid utarbeides en egen risikovurdering for det elektriske anlegget. Vi mener at risikovurdering, nødvendige hensyn og krav til utforming er tilstrekkelig sikret gjennom annet lovverk og ikke bør inngå i ROS-analysen.</p> |
| <p>Statkraft 07.07.2023</p> | <p>1. Prosjektet ligger gunstig til for tilknytning og utnyttelse av fjernvarme, og det er viktig med tidlig dialog for å sikre kostnadseffektive og miljøvennlige løsninger for alle parter.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vårt nærmeste forsyningsnett er i Håkon Håkonsons gate og Kong Øysteins veg. - Fjernvarme bør inkluderes i VA-planen. - Fjernvarmenettet er en del av infrastrukturen i byen og bør prosjekteres sammen med øvrige infrastrukturtiltak. | <p>1. Tas til etterretning. Tiltak over 500 m² innenfor konsesjonsområde for fjernvarme er iht. KPA pliktige å koble seg til fjernvarmenettverket. Dagens anlegg er allerede tilkoblet. Det samme vil gjøres for utvidelsen av kontorparken.</p> |
| <p>Trøndelag fylkeskommune 12.07.2023</p> | <p>1. Fylkeskommunen støtter kommunens vurdering i at etablering av kontorvirksomhet på området kan være akseptabelt fordi området har et godt utbygd sykkelnett, samt at kollektivdekningen generelt sett er god. Boligutvikling i tråd med kommuneplanen kan ikke sees på</p> | <p>1. Tas til etterretning</p> <p>2. Parkeringskrav er endret. Planen sikrer opparbeidelse av minimum 2,5 plasser pr 100 m² BRA for kontor-/næringsformål i felt K1 og FKT og 1,5 plasser</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>som egnet, gitt plasseringen mellom Norsk havteknologisenter og eksisterende kontorbebyggelse. Dette under forutsetning av at det fortsatt legges godt til rette for kollektivtrafikken, samt for gående og syklende.</p> <p>2. FK mener det er tvilsomt om planen er i tråd med byvekstavtalen og nullvekstmål i personbiltrafikk. Fylkeskommunens støtter kommunedirektørens vurdering og gir faglig råd om at det i planen bør være et mer restriktivt krav til bilparkering og høyere krav til sykkelparkering for å bygge opp under nullvekstmålet.</p> <p>3. Fylkeskommunen vil berømme tiltakshaver for å ha innført endret bussholdeplass med sykkelfelt bak holdeplassen. I forlengelsen av holdeplassen ønsker fylkeskommunen imidlertid at fortauet og sykkelvegen forlenges nordover Kong Øysteins veg, frem til planens nordlige grense. De ønsker også at det reguleres inn et 2 meters bredt belte med «Annen veggrunn – grøntareal» på yttersiden av fortauskanten. <u>Fylkeskommunen varsler innsigelse til planforslaget inntil fortau og sykkelveg er forlenget nordover langs Kong Øysteins veg, samt inntil tilstrekkelig areal er sikret som vegformål utenfor fortauet.</u></p> | <p>3. for K2. Over halvparten av sykkelparkeringsplassene skal etableres innendørs, med vaske- og vedlikeholdsfasiliteter. 5% av plassene skal være dimensjonert for lastesykler. Planen sikrer også oppgradering av nærmeste bussholdeplass.</p> <p>Det tillates maks 0,8 bilparkeringsplass pr 100 m² BRA kontor-/næringsformål.</p> <p>4. Innsigelse løst. Plankart endres iht. merknad.</p> <p>5. Tas til orientering.</p> |
|--|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| | <p>4. Fylkeskommunen vurderer at planen overordnet ivaretar hensynet til støy og støv.</p> | |
| <p>Beboerne i Håkon Håkonsons gate, Tyholt 20.07.2023</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Beboerne ser med bekymring på at det søkes om et nytt stort byggeprosjekt i deres bo-område, da de opplever i liten grad medbestemmelse i prosessen for NHS/OSC, samt en betydelig støv-, støy-, rystelse-, og trafikkbelastning fra utbyggingen. De synes det framstår som at planforslaget ikke har hensyntatt deres innspill ved varsling av oppstart. 2. Beboerne mener at gjeldende høydebestemmelse om maks fire etasjer må følges for at belastningen mot omkringliggende områder ikke skal bli for stor. 3. Beboerne vil at det utarbeides illustrasjoner/perspektivtegninger (f.eks. sett fra HH gt. 21) slik at hele byggekomplekset framkommer. 4. Med den store totalbelastningen som allerede finnes, og er vedtatt for området, mener beboerne at åpning for servicefunksjoner må avvises. 5. Beboerne mener at økning av bygningsmassen som vist i planforslaget er urimelig stor med tanke på den totale trafikkbelastningen for området, og derfor bør reduseres. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Beboere er tilsendt varsler om oppstart og offentlig ettersyn iht. loven. Forslagsstiller har ikke lagt til rette for medvirkning utover lovbestemte krav. 2. Det er hensyntatt at nye bygninger holder seg innenfor dagens veglinje. Det er også forsøkt imøtekommet på høyden ved at bebyggelsen er gitt en nedtrapping til fire etasjer mot Håkon Håkonsons gate. Gjeldende regulering er fra 1977 som setter begrensning på fire etasjer er vurdert til å ikke være riktig utnyttelse av tomte ut fra virkning på omkringliggende bebyggelse og avstand. 3. Det er utarbeidet to illustrasjoner sett fra merknadsstillernes retning. Det ene ligger nært det foreslåtte standpunktet ved HH gt. 21. Det vurderes at illustrasjonene som foreligger er tilstrekkelige for å belyse hvordan bebyggelsen vil framstå sett fra naboene. 4. Servicefunksjonene som |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>planlegges vil være fortrinnsvis for brukerne av bygget, kafé, treningsrom etc., og vil ikke utgjøre nevneverdig trafikk utenfor kjernearbeidstiden. Positivt for området å legge til rette for utadrettet virksomhet og aktive fasader.</p> <p>5. Biltrafikk til/fra området er beregnet til å ikke øke trafikk inn til området da det ikke legges opp til økt antall parkeringsplasser som følge av utbyggingen. Økt reisevirksomhet av ansatte til og fra området vil derfor komme som flere gående, syklende og kollektivreisende.</p> |
|--|--|---|

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.