



Fagnotat

Vår ref.
2023/8633

Vår dato
07.12.2024

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Fagnotat - Brøsetekra 1, 3 og 9, detaljregulering - sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult som plankonsulent på vegne av forslagsstiller Trym bolig AS.

Planforslaget har underveis endret navn fra Granåsvegen 1, 3 og 9 til Brøsetekra 1, 3 og 9 som følge av navneendringen på vegen. Der det eventuelt henvises til Granåsvegen på illustrasjoner og snitt, heter vegen Brøsetekra i dag.

Planområdet er ca. 25 daa, hvor ca. 10 daa utgjør samferdselsanlegg. Området er i kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) vist som formålet boligbebyggelse. Området ligger innenfor ytre sone for parkering og uteoppholdsareal for bolig, og ligger delvis innenfor bestemmelsesområde kollektivåre i KPA 2012-20124.

I ny KPA 2022-2034 vedtatt 26.09.2024 (men per 03.12.2024 ikke rettskraftig) er området avsatt til byggesone 3.

Planområdet består i dag av næringsbebyggelse, hovedsakelig kontor. Hensikten med planen er å legge til rette for bolig. Boligbebyggelsen vil bestå av blokker i fire til seks etasjer. Det er skissert 173 boenheter i illustrasjonsmaterialet.

Del av Brøsetvegen er også tatt inn i planforslaget. Dette for å regulere endret gang- og sykkelanlegg langs deler av Brøsetruta, som strekker seg fra Øvre Bakklandet til Dragvoll.

En utfordring i planarbeidet har vært å legge til rette for at deler av et større næringsområde gjøres om til boligformål, samtidig som omkringliggende næringsfunksjoner opprettholdes med tilhørende tungtrafikk. Å få til en akseptabel vegløsning for trafikken til og fra næringslokalene i Brøsetekra 5 (Tore Ligaard AS), sør for planområdet har vært særlig utfordrende.

En annen utfordring har vært å tilpasse ny bebyggelse til eksisterende bebyggelse i Teglverket

(rekkehus) og til fremtidig utvikling på Brøset.

Statsforvalteren fremmet innsigelse mot planen fordi klimatilpasning ikke var tilstrekkelig vurdert. Etter at planen ble revidert og supplert med nye vurderinger av klimatilpasning, trakk Statsforvalteren innsigelsen.

Forslagsstiller er uenig i rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang- og sykkelvei på deler av strekningen langs Brøsetekra, og krav om at det kun kan oppføres inntil 60 boliger med midlertidig renovasjonsløsning inntil avfallssuganlegg på Brøset er etablert.

2. Beskrivelse av planforslaget

Bebyggelsen danner en åpen kvartalsstruktur rundt et felles uterom. Bebyggelsen vil bestå av blokker på fire til seks etasjer. Maksimal grad av utnytting skal ikke overstige 15.500 m² BRA, som tilsvarer en utnyttelsesgrad innenfor området avsatt til boligbebyggelse på 103 % BRA. Bestemmelsene gir føringer for utforming av bebyggelsen når det gjelder høyder, oppdeling, farger og materialbruk, samt plassering av svalganger. Tegl eller puss skal være hovedmateriale på fasadene.

Blokkene A og B, som vender mot Brøsetekra i nord skal ha maks fem etasjer, der den femte er en taketasje. Første etasje er høy mot Brøsetekra på grunn av terrengforskjell, noe som medfører at blokkene reelt sett vil være seks etasjer mot Brøsetekra. Blokk G/H, som vender mot øst, skal ha maks fem etasjer, der den øverste er en taketasje. Blokkene E og F, som ligger mot sør, skal ha maks fire etasjer og kan ha flatt tak eller saltak. Blokkene C og D, som grenser til rekkehusbebyggelsen i vest, skal maks ha fire etasjer, der den fjerde er en taketasje.



Figur 1: illustrasjon som viser blokk A og B mot Brøsetekra.

Innkjøringen til planområdet fra Brøsetekra opprettholdes på samme sted som i dag, med innkjøring til parkeringskjeller i blokk A som ligger langs Brøsetekra. Bilkjøring løses i parkeringskjelleren, der mesteparten av sykkelparkeringen også vil være innendørs. Det planlegges for minimum 0,6 og maksimum 1,0 parkeringsplass per boenhet eller per 70 m² BRA for bil, og minimum 3 parkeringsplasser for sykkel per boenhet eller per 70 m² BRA.

Det legges opp til en stort samlet gårdsrom for felles uteoppholdsareal med tilfredsstillende solforhold. Det er gitt bestemmelser med kvalitetskrav for uteoppholdsareal og lekeplasser.

Det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av offentlig gang- og sykkelveg langs Brøsetekra fra krysset i Teglverket til krysset der avkjøring til boligene i planen ligger.

Det reguleres en ny vegforbindelse fra næringseiendommene i sør frem til vegen Teglverket. Denne skal kun benyttes for utkjøring av lastebiler fra næringseiendommen i Brøsetekra 5 og av renovasjonsbil. Vegen skal endres til gang-/sykkelveg dersom Brøsetekra 5 reguleres til boligformål.

Forhold til ny KPA 2022-2034

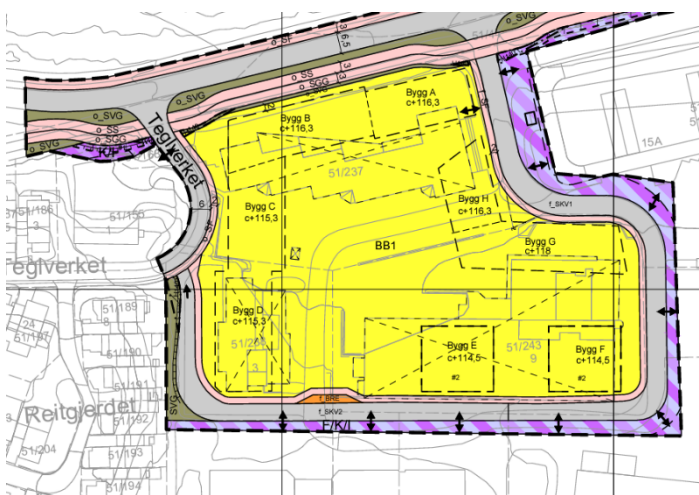
Området er i ny KPA 2022-2034 avsatt til byggesone 3. Planforslaget er hovedsakelig i tråd med dette, men det er noen avvik. Det mest vesentlige er at planforslaget sikrer noe mindre uteoppholdsareal, 50 m² per boenhet og ikke 60 m² per boenhet eller 100 m² BRA som kreves i byggesone 3. Det har også en forholdsvis høy tetthet, 103 % BRA som samsvarer med tettheten for byggesone 2. I byggesone 3 forutsettes også tilpasning til strøkskarakteren, og dette kunne i større grad vært gjort mot rekkehusområdene i vest.

3. Førstegangsbehandling og oppfølging av vedtakspunkt

Planforslaget ble (under tidligere plannavn Granåsvegen 1, 3 og 9) vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring i bygningsrådsmøte 24.01.2023, [sak 13/23](#), med følgende vedtakspunkt:

Før sluttbehandling skal følgende endringer vurderes:

- 1. Boligblokk i øst merket G og H trappes ned med en etasje. Det begrunnes med at en lavere høyde vil bedre skyggevirkningene for nabotomten, samt at en lavere byggehøyde vil være mer tilpasset eksisterende og framtidig bebyggelse i området.*



Figur 2: Utsnitt av plankart til 1. gangsbehandling

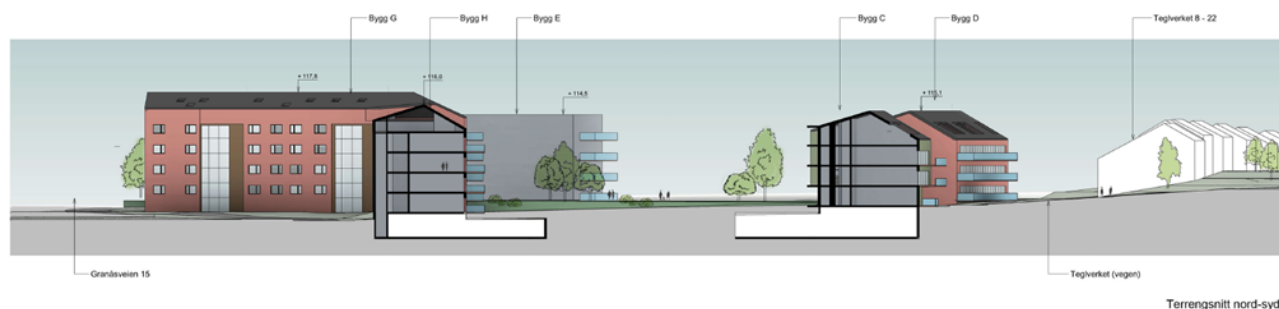
2. Boligblokkene i vest merket C og D (mot rekkehus ved Teglverket) bør vurderes vist med byggegrenser på plankartet for å sikre oppdeling i to volumer med minimum 4 meter avstand. Bestemmelse som sikrer dette kan tas ut, dersom det sikres på plankartet.

Før sluttbehandling skal følgende tillegg og endringer vurderes:

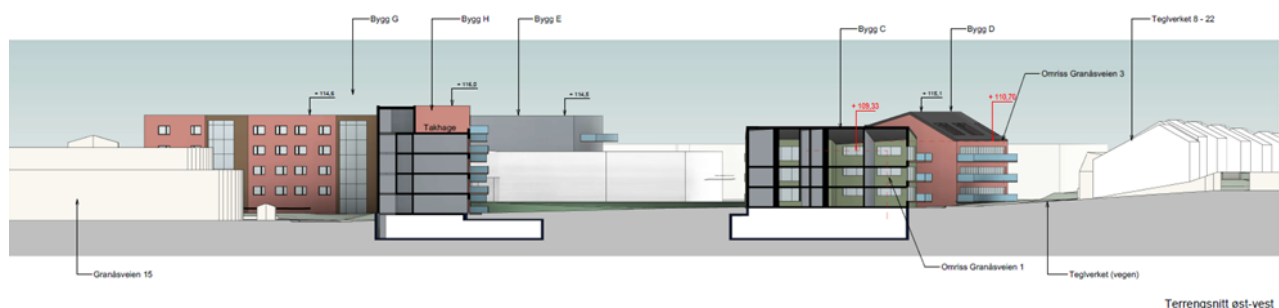
- Det må klargjøres hvilket erstatningsareal dagens næringsaktører får tilbud om.
- 45 m² skal settes som minstemål for leilighetsstørrelse.
- Bestemmelse 4.1.2 er oppdatert for å sikre at andelen ettromsleiligheter ikke skal være høyere enn 10 %.
- Det må sikres at tilkomsten for eksisterende næringstransport og trafiksikkerheten i området er ivarettatt.

Oppfølging av vedtakspunktene

1. Det er gjort endringer for bygg H og G ved at maks tillatt høyde er justert ned og det er satt bestemmelser om at det skal være flate tak. Maks høyde for bygg G endres fra kotehøyde 118 til 115, som innebærer at den femte etasjen under skråtaket er tas ut i forhold til tidligere forslag på høring. For bygg H endres maks kotehøyde fra 116,3 til 113,3. Det er samtidig foreslått bestemmelser som innebærer at 60 % av takflaten for bygg H kan etableres opp til kote 116.



Figur 3: Snitt som forelå til offentlig ettersyn



Figur 3: Nytt terrensnitt som viser reduserte byggehøyder.

2. Plankart og bestemmelser er endret for å sikre åpninger mellom bygg B og C, og mellom C og D. Byggegrensen for bygg C er justert slik at bebyggelsen strekker seg lengre ut i gårdsrommet.
- Det er ikke mulig å sikre at dagens næringsaktører vil få egnende erstatningslokaler andre steder gjennom en reguleringsplan. Det opplyses fra forslagsstiller at mange av aktørene

allerede har funnet alternative lokaler. Det opplyses om at øvrige leietagere vil få tilbud fra tiltakshaver (Trym bolig).

- b) Det er vurdert at det ikke er hensiktsmessig å sette begrensning på at leilighetene skal ha en minstestørrelse på 45 m². Bestemmelse 4.1.2 om at maksimum 35 % av leilighetene skal være mindre enn 45 m² BRA er derfor videreført. Det er lagt til bestemmelser som sikrer at minimum 40 % av boenhetene skal være større enn 50 m² BRA for å sørge for at det blir nok store leiligheter.
- c) Bestemmelse 4.1.2 er oppdatert for å sikre at andelen etromsleiligheter ikke skal være høyere enn 10 %
- d) Å ivareta tilkomst til eksisterende næringstransport og trafikksikkerheten i området har vært utfordrende. Planforslaget legger opp til en løsning som innebærer at næringstransporten vil gå via en ny veg som går til Teglverket.

4. Medvirkningsprosess og begrenset høring

Oppsummering av høringsinnspill og byplankontorets merknadsbehandling finnes nederst i planbeskrivelsen.

Planforslag lå ute til offentlig ettersyn i perioden [24.02.2023 – 13.03.2023](#), under tidligere plannavn Granåsenvegen 1, 3 og 9. Det kom inn 26 merknader. Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget på grunn av manglende vurderinger av naturbaserte og åpne løsninger for håndtering av overvann. Etter nye vurderinger har Statsforvalteren i brev datert 25.03.2024 trukket innsigelsen.

Naboene i Teglverket uttrykker sterk bekymring angående etableringen en ny veg fra næringsområdet ved Brøsetekra 5 som skal kobles på Teglverket (f_SKV3). De frykter at vegen vil og skape alvorlige utfordringer for trafikksikkerheten, spesielt for barn og unge i området. De viser til at den planlagte vegen går langs en strekning som er skoleveg for mange barn. Økt trafikk inn på Teglverket, og spesielt fra lastebiler, vil gjøre det svært trafikkfarlig å bruke vegen til fots og begrense barnas mulighet til å ferdes fritt i nærmiljøet. I tillegg er det påpekt at vegen Teglverket har en krapp, bratt og uoversiktlig sving, som gjør trafikksikkerheten utfordrende.

Naboene er også bekymret for at den nye vegforbindelsen skal føre til at biler kjører videre gjennom det eksisterende boligfeltet langs Teglverket, istedenfor ned til Brøsetekra. Samlet sett mener naboene at etableringen av den nye vegen vil ha negative konsekvenser for både miljøet og sikkerheten i området, og de oppfordrer derfor til en grundig vurdering av planene med hensyn til disse bekymringene.

Begrenset høring

På bakgrunn av innspillene fra naboene er det sett på en løsning uten foreslått kjøreveg langs husrekka i Teglverket 8-14.

Felles kjøreveg rundt det nye boligprosjektet ble endret slik at den stoppet sør/øst for bygg D, og det ble foreslått en vendehammer for å ivareta snumulighet for kjøretøy til næringseiendommene og for renovasjonsbiler.

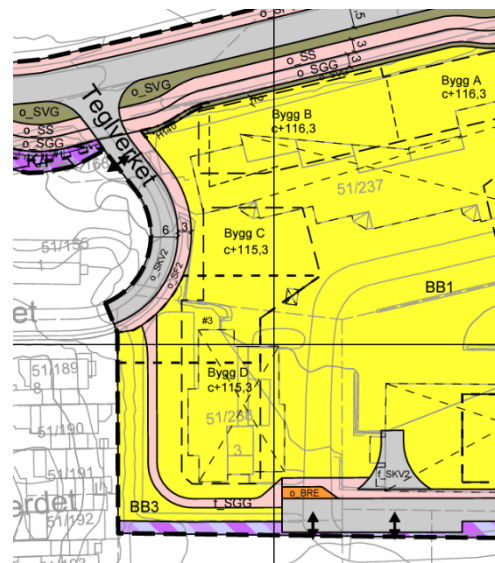
Det ble lagt inn en felles gangforbindelse fra enden av den felles kjøreveg og fram til vegen Teglverket. Fortauet i Teglverket o_sf1 ble utvidet fra to til tre meter.

Disse endringene, samt endringer som følge av vedtakspunkt 1 og 2 ble sendt på [begrenset høring 12.03.2023](#) med høringsfrist 03.04.2024.

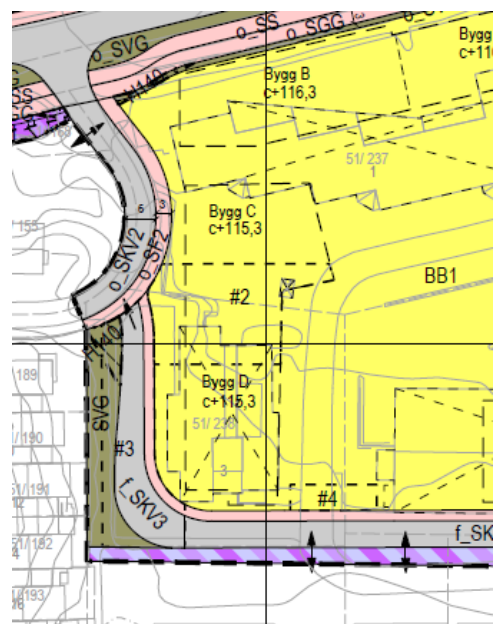
Det kom inn fem høringsinnspill, blant annet om byggehøyder, takutforming, utforming av sokkeletasjer, krav til uteoppholdsareal og brannsikkerhet. Blant disse innspillene uttrykker næringsaktør på tomte i sør (T. Ligaard) sterke bekymringer over den foreslåtte vendehammeren, som de mener vil være uakseptabel og direkte hemme deres evne til å opprettholde normal drift på eiendommen.

T. Ligaard fremhever at eiendommens interne trafikk- og adkomstsystmer er essensielt for deres virksomhet, og at tilgangen for alle typer kjøretøy, fra personbiler til store vogntog må opprettholdes/sikres i planforslaget. T. Ligaard viser til at dagens trafikksystem via trafikksløyfe gjennom planområdet er nødvendig for å sikre et trygt kjøremønster, smidig transportflyt og effektiv betjening av næringsområdet.

De påpeker videre at den nåværende uteplassen foran bebyggelsen er avgjørende for deres drift. En vendehammeren er etter deres vurdering uegnet for store vogntog og vil hindre effektiv og sikker trafikkavvikling. For å illustrere behovet, viser de til den anslåtte trafikkmengden på området, som inkluderer ukentlige varetransporter med 16-18 vogntog, cirka 50 lastebiler, og 15 store varebiler. I tillegg kommer daglig kundetrafikk på rundt 40 kjøretøy.



Figur 4: Utsnitt av plankart som ble sendt på begrenset høring. Viser vendehammer og gangforbindelse med påkobling til Teglverket i vest.

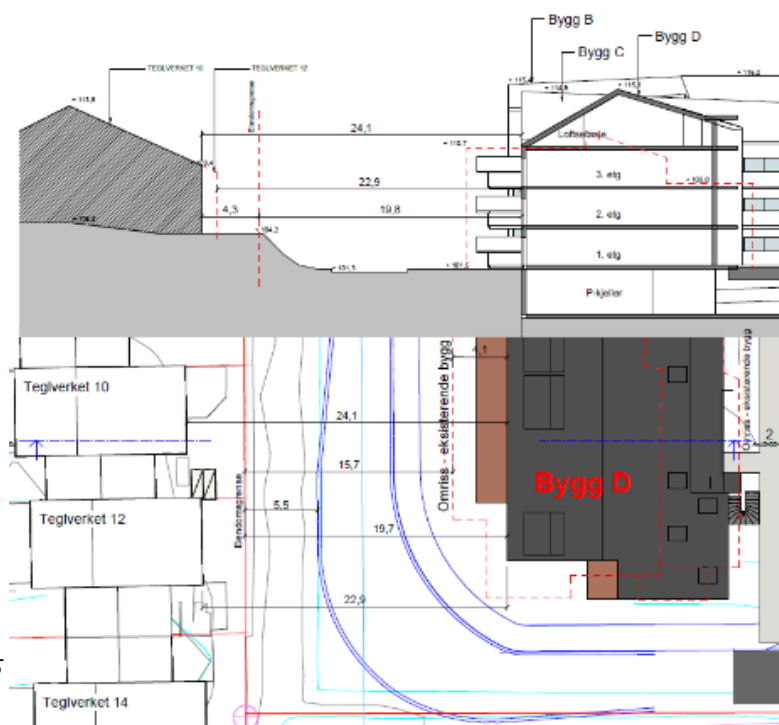


Figur 5: Utsnitt av nytt plankart til sluttbehandling

Endringer etter begrenset høring

Etter innspill fra høringen er kjøreveien f_SKV3 tatt inn i planforslaget igjen. Bestemmelsene sikrer at denne veien kun skal brukes av lastebiler og renovasjonsbiler. For å skape bedre avstand mellom husrekken i Teglverket og den nye veien, er bygg D og veien flyttet lengre øst.

Figur 6: snitt og oppriss som viser avstand mellom Teglverket 12 og fasade for bygg D. Avstand fra eiendomsgrensen mot Teglverket til fasade for bygg D er økt fra 15 meter til 19,7 meter



Planforslag for Brøsetekra 5, 7 og 13

Det er etter siste høring kommet inn et komplett forslag til detaljregulering for naboområdet, Brøsetekra 5, 7 og 13. Dette har til hensikt å omregulere næringstomten i sør til boligbebyggelse. Dersom denne planen blir vedtatt (forventet vedtak om offentlig ettersyn i januar/februar 2024), vil det ikke lenger være behov for utkjøring av næringstrafikk mot Teglverket. Derfor er det lagt inn et bestemmelsesområde (#3) som åpner for å fjerne f_SKV3 og erstatte den med uteoppholdsareal, fortau og sykkelveg. Dette forutsetter at planen for Brøsetekra 5, 7 og 13 sikrer en alternativ og trygg utkjøring for renovasjonsbiler.

Planen for Brøsetekra 5, 7 og 13 løser dette ved å samle renovasjon for begge planområdene i øst, det vil si de fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegget. Dermed vil det ikke være behov for snumulighet og renovasjonsareal i vest innenfor Brøsetekra 1, 3 og 9. Inntil denne felles renovasjonsløsningen eventuelt kommer på plass skal fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegg være samlet innenfor bestemmelsesområde #4 (tidligere o_BRE) for Brøsetekra 1, 3 og 9.

5. Byplankontorets vurdering

Utforming og bokvalitet

Byplankontoret mener foreslått bebyggelse gir en god struktur på tomten. Den vil skjerme uteoppholdsrommet for støy fra Brøsetekra, samtidig som det er stort og solrikt. Totalt sett anses prosjektet å kunne gi gode bokvaliteter for de nye beboerne.

Bebyggelsens plassering og høyder anses også å ivareta bokvaliteten for eksisterende beboere i

området i tilstrekkelig grad. Bebyggelsen er høyere enn eksisterende bebyggelse rundt, men nedskalering i høyden mot rekkehusene i vest gjør at situasjonen er akseptabel. Endringene i bebyggelsen, etter høring med justering av bygg G og H, og at det er sikret flere og større åpninger i bebyggelsen mot Teglverket anses som positivt.

Veg til Teglverket (f_SKV)

Byplankontoret vurderer at planlagt ny veg (f_SKV3), fra næringstomta i sør (T. Ligaard) til vegen Teglverket, er nødvendig for å ivareta næringsvirksomhetens behov for betjening av større kjøretøy og utkjøring for renovasjonsbil. Veggen sikrer at dagens drift i Brøsetekra 5 (T. Ligaard AS) kan opprettholdes. Veggen skal være enveiskjørt imot nord, og forbeholdt vareleveranser til næringstomta, samt renovasjonsbil, slik at det ikke blir stor trafikk på vegen. Virkningen av vegen kan likevel bli sjenerende for nabolaget, særlig for naboene i husrekken langs Teglverket, som vil få en ny veg nær eiendommene sine.

Til tross for disse motstridende hensynene og utfordringene dette innebærer, anbefaler byplankontoret at avkjøringsvegen f_SKV3 anlegges. Det legges vekt på at trafikkøkningen i vegen Teglverket vil være begrenset, og strekningen det gjelder er relativt kort. Justeringer gjort i planen underveis bidrar til å redusere de negative effektene for beboerne, blant annet ved økt avstand mellom rekkehusene og vegen, utvidet fortau i nederste del av Teglverket slik at det kan brøytes, og en gjennomgående fortauløsning langs Teglverket over f_SKV3.

Det er positivt at det reguleres mulighet til å fjerne adkomstvegen dersom næringsseiendommene eller renovasjonsbil ikke har behov for den lengere. Det er ikke mulig å stille rekkefølgekrav om at vegen skal fjernes i denne planen, men intensjonen beskrives.

I forbindelse med pågående planarbeid for Brøsetekra 5, 7 og 13, hvor hensikten er å omregulere området fra næring til bolig, bør det imidlertid stilles rekkefølgekrav om dette, og til opparbeidelse av bestemmelsesområde #3 (uteoppholdsareal, sykkelveg og fortau). Denne reguleringsplanen må også endre plassering av renovasjonsareal (fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegget), slik at renovasjonsbil ikke behøver å kjøre ut via f_SKV3.

Samlet sett vurderer Byplankontoret at de foreslåtte tiltakene balanserer hensynet mellom nødvendige trafikk løsninger for næringslivet og beboernes behov for trygghet og bokvalitet. Byplankontoret mener derfor at de justeringene som er gjort i reguleringsplanen er tilstrekkelige for å imøtekomme både næringsinteressene og beboernes behov.

Krav om tilknytning til avfallssuganlegg på Brøset

Planen har krav om å koble seg på fremtidig avfallssuganlegg på Brøset. Dersom boliger skal etableres før dette anlegget er etablert vil det være behov for midlertidig avfalls løsning. Det er i utgangspunktet stilt krav fra Kommunalteknikk om at det kun kan etableres 50 enheter med midlertidig løsning før avfallssugsentral er på plass, men antallet er økt til 60 i denne planen. Dette tilsvarer fire nedgravde containere. For Byplankontoret og Kommunalteknikk er det uaktuelt å gi tillatelse for flere boenheter på midlertidig løsning. Begrensningen er stilt ut ifra følgende begrunnelser:

- Midlertidige løsninger gir lite forutsigbarhet for beboere og TRV, da varigheten er ukjent.
- Det er svært arealkrevende med midlertidig løsning og det kan være utfordrende å finne egnet plassering for midlertidige løsninger. Det vil kreve mange containere som tar mye plass, i tillegg til manøvreringsareal til renovasjonsbilen.
- Brukerne får ofte lang vei å gå til renovasjonspunktet.
- Likebehandling av forslagsstillere. Det vil skape uheldig presedens dersom det gis tillatelse til at flere boenheter kan bygges med midlertidig renovasjonsløsning.

Forslagsstiller stiller seg sterkt kritisk til bestemmelser som begrenser antall boliger før en permanent renovasjonsløsning er etablert. De argumenterer med følgende:

- De viser til at den planlagte midlertidige løsningen med nedgravde containere ikke vil oppleves som en dårlig løsning for beboere eller naboer. Løsningen er i seg selv fullverdig og ville vært akseptert permanent løsning dersom ikke et fremtidig avfallssugsystem var planlagt på Brøset.
- Tilkobling til avfallssugsystemet på Brøset er utenfor forslagstillers kontroll. Tidspunkt for etablering av både avfallssugstasjon og rørsystem under Brøset Sør-feltene er uvisst. En begrensning i antall boliger vil kunne forsinke utbyggingen i mange år. Å forskuttere etablering av rørsystemet på Brøset Sør, med en lengde på ca. 1 km, vil medføre betydelige økonomiske belastninger og praktiske utfordringer knyttet til uavklarte traséer i forhold til fremtidig bebyggelse, verneverdige områder og grønnstruktur.

6. Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget bidrar til sosial bærekraft gjennom å skape et attraktivt bomiljø med gode uteoppholdsarealer. Planen legger til rette for universell utforming og området har god tilgang til kollektivtransport, noe som bidrar til å skape et inkluderende og tilgjengelig bomiljø.

7. Konsekvenser for næring

Næringsbebyggelsen i området består av ca. 10 000 m² BRA og brukes i dag hovedsakelig til kontorformål, treningsstudio, trykkeri, møbelleverandør med mer. Reguleringsplanen medfører tap av et næringsareal innenfor tettstedsbebyggelsen uten at dette sikres erstattet andre steder. Dette vil sannsynligvis gi økt behov for nytt areal for disse næringsfunksjonene.

8. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Det er positivt at et reguleringsplanen legger opp til fortetting i et forholdsvis sentralt område med ganske god tilgang til kollektivtransport. Samtidig innebærer planen en reduksjon i parkeringskravet for bil, fra 1,2 plasser per boenhet i KPA 2012-2024 til 0,6-1,0 plasser i denne planen. En slik reduksjon forventes å bidra til noe økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange, og dermed noe redusert biltrafikk og utslipp.

Ved å implementere 3 trinnstrategien for overvannshåndtering og bevare naturlige flomveger, sikrer planen at området er bedre rustet til å håndtere fremtidige nedbørsmengder. Videre er det positivt at det er satt krav om at klimagassberegninger skal følge om igangsettelse, både for

anleggsfasen, som følge av arealbruksendringer, og ved tiltak for hele bygningens livsløp.

Planen regulerer separat gang- og sykkelveganlegg langs Brøsetekra, og sikrer utbygging av deler av anlegget langs det nye boligområdet. Dette vil gjøre det enklere og tryggere å sykle og gå til og fra området. Forslagstiller er uenig i at planen skal ha rekkefølgekrav om oppførelse av deler av dette gang- og sykkelveganlegget, jf. bestemmelse punkt 10.3. Forslagstiller mener behovet for separat løsning for syklist og gående ikke er utløst av den planlagte utbyggingen. Det vises til at planområdet i dag har en trafikksikker adkomst for gående og syklende, og at de legges til rette for fortau og gangvegen internt i planområdet som kobles på eksisterende gang- og sykkelveg langs Brøsetekra.

Byplankontoret er uenig i dette, og mener at prosjektet vil medføre behov for å sikre at dette blir oppført. Dette begrunnes også med at det viktig at oppføringen av gang- og sykkelveien skjer samtidig eller før ny bebyggelse for å ikke vanskeliggjøre opparbeidelsen. Derfor anbefales det at dette er et rekkefølgekrav knyttet til denne boligutbyggingen.

9. Økonomiske/administrative konsekvenser

Drift og vedlikehold av offentlig fortau og sykkelveg, samt avfallsløsning og vedlikehold av offentlige vann- og avløpsledninger vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Det er begrenset skolekapasitet i området. Det er stilt rekkefølgekrav om at tilstrekkelig skolekapasitet skal dokumenteres før utbygging kan starte.

10. Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget vedtas.

11. Byplankontorets forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Brøsetekra 1, 3 og 9 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Granåsen Eiendom AS datert 17.02.22, sist endret 14.11.2024 med bestemmelser senest datert 03.10.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 01.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedlegg

- Vedlegg 1: Plankart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Planbeskrivelse