

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
	Komite for plan, næring og miljø	03.03.2015
	Bystyret	26.03.2015

Sluttbehandling av detaljreguleringsplan for Jensvollalen

Forslag til innstilling

1. Bodø Bystyre vedtar detaljreguleringsplan for Jensvollalen slik det er vist på kart merket plan-ID 2014015 og planbeskrivelse datert 17.2.2015, og planbestemmelser datert 19.2.2015.

Vedtaket er gjort i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12, 1. ledd.

2. Bystyret anbefaler at etablering av ny jernbaneundergang tas inn i Bypakke Bodø som et prioritert trafiksikkerhetsprosjekt.

Sammendrag

- Forslag til detaljreguleringsplan for Jensvollalen anbefales vedtatt.
- Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for utbygging av ca. 150 boliger i Jensvollalen. Bakgrunnen for planarbeidet er at gjeldende plan stiller krav om detaljreguleringsplan for området før utbygging. I forhold til gjeldende plan vil planforslaget medføre endringer i offentlige trafikkarealer og rekkefølgebestemmelse for etablering av ny undergang under jernbanen, samt en økning i utnyttelsesgrad.
- Detaljreguleringsplanen legger til rette for boligformål i Jensvollalen med utnyttelsesgrad på 60 % (BYA), samt tilhørende lekeplasser, internveier og parkering. Det reguleres ny kulvert under jernbanen og trasé for kjørevei i tilknytning til denne. Sør for barnehagen omreguleres deler av friområdet i tilknytning til ballbanen til trafikkformål og parkering for barnehagen.

- Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 17.12.2014 – 1.2.2015 etter vedtak av Byplansjefen. Det har kommet inn totalt 14 uttalelser.
- Planforslaget er velbegrunnet, og det er foretatt flere tekniske analyser i planprosessen. Det er positivt at det bygges i boliger i nærhet til byen, og at man utnytter allerede planavklarte boligfelt innenfor byutviklingsområdet. Det er viktig at planen legger til rette for ny jernbaneundergang som bedrer trafikksikkerheten i området, og for gjennomgangstrafikken på Soløyvannsveien.

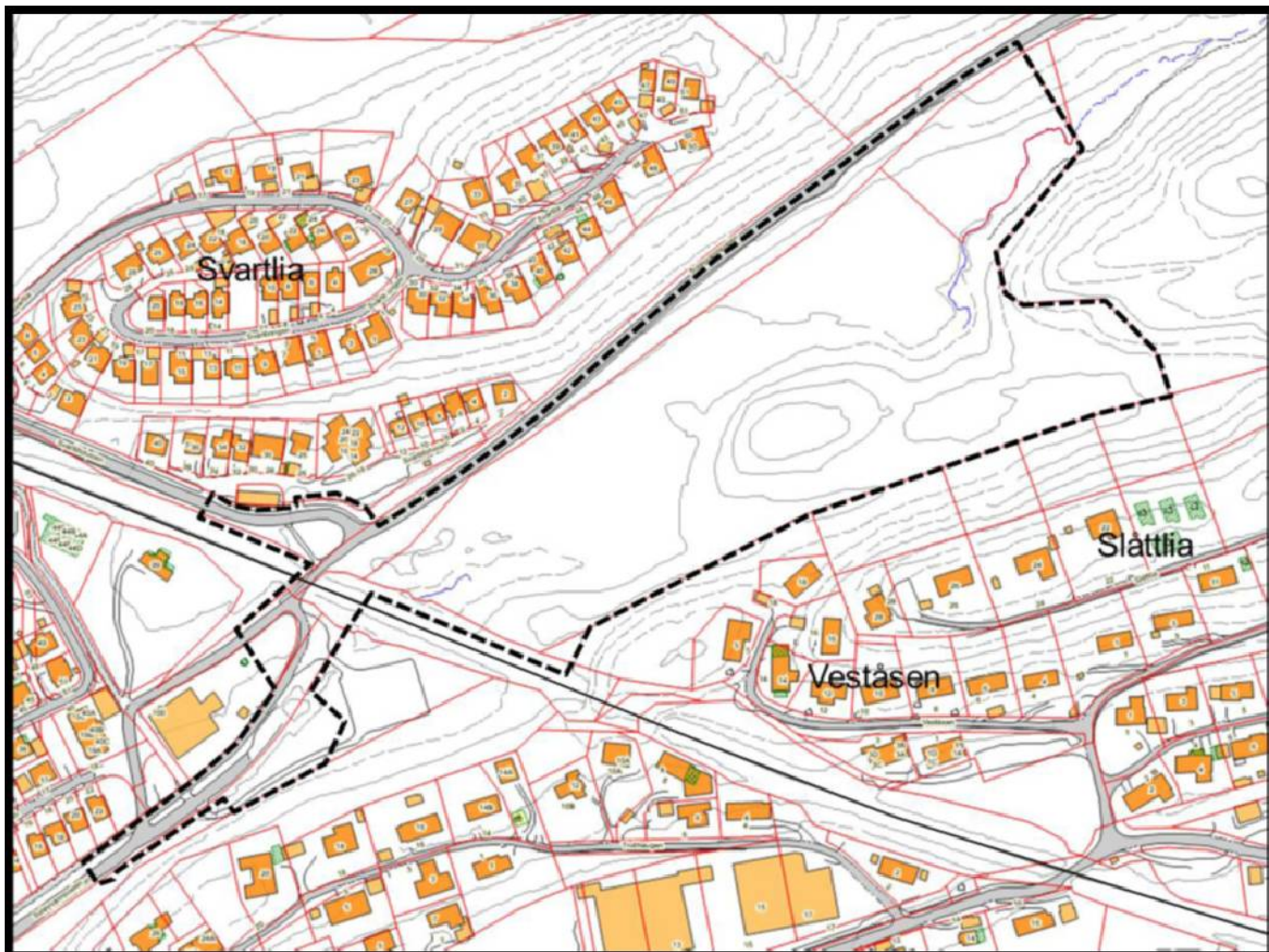
Saksopplysninger

Bakgrunn

T. Kolstad Eiendom AS ønsker å detaljregulere Jensvollidalen etter detaljplankrav i gjeldende reguleringsplan. Planforslaget tilrettelegger for ca. 150 boenheter med en utnyttelsesgrad på 60 % (BYA). Tilhørende veiareal og areal for lek- og uteopphold er også vist på plankartet. I tillegg reguleres framtidig veiløsning under jernbanen i tråd med gjeldende reguleringsplan og Jernbaneverkets krav.

Planprosessen

Oppstartsmøte ble avholdt 6.10.2014. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Avisa Nordland, og grunneier, naboer og høringsetater ble varslet med brev. Frist for innspill ble satt til 7.11.2014. Det kom inn ni innspill, som alle er referert og kommentert i planbeskrivelsen.



Planområdet er på ca. 61,5 daa, og ligger øst for Grønnåsen og nord for riksvei 80.

Planforslaget

Planforslaget er utarbeidet av Norconsult AS og legger i hovedsak opptil etablering av ca. 150 nye boliger fordelt på ti delfelt, og som skal bygges ut tre etapper etter følgende plan:

1. etappe: (B1-B4), våren 2015, ca. 40 boliger.
2. etappe: (B5-B6), byggestart 2016, ca. 35 boliger.
3. etappe: (B7-B10), byggestart 2018, ca. 75 boliger.

Det er også definert nye maksimale byggehøyder i de nye utbyggingsfeltene, og dette utgjør kun en mindre økning i forhold til gjeldende reguleringsplan:

- B1-B4: Maksimal gesims 10 m, maksimal møne 12 m.
- B5-B8: Maksimal gesims 12 m, maksimal møne 15 m.
- B9-B10: Maksimal gesims 18 m, maksimal møne 21 m.

Utnyttelsesgraden (BYA) er satt til 60 % som er høyere enn i gjeldende plan. Begrunnelsen for denne økningen er blant annet at det i gammel plan ikke er medregnet parkeringsareal i utnyttelsesgraden, og at man i ny detaljreguleringsplan har utskilt uteoppholdsareal (lekeareal) som et eget arealformål vist på kart. Byplan har stilt seg positiv til en høy utnyttelsesgrad i dette prosjektet så lenge kommuneplanens parkeringskrav og krav til uteoppholdsareal er oppfylt. For 1. etappe skal bebyggelse oppføres som rekkehus i tre etasjer hvorav hver rekke inneholder fire til seks boliger.

1. etappe er detaljprosjektert slik at parkeringsareal og avkjørsler er vist i kartet. For 2. og 3. etappe skal detaljene for utforming vises i en utomhusplan ved byggesøknad.

Detaljreguleringsplanens interne veier er endret fra gjeldende reguleringsplan, og plasseringen av jernbaneundergangen er justert etter dagens veinormaler. I planforslaget er det utarbeidet et notat med tiltak for trafikksikkerheten i planområdet inntil ny jernbaneundergang er etablert. I tillegg videreføres adkomsten til boligene som i dag løses ved eksisterende vei på nordsiden av barnehagen. Parkering for barnehagen og 1. etappe er på bakkenivå og er vist på kart som henholdsvis SPP1, SPP2 og SPP3.

I plankartet er uteoppholdsareal (lek) vist med to større nærlekeplasser (BUT1-BUT2), og tolv mindre areal som skal fungere som lekeplass ved inngang (BUT3-BUT14). Kravet til uteoppholdsareal i kommuneplanens bestemmelser er oppfylt. Uteoppholdsarealene i 2. og 3. etappe kan bli justert i den endelige utforming, men ved å legge de inn i plankartet sikrer man lekearealet og dets størrelse i framtidig utbygging av feltene.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.12.2014 – 1.2.2015 etter vedtak av Byplansjefen. Det har kommet inn totalt 14 uttalelser deriblant én innsigelse fra Jernbaneverket.

Under refereres og kommenteres de enkelte uttalelser. Flesteparten av uttalelsene dreier seg om utsettelse av jernbaneundergangen, og blir gjengitt og kommentert samlet:

Petter Hesselroth (gnr. 40/613), Anna og Bjarne Brandal, FAU Grønnåsen skole, Vidar Lundås, Ola Sakshaug og Kirsti Sakshaug Hunstad, Ada Kramer, Svartlifotveien velforening og Svartlia velforening (underskrevet av 141 beboere)

Protesterer mot at rekkefølgebestemmelsene endres i form av utsettelse av jernbaneundergang. Det har siden utbygging av Grønnåsen vært bestemmelser som er tilknyttet ny jernbaneundergang. Dagens trafikksituasjon er svært trafikkarlig med smal vei og fortau, og gir en utrygg skolevei. Mener utarbeidet trafikksikkerhetsnotat sine tiltak ikke tilfredsstillende sikkerheten. Tryggheten for de myke trafikantene må ikke prioriteres lavere enn utbyggers økonomi. Det bes om at eksisterende rekkefølgebestemmelse knyttet til ny jernbaneundergang i gjeldende reguleringsplan opprettholdes.

Beboere i Svartlia som bygde boliger i 1992 skal ha betalt ekstra midler i forbindelse med tomtekjøp som skulle gå til utbedring av trafikkforhold på Soløyvannsveien. Disse midlene skal i løpet av de første årene ha blitt omdisponert til andre formål.

Byplans kommentar:

Uttalelser som angår bekymring ved utsettelse av ny jernbaneundergang tas meget alvorlig. Trafikksituasjonen rundt eksisterende jernbaneundergang er ikke tilfredsstillende og er av en midlertidig karakter. Utarbeidet trafikksikkerhetsnotat foreslår flere tiltak som reduserer trafikkfaren, men løser ikke den overordnede trafikksituasjonen. I tillegg til utbygging i Jensvollalen planlegges det flere nye boliger i Svartlia. Aktiviteten på Bestemorenga og Soløyvannsveien har økt betraktelig de siste årene, noe som gir mer trafikk langs Soløyvannsveien. I tillegg skal Statens Vegvesen deponere løsmasser i Jensvollalen i forbindelse med bygging av den nye Bodø-tunnelen, noe som vil øke anleggstrafikken i området.

Bygging av ny jernbaneundergang bør ikke utsettes ytterligere. Der arbeides med å få på plass en løsning så snart som mulig og som gjør det mulig å bygge jernbaneundergangen i 2016. Etablering av ny jernbaneundergang søkes løst i samarbeid med tiltakshaver, og Bodø kommune fremmer det som et prioritert Bypakke-prosjekt for trafikksikkerhet. Nærmere detaljer for kostnadsfordelingen skal komme frem i en utbyggingsavtale.

Dette medfører at planbestemmelsene blir endret i tråd med dette, og at ny jernbaneundergang skal være på plass før 2. utbyggingsetappe.

Petter Hesselroth (gnr. 40/613)

Protesterer mot økt utnyttelsesgrad og byggehøyder. Adkomst til egen eiendom er trafikkarlig og må avklares.

Byplans kommentar:

Utnyttelsesgraden er noe høyere enn i gjeldende plan. Dette skyldes blant annet en eldre regnemetode for utnytting som ikke inkluderte parkeringsareal. I planforslaget er også uteoppholdsarealene utelatt og vist på plankartet. Planforslaget oppfyller krav til uteoppholdsareal

og parkering. Innenfor boligformålet i planforslaget er det i tillegg 40 % som skal benyttes til grøntareal og/eller parkering utover kravene. Den overordnede utnyttelsesgraden for hele boligområdet ligger på omtrent 45 % BYA. Planforslaget medfører også en justering av byggehøyder, men disse ligger omtrentlig innenfor rammene i gjeldende plan. Byggefeltene med størst byggehøyde ligger også inn mot høyderyggen i sørøst og i nordøst. I og med at eiendom 40/613 ligger på andre siden av jernbanen, nord for barnehagen, vil ikke utbyggingens nye volum utgjøre vesentlige konsekvenser for eier av nevnte eiendom. Adkomst til gnr. 40/613 videreføres i ny plan, og vil etter omlegging av veien ha adkomst via gang- og sykkelveien, dagens kjørevei. Den vises med avkjøringspil i nytt plankart.

Anna og Bjarne Brandal

Påpeker trafikkproblemene som knyttes til krysset mellom Soløyvannsveien og Vestre Grønnåsen, og den påfølgende av- og påkjøringen til riksvegen. Dette knyttes spesielt til flere kjørende langs Soløyvannsveien.

Byplans kommentar:

Denne problemstillingen blir ikke løst i denne reguleringsplanen. Byggingen av den nye Bodø-tunnelen mellom Hunstadmoen og Stormyra, som starter dette året, er tenkt å avlaste størstedelen av trafikken langs dagens riksveg og minke belastningen for av- og påkjøring til slik som i Grønnåsen-krysset. Det er planlagt oppgradering av Grønnåsenkrysset etter at Bodøtunnelen er åpnet.

Interne merknader- Bodø Kommune

Planbestemmelser og utbyggingsavtale bør sikre at prosjektet bidrar forholdsmessig til realisering av jernbaneundergangen eller annen infrastruktur også hvis 2. etappe ikke gjennomføres.

Viktig å sikre adkomst til eksisterende sti i dalen og atkomst til skog. Viktig å sikre stiatkomst til eksisterende sti fra Stille Dal som går til Jensvollaldalen/Hunstadtoppen. Sikre tilstrekkelig med høyde gjennom jernbaneundergang for tømmerbil og andre høye kjøretøy.

Uteoppholdsarealene bør justeres.

Byplans kommentar:

De interne kontorenes merknader er i hovedsak ivaretatt i planforslaget.

Edna Vindvik

Ber om at det i forslaget til detaljreguleringsplanen for Jensvollaldalen blir tatt hensyn til eventuell forlengelse av Humørløypa fra Stille Dal til Jensvollaldalen. I 1992 har kommunen innløst det vesentlige arealet for løypetrasen gjennom Stille Dal og vestover. Ber om at kommunen i sin langsiktige planlegging ikke tar bort muligheten for tilknytning til det øvrige tur- og løypenetttet i Bodømarka.

Byplans kommentar:

Tas til orientering. Løypetraséen det vises til ligger utenfor planens avgrensning.

Jernbaneverket (JBV) – innsigelse (3.2.2015)

Ber om at kommunen vurderer det helhetlige behovet for etablering av ny jernbaneundergang, og at det er uheldig at denne utsettes i ny plan. Trafikksikkerhetsvurderingen sier lite om konsekvensene som økt anleggstrafikk til byggeområdet vil ha for sikkerheten i undergangen, og utfordringene ved å lede overvann fra boligfeltene til jernbaneundergangen. De oppgir en konkret ordlyd for bestemmelse tilknyttet sikkerhetsgjerde.

Det er vesentlig at utbyggingen ikke medfører en forverret situasjon for stabiliteten til jernbanen, så de aksepterer ikke økt vannføring til deres stikkrenne. Hydrolog hos JBV vurderer det planlagte tiltaket med drenering/overflateavrenning som ikke tilfredsstillende for jernbaneanlegget. JBV's anlegg vil med det foreslåtte tiltaket kunne utsettes for økt fare for skader pga. større vannføring og mer erosjonspåvirkning. Krever at parkeringsplass flyttes lengre nord, at sikkerhetsgjerdet følger formåls grensen til parkering og at det etableres en grøft langs jernbanefyllinga som leder overvann mot stikkrenna.

Det må sannsynliggjøres at det planlagte tiltaket ikke vil føre til forverret flom- og erosjonssituasjon etc. mot jernbaneanlegget. Gjelder både i anleggsfasen og permanent. JBV skal ha uhindret tilgang til stikkrenne med maskinelt utstyr, stikkrenna skal holdes åpen og det skal etableres grøft langs jernbanefyllinga.

Jernbaneverket stiller følgende vilkår for egengodkjenning:

- Bestemmelsen i punkt 7.4 «før ferdigattest gis for 1. etappe...» a) må endres til «*Det skal være etablert sikkerhetsgjerde langs jernbanen, mellom jernbanetunnel i øst (ca. km 724,12 på Nordlandsbanen) og overgangsbru fra Svartlifotveien i vest (ca. km 724,5) før igangsettingstillatelse gis. Gjerdet skal være min. 1,80 høyt, og bør være av en type som det ikke er mulig å klippe hull i.*».
- Det må sannsynliggjøres at det planlagte tiltaket ikke vil føre til forverret flom- og erosjonssituasjon etc. mot jernbaneanlegget. Dette gjelder både i anleggsfasen og permanent.
- Jernbaneverket skal ha uhindret tilgang til stikkrenne med maskinelt utstyr, stikkrenna skal holdes åpen, og det skal etableres grøft langs jernbanefyllinga. Parkeringsplassen må flyttes lenger nord og sikkerhetsgjerdet skal følge formåls grensen til parkeringsplassen. Når nytt teknisk grunnlag (tverrsnitt, kotehøyder m.m) foreligger, ber vi om et nytt samrådsmøte, for å komme frem til en omforent løsning som videre innarbeides i plankart og bestemmelser. Dette må gjøres før planen tas opp til sluttbehandling.

Byplans kommentar:

Det vises til Byplans kommentar, nevnt over, at det settes i gang prosess med å etablere ny jernbaneundergang, og at etableringen blir fremskyndet i tid. Trafikksikkerhetsvurderingen

konkluderer med at de midlertidige tiltakene vil skape en tryggere trafikksituasjon på tross av økt trafikk. Massene som sprenges ut i området vil brukes til å fylle opp andre deler av området slik at det vil bli svært liten/ingen transport av masser til og fra området. Trafikken i anleggsperioden vil dermed bestå av arbeidsreiser og periodevis transport av material. De avbøtende tiltakene i trafikksikkerhetsnotatet sørger for at hastigheten i området blir lav. Det er i bestemmelsene stilt krav om at det utarbeides ulempeplan for anleggsfasen. Trafikksikkerhet vil være ett tema i ulempeplanen og dersom det vurderes som nødvendig med ytterligere tiltak kan denne planen stille krav om f.eks. vakthold på veien i perioder med mye materialtransport.

Ved flomtopper vil overvann kunne renne gjennom undergangen. Sikkerhetsgjerde vil hindre villkryssing av jernbanelinja, dersom fotgjengere ikke kan/vil benytte undergangen må de benytte overgang lenger vest. JBV's formulering om sikkerhetsgjerde tas med i bestemmelsene.

Tidligere oversendte notat utarbeidet av Norconsult, og nytt notat datert 5.2.2015, skal synliggjøre at tiltaket ikke vil medføre økt vannføring i jernbaneverkets stikkrenne og økt fare for skader på anlegg og mer erosjonspåvirkning. Viser også til planbestemmelsenes § 3.2. Planlagt fylling medfører ikke at det fylles inn mot jernbanen. Nye terrengsnitt viser at terrenget kan senkes for å få en bedre avrenning enn det er i dag. Denne grøften vil også være bred nok til at anleggsmaskiner kan komme frem for eventuelle behov for vedlikehold av inntaket for stikkrennen under jernbanen. Dette området reguleres om til formålet «trasé for jernbane». Gjennom vedlagt tegning og snitt er det vist at det oppnås tilstrekkelig bredde mellom jernbanefyllingen og parkeringsplassen.

Det ble 6.2.2015 oversendt Jernbaneverket forslag til endringer og utdypninger av planforslaget for å møte kravet til eegodkjenningen.

Jernbaneverket (JBV) – innsigelse (13.2.2015)

Ser positivt på at Bodø Kommune ønsker å foreslå en fremskyndet etablering av ny jernbaneundergang. Gjør oppmerksom på at undergangen må utformes slik at den tåler flom både i anleggsfasen og permanent.

Jernbaneverket aksepterer ikke økt vannføring til jernbanens stikkrenne. Er også skeptisk til lukkede løsninger med bekkeomlegging, og anbefaler bekk og overvann håndteres i helt eller delvis åpne system. Mener tiltakshaver har sannsynliggjort at det er mulig å fordrøye overvannet slik at det ikke vil bli økt vannføring/flomtopp mot JBV's anlegg. Det er imidlertid ikke sannsynliggjort at den foreslåtte løsningen for overvannshåndtering er tilstrekkelig for å unngå økt fare for flom- og erosjonsskader etc. på Nordlandsbanen.

Jernbaneverket stiller følgende vilkår for eegodkjenning:

- Det er et krav fra Jernbaneverket at det tas inn en rekkefølgebestemmelse om at det skal foreligge dokumentasjon som viser at flom- og erosjonsforholdene mot jernbanen ikke skal forverres. Før igangsettingstillatelse gis må Jernbaneverket ha akseptert denne dokumentasjonen.
- Før igangsetting må det utarbeides detaljerte planer som viser at Jernbaneverkets tilgang til inspeksjon, vedlikehold, drift og oppgradering er tilfredsstillende. Jernbaneverket krever at bekken holdes åpen min. 15 m fra kulvertens inngang i jernbanefyllingen. Plankartet må

endres i forhold til dette. Før igangsettingstillatelse gis må JBV ha akseptert de detaljerte planene.

Byplans kommentar:

Viser til tidligere kommentarer til JBV. Plankart og planbestemmelser er endret i henhold til JBV's krav til egengodkjenning. Innsigelsen anses dermed løst.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Har tidligere påpekt at man bør unngå bekkelukking, og at det derfor må vurderes hvilke virkninger en lukking vil ha og det må tas hensyn til en slik utbygging vil kunne bidra til økt vannføring og raskere avrenning. Bekkelukking vil dessuten redusere den flomdempingen man i dag har langs det åpne bekkeløpet. Anbefaler at det vurderes løsninger med at bekk og overvann håndteres i helt eller delvis åpne løsninger.

Ber om at § 3.2 tredje ledd endres til «... før tillatelse til tiltak (byggetillatelse) gis». NVE forutsetter at gitte anbefalinger fra fagkyndige (Rambøll) følges, og har derfor ikke ytterligere merknader til teamet grunnforhold.

Byplans kommentar:

Utbygger ønsker ikke åpen bekkeløsning, men bekkelukkingen dimensjoneres for 200-års flom i henhold til gjeldende krav. Bekken vil ikke bli tilført økt vannføring som følge av utbyggingen i følge utarbeidet teknisk notat. Se for øvrig kommentar til JBV's uttalelse. Ordlyden i bestemmelsene endres tilsvarende etter NVEs ønske.

Nordland Fylkeskommune

Tiltakene i detaljreguleringsplanen er ikke i strid med regional politikk, og ikke i konflikt med kjente verneverdige kulturminner. Fylkeskommunen er tilfreds med at tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt etter kulturminneloven er omtalt i planbestemmelse.

Byplans kommentar:

Tas til orientering.

Statens Vegvesen

Ber Bodø Kommune videreføre H190 – sikringssone tunnel med bestemmelser (§ 7) i reguleringsplanen «Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset» både på plankartet og i bestemmelsene i reguleringsplanen for Jensvollidalen.

Byplans kommentar:

Planforslaget er endret slik at det viderefører sikringssonen i plankart og bestemmelser.

Nordlandsnett

Informerer om eksisterende el-anlegg i området og hvilke hensyn som må tas i forhold til dette i detaljreguleringsplanen, både eksisterende og framtidig el-anlegg.

Byplans kommentar:

I planområdet er området for energianlegg (BE) utvidet i henhold til Nordlandsnett sine krav til etablering 3 m fra veikant. Byggegrense på 5 m. rundt nettstasjon er ivaretatt i ny setning i bestemmelsenes § 3.2.

Vurderinger

Ny detaljreguleringsplan legger til rette for et helhetlig boligfelt med muligheter for god bokvalitet. Det er positivt med et boligprosjekt med fortetning innenfor byutviklingsområdet, og detaljreguleringsplanen oppfyller kravene til parkering og uteoppholdsareal.

Første etappe av planen er detaljprosjektert med parkeringsareal og avkjørsler og vist i kartet. For 2. og 3. etappe skal detaljene utover plankartet for utforming vises i en utomhusplan ved byggesøknad.

Som en følge av økt trafikk på Soløyvannsveien er det positivt at detaljreguleringsplanen legger opp til ny jernbaneundergang, og en trafiksikker løsning med ny kjørevei langs sørsiden av eksisterende barnehage. Det er utarbeidet et trafiksikkerhetsnotat med tiltak som bedrer trafikkmønsteret inntil ny jernbaneundergang er på plass.

I planforslaget som har vært på høring var det lagt inn rekkefølgebestemmelse om at ny jernbaneundergang skulle være etablert etter 2. utbyggingsetappe. Majoriteten av uttalelser og merknader til planforslaget i høringsperioden har omtalt store bekymringer tilknyttet til nok en utsettelse av etablering av ny jernbaneundergang. Det har eksistert bestemmelser tilknyttet ny jernbaneundergang i Jensvollalen siden reguleringsplanen for Grønnåsen ble vedtatt i 1993. Ny jernbaneundergang er tatt inn i detaljreguleringsplanen, og Bodø kommune går så snart det er mulig i gang med å iverksette prosess for etablering av ny jernbaneundergang i samarbeid med tiltakshaver, og som et prioritert trafiksikkerhetsprosjekt i sammenheng med Bypakke Bodø. Ny jernbaneundergang kan være ferdigstilt tidligst i 2016, og skal være på plass før utbygging av 2. etappe.

Utover ny jernbaneundergang har kravene fra Jernbaneverket i forhold til innhold i planen vært forsøkt løst gjennom hele planprosessen. Dette gjelder blant annet krav til grunnlagsdokumentasjon tilknyttet vassdragsteknikk og geoteknikk, samt krav til rekkefølgebestemmelser og utforming av plankart i grensesnittet til jernbanens anlegg. Jernbaneverket har levert inn to innsigelser i forbindelse med høringen av planforslaget, men JBVs krav er imøtekommet slik detaljreguleringsplanen legges fram til politisk behandling, og innsigelsene anses løst.

På bakgrunn av høringsuttalelser forslås det, som nevnt, at etablering av jernbaneundergang skal framskyndes i forhold til forslaget i høringen, og det igangsettes en prosess umiddelbart. Bestemmelser og plankart er i hovedsak endret i tråd med Jernbaneverket, NVE og Statens Vegvesen sine merknader. Endringene er av en slik karakter at det ikke medfører krav om nytt offentlig ettersyn.

Konklusjon og anbefaling

Forslaget til detaljregulering for Jensvollalen anbefales vedtatt med de endringer som er gjennomført etter offentlig ettersyn. Etablering av ny jernbaneundergang anbefales tatt inn i Bypakken som et prioritert trafikksikkerhetsprosjekt.

Annelise Bolland
Byplansjef

Rolf Kåre Jensen
Rådmann

Knut A. Hernes
Kommunaldirektør

Saksbehandler: Kristoffer Seivåg

Trykte vedlegg:

Vedlegg

- 1 Plankart
- 2 Planbestemmelser
- 3 Planbeskrivelse
- 4 Uttalelser og merknader
- 5 Situasjonsplan 1. etappe
- 6 Sol-skyggestudie 1. etappe
- 7 Trafikksikkerhetsnotat
- 8 Geotekniske vurderinger
- 9 Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan
- 10 Notater - dimensjonering av overvann