

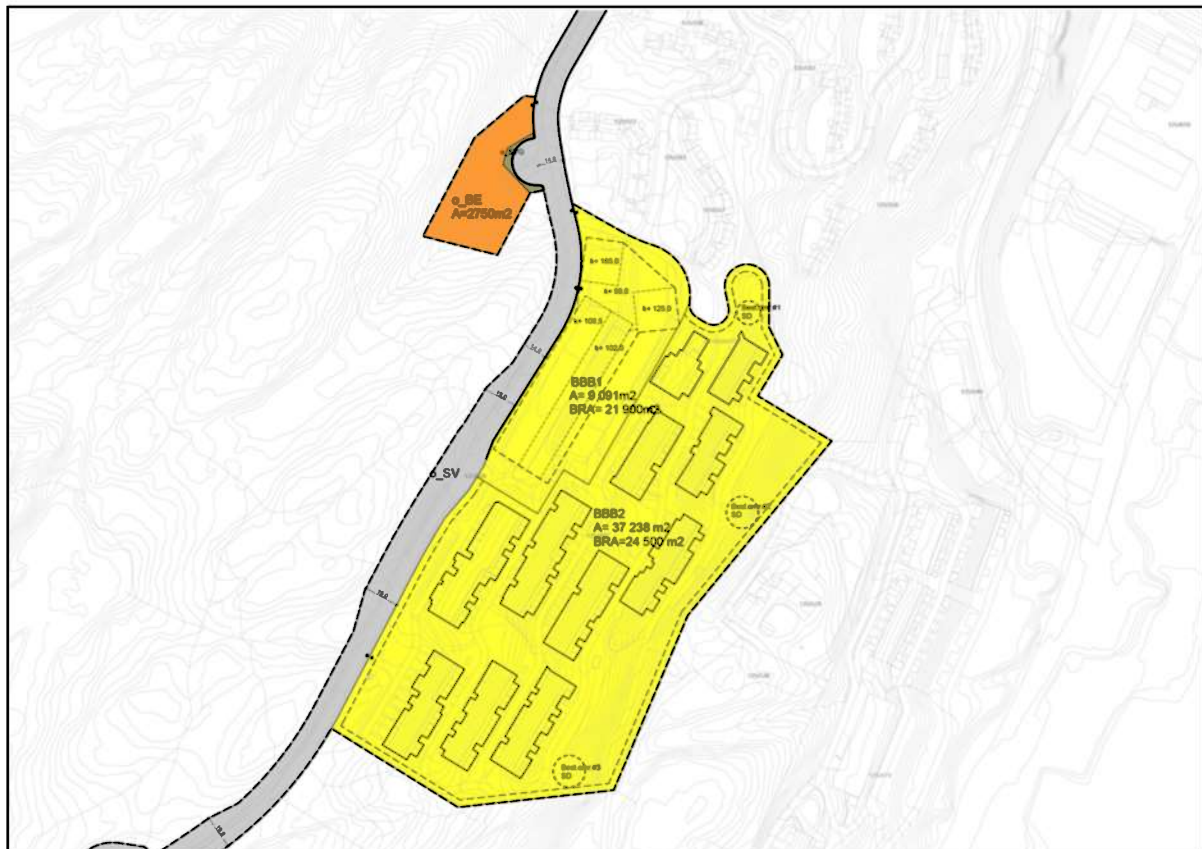
Planbeskrivelse

Detaljregulering Varden borettslag, PlanID 1854

05.12.2017

REVIDERT:

13.04.2018



Planlegger:



Forslagsstiller:

VARDEN Borettslag

1.0 SAMMENDRAG	4
NØKKELOPPLYSNINGER/FAKTAARK	5
2.0 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	7
2.1 Detaljreguleringens hensikt.	7
2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold.	7
2.3 Krav om konsekvensutredning.	7
3.0 PLANPROSESSEN	8
3.1 Informasjonsmøte	8
3.2 Naboskapsmøte	8
3.3 Oppstartsmøte og kunngjøring oppstart regulering	8
3.4 Avklaring av KU-plikt	8
3.5 Varslet planavgrensning	8
3.6 Endelig planavgrensning	8
3.7 Endelige avklaringer Statens vegvesen	9
3.8 Endelige avklaringer Avinor	10
3.9 Presentasjonsmøte med Byutviklingskomiteen, Tromsø kommune.	10
4.0 GJELDENE PLANSTATUS	11
4.1 Kommuneplanens arealdel 2011-2022	11
4.2 Gjeldende regulering	11
4.4 Tilgrensende planer	12
5.0 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)	13
5.1 Planområdet	13
5.2 Dagens arealbruk	13
5.3 Eiendomsforhold	14
5.4 Eksisterende bebyggelse og nærområdet.	16
5.5 Lekeplasser, friområder og barnehager	16
5.6 Skoler og barnehager	16
5.7 Grunnforhold	17
5.8 Støy fra biltrafikk og flystøy	17
5.9 Kulturminner og kulturmiljø	18
5.10 Trafikk	18
5.11 Teknisk infrastruktur	19
6.0 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	20
6.1 Formål	20
6.2 Arealbruk	20
6.3 Bebyggelse og funksjon	21
6.4 Rehabilitering av eksisterende bebyggelse	22
6.5 Utnyttelse og byggehøyder	22
6.5 Uteoppholdsareal og lekeplasser	23
6.5 Universell tilgjengelighet.	25
6.6 Trafikale løsninger.	25
6.8 Støy	28
6.9 Teknisk Infrastruktur	28
6.10 Rekkefølge og vilkår	29
7.0 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	31
7.1 Overordnede planer.	31
7.2 Boligstrategiske forhold	31
7.3 Eksisterende bebyggelse/nærområdet	32
7.4 Fjernvirkninger	33
7.5 Sol-skyggediagrammer.	35
7.6 Borettslagets ute- og lekearealer	35
7.7 Lokalklima og vind	35
7.8 Tilstøtende planarbeider.	36
7.9 Veg og trafikkforhold	36

7.9 Oppsummering (Avveining av virkninger)	37
8.0 KONSEKVENsutREDNING	39
8.1 Konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger.	39
9.0 UTTALELSER OG MERKNADER	40
9.1 Merknader etter kunngjøring om oppstart regulering	40
9.2 Merknadsbehandling	40
10.0 FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTARER.	46

1.0 SAMMENDRAG

Forslagstiller, Varden borettslag, foreslår å tilrettelegge planområdet for rehabilitering og ytterligere utvikling av sine egne arealer for boligutvikling. Ny bebyggelse er tenkt som finansieringsgrunnlag for borettslagets planer og ønsker om nødvendig rehabilitering, generell oppgradering av utearealer samt redusere overflateparkering ved å bygge dette under bakken i forbindelse med ny bebyggelse.

Det foreslås inntil 190 nye boliger fordelt på to punkthus med differensiert høyde og to oppdelte lameller i form rekkeleiligheter over felles garasjeanlegg. Sistnevnte bygningstype er tilsvarende dagens eksisterende terrasserte bebyggelse.

Planforslaget omfatter nye trafikale løsninger basert på føringer fra Tromsø kommune og gjennomført trafikkutredning.

Planforslaget er i tråd med overordnede planer og bygger opp om kommunens knutepunkts- og fortettingsstrategi og underbygger videre en styrking av knutepunktsutviklingen på Stakkevollan i tråd kommunale strategier. Det foreligger ikke varsel om innsigelse til planforslaget. Planforslaget er vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredninger etter forskriften.

NØKKELOPPLYSNINGER/FAKTAARK

Kommune	<i>Tromsø (1902)</i>
Adresse	<i>Varden</i>
Gårds-/bruksnummer	<i>125/492 m.fl.</i>
Gjeldende planstatus	<i>Regulert til boliger gjennom plan 687 og KPA</i>
PlanID	<i>1854</i>
Forslagsstiller	<i>Varden borettslag</i>
Forslagstillers plankonsulent	<i>AT Plan & arkitektur AS</i>
Grunneiere	<i>Varden borettslag</i>
Planens hovedformål	<i>Boligbebyggelse, parkering, uteoppholdsarealer og trafikk</i>
Planområdets areal	<i>78 845 kvm</i>
Byggeområdenes areal (vertikalnivå 2)	<i>48 898 kvm</i>
Totalt tillatt BRA -vertikalnivå 2	<i>68 950 kvm</i>
Totalt tillatt BRA -vertikalnivå 1(p-kjeller)	<i>12 500 kvm</i>
Konsekvensutredningsplikt	<i>Nei</i>
Planinitiativ oversendt Tromsø kommune.	<i>20.04.2015</i>
Informasjonsmøte	<i>15.06.2015</i>
Naboskapsmøte	<i>10.11.2015</i>
Oppstartsmøte	<i>23.11.2015</i>
Kunngjøring oppstart	<i>04.01.2016</i>
Kommune	<i>Tromsø (1902)</i>

PLANMATERIALE.

ID	BESKRIVELSE	SIST DATERT
1854-1	Planbeskrivelse	13.04.2018
1854-2a	Plankart – PDF-format 1:1000/A0, DXF-format og SOSI-format – sosikontroll	13.04.2018
1854-2b	Plankart - PDF-format 1:1000/A2 - kartutsnitt, sentralområdet vertikalnivå2	13.04.2018
1854-3	Reguleringsbestemmelser	13.04.2018
1854-4	ROS-analyse	05.12.2017
1854-5a)	Utomhusplan 1:500/A0	21.06.2017
1854-5b)	Utomhusplan 1:1000/A3	21.06.2017
1854-5c)	Lekearealer utomhusplan 1:1000/A3	18.06.2017
1854-5d)	Utearealer samlet utomhusplan 1:1000/A3	18.06.2017
1854-6a)	Perspektiver	-
1854-6b)	Snitt	-
1854-7	Fjernvirkninger	-

1854-8	Sol-skyggediagrammer	21.06.2017
1854-9	IFC-fil, illustrasjonsprosjekt	-
1854-10	Grunnundersøkelse - fagnotat tilknyttet grunnforhold, utført av Multiconsult AS	09.05.2017
1854-11	Trafikkutredning - Fagutredning utført av Cowi AS	16.09.2017
1854-12	VAO Rammeplan - Fagutredning utført av Norconsult AS	07.06.2017
1854-13	Lokalklimatisk utredning - Fagnotat utført av Outdoor Technology	21.06.2017
1854-14	Forhåndsmerknader	-
1854-15	Brannteknisk notat	20.06.2017
1854-16	Sjekkliste over planmaterialet	05.12.2017

2.0 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

2.1 Detaljreguleringens hensikt.

Hensikten med detaljreguleringen er å tilrettelegge for utvikling og generell oppgradering av eksisterende borettslag. Utviklingen er planlagt som et boligfortettingsprosjekt, hvor dagens overflateparkering erstattes av underjordisk p-kjeller med inntil 190 nye boenheter på toppen. Boenhetene er tenkt fordelt mellom to punkthus på henholdsvis 22 og 10 etasjer sammen med lavere to-etasjes rekkeleiligheter på oppdelte lameller over garasjeanlegg.

Foreslått tiltak som ligger til grunn for detaljreguleringen er en del av et betydelig og nødvendig oppgraderingsprosjekt for hele borettslaget. Ny bebyggelse og parkeringskjeller bidrar til å fjerne uønsket overflateparkering og representerer betydelige ressurser for å gjennomføre den generelle oppgraderingen av borettslaget uten å pålegge uforholdsmessige utgifter på beboerne i borettslaget. Parallelt med planprosessen pågår det et omfattende rehabiliteringsarbeid på eksisterende bebyggelse.

Tromsø kommune ved Byutvikling ønsker å benytte anledningen til å regulere ny vegføring og gatesnitt i Nordøyvegen samt omregulere noe tilgrensende areal fra Tromsømarka.

Forslagstiller har stilt seg positivt til dette og offentlige trafikale samt infrastrukturelle endringer er medtatt i plankart og bestemmelser. Omfang, utforming og ordlyd på disse er gitt av Tromsø kommune Byutvikling.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold.

Forslagstiller og grunneier er Varden borettslag. Plankonsulent er AT Plan& Arkitektur AS.

2.3 Krav om konsekvensutredning.

Plantiltaket er av kommunen vurdert som ikke konsekvensutredningspliktig i henhold til § 4 i *Forskrift om konsekvensutredninger*.

Konklusjonen er gitt av utbyggingens størrelse og en samlet vurdering om virkninger på miljø og samfunn som ligger under grenseverdiene definert i forskriften. Mindre avvik fra arealformål i kommuneplanens arealdel er ikke vurdert å ha vesentlig virkning for miljø og samfunn.

3.0 PLANPROSESSEN

Planprosessen er gjennomført i tråd med kommunens veileder for utarbeidelse av arealplaner. Saken har hatt følgende framdrift:

Milepæl:	Dato:
Planinitiativ oversendt Tromsø kommune	20.04.2015
Informasjonsmøte	15.06.2015
Naboskapsmøte	10.11.2015
Oppstartsmøte	23.11.2015
Kunngjøring planoppstart	04.01.2016
Avklaringsmøte med Statens vegvesen	08.09.2016
Avklaringsmøte med Avinor	20.02.2017
Oppfølgende statusmøte med Tromsø kommune Byutvikling	08.03.2017
Løpende avklaringer med TK park & veg og byutvikling	03-05.2017
Presentasjon av planforslaget for Byutviklingskomiteen i Tromsø kommune	18.05.2017
Innlevering komplett planforslag	24.01.2018

3.1 Informasjonsmøte

Informasjonsmøte er avholdt. Referat foreligger

3.2 Naboskapsmøte

Informasjonsmøte er avholdt. Referat foreligger

3.3 Oppstartsmøte og kunngjøring oppstart regulering

Oppstartsmøte er avholdt og referat foreligger.

3.4 Avklaring av KU-plikt

Det er i innledende fase av planarbeidet avklart med planmyndigheten at planforslaget ikke utløser krav til konsekvensutredning etter forskriften. Dette er begrunnet i planforslagets størrelse og samlet virkning på samfunnet.

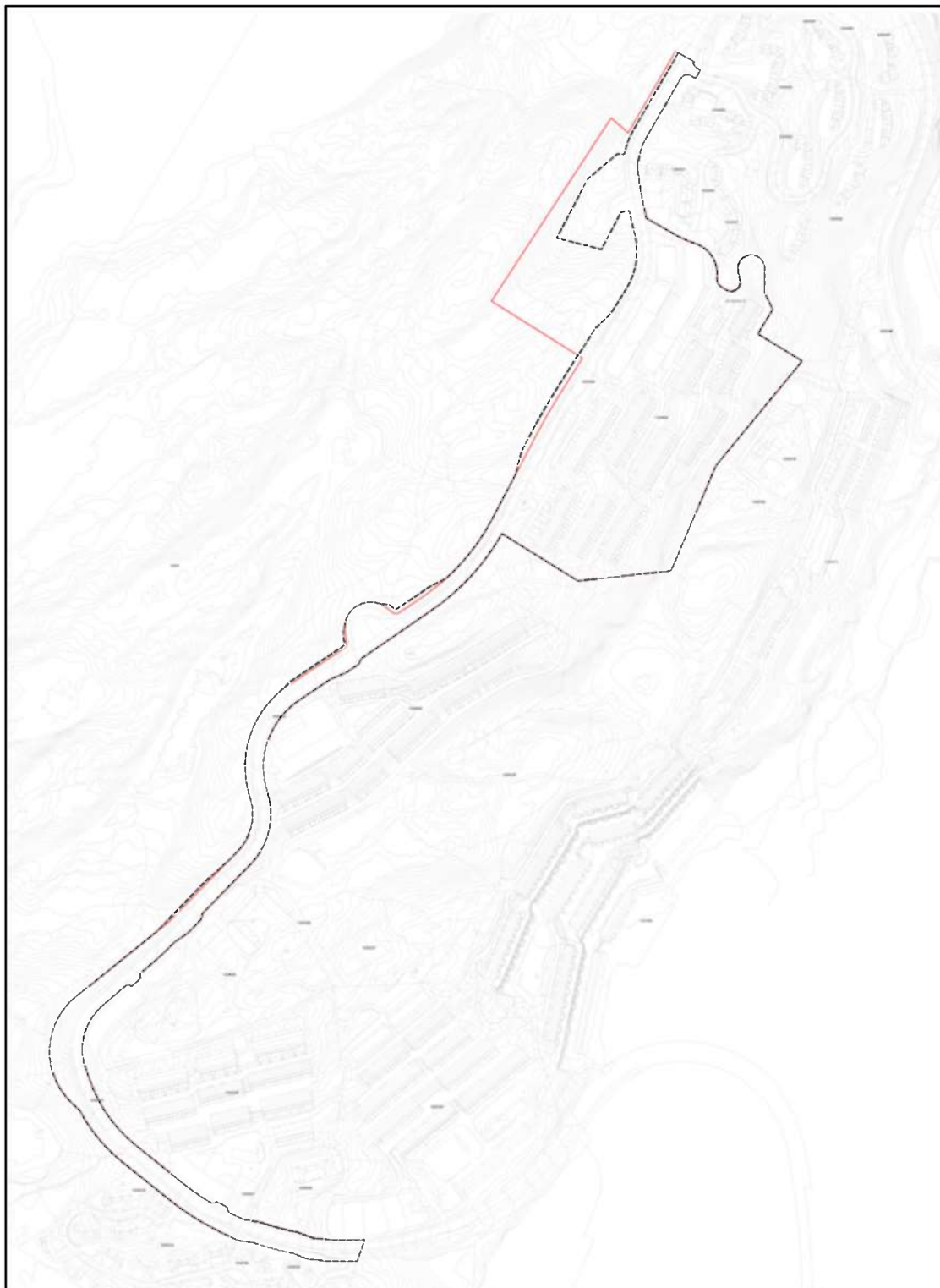
3.5 Varslet planavgrensning

Planens avgrensning er satt av Tromsø kommune og fulgte med varsel om oppstart regulering. Planens avgrensning følger av forslagstillers eiendomsgrenser og en større del av Tromsømarka samt en lang del av Nordøyvegen, sørover fra forslagstillers eiendom. De to sistnevnte delene er forhold som Tromsø kommune ønsker medtatt i dette planforslaget. Det knytter seg til utvidelse og oppgradering fra Nordøyvegen samt offentlige tekniske installasjoner tilknyttet deler av Tromsømarka som er anvendt til offentlig teknisk infrastruktur. Planmaterialet anvender to utsnitt av plangrensen av praktiske hensyn. Plankartet er levert i full utstrekning, det sentrale planområdet er benyttet i illustrasjoner og utomhusplaner.

3.6 Endelig planavgrensning

Planens avgrensning ved innsendelse av planforslag avviker fra varslet plangrense. Dette er begrunnet i to forhold, endringer av endelig valg av vegprofil og vegføring for Nordøyvegen,

inkludert fremtidige busstopp og arealet tilknyttet Tromskrafts nett og trafostasjon i Marka er konkretisert på bakgrunn av ny grenseoppgang.



III 3.1 Ny (sort) og varslet (rød) plangrense.

3.7 Endelige avklaringer Statens vegvesen

I forbindelse med oppstart regulering kom det merknad fra Statens vegvesen tilknyttet oppgradering av Fv. 59. Statens vegvesen ønsket rekefølgekrav tilknyttet kommende og ønsket

oppgradering av denne før igangsettingstillatelse til utvikling av forslagstillers eiendom kunne gis.

Etter møte med Statens vegvesen har det fremkommet kunnskap om at dette er planer og utbygginger som forventes igangsatt i løpet av den nærmeste tiden og at trafikktiltakene ikke pålegges forslagstiller.

Forholdene er videre ivaretatt i pågående planarbeid for plan 1863. Reguleringsendring av plan 1479.

Rekkefølgekravene tilknyttet disse forholdene opprettholdes dog i planforslaget, etter avtale med Statens vegvesen.

3.8 Endelige avklaringer Avinor

I forbindelse med oppstart regulering kom det merknad fra Avinor tilknyttet blant annet høyder på planlagt bebyggelse i sammenheng med innflygningen til Langnes flyplass.

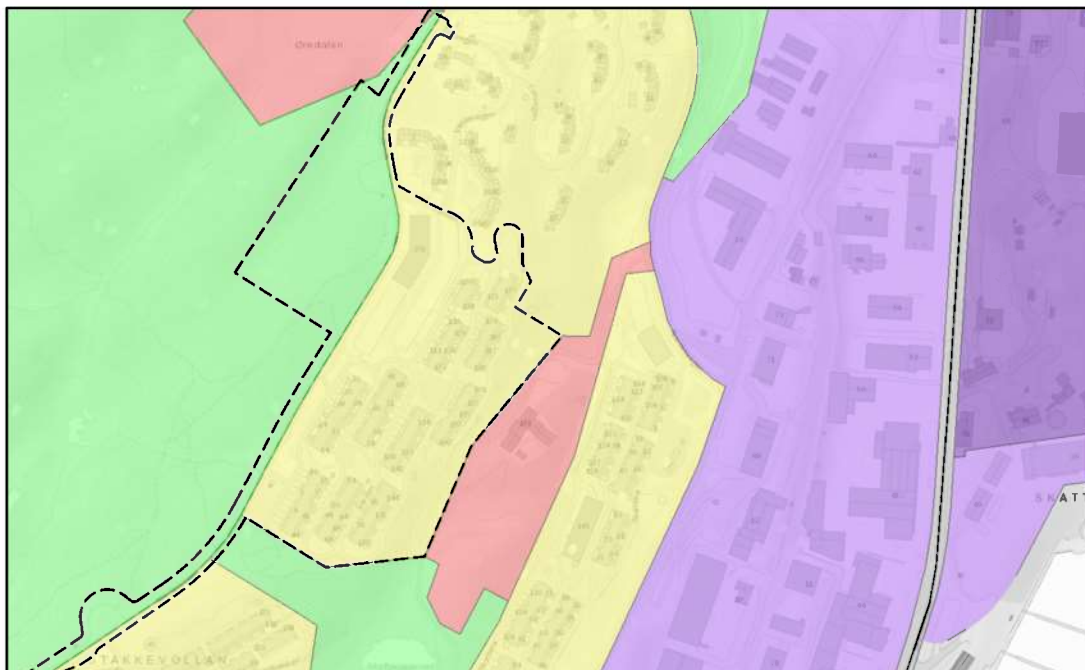
Forslagstiller har i løpet av planprosessen hatt avklarende møte med Avinor hvor det er kommet til enighet om å senke bebyggelsens høyeste punkter og sikring av forholdene tilknyttet Avinors sektormyndighet i planens bestemmelser og dokumentasjonskrav.

3.9 Presentasjonsmøte med Byutviklingskomiteen, Tromsø kommune.

I forkant av ferdigstilling av planforslaget før førstegangsbehandling har forslagstiller presentert og diskutert planforslaget med politisk hold i Tromsø kommune ved byutviklingskomiteen.

4.0 GJELDENDE PLANSTATUS

4.1 Kommuneplanens arealdel 2011-2022

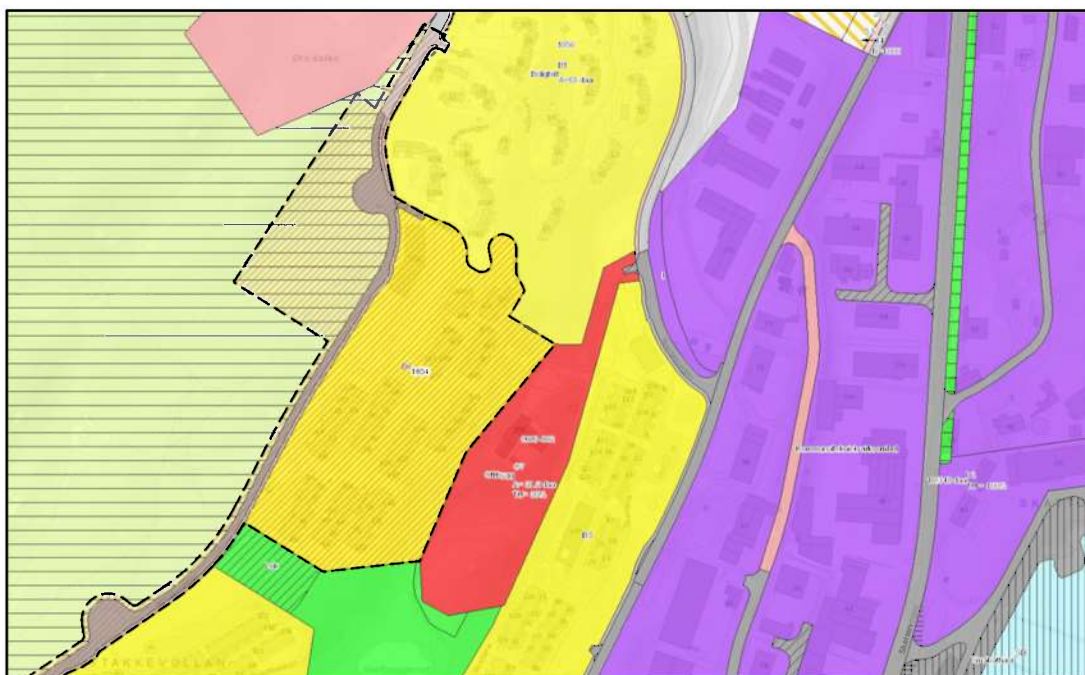


III 4.1 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel (det sentrale planområdet markert).

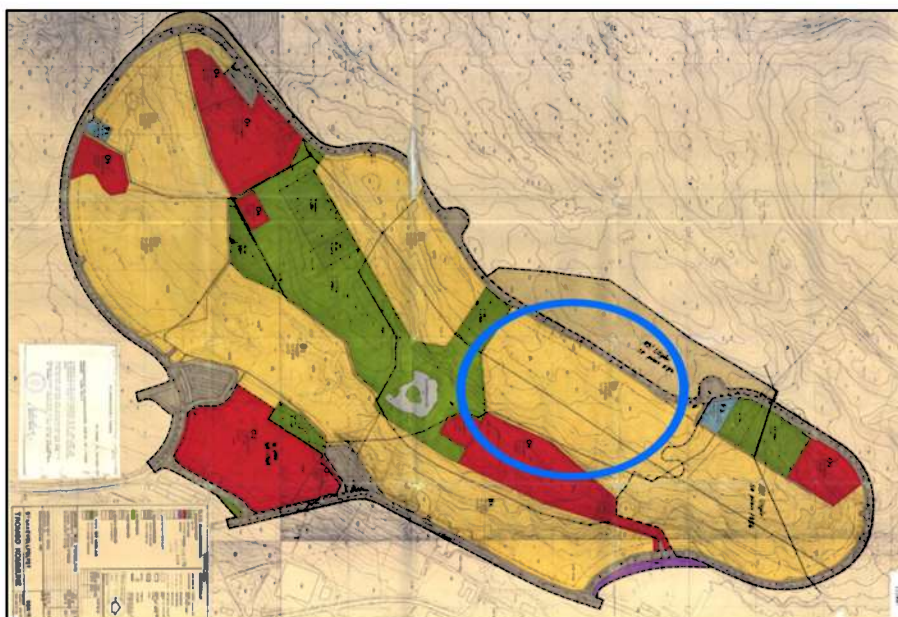
Området er i kommuneplanens arealdel i hovedsak avsatt til byggeområde for boliger, med tilgrensende arealer avsatt til henholdsvis ytterligere boligbebyggelse, friområder og offentlig tjenesteyting.

Status for planområdet er uforandret i høringsutkast og grunnlag for endelig vedtatt for kommende kommuneplan 2017-2026.

4.2 Gjeldende regulering

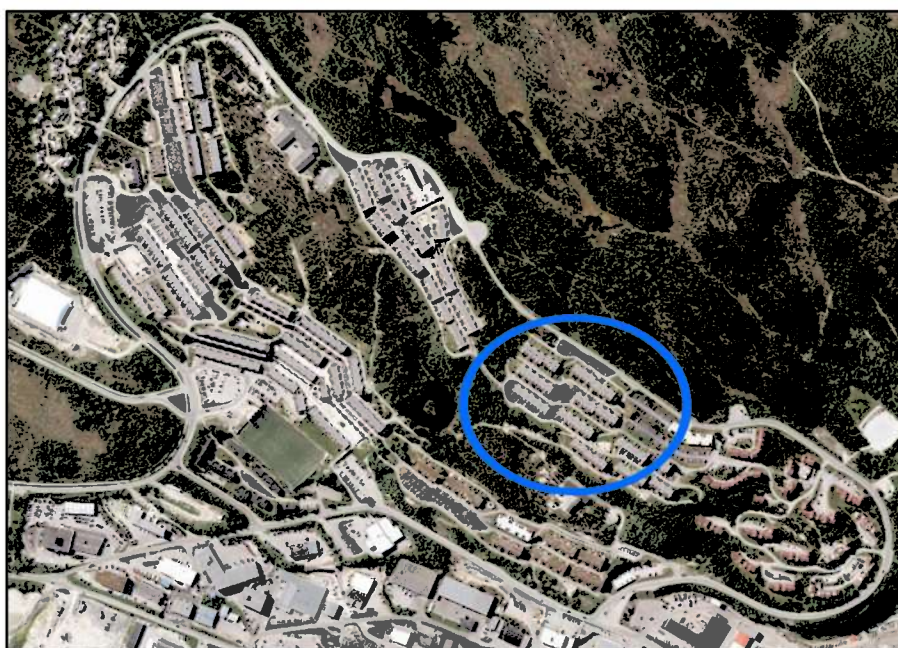


III 4.2: Eksisterende reguleringsplan 0687, vedtatt 1980 hjemler eiendommen til boligbebyggelse.



III 4.3: Eksisterende original reguleringsplan 0687, vedtatt 1980 med forslagstillers eiendom markert i blått.

Eksisterende regulering for planområdet er del av en større eldre reguleringsplan for hele Stakkevollfeltet. Plan 0687 avsetter planområdet og tilgrensende områder som avklarte soner for boligbebyggelse, offentlig formål og friområder. Knyttet sammen med lokale trafikale veger og stier. Plan 687 og dermed området som omfattes av Stakkevollfeltet representerer en typisk utvidelse av Tromsøs byggesone for å dekke behovet for nye boliger og påfølgende offentlige formål. Planen fra 1980 er mer eller mindre fullt utbygget etter forholdene som lå til grunn for planen i sin tid.



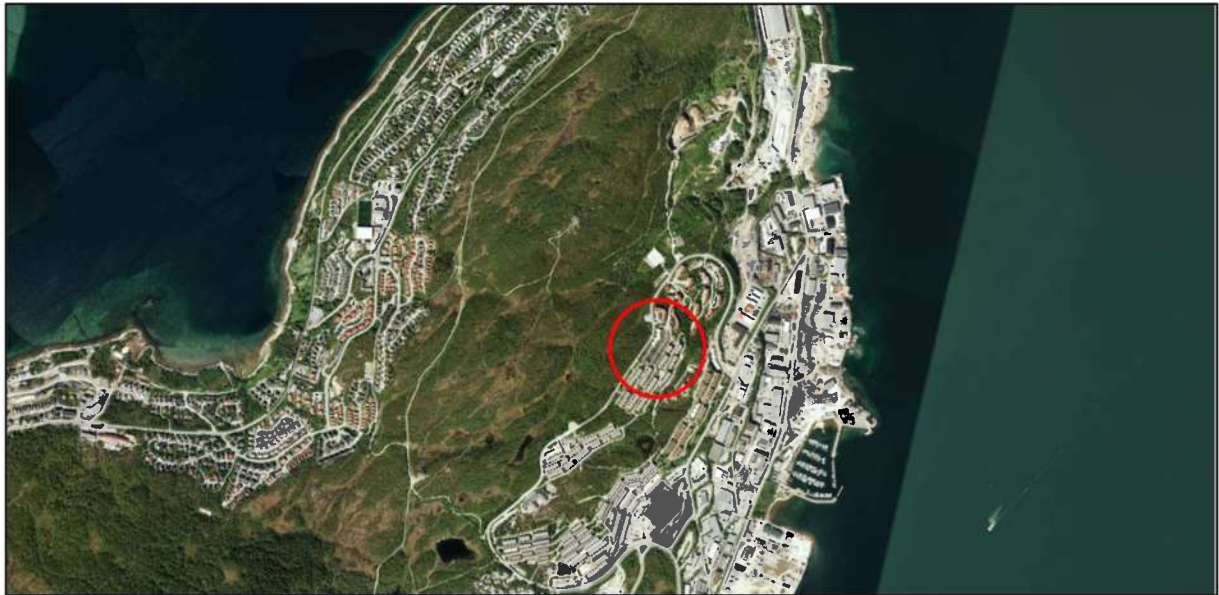
III 4.4: Korresponderende flyfoto med hele planområdet til 687 med forslagstillers eiendom markert blått.

4.4 Tilgrensende planer

Det er ikke kjent for forslagstiller eller registret i Tromsø kommunes web-innsyn pågående planarbeid i nærliggende områder for planforslaget og forslagstillers eiendom.

5.0 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

5.1 Planområdet

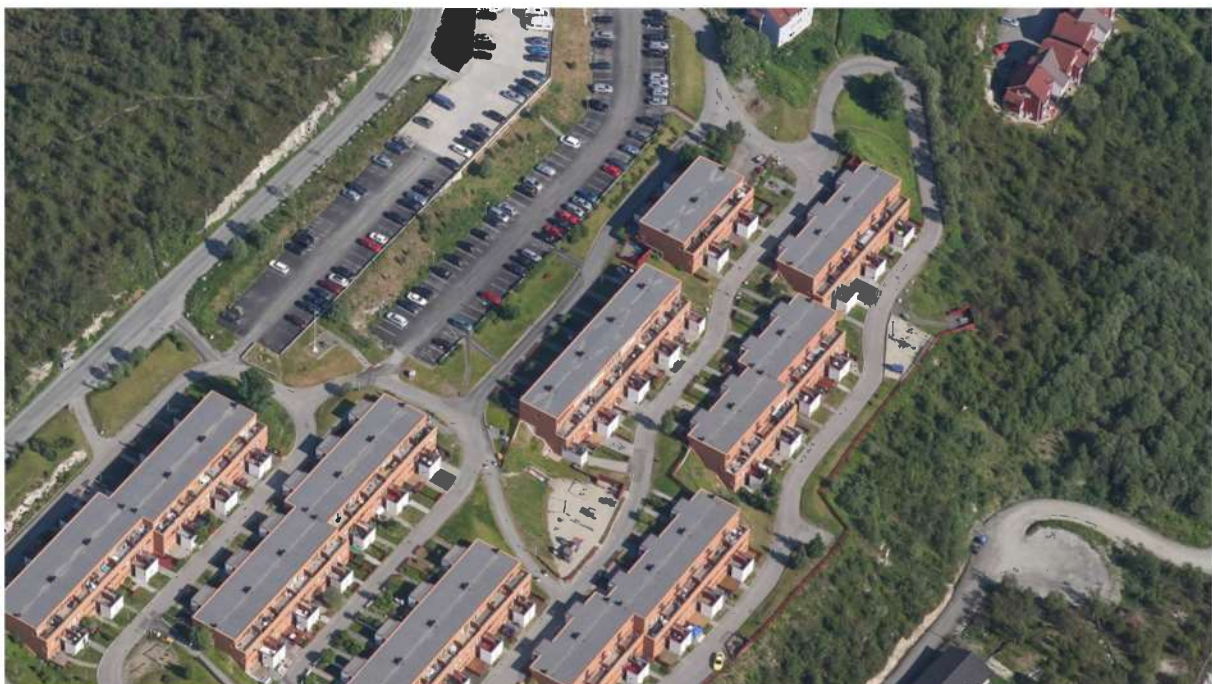


III 5.1 Sentralt planområde markert med rødt.

Planområdet ligger nord på Tromsøya, tilgrensende Tromsømarka mot vest. Området er et etablert boligområde med tilhørende grøntområder, trafikkarealer og sosial infrastruktur i form av barnehager og skoler.

5.2 Dagens arealbruk

Planområdet, forslagstillers eiendom og tilgrensende bebygde eiendommer er alle sammen deler av samme eldre plangrepet med større boligprosjekter knyttet sammen via trafikkarealer og sammenhengende grøntområder.



III 5.2 Oversiktsfoto over eksisterende bebyggelse

5.3 Eiendomsforhold



III 5.3 Planområdets sentrale deler med tilgrensende eiendomsgrenser.

Forslagsstillers eiendommer som inngår i planforslaget er gnr/bnr:

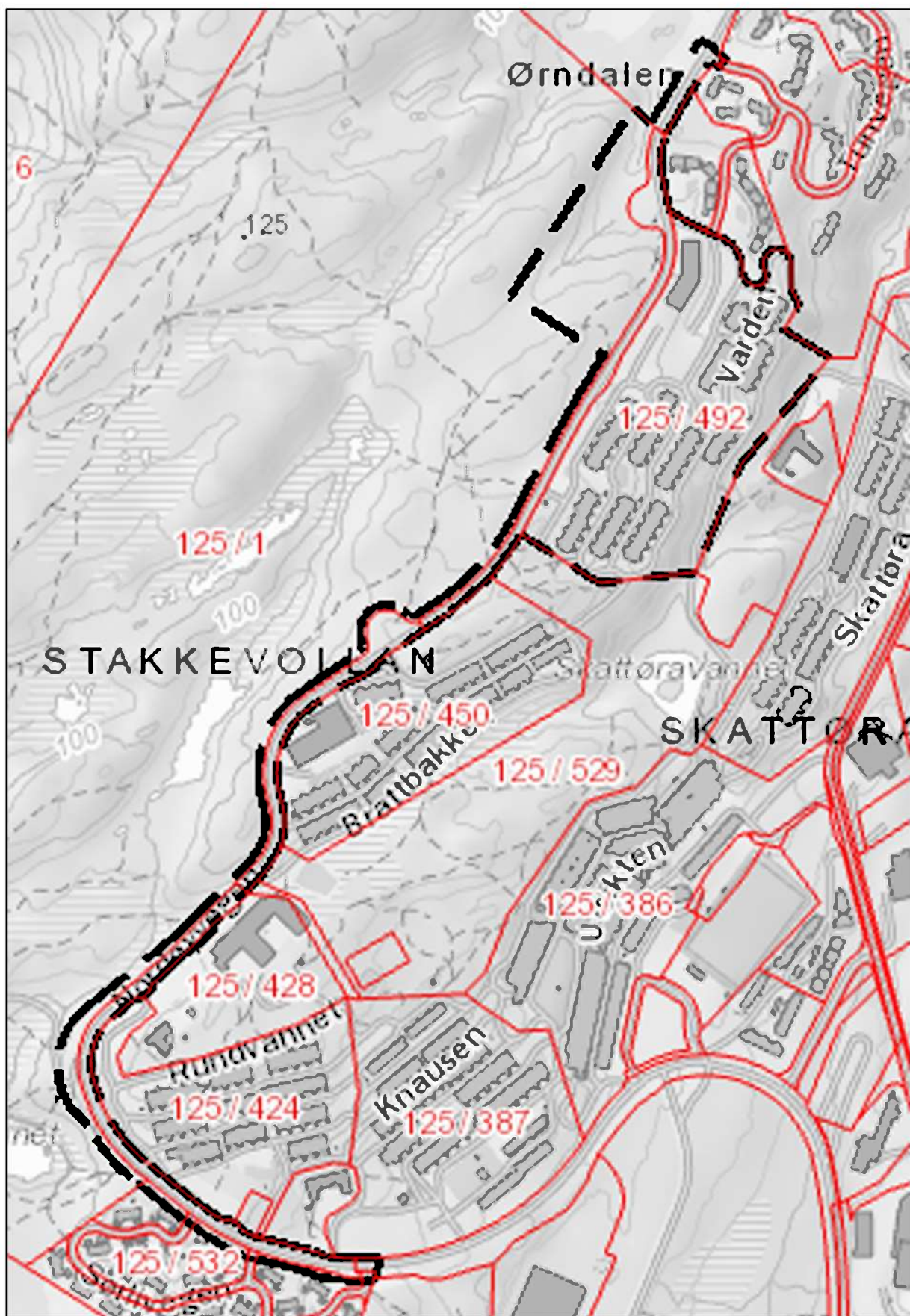
125/492

Kommunale eiendommer (vegareal) som inngår eller direkte berøres av planområdet er gnr/bnr:

125/1, 125/2, 125/508, 125/454, 125/429

Andre private eiendommer som inngår i eller direkte berøres av planområdet er gnr/bnr:

125/429, 125/553 125/558 m.fl



III 5.4 Planområdet i sin helhet med tilgrensende og berørte eiendommer.

5.4 Eksisterende bebyggelse og nærområdet.



III 5.5: Skråfoto som viser deler av eksisterende bebyggelse, parkeringsplass og uteområder.

Eksisterende bebyggelse består av terrassehus-lameller organisert i nord-sydlig retning i et skrånende terreng. Eiendommens nord-østre hjørnet er ikke bebygget og utgjør i dag hovedanlegget for borettslagets overflateparkering for besøkende og beboerne.

Store deler av bebyggelsen innenfor og tilgrensende planområdet og forslagstillers eiendom er bygget etter Stakkevollan-planen fra 1980. Det meste av denne planen ble realisert og ferdigstilt over en kort periode. Felt B1 i Stakkevollan-planen ble ikke utbygget og var i 1987 gjenstand for en omregulering og påfølgende oppføring av mindre trehusbebyggelse i tundannelser for å dekke behovet for familieleiligheter i offentlig regi og da i hovedsak tilknyttet Studentsamskipnaden og Universitetet i Tromsø. Felt B1, Ørndalen studentboliger, er tilgrensende planområdet i nord.

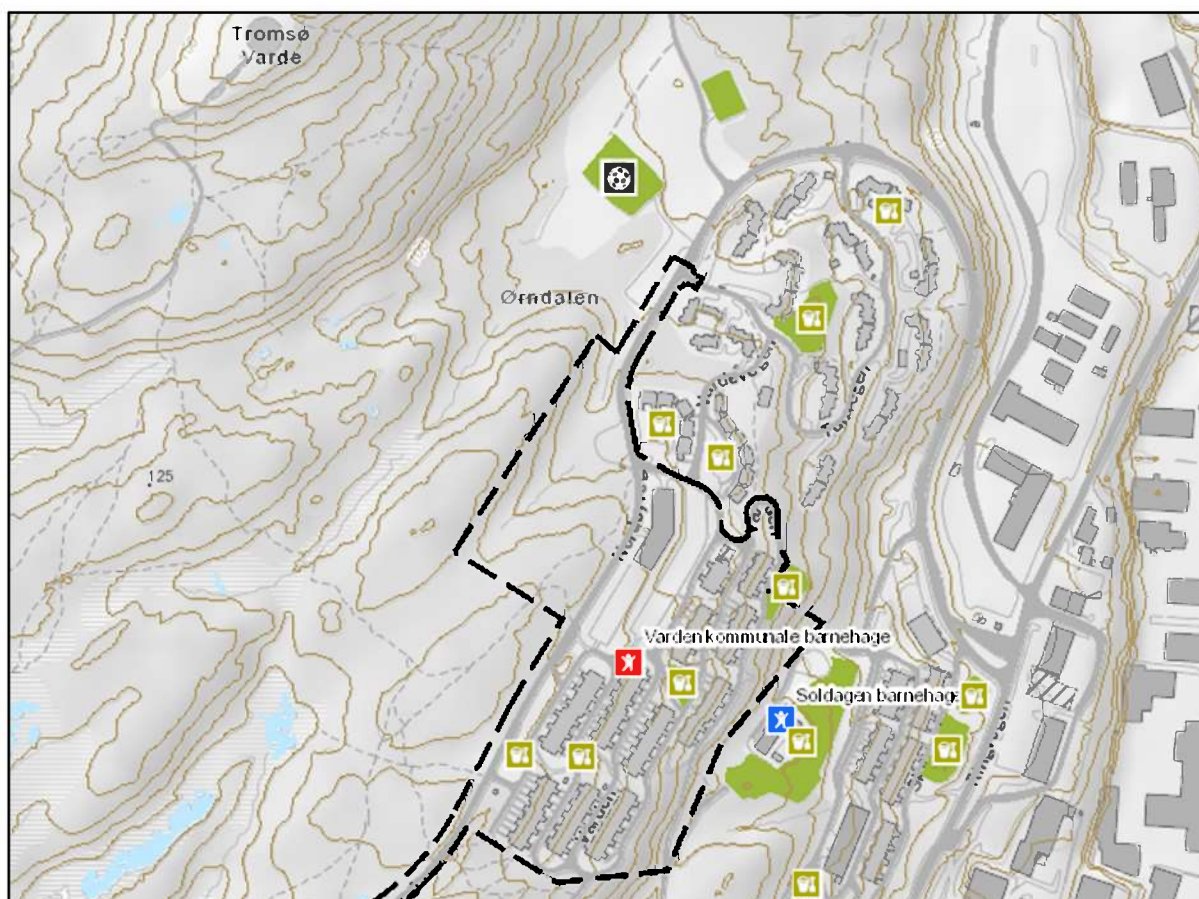
5.5 Lekeplasser, friområder og barnehager

Borettslaget Varden og forslagstillers eiendom har opparbeidete utearealer og lekeplasser. Lekeplassene og generelle utearealer er preget av tidens tann og trenger oppgradering utover normalt vedlikehold. Enkelte utearealer er dog i bedre stand og enn andre. Tilgrensende planområdet er det tilgang på store og gode rekreasjons- og lekearealer. Mot vest grenser planområdet til Tromsømarka med sine generelle og opparbeidete muligheter for rekreasjon og friluftsliv. Rett nord for planområdet er det opparbeidet ballbane og skatepark.

I tilgrensende områder, regulert til grøntstruktur, er det stor tilgang på opparbeidete lekeplasser og frilufts-/utearealer.

5.6 Skoler og barnehager

Det er en barneskole og flere barnehager i umiddelbar nærhet til planområdet. Stakkevollan barneskole har i dag god kapasitet. Varden kommunale barnehage er lokalisert innenfor planområdet og på forslagstillers eiendom. Varden borettslag har også eierandeler og dermed forrang på plasser i tilgrensende privat barnehage, Soldagen.



III 5.6: Oversikt over planområdet sentrale område med barnehager og lekeplasser. Stakkevollan barneskole er lokalisert litt lenger syd.

5.7 Grunnforhold

Det er ikke gjennomført full geoteknisk grunnundersøkelser av eiendommen. Det er dog utført en geoteknisk faglig vurdering av grunnforholdene og dennes byggetekniske beskaffenhet. Notatet ligger vedlagt planmateriale og konkluderer med følgende:

"Området er på kote 90-100, øverst i byggefeltet på Stakkevollan som vist på kartutsnittet nedenfor. Øvre marien grense i området er på ca kote 60. Dette innebærer at det ikke kan forefinnes kvikkleire her. Det er berg i dagen over mesteparten av området og det kan utelukkes at det forefinnes sprøbruddmateriale i området, følgelig er det ikke risiko for skred i området. Krav i TEK10 er tilfredsstilt."

5.8 Støy fra biltrafikk og flystøy

Planområdet og særlig de sentrale delene av planområdet, forslagstillers eiendom, ligger utenfor støysone rød og gul. Forslagstillers eiendom har verdier under grenseverdien i MD 1442 på 55db.



III 5.7: Illustrasjonen viser deler av planområdet markert med tilgrensende støykart.

5.9 Kulturminner og kulturmiljø

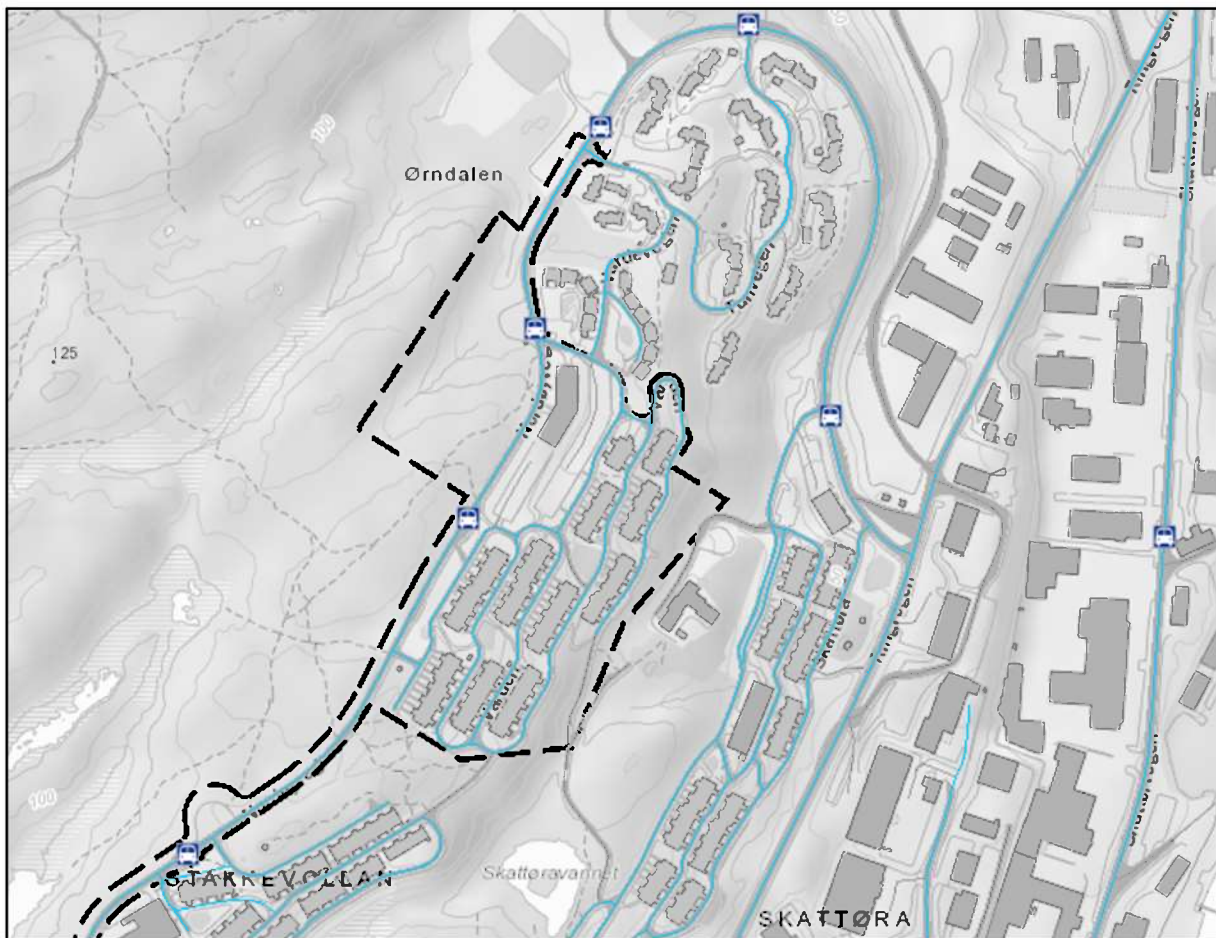
Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner i området.

5.10 Trafikk

Adkomst til forslagstillers eiendom er via Nordøyvegen. Nordøyvegen er stengt for gjennomgangstrafikk, i dagens situasjon ledes trafikken nord for det sentrale planområdet og ned til Ringveien. Nordøyvegen er også trase for kollektivtrafikk i form av bussruter. Nordøyvegen har to kjørefelt og ensidig fortau i de nedre delene av veien. Veien er videre dimensjonert og definert som samleveg. Fra Nordøyvegen fører interne gang- og mindre kjøreveger ned til boligbebyggelsen og dagens overflateparkering.

Det er utført trafikktegninger for dagens situasjon i forbindelse med planarbeidet. Disse er behandlet i planens vedlagte trafikkutredning. Det er videre også blitt utført en reisevaneundersøkelse for beboerne i dagens borettslag. Undersøkelsen er også behandlet i planens vedlagte trafikkutredning.

Statens vegvesen har i sin forhåndsmerknad påpekt trafikale og miljømessige utfordringer tilknyttet det overordnede trafikknett som berører planområdet.



III 5.8: Illustrasjonen viser deler av planområdet markert med veinett og kollektivholdeplasser inntegnet.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vann, Avløp og overvannshåndtering

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet rammeplan for VAO, etter kommunens veileder. Rammeplanen er utarbeidet av Norconsult og ligger vedlagt planmaterialet i sin helhet.

Eksisterende situasjon og oppsummerende tiltak for ny utvikling er beskrevet i planbeskrivelsens kap 6.

Trafostasjon - Troms Kraft

Troms Kraft har fått konsesjon til å oppføre ny nettstasjon innenfor planområdet. Dette arbeidet er utført i perioden 2016-2017.

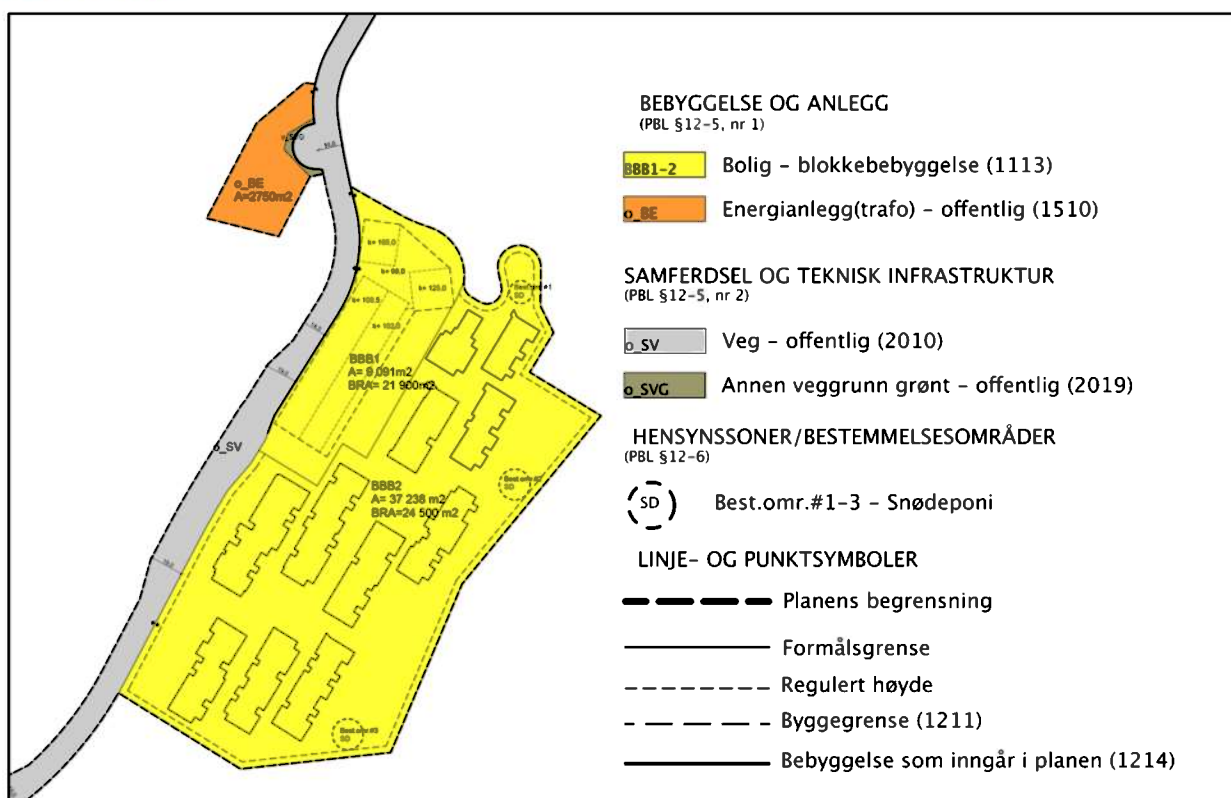
6.0 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Formål

Følgende formål reguleres:

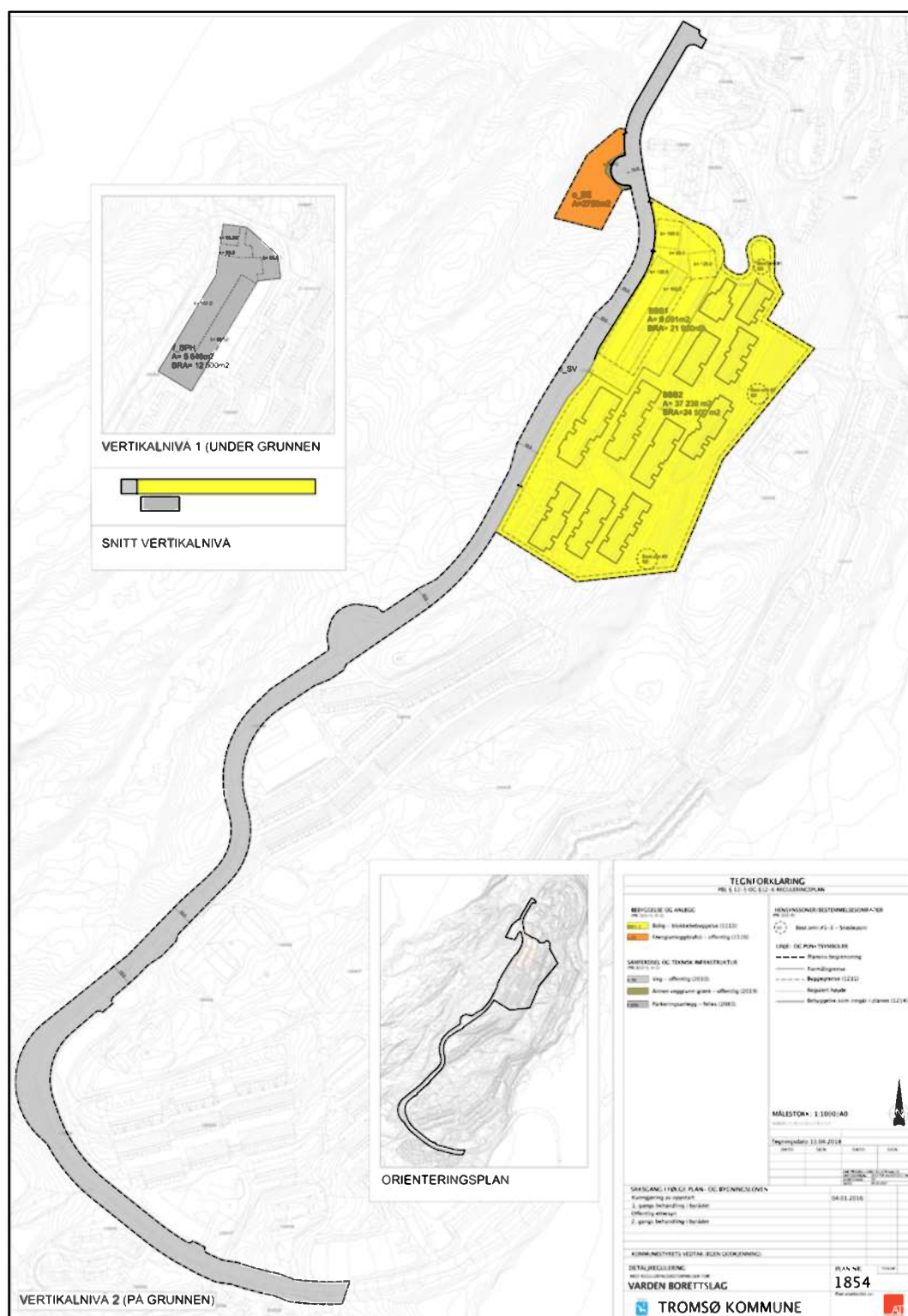
- **Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)**
 - 1113 Boligbebyggelse (BBB1-2)
 - 1510 Energianlegg (BE)
- **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)**
 - 2010 Veg – offentlig (o_SKV)
 - 2019 Annen veggrunn grønnstruktur – offentlig (o_SVG)
 - 2083 Parkeringsanlegg – felles (f_SPH)

6.2 Arealbruk



Ill 6.1 Arealbruk i planforslaget, illustrasjonen viser et utsnitt av plankartet med byggeområdene.

Reguleringsformål - arealbruk	Areal
Boligbebyggelse	46 688 m ²
Energianlegg	2 750m ²
Felles trafikkarealer - parkeringsanlegg	806m ²
Offentlige trafikkarealer (veg, annen veggrunn)	29 766m ²
Sum - Planens størrelse	80 011m²



Ill 6.2 Arealbruk i planforslaget, illustrasjonen viser hele plankartet.

6.3 Bebyggelse og funksjon

Det planlegges inntil 190 nye boenheter innenfor planområdet. Det planlegges også underjordisk parkeringsanlegg som skal inneholde parkeringsplasser for ny bebyggelse samt

erstatte deler av dagens overflateparkering innenfor borettslagets eiendom. I tillegg til boligformål planlegges det mindre arealer for service- og handelsfunksjoner innenfor planområdet.

Bebyggelse

Ny bebyggelse består av to punkthus og to oppdelte lavblokker/lameller tilsvarende eksisterende bebyggelse i borettslaget. All ny bebyggelse er planlagt innenfor nytt utskilt byggeområde BBB1. Lamellene er plassert i samme retning som eksisterende bebyggelse med direkte adkomst fra midten og endene ned til underliggende felles parkeringskjeller for hele byggeområdet. Lengt nord i byggeområdet planlegges det to punkthus på henholdsvis 22 og 10 etasjer.



III 6.3 Planforslaget sett fra sør-vest. Fullt utbygget og rehabilitert.

Funksjoner

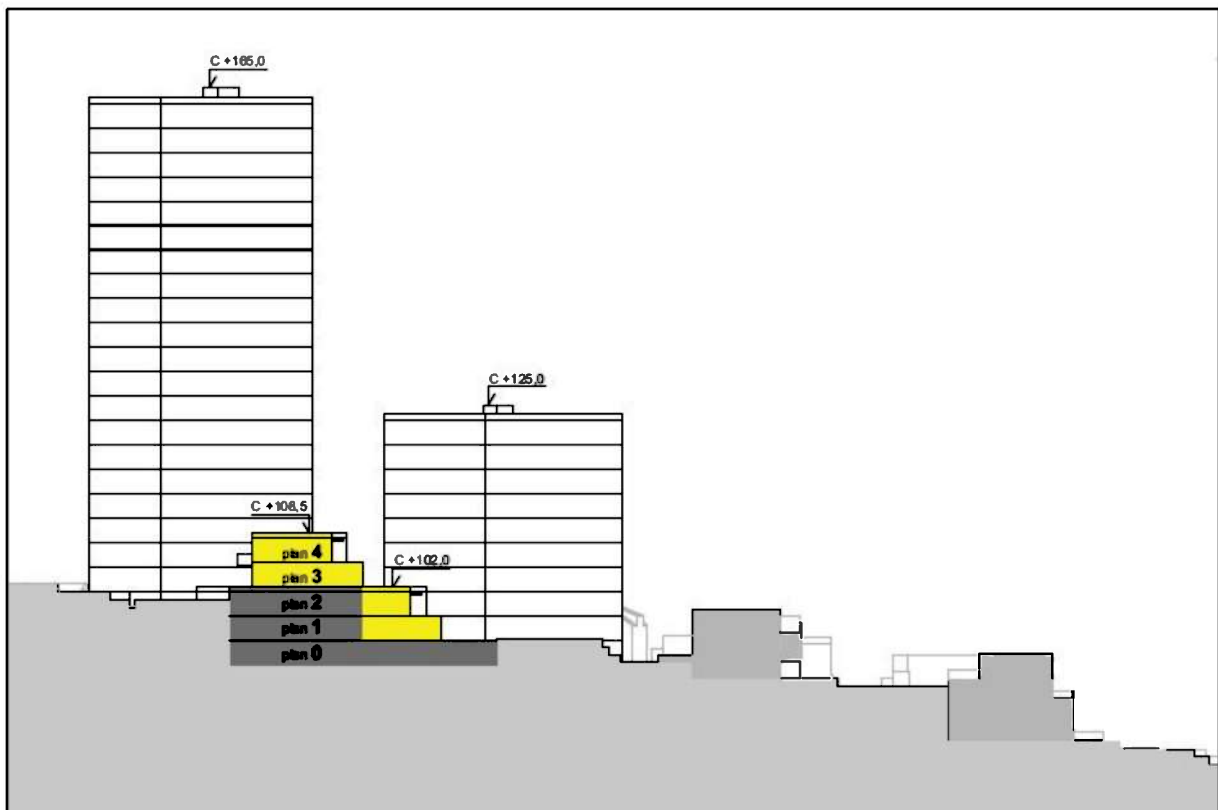
I tillegg til primærfunksjonen, boligbebyggelse, er det planlagt supplerende tjenester og funksjoner. Det er lagt til rette for kiosk eller nærbutikk på gateplan i deler av høyhuset nærmest Nordøyvegen. Ved behov kan deler av parkeringskjelleren under det laveste høyhuset med fasade over grunnen omgjøres til lager og eller kontor for hjemmesykepleie eller lignende tjenester. Felles trimrom, frisørtjenester, kontor for borettslaget samt felles selskaps- og forsamlingslokale er eksempler på andre planlagte funksjoner innenfor ny bebyggelse.

6.4 Rehabilitering av eksisterende bebyggelse

Det er igangsatt planlegging av en omfattende og nødvendig rehabilitering av eksisterende bebyggelse innenfor borettslaget. Hovedinnholdet i rehabiliteringen vil være miljøfremmende tiltak som etterisolering, nye fasader og innglassede balkonger og private uteplasser.

6.5 Utnyttelse og byggehøyder

BYGGEOMRÅDE	AREAL	BRA	BOENHETER	BYGGEHØYDER
BBB1	9 091 m ²	21 900 m ²	Inntil 190	K+ 101 - 165moh
BBB2	37 238 m ²	24 500 m ²	Inntil 200	12m gesims.



Ill 6.4 Tverrsnitt gjennom p-kjeller og ny terrassert bebyggelse samt oppriss nye punkthus.

6.5 Uteoppholdsareal og lekeplasser

Grøntstruktur

Det er planlagt en generell oppgradering av eksisterende samt anleggelse av nye felles utearealer inne på borettslagets eiendom. Eksisterende koblinger til tilgrensende generøse friarealer, grøntstrukturer og ikke minst Marka planlegges opprettholdt eller forsterket.



III 6.5 Planforslaget sett fra midt i området, fra sør, med ny bebyggelse i enden.

Lekeplasser

Strøkslekeplass for bebyggelsen innenfor planområdet og tilgrensende boligområder anses å være dekket i en kombinasjon mellom ballplass nord for planområdet, lekearealer i nærmeste skole samt i tilgrensende friområder.

Kvartalslekeplasser og nærlekeplasser samt krav til felles utearealer er planlagt dekket innenfor egen eiendom.

LEKEAREAL OG FELLESUTEAREALER			
Byggeområde	Antall boenheter	Lekeareal (tilgjengelig)	Uteareal (tilgjengelig)
BBB2 - eksisterende bebyggelse	200	2759m ²	11 778m ²
BBB1 - ny bebyggelse	190	2708m ²	2184m ²
	KPA krav til felles uteopphold (10m ² /boenhet	Uteareal (tilgjengelig)	Dekning i %
BBB2 - eksisterende bebyggelse	2000m ²	11778m ²	589%
BBB1 - ny bebyggelse	1900m ²	2184m ²	115%
	Krav til nærlekeplass	Nærlek (tilgjengelig)	Dekning i %
BBB2 - eksisterende bebyggelse	1200m ²	1200m ²	100%
BBB1 - ny bebyggelse	1200m ²	1200m ²	100%
	Krav til kvartalslek	Kvartalslek (tilgjengelig)	Dekning i %
BBB2 - eksisterende bebyggelse	1500m ²	1559m ²	104%
BBB1 - ny bebyggelse	1500m ²	1508m ²	101%
	Lekeareal tilgjengelig	Lek i skygge 21.4. kl. 15	andel lek i sol 21.4. kl. 15
BBB2 - eksisterende bebyggelse	2759m ²	715m ²	74%
BBB1 - ny bebyggelse	2708m ²	580m ²	79%

Snødeponi

Det er avsatt tre større områder til snødeponier. Plasseringene er avklart og bestemt i dialog med personell som utøver disse tjenestene den dag i dag og i de tidligere årene.



III 6.6 Oversikt over utearealer samlet.

6.5 Universell tilgjengelighet.

Planens byggeområde og borettslagets eiendom ligger i skrånende terreng med stort sett kjørbare internveier gjennom hele planområdet mellom den terrasserte bebyggelsen. Adkomst til alle boenheter med befordringsmiddel er ivarettatt.

Ny bebyggelse planlegges med livsløpsstandard og bebyggelsens beskaffenhet tilsier at universelt tilgjengelige leiligheter og fellesareal for beboere i alle aldersgrupper vil være enkelt å tilpasse. Se også kap 7.

6.6 Trafikale løsninger.

Det er i forbindelse med planarbeidet blitt utarbeidet en omfattende trafikkutredning som favner de sentrale temaer samt reisevaneundersøkelse for dagens beboere, som igjen er lagt til grunn for endelige løsninger forankret hos Statens vegvesen og i samarbeid med Tromsø kommune park og veg. Den overordnede tematikker er beskrevet i planbeskrivelsens kap 7 samt i vedlagte trafikkutredning.

Parkeringsløsninger

Dagens overflateparkering innenfor byggeområde BBB1 planlegges lagt under bakken med ny bebyggelse over. Dette underjordiske parkeringsanlegget forventes å løse eksisterende og ny bebyggelses parkeringsbehov. Dagens gjesteparkering i form av overflateparkering langs Nordøyvegen i byggeområdets sør-vestre hjørne påregnes oppretthold og oppgardert.

Adkomster fra Nordøyvegen

Dagens 5 adkomster fra Nordøyvegen opprettholdes men det planlegges en overgang til kun tre adkomster på sikt. Dette gjelder særlig ved fremtidig utvidelse og oppgradering av Nordøyvegen som planforslaget tar høyde for etter ønske fra Tromsø kommune og med innspill fra Tromsø kommune park og veg samt Troms Fylkeskommune.

Bil- og sykkeldeleordning

Det er planlagt en opprettholdelse av dagens p-dekning for eksisterende bebyggelse på ca 100%, altså 1 p-plass per boenhet eksklusive gjesteparkering. Ny bebyggelse påregnes en p-dekning på ca. 90%, altså 0,9-plasser per boenhet.

Det er videre planlagt en bil- og sykkeldeleordning i regi av borettslaget, samt tilstrekkelige antall ladepunkter for el-bil og el-sykler.

Parkering - bil	Plasser
P-plasser i f_SPH	344 plasser
Gjesteparkering (overflateparkering)	30 plasser
Totalt antall p-plasser bil	373 plasser.
P-dekning BBB1	0,9 pr boenhet
P-dekning BBB2	1,08 pr boenhet
P-dekning samlet	1,02 pr boenhet
Parkering sykkel	Plasser
P-plasser i f_SPH (BBB1)	400 plasser
P-plasser ved inngang (BBB1) -besøksparkering	45 plasser
P-plasser ved inngang (BBB2)	800 plasser
Totalt antall p-plasser sykkel	1245 plasser.
P-dekning BBB1	2,3 pr boenhet
P-dekning BBB2	4,0 pr boenhet
P-dekning samlet	3,2 pr boenhet

Kollektivholdeplasser

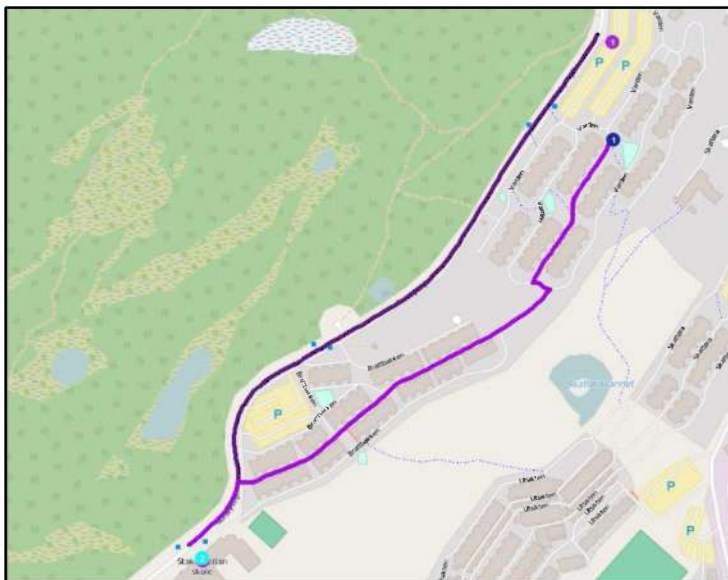
Det er i dag direkte og god adgang til eksisterende bussholdeplasser fra flere steder innenfor borettslaget. Disse vil bli opprettholdt i påvente av nye og oppgraderte holdeplasser etter Tromsø kommunes holdeplasstandard og generell oppgradering av Nordøyvegen.



Ill 6.7 Utomhusplan.

Trygg skolevei

Skoleveien fra planområdet byggeområder og til Stakkevollan skole opprettholdes som primær trygg skolevei-trasé. På sikt, ved utbedring av Nordøyvegen er det naturlig å tenke seg at fortau/gang-sykkelveg langs denne vil kunne fungere som alternativ rute, i det minste for de eldste barna.



Ill 6.8 Illustrasjon som viser trygge skoleveier i dag og i fremtiden.

Utrykningskjøretøy og brannteknisk

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet brannteknisk notat. Notatet ligger vedlagt planmaterialet i sin helhet og er videre forankret i planens bestemmelser. Notatet er utarbeidet av Cowi AS og konkluderer med følgende:

COWI konkluderer med av prosjektet er gjennomførbart brannteknisk sett og det er ikke avdekket branntekniske forhold som er til hinder ifm. reguleringsarbeider. Bygningsmassens høyder krever imidlertid noe ekstra fokus mht. brannsikkerhet, men Byggeteknisk forskrift legger til rette for at brannsikkerheten skal kunne ivaretas også her

Bygningsmassens høyder krever imidlertid noe ekstra fokus mht. brannsikkerhet, men Byggeteknisk forskrift legger til rette for at brannsikkerheten skal kunne ivaretas også her



Ill 6.9 Perspektiv fra sør gjennom eksisterende bebyggelse med ny bebyggelse bak.

6.8 Støy

Byggeområdene innenfor planforslaget er ikke berørt av støyproblematikk, se kap 5. Realisering av planforslaget er heller ikke vurdert til å øke støybelastningen på eksisterende eller ny bebyggelse og omgivelser.

6.9 Teknisk Infrastruktur

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet rammeplan for VAO, etter kommunens veileder. Rammeplanen er utarbeidet av Norconsult og ligger vedlagt planmaterialet i sin helhet. Sammenhengen sier følgende om relevante temaer for Vann, avløp og overvannshåndtering.

Vannforsyning: Området forsynes i dag via en Ø160 PVC-ledning. Ledningen forsynes fra sør via trykkventil på Ø400 SJK-ledning som kommer direkte fra Stakkevollan Høydebasseng. Ø160-ledning går i et strekk på ca. 970 m til Varden borettslag. Det kan leveres maksimalt ca. 23 l/s pr i dag i området.

Etter utbygging vil krav til slokkevann for ny bebyggelse være 50 l/s. Det innebærer at eksisterende vannforsyning må oppgraderes. Det anbefales å legge en ny Ø225-ledning i samme strekk som eksisterende Ø160-ledning nordover langs Nordøyavegen. Denne ledning bør overtas av Tromsø Kommune Vann og Avløp. Da den vil være med på å bedre brannvannsdekningen i hele Varden-området bør hele eller deler av kostnadene for denne også tilfalle kommunen. I tillegg må det etableres trykkøkingsstasjon for forbruksvann og springkling ved begge boligårn. Disse blir private og kan bygges enten som en felles eller to separate stasjoner.

Avløp/spillvann: Områdets spillvann føres i dag på selvføll ned til PA78 Skattøra, som står nede ved Skattøravegen. Denne pumpestasjonen har per i dag ingen restkapasitet. Dette skyldes mest sannsynlig innlekking av overvann eller sjøvann.

Før utbygging må disse problemene løses. Det er ingen realistiske alternativer for avløpshåndtering foruten å føre dette inn på det kommunale ledningsnett. Det er per i dag pågående arbeid i regi av Tromsø kommune Vann og avløp med kartlegging av fremmedvann. Det forventes at problemene knyttet til dette blir løst før utbygging av Varden boretslag blir realisert, og at det dermed vil være tilstrekkelig restkapasitet på eksisterende ledningsnett for ny utbygging.

Overvann: Nedbørsfeltet som blir påvirket av foreslått utbygging er kartlagt. Dimensjonerende avrenning for dagens situasjon er beregnet til ca. 160 l/s ved en 20-årsflom og 10 minutters nedbørsvarighet.

Med foreslått utbygging vil framtidig situasjon innebære at det over dagens åpne biloppstillingsplasser etableres ny bebyggelse og noe grøntareal. Arealmessig medfører tiltaket en reduksjon i andelen tette flater. I sum innebærer dette bare en marginal økning i framtidige overvannsmengder når klimajusteringer hensyntas. Framtidig dimensjonerende avrenning (20-års gjentaksintervall, 10 min nedbør) er beregnet til 190 l/s. Dette innebærer at det må etableres et fordrøyningsanlegg på 23 m³, fortrinnsvis i form av nedgrav tank eller kummer. Infiltrasjon er vurdert som uaktuelt.

Det er i tillegg i planforslaget foreslått mulig etablering av nye biloppstillingsplasser noe sør for planlagt ny bebyggelse. Det foreslås at overvann fra disse håndteres separat. Biloppstillingsplassene bør etableres slik at overvann fordrøyes åpent på parkeringsarealene.

Flomveger: 100-årsflom med 10-minuttersregn er beregnet til 280 l/s. Foreslått utbygging forventes ikke å påvirke framtidig flomsituasjon. Antatte flomveger ut av området er teoretisk kartlagt og disse forventes å fungere tilfredsstillende.

6.10 Rekkefølge og vilkår

VI

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 gis følgende fellesbestemmelser:

a) Dokumentasjonskrav:

- i. Ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres at rimelige skjønnhetshensyn er tatt. Dokumentasjonen skal vise forholdet til både det bebygde og ubebygde landskap og naboskap, og begrunne de valgte løsninger.
- ii. Ved søknad om igangsettingstillatelse skal det foreligge dokumentasjon på godkjente planer for vann- og avløpsløsninger, herunder omlegging av rørbaner, brannvann og overvannshåndtering. De tekniske planene skal utarbeides på bakgrunn av planens vedlagte rammeplan for VAO. Godkjennelsesmyndighet er Tromsø kommune, Vann og avløp.
- iii. Det skal ved søknad om rammetillatelse, med utgangspunkt i planens vedlagte uteromsplan datert 21.06.2017, vedlegges uteromsplan for planområdet i målestokk 1:200 som viser bebyggelse og

anlegg i sammenheng med, adkomstsituasjoner, uteoppholdsarealer, nær- og kvartalslek, terrengbehandling, avfallshåndtering, sykkel- og gjesteparkering.

- iv. Det skal ved søknad om rammetillatelse, med utgangspunkt i planens vedlagte lokalklimatiske analyse, vedlegges dokumentasjon på avbøtende og forbedrende tiltak for lokalklimatiske vindforhold på bakkeplan.
- v. Det skal ved søknad om rammetillatelse, på bakgrunn av planens vedlagte branntekniske notat, vedlegges full brannprosjektering for ny bebyggelse innenfor BBB1.
- vi. Dersom det benyttes tårnkraner med bomhøyde over kote 165, i forbindelse med tiltak innefor planområdet, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranene. Det må foreligge en positiv radioteknisk vurdering av byggeprosessen med bruk av kraner før det kan gis rammetillatelse. All bruk av mobilkraner aksepteres uten radioteknisk vurdering.
- vii. Det skal ved søknad om igangsettingstillatelse vedlegges plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold, støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggelesesfasen kan igangsettes. Luftkvalitets- og støygrenser skal følge Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanlegging, T-1520 og T-1442
- viii. Det skal ved søknad om igangsettingstillatelse vedlegges en riggplan som viser maskiner og annet utstyr, områder for lagerbrakker, plassering av brakkerigg, samt oversikt over ferdeslveier, transportveier og områder for lasting og lossing.

VII

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 gis følgende bestemmelser om vilkår og rekkefølge:

- a) Det gis ikke brukstillatelse for bygninger innenfor BBB1 før tilhørende lekearealer, beskrevet i planbeskrivelse og utomhusplan, er opparbeidet.
- b) Før det gis brukstillatelse for bygninger innenfor byggeområdene skal tilhørende flomveger og overvannsløsninger vist i planens rammeplan for VAO være opparbeidet.
- c) Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for boligbygging før fylkesveg 59 mellom UNN-rundkjøringen og vegkrysset til Nordøyavegen er opparbeidet til 4-felst veg på deler av strekningen (mellom UNN-rundkjøringen og vegkrysset til Gimle). Videre må der være opparbeidet ny avlastingsveg mellom Gimle og Nordøyavegen og opparbeidet tilfredsstillende gang- og sykkeltilrettelegging langs eksisterende fylkesveg.
- d) Det gis ikke igangsettingstillatelse til boligbygging før Nordøyvegen fra nordre adkomst til Varden brl. til Stakkevollan skole er oppgradert for sikker ferdsel for gående og syklende.
- e) Igangsettingstillatelser kan likevel gis dersom det gjennom utbyggingsavtale, sikkerhetsstillelse, eller på annen måte foreligger tilstrekkelig sikkerhet for at overstående rekkefølgekrav blir oppfylt. Brukstillatelse kan i alle tilfelle ikke gis før kravene er oppfylt

7.0 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer.

Planforslaget er i tråd med overordnede planer. Kommuneplanens arealdel avsetter planområdet til boligformål.

7.2 Boligstrategiske forhold

Fortetting av eksisterende boligområder.

Eksisterende boligområde innenfor planområdet representerer en mer eller mindre full realisering av gjeldende reguleringsplan fra 1980. Det er i forkant av innsendelse av planinitiativ identifisert en mulighet for å kombinere et ønske om å legge parkering under bakken med påfølgende fortetting i friggitt areal.

Planområdet som sådan, om enn fullt utbygget etter planen fra 1980 har etter dagens kriterier for tetthet og endret boligstrategi et potensial som prosjekt for fortetting i knutepunkter og langs kollektivåre. Planforslaget er et direkte svar på bestillingen som ligger inne vedtatt kommuneplan og boligstrategi i Tromsø kommune.

Rehabilitering og modernisering

Eksisterende bebyggelse er i en forfatning og av en alder som nødvendiggjør en omfattende rehabilitering og generell oppgradering. Realisering av planforslaget vil sikre en gjennomføring av fornyelsen og oppgraderingen uten store og dermed risikofylte økonomiske belastninger for borettslaget og ikke minst dets medlemmer.

En samlet rehabilitering i kombinasjon med ny bebyggelse vil sikre en helhetlig utforming med gjennomgående høye krav til estetikk.

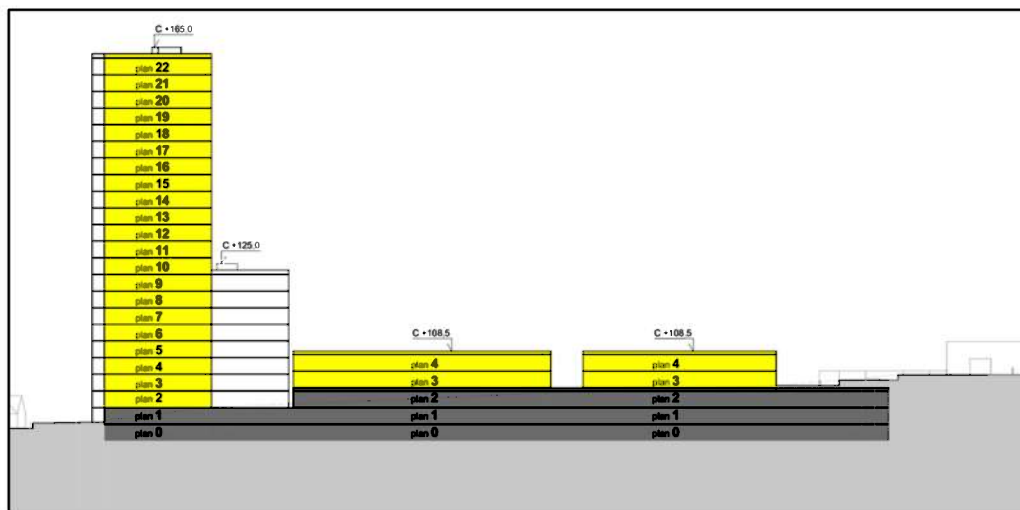
Planforslaget representerer, etter forslagstillers syn, en samfunnstilpasset modell for både fornyelse av eksisterende eldre borettslag/boligområder med utvikling av ny bebyggelse og fortetting i egnede områder.



III 7.1 Perspektiv fra nord-vest.

Livsløpsstandard og universell tilgjengelighet

Ny bebyggelse muliggjør en forlengelse livsløpet til eksisterende beboere i borettslaget som ønsker en mer tilpasset bolig på eldre dager. Det er registrert slike behov i borettslaget og leiligheter i ny planlagt bebyggelse vil bli tilpasset dette.



III 7.2 Snitt gjennom foreslått ny bebyggelse sett fra Nordøyvegen

Kommunale utleieboliger

Forslagstiller, Varden Borettslag, stiller seg åpne for muligheter til å tilby en andel av leilighetene i ny bebyggelse til kommunalt formål, særlig for beboere med vanskeligheter for å tilegne seg egen bolig. Det er avdekket et større behov for denne typen boliger i Tromsø kommune. Planforslaget vil på denne måten representere et bidrag til å løse dette.

7.3 Eksisterende bebyggelse/nærområdet

Planforslaget og ny bebyggelse representerer en god mulighet til å oppgradere og renovere eksisterende bebyggelse. Planforslaget utløser også nye krav til økt opparbeidet felles ute- og lekeareal. Planforslaget gir også en mulighet for enkle service og handelsfunksjoner i tilknytning til nye felles ute arealer og møteplasser.

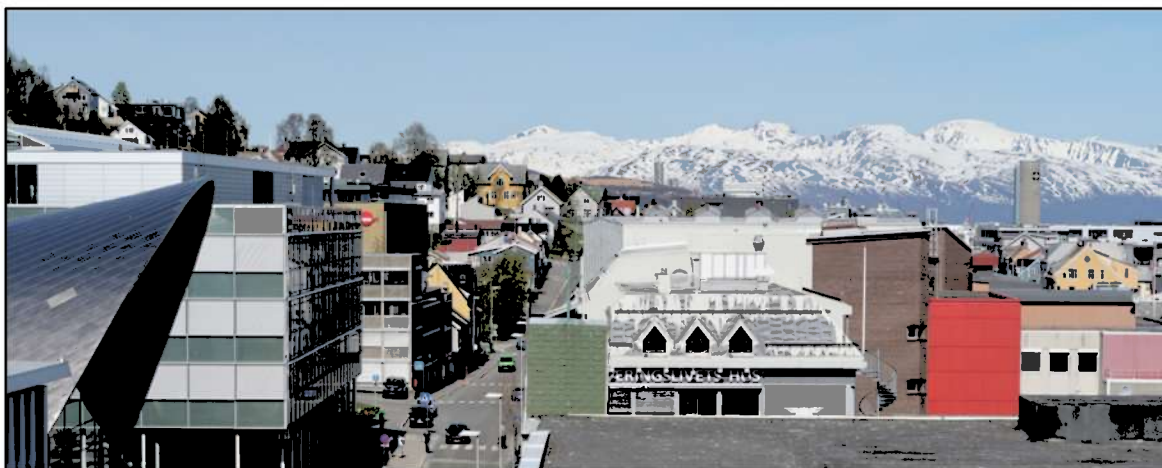


III 7.3 Perspektiv fra ny offentlig møteplass mellom bebyggelsen.

7.4 Fjernvirkninger

Det er utarbeidet studier tilknyttet fjernvirkninger i forbindelse med planarbeidet. Det er særlig merknad fra Troms fylkeskommune, kulturetaten som ligger til grunn for fjernvirkningsstudiene. Illustrasjonene ligger vedlagt planforslaget. Ny foreslått bebyggelse vil være visuelt tilstede som et nytt element på Tromsøya.

Fjernvirkningsanalysen viser at bebyggelsen på enkelte steder vil være visuelt sett et nytt element. Andre steder vil foreslått ny bebyggelse på tross av sin høyde føye seg mer sammen med andre signalbygg, fremtredende bebyggelse eller landskapsformasjoner.



Ill 7.4 Fjernvirkning sett fra Grønnegata 5 etasjer opp fra gateplan.



Ill 7.5 Fjernvirkning sett fra Stakkevollvegen (fotogrunnlag google streetview)



Ill 7.6 Fjernvirkning sett fra Stakkevollvegen (fotogrunnlag google streetview)



III. 7.7 Fjernvirkning fra Tromsøbrua (fotogrunnlag google streetview)



III 7.8 Fjernvirkning fra Tomasjordneset. (fotogrunnlag google streetview)



III 7.9 Fjernvirkning fra Kvaløybrua. (fotogrunnlag google streetview)



III 7.10 Fjernvirkning fra Fastlandet. (fotogrunnlag google streeview)

7.5 Sol-skyggediagrammer.

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet sol-skyggediagrammer for eksisterende situasjon og etter full realisering av planforslaget.

Sol-skyggediagrammene er vedlagt planmaterialet i sin helhet. Analysen viser i hvor stor grad ny bebyggelse har konsekvenser for omkringliggende bebyggelse. Høyden på ny bebyggelse gir lange skygger, men den negative effekten blir redusert ved bebyggelsens form som er slank og dermed forflytter skyggevirkningen seg i takt med solen. Slagskyggen som fra den høyeste blokken har en bredde på 22-25 meter vil treffe deler av bebyggelsen i nord fra kl. 10 om formiddagen til kl. 17 om ettermiddagen (juni). Dette betyr f.eks. også at bebyggelsen i tunet nærmest vegen vil ha sol igjen kl. 15, mens boligen nærmest vegen vil ha sol igjen kl. 12.

7.6 Borettslagets ute- og lekearealer

Egne sol-skyggediagrammer for lekeplasser og utearealer er utarbeidet og viser gode solforhold. Sol- og skyggeforholdene er i tråd med føringer gitt i kommuneplanens arealdel. Planforslaget har liten til ingen negativ påvirkning på borettslagets egne utearealer.

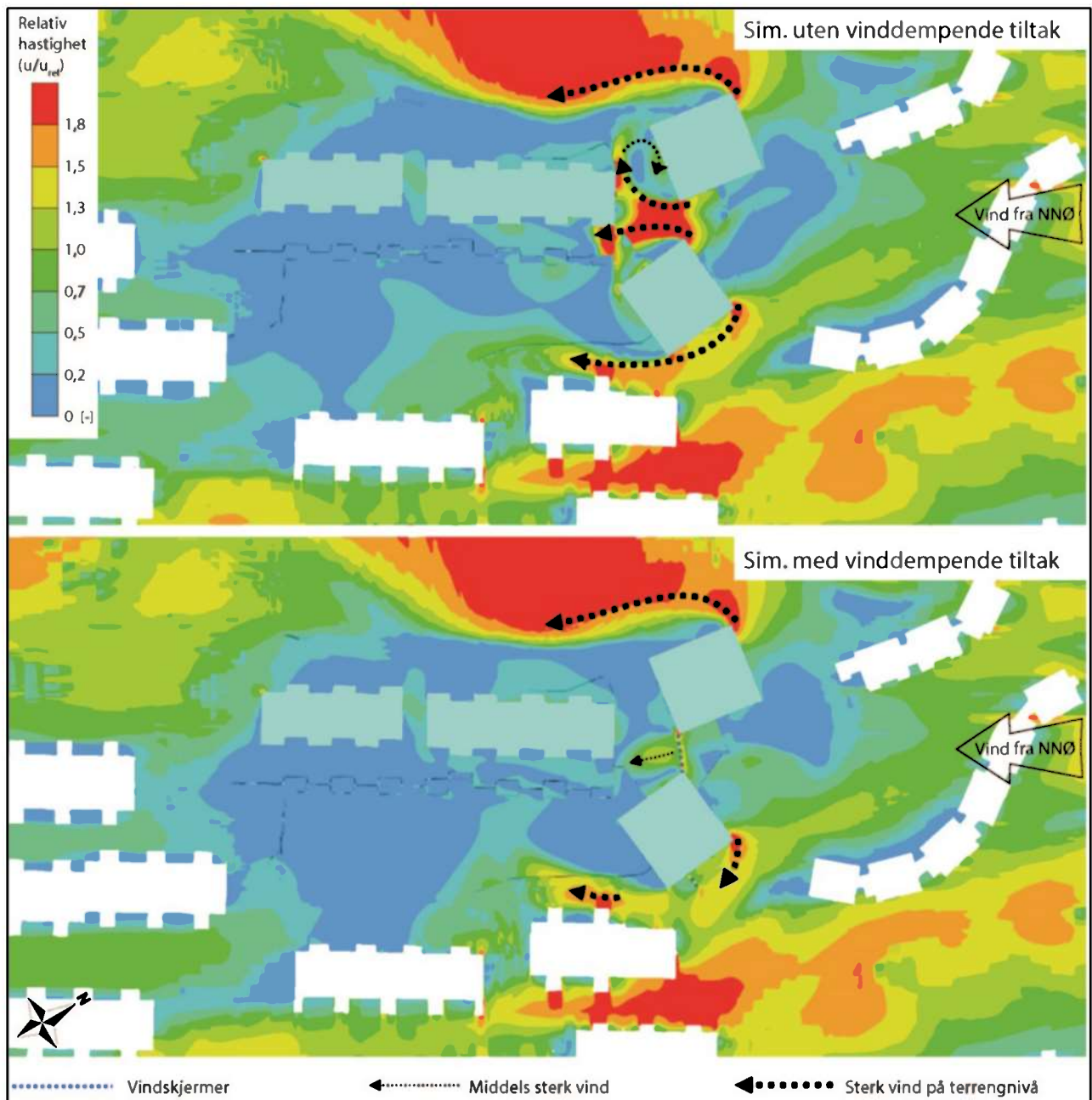


III 7.12 Sol- skyggediagram på lekeplasser.

7.7 Lokalklima og vind

Det er i forbindelse med planarbeidet blitt utført en lokalklimatisk vindanalyse. Analysen tar utgangspunkt i de fremherskende vindretninger innen planområdet og påpeker og understreker de forholdene som råder i området og effekten av ny bebyggelse.

Det vises videre i rapporten hvordan mindre avbøtende tiltak vil kunne bedre uteromskvalitetene for ny og eksisterende bebyggelse. Forholdene som analysert og konkludert i rapporten er medtatt og sikret i planforslagets reguleringsbestemmelser.



III 7.13 Eksempel på effekten av mindre avbøtende tiltak for lokalklimatisk forbedring)

7.8 Tilstøtende planarbeider.

Det er ikke registrert pågående eller planlagte planprosjekter i tilstøtende områder.

7.9 Veg og trafikkforhold

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet trafikkanalyse. Denne ligger vedlagt planmaterialet i sin helhet og konkluderer med følgende:

Tromsø kommunes målsetning er at det ikke skal være økning i biltrafikken i den bynære sonen i en framtidig situasjon. For denne trafikkanalysen er det allikevel tatt høyde for en trafikkvekst i tråd med prognosene i Nasjonal transportplan. Reell trafikkøkning kan dog være noe lavere en beregningene vist i denne rapporten, og reell trafikkavvikling noe bedre.

Dagens biltrafikk fra planområdet er estimert til ca. 600 ÅDT. Utbyggingen av 190 leiligheter vil øke trafikken med ca. 500 ÅDT. Det er vurdert tre fremtidige alternativer for trafikkavviklingen i samråd med Troms. kommune.

Første alternativet er uten boligutbygging på Varden. I de to andre alternativene er boligutbygging i Varden. I alt.2 er trafikken ledet mot nord til Ringvegen og til krysset med Skattøravegen, som i dagens situasjon. I andre alternativet åpnes bussvegen mot sør/vest for gjennomkjøringstrafikk, og trafikken ledes mot sør langs Nordøyvegen til krysset med Stakkevollvegen.

Økningen medfører ikke kapasitetsproblemer i Nordøy- og Ringvegen. I Stakkevollvegen utgjør økt trafikk ca. 5% av eksisterende trafikk. Trafikkøkningen fra planområdet har ikke avgjørende betydning for kapasitet i kryss mot Stakkevollvegen. Det er imidlertid avviklingsproblemer i kryssene, selv uten utbygging av boligområdet. En ny parallell næringsveg nedenfor dagens Stakkevollvegen vil redusere avviklingsproblemene betraktelig.

Alt. 2 hvor trafikken ledes hovedsakelig ned fra planområdet langs Nordøyvegen mot sør/vest er trafikalt den mest gunstige løsningen. Løsningen skaper et bedre skille mellom bolig- og næringstrafikken og er mere trafikksikker. Trafikkavviklingen forventes å være bedre i krysset mot Stakkevollvegen/Fv.59 ved utbygging av et nytt kryss.

Antall gående og syklende øker med ca. 500 per dag (ca. 50 i makstimen om morgenen). Gang- og sykkelveinettet er godt i området. Få gående og syklende bruker Stakkevollvegen, de fleste bruker parallellveger (Hansine Hansens veg, etc.) til og fra planområdet. Andelen kollektivreisende er forventet å øke med ca. 250 per dag (30 i makstimen om morgenen). Det anbefales å oppgradere eksisterende bussholdeplass med eget buskur på begge sider av vegen for å tilrettelegge for økningen i antall kollektivreisende.

Lav fartsgrense (30 eller 40 km/t) bidrar til bedre trafiksikkerhet, og reduserer støy- og støvkonsekvenser av økt trafikk. Lav hastighet bør derfor opprettholdes i en fremtidig situasjon.

Området er velegnet til boligutbygging i et samordnet areal- og transportperspektiv. Reisende fra området rettes stort sett mot Tromsøya og reisedestinasjonene er godt tilgjengelig med kollektiv, gang og sykkel. Nærhet til butikk, skole og fritidsaktiviteter reduserer reisebehovet.

7.9 Oppsummering (Avveining av virkninger)

Planmaterialet har gjennom utredninger og analyser avdekket positive og negative virkninger av planforslaget. Disse er oppsummert og sammenstilt under og danner et dekkende og relevant beslutningsgrunnlag for planforslaget.

Negative virkninger:

- Ny foreslått bebyggelse vil medføre slagskygger for bebyggelsen nord for planområdet.
- Ny foreslått bebyggelse er avdekket i planmaterialets fjernvirkninganalyse til å ved enkelte standpunkter endre konturen på Tromsøya, i strid med merknad fra kulturmyndigheter

Positive virkninger:

- Planforslaget representerer et konkret forslag på den politiske bestillingen, gjennom kommuneplanens strategiske føringer, om fortetting langs velfungerende kollektivakser og i nærheten av definerte knutepunkter for handel og sosial infrastruktur.

- Planforslaget benytter arealer som i eksisterende situasjon kun benyttes til overflateparkering.
- Planforslaget sikrer en oppgradering av eksisterende boliger innenfor borettslagets og forslagstillers eiendom.
- Planforslaget vil bli et signalbygg for Tromsøya.

Etter forslagstillers syn vil de positive virkningene være større enn de negative. Se også kap 10.

8.0 KONSEKVENsutREDNING

8.1 Konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger.

Det er i innledende fase av planarbeidet avklart med planmyndigheten at planforslaget ikke utløser krav til konsekvensutredning etter forskriften. Dette er begrunnet i planforslagets størrelse og samlet virkning på samfunnet.

9.0 UTTALELSER OG MERKNADER

9.1 Merknader etter kunngjøring om oppstart regulering

Planarbeidets oppstart ble varslet per brev den 14.01.2016. Planarbeidet ble kunngjort i *Tromsø* og *Nordlys*, den 14.01.2016 og 15.01.2016. Merknadsfristen ble satt til 10.02.2016. Det har innkommet 5 merknader innen fristen og 1 merknad etter fristen. Alle merknader er behandlet i planforslaget.

Nr.	Merknadsstiller	Dato
1	Tromsø kommune, vann og avløp	22.01.2016
2	Avinor	26.01.2016
3	Kvitebjørn Varme AS	27.01.2016
4	Statens vegvesen	05.02.2016
5	Troms Fylkeskommune – stabssjef på vegne av alle etater	10.02.2016
6	Fylkesmannen i Troms	15.02.2016

9.2 Merknadsbehandling

1	Tromsø Kommune, vann og avløp	22.01.2016
Merknadsstiller viser til at: VA-kontoret viser til Tromsø kommunes veileder, revidert juni 2015 med henvisning til kommende ny KPA hvor VAO-rammeplan er gjort/gjøres obligatorisk i alle plansaker. VA-kontoret anmoder forslagstiller om å ta kontakt for å klargjøre rammer og forutsetninger for påkrevet faglig tematisk delutredning. Forslagstillers kommentar Merknadene tas til etterretning og det vises til avklarende dialog med Tromsø kommune VA og oppfølgende VAO-rammeplan vedlagt planforslaget.		
2	Avinor	22.01.2016
Merknadsstiller viser til at: Avinor retter flere merknader tilknyttet bebyggelsens høyder og relevante restriksjoner/behov for utredninger knyttet til høyderestriksjonsflater. 1. Restriksjonsplan for Tromsø lufthavn Innenfor det aktuelle utbyggingsområdet er Avinors flynavigasjonsanlegg DVOR plassert på Varden. DVOR ligger på 165 m.o.h. Bebyggelse eller konstruksjoner under denne høyden anses som uproblematisk. Høyder over denne fordrer følgende: • Utarbeidelse av komplett operativ vurdering/analyse av berørte innflygingsprosedyrer til Tromsø lufthavn, herunder også fremtidige satellittbaserte prosedyrer. • Oppdatering av risikoanalysen av hindersituasjonen rundt Tromsø lufthavn, som gjennomføres av Avinor. Det må gjennom risikoanalysen godtgjøres av detaljreguleringen ikke representerer en forverring av hindersituasjonen rundt Oslo lufthavn. Den oppdaterte risikoanalysen vil være grunnlag for en eventuell dispensasjonssøknad til Luftfartstilsynet.		

2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Grunnet samme bakgrunn, høyde over 165 m.o.h fordres det en radioteknisk vurdering av bygget. Radioteknisk vurdering av bygget bestilles fra Avinor og bekostes av tiltakshaver. Det bes videre om at følgende bestemmelser medtas i planforslaget.

- a) Alle nye bygg samt påbygg/endring på eksisterende bygg, med maksimalhøyde over kote 165 meter over havet, skal sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Kommunen kan ikke gi byggetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/anleggene.
- b) Der som det skal benyttes tårnkraner med bomhøyde over kote 165 skal det sendes søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Det gis ikke rammetillatelse før en det foreligger en positive radioteknisk vurdering. All bruk av mobilkraner aksepteres uten radioteknisk vurdering.

3. Flystøysoner

Planområdet ligger utenfor flystøysonene.

4. Varsel om innsigelse

Avinor varslers innsigelse til planarbeidet dersom merknadene ikke innarbeides og løses tilfredsstillende i planforslaget. Avinor opplyser videre at dersom risikoanalysene avdekker behov for å endre hvor langt ned mot banen et fly kan gå i dårlig sikt vil Avinor av flysikkerhetshensyn gå i mot planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagstiller og plankonsulent har hatt flere avklarende møter med Avinor. Utfallet av omforente og avklarte løsninger for Avinors varsel om innsigelser er medtatt i planens materiale og har medført endringer på tiltaket som ligger til grunn for planforslaget. Bebyggelsen er senket til å ligge under kote 165 og dokumentasjonskrav for å sikre forhold innenfor Avinors sektormyndighet er sikret i planforslagets reguleringsbestemmelser.

Merknaden er tatt til følge anses som løst og imøtekommet.

3	Kvitebjørn Varme AS
---	---------------------

27.01.2016

Merknadsstiller viser til at:

Kvitebjørn Varme AS viser til at de bygger ut fjernvarmen innom konsesjonsområdet som omfattes av planområdet.

Forslagsstillers kommentar:

Merknaden tas til orientering. Planforslaget legger til rette for tilkobling til fjernvarme. Endelig løsning på temaet er ikke fastsatt ved innlevering av planforslag.

4	Statens vegvesen
---	------------------

05.02.2016

Merknadsstiller viser til at:

Statens vegvesen vil i utgangspunktet gi positive tilbakemeldinger på planene om å videreutvikle planområdet slik detaljreguleringen legger opp til. Statens vegvesen har følgende merknader:

1. Generelt om gang- atkomst løsninger mot kollektivholdeplasser.

Statens vegvesen forutsetter at forholdet til gode tilrettelagte gang- og atkomstløsninger fram mot kollektivholdeplasser blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte.

2. Generelt om universell tilrettelegging og parkering

Statens vegvesen forventer videre at forholdet til universell tilrettelegging blir ivare tatt i hele prosessen og at det legges begrensninger på antall tilgjengelige parkeringsplasser i planområdet.

3. Konkrete trafikale utfordringer

Fylkesveg 59 mellom UNN-rundkjøringen og vegkrysset til Nordøyavegen er et at fylkets mest trafikkerte strekninger. SVV påpeker de store avviklingsmessige utfordringene som eksisterer og uttrykker bekymring for den økningen en realisering av planforslaget medfører.

4. Konkrete miljømessige utfordringer som følge av punkt 3.

Som følge av overnevnte er det også store miljømessige utfordringer særlig tilknyttet eksisterende boliger langs fylkesvegen. SVV uttrykker bekymring for en eventuell økning i disse problemene ved realisering av planforslaget.

5. Rekkefølgekrav og varsel om innsigelse.

Statens vegvesen ønsker at overnevnte overordnede trafikale problemstillinger løses før realisering av planforslaget og at dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. SVV nevner videre avslutningsvis at de ved lignende saker har fremmet innsigelse og dette må tolkes dithen at det ikke er en utenkelig fremgangsmåte også ved denne planen.

Forslagsstillers kommentar:

1. Generelt om gang- atkomst løsninger mot kollektivholdeplasser.

Forslagstiller tar merknaden til følge og viser til planens materiale hvor dagens nærhet til kollektivholdeplasser i Nordøyvegen opprettholdes og forbedres som del av den generelle oppgraderingen av borettslagets utearealer.

2. Generelt om universell tilrettelegging og parkering

Forslagstiller tar merknaden til etterretning og viser til planens materiale og særlig eget avsnitt om universell tilgjengelighet. Parkingsnormen i nylig vedtatt kommuneplan er lagt til grunn for antall p-plasser. Det vises videre og så til vedlagte brukerundersøkelse blant eksisterende beboere knyttet til bilbruk i hverdagen som igjen viser at det gode kollektivtilbudet rett "uten for dørstokken" benyttes i stor grad.

3. Konkrete trafikale utfordringer, Konkrete miljømessige utfordringer som følge av punkt 3 og Rekkefølgekrav og varsel om innsigelse.

Forslagstiller anser merknadene og forholdene som løst i avklaringsmøter med Statens vegvesen underveis i planprosessen. Forholdene er fulgt opp i planens rekkefølgebestemmelser. I løpet av planprosessen har ytterligere eksterne forhold falt på plass og en realisering av ny fylkesvei er igangsatt via avsatte midler samt omreguleringsprosess i kommunen

5	Troms Fylkeskommune – stabssjefen på vegne av alle etater	10.02.2016
Merknadsstiller viser til at: Troms fylkeskommune har flere merknader knyttet til tre hovedtemaer. 1. Friluftsliv og landskap. TFK stiller seg undrende til hvorfor deler av Tromsø-marka er medtatt i planavgrensningen. TFK ber om at det ikke gjøres endringer utover allerede avklart konsesjon for Troms Kraft tilknyttet ny trafostasjon innenfor areal avsatt til friområde i overordnet plan (markaområdet) 2. Kulturminnevernet. a) Det er ikke påvist automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. TFK minner om tiltakshavers meldeplikt etter kml § 8. b) TFK ber om en vurdering i planarbeidet tilknyttet Tromsø varde, nordvest for planområdet, og dens rolle som kulturminne og hvordan den vil bli påvirket av planforslaget. c) TFK mener Tromsø varde har en rolle som et viktig landskapstrekk og fortsatt skal være det dominerende elementet på nordre del av Tromsøya. TFK ber om at ny bebyggelse underordner seg varden. 3. Samordna bolig- areal- og transportplanlegging a) TFK er positive til fortetting på Tromsøya tilknyttet kollektivnettet. Nærheten til kollektivtilbudet og nærheten til store arbeidsplasser og nærsenter gjør at området er velegnet for fortetting uten unødvendig økning i biltransport. b) TFK viser til nødvendigheten av skole- og barnehagedekning samt trygg adkomst til skole. TFK viser til planer om sykkelveg langs Nordøyvegen, lurar på hva slags tilrettelegging det er snakk om. TFK forutsetter videre at sykkeltrafikk og gangtrafikk til og gjennom Marka opprettholdes eller forbedres. Dagens sammenbinding mellom Brattbakken og Varden bes opprettholdt som forbeholdt buss. c) TFK ber om at en oppgradering av kollektivholdeplass Varden vurderes som del av planarbeidet. TFK gir videre føringer for en slik prosess tilknyttet størrelse, omfang og universell tilgjengelighet. d) TFK minner om universell utforming etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. TFK viser videre til veiledere og definisjoner tilknyttet begrepsbruk og virkeområde for allment tilgjengelige arealer. e) TFK mener at en overgang fra bil til kollektiv fordrer bilrestriksjoner. TFK hevder videre at det bør innføres parkeringsrestriksjoner ved bosteder og at dette har mere effekt enn restriksjoner tilknyttet reisemålet. TFK mener også at minimumsnormer for parkering ikke bør benyttes da dette fører til en overdekning av parkeringsbehovet med uønsket økt bilbruk. f) TFK ber om at det reserveres HC-parkeringsplasser. g) TFK ber om at parkeringsplasser og boliger bør adskilles og selges separat. TFK foreslår videre at det anlegges definerte former for arealbruk tilknyttet parkeringsplasser og at dette gjennom reguleringsplanen sikres i form av avtaler og heftelser.		

- h) TFK mener det bør etableres 1-3 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Dette behovet fremkommer etter TFKs syn det faktum at flere personer per bolig ofte har flere typer sykler. Dyre sykler og spesialsykler fordrer dertil egnede sykkelparkeringsløsninger overdekte og låsbare.

Avslutningsvis og oppsummert fra TFK minner de om at planen må være i henhold til vedtatte nasjonale, regionale- og lokale føringer. Planen må ikke ha vesentlig negativ innvirkning på kollektivsystemet, verken lokalt langs Hansine Hansens veg eller på Stakkevollvegen. Konsekvenser for kollektivtilbudet må utredes.

Forslagsstillers kommentar:

1. Friluftsliv og landskap.

Troms Kraft har igangsatt, gjennomført og bestemt plassering av trafostasjon. Dette etter konsesjon gitt av NVE. Forslagstiller har bistått med å fange opp disse forholdene i reguleringsplanen etter ønske fra Tromsø kommune. Merknaden/forholdene anses som løst eller i det minste ikke som avgjørende del av forslagstillers planforslag og dennes prosess.

2. Kulturminnevernet.

- a) Merknaden tas til etterretning
- b) Merknaden tas til etterretning og det vises til planmaterialet hvor forholdet mellom foreslått bebyggelse og fjern- og nærvirkning er utredet og dokumentert.
- c) Merknaden tas til orientering og det vises til punktet over samt forslagstillers konklusjoner tilknyttet fjern- og nærvirkninger. Forslagstiller er av den oppfatning at foreslått bebyggelse ikke kommer i konflikt med varden på den måten kulturetaten synes å mene. Virkningen er dokumentert og viser at fra ståsteder på bakken er det vanskelig å forfekte et syn tilknyttet både viktigheten av Varden samt eventuelle negativ påvirkning fra foreslått ny bebyggelse.

3. Samordna bolig- areal- og transportplanlegging

- a) Merknaden tas til etterretning og forslagstiller viser også til planens vedlagte brukerundersøkelse fra eksisterende beboere som også underbygger dette i praksis.
- b) Merknaden tas til etterretning og det vises til planens trafikkutredning samt øvrig relevant materiale. Oppgradering og regulering av Nordøyvegen er materiale levert av Tromsø kommune som har ansett reguleringsplanen som en god mulighet for å sikre en slik kommende oppgradering av Nordøyvegen.
- c) Merknaden tas til orientering og det vises til punktet over og kommunens generelle planer om oppgradering av Nordøyvegen.
- d) Merknaden tas til orientering og det vises til behandlingen av temaet i planbeskrivelsen
- e) Merknaden tas til orientering og det vises til at planforslaget er i tråd med Tromsø kommunes parkeringsormer.
- f) Merknaden tas til orientering og det vises til at planforslaget er i tråd med Tromsø kommunes parkeringsnormer.

g) Forslagstiller tar merknaden til orientering og forstår merknaden som et innspill til fremtidig drift av planområdet. Etter PBL og MD 1490 er det ikke tillatt å regulere for denne typen forhold i en detaljreguleringsplan etter pbl. h) Merknaden tas til orientering. Det vises forøvrig til at planforslaget innfrir de krav som følger av Tromsø kommunes parkeringsnorm.		
6	Fylkesmannen i Troms	10.02.14
Merknadsstiller viser til at: 1. Fylkesmannen viser til at planforslaget som sådan inngår i Fylkesmannens "innsigelsesprosjekt". Denne ordningen gir Fylkesmannen fullmakt til å samordne og eventuelt avskjære innsigelser fra statlige myndigheter. 2. Fylkesmannen viser til at planforslaget i store trekk er i tråd med overordnede planer, men reagerer på at man også har valgt å utvide planområdet på øvre siden av veien, friområdet som er en del av Tromsømarka. Fylkesmannen har vært i dialog med kommunen om denne delen av planområdet og legger følgende til grunn for det videre arbeidet: a) Tilrettelegging for boligbygging innenfor Varden borettslag skal skje der der det i dag er parkeringsanlegg for borettslaget. Nye boliger vil kun ligge i areal som idag allerede er regulert til boligformål. b) Planområdet må være i samsvar med overordnet plan. 3. Ivaretagelse av friluftslivsinteresser/markaområdet. Fylkesmannen fraråder bygging av trafostasjon i marka slik det er foreslått i oppstartsvarselet. 4. Fylkesmannen viser til brev fra Statens vegvesen. 5. Fylkesmannen viser til brev fra Avinor. Forslagsstillerens kommentar: 1. Forslagstiller tar merknaden til orientering 2. Forslagstiller tar merknadene til etterretning. a) Ny boligbebyggelse er kun foreslått i områder allerede regulert til boligbebyggelse b) Planforslaget er i tråd med overordnet plan, med unntak av mindre endringer knyttet til trafikkformål og annen offentlig infrastruktur. 3. Troms Kraft har igangsatt, gjennomført og bestemt plassering av trafostasjon. Dette på bakgrunn av konsesjon gitt av NVE. Forslagstiller har bistått med å fange opp disse forholdene i reguleringsplanen etter ønske fra Tromsø kommune. Merknaden/forholdene anses som løst eller i det minste ikke som avgjørende del av forslagstiller planforslag og dennes prosess. 4. Det vises til merknadsbehandling tilknyttet Statens vegvesen over 5. Det vises til merknadsbehandling tilknyttet Avinor		

10.0 FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTARER.

Med utgangspunkt i planforslagets materiale og oppsummerende vurdering av virkningene i kap 7 er det forslagstillers oppfatning at planforslaget i sum har flere positive enn negative konsekvenser for nærområdet og tilgrensende områder.

Forslagstiller er et borettslag som med stort flertall har sett et potensial i å realisere en utvikling på egen grunn til å løse flere problemstillinger. Planforslaget transformerer et areal som i dag benyttes til overflateparkering til et garasjeanlegg, nye bebyggelse, nye beboere og nye møteplasser innenfor egen eiendom.

Planforslaget er realistisk og gjennomførbart på forholdsvis kort sikt og vil ytterligere sikre en omfattende rehabilitering av eksisterende uteområder og bebyggelse.

Overordnet er dokumentert at planforslaget har negative konsekvenser for deler av nabobebyggelse i nord. Ny foreslått bebyggelse vil skyggelegge deler av naboeiendommene i løpet av dagen. Ny bebyggelse og fortetting vil i stor grad som regel ha en slik effekt, men etter forslagstillers syn vil skyggeleggingen på grunn av høyhusets forholdsvis slanke bygningskropp hurtigere endre karakter og forflytte seg over naboeiendommen enn en annen type bebyggelse med samme volum og antall leiligheter.

Det har videre vært avholdt naboskapsmøte samt sendt oppstartsvarsel til nevnte naboeiendom. Det har ikke innkommet merknader fra naboene.

I forholdet til andre nærliggende områder anses planforslaget som en styrke knyttet til vedtatte strategier og politiske ønsker om en fortetting rundt eksisterende kollektivakser og knutepunkter. Varden borettslag ligger nært definert knutepunkt, Stakkevollan og vil kun bidra til å styrke en knutepunktutvikling der. Dette begrunnet med at planforslaget kun representerer en økt befolkning og ikke konkurrerende funksjoner.

Oppsummert anser forslagstiller planmaterialet som et dekkende og grundig beslutningsgrunnlag hvor alle relevante forhold er belyst og dokumentert så godt det er mulig. Planforslaget oppfyller forslagstillers intensjoner og utviklingsønsker og er på samme tid i tråd med overordnede planer samt bidrar til å styrke og gjennomføre overordnede byutviklingsstrategier.