



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	58/25	09.04.2025

1-254-B Øymoen - Veisletta næringsareal - mindre reguleringsendring av arealformål og avkjørsel

Forslag til vedtak:

Reguleringsendring av plan-ID 1-254, områdereguleringsplan for Øymoen - Veisletta næringsområde, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens §12-14 andre ledd.

Revidert plankart er datert 19.02.2025, bestemmelser og beskrivelse er datert 19.03.2025.

Deler av reguleringsplan 1-254 vedtatt i 2017, med endring vedtatt 2019 (rev. A) oppheves når 1-254-B trer i kraft. Dette gjelder område vist med rød avgrensning i «Kart oppheving av plan» under vurderinger.

PS 58/2025 1-254-B Øymoen - Veisletta næringsareal - mindre reguleringsendring av arealformål og avkjørsel

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 58/2025 i møte den 09.04.2025:

Innstilling:

Reguleringsendring av plan-ID 1-254, områdereguleringsplan for Øymoen - Veisletta næringsområde, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens §12-14 andre ledd.

Revidert plankart er datert 19.02.2025, bestemmelser og beskrivelse er datert 19.03.2025.

Deler av reguleringsplan 1-254 vedtatt i 2017, med endring vedtatt 2019 (rev. A) oppheves når 1-254-B trer i kraft. Dette gjelder område vist med rød avgrensning i «Kart oppheving av plan» under vurderinger.

For forslaget stemte 11: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Renate Nyborg (Ap), Siw Mæhre (Ap),

Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Geir Falck Anderssen (H), Jon Helge Gresseth (H), Annette T. Jensen (KrF), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp)

Dermed ble innstillingen vedtatt.

Reguleringsendring av plan-ID 1-254, områdereguleringsplan for Øymoen - Veisletta næringsområde, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens §12-14 andre ledd.

Revidert plankart er datert 19.02.2025, bestemmelser og beskrivelse er datert 19.03.2025.

Deler av reguleringsplan 1-254 vedtatt i 2017, med endring vedtatt 2019 (rev. A) oppheves når 1-254-B trer i kraft. Dette gjelder område vist med rød avgrensning i «Kart oppheving av plan» under vurderinger.

Vedlegg

- 1 1-254-B Plankart 19.02.2025
- 2 1-254-B Bestemmelser 19.03.2025
- 3 1-254-B Planbeskrivelse 19.03.2025
- 4 Høringsuttalelser

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel
Kommuneplanens samfunnsdel
Kommunal planstrategi
Gjeldende plan (plan-ID 1-254-A)
Notater/brev

Saksopplysninger:

Stjørdal kommune har utarbeidet forslag til endring av områdereguleringsplan, plan-ID 1-254, Øymoen - Veisletta næringsområde, vedtatt 27.04.2017 med mindre endring vedtatt 30.10.2019 (rev. A). Hensikten med planendringen er å tilrettelegge for nytt beredskapsbygg.

Planområdet

Planområdet ligger ca. 1 km sørøst for Stjørdal sentrum, mellom Kirkevegen og Øyanvegen.

Gjeldende reguleringsplan tilrettelegger for oppføring av næringsbygg og omlegging av fylkesveg 6798, (som nå er etablert), samtidig som deler av Kirkevegen er regulert til gang- og sykkelveg.

I kommuneplanen er området avsatt til næringsformål (benevnt N10).

Behandling etter forenklet prosess

Foreslått planendring vurderes å dekkes av plan- og bygningslovens § 12-14, andre ledd: *«endringer som i liten grad vil påvirke gjennomføring av plan, ikke går utover hoveddrammene i planen og heller ikke berører hensyn til viktige natur- og friluftsområder»*. Endringene kan derfor behandles gjennom en forenklet planprosess. Det er ikke mottatt innspill som tilsier at endringen ikke kan gjøres som en forenklet prosess.

Beskrivelse av endringen

I nordre del av planområdet foreslås delområde BKB1 og BKB2 sammenslått til ett område, kalt BKB1. Området foreslås regulert til bebyggelse for næring/tjenesteyting/forretning, hvor bestemmelsene for tjenesteyting justeres for å gi utvidet handlingsrom knyttet til hvilke virksomheter som tillates. Dette innebærer at det åpnes for flere typer virksomheter innenfor tjenesteyting, og at forretning også tillates innenfor nordre del av området.

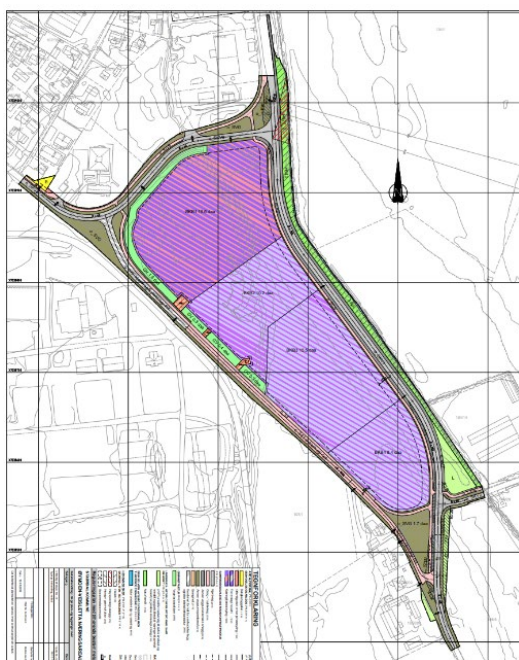
Det foreslås ingen endringer for område BKB3 og BKB4 og bestemmelser for tillatt utnyttingsgrad videreføres uendret.

Bestemmelse for kontor videreføres uendret, men er flyttet slik at det framgår at den skal gjelde for samtlige tillatte typer virksomheter i området - næring, tjenesteyting og forretning.

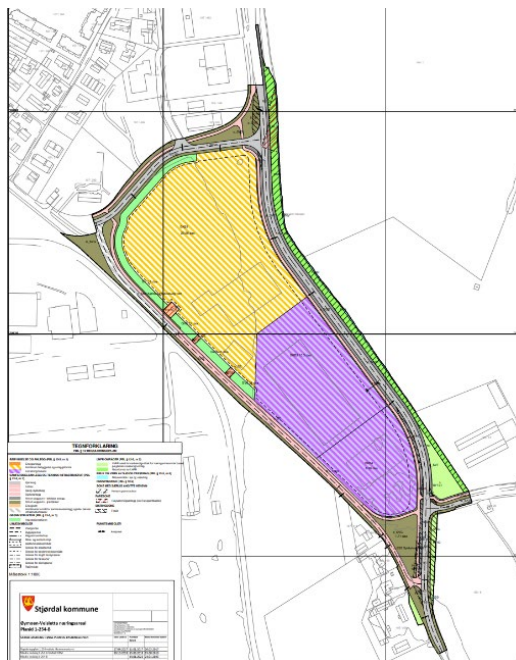
Endringer i plankart:

- Nytt, utvidet område BKB1 (område BKB2 utgår).

Kart til venstre er gjeldende reguleringsplan 1-254-A. Kart til høyre er forslag til planendring 1-254-B.

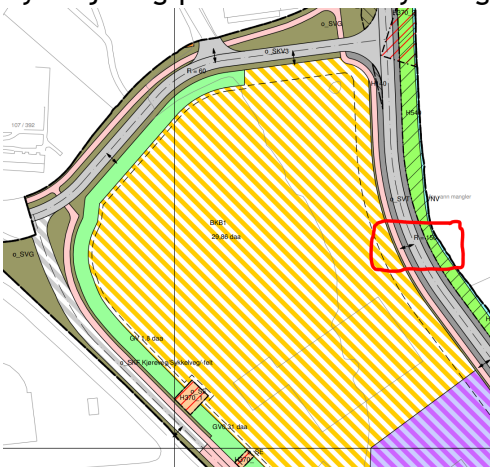


1-254-A gjeldende plan

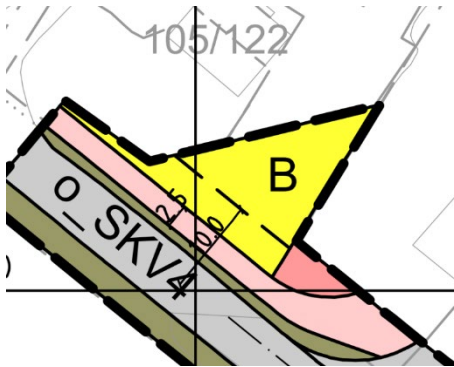


1-254-B forslag til planendring

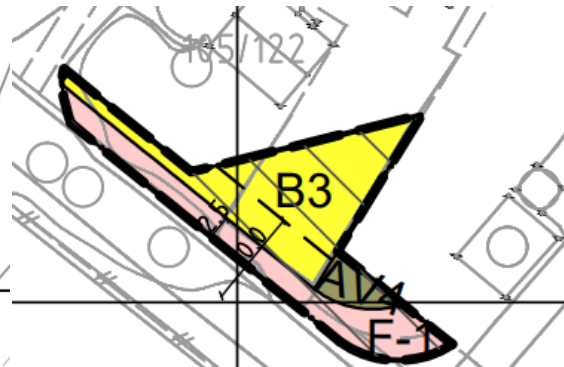
- Ny avkjøringspil fra BKB1 til Øyanvegen.



- Justering av areal for energinett/trafo, som øker areal til byggeformål i BKB1. Det settes inn byggegrense mot fortau der hvor dette mangler.
- Det foreslås å ta ut område for boligbebyggelse (B) og offentlig eller privat tjenesteyting (mørkerosa) ved Kirkevegen nordvest i planen. Se kartutsnitt nedenfor. Endringen gir en ryddigere plansituasjon, da å oppheve denne delen av planen betyr at arealene blir regulert gjennom reguleringsplan «1-271-A Nedre Ringbanen-Lillemoen». Bestemmelsene i plan for nedre Ringbanen blir gjeldende for arealet. Arealet er ikke bebyggbart, på grunn av byggegrense mot veg.

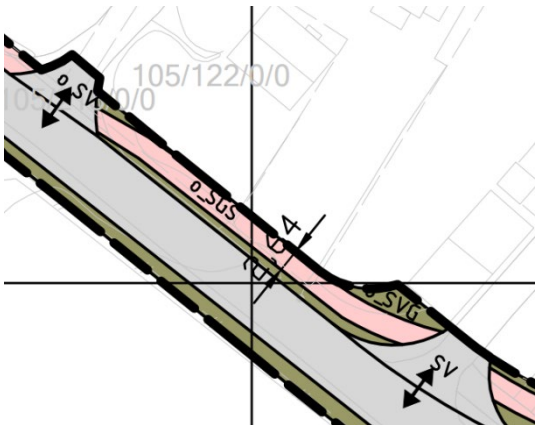


Utklipp fra reguleringsplan «1-254-A Øymoen-Veisletta Næringsareal».



Utklipp fra reguleringsplan «1-271-A Nedre Ringbanen-Lillemoen».

Fortau langs Kirkevegen reguleres gjennom reguleringsplan «1-282-A Fortau Kirkevegen-Lillemoen», som er en nyere plan vedtatt i 2021 med mindre endring vedtatt i 2024.



Utklipp fra reguleringsplan «1-282-A Fortau Kirkevegen-Lillemoen», som viser gjeldende fortauløsning i området.

Endringer i planbestemmelser:

- Generelt: Bestemmelser tilknyttet område BKB2 fjernes da arealet kommer innunder nytt og utvidet område BKB1.
- Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse (B) og § 4.2 Offentlig eller privat tjenesteyting (BOP) utgår, da denne delen av planen foreslås opphevet.
 - Bestemmelser som tas ut:
 - § 4.1 Boligbebyggelse (B)
Eiendommen inngår også i reguleringsplan med planid 1-1963.
Arealet skal ikke bebygges. Parkering tillates. Ubebygde areal skal gis en tiltalende utforming med vegetasjon og beleg.
 - § 4.2 Offentlig eller privat tjenesteyting (BOP)
Eiendommen inngår også i reguleringsplan med planid 1-165-A.
Arealet skal ikke bebygges. Ubebygde areal skal gis en tiltalende utforming med vegetasjon og beleg.
 - Bestemmelser som blir gjeldende (gjennom reguleringsplan 1-271-A):
 - § 4.3 Boligbebyggelse B3

Området utgjør mindre deler av eksisterende boligtomter. Utnyttelsesgrad for B3 vurderes i sammenheng med utbygging av tilhørende eiendommer.

- Justering av bestemmelsene for kombinert byggeformål:

- Opprinnelige bestemmelser:

Tillatt virksomhet for BKB1

Det tillates etablert lager-engros- og logistikkbedrifter, lettere industri- og produksjonsbedrifter, håndverksbedrifter samt beslektede virksomhet.

Disse kan etablere forretningsareal for direktesalg til kunde på inntil 250 m² BRA, maks 20 % av bedriftens samlede BRA. Vareutvalg skal ha tilknytning til virksomhetens primæraktivitet. Kontorformål tilknyttet de nevnte virksomheter er tillatt, men ikke rene kontorbygg.

Tjenesteyting tillates kun for brann- og redningstjenester. Andre tjenesteytende virksomheter, (som salg, konsultasjon, administrasjon, undervisning o.l.) tillates ikke.

Aktivitet på området må ikke innvirke negativt på flytrafikken.

Tillatt virksomhet for BKB2-4

Det tillates etablert lager-engros- og logistikkbedrifter, lettere industri- og produksjonsbedrifter, håndverksbedrifter samt beslektede virksomhet.

Disse kan etablere forretningsareal for direktesalg til kunde på inntil 250 m² BRA, maks 20 % av bedriftens samlede BRA. Vareutvalg skal ha tilknytning til virksomhetens primæraktivitet. Kontorformål tilknyttet de nevnte virksomheter er tillatt, men ikke rene kontorbygg.

Forretning tillates kun for plasskrevende varegrupper som landbruksmaskiner, trelast og andre bygningsmaterialer, og varer fra planteskoler/hagesentre. Det er ikke tillatt med forretningsformål og bransjer som naturlig vil være en sentrumsfunksjon.

Aktivitet på området må ikke innvirke negativt på flytrafikken.

- Foreslått ny bestemmelse for nytt område BKB1:

Tillatt virksomhet for BKB1 - Næring/tjenesteyting/forretning

Det tillates etablert lager-engros- og logistikkbedrifter, lettere industri- og produksjonsbedrifter, håndverksbedrifter samt beslektede virksomhet.

Disse kan etablere forretningsareal for direktesalg til kunde på inntil 250 m² BRA, maks 20 % av bedriftens samlede BRA. Vareutvalg skal ha tilknytning til virksomhetens primæraktivitet.

Tjenesteyting tillates kun for nødetater, beredskaps- og samfunnssikkerhetstjenester og offentlige tekniske tjenester og drift. Andre tjenesteytende virksomheter, (som salg, konsultasjon, administrasjon, undervisning o.l.) tillates ikke. Undervisning tilknyttet brann- og redning tillates.

Forretning tillates kun for plasskrevende varegrupper som landbruksmaskiner, trelast og andre bygningsmaterialer, og varer fra

planteskoler/hagesentre. Det er ikke tillatt med forretningsformål og bransjer som naturlig vil være en sentrumsfunksjon.

Kontorformål tilknyttet de nevnte virksomheter er tillatt, men ikke rene kontorbygg.

Aktivitet på området må ikke innvirke negativt på flytrafikken.

Planbeskrivelsen er revidert for å beskrive endringen. Se kapittel 6.2.

Oppheving av deler av reguleringsplan 1-254 (med endring 1-254-A)

Ved høring av forslag til planendringen ble det foreslått å oppheve deler av reguleringsplan 1-254 (rev. A.) Dette gjelder de delene av planen som også ligger inne i to andre reguleringsplaner (reguleringsplan 1-271-A Nedre Ringbanen-Lillemoen og 1-282-A Fortau Kirkevegen-Lillemoen).

Høring

Planforslaget var på begrenset høring fra 21.02.2025, med frist 14.03.2025. Det er mottatt 4 høringsuttalelser.

Fylkeskommunens uttalelse (TFK)

Fylkeskommunen som vegeier er opptatt av at gang-/sykkelvegforbindelsen langs Øyanvegen opprettholdes som en trafikk sikker forbindelse som er forbeholdt gående og syklende inn mot sentrum. TFK ser at forslaget innebærer en ny adkomst inn til området BKB1 som krysser GS-vegen fra Øyanvegen. De mener at området BKB1 kan betjenes fra tverrforbindelsen mellom Kirkevegen og Øyanvegen nord i planområdet slik at en unngår ny kryssing av gang-/sykkelvegen. De gir tilbakemelding om at de **ønsker at denne avkjørselen tas ut av planforslaget**. Veinummer omtales i beskrivelsen/bestemmelsene som følger planen, og det står at Statens vegvesen skal godkjenne tiltak osv. Øyanvegen, som er fylkesveg, har veinummer 6798. Trøndelag fylkeskommune er myndigheten på fylkesveg, og TFK **forutsetter derfor at feil i tekst/planbestemmelser rettes opp før planvedtak**.

Gjeldende planforslag er en mindre endring i eksisterende plan. Fylkeskommunen har tidligere gjennomført en arkeologisk registrering av planområdet. Fylkeskommunens vurdering er at foreslått endring ikke vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og de har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget. TFK minner imidlertid om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Statens vegvesens uttalelse (SVV)

Den omlagte Øyanvegen, som ny fylkesveg til erstatning for Kirkevegen, utgjør en klar og tydelig avgrensing mellom bebyggelse/sentrum og landbruksarealene mot øst på andre sida av Evja. SVV slutter seg derfor til ønsket om økt utnytting av arealene innenfor planområdet, slik at man får mest mulig igjen for omdisponeringen av arealet - og samtidig frigjør areal i sentrum til mer naturlige sentrumsfunksjoner. Infrastruktur - veg (framkommelighet) Statens vegvesen erfarer at de større grepene mht. veginfrastrukturen i området har vært vellykket. Øyanvegen framstår i dag som en effektiv samleveg med god og tilpasset standard mellom E14 og Værnes kirke. Boligområdene på Lillemoen er frigjort

fra gjennomgangstrafikk, og de nye næringsetableringene langs Evja har god tilgjengelighet. Tilbudet til myke trafikanter har samtidig blitt vesentlig forbedret. SVV vurderer at det eneste nye planelementet av betydning for trafikksikkerheten er forslag om ny avkjørsel (jf. ring). Sikten er god på strekningen, og de forutsetter at denne utformes i tråd med N100 vegnormal. Statens vegvesen har ingen innvendinger til dette, eller til forslag om endring av planen for øvrig.

Avinors uttalelse

En betingelse for at en lufthavn er i operativ drift er at den innehar et gyldig sertifikat. Luftfartstilsynet har den 20.10.2017 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Trondheim lufthavn Værnes. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 5. Den bebyggbare delen av planområdet ligger ca. 540 - 920 meter nord-nordøst for landingsterskel til bane 27 (fra øst) ved Trondheim lufthavn.

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn

§ 3.1 i forslag til reguleringsbestemmelser, sist revidert 19.02.2025, bør ha ny tittel benevnt «Forhold knyttet til Trondheim lufthavn Værnes». Vilkår knyttet til restriksjonsplanen for Trondheim lufthavn er tatt inn under § 3.1 andre avsnitt i forslag til reguleringsbestemmelser, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrenning av hinder, gjeldende fra 29.03.2022.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Vilkår knyttet til radiotekniske vurderinger under § 3.1 i forslag til reguleringsbestemmelser må endres til følgende tekst (endringer vist med gul farge) for å være oppdatert:

Krav til radioteknisk vurdering i sone 1, dvs. området nord av Hognesaunvegen: Ved alle nye bygg, tilbygg og endring på eksisterende bygg som inkludert takkonstruksjon overstiger kote 24,9 meter over havet, skal søknad sendes Avinor **Flysikring** for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Ved all bruk av mobilkraner med kranarm over 35 meter over terreng samt bruk av tårnkran over kote 24,9 meter over havet til oppføring av bygg og anlegg, skal søknad sendes Avinor **Flysikring** for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranene. Kommunen kan ikke gi rammetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/tilbyggene/fasadeendringene og bruk av kraner.

Krav til radioteknisk vurdering i sone 2, dvs. området sør av Hognesaunvegen som er satt av til veger, annen veggrunn, tekniske anlegg og grøntareal: Etablering av veger med nødvendig belysning som eventuelt bryter byggerestriksjonskrav på **13,0 4,9** meter over havet i dette området aksepteres uten separat radioteknisk vurdering. Eventuelle mindre tekniske anlegg/bygg i dette området som eventuelt bryter byggerestriksjonskrav på **13,0 4,9** meter over havet aksepteres uten separat radioteknisk vurdering såfremt de ikke overstiger 1 etasje over planert terreng. Ved all bruk av mobilkraner med kranarm over 25 meter over terreng samt bruk av tårnkran over kote **13,0 4,9** meter over havet til oppføring av veier og infrastruktur, skal søknad sendes Avinor **Flysikring** for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranene. Kommunen kan ikke gi rammetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bygg/anlegg og bruk av kraner.

Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold, vanlig rullebanebruk samt risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Trondheim lufthavn, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075*. Så lenge maksimal byggehøyde på 14 meter (inkl. takoppbygg på inntil 3 meter) ligger fast, er det ikke noe behov for å ta inn bestemmelse med krav om turbulensvurdering.

Farlig eller villedende belysning

Bestemmelse om farlig eller villedende belysning er tatt inn i § 3.1 første avsnitt i forslag til reguleringsbestemmelser, jf. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)*.

Forebyggende tiltak mot birdstrike

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrike, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Erfaring viser at faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå. Avinor ber om at følgende nye bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen under § 3.1 i forslag til reguleringsbestemmelser, jf. *EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction - General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes - General: **Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Trondheim lufthavn*** Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike ved det planlagte tiltaket. ROS-analysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. ROS-analysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering. Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der. Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrike, herunder utarbeidelse av ROS-analyse og utformingskrav er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider

Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av eventuelle sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn og tiltakshaver. Avinor ber om at følgende nye bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen under § 3.1 i forslag til reguleringsbestemmelser:

Sprengningsarbeider - Varsling Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Trondheim lufthavn. Avinors kontaktperson ved Trondheim lufthavn i

forbindelse med utarbeidelse av varslingsprosedyre for sprengningsarbeider er: Morten Ulsnes, tlf. 908 37 561 eller e-post morten.ulsnes@avinor.no, med kopi til post@avinor.no.

Avsluttende merknader

Med bakgrunn i at det nå gjøres endringer i reguleringsformål i en eldre reguleringsplan fra 2017, henstilles det om å ta inn overnevnte endringer/tillegg i reguleringsbestemmelsene av hensyn til flysikkerheten ved Trondheim lufthavn Værnes, jf. punkt 3, 6 og 7.

Uttalelse fra Statsforvalteren

Ingen merknad.

Innsigelser

Det er ikke varslet innsigelser til planen.

Vurdering:

Etter høring er plandokumentene endret for å ivareta noen av innspillene.

Veinummer er korrigert og ansvarlig myndighet for godkjenning av tiltak knyttet til fylkesvegen er endret til Trøndelag fylkeskommune.

Avinors krav til endringer i bestemmelsene er tatt inn.

Når det gjelder innspill om at vi ikke bør tillate ny avkjørsel på tvers av gang- og sykkelvegen langs Øyanvegen har kommunedirektøren forståelse for ønsket fra Trøndelag fylkeskommune, men denne endringen er vesentlig for å kunne dekke behovet til nytt beredskapsbygg med brannstasjon som skal etableres i eksisterende bebyggelse i området, og er en av hovedårsakene til planendringen.

Intensjonen er at den nye avkjørselen skal benyttes for utrykningstrafikk. Annen trafikk til BKB1-området skal benytte dagens adkomst, vist som pil i grensen mellom formål BKB1 og BKB3 eller ha adkomst fra nord. Den nye avkjørselen skal kun benyttes av utrykningstrafikk og trafikkmengden vurderes derfor som så liten at det ikke vil utgjøre noen vesentlig økt risiko for gående og syklende. Strekningen er oversiktlig, og krav til frisikt skal ivaretas. Ved utrykning vil brannvesenet kunne benytte lys og lydsignaler. Dersom denne avkjørselen ikke etableres vil brannkjøretøy risikere å stå i kø for å komme seg ut til fylkesvegen mellom andre kjøretøyer og dette vurderes som en større risiko, siden det da kan oppstå stressede situasjoner for andre bilister som føler de står i veien og kan begynne å gjøre uheldige trafikkvalg. Det har også betydning for utrykningstid. Det er tatt inn et nytt punkt i bestemmelsene under punkt § 5.7 med krav om trafikkregulering på ny avkjørsel til Øyanvegen for å begrense trafikken.

Som omtalt er bestemmelser for tillatt utnyttingsgrad er uendret. Det er egen bestemmelse for utnyttingsgrad for tjenesteyting som er forskjellig fra næring. Det er gitt dispensasjon for å fravike kravet til minimum utnyttingsgrad for eksisterende bebyggelse. Bestemmelsen foreslås likevel ikke justert, da det er ønskelig med bedrifter som har ambisjon om en høy utnyttelse av tomtene, selv om det ikke alltid kan kreves ved nyetablering. Det forutsettes at det ved første byggetrinn tilrettelegges for en fremtidig større utnyttelse av den aktuelle tomt.

Endringene ser ikke ut til å komme i konflikt med andre vesentlige hensyn, noe som bekreftes av høringsuttalelser.

Ved vedtak av denne planen forslås samtidig å oppheve de deler av planen som overlapper med andre vedtatte planer. Dette gjelder områder som også er regulert i reguleringsplan

1-271-A Nedre Ringbanen-Lillemoen og 1-282-A Fortau Kirkevegen-Lillemoen. Kartet under viser hvilket område som foreslås opphevet av plan 1-254 (rev. A).



Kart oppheving av plan. Rødt omriss viser del av plan 1-254 (rev. A) som foreslås opphevet gjennom denne saken.

Fram til i dag har praksis vært å vedta ny plan over eldre plan, over eldre plan, etc. Begrunnelsen for forslag om oppheving er at det fra nasjonalt hold anbefales å oppheve planer som ikke lenger skal ha virkning. Eldre planer som er erstattet av nyere reguleringsplaner, er ikke formelt opphevet. Dette betyr at de vil bli rettskraftige igjen dersom alle nyere reguleringsplaner for området blir opphevet. Kommunedirektøren anbefaler derfor at eldre plan oppheves når ny plan for området trer i kraft.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at foreslått planendring vedtas og at deler av plan 1-254 (fra 20174), med endring A (fra 2019) oppheves for område markert med rødt i kartutsnitt over.