

Arkivsaknr 19/03171-1
Saksbehandler Anne-Marte Tøgersen

Saksgang
Kommune- og byutviklingsutvalget
Kommunestyret

Møtedato

Plan 1821 Stakkevollvegen reguleringsplan

Innstilling til vedtak:

Detaljreguleringsplan 1821 – Stakkevollvegen, med plankart av 18.11.2019, og planbestemmelser av 19.11.2019, vedtas.

Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-12.

Britt Elin Steinveg
Kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for bymiljø og idrett

Hva saken gjelder

Saken gjelder endelig vedtak av detaljreguleringsplan 1821 Stakkevollvegen.

Saksutredning

Sammendrag

Bakgrunn

Stortinget fattet i 2012 vedtak om videreføring av ordningen med innkreving av lokal drivstoffavgift (Tromsøpakke 3, trinn 1) fra 2012 til 2016. Grunnlaget for detaljreguleringsplanen er en videreføring av Tromsøpakke 3. Prosjektet skal finansieres gjennom drivstoffavgiften, midler fra Tromsø kommune, samt gjennom utbyggingsavtaler knyttet til aktørene langs traséen.

Ordningen med innkreving av lokal drivstoffavgift er siden forlenget i 2016, og nå i 2019. Nåværende pakke gjelder til 31.07.2022. Frem til 31.07.2019 var midlene øremerket oppgradering av Stakkevollvegen. På dette tidspunkt stod det om lag 190 millioner på konto. Det er en forutsetning at Tromsø kommune skal bidra med 30 millioner til prosjektet. Administrasjonen forbereder nå en sak med forslag om doubling av drivstoffavgiften, og at midlene avsettes til oppgradering av Stakkevollvegen.

Detaljreguleringsplan 1821 Stakkevollvegen ble først vedtatt av kommunestyret 25.11.2015. Etter en lengre prosess med klagebehandling ble reguleringsplanen opphevet av Fylkesmannen i Troms 03.07.2018. Planen skal på denne bakgrunn underlegges ny behandling.

Mål for planen

Formålet med reguleringen er å utbedre Stakkevollvegen for å oppnå en økt prioritering av kollektivtrafikken og en bedre trafiksikkerhet ved etablering av gang- og sykkel felt, kollektivfelt og fortau langs hele strekningen. Målsettingen er å øke etableringen av boliger og næring, samt å styrke framkommelighet for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklist. Det lar seg ikke gjøre å etablere et separat sykkel felt, og det er derfor et felt for gange- og sykkel på vestsiden.

Hovedinnhold

Området øst for Stakkevollvegen står foran en betydelig omdanning til næringsaktivitet og boligutbygging. Kommunedelplan for Stakkevollvegen gir rammene for utviklingen av området, og det er mange større prosjekt under utvikling.

Planforslaget legger opp til at Stakkevollvegen skal utvikles som en effektiv transportåre langs et kontinuerlig utbyggings- og utviklingsområde på sjøsiden, helt fra Hansjordnesbukta til Erling Kjeldsens veg.

Vurdering

Administrasjonen mener planforslaget gir et godt grunnlag for utbedring og utvidelse av Stakkevollvegen, og anbefaler at planforslaget vedtas.

01 Berørte planer og planstrategiske dokument – ikke vedlagt

	Dato:
01. Kommuneplanens arealdel 2011-2022	28.11.2012
02. Kommuneplanens arealdel 2017-2026	29.03.2017
03. Kommunedelplan for Stakkevollvegen Tromsømarka (2010)	26.05.2010
04. Kommunedelplan for byutviklingsområde Stakkevollvegen	25.04.2018/24.04.2019

02 Planfakta

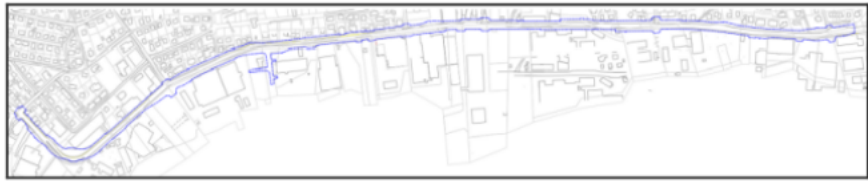
Planansvarlig

Tall og faktaopplysninger om plan (ikke planvurdering)

Planansvarlig er Tromsø kommune på vegne av Tromsø kommune, Eiendomsseksjonen. Asplan Viak, avdeling Tromsø er engasjert som rådgivere.

Planområde

Planområdet strekker seg ca. 2,2 km mellom Hansjordnesbukta i sør og Erling Kjeldsens veg i nord.



Planområdets utstrekning, fra Hansjordnesbukta til Erling Kjeldsens veg.

Planområdet utgjør den viktigste forbindelsen mellom den sørlige og nordlige delen av Tromsøya. Stakkevollvegens vestre side domineres av frittliggende småhusbebyggelse. Den østlige siden er preget av eldre industribygg, lager- og entreprenørvirksomhet. Selve Stakkevollvegen er i kommuneplanens arealdel avsatt til vegformål.

Konsekvensutredning

Planforslaget omfattes ikke av kravet om konsekvensutredning.

Resultatmål

Anleggsarbeidet skal starte sommeren 2021. Innen prosjektperiodens utgang av 2024 skal prosjektet ha resultert i følgende resultatmål:

- Fire kjørefelt, derav to kollektivfelt.
- Gang- og sykkelveg på vestsiden.
- Fortau på østsiden.
- Snøsmelteanlegg/fjernvarme i gang- og sykkelveg og fortau.
- Lysregulering i de største kryssene.
- Vegbelysning tilpasset den nye veien.

Reguleringsformålene

Planen legger til rette for en generell vegbredde på 19,5 meter. Med unntak av noen mindre justeringer er det ikke gjort noen innskrenkninger på vegbredden i forhold til forrige planforslag.

I tillegg til 19,5 meter er det i plangrensen tatt med nødvendig areal på siden av veglegemet (regnet fra kantstein), som er avsatt til kollektivholdeplasser, kryssløsninger, støttmurer og terrengtilpasning m.m. Det er tatt med en generell sone på 2 meter langs Stakkevollvegens vest- og østside, samt soner på 10,5 meter på vestsiden og 7 meter på østsiden for kollektivholdeplassene. Fra dette utgangspunktet er plangrensen justert og snevret inn, blant annet for å unngå riving av bygg eller andre større ulemper for grunneiere.

I planen er hele vegarealet avsatt til vegformål, uten underformål i form av fortau, gangvei, sykkelvei og rabatt. Dette for å gi planen en viss fleksibilitet.

Planen omfatter nødvendig veiareal. Planen legger til rette for 4-feltsvei med gjennomgående bussfelte i begge retninger. På

østsiden er det lagt opp til fortau, mens det på vestsiden er lagt opp til en liten rabatt og gang- og sykkelvei.

Gjennomføring av planen forutsetter at seks bygg må rives. Disse er nærmere redegjort for i planbeskrivelsen og i vedlegg 6 med vurdering etter Oregningslova § 2.

Plan 1821 vedtatt 25.11.2015 omfattet riving av flere enn seks bygg. Asplan Viak har imidlertid endret løsningen for å redusere antall bygg som må rives og for å unngå andre større ulemper for grunneiere. Dette er blant annet gjort ved flytting av senterlinje og bruk av kommunalt areal som i plan 1821 vedtatt 25.11.2015 var avsatt til grøntareal. Ettersom grøntarealet måtte tas i bruk for å unngå riving av bygg mv. er det ikke avsatt grøntareal i foreliggende planforslag. Det vil imidlertid være mulig å bruke areal avsatt til vegformål til grøntareal, slik at areal som ikke skal brukes til veiutbyggingen/veiutbedringen kan brukes til grøntareal.

Følgende bygg må rives eller flyttes:

1. Stakkevollvegen 84, eiendom 119/1739, tilhørende garasje.



Kartutsnitt og foto av garasje Stakkevollvegen 84

2. Stakkevollvegen 25A, eiendom 119/2493.



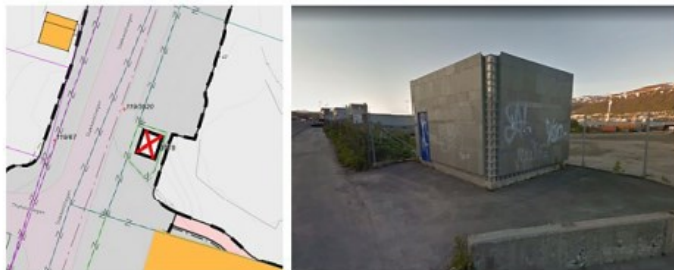
Kartutsnitt og foto av næringsbygg Stakkevollvegen 25A

3. Stakkevollvegen 23, eiendom 119/ 2493, trafo. Skal flyttes.



Kartutsnitt og foto av Trafo Stakkevollvegen 23

4. Stakkevollvegen 47, eiendom 119/3978, trafo. Planlagt flyttet



Kartutsnitt og foto av trafo, Stakkevollvegen 47

5. Hansjordnesgata 7 på eiendom 200/517, Tromsø ski og sykkel. Avsatt til riving.



Kartutsnitt og foto av næringsbygg Hansjordnesgata 7

6. Hansjordnesgata 1B på eiendom 200/513, Comfort HT rør. Avsatt til riving.



Kartutsnitt og foto av næringsbygg Hansjordnesgata 1B

Riving av Hansjordnesgata 7 og 1B:

Både Hansjordnesgata 7 (Tromsø Ski og Sykkel) og Hansjordnesgata 1B (Comfort) må rives for å få plass til fire felt. Vi viser til vedlegg 15 med notat om riving utarbeidet av Asplan Viak, merknadsbehandling i vedlegg 2 og vedlegg 6 med vurdering etter Oreigningslova § 2.

Administrasjonen har utredet hvorvidt det er mulig å gjøre tilpasninger på løsningen for å unngå riving av bygg. Vi har her funnet at selv om et av kollektivfeltene fjernes vil vi måtte rive Hansjordnesgata 7 (Tromsø ski og sykkel). Det eneste alternativet her vil være å

innskrenke ytterligere på veibredden, eksempelvis fortau/gang- og sykkelveg.

Dersom vi fjerner et av kollektivfeltene kan vi unngå riving av Hansjordnesgata 1B (Comfort). Asplan Viak har i trafikkutredning datert 21.02.2017 redegjort for at en løsning med kollektivfelt kun i sørlig retning mot rundkjøringen er mulig. En slik løsning med tre felt forutsetter kollektivfelt sørover mot rundkjøringen, men at det ikke etableres kollektivfelt nordover fra rundkjøringen. Når Hansjordnesgata 1B (Comfort) er passert, utvides vegen slik at det er kollektivfelt i begge retninger.

Kommunestyret i Tromsø vedtok imidlertid 22.11.2017 at Stakkevollvegen skal bygges med fire felt, to kjørefelt for bil og to for buss. Kollektivtrafikken i Stakkevollvegen betjener viktige bussruter mellom sentrum og Tromsøya nord, som skal prioriteres med bussfelt og signalprioritering i kryss. Med to kollektivfelt får bussene prioritert fremkommelighet uten at bilkøer blokkerer kollektivfeltet. Hensikten bak reguleringsplan 1821 er å legge til rette for en sammenhengende og fullverdig løsning som skal løse fremtidens utfordringer for Stakkevollvegen. På denne bakgrunn fjernes ikke kollektivfeltet på strekningen forbi Hansjordnesgata 1B.

Riving av bygg anes som inngripende tiltak. Det må imidlertid anses som nødvendige tiltak for å kunne møte nåværende og fremtidige utfordringer. Inngrepet går ikke lengre enn det som er nødvendig. Regulering av arealet og riving av bygg er «tvillaust til meir gagn enn skade» jf. Oregningslova § 2.

03 Beskrivelse av planprosessen

	Dato:
Plan 1821 vedtatt.	25.11.15.
Plan 1821 opphevet av Fylkesmannen i Troms.	03.07.18.
Annonsert oppstart av planarbeidet.	13.09.18.
Folkemøte.	29.10.18.
Planforum.	17.01.19.
Varsel om utvidelse av planområdet.	15.05.19
Offentlig ettersyn.	25.06.19.

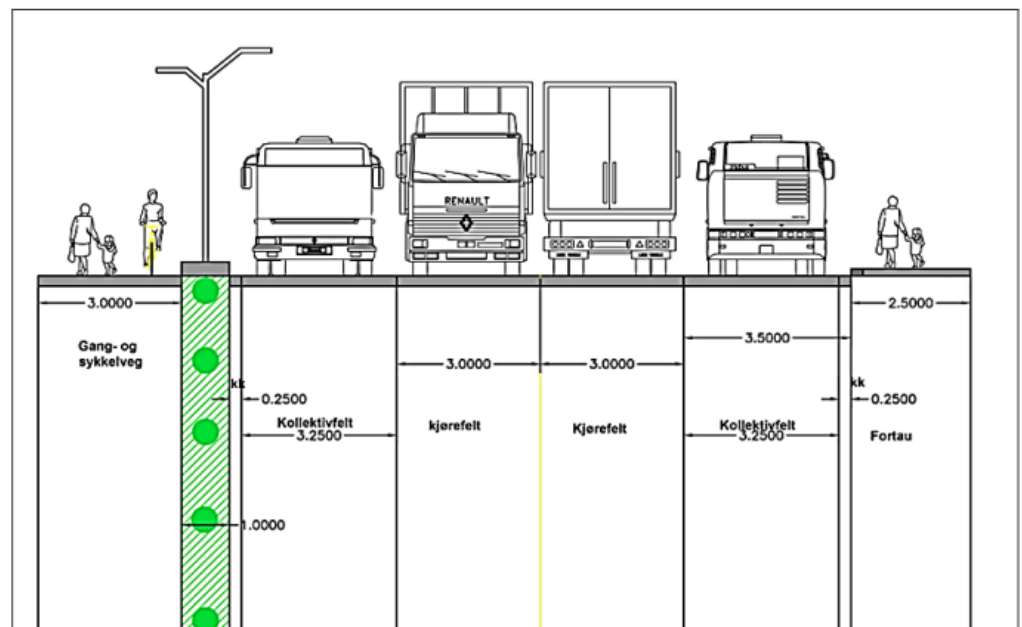
Planprosessens spesielle sider

Planforslaget bygger på forprosjekt Tromsøpakke 3, som ble vedtatt i februar 2015. I forprosjektet ble det lagt til grunn en 3-felts kjøreveg med fortau på begge sider samt egen sykkelveg. Ønsket om gjennomgående kollektivfelt i begge retninger har resultert i et planforslag med 4-feltsveg, hvorav to kollektivfelt, samt fortau på begge sidene og gang- og sykkelveg på vestsiden.

Planen omfatter i hovedsak kommunal grunn. Planforslaget redegjør i detalj for hvilke eiendommer som omfattes av erverv jf. vedlegg 6 med vurdering etter Oreigningslova § 2.

Detaljreguleringsplanene for de enkelte tilstøtende reguleringsplanene medtar deler av selve Stakkevollvegen. Der detaljreguleringsplaner for Stakkevollvegen mangler, eller framdrift for utbyggingsprosjekt stopper opp, vil kommunen selv forestå detaljregulering av Stakkevollvegen for å sikre plangrunnlaget for detaljprosjektering og opparbeiding av vege. Planbeskrivelsen (vedlegg 14, side 9) redegjør for den nye planens forhold til gjeldende og nye planer.

Kommunedelplan 253 for Stakkevollvegen byutviklingsområde ble vedtatt i 25.04.2018 og 24.04.2019. Ny plan gir rammer for utvikling av de tilgrensede eiendommene langs Stakkevollvegen.



Vegprofil i henhold til kommunestyrets vedtak 22.11.2017.

Snøsmelteanlegg i fortau og gang- og sykkelveg:

Det er tatt inn et rekkefølgekrav i planforslaget om oppvarming av fortau og gang- og sykkelveg.

Varme i fortau og gang- og sykkelveg er et viktig virkemiddel for å oppnå formålet med reguleringsplanen, herunder bedre trafiksikkerheten, sikre fremkommelighet for fotgjengere og syklister. Videre nasjonale føringer om effektiv, miljøvennlig og trygg trafikkavvikling i tett by, samt føringer i gjeldende planer og strategier i Tromsø kommune.

Varme i fortau og gang- og sykkelveg vil bidra til at flere vil velge å gå, sykle eller ta kollektivtrafikk. Videre vil det løse utfordringer tilknyttet snørydding, særlig de steder langs Stakkevollvegen hvor fortauet vil ligge helt inntil bebyggelsen. Man vil også redusere risikoen for skade på lyktestolper.

Oreigningslova § 2:

Vedtak av reguleringsplan gir ekspropriasjonsrett, og dette innebærer at Oreigningslova § 2 får anvendelse. Bestemmelsen sier at inngrepet på privat eiendom ikke må gå lengre enn det som trengs for å realisere formålet, og at det bare kan gjennomføres dersom inngrepet «tvillaust er til meir gagn enn skade».

I vedlegg 6 har administrasjonen foretatt en vurdering etter Oreigningslova § 2 for alle eiendommer som blir berørt.

Administrasjonen har for alle berørte eiendommer kommet til at inngrepet ikke går lengre enn det som trengs for å realisere formålet, og at inngrepet på privat eiendom «tvillaust er til meir gagn enn skade».

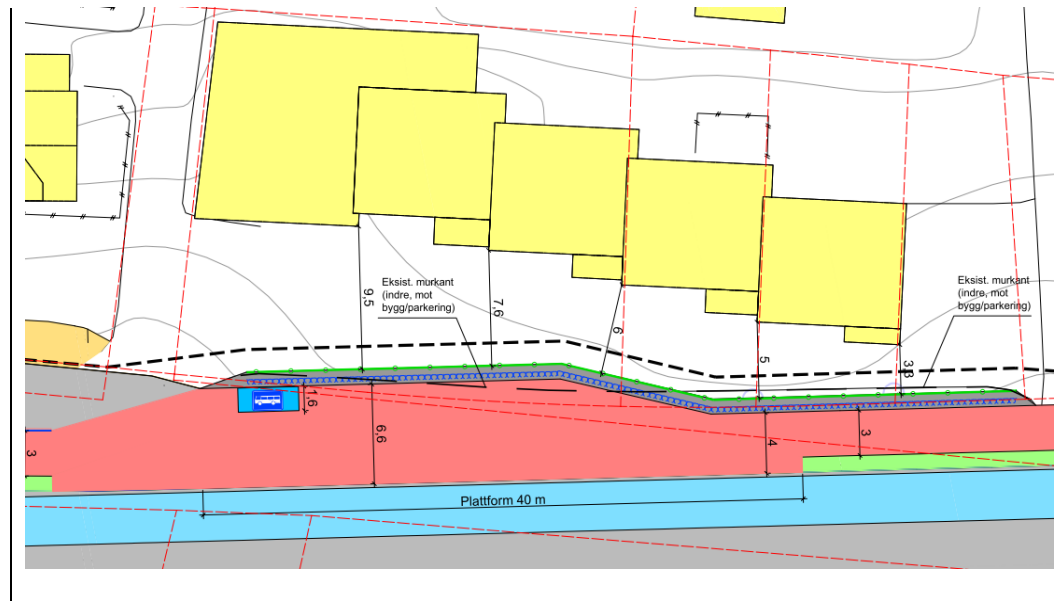
Endringer av planforslag etter offentlig ettersyn:

I henhold til Byggesaksforskriften § 4-3 første ledd a) er det ikke krav om byggesøknad for offentlige veganlegg som er regulert i detaljreguleringsplan. På denne bakgrunn har vi endret ordlyden i rekkefølgekravet om oppvarming til «veganlegget tas i bruk», fremfor «brukstillatelse eller ferdigattest kan gis».

Videre har vi lagt til «bussholdeplasser» i rekkefølgekravet, etter at Troms Fylkeskommune ba om dette i sin merknad til planen. Dette medfører ingen realitetsendring ettersom det hele tiden har vært forutsatt i planforslaget at også bussholdeplassene skulle tilrettelegges for oppvarming.

Til slutt har vi justert plangrensen foran Stakkevollvegen 48, 50, 52 og 54, hvor bussholdeplass Arneberget skal plasseres. Plangrensen er justert med bakgrunn i konsekvensene planforslaget fikk for grunneierne og deres virksomhet på eiendommene, herunder svært vanskelige forhold for adkomst med bil for varelevering. Asplan Viak har foretatt en ny vurdering og funnet det mulig å justere størrelsen på bussholdeplassen for å minske inngrepet på eiendommen. Gang- og sykkelvegen er flyttet foran busskuret, noe som medførte at det var mulig å redusere bredden på gang- og sykkelvegen med ca. 1,2 meter. Den nye løsningen og plankart med justert plangrense er sendt til grunneierne, og de har per epost og telefon opplyst at de som følge av justeringen og den nye løsningen for bussholdeplass Arneberget ikke har noen merknader til planforslaget.

Tegning datert 15.11.19, med ny løsning for bussholdeplass Arneberget (vedlegg 16):



04 Planvurdering

Universell utforming, barn- og unge, folkehelse

Planforslaget anses å få lite negative konsekvenser for universell utforming, barn og unges interesser og folkehelse. En bedre tilrettelegging for kollektivtransport og myke trafikanter langs denne hovedfartsåren vil derimot kunne anses som en forbedring for nevnte brukergrupper og temaområder.

Landskap, grønnstruktur

Plan 1821 inneholdt opprinnelig 4 soner med grønnstruktur der det på kommunal grunn var mulig å etablere grønne soner med grønnstruktur med konsentrert vegetasjon som ikke var i konflikt med veg. For å unngå å rive bygg og andre større ulemper for grunneiere er imidlertid dette arealet i hovedsak tatt i bruk til vegformål. Bestilling av firefeltsveg forutsetter at alt trafikkareal tas i bruk til transportformål. Det vil med andre ord ikke bli rom for grønne soner eller oppmykning av vegformålet.

Trafikk

De trafikale forhold som følger av tilstøtende planers aktivitet er analysert i en helhetlig trafikkanalyse. Denne analysen peker på behov for trafikkreduserende tiltak tilsvarende 10-15 % i tilstøtende planer, for at Stakkevollvegen ikke skal bli overbelastet.

Planen legger ikke opp til bebyggelse og således ikke til økt behov for parkeringsarealer. Alt av parkeringsbehov som følger av de enkelte tilstøtende planer må løses internt i disse planene.

	<p>Det legges opp til at avlastning av Stakkevollvegen i større grad enn i dag skal skje via tunnelanlegget Breivika – Hansjordnesbukta, samt redusert behov for bruk av privatbil.</p>
Støy og støv	<p>Planområdet legger ikke opp til økte nivåer av støy eller støv, da fokuset er på tilrettelegging for kollektivtrafikk, gående og syklende.</p>
Samfunnssikkerhet, grunnforhold	<p>Vegen ligger på landsiden av det som opprinnelig var strandsonen i området, dels på fjell og dels på utfyllinger. Det er gjennomført bæremålinger i eksisterende veg og disse viser generelt god bæreevne. Det eneste kjente området med forurensning er Esso-tomta.</p>
Kulturminner	<p>Noen bygg langs planområdet er avsatt til bevaring, i denne sammenheng er Stakkevollvegen 25A spesielt problematisk. Det legges i planforslaget opp til at bygget rives i sin helhet, jf. vedlegg 9.</p>

05 Vurdering av merknader og evt. innsigelser

Vi har mottatt totalt 21 merknader. Merknadene er redegjort for og behandlet i vedlegg 2.

En rekke grunneiere har merknader til tap av parkeringsplasser, varelevering, adkomst, plassering av bussholdeplasser, samt til at det er satt av en sone på 2 meter fra fortauskant og inn på deres eiendommer. Disse er svart på enkeltvis i vedlegg 2.

Nordbyen Eiendom AS har levert merknad knyttet til tap av eiendommens verdi som følge av planforslaget. Tap av verdi knytter seg dels til dagens næringsdrift i bygg som kreves revet (Tromsø Ski- og Sykkel) og dels til planlagt utvikling av tomten.

Nordbyen Eiendom AS foreslår ulike justeringer på planforslaget for at minst mulig av deres eiendom skal eksproprieres. De foreslår blant annet at Stakkevollvegen forbi deres eiendommer reduseres til tre felt. Som nevnt over vil imidlertid Tromsø Ski- og Sykkel måtte rives selv om løsningen justeres til tre felt. Videre stiller de spørsmål ved hvorfor det er forutsatt et eget sykkelfelt på østsiden av Stakkevollvegen frem til avkjøring til Fiskernes Agnforsyning SA. Bakgrunnen for at det er lagt et sykkelfelt på østsiden forbi deres eiendom er at det legges til rette for et systemskifte her, hvor man går fra sykkelveg med fortau i Nordbyenplanen til gang- og sykkelveg langs Stakkevollvegen.

Troms Fylkeskommune har levert merknad blant annet til at plankartet kun oppgir arealformålet veg (SOSI 2010). Administrasjonen har her svart at plankartet og planbestemmelsene bevisst er holdt på et overordnet nivå, for å bevare en viss fleksibilitet når veien skal bygges.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark opprettholder sin merknad om at det bør gjennomføres en støyutredning, og at det på bakgrunn av en slik støyutredning bør utredes og beskrives avbøtende tiltak for berørt støyfølsom bebyggelse. Videre mener de at kommunen bør dokumentere dagens og fremtidige nivåer når det gjelder luftkvalitet, og følge opp med nødvendige tiltak dersom verdiene overskrider anbefalingene i Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).

I vedlegg 2 har administrasjonen blant annet svart at reguleringsplanen i seg selv ikke medfører økt trafikk, samt påpekt at tiltakene som Fylkesmannen ber om vil være svært kostbare. Støysikring langs alle boliger langs Stakkevollvegen vil være et så kostbart tiltak at det må veies opp mot andre velferdsordninger i kommunen, herunder støysikring av støyutsatte boliger i andre områder.

Statens vegvesen står i sin merknad fast ved at syklende og gående langs vestsiden av Stakkevollvegen bør skilles i form av to-vegs sykkelveg med fortau. De mener dette eksempelvis kan løses med å snevre inn kjørefeltene for bil, grøntribatten, og eventuelt gjøre fortauet på østsiden smalere. Administrasjonen har i vedlegg 2 vist til at vegen er prosjektert for en felles gang- og sykkelveg på 3

meter og et potensiale for under 15 gående/syklende. Behov ut over dette må ivaretas av parallelle sykkelveger/gangveger. Dersom vi skulle prosjektert for egen to-vegs sykkelveg ville det ikke vært tilstrekkelig å fjerne grøntrabatten. Videre har fortau og kjørebane det som i henhold til Statens Vegvesens håndbok N100 er minimumsbredde på henholdsvis 2,5 og 3 meter.

07 Konklusjon

Planforslaget omfatter en helt sentral del av vegnettet på Tromsøya og utgjør den viktigste transportåren mellom Sentrum og Breivika. Planreguleringen anses som helt nødvendig for å kunne foreta utvidelse og oppgradering av Stakkevollvegen. Området nedenfor Stakkevollvegen står foran en betydelig omdanning til næringsaktivitet og boligutbygging. Kommunedelplan for Stakkevollvegen byutviklingsområde gir rammene for utviklingen av området, og det er mange større prosjekt under utvikling.

Reguleringen legger opp til at Stakkevollvegen skal utvikles som en effektiv transportåre langs et kontinuerlig utbyggings- og utviklingsområde på sjøsiden helt fra Hansjordnesbukta til Erling Kjeldsens veg. Reguleringsplanen skal resultere i en oppgradering av Stakkevollvegen til et vegsystem med høy standard, og med tydelige soner for gående, syklende, kollektivtransport og biler. Det kan bli noe utfordrende med tydelig sone for gang- og sykkel siden det ikke er mulig å separere. Det arbeides derfor med å finne bedre løsninger for syklende i nærhet til Stakkevollvegen. Reguleringen er et framtidrettet grep, med vekt på trafikksikkerhet og trafikkflyt. Planreguleringen er i tråd med nasjonale målsetninger om å styrke framkommeligheten for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklister.

Planforslaget vil innebære endringer for virksomhetene langs Stakkevollvegen, blant annet i form av bortfall av parkeringsplasser og enkelte atkomster. Administrasjonen viser her til vedlegg 6 hvor planens konsekvenser for alle grunneiere langs Stakkevollvegen er redegjort for og vurdert. Den samlede konklusjon er at vilkårene i Oteigningslova § 2 er oppfylt. Inngrepene går ikke lengre enn det som er nødvendig for å realisere formålet, og at planens fordeler veier klart tyngre enn ulempene den medfører for grunneiere.

Utvidelse og utbedring av Stakkevollvegen anses som en nødvendig konsekvens av nylig vedtatt kommunedelplan for Stakkevollvegen byutviklingsområde, plan 0253. Kommunedelplanen skal romme de store, private utbyggingsplanene på østsiden av veien. Skal disse bli en realitet må trafikkmønsteret i planområdet endres. Som følge av vegutvidelsen, vil en rekke bedrifter få tilgang til en prioritert, lysregulert atkomst til Stakkevollvegen. Dette anses som et gode og ikke en byrde for virksomhetene.

Gjennomføring av planen vil gi positive konsekvenser for byen og bydelen.

Planforslaget anbefales vedtatt.

Vedtakskompetanse

Kommunestyret

Vedlegg

- VEDLEGG 1 - PLANBESTEMMELSER
- VEDLEGG 2 - MERKNADSBEHANDLING
- VEDLEGG 3 - PLANKART NORD
- VEDLEGG 4 - PLANKART SØR
- VEDLEGG 5 - PLAN OG LENGDEPROFIL
- VEDLEGG 6 - BERØRTE PRIVATE EIENDOMMER - VURDERING ETTER OREIGNINGSLOVA § 2
- VEDLEGG 7 - ROS-ANALYSE
- VEDLEGG 8 - AVKJØRSEL KULLKRANSVINGEN NORD
- VEDLEGG 9 - FORPROSJEKT
- VEDLEGG 10 - TRAFIKKANALYSE
- VEDLEGG 11 - NOTAT RIVING AV BYGG
- VEDLEGG 12 - BUSSHOLDEPlass ARNEBERGET
- VEDLEGG 13 - BUSSHOLDEPlass BJØRNSTRAND
- VEDLEGG 14 - PLANBESKRIVELSE
- VEDLEGG 15 - NOTAT RIVING AV HANSJORDNESGATA 1B OG 7
- VEDLEGG 16 - HOLDEPlass ARNEBERGET - NY LØSNING