

Arkivsaknr PLAN-20/01337-149
Saksbehandler Liv Lybæk

Saksgang

Møtedato

Kommune- og byutviklingsutvalget
Kommunestyret

Plan 1931 – Detaljregulering for Ishavsbyen videregående skole – Til endelig vedtak

Kommunedirektørens innstilling til vedtak:

Plan 1931 –Detaljreguleringsplan for Ishavsbyen VGS med plankart av 24.08.2021 og planbestemmelser av 07.09.2021, vedtas.

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

Stig Tore Johnsen
Kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for Bymiljø

Sammendrag av planen

Mål for plan 1931 – Ishavsbyen videregående skole er å samlokalisere det som før het Breivika videregående skole og Tromsø maritime skole som har lokaler både i Breivika og på Rambergan. Den nye skolen skal samle alle elevene i Breivika. Fagskolen i Troms skal også lokaliseres i de samme lokalene. Ønsket er at samlokaliseringen skal gi positive effekter.

Samlokaliseringen skal skje både gjennom å rive eksisterende bygningsmasse, oppgradere og å bygge nytt. Voksenopplæring og innføringsklasse er også lokalisert i samme bygningsmasse i Breivika som deler av Ishavsbyen videregående skole og Fagskolen i Troms, avdeling Breivika.

Ishavsbyen VGS får ca. 200 nye elever og rundt 45 ansatte mer enn det Breivika VGS har i dag, noe som øker fremtidig elevtall til ca. 1060, og antall ansatte på den nye skolen blir ca. 230.

Troms og Finnmark fylkeskommune er tiltakshaver, mens Bjørn Bygg AS er entreprenør og Rambøll er plankonsulent i arbeidet som utvikler skoleanlegget på vegne av Troms og Finnmark fylkeskommune

Planområdet ligger i Breivika mellom Botanisk hage i sør, Stakkevollvegen i øst, E8 i tunnel i nord og UiT i vest. Det er ca. 4 km fra sentrum med god kollektivdekning.

Planområdet grenser til, og overlapper delvis, Statens vegvesen sitt arbeid med ny tunnel mellom Breivika og Langnes i sør. Dette innebærer et behov for koordinering, samtidig som planene må kunne gjennomføres uavhengig av hverandre da det er ulik fremdrift på planarbeidene.

Det er ønske om å utnytte arealet nord for Breivikahallen til idrettsformål, og det foreligger en intensjonsavtale mellom Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune. Planen for Ishavsbyen VGS legger ikke spesielt til rette for dette idrettsformålet, samtidig som det skal være mulig å gjennomføre.

Nordøst i planområdet er det regulert inn et VA- anlegg bestående av et sandfang og pumpestasjon. Dette anlegget er etablert i forbindelse med kulvert under Stakkevollvegen i tråd med VAO- rammeplan for Breivika.

I planforslaget er det lagt til rette for myke trafikanter så godt som mulig. I forbindelse med planlagt nytt skolebygg er det fortau og forbindelseslinjer gjennom planområdet til busstilbud i både vest og øst. I Breiviklia, der det i dag er tilknyttet boliger, er regulert veiareal utvidet (innenfor arealet Troms og Finnmark fylkeskommune eier), og det er økt belysning langs veien.

Gang- og sykkelveien som går gjennom planområdet i dag mellom nord og sør er oppgradert til gjeldende standard gjennom å reguleres til sykkelvei med fortau.

Hovedvekten av parkeringsplasser for skolen er lagt sør for Breivikhallen. Både parkeringsplasser for forflytningshemmede og sykkelparkeringsplasser er plassert nær inngang.

Selve skolebygget skal oppføres med oppdelte bygningsvolum og bestå av mye glass. Bygget er forsøkt tilpasset omgivelsene i høyde og volum. Andre områder innenfor planområdet er også forsøkt tilpasset til terreng og omkringliggende omgivelser.

01 Saksdokumenter

Vedlagte
saksdokument
(ikke uttømmende)

	Dato:
01. Vedlegg1_Plan1931_Reguleringsplankart	24.08.2021
02. Vedlegg2_Plan1931_Reguleringsbestemmelser	03.09.2021
03. Vedlegg3_Plan1931_Oversiktskart	
04. Vedlegg4_Plan1931_Planbeskrivelse	25.08.2021
05. Vedlegg5_Plan1931_Utomhusplan1	25.08.2021
06. Vedlegg6_Plan1931_Utomhusplan2	25.08.2021
07. Vedlegg7_Plan1931_ROS-analyse	21.12.2020
08. Vedlegg8_Plan 1931_OSG-Rammeplan	25.08.2021
09. Vedlegg9_Plan1931_Trafikkvurdering av gangtilbud i Breiviklia	14.08.2020
10. Vedlegg10_Plan1931_Støyutredning Breiviklia	29.10.2020
11. Vedlegg11_Plan1931_Støy_Forprosjekt akustikk	
12. Vedlegg12_Plan1931_Geoteknisk rapport1	31.07.2020
13. Vedlegg13_Plan1931_Geoteknisk rapport2	03.07.2020
14. Vedlegg14_Plan1931_Hensynssonekart	11.09.2020
15. Vedlegg15_Plan1931_Sol- og skyggestudier	10.03.2021
16. Vedlegg16_Plan1931_Vinterplan1	
17. Vedlegg17_Plan1931_Vinterplan2	25.08.2021
18. Vedlegg18_Plan1931_Plan og profiltegninger Yrkesskolevegen og sykkelvei med fortau	25.08.2021
19. Vedlegg19_Plan1931_Sjekkliste Naturmangfoldloven	14.08.2020
20. Vedlegg20_Plan1931_Forhåndsuttalelser	
21. Vedlegg21_Plan 1931_VAO - Aksept av VAO-rammeplan	
22. Vedlegg22_Plan 1931_VAO - Rammeplan for Ishavsbyen VGS	22.03.2021
23. Vedlegg23_Plan1931_Sykkelparkeringsnotat	14.08.2020
24. Vedlegg24_Plan1931_Samlede innspill etter offentlig ettersyn	16.06.2021
25. Vedlegg25_Plan1931_Merknadsbehandlingsmatrise	

3D- modell: [Ishavsbyen VGS - ny modell \(arcgis.com\)](#)

Berørte planer og planstrategiske dokument – ikke vedlagt

Plan 0900 – UITØ og RITØ, Breivika
Plan 1886 – E8 Flyplasstunnelen
Plan 1109 – Tunnelutslag Breivika

Plan 1479 – Internasjonal fiskehavn og containerhavn i Breivika (tilgrensende)

Plan 0142 - Kommuneplanens arealdel 2017 – 2026

Tenk Tromsøs Sykkelstrategi for Tromsø 2016 – 2026, Gåstrategi for Tromsø 2016 - 2030 og Kollektivstrategi for Tromsø 2017 – 2030

02 Planfakta

Tall og faktaopplysninger om plan (ikke planvurdering)

Bakgrunn

Oppgradere skolebebyggelse (inkludert riving) innenfor eksisterende område

Antall boenheter

Det er ikke boligbebyggelse innenfor planområdet

Formål

Offentlig og privat tjenesteyting, samt tilhørende samferdselsanlegg i tillegg til grønnstruktur, trafo og vann- og avløpsanlegg

Arealstørrelse

*BOP1: 21 000 m²
BOP2: 8 000 m²
BOP3: 10 800 m²*

Byggehøyde

*BOP1 # 5: c +35
BOP1 # 6: c +33
BOP2 # 3: c +35
BOP2 # 5: c +40
BOP3 # 2: c +17
BOP1 # 1: c +20*

BRA

*BOP1: 27 000 m²
BOP2: 27 000 m²
BOP3: 20 000 m²*

Høyde nærliggende bebyggelse

*Rett vest for planområdet, vest for Klokkargårdsbakken har eiendommen 124/28 en største høyde på c + 50,1 og eiendom 119/3570 en største høyde på c + 44,4
Eiendommene sørvest for planområdet, på østsiden av Klokkargårdsbakken, gitt ved gårdsnummer og bruksnummer*

119/2556, 119/3831, 119/2554 en største høyde på henholdsvis c + 27,4, c+ 28,9, c + 36,6, c + 36,2.

03 Planprosessen

	Dato:
Sak opprettet	05.05.2020
Naboskapsmøte	04.05.2020
Oppstartsmøte med byutvikling	09.06.2020
Annonsert oppstart av planarbeid (og tilskrevet partene)	13.06.2020
Komplett forslag til reguleringsplan	24.03.2021
1.gangsbehandling	15.04.2021
Frist offentlig ettersyn	09.07.2021

Planprosessens spesielle sider

I oktober 2016 ble en tidlig konseptstudie presentert for kommunen. Det ble redegjort fra kommunens side at dersom studien utfordret høyder, utnyttelsesgrad eller viste en betydelig økning i volumer, ville endringene kreve en detaljreguleringsprosess. Fordi forslagsstiller hadde sett for seg at dette ville bli en byggesak var skolebygget allerede prosjektert, og dermed var også uteområdene til skolebygget satt. Det ble på bakgrunn av dette, og et ønske om en rask prosess, ikke gitt rom for endring av skolebygg og tilhørende uterom i detaljreguleringsprosessen.

04 Planvurdering

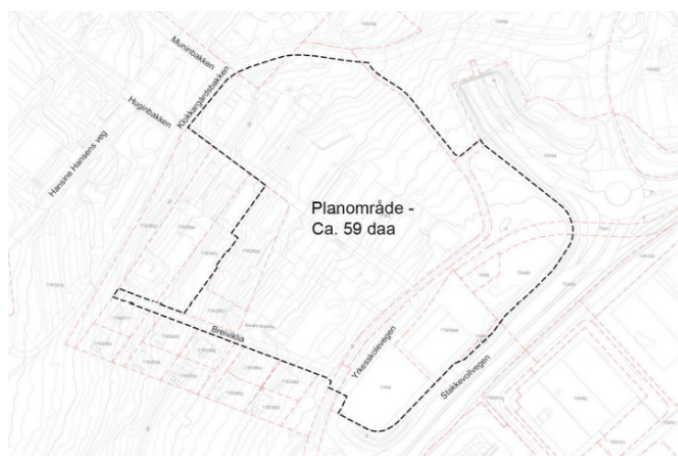
Planavgrensning

I en detaljreguleringsplan er det viktig å ta stilling til omkringliggende område, samt å sikre at forhold som er relevante for planen ivaretas innenfor planavgrensninga. Med bakgrunn i dette ble plangrensa utvidet til å også inkludere arealer der det ikke foreligger konkrete planer for byggeprosjekt på nåværende tidspunkt. Dette inkluderer areal nordvest for eksisterende Yrkesskolevei som ble tatt med for å inkludere bygningsmasse som ville være relevant ved bygging av skolen, grøntareal mot nord og for å sikre gangforbindelse til Klokkargårdsbakken (og videre til buss ved UiT). Arealet nord for dagens Breivikahall ble tatt med for å sikre VA- anlegg i tillegg til areal tenkt til idrettsformål. Dagens parkeringsareal sør for idrettshallen ble inkludert for å ivareta parkering som skal benyttes av skolen, se figur 5 og figur 6 lengre ned. Det ble i denne sammenhengen vurdert om boligene i Breiviklia skulle tas med, se avsnittet om boliger lengre ned. Da dette ikke var ønskelig fra Troms og Finnmark fylkeskommune sin side, ble boligene utelatt.

Planavgrensninga slik den nå foreligger inkluderer Breivikahallen i øst, som eies av både Troms og Finnmark fylkeskommune og Troms og Finnmark bedriftsidrettskrets.

Eiendommene som eies av Statsbygg og Staten ved arbeidsdirektoratet er tatt ut. Dette er begrunnet i at det ikke gjøres endringer her og at området ikke påvirkes i forbindelse med planarbeidet.

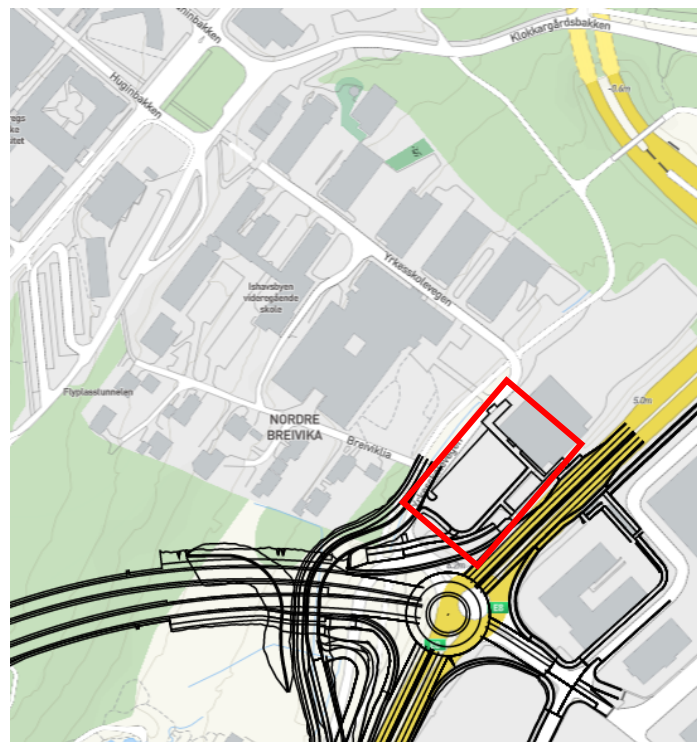
Planområdet sees på kartet under:



Figur 1: Planavgrensning

Plan 1886 – E8 Flyplasstunnelen som er under utarbeidelse overlapper med planområdet for Ishavsbyen VGS i området sør for Breivikahallen, se figur under.

Forholdet til Statens vegvesen sin plan



Figur 2: Statens vegvesen sin plan for ny tunnel til Langnes. Rødt rektangel viser overlappende område i planen for Ishavsbyen VGS og Statens vegvesen sin plan.

Planene for Ishavsbyen VGS og Plan 1886 – E8 Flyplassstunnelen skal kunne realiseres uavhengig av hverandre, og det har derfor vært viktig at alle forhold som er relevante for Ishavsbyen VGS tas med i planen for den videregående skolen. Dette har resultert i at dagens parkeringsplass sør for hallen, der det skal parkeres i forbindelse med skolen, har blitt regulert inn i planen for Ishavsbyen VGS. Samtidig er arealet regulert inn i Statens vegvesen sin plan for å kunne sikre et midlertidig rigg- og anleggsområde når tunnelen til Langnes skal bygges. Da anleggsarbeidet vil være en midlertidig situasjon på 2-3 år, er parkeringssituasjonen noe som må håndteres i forbindelse med bygging av tunnelen. Dette skal være fullt mulig, og både Troms og Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen er klar over situasjonen.

Bygningsmasse og funksjon

I dag består Breivika videregående av yrkesfaglig utdanning i tillegg til voksenopplæring og innføringsklasse. I tillegg holder Tromsø International School til innenfor området i leide lokaler, vist på kartet under som blokk nr. 4. De tilbyr i dag grunnskoleutdanning. Under vises dagens bygningsmasse som er knyttet til skolen.



Figur 3: Områdets bygningsmasse og skolens bygninger

Hovedbygget til skolen er i dag i bygningsmassen som på figuren over har bokstav A – D. Skolens verksteder ligger i bygg/blokk 1- 3 og i bygg/blokk 5. I bygg/blokk 4 holder i dag Tromsø International School til.

Bygningene B, D, 1- 3 og 5 foreslås revet. I stedet for byggene/blokkene 1- 3 vil det være utendørs verkstedgårder i tilknytning til ny bygningsmasse.

På figuren under er det vist en illustrasjon over eksisterende bygninger som er tenkt revet (rød farge) og som vil bestå (grønn farge) når den nye skolen er oppført. Bygningen der Tromsø International School holder til i dag beholdes. Skolen hadde en leieavtale som opphørte sommeren 2021, men bygget/blokka skal fungere som midlertidige undervisningslokaler for Ishavsbyen VGS mens det nye skolebygget oppføres.



Figur 4: Bygninger som er tenkt revet (i rødt) og bygninger som er tenkt beholdt (i grønt).

Slik det fremkommer av planmaterialet er skolebygget innenfor BOP1 delt opp i to ulike utbyggingstrinn.

Bakgrunnen for denne trinnvise utbyggingen er begrunnet i økonomi og hvilke fag skolen skal romme.

Bygningsmassen for skolen vil bestå av 21.500 m² i første byggetrinn og totalt 23.000 m² ved full utbygging, noe som er en økning fra dagens 20.000 m², selv om det er planlagt å rive 9000 m². Den nye bebyggelsen er mer kompakt enn dagens bebyggelse, og selv om bygningsmassen øker, vil det bebygde arealet på tomte reduseres med ca. 900 m².

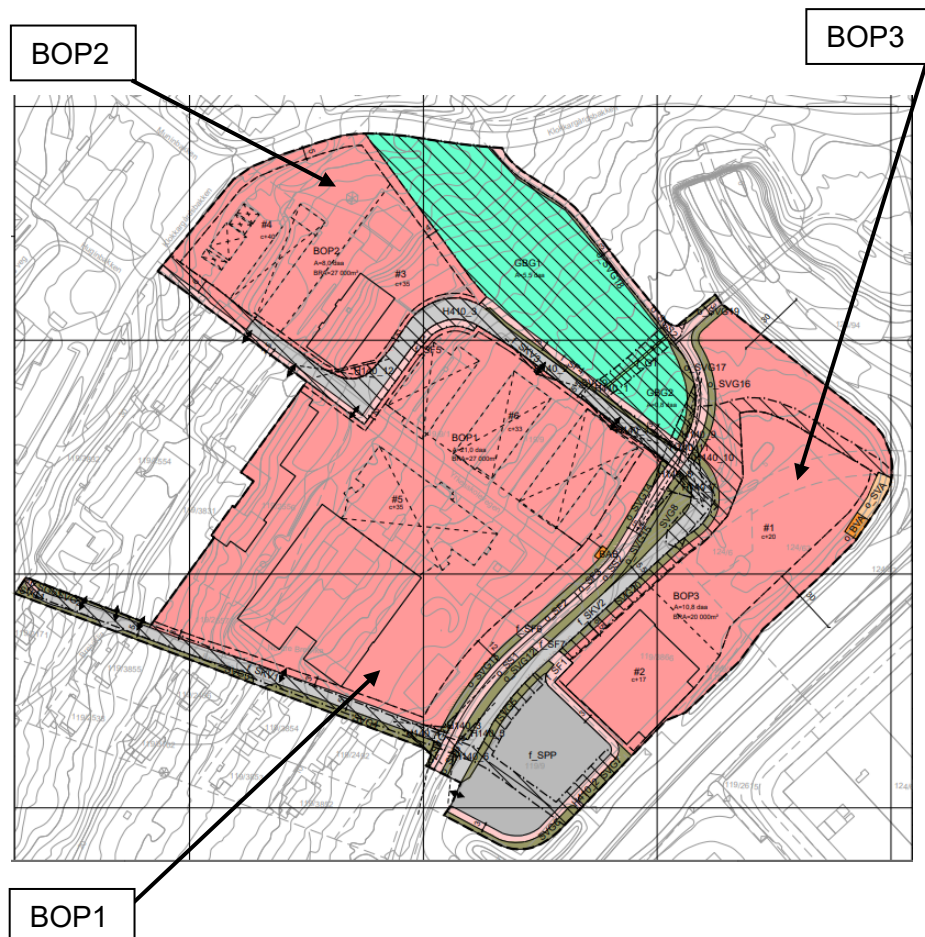
BOP 2 er et område med potensiale for utvidelse av skolevirksomheten eller til annet formål. Per i dag foreligger det ikke konkrete byggeplaner for området.

Innenfor BOP3 ligger Breivikahallen. Det har vært snakk om å utvide Breivikahallen eller å benytte arealet til annet idrettsformål, men på nåværende tidspunkt foreligger det ikke konkrete utbyggingsplaner for området.

Nord i dette området, ned mot Stakkevollvegen, er det regulert inn et VA-anlegg som både skal romme en pumpestasjon (o_BVA) og et inntak til VA- kulvert med sandfang (o_SVA) under Stakkevollvegen. Det er per nå ikke regulert inn vei til dette VA- anlegget over BOP3, se avsnittet om rekkefølgekrav lengre nede i saksfremlegget.

I dagens reguleringsplan er det regulert inn et kloakkrenseanlegg helt øverst mot brua over E8. I forbindelse med oppstartsmøtet ble det avklart at dette formålet kunne utgå.

Bakgrunnen for planavgrensningas avslutning i sør mot Yrkeskoleveien er begrunnet i planavgrensninga satt i Statens vegvesen sin plan, Plan 1886 – E8 Flyplasstunnelen, slik at disse skal sammenfalle i dette området, se plankartet nedenfor og figur 1.



Figur 5: Plankart for Ishavsbyen VGS med tydelige feltbenedvisninger

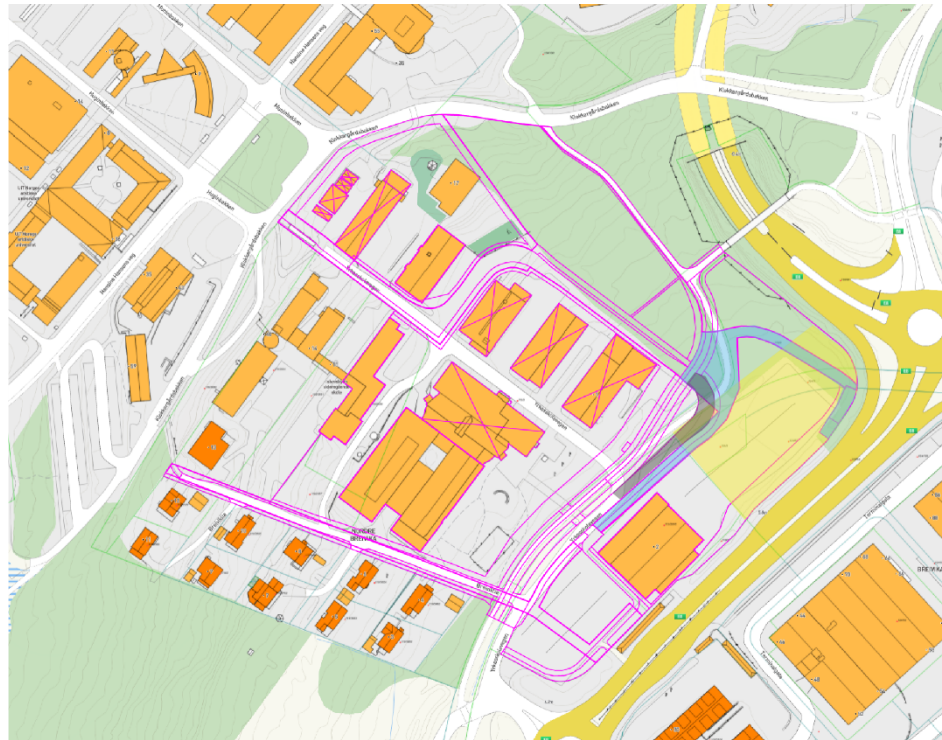
Intensjonsavtale med Tromsø kommune

I tilknytning til Breivikahallen foreligger det en intensjonsavtale med kommunen for arealet nord for hallen. Som det fremgår av figuren under, overlapper deler av planen for Ishavsbyen videregående skole med arealet avsatt i intensjonsavtalen. Dette gjør at de opprinnelige planene om å bygge en dobbel idrettshall er tenkt å utgå. Likevel er det ønskelig å opprettholde intensjonsavtalen fra Tromsø kommune sin side, da arealet kan brukes til andre idrettsformål.

Arbeidet med å få på plass et idrettsformål vil tilpasse seg det arealet som blir tilgjengelig nord for hallen innenfor det planen gir rom for. Fordi

det ikke foreligger noen konkrete planer for området og vi ikke vet når eller om det kommer en bygning for idrettsformål på dette arealet, er det valgt å imøtekomme Troms og Finnmark fylkeskommune på deres ønske om en mest mulig fleksibel plan ved å ikke regulere inn et eget arealformål eller areal til idrettsformål, men samtidig sikre adkomst fra Yrkesskoleveien i nord- sør- retning (f_SKV2) til BOP3 i denne planen. På den måten vil det være mulig å få til et idrettsformål gjennom en reguleringsendring i framtiden når det blir aktuelt.

På utklippet under vises arealet der det foreligger en intensjonsavtale (i gult), samt veiareal i grått og areal knyttet til VA- infrastruktur i blått. Illustrasjonen viser dermed arealet tilgjengelig innenfor området der det foreligger en intensjonsavtale (i gult) med kommunen.



Figur 6: Område for intensjonsavtale i gult med veiareal i grått og areal tilknyttet VA- infrastruktur i blått over arealet for intensjonsavtalen vist i gult.

Forhold til KPA

I Kommuneplanens arealdel (plan 0142) er det avsatt en båndleggingssone for Kvaløyaforbindelse med Tverrforbindelse. Denne er lagt blant annet i påvente av Statens vegvesen sitt pågående planprosjekt for tverrforbindelse i tunnel mellom Breivika og Langnes, plan E8 Flyplasstunnelen.



Figur 7: Båndleggingszone for Kvaløyaforbindelse med Tverrforbindelse.

Planen for Ishavsbyen VGS vurderes å være i tråd med denne båndleggingssona i kommuneplanens arealdel ved at planen muliggjør bygging av tverrforbindelse i tunnel mellom Breivika og Langnes.

Planområdet er avsatt til offentlig tjenesteyting i Kommuneplanens arealdel 2017 – 2026. Denne planen viderefører formålet og er på den måten i tråd med kommuneplanen.

Grunnforhold

Geoteknisk rapport fra Sweco utført i september 2020 konkluderer med at området BOP1, der det foreligger konkrete byggeplaner, er fullt utbyggbart. Dette gjelder også for resten av planområdet. Det foreligger ikke kvikkleire/sprøbruddmateriale innenfor det aktuelle området som skal reguleres. Samtidig ligger områdene o_SS2 og o_SF3, samt SKV2 og BOP3 nært kvikkleireforekomst ved Stakkevollvegen. Generelt må vurderingene som er gjort verifiseres og utdypes i detaljprosjekteringsfasen av utbyggingen. Det er derfor, før det gis igangsettingstillatelse, satt krav i bestemmelser om at det skal dokumenteres tilstrekkelig geoteknisk stabilitet. Det må også framgå hvilke behov som avdekkes og hvordan eventuelle tiltak skal ivaretas.

Bolig

Rett sør for planområdet, langs Breiviklia, ligger det boliger. Disse boligene er utenfor planområdet, men er forsøkt ivaretatt i planarbeidet likevel, se avsnittet som omhandler trafikk. Spesielt er dette viktig når boligene ligger i et område som er regulert til offentlig bebyggelse. Dette skyldes sannsynligvis at boligene ble oppført til ansatte ved Tromsø Yrkesskole i sin tid.

Trafikk/Parkering

Hovedadkomsten til skoleområdet er i dag fra rundkjøringa i Stakkevollvegen og påkobling til Yrkesskolevegen inn til parkeringa på sørsiden av Breivikahallen og videre gjennom skoleområdet. Dette vil også bli framtidig adkomstløsning fram til Statens vegvesen får realisert sin plan for ny tunnel til Langnes. Da vil ny adkomst ivaretas i plan 1886 for ny tunnel. I planforslaget for Ishavsbyen VGS blir Yrkesskolevegen, en privat vei som eies av Troms og Finnmark fylkeskommune, stengt som følge av at den nye skolen bygges over eksisterende vei, se figur 5 og 6. Dette har resultert i at Yrkesskolevegen legges om til nordsiden av skolens bebyggelse og verkstedgårder for å sikre adkomst til byggene innenfor planområdet. Yrkesskolevegen slik den legges om forblir hovedadkomst inn til området. I planforslaget er Yrkesskolevegen en blindvei med snumulighet. Statsbygg vil fortsatt ha varelevering og søppelhåndtering øverst i Yrkesskolevegen tilknyttet sine bygg.

Sør for skolen ligger den felles, private veien Breiviklia som i dag vedlikeholdes av både UiT og Troms og Finnmark fylkeskommune, se figur 8 nedenfor. Veien er i hovedsak en blindvei, men en veiforbindelse knytter Breiviklia til Klokkargårdsbakken. Denne veibiten kan benyttes eksklusivt av kjøretøy fra UiT og i forbindelse med renovasjon.

Breiviklia er adkomstvei til boligene på sørsiden av veien og til parkeringsplass for Universitetets bygninger øverst i Breiviklia. Mesteparten av trafikken opp og ned bakken er forårsaket av Troms og Finnmark fylkeskommune og UiT, beboernes bruk utgjør en liten del av trafikken i bakken. Veien i dag er bratt og uten tilrettelegging for gående og syklende, noe som spesielt kan være en utfordring om vinteren.

Breiviklia benyttes i dag til varelevering og avfallshenting for Ishavsbyen VGS. Denne situasjonen vil også videreføres med det nye planforslaget, da denne delen av eksisterende skolebygning med varemottak beholdes. I dag innebærer dette at det i Breiviklia er rygging med store kjøretøy opp bakken

Selv om det er grunn til å tro at hovedmengden av gående og syklende vil benytte seg av den omlagte Yrkesskolevegen der det er godt tilrettelagt for myke trafikanter, vil Breiviklia fortsatt være viktig som gangforbindelse til bussholdeplasser på Stakkevollvegen og i forbindelse med universitetet, samt forbindelseslinje øst- vest i området. For å gjøre dagens situasjon tryggere og bedre for myke trafikanter, har det vært foreslått flere tiltak i Breiviklia:

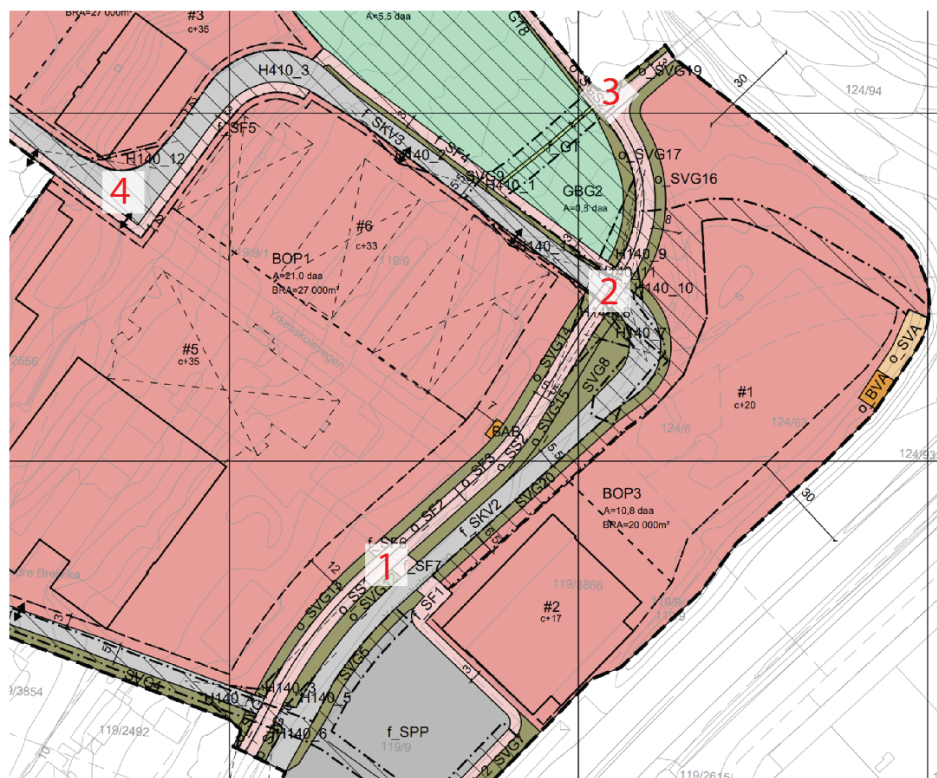
Det har fra administrasjonens side vært et ønske om fortau langs veien, spesielt opp til varemottaket, slik at det skal være tryggere for beboere og for de som bruker veien til og fra UiT. Dette har det vært vanskelig å få til i planprosessen.

Dette skal gjøre bilistene ekstra oppmerksomme, og krysset skal også skiltes slik at bilistene får vikeplikt for sykklistene. (Det er ikke satt et slikt krav til krysningspunktet i sør fordi krysset i dag er opparbeidet med merking og det ikke er stilt rekkefølgekrav til dette krysningspunktet.)

I krysset der sykkelveien med fortau møter forbindelsen over E8 som går videre nordover og vestover er det et systemskifte der sykkelveien med fortau går over til å bli gang – og sykkelvei slik situasjonen er i dag, se figur 9, tall 3.

Innenfor planområdet er det tilrettelagt for myke trafikanter med fortau langs Yrkesskolevegen fra bussholdeplasser i øst og vest og fram til skolen.

Alle fortauene som reguleres inn i planen skal være offentlig tilgjengelige slik at allmennheten kan bruke dem. For den delen av fortauet SF5 som går vestover mot Klokkargårdsbakken er bredden redusert til 2,5 meter, grunnet plassmangel. Se figur 9, tall 4. Fra Klokkargårdsbakken er det tilrettelagt fram til bussholdeplass innenfor universitetsområdet, og fra Kockkargårdsbakken er det tilrettelagt for myke trafikanter fram til skolens inngang ved å etablere fortau.



Figur 9: Utklipp av reguleringsplankart som viser deler av infrastrukturen i planområdet. 1 viser regulert sykkelvei med fortau. 2 viser krysningspunkt som skal opparbeides. 3 viser gang- og sykkelveien som opprettholdes. 4 viser fortau opp til Kockkargårdsbakken i 2,5 meters bredde.

Sør for Breivikahallen er hovedmengden av parkeringsplasser lokalisert i dag, og dette videreføres i ny plan. Her ligger det også noen parkeringsplasser for forflytningshemmede. Det er i tillegg plassert parkeringsplasser for forflytningshemmede nær til hovedinngangen til

Støy og støv

skolen i øst. I tillegg er det plassert parkeringsplasser for forflytningshemmede innenfor BOP2 i nær tilknytning til inngang.

Det er plassert sykkelparkeringsplasser flere steder innenfor planområdet, se uteromsplanene for eksakt plassering. Begge inngangene til skolen har sykkelparkeringsplasser i nærheten. I forbindelse med Breivikahallen er det også plassert parkeringsplasser for sykkel.

Støyen i området kommer fra veitrafikkstøy fra Stakkevollvegen og helikopterstøy i forbindelse med Universitetssykehuset. Veitrafikkstøyen gjør at skolebygget delvis havner i gul støysone. Samtidig ligger deler av planområdet i øst, ned mot Stakkevollvegen, i rød støysone.

Planområdet ligger så vidt innenfor gul sone for helikopterstøy i nordøstlige hjørne.

Det er anslått at sumstøyen fra helikopter og veitrafikk på skolens mest utsatte fasade mot nordøst vil være på ca. 57 db.

Selv om skolebygg ikke anses som støyfølsom bebyggelse, er det satt en bestemmelse som skal sikre uteområdene for undervisning innenfor byggeområde BOP1 maksimalt 55 db.

For boligene i Breiviklia er det foretatt egne støyberegninger. Disse viser at Breiviklia har gul støysone på hver side av veien. Ingen av boligenes fasader blir liggende i denne støysonen ved beregningshøyde på 1,5 meter, men hus nr. 8 blir på ett lite punkt liggende helt inntil denne støysonen. Uteoppholdsarealene berøres mot nordøst av den gule støysonen, men arealet innenfor gul støysone er ikke eneste oppholdssone for beboerne.

Støyrapporten konkluderer med at det ikke kreves støytiltak for hverken skolebygg eller boliger. Fordi vi ikke vet hva som vil bygges innenfor BOP2 og 3, er det satt en bestemmelse om at Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 følges.

Planområdet ligger innenfor rød sone for luftkvalitet. Fordi det så langt i arbeidet med planen ikke er utført en luftkvalitetsutredning, er det lagt inn en bestemmelse som sørger for at dette skal være gjort før det gis rammetillatelse for de ulike utbyggingsfeltene.

Friområder

Nord i planområdet er det i dag skog, og dette videreføres i planforslaget. Dette området fungerer som en vindskjerm.

I sør ligger Tromsø arktisk alpine botaniske hage. Dette området er et viktig parkområde og også et område for friluftsliv.

Sol/skygge

Sol- og skyggediagrammene viser at nabobebyggelse og landskap ikke vil påvirkes av skygge fra det nye skolebygget. Utearealene på sør – og østsiden av hovedbygningen til skolen har gode solforhold i skoletiden, mens verkstedgårdene på nordsiden vil være skyggelagt store deler av dagen. Arealene på sørøstsiden av skolebygningen vil være skyggelagt på kveldstid.

Arkitektur

Bibliotekshagen mot sør, mellom eksisterende og ny bebyggelse, vil være mye skyggelagt også midt på sommeren.

Planen for Ishavsbyen VGS har følgende konsept for skolebygningen og dens plassering innenfor BOP1:

Den nye Ishavsbyen VGS skal være et kompakt, arealeffektivt og framtidsrettet bygg. Når deler av dagens hovedbygg, samt tre av byggene på nordsiden av nåværende Yrkesskoleveg rives, gir det mulighet for et nytt bygg som kobler seg på eksisterende hovedbygg. Ny bebyggelse knytter seg på dagens glassgård og endrer denne.

Videre vil dagens glassgård fungere som sentrum i bygget. Her vil det være kantine og bibliotek. Alle skolens programområder knytter seg til dette sentrumet.

Hovedbevegelsen i det nye bygget vil være øst- vest, noe muligheten for å gå gjennom bygningen i denne retningen forsterker. Denne bevegelsen følger det skrånende landskapet og kobler seg mot universitet og sykehus i vest og havn i øst. Bygningens henvendelse forsterker bevegelsen ytterligere.

Utearealene er tydelig inndelt i soner rundt skolebygget. I nord er verkstedgårdene i to nivå omkranset av bjørkeskog mot nord. På andre siden av bygget, slik at bygget fungerer som et skille i seg selv, er selve skolegården med oppholdsarealer for rekreasjon plassert. Denne plasseringen knytter seg på hovedinngangen i øst. Inndelingen bidrar til en tydelig oppdeling mellom de ulike uteoppholdsarealene.

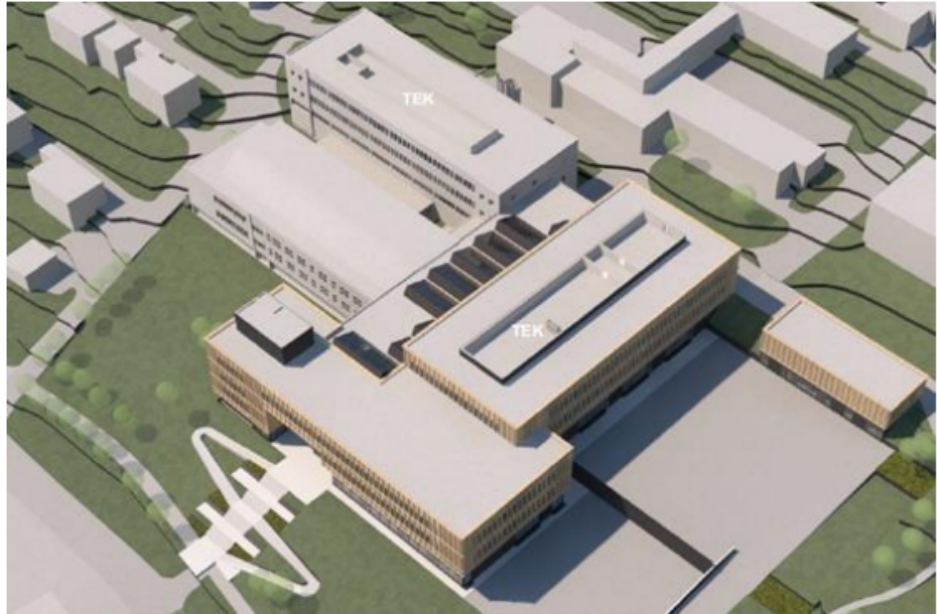
Hovedbygget for skolen har en ganske åpen første etasje, noe som eksponerer det som skjer inne i bygget. Sentrumet i bygningen, glassgården, gir overlys og en positiv kvalitet.

Begge utbyggingstrinnene av skolen ivaretar tankene og kvalitetene som ligger i konseptet.

Under sees illustrasjoner av skolebygningen ved full utbygging (trinn 2).



Figur 10: Skolebygningen vist ved full utbygging (trinn 2) sett fra nordøst.



Figur 11: Skolebygningen vist ved full utbygging (trinn 2) sett fra nordøst ovenfra.

Illustrasjonen under viser skolebygningen ved utbyggingstrinn 1.



Figur 12: Skolebygningen vist ved utbygging av trinn 1 sett fra nordøst.



Figur 13: Skolebygningen vist ved utbygging av trinn 1 sett fra nordøst ovenfra.

De ulike byggeområdene innenfor planavgrensninga er videre delt inn i to ulike områder med ulike høyder for å tilpasse seg omgivelsene og landskapet bedre. Dette resulterer i at BOP1 har fått lavere bebyggelse mot grøntarealet i nord. BOP2 har også fått en nedtrapping i øst for en bedre tilpasning til terrenget som skråner i øst- vest- retning. BOP3 har lavere byggehøyde der Breivikahallen er i dag, og høyere bebyggelse nordover. Høy bebyggelse kan fungere som støyskjerm mot veien.

En 3D- modell er tilgjengelig her:

[Ishavsbyen VGS - ny modell \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Kulturminner

Det er ifølge Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden ikke registrert kulturminner eller automatisk fredede kulturminner i planområdet.

Vann, avløp og overvann

Det vil være viktig å håndtere overvann på en god måte innenfor planområdet. Spesielt gjelder dette når utbyggingen fører til en liten økning i harde flater, som har negativ effekt på overvannet.

Mye av overflatevannet vil renne fra nordvest og ned gjennom området i nord der det i dag er skog. Store deler av vannet som kommer vil infiltreres av eksisterende vegetasjon. Området er regulert til blå/grønnstruktur for å ivareta dette, og det er også en hensynsone over området.

Det etableres regnbed langs den framtidige sykkelveien med fortau for å ivareta avrenning fra grøntområdene.

I plankartet er det regulert inn ulike hensynssoner i forbindelse med vann, avløp og overvann.

Hensynssonen som går over turveien helt nord i planområdet (H410_1) ivaretar offentlig vann- og avløpsledning.

H410_2 og 3 er registrerte flomveier og avskjærende flomgrøfter.

Hensynssonene skal sikre bortledning av overflatevann som kommer fra oversiden av bygget, i tillegg til større vannmengder. Vannet skal ledes fra planområdet og til kulvert under Stakkevollvegen via disse flomveiene og grøftene.

Kulvertene under Stakkevollvegen er en del av en overordnet VAO-rammeplan for Breiviklia som sammenfaller med plangrensa for Ishavsbyen VGS. I forbindelse med kulverten i nord er det regulert inn pumpestasjon og sandfang (o_BVA og o_SVA).

For å kunne drifte og vedlikeholde pumpestasjon og sandfang må Seksjon for vann- og avløp hos Tromsø kommune ha adkomst til dette anlegget. I denne reguleringsplanen løses dette gjennom bestemmelser som sikrer at det skal settes av tilstrekkelig plass til kjørevei med snumulighet for lastebil, og det sikres også adkomst fra kjøreveien (f_SKV2) til BOP3.

Kjøreveien reguleres ikke inn i planen for Ishavsbyen VGS. Dette fordi det er ønskelig at veien skal underordne seg det som kommer innenfor BOP3 og fordi en regulering av veien bidrar til en mindre fleksibel plan. Dermed forutsettes det at adkomstrett og overtakelse av areal løses gjennom avtale mellom Troms og Finnmark fylkeskommune (som eier grunnen innenfor BOP3) og Tromsø kommune. Det samme gjelder overtakelse av arealet som avsettes til pumpestasjon og sandfang. Når veien ikke reguleres inn, er det ikke noen garanti for at adkomstvei til VA-anlegget vil sikres. Samtidig ligger denne veien med tilhørende spesifikasjoner inne som en bestemmelse, og det er sikret adkomst fra Yrkesskoleveien (f_SKV2) til BOP3 - der anlegget ligger.

Det er i planen ikke rekkefølgekrav til å opparbeide veien, se avsnittet som omhandler rekkefølgekrav.

Renovasjon

I dag er det adkomst for henting av søppel via Breiviklia i sør. I nytt planforslag videreføres dette i eksisterende bebyggelse. Det etableres også avfallscontainere i verkstedgårdene for å ta hånd om avfall som produseres her

Universell utforming

Terrengforholdene gjør det vanskelig å tilrettelegge for universell utforming i akse øst – vest. Dette betyr at fortau innenfor planområdet ikke får tilfredsstillende stigning. Likevel er hovedinngangene i øst og vest med universell adkomst etter krav, og adkomsten i øst er oppvarmet. Verkstedgårdene skal også utformes universelt.

Ved hovedinngangen mot øst er det etablert fem parkeringsplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne, og det er tilrettelagt for tilbringertransport i østre verkstedgård. Tre parkeringsplasser for dem med nedsatt funksjonsevne er etablert i forbindelse med Breivikahallen, i tillegg til at to parkeringsplasser nær inngang til blokk 4.

Rekkefølgekrav

Planområdet er godt belyst, også fra busstopp i øst og vest. Øverst i vest mot Klokkargårdsbakken ivaretas dette av dagens områdebelysning på bygningene langs strekningen, da det vil være trangt med lysmaster. Det er ikke ledelinjer innenfor området annet enn i forbindelse med inngangene.

Før bygninger innenfor de tre ulike feltene BOP1, 2 og 3 kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest skal kjøreveiene og HC-parkeringsplasser være opparbeidet med fast dekke og med tanke på trinnfrihet. Krysningpunktet i nord mellom sykkelveien med fortau og kjøreveien skal også være opparbeidet, se figur 14, tall 2.

For området BOP1 der skolebygningen er tenkt etablert, er det flere rekkefølgekrav knyttet til brukstillatelse:

- Kjørevei med tilhørende annen veigrunn innenfor planområdet skal være opparbeidet. (Se unntak i avsnittet under.)
- Areal for varelevering og avfallshenting, se figur 8.
- Fortau med tilhørende annen veigrunn. (Se unntak i avsnittet under knyttet til sykkelvei med fortau.)
- Deler av sykkelveien med fortau. (Se avsnittet under.)
- Parkeringsplasser sør for Breivikahallen
- Snuplass helt øverst mot vest, se figur 14, tall 6
- Uteoppholdsarealer markert som U1 i utomhusplan 2 for trinn 1, se figur 16 under.
- Tilfredsstillende midlertidige løsninger for HC-parkering, sykkelparkering, belysning, uteoppholdsarealer og trær skal være etablert
- Eksisterende snarvei til skolen, se figur 14, tall 7

Før det kan gis ferdigattest for ny bebyggelse innenfor BOP1 skal følgende være etablert:

- HC- parkering og sykkelparkering
- Belysning i tilknytning til sykkelveier, fortau, veier og parkeringsplasser
- Alt av uteoppholdsarealer
- Nye trær langs fortauet i forbindelse med sykkelveien

For BOP2 og 3, der det per nå ikke er konkrete utbyggingsplaner, er det også satt en del rekkefølgekrav for å sikre at nødvendig infrastruktur og tilhørende grøntareal skal opparbeides dersom det skulle bli slik at disse områdene bygges ut før bebyggelsen i BOP1.

Som det fremkommer er det flere områder i planen det *ikke* stilles rekkefølgekrav til. Disse gjengis nedenfor:

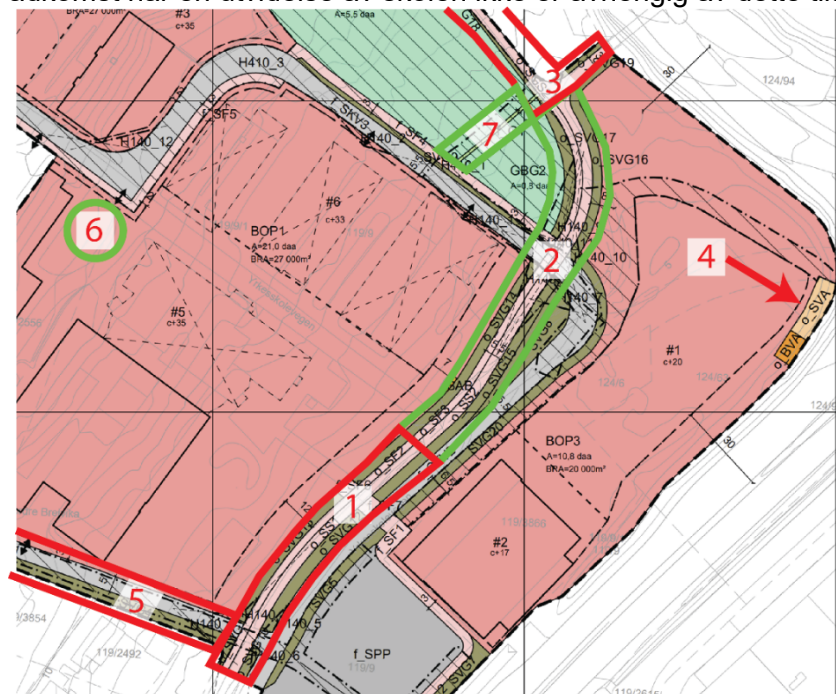
Med bakgrunn i at traseen for dagens gang – og sykkelvei bare legges om der arealet reguleres som sykkelvei o_SS2 og fortau o_SF3, er det kun i dette området at det stilles rekkefølgekrav i planen. Dette innebærer at for arealet regulert som o_SS1 og o_SF2 med tilgrensende annen veigrunn, stilles det ikke rekkefølgekrav.

Dette fører til at det per nå ikke er tatt stilling til om og eventuelt hvem som skal opparbeide en del av den regulerte sykkelveien med fortau siden dette veistrekket heller ikke ligger inne i reguleringsplanen for ny tverrforbindelse til Langnes. Det er dermed usikkerhet rundt etablering av sammenhengende sykkelvei med fortau. Om dette strekket ikke opparbeides vil det, ved realisering av både planen for Ishavsbyen VGS og for ny tverrforbindelse, bli et systemskifte som skiller mellom sykkelvei med fortau og eldre gang- og sykkelvei. Dette innebærer at syklisten går fra sykkelvei til gang- og sykkelvei, der de deler arealer med fotgjengere, til sykkelvei igjen videre nordover. Dette er ikke en optimal løsning, for å ivareta trafikksikkerheten. Se figur 14, tall 1 og 2.

Det er ikke knyttet opparbeidelseskrav til f_SKV1 (Breiviklia), eller tilhørende annen veigrunn, se figur 14, tall 5, men det er ønskelig med et avklart ansvar og vedlikehold for veien mellom de tre aktørene som bruker den.

Det stilles ikke rekkefølgekrav til f_SGS1, gang- og sykkelveien helt øverst i Breiviklia til Klokkargårdsbakken, se figur 15, og heller ikke til o_SGS2 som er gang- og sykkelveien som reguleres helt nord i planområdet, se figur 14, tall 3. Disse arealene er allerede opparbeidet, f_SGS1 om ikke helt i tilfredsstillende bredde.

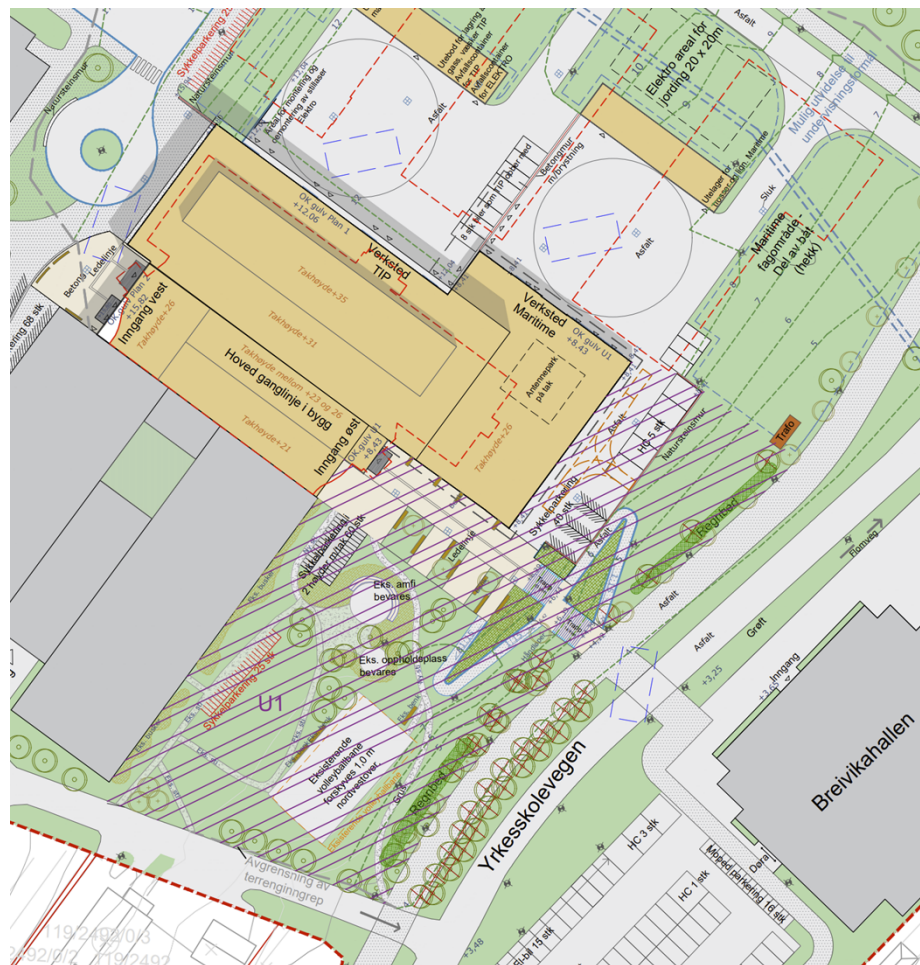
I planen er det ikke rekkefølgekrav knyttet til adkomstvei som skal sikre både adkomst til og vedlikehold av VA- anlegget ned mot Stakkevollvegen, se figur 14, tall 4. Dette fordi det er forutsatt at det er Seksjon for Vann og avløp som skal opparbeide anlegget og tilhørende adkomst når en utvidelse av skolen ikke er avhengig av dette tiltaket.



Figur 14: Utklipp av reguleringsplankart der ulike farger på «rektanglene» viser til tiltak det ikke er knyttet rekkefølgekrav til (rødt) og tiltak det er knyttet rekkefølgekrav til (grønt). 1 og 2 viser den regulerte sykkelveien med fortau og tall 2 er plassert i krysningspunktet mellom sykkelveien med fortau og kjøreveien. 3 viser gang- og sykkelveien i nord. 4 skal illustrere en adkomst til VA- anlegget i nord. 5 viser Breiviklia. 6 viser sнопlass. 7 viser snarvei.



Figur 15: Utklipp av reguleringsplankart som viser veibiten øverst i Breiviklia som knytter denne veien på Klokkargårdsbakken, et område det ikke er knyttet rekkefølgekrav til.



Figur 16: Viser utearealet U1 som skal være opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse innenfor BOP1.

Et viktig prinsipp bak rekkefølgekravene i denne planen er å sikre drift av skolen med tilhørende nødvendig infrastruktur samtidig som byggeprosjektene settes i gang. Da vekstsesongen er kort her i Tromsø gis det rom for at trær og beplantning kan ferdigstilles påfølgende vekstsesong etter at midlertidig brukstillatelse og ferdigattest er gitt. Se for øvrig punktet «06 Endringer» lengre ned som utdyper rekkefølgekravene.

Kommunalt utbyggingsprogram

Da denne planen legger opp til en ny Breivika videregående skole på samme sted som Breivika skole er i dag, er lokalisering av Ishavsbyen VGS bestemt før «Prinsipper for utbyggingsprogram for Tromsø byområde/sentrumsnære områder 2021-2032» ble vedtatt den 27.01.2021. Det betyr at disse vurderingene derfor ikke har hatt innvirkning på lokalisering av skolen. Samtidig forsterker den nye skolen med et økt antall elever og ansatte Breivika som knutepunkt og vil på den måten være i tråd med «Prinsipper for utbyggingsprogram for Tromsø byområde/sentrumsnære områder 2021-2032»

Tenk Tromsø og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og

Det er viktig med tilrettelegging for gående og syklende, samt at folk kan benytte seg av kollektivtilbud i nærheten. Dette for å legge til rette for at vekst i persontransport kan tas med gange, sykkel og kollektivtransport i tråd med nullvekstmålet.

transportplanlegging

Det er god kollektivdekning i området. I ganske umiddelbar nærhet er det to busstopp. Bussholdeplassen vest for planområdet knyttet til UiT ligger ca. 230 meter fra hovedinngangen til skolen i øst med en stigning på ca. 20 høydemeter. Her frekventeres linjene 22, x29, x27, x43, x23, x31, x35, 36, 34, 33, 24, 20, x32, x44. Bussholdeplassen øst for skoleområdet ligger i tilknytning til Stakkevollvegen med en avstand på ca. 140 meter fra hovedinngangen til skolen med en stigning på ca. 5 høydemeter. Forbi denne bussholdeplassen går følgende linjer: 22, 42, x23, x27, x29, x30 og x43. Området frekventeres altså av både ordinære bybusser, samt ekspressbusser som går i rush både morgen og ettermiddag.

Som det videre framkommer av planmaterialet er det forsøkt så langt det lar seg gjøre å tilrettelegge for myke trafikanter innenfor planområdet.

Utbyggingen i dette området kan sies å være i tråd med samordnet areal og transportplanlegging. Breivika er ett av knutepunktene i Tromsø, og en utbygging her i tråd med planen vil forsterke dette. Kollektivdekningen til området er også veldig god, som skissert over.

Området som bygges ut i henhold til planen er allerede etablert og skolen bygger ut innenfor eksisterende område. Både en utvidelse av skoleområdet og tillegg av idrettsformål vil være en videreføring av formålene som allerede er i området.

05 Merknader

Under offentlig ettersyn kom det inn seks merknader. Merknadene som kom inn dreide seg i hovedsak om mindre endringer og utdypinger, og to av merknadene var allerede ivarettatt i planmaterialet etter forhåndsmerknad. Se vedlegg 25 – Merknadsbehandlingsmatrise.

Under gjengis merknadene som har ført til endringer og vært gjenstand for diskusjon i prosessen:

Etter merknad fra Statsbygg og Statsforvalteren i Troms og Finnmark er det i planbeskrivelsen presisert mulighetene som ligger inne i planforslaget for Breiviklia 15 (119/2556), og mangel på adkomstpila til eiendom 119/3831 er tegnet inn i plankartet.

Statens vegvesen har i sin merknad til planforslaget i forbindelse med offentlig ettersyn bemerket at det ville vært en fordel, som et avbøtende tiltak, om Breiviklia fikk et fortau, se vedlegg 24 - Samlede innspill etter offentlig ettersyn. I avsnittet om trafikk og parkering lengre oppe er situasjonen rundt fortauet utdypet, samt hva som er gjort for å bøte på trafikksikkerheten i Breiviklia.

Løsningen som planforslaget legger opp til er en trygg forbindelse i nord som er tilrettelagt med fortau, og veiarealet i Breiviklia utvides og får belysning. På bakgrunn av dette er det valgt å ikke ta merknaden til Statens vegvesen til følge.

Antall sykkelparkeringsplasser

Denne planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn med vedtak om at det skulle legges til rette for 834 sykkelparkeringsplasser, gitt skolens antall ansatte og elever. Se Kommune - og byutviklingsutvalgets sak 23/21 av 15.04.2021. De 834 sykkelparkeringsplassene er basert på det

som kommer frem i KPA. I KPA står det også at for virksomheter som blant annet skole må antall parkeringsplasser vurderes særskilt. Det er viktig at det tilrettelegges for sykling på en god måte og at antallet sykkelparkeringsplasser er tilfredsstillende slik at færrest mulig benytter seg av bil. Bakgrunnen for at de 300 sykkelparkeringsplassene som ligger inne i planforslaget er tilstrekkelig, er argumentert for i vedlegg 23 - Sykkelparkeringsnotat. Dette vil, også basert på framtidig bruk, være tilfredsstillende. Det er likevel besluttet å vise et økt antall sykkelparkeringsplasser i utomhusplanene som det vil være mulig å etablere i framtiden dersom behovet likevel skulle være tilstede. Med denne økningen vil det totale antallet sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet være 400 sykkelparkeringsplasser. Kravet om 50% overdekning av sykkelparkeringsplassene innenfor hele planområdet opprettholdes. For øvrig har flere av sykkelparkeringsplassene i planforslaget endret plassering sammenlignet med det som ble presentert da planen skulle legges ut til offentlig ettersyn. Endringene rundt antall sykkelparkeringsplasser har ført til endringer i bestemmelser, uteromsplaner, vinterplaner og rammeplan for offentlig samferdselsanlegg og grønnstruktur.

06 Endringer

Etter at denne planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn har det vært gjort noen endringer i tillegg til det som er beskrevet over for å sikre at planen blir best mulig og ikke minst gjennomførbar.

Disse endringene består i hovedsak av følgende:

- Bestemmelse som omhandler luftkvalitet
- Bestemmelse som omhandler skjønnhetshensyn
- Rekkefølgekrav knyttet til HC- parkering og sykkelparkering, belysning, uteoppholdsarealer og planting av trær innenfor BOP1.

Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene er delt opp i tiltak som skal være ferdige før det kan gis midlertidig brukstillatelse og tiltak som må skyves på til ferdigattest. Dette begrunnes i vanskeligheter med å få ferdigstilt alle rekkefølgekravene før hele anleggsperioden er over når skolen samtidig skal kunne driftes. Derfor er det avgjørende at det gis midlertidig brukstillatelse til selve skolebygningen selv om ikke alt innenfor BOP1 er etablert. Samtidig har det vært viktig å sikre at det etableres gode midlertidige løsninger i anleggsfasen for de tiltakene som ikke kan ferdigstilles i tråd med utomhusplanen før BOP1 står ferdig og ferdigattest kan gis. Dette er sikret gjennom endret bestemmelse 2.6 med økt fokus på sikkerhet for gående og syklende, samt sykkelparkering og HC- parkering, i tillegg til en ny bestemmelse 2.15. Disse bestemmelsene skal til sammen sørge for at det skal vedlegges en anleggsplan som viser midlertidige løsninger for HC- parkering, sykkelparkering og belysning for hele anleggsfasen fram til ferdigattest er gitt. På den måten sikres trygge og gode løsninger for myke trafikanter, og muligheten for å benytte HC- parkering skal heller ikke være dårligere før bygget står ferdig. I tillegg er det i rekkefølgebestemmelsen 5.1.2 sikret at tilfredsstillende løsninger skal være i tråd med anleggsplanen det vises til i punkt 2.15 for HC- parkering, sykkelparkering, belysning, uteoppholdsarealer og trær. Derfor skal anleggsplanen forelegges planmyndigheten på forhånd for godkjenning før midlertidig brukstillatelse kan gis.

Som illustrasjonen under viser er det ikke mulig å få til tenkt adkomst til de fem HC- parkeringsplassene ved den østre inngangen før bygg 1 (se

figur 3) er revet fordi adkomsten blokkeres av dette bygget. Samme adkomst til sykkelparkeringsplassene blir også blokkert. Blokk 1 kan ikke rives før det nye hovedbygget til skolen står ferdig slik at elevene som har holdt til i blokk 1 kan flyttes over i nytt bygg. Derfor er dette rekkefølgekravet i 5.1.2 flyttet ned til ferdiggattest, se gjengivelsen av bestemmelsen under.



Figur 17: Utklipp av utomhusplan 1 der rød stiplest strek over adkomsten til HC-parkeringsplassene (som gjengir blokk 1) ved inngangen i øst viser at blokk 1 (se figur 3) må rives før denne adkomsten til HC-parkeringsplassene kan bukes.

Belysninga er det heller ikke satt krav om at skal være i tråd med utomhusplanen før det gis ferdiggattest. Dette er begrunnet i at det ikke er sikkert at det vil være mulig å få til belysning der den er satt i utomhusplanen og/ eller å kunne koble til lyset før anleggsperioden innenfor BOP1 er ferdig.

Når det gjelder uteoppholdsarealer og trær vil det, grunnet anleggsvirksomhet, ikke være mulig å få dette helt ferdig før anleggsperioden er over og det søkes om ferdiggattest. Unntaket er arealet som i utomhusplan 2 for trinn 1 er definert som «U1» (se figur 16)

fordi dette arealet må være ferdig før det kan gis midlertidig brukstillatelse og det nye skolebygget skal tas i bruk.

Med bakgrunn i dette er den nye rekkefølgebestemmelsen for 5.1.2 for BOP1 som følger:

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor BOP1 skal følgende være etablert:

- f_SKV 2 og 3 inkludert tilgrensende annen veigrunn
- Areal for varelevering/avfallshenting innenfor felt BOP1 som vist i utomhusplan 1 datert 16.03.2021, revidert 25.08.2021.
- Fortau f_SF1, f_SF4, f_SF5, f_SF6 og f_SF7 med tilgrensende annen veigrunn.
- Sykkelveg o_SS2 og fortau o_SF3 med tilhørende annen veigrunn.
- Parkeringsplasser med el-lading, mopedparkeringsplasser og HC-parkeringsplasser innenfor f_SPP
- Snuplass innenfor BOP1 i henhold til disse bestemmelsers punkt 2.16
- f_GT – turveg
- Tilfredsstillende løsninger for HC-parkering, sykkelparkering, belysning, uteoppholdsarealer og trær i resterende deler av anleggsfasen. Løsningene skal være vist i anleggsplan jf. 2.15. Denne anleggsplanen skal være forelagt planmyndigheten på forhånd for godkjenning.
- Uteoppholdsarealer i område U1 vist i utomhusplan 2, datert 16.03.2021, revidert 25.08.2021

Før det kan gis ferdigattest for ny bebyggelse innenfor BOP1 skal følgende være etablert:

- HC-parkering og sykkelparkering innenfor BOP1 som anvist i utomhusplan 1, datert 16.03.2021, revidert 25.08.2021
- Belysning i tilknytning til veier, sykkelveier, parkeringsplasser og fortau som vist i utomhusplan og i henhold til disse bestemmelsers punkt 2.16
- Uteoppholdsarealer innenfor BOP1 i henhold til disse bestemmelsers punkt 2.16 med unntak av område U1 vist i utomhusplan 2, datert 16.03.2021, revidert 25.08.2021
- Nye trær langs o_SF2 og 3 i henhold til disse bestemmelsers punkt 2.16

Etablering av grøntareal, trær og beplantning skal ferdigstilles senest påfølgende vekstsesong etter midlertidig brukstillatelse og ferdigattest er gitt.

For å vise hvilke uteoppholdsareal som skal være ferdig før midlertidig brukstillatelse kan gis har utomhusplan 2 for trinn 1 fått skravur over deler av uteområdet tilsvarende U1.

Endringene i bestemmelsene skissert over er gjort for å unngå å måtte søkte om dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene for å klare å drifte skolen i anleggsperioden på en god og forsvarlig måte.

Skjønnhetshensyn

Grunnet utfordringer med trekledningen som i utgangspunktet var tenkt brukt som fasademateriale på skolebygget, er det bestemt at det skal brukes en annen kledning som ikke er tre, men som vil gi det samme uttrykket. Dette har resultert i at bestemmelse 2.2 som omhandler skjønnhetshensyn er endret og gitt mer fokus på selve bygningsvolumet og utformingen av dette.

Ny bestemmelse er formulert som følger:

Ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres at rimelige skjønnhetshensyn er tatt, § 29-2. Dokumentasjonen skal vise forholdet til både det bebygde og ubebygde landskap og naboskap, og begrunne de valgte løsningene. 3D-modell for detaljreguleringsplan Ishavsbyen, planID 1931, er veiledende for ny bebyggelse innenfor felt BOP1, dette gjelder spesielt bebyggelsens hovedgeometri og oppdeling av bygningsvolum, hvor hver av bygningsvolumene har en inntrukket nedre del som understreker den horisontale inndelingen av bygningene.

Luftkvalitet

Bestemmelsen knyttet til luftkvalitet, tidligere 5.1.2, har fått riktig nummerering (nå 2.4), samt en presisering som skal forsterke bestemmelsen og gjøre den mer presis:

Ved søknad om rammetillatelse for feltene BOP1, 2 og 3 skal det legges ved en utredning av luftkvalitet. Gjeldende retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) skal legges til grunn for gjennomføring av planen.

I tillegg er det gjort mindre endringer i bestemmelsene ved å dele dem opp og endre nummerering, men formuleringene og innholdet er det samme.

Med bakgrunn i endrede rekkefølgebestemmelser, samt et påfølgende behov for å presisere utbyggingsrekkefølgen for byggetrinn 1, ble det gjort endringer i planbeskrivelsen. Punkt 6.7 som omhandler utbyggingsrekkefølge er lagt til, og punktet som omhandler kommentarer til bestemmelsene, har fått nytt nummer og er også endret.

07 Konklusjon

Plan 1931 for Ishavsbyen videregående skole legger opp til en fornying av Ishavsbyen VGS og Fagskolen i Troms innenfor eksisterende område i Breivika gjennom en kompakt bygningsmasse. I tillegg regulerer planen inn ny infrastruktur for å oppgradere og forbedre dagens situasjon. Dette gir på sikt mulighet for en helhetlig og god løsning for gående og syklende gjennom området. På denne måten tilrettelegger planen for en oppgradering av planområdet.

Vedtaksmyndighet

Kommunestyret