



Planbeskrivelse - PlanID 5025

DETALJREGULERING FOR HALSEN SKOLEOMRÅDE

Stjørdal kommune



Trondheim 21.12.2022,
sist revidert
23.05.2023

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn.....	4
1.1 Hensikten med planen.....	4
1.2 Plankonsulent, forslagsstiller.....	4
1.3 Krav om konsekvensutredning (KU).....	4
2. Planstatus og rammebetingelser	4
2.1 Overordnede planer.....	4
2.2 Gjeldende reguleringsplaner.....	5
2.3 Tilgrensende planer	7
2.4 Tidligere vedtak.....	7
3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	8
3.1 Beliggenhet og størrelse på planområdet.....	8
3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	8
3.3 Stedets karakter, byform, eksisterende bebyggelse og bebyggelsesstruktur	8
3.4 Landskap, topografi, solforhold og lokalklima	8
3.5 Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk og uteområder	9
3.6 Kulturminner og kulturmiljø.....	10
3.7 Næring.....	10
3.8 Grunnforhold, stabilitetsforhold, forurensing.....	10
3.9 Teknisk infrastruktur.....	10
3.10 Trafikkforhold og kollektivtilbud.....	11
3.11 Barns interesser.....	12
3.12 Sosial infrastruktur.....	12
3.13 Støyforhold.....	12
3.14 Støv og luftkvalitet.....	13
4 Beskrivelse av planforslaget.....	14
4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål.....	14
4.2 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde	14
4.3 Bebyggelsens grad av utnyttning	15
4.4 Parkering.....	15
4.5 Trafikkløsning	16
4.6 Planlagte offentlige vegareal.....	17
4.7 Bærekraft og miljøoppfølging	17
4.8 Uteoppholdsareal	18
4.9 Kulturminner	19

4.10	Universell utforming.....	19
4.11	Teknisk infrastruktur.....	19
4.12	Renovasjonsløsning.....	20
4.13	Rekkefølgebestemmelser.....	20
5.	Konsekvenser av planforslaget	20
5.1	Arealbruk.....	20
5.2	Stedets karakter.....	21
5.3	Trafikkforhold.....	21
5.5	Sol og skygge.....	21
5.6	Barns interesser.....	22
5.8	Universell tilgjengelighet.....	22
5.9	Teknisk infrastruktur.....	22
5.10	Grunnforhold.....	22
5.11	Støyforhold.....	23
5.12	Luftforurensning.....	23
5.13	Folkehelse.....	23
5.14	Naturverdier / sårbare truede arter.....	23
5.15	Forhold omtalt i ROS-analysen.....	25
6	Planprosessen og innkomne innspill	27
6.1	Varsel om planoppstart.....	27
6.2	Høring, offentlig ettersyn.....	27

1. Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Hensikt med planarbeidet er å legge til rette for å rive eksisterende Halsen barneskole med SFO-bygg og bygge komplett ny barneskole med tilhørende uteareal og trafikkareal. Tomta er eksisterende skoleområde, på eiendommen g.nr 99/224 i Stjørdal. Planlagt utbygging er tilpasset ca 500 elever. Det tas høyde for at skolen i framtida kan romme 700 elever.

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Planforslaget fremmes på vegne av Stjørdal kommune. Plankonsulent er Agraff Arkitektur AS.

1.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Området er allerede regulert og i bruk til skole.

Fordi planformålet er i tråd med gjeldende overordnede planer og reguleringsplaner, stilles det ikke krav om KU, men det stilles krav til undersøkelser og vurderinger i planbeskrivelsen. Planprogram for Sandskogområdet vedtatt i 2021 er førende for arbeidet. Planprogrammet har plan-ID 5014.

2. Planstatus og rammebetingelser

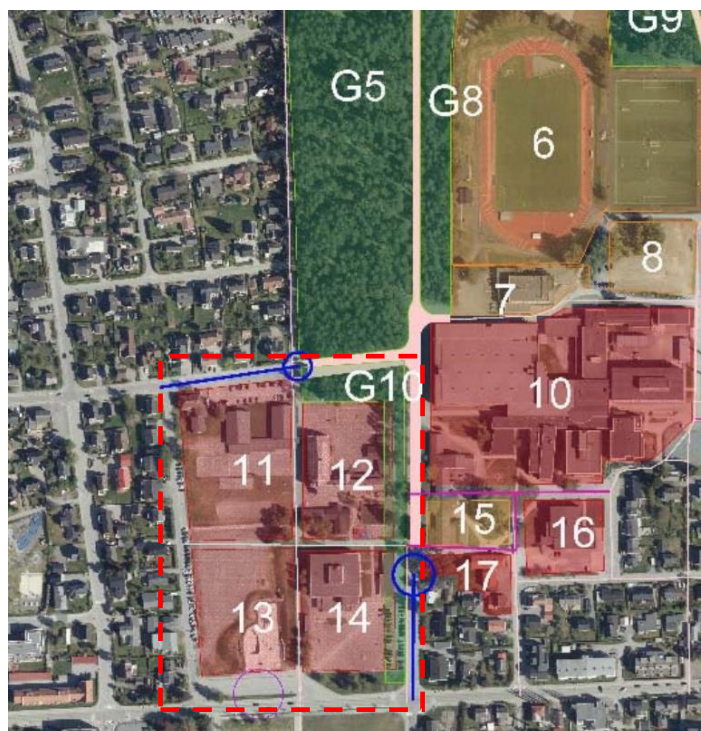
2.1 Overordnede planer

I **kommuneplanens arealdel (KPA) 2013-2022** er området vist som offentlig tjenesteyting.



Figur: Utsnitt av KPA 2013-2022. Planområde markert med rød stiplet strek.

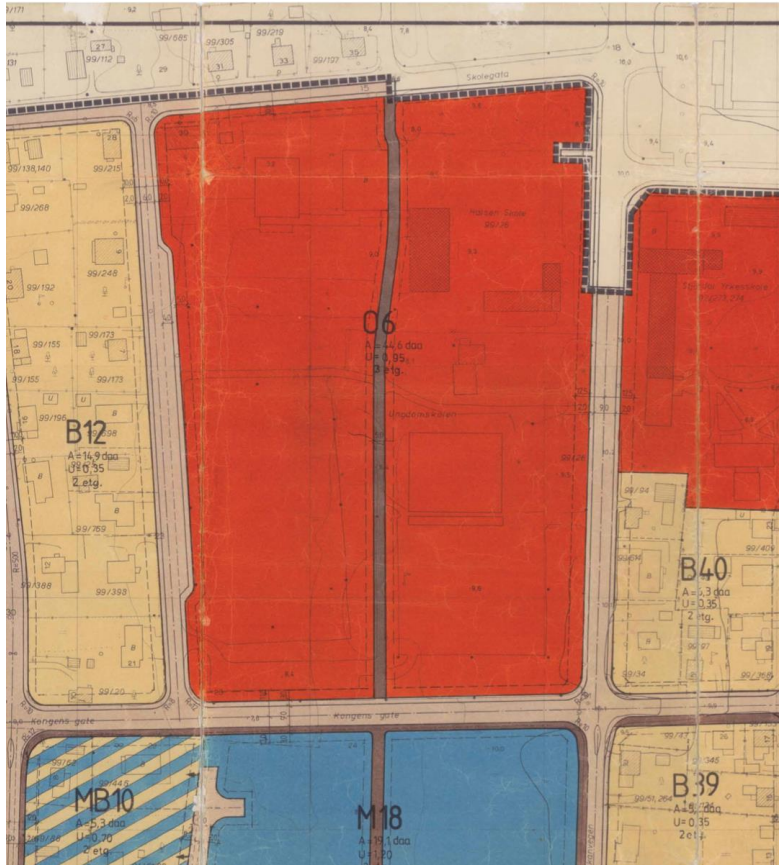
Planprogram med arealdisposisjonsplan for Sandskogan omfatter planområdet og blei vedtatt av kommunestyret 20.05.2021. I planprogrammets forslag til arealdisposisjonsplan omfattes det aktuelle planområdet av område 11, 12 og 13. Disse delområdene er alle forslått disponert til byggeområder for skole og det påpeke at skole med SFO har behov for ny bygningsmasse. Utforming av skolegård tilrettelagt som nærmiljøanlegg vil være et viktig element. Ny lokalisering SFO bør ta hensyn til at en del elever blir kjørt. Hovedinngang til skolebygg anbefales å ha et byrom foran seg som fungerer som møteplass. Område 13 anbefales hold av til skoleformål samtidig som området oppfattes som en del av sentrums leikeplass. Planprogrammet foreslår videre å forsterke grøntstrukturen langs Stokkanvegen og understreker dette som en hovedakse for mjuke trafikanter.



Figur: Utsnitt av planprogram for Sandskogan. Planområde markert med rød stiplet strek.

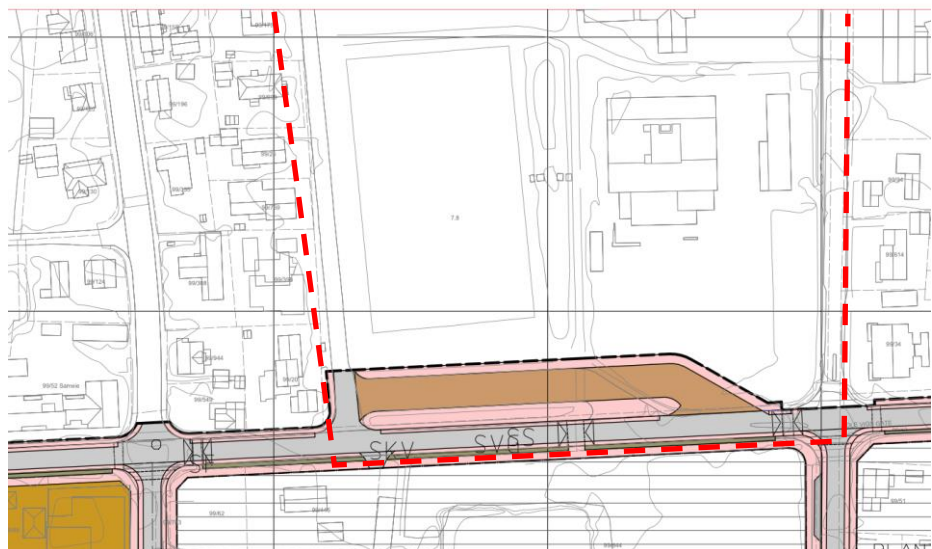
2.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende regulering for mesteparten av området er *Sentrumsplan Stjørdalshalsen*, plan-id 1-107, vedtatt 26.03.1987. Arealet er her regulert som Offentlig bebyggelse (felt O6), i opp til 3 etasjer, med en U-grad på 0,95, og med en innregulert nord-sørgående gangveg omtrent sentrisk på tomta.

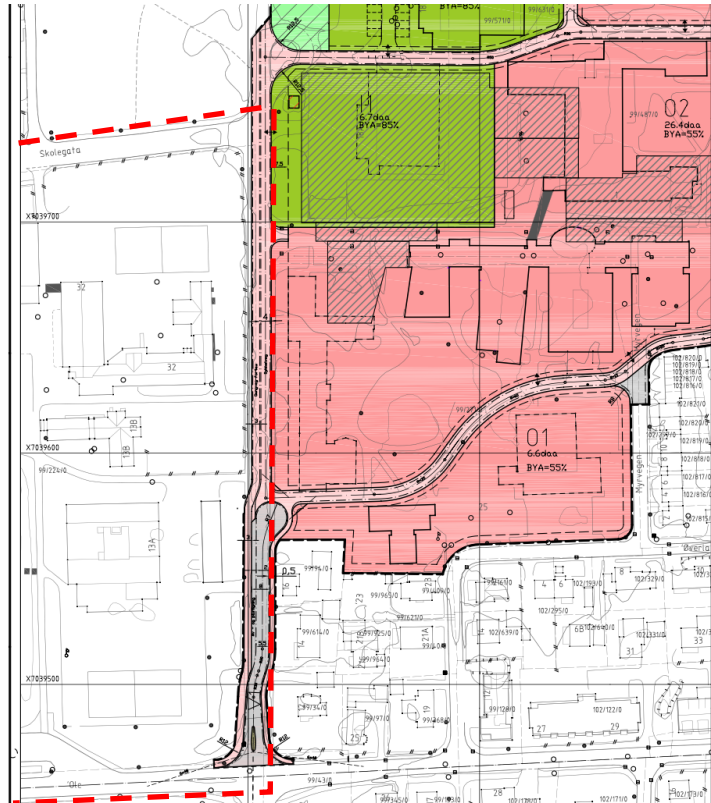


Figur: Utsnitt Sentrumsplan Stjørdalshalsen

I tillegg er søndre deler av planområdet omfattet av *detaljregulering for Stjørdal sentrum, planID 1-251* (vedtatt 22.08.2019). Dette omfatter innregulert kollektivholdeplass/busslomme samt vegarealet i Ole Vigs gate. Stokkanvegen i østre del av planområdet omfattes av *Reguleringsplan Ole Vig vgs / Øverlands minde* (godkjent 30.09.2010), som her er regulert til offentlig samferdsel kjøreveg og gang- og sykkelveg.



Figur: Utsnitt av detaljregulering for Stjørdal sentrum



Figur: Utsnitt av reguleringsplan for Ole Vig vg skole/Øverlands minde

2.3 Tilgrensende planer

Planområdet grenser i nord mot *Reguleringsplan Stjørdal sentrum 1963-planen* og *Reguleringsplan I-207 Stokkan ungdomsskole*.

2.4 Tidligere vedtak

Bakgrunn for planarbeidet er kommunestyret vedtak i møte 24.03.2022 der man vedtok sanering og nybygg av skolen, med planlagt oppstart riving/byggearbeider våren/sommeren 2023.

Bygging av ny skole på Halsen har vært på dagsorden flere ganger de siste årene. I 2010 utarbeidet Arkideco AS en mulighetsstudie som skisserte tre alternativ. I 2014 ble det et utarbeidet en LCC-vurdering av de tre alternativene som konkluderte med at nybygg hadde den laveste årskostnaden. I 2016 ble Eggen arkitekter AS engasjert for å utrede bygging av skolen. Også de konkluderte med at nybygg var det økonomisk mest fordelaktige.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet og størrelse på planområdet

Planområdet utgjør et storkvartal sentralt i Stjørdal sentrum, nord for Kimen kulturhus og sør for Sandskogan. Kvartalet omfatter dagens Halsen barneskole med SFO-bygg, Halsen ungdomsskole, Bonitasbygget (Skolegata 30A og B), samt Halsenbanen med nybygd skatepark.

Planområdet omfatter også tilstøtende vegareal på fire sider, og utgjør totalt et areal på 57 daa.

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.

Området er i dag i bruk som skoleområde. Nærområdene består dels av sentrumsbebyggelse, dels av etablerte småhusbebyggelse, dels av skole- og idrettsanlegg og dels av uteoppholdsarealer: Mot øst grenser området til Ole Vig videregående skole og Stjørdalshallen. Mot sør ligger Kimen kulturhus med Kimenparken og et nytt leilighetsprosjekt («Orkesterplassen»). Mot nordøst ligger friluftsområdet Sandskogan og, ikke langt unna, idrettsarealene på Øverlands Minde. Mot vest og nordvest grenser tomta mot etablert boligområder med småhusbebyggelse.

Trondheim lufthavn Værnes ligger sør for Stjørdal sentrum og Halsen skoleområde, med minste avstand på mindre enn 500 meter fra planområdet.

3.3 Stedets karakter, byform, eksisterende bebyggelse og bebyggelsesstruktur

Eksisterende skolebebyggelse på tomta består av flere fløyer med varierte dimensjoner og uttrykk. Barneskolebyggene er delt i A- og B-bygget, der de eldste volumene er 2,5 etasjers trebygninger med tradisjonelt saltak, mens de nyere fløyene er brede, 1,5 etasjers trebygninger med slakere saltaksvinkel. Bygningene er i stor grad sammenbygget med lavere mellombbygg, til dels med flatt tak. I tillegg ligger SFO-bygget som en lav og vesentlig smalere, vinklet trepaviljong. Halsen ungdomsskole er et sammensatt volum i 3 etasjer med platekledning og flatt tak.

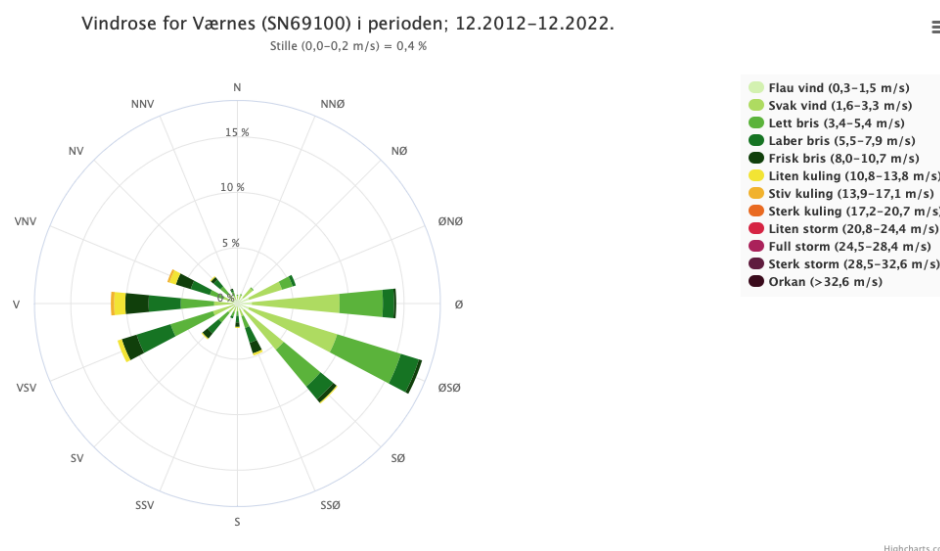
3.4 Landskap, topografi, solforhold og lokalklima

Landskap/topografi

Planområdet ligger i et elvedelta, det oppfattes å være flatt og heller slakt fra nordøst (ca kote 10,5) til sørvest (ca kote 8). I nordøst grenser området mot furuskogområdet Sandskogan, og denne vegetasjonstypen fortsetter et lite stykke inn i planrådet. For øvrig oppfattes landskapsrommet som et åpent areal, dels asfaltert eller gruset, dels gressbevakst, med frittliggende bygningskompleks og noen mindre klynger av trær.

Lokalklima, solforhold og luftkvalitet

Planområdet er i liten grad skjermet av eksisterende bebyggelse, topografi eller vegetasjon. Solforholdene er derfor gode. Området vurderes ikke som spesielt værutsatt. Vindmålinger fra Værnes flyplass viser framherskende vindretning i nærområdet fra øst, østsørøst og fra vest, og de kraftigste vindene kommer fra vest og vest-sørvest. Luftkvaliteten i planområdet er god (se pkt 3.13).



Figur: Vindrose for Værnes (kilde: Norsk Klimaservicesenter).

3.5 Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk og uteområder

Kartlegging av naturverdier inngår i utredning i henhold til naturmangfoldsloven §8-12 (se også pkt 5.5).

Naturtyper

Vegetasjonen i planområdet består i dag dels av furuskog i nordøstre del, som fortsettelse av Sandskog, dels av gressplen med mindre grupper av trær på dagens skolegård- og parkareal.

Skolegården har i dag relativt mye harde flater, bl.a. med oppmerking til ballspill. I sør ligger skateparken primært som er et betonganlegg.

Det er ingen registrerte verdifulle naturtyper (ref DN-håndbøker og miljødirektoratets instruks, naturbase.no, miljostatus.no) som berører planområdet.

Arter og biologisk mangfold

I eller nær planområdet er det gjort enkelte artsregistreringer, av nær trua fuglearter: Gråspurv, stær og konglebit.

Det er registrert en del fremmede arter i form av plantearter i nabolaget, spesielt i omkringliggende hager, bl.a. blåleddved, haugstanksopp, hybridlirekne, klistersvineblom,

blankmispel alaskakornell, fagerfredløs m.fl. Det er også registrert parkslirekne i Sandskogan friområde.

Rekreasjon og uteområder

Dagens skoleområde fungerer som leke- og rekreasjonsområde for nærområdene. Nærmeste omkringliggende rekreasjonsområde er Sandskogan friområde som er en høyreist, vakker furuskog med opparbeidende stier og sitteplasser. Sør for planområdet ligger Kimen-parken, og to kvartal mot vest ligger Blink-parken.

3.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø i planområdet.

3.7 Næring

Det er ingen næringsvirksomhet i planområdet i dag.

3.8 Grunnforhold, stabilitetsforhold, forurensing

NVEs aktsomhetskart for kvikkleire viser at det ikke er forekomster i eller ved planområdet. NGUs kvartærgeologiske kart angir løsmassene på tomta som marin strandavsetning. Omkringliggende undersøkelser i umiddelbar nærhet til planområdet anses å være representative for planområdet. og viser et topplag av fyllmasser over lagdelt silt, sand og leire til stor dybde. Området er flatt, og med bakgrunn i dette, og grunnforholdene er det vurdert som god stabilitet. Grunnvannstanden forutsettes å være 2,8-2,9 m, basert på nærliggende tiltak.

Det er ingen stor mistanke om forurensing innenfor planområdet. Det er usikkerhet knyttet til om det kan ha vært tilkjørt masser fra andre byggeprosjekt, og om det kan være nedgravde oljetanker etter oljefyr på eiendommen. Også tidligere tannlegevirksomhet i planområdet bør undersøkes med tanke på mulig forurensing.

Geoteknisk vurdering og miljøgeologisk rapport inneholder utfyllende informasjon, og følger som vedlegg.

3.9 Teknisk infrastruktur

Overordnet VA-plan viser eksisterende situasjon. Det ligger kommunale VA-ledninger i Ole Vigs gate i sør, Evjevegen i vest, Stokkanvegen i øst og Skolegata i nord. Eksisterende skole er tilkoblet med hovedstikkledning mot sør. Det er virksomt separatsystem nedstrøms planområdet både for spillvann og overvann, begge er hovedsakelig tilkoblet mot sør, med noe overvann mot nord, vest og øst. Det er en del sandfangskummer innenfor området som ikke er kartlagt, og dermed vanskelig å antyde hvor er tilkoblet.

Det er flere brannkummer innenfor området, hvorav flest i randsonene og én sentralt.

Det står en trafostasjon innenfor planområdet, som må bestå i byggeperioden. Det går også en høyspenttrasé over området i dag. Det er sannsynlig at det må etableres en ny treviklingstrafo mot Evjevegen.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og skal kobles til.

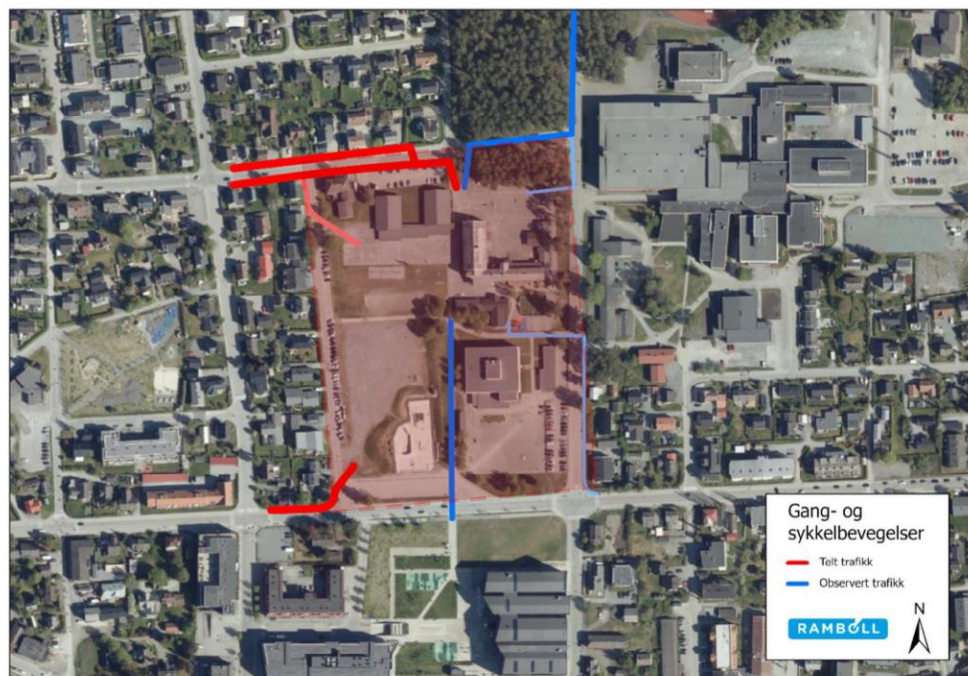
3.10 Trafikkforhold og kollektivtilbud

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Eksisterende Halsen barneskole har rundt 400 elever og totalt 73 hel- og deltidsansatte. Ny skole skal ha utvidet kapasitet, og trafikknøtet ser derfor på scenario med full utvidelse, da med 700 elever og 92 ansatte. De fleste elevene bor innenfor en gangavstand på 4 km fra skolen.

Tilbud for gående og syklende er bygd med sykkelveg med fortau, samt nord for snuplassen i Stokkanvegen. I tillegg er det etablert sykkelfelt i Skolegata, Ole Vigs gate og deler av Stokkmovegen. Det er en eksisterende gangveg gjennom skoleområdet fra Skolegata i nord til Ole Vigs gate i sør.

Resultater fra trafikktellingene viser at gang- og sykkeltrafikken som kommer fra vest i Skolegata eller Ole Vigs gate hovedsakelig krysser Evjevegen. Gangfeltet i Skolegata øst for krysset med Evjevegen benyttes i liten grad. Fra befarings er det mye gang- og sykkeltrafikk i forbindelse med sykkelparkeringen i Skolegata øst.



Figur: Hovedstrøm av gang- og sykkeltrafikk. (Kilde: Trafikkutredning Rambøll)

Kollektivtilgjengelighet

I Ole Vigs gate ligger bussholdeplassen «Halsen ungdomsskole», med innkjøring forbudt for andre kjøretøy. Bussholdeplassen betjener busser i begge retninger, men den største andelen av bussene kommer i retning fra øst og mot vest. Linje 90 betjenes hvert 15. minutt på morgen og dag, mens den betjenes hvert 30. minutt på kveldene. De fleste andre busser er skolebusser, og derfor er det svært stor pågang av antall busser rundt skolestart og -slutt. Det er oppgitt at 23 elever ved barneskolen har tilbud om skoleskyss i dag. Ved ungdomsskolen og videregående skole er antallet med tilgang til skoleskyss vesentlig høyere. Det er i dag hovedsakelig utkjøring fra Evjevegen hvor bussene kjører.

På grunn av stor pågang i rushperioder, er ikke holdeplassen lang nok til at alle bussene kan stilles opp langs planlagte oppstillingsplasser. Bussene vil derfor stille seg opp med flere i bredden, slik at passasjerer er nødt til å gå av mellom bussene, og bevege seg mellom kjøretøyene. Det er 13 busser som stopper ved Halsen ungdomsskole. Dagens busslomme gir plass til oppstilling av 6 busser samtidig, men AtB rapporterer at dette er for lav kapasitet..

3.11 Barns interesser

Skolens utearealer har i dag funksjon som lekeareal for nærområdet, også utenom skoletid.

3.12 Sosial infrastruktur

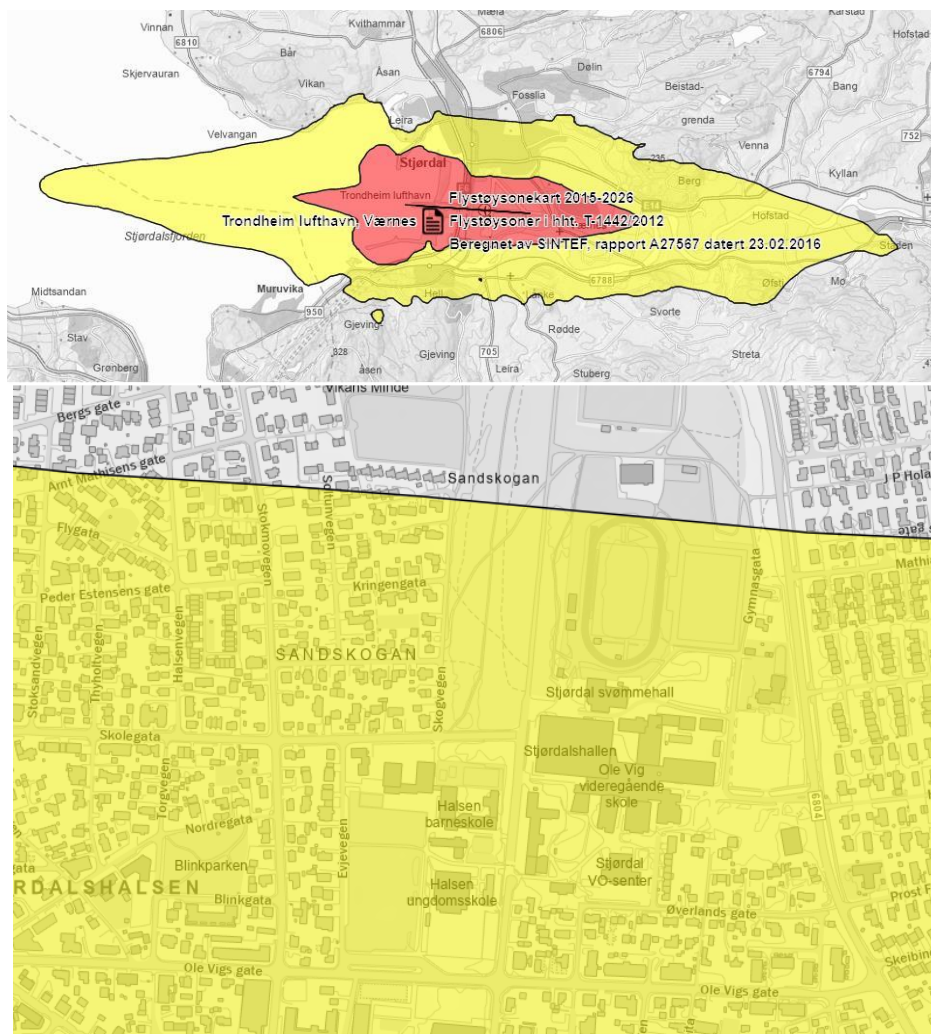
Planområdet omfatter i dag barneskole, SFO og ungdomsskole, og ligger i et større område med flere institusjoner innen utdanning, idrett og rekreasjon.

3.13 Støyforhold

Støysonekart fra vegtrafikk og flytrafikk viser at uteområdene i planområdet er støyutsatt fra flystøy, men ikke fra vegstøy.

Området er omgitt av kjøreveger på 3 sider. Støysonekart viser at støy fra vegtrafikk strekker seg inn på tomten mot lengst sør og sørvest. Det er imidlertid kun planlagt parkering og bussholdeplass på disse områdene. Det planlagte uteområdet for barneskolen vil være i hvit støysone for vegtrafikkstøy.

Støyberegningene viser imidlertid at planområdet (i likhet med det aller meste av Stjørdal sentrum) ikke oppfyller grenseverdiene for flystøy. Uteoppholdsareal på bakkeplan vil være i gul støysone. Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål vil da også være høyere enn $L_{den} 55$ dB.



Figur: Støysonekartet for flyplass for det aktuelle området. Øverste figur viser støysonene i sin helhet, mens figuren under viser nærområdet ved Halsen skoleområde. Tomta ligger i sin helhet i gul støysoner med et støynivå på $L_{den} 53 - 55 \text{ dB}$.

Støyutredning inneholder utfyllende informasjon, og følger som vedlegg. Beskrivelse av avbøtende tiltak følger i kapittel 4.

3.14 Støv og luftkvalitet

Luftkvalitetsberegningene viser at luftkvaliteten er god på hele planområdet, både ved nye skolebygninger, uteoppholds- og lekearealer på skoleområdet og ved gang- og sykkelveger like ved. Grensene for rød og gul sone, både for PM_{10} og NO_2 (iht. Retningslinje T-1520), overholdes over hele området, i likhet med grenseverdiene for tiltak i forurensningsforskriften kap. 7.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til offentlig tjenesteyting, barneskole og ungdomsskole, samt parkering og kollektivholdeplass. Rundt skolearealet skal det reguleres for vegformål. Eksisterende Halsen barneskole, SFO-bygningen samt Bonitasbygget planlegges revet.

KATEGORI	REGULERINGSFORMÅL	AREAL daa
Bebyggelse og anlegg	1160 – Offentlig tjenesteyting	28,0
	1600 – Uteoppholdsareal	7,6
Samferdselsanlegg	2011 – Kjørveg	3,7
	2012 – Fortau	3,7
	2016 – Gang-/sykkelveg	1,6
	2017 – Sykkelanlegg/sykkelveg	2,5
	2019 – Annen veggrunn - grøntareal	0,4
	2073 – Kollektivholdeplass	1,7
	2080 – Sykkelparkering	0,5
	2082 – Parkeringsplasser	2,5
Grønnstruktur	3050 – Park	4,8
Totalt		57,0

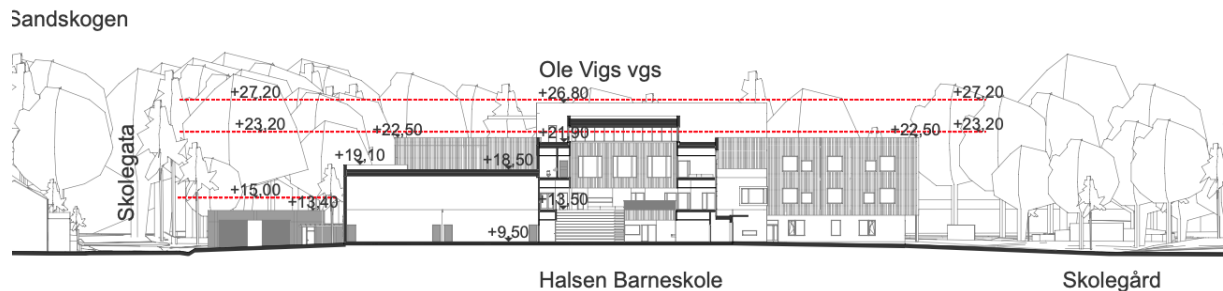
4.2 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

Den planlagte nye skolebygningen er plassert i nordvestre kvadrant av planområdet, med primær atkomst fra vest. Plasseringa innebærer at uteområdet skjermes fra biltrafikken og man får sammenhengende uteareal i et belte som henger sammen med Sandskogan i nord og strekker seg sør, via eksisterende skatepark, mot Kimen og Kimen-parken. Plassering av bygningen sikrer også at den gamle skolen kan rives i flere etapper og deler av dagens skolebygg kan opprettholde sin bruk gjennom store deler av byggeprosessen.

Bebyggelsen er planlagt som ett sammensatt skolebygg, bestående av flere fløyer i 3 etasjer, rundt et sentralt samlingsrom («hjerterommet»), samt gymsal/flerbrukshall. Gesimshøyde er regulert til maks kote +23,2 m. Taket på «hjerterommet» er hevet og slipper ned lys i sentralarealet, og tekniske rom er plassert på taket, og tillates med en høyde på drøyt 4 m

over regulert gesims. I tillegg er det regulert et lavere garasjebygg mot Skolegata, gesimshøyde maksimalt kote +15,0 m.

Bygningene utformes med flate tak. Det skal benyttes fasadematerialer av god kvalitet, og det er planlagt en variasjon i materialbruk og farger. Vedlagte illustrasjoner av nær- og fjernvirkninger viser noen mulige fasadeuttrykk.



Figur: Snitt som viser regulerte høyder.

4.3 Bebyggelsens grad av utnytting

Utnyttingsgrad for barneskolen er regulert som maksimalt bruksareal BRA og byggegrenser. Det er satt et maksimalt bruksareal på 9 200 m² BRA, som inkluderer overdekket åpent areal (men ikke fiktive plan).

Regulert utnytting tar høyde for en framtidig utbygging av skolen tilpasset 700 elever (BT2). De foreliggende byggeplanene innebærer imidlertid bare utbygging til en kapasitet på 536 elever (BT1). I vedlagte illustrasjoner er begge situasjoner vist: Illustrasjonsplanen viser med stiplet strek mulig utstrekning ved full utbygging. Full utbygging er også lagt til grunn for sol- og skyggeanalyser. Illustrasjoner av nær- og fjernvirkning er vist for begge situasjoner.

4.4 Parkering

Prosjektet er regulert med to parkeringsareal for bil, i tillegg til en kiss-and-ride-sone samt ett parkeringsareal for sykkel.

Parkeringsplass nord for ny barneskole (f_PP2) er planlagt som ansatteparkering for barneskolen i arbeidstida, med totalt 28 plasser. Parkeringsplass langs Evjevegen (f_PP1) er felles for barneskole og ungdomsskole og er dimensjonert med totalt 64 p-plasser, for å kunne dekke parkeringsbehovet for Halsen ungdomsskole i tillegg til parkering for foreldre og foresatte i sammenheng med kveldsaktiviteter ved skolene. Slik vil eksisterende parkering på ungdomsskolen, med innkjøring fra Stokkanvegen, kunne fjernes. Parkeringa er regulert med minimums- og maksimumsgrenser.

Kiss-and-ride-sone i Evjevegen er planlagt for korttidsstopp for avlevering av barn fra bil samt skoleskyss med taxi. Regulert formål sykkelparkering er eksisterende parkering i forlengelse av Skolegata. I tillegg er det regulert at det skal etableres 0,7 sykkelplasser pr elev

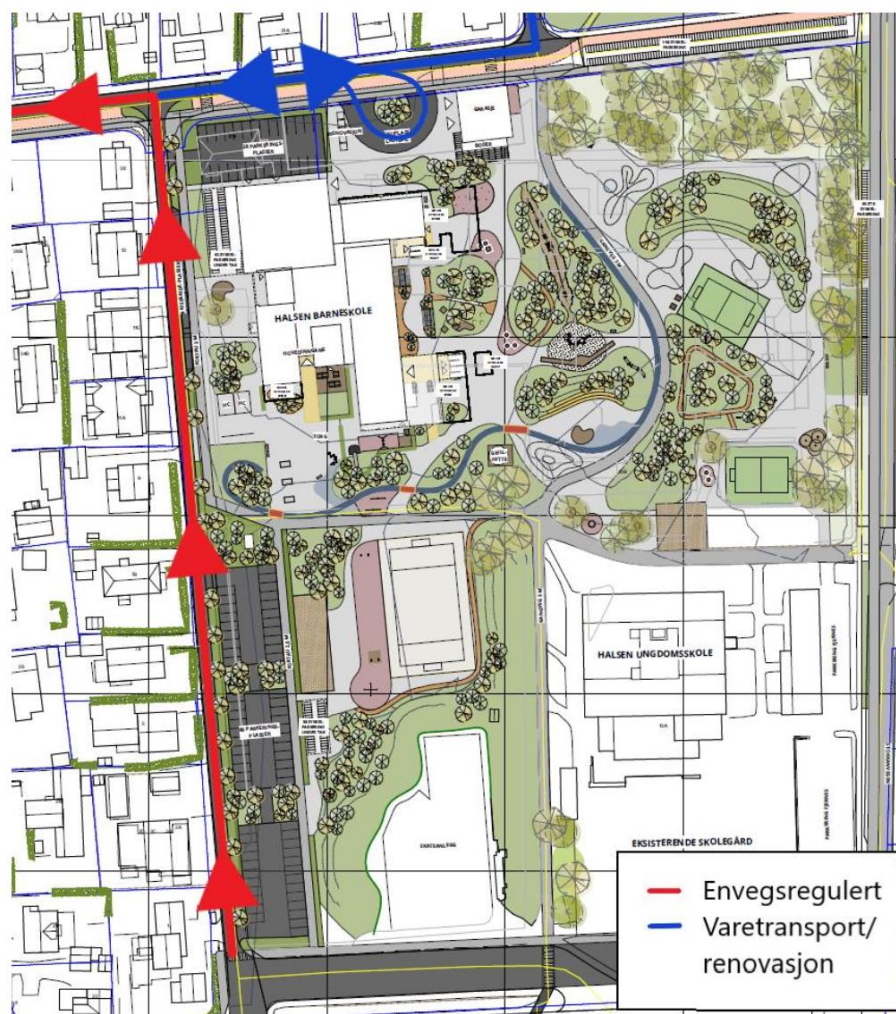
innenfor regulert skoleformål, langs Stokkanvegen samt som del av regulert uteoppholdsareal. En betydelig del av disse med takoverdekning.

4.5 Trafikkløsning

Kjøreatkomst til planområdet er fra Evjevegen. Denne reguleres for envegskjøring i retning fra sør (Ole Vigs gate) mot nord (Skolegata). Den viktigste begrunnelsen for dette er for å ha en tryggere og mer oversiktlig trafikksituasjon forbi skolen. Med envegskjøring kommer trafikken bare fra én retning og er lett for barn å forholde seg til. Envegskjøring i retning nordover er foreslått fordi stopp foran skolen vil skje på høyre side, slik at barna slipper å krysse vegen når de blir levert eller henta ved skolen. Parkeringsarealene har direkte innkjøring fra Evjevegen, og skolens hovedinngang ligger lett tilgjengelig fra denne vegen. Det planlegges for sykling mot envegskjørt veg gjennom økt vegbredde og skilting.

Skolegata reguleres med innkjøring forbudt i østlig retning, med unntak av varelevering, renovasjon og kjøring til boligeiendommene. Det foreslås at rundkjøringen i krysset Skolegata-Skogvegen fjernes, og at det anlegges en venstresving for renovasjonsbilen. Det tilrettelegges for snuplass for varetransport på nordre del av skolens areal, i tilknytning til renovasjonscontainere, slik at det ikke er behov for rygging på området.

Det tilbys egen adkomstløsning for de som har behov for å bli kjørt helt frem til skolebygget (Cras). Det er lagt opp til egen parkeringsplass for HC i sørenden av «kiss and ride», i nærheten av skolens hovedinngang.



Figur: Forslag til valg av trafikkløsning Evjevegen og Skolegata (Kilde: Trafikkutredning Rambøll).

4.6 Planlagte offentlige vegareal

Det er planlagt følgende offentlige vegareal:

- Evjevegen og Skolegata (reguleres med gatesnitt tilpasset envegskjørt gate med sykling tillatt kjøreretning).
- Fortau langs Evjevegen, langs Skolegata og langs busslomme Ole Vigs gate.
- Stokkanvegen (reguleres som sykkelveg med fortau).
- Busslomme mot Ole Vigs gate (reguleres i tråd med gjeldende plan) med tillegg av areal for leskur.

4.7 Bærekraft og miljøoppfølging

I prosjektet for ny Halsen barneskole er det lagt til grunn mål for økonomisk, sosial og økologisk bærekraft.

Økonomisk bærekraft innebærer for prosjektet blant annet at det skal planlegges for et arealeffektivt, endringsdyktig bygg, som legger til rette for reduserte driftskostnader med vedlikeholdsvennlige materialer.

Sosial bærekraft omhandler å gjøre dette til en inkluderende skole, som skaper trygghet og sosial tilhørighet for brukerne og er et samfunnsbygg som innbyr til bruk for alle Stjørdals innbyggere.

Resultatmål innen økologisk bærekraft omfatter avfallsreduksjon i rivefasen, tilrettelegging for flere energikilder for oppvarming og forbruksvann, reduksjon i klimagassavtrykk, innovative løsninger for overvannshåndtering, bevaring av Sandskogan, ivaretagelse av biologisk mangfold, og å legge til rette for at færre kjører/blir kjørt til skolen.

Det er knytta spesielle krav til undersøkelse og dokumentasjon av mulig forurenset grunn i planområdet, samt til oppfølging av eventuelle opprensingstiltak i denne sammenheng.

4.8 Uteoppholdsareal

Den regulerte plasseringa av ny Halsen barneskole innebærer at utearealene samles i langt større grad enn i dag, de skjermes mot biltrafikken i Evjevegen, og man oppnår en sammenheng mellom skolens uteområde og friluftsområdet Sandskogan.

Eksisterende trær i planområdet skal i all hovedsak bevares, og skogvegetasjonen i nordøstre del er regulert som park med bestemmelser som sikrer bevaring av landskap og vegetasjon, i forlengelse av Sandskogan for øvrig. Planforslaget sikrer at det dokumenteres hvordan utforming av arealet styrker naturkvalitetene i området. Utforming av utearealet skal også inkludere løsning for lokal overvannshåndtering, integrert i vegetasjon og øvrig utforming.

Uteområdene skal gis en variert og arkitektonisk god utforming med et mangfold av aktivitets- og oppholdsfunksjoner tilpasset skolens behov. Det tillates plassert nærmere spesifiserte mindre terrenginngrep, møblering, installasjoner, lekehus og areal for aktivitet og idrett i området for å sikre dette. Skolens uteområder har også en viktig rolle som leke- og rekreasjonsareal for nærområdet utenom skoletid, noe utforminga også skal ta høyde for. Eksisterende skateanlegg inngår i denne sammenheng.

Den nord-sør-gående gang- og sykkelforbindelsen mellom Skogvegen og Kimen er i planforslaget ivaretatt på en måte som åpner for å tilpasse nordre del av traséen til skolens behov og den øvrige utforminga av utearealene. Hensikten er blant annet å sikre større fleksibilitet til utforming og plassering av lekeareal, sikre at uteareal for de minste barna kan samles vest for gangforbindelsen, og at forbipasserende, større barn (ungdomsskoleelever kan oppleves skremmende for de mindre barna) passerer lengre fra skolens nærområder og mer på barneskolens premisser. For å fange opp disse behovene er nordre del av gang-/sykkelforbindelsen sikret gjennom bestemmelsesområde #1.

Som avbøtende tiltak for flystøy sikrer planen at det skal etableres overdekninger/tak som del av utearealet, slik at disse skjermer for flystøy. Dette tenkes utført i form av at uteareal skal møbleres med grillhytte / småhus og skolen får en utkraging som muliggjør utendørs opphold skjermet for flystøy.

4.9 Kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner i planområdet, hverken fra nyere tid eller eldre tid.

4.10 Universell utforming

Nye Halsen barneskole planlegges for å blant annet omfatte en avdeling for barn med spesielle tilretteleggingsbehov, og hele skolebygningen vil utformes for universell tilgjengelighet.

Egen temaplan for utvendig universell utforming følger planforslaget. Alle utvendige atkomster og gangforbindelser planlegges med universell tilgjengelighet, og alle utvendige lekeareal vil kunne nås for bevegelseshemmede. Det reguleres egen avkjørsel for HC-parkering, med p-plasser nær Cras-avdeling, sør for skolebygninga.

4.11 Teknisk infrastruktur

Ny nettstasjon er regulert plassert nord for parkeringsplass (f_PP1). Dette er i tråd med avtale med Tensio som bekrefter at det er tilstrekkelig kapasitet i området.

Løsning for nytt VA-anlegg er avklart i drøftingsmøte med Enhet for vann og avløp, og omfatter følgende element:

- Overvann uteareal må håndteres lokalt iht. til krav fra Enhet for vann og avløp og iht. kommunens VA-norm. Åpne overvannsløsninger, naturbaserte løsninger er vurdert for å redusere størrelsen av lukket rørmagasin. Eksempel på åpne, naturbaserte overvannsløsninger kan være bruk av grønne bed, regnbed, overflate renner, permeable dekker osv. Disse løsningene kan kombineres med infiltrasjon og lukket fordrøyningsmagasin.
- Overvann fra takflater fordrøyes med maks utslipp 10l/s. Overvann fra parkeringsplass i nord tilkobles slik situasjonen er i dag til ledning i Skolegata. Overvann fra parkeringsplasser i sørvest kobles langs Evjevegen. Det settes infiltrasjonssandfang for å redusere videreført mengde til overvannssystemet.
- Tilkobling til vann foreslås gjort ved plassering av ny vannkum på K VL 160. Det settes også en ny kum og ledning til ny brannhydrant mot innganger i Evjevegen. Kommunen bekrefter at kapasitet på vann-nettet er tilstrekkelig ift. krav i TEK.
- Det er flere brannkummer i området, og flere av eksisterende kummer har dekningsradius (50 meter) som dekker deler av tomte. Det er krav om brannvannskapasitet på minst 50 l/s fordelt på minst to uttak. I epost fra Roger

Hernes datert 14.11.2022, er det bekreftet at det er tilstrekkelig vannmengde i vannettet. Overordnet VA-plan viser eksisterende brannkummer, og foreslått plassering av ny brannkum og brannhydrant i samråd med brannrådgiver.

4.12 Renovasjonsløsning

Området er planlagt med renovasjon i form av nedgravde containere, det tas høyde for opp til 5 fraksjoner. I dialog med Innherred renovasjon er antall fraksjoner og nødvendig manøvreringsareal for renovasjonsbil avklart.

4.13 Rekkefølgebestemmelser

Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før igangsettingstillatelse kan gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå hvilke arbeider som krever geoteknisk oppfølging i byggeperioden.

Før anleggsarbeidene starter, må det utføres tiltak som beskrevet tiltaksplan for forurenset grunn dersom ikke forurensingsmyndigheten har godkjent dokumentasjon av at den berørte grunnen ikke er forurenset.

Før brukstillatelse kan gis, skal støyskjermingstiltak mot flystøy være etablert og løsninger for avfallshåndtering være etablert og godkjent av Stjørdal kommune.

5. Konsekvenser av planforslaget

5.1 Arealbruk

Planforslaget legger til rette for utbygging av ny barneskole på Halsen til erstatning for dagens, på samme område. Arealbruken endres dermed ikke, og denne sentrale tomte vil fortsatt være skole for de sentrale byområdene, i tilknytning til de øvrige skoleinstitusjonene i området.

Den nye skolebygningen planlegges i nordvestre kvadrant av området, noe som frigjør nordøstre kvadrant. Dette innebærer at fortsettelsen av friområdet Sandskogan kan kobles tettere mot uteområdene på skolen og danne et sammenhengende grønt uteareal som knytter sammen Kimenparken med Stokkan.

Den planlagte skolen vil ha en kapasitet på opp til 700 elever, mot dagens 400 (planlagt utbygging i BT1 er en kapasitet på 536 elever). Dette innebærer en mer effektiv bruk av tomte som skoleområde, samtidig som det vil øke bruken av arealene og trafikken til og fra.

5.2 Stedets karakter

Den planlagte bebyggelsen skiller seg i utforming (dimensjoner, høyde, takform) fra eksisterende barneskolebygninger, men samsvarer i dimensjon og hovedform på mange måter med eksisterende ungdomsskole. Områdets karakter av frittliggende institusjonsbygg med grønne omgivelser vil ikke endres vesentlig. Men bebyggelsen vil framstå vesentlig høyere, spesielt sett fra Skolegata og nordre del av Evjevegen, men også mer konsentrert. Endret tomtediskonponering med et mer kompakt skolebygg enn i dag innebærer at grøntområdene i større grad kobles sammen fra nord til sør, slik at området vil oppleves som åpnere og grønnere.

5.3 Trafikkforhold

Trafikkforholdene i dagen situasjon er utfordrende på noen punkt. Den planlagte utbygginga legger til rette for et større antall elever enn i dag, med tilhørende flere fotgjengere og syklister og trolig økt biltrafikk til og fra skoleområdet. Planforslaget innebærer en rekke endringer i trafikkforholdene for å bedre dagens situasjon og imøtekomme et økt antall elever. Stokkanvegen stenges for biltrafikk i sør mot Ole Vigs gate og blir en ren sykkelveg med fortau (kjørbar kun for utrykningskjøretøy, HC-transport og andre nødvendige nyttekjøretøy, samt som kjøreadkomst til eksisterende boliger i Stokkanvegen. Det åpnes ikke for at det tillates flere boliger med adkomst fra denne vegen).

Envegskjøring i Evjevegen og deler av Skolegata vil sannsynligvis oppleves som en ulempe for de som bor i området, avhengig av hvor de bor og hvor de skal. Dette må veies opp mot en sikrere trafikk situasjon rundt skolen, ikke minst når skolekapasiteten utvides. Fordelene ved å envegsregulere Evjevegen og Skolegata, er primært at det er enkelt å forholde seg til for myke trafikanter, og ettersom vegen smales inn, vil også farten senkes. I tillegg vil krysset Evjevegen-Ole Vigs gate bli ryddigere ettersom det kun er bussene som vil kjøre ut fra Evjevegen.

Eksisterende busslomme er opparbeidet merkbart kortere enn regulert i gjeldende plan. Denne situasjonen oppleves for trang, med uoversiktlige, trafikkfarlige forhold og for lav kapasitet, slik at bussene til dels står flere i bredden i rushtid. Planforslaget innebærer en vesentlig utvidelse fra dagens situasjon, i tråd med gjeldende plan viser. Det er i tillegg regulert areal for leskur for busspassasjerene, noe som mangler i dag, og det er regulert fotgjengerkryssninger der de viktigste linjene for gangtrafikk går. En opparbeiding i tråd med planen forventes bidra til bedre buskapasitet og en mer oversiktlig og tryggere situasjon rundt bussene.

5.5 Sol og skygge

Sol-/skyggediagrammene viser at skygge fra planlagt bebyggelse vil kaste skygge på de nordligste hagene i Evjevegen i morgentimene på tidlig vår. Ved vårjevndøgn er sola ikke opp over horisonten på det tidspunktet som vill gitt skygge, men kl 9:00 22. april er det noe

skygge ca 4 m inn i hage i Evjevegen 11 og 13. Skyggeeffekten er dermed relativt liten og skjer på tidspunkt da uteområdet i beskjeden grad forventes brukt til opphold.

For øvrig berører ikke slagskygger fra ny bebyggelsen de omkringliggende eiendommene.

Skolebygningen er plassert i nordvestre del av planområdet, noe som medfører at uteområdene har svært gode solforhold det aller meste av både formiddag og ettermiddag. På ettermiddagstid, fra ca kl 15:00 vil slagskygge fra skolebygningen begynne å berøre arealet mellom fløyene og deretter bevege seg lenger mot vest. Denne påvirkninga skjer i hovedsak etter skole- og SFO-tid. Sol-/skyggestudiene viser at det meste av uteområdene ikke berøres av slagskygger fra den nye bebyggelsen.

5.6 Barns interesser

Planforslaget omfatter tilrettelegging for ny barneskole med nye uteområder. Skolebygget vil ha et mindre fotavtrykk enn i dagens situasjon, og utearealene vil samles i ett sammenhengende belte med variert utforming og tilrettelegging. Det forventes at planforslaget dermed vil gi gode vilkår for elevene på skolen for lek, læring og fritidsaktivitet. Uteområdene vil også fungere som en sentral bydelspark i Stjørdal, som sammen med den etablerte skateparken gir et bredt tilbud av rekreasjon og lek for beboere i mange aldersgrupper.

For elever ved ungdomsskolene forventes ikke tiltaket å ha vesentlige konsekvenser, men den nord-sørgående gangforbindelsen er planlagt slik at den i vesentlig mindre grad enn i dag oppleves å passere tvers gjennom barneskolen, noe som anses positivt.

5.8 Universell tilgjengelighet

Det vil ikke være vesentlig endring av universell tilgjengelig for utvendige skoleareal, de vil fortsatt være utformet etter prinsipp for universell tilgjengelighet. Innvendig vil det nye skolebygget i større grad enn dagens bygninger være tilpasset krav til universell tilgjengelighet.

5.9 Teknisk infrastruktur

Ny teknisk infrastruktur baserer seg på eksisterende anlegg og er planlagt i tråd med samtaler med relevante myndigheter. Kapasitet for tiltakene er bekreftet og det forventes ingen vesentlige konsekvenser for den tekniske infrastrukturen utenfor planområdet.

5.10 Grunnforhold

Det forventes ingen konsekvenser for geoteknisk stabilitet som følge av tiltaket.

Det skal gjøres undersøkelser av miljøtekniske forhold i planområdet, og dersom man finner sannsynlighet for forurensing i grunnen skal opprensingstiltak i tråd med godkjent tiltaksplan

gjennomføres. Dette vil i så fall innebære en vesentlig forbedring av sikkerhet mot påvirkning av forurenset grunn, sammenliknet med dagens situasjon

5.11 Støyforhold

Planforslaget medfører økt elevkapasitet. Dette kan medføre noe økt trafikk, knyttet til henting og bringing av elever, noe som igjen kan generere mer vegtrafikkstøy for nabolaget, spesielt i Evjevegen. Planforslaget omfatter samtidig trafikktiltak for å gi mer oversiktlig trafikkbilde, dette innebærer at trafikken i østre del av Skolegata vil reduseres vesentlig og envegsregulerte, innsnevrede gater vil medføre redusert hastighet og dermed lavere støy. Med framskrevet trafikkmengde for ny skole tilsier ikke støysimuleringene at biltrafikken vil gi vesentlig økt støynivå for naboeiendommene.

Støy fra barns lek vil være en faktor slik det er det i dag. Det forventes ikke vesentlig økt støynivå fra lek for naboeiendommene, ikke minst ettersom regulert plassering medfører at bygningsmassen i større grad enn i dag vil skjerme mellom uteområdene og tilgrensende boligstrøk.

5.12 Luftforurensning

Planforslaget bidrar ikke til økt luftforurensning. Økt vegetasjon på tomte kan bidra positivt mtp lokal luftforurensning.

5.13 Folkehelse

Planforslaget innebærer at utearealene samles og opparbeides med større tilbud og variasjon enn i dag. Dette vil framstå som et utvidet rekreasjons- og aktivitetsareal, sentralt i Stjørdal. Det planlegges rikelig med sykkelparkering, forbedringer for kollektivtrafikken, samt tiltak som forbedrer trafikkfarlige situasjoner i nærområdet. Dette vil bidra til at det er enklere å bevege seg til og fra plan-området uten bil. Resultatet forventes totalt å gi et positivt bidrag til folkehelse.

5.14 Naturverdier / sårbare truede arter

Omreguleringa er her vurdert etter prinsippene for offentlig beslutningstaking i naturmangfoldloven §§ 8-12. Prinsippene skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet, jamfør naturmangfoldlovens § 7.

Konklusjon:

Det foreligger på bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget ikke vesentlig risiko for skade på naturmangfoldet som konsekvens av planforslaget. Den planlagte reguleringa forventes i stedet å gi et positivt bidrag til naturmangfoldet gjennom etablering av bedre sammenhengende grønne felt, og dermed trolig forbedre forholdene blant annet for insekter, fugle- og dyreliv.

§ 8 (Kunnskapsgrunnlaget)

Kunnskapen om naturmangfoldet er bygget på egen befaringsplan av planområdet, samt informasjon hentet fra naturbase, artskart samt overordnet plan. Registrert situasjon er gjort rede for i punkt 3.5 i denne beskrivelsen.

Kunnskap om effekten av påvirkninger: Vurdering av effekten av påvirkning bygger på etablert arkitekt- og landskapsarkitektfaglig erfaring med byutviklingstiltak i sammenliknbare byområder i seinere tid. Med bakgrunn i registreringene framstår dette som et relevant og riktig kunnskapsgrunnlag.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

Vurdering av prosjektet: Planområdet er oversiktlig når det gjelder registrering av naturmangfold. Etter vår vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet. Det foreligger på denne bakgrunn ikke vesentlig risiko for skade på naturmangfoldet som konsekvens av planforslaget.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Vurdering av prosjektet: Planområdet er i dag skoleområde, med bebyggelse og asfalterte flater i østre del, og tilhørende uteareal og parkareal i vestre del. Artene i området er i hovedsak knyttet til trærne med undervegetasjon samt større flater med gressplen. Reguleringsforslaget legger til rette for samme formål som i dag, men disponering av areal legger til rette for de bevokste, åpne arealene knyttes betydelig sterkere sammen med eksisterende friområde Sandskogan. Det planlegges også større andel beplantede uteområder, og større andel permeable flater enn i dagens situasjon. Dette innebærer at det vil være bedre sammenheng mellom trær og andre større vekster og bedre forhold for bevegelse for fugler, insekter og småvilt.

Den planlagte område reguleringa vil ikke forverre dagens situasjonen, men forventes heller gi et positivt bidrag gjennom etablering av større andel bevokste areal og mer sammenhengende grøntstruktur. Det kan dermed trolig bidra positivt til artsmangfoldsforhold, med bedre kontakt sør-nord, blant annet for fugleliv og insekter.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaver dekker kostnadene ved å gjennomføre de miljøforsvarlige teknikkene nevnt under § 12.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, samt lokalisering)

Vurdering av prosjektet: For planområdet forventes ikke tiltaket å medføre vesentlig skade på det eksisterende naturmangfoldet. I bestemmelsene er det stilt krav til tiltak mot spredning av fremmedarter samt landskapsfaglig prosjektering av utearealene, og dette forventes å medvirke til at nye grøntområdet utformes i tråd med hensyn til gjeldende miljøkrav med tanke på biologisk mangfold.

5.15 Forhold omtalt i ROS-analysen.

Oppsummerende tabell

For de temaene som er vurdert som mest relevante for planforslaget, er risiko og mulige tiltak nærmere beskrevet. Øvrige temaer er beskrevet i ROS-analysen.

Konsekvens	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet				
Høy		C1.5		
Middels	A2.4, B1.14	A2.5, B1.1, D1.3		
Mindre	C1.9	A2.3, C1.8, D1.2	E1.3, E1.4, F2.1, F2.2	
Lav	B1.4	A3.1, A4.2, A5.5, B1.7, B1.8, B1.10, B1.11, B1.12, C1.4, C1.6, C1.7	A2.6, A4.1, B1.5, B1.6	

Grønn farge = liten risiko, ingen tiltak eller rimelige tiltak gjennomføres

Gul farge = middels risiko, tiltak vurderes mtp nytte

Rød farge = stor risiko, tiltak nødvendig

Røde hendelser:

C1.5 Støy; flytrafikk – Det meste av Stjørdal sentrum ligger i gul sone pga. nærhet til Trondheim Lufthavn, Værnes. Støyutredning (15.11.22) utarbeidet av Rambøll oppgir: støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål er høyere enn Lden 55 dB. Uteoppholdsareal på bakkeplan er delvis i gul støysone.

Tiltak: Som oppgitt i gjeldende KPA for Stjørdal kommune skal, i områder med flystøy over grenseverdien for gul støysone, deler av området, inkludert deler av småbarnslekeplass, skjermes for flystøy. Reguleringsbestemmelsene inkluderer krav om at det skal etableres lekehus og/eller takoverbygg for noen deler av utearealet. Dersom disse tiltakene gjennomføres, vil bestemmelse i KPA være tilfredsstillende.

Gule hendelser:

A2.5 Urban flom/overvann/ekstrem nedbør – Det går en lokal overvannsflomveg gjennom planområdet.

Tiltak: Sikret i overordnet VA-plan med utbedring av eksisterende flomveg, overvannshåndtering, samt detaljert VA-plan i forbindelse med igangsettingstillatelse. Tilpassing/plassering av bygg, og utforming av terreng for å sikre vannet en veg forbi bebyggelse. Unngå tette flater og sikre god lokal fordrøyning, dimensjonering av ledningsnett for håndtering av overvann. Store takflater utformes slik at de håndterer ekstrem nedbør.

B1.1 Veg, bru, kollektiv-transport/knutepunkt - Vanskelig situasjon i dag med flere uklare kryssinger og mye biltrafikk rundt skolene.

Tiltak: Det gjøres tiltak for økt trafikksikkerhet. Aktuell strekning av Evjevegen og Skolegata blir enveiskjørt, strekning i Stokkanvegen blir kjørbare sykkelveg med fortau. Parkering legges unna skolegård og lekeområder. Snuhammer for avfallsbil og varelevering i nord. Busslomme i sør utvides.

D1.3 Støy og støv fra andre kilder - Anleggs- og byggefasen vil medføre noe støy og støv til omgivelsene.

Tiltak: Bestemmelsene sikrer at det skal foreligge en plan for gjennomføring av bygge- og anleggsfasen før igangsettingstillatelse kan gis.

E1.3 Ulykke i av- og påkjørsler – Det planlegges for noe økt trafikk til området. Dette er håndtert i trafikkanalyse utarbeidet av Rambøll november 2022. Det planlegges for adkomst fra sør med enveiskjøring i Evjevegen, og parkeringsplass for besøkende i tilknytning til denne. Det blir utkjøring fra området via Skolegata, som blir enveiskjørt frem til krysset med Stokmovegen, for andre enn renovasjonskjøretøy, varelevering og boligadkomst. Stokkanvegen blir kjørbare gangveg forbi skoleområdet. Snuhammer for avfallsbil og varelevering i nord, med innkjøring fra Skolegata. Ansatteparkering i nord med innkjøring fra Evjevegen.

Tiltak: Det planlegges ny vegløsning for økt trafikksikkerhet. Fordelene ved å envegsregulere Evjevegen og Skolegata, er at det er enkelt å forholde seg til for myke trafikanter. Ettersom vegen smales inn, vil også farten senkes. I tillegg vil krysset Evjevegen x Ole Vigs gate bli ryddigere ettersom det kun er bussene som vil kjøre ut fra Evjevegen.

E1.4 Ulykker med gående – syklende - Det legges til rette for en økning av myke trafikanter. Det gir økt behov for god og trafikksikker infrastruktur. Stokkanvegen blir kjørbare gangveg forbi skoleområdet. Det planlegges også en intern gangvei gjennom tiltaksområdet.

Tiltak: Planforslaget innebærer planlagte forbedringer av trafikksikkerhet. Se punkt over.

F2.1 Ulykke ved anleggsgjennomføring - Særlig hensyn må tas til fotgjengere og syklister som bruker sykkelvei og fortau.

Tiltak: Bestemmelsene sikrer at det skal foreligge en plan for gjennomføring av bygge- og anleggsfasen før igangsettingstillatelse kan gis. Der skal det sikres blant annet trafikkavvikling, trafikksikkerhet, midlertidige ferdselsveien, skilting og nødvendige beskyttelsestiltak.

F2.2 Skolebarn ferdes gjennom området - Det vil være skoledrift på tiltaksområdet i hele bygg- og anleggsperioden av den nye skolen og skolegården, og senere under riving av øvrige eksisterende bygg. Særlig hensyn må tas til å sikre byggeplassen, slik at barn og unge ikke tar seg inn.

Tiltak: Bestemmelsene sikrer at det skal foreligge en plan for gjennomføring av bygge- og anleggsfasen før igangsettingstillatelse kan gis. Der skal det sikres blant annet trafikkavvikling, trafikksikkerhet, midlertidige ferdselsveien, skilting og nødvendige beskyttelsestiltak. Midlertidige ferdselsveier må merkes tydelig.

6 Planprosessen og innkomne innspill

6.1 Varsel om planoppstart

Det ble sendt ut varsel om oppstart til naboer og offentlige høringsinstanser den 31.10.2022, og kunngjort i Bladet den 01.11.2022. Begrensa supplerende varsling av en mindre utvidelse av planområdet (utvidelsa omfatter det vestre arealet av Skolegata mot krysset med Stokmovegen) ble sendt ut 18.11.2022, og kunngjort i Bladet den 22.11.19.

Under varsel om planoppstart har det kommet inn 10 innspill. Innspillene er samlet med forslagsstillers kommentarer om hvordan de er ivaretatt i planforslaget i eget vedlegg, datert 20.12.2022.

6.2 Høring, offentlig ettersyn

Planforslaget ble vedtatt lagt ut offentlig ettersyn i 15.03.2023. I høringsprosessen kom det inn 9 merknader fra offentlige myndigheter/interesseorganisasjoner og 3 merknader fra grunneiere og andre rettighetshavere. Merknadene følger planmaterialet.