



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Vår saksbehandler
Pål Guthorm Kavli

Vår ref.
14/8156-108/47019/18
oppgis ved alle henv.

Deres ref.

Dato
7.3.2018

Byåsveien 162, detaljregulering, begrenset høring

Endring av reguleringsplan etter offentlig ettersyn

Forslag til detaljregulering av Byåsveien 162 lå ute til offentlig ettersyn i perioden 31.1 – 12.3.2016.

Materialet som lå ute til offentlig ettersyn kan sees her:

<https://www.trondheim.kommune.no/content/1117752501/Byasveien-162-detaljregulering>

Da saken var til sluttbehandling i bygningsrådet, 10.1.2017, ble det gjort følgende vedtak:

Bygningsrådet sender planforslaget tilbake for bearbeiding før sluttbehandling.

Det er ikke ønskelig å etablere nytt vegkryss i Byåsveien.

Det må etableres adkomstløsning til planområdet fra Havstadvegen, og det må sees på hvordan tilliggende eiendom i nord som i dag bruker adkomst over planområdet, kan bli sikret en god nok framtidig adkomst. Bygningsrådet ser gjerne at eiendommene utvikles i samarbeid.

Bygningsrådet ber om at planen omarbeides slik at byggelinja flyttes lengre ut mot Byåsveien, uten parkering mellom bygg og fortau. Eiendommen ligger ved superbussrute og andre bussruter. Antall parkeringsplasser bør derfor ikke overstige minimumsnorm og plassene legges primært under bakken.

I kommuneplanens arealdel skal §15.1 sikre at forretningsareal med BRA over 2000m² kun tillates i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter. Bygningsrådet ber rådmannen i arbeidet med Kommunedelplan for knutepunkt og lokalsenter som vil danne grunnlag for framtidig rullering av Kommuneplanens arealdel, om å se på lokalisering, avgrensning og bestemmelser for lokalsenter i Trondheim kommune, slik at man sikrer en god framtidig lokalsenterutvikling.

Med dette vedtaket som utgangspunkt er det gjennomført en prosess for å revidere planforslaget

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
Internettadresse: www.trondheim.kommune.no/byplan/

slik at det kan imøtekomme vedtaket i bygningsrådet. Tiltakshaver har samarbeidet med byplankontoret om alternativene. I det følgende drøftes ulike alternativer som har resultert i et anbefalt og begrunnet forslag.

Sammendrag

Rådmannen synes det har vært utfordrende å imøtekomme alle ønsker som ligger i bygningsrådets vedtak. I arbeidet med å svare ut det politiske vedtaket har det vært en målsetning å komme fram til en løsning som:

- Sikrer gode adkomstforhold for to eiendommer langs Byåsveien der det ønskes å drive forretningsvirksomhet og også bygge boliger.
- Løser adkomst og organisering av bygninger på en helhetlig måte som ivaretar trafiksikkerhet for gående, syklende, metrobuss og kjørende.
- Utforme og plassere bygningsmassen og velge parkeringsløsninger som underbygger en framtidsrettet utvikling av Byåsveien som en attraktiv gate og byrom.

Hovedutfordringene i bygningsrådets vedtak belyses i denne høringen gjennom tre planalternativer; 1, 2 og 3. Disse tre planalternativene drøftes i tillegg med tre alternative adkomster fra Byåsveien; A, B og C. Adkomstalternativene drøftes og beskrives gjennom to matriser for å belyse og avveie ulike problemstillinger og utfordringer.

Planalternativ 1 og 2 viser adkomst fra Havstadveien til Byåsveien 162 og til Byåsveien 158, med gjennomgangstrafikk over tomta til Byåsveien 162. Begge planalternativene har i tillegg adkomstmulighet fra Byåsveien.

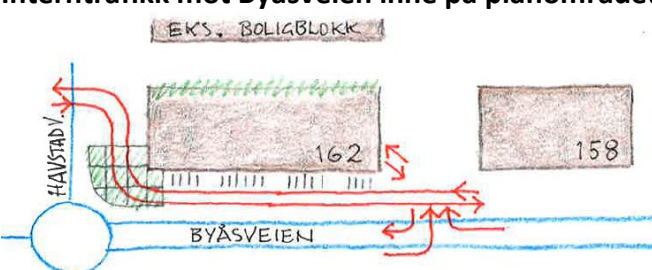
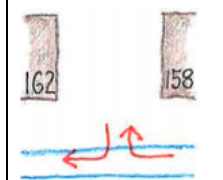
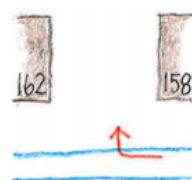
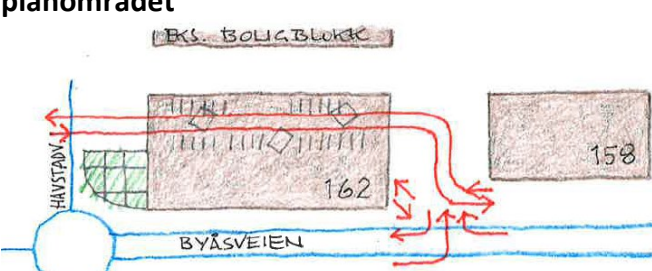
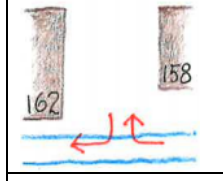
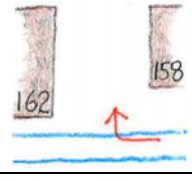
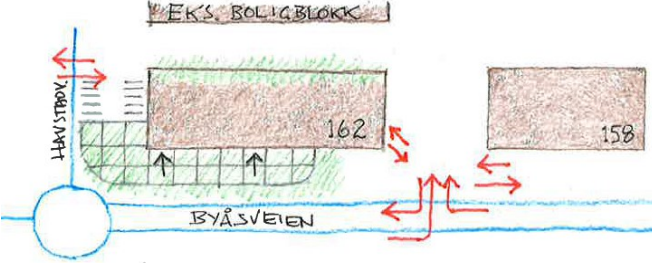
Planalternativ 3 viser adkomst til Byåsveien 158 fra Byåsveien uten gjennomgangstrafikk over Byåsveien 162.

Byåsveien 162 har adkomst både fra Havstadveien og fra Byåsveien.

Alle tre planalternativer med adkomstalternativer er gjennomførbare.

Rådmannen anbefaler planalternativ 3.

Presentasjon av planalternativene 1, 2 og 3 med adkomstalternativene A, B og C

	Planløsning / intern trafikkavvikling	Adkomstalternativ		
		A Regulert adkomst	B Høyre av og på	C Høyre av
Planalternativ 1	<p>Intertrafikk mot Byåsveien inne på planområdet</p>  <p>Av- og påkjøring fra Byåsveien til nr. 162 og 158 Inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 162 og 158 Kjøring foran nr. 162 med ensidig parkering mot Byåsveien Kjøring over møtested/torg mot sør</p>	 <p>Innkjøring fra nord og utkjøring mot sør fra Byåsveien for nr. 162 og 158</p>	 <p>Innkjøring fra nord fra Byåsveien til nr. 162 og 158</p>	
Planalternativ 2	<p>Intertrafikk gjennom overdekket p-anlegg inne på planområdet</p>  <p>Av- og påkjøring fra Byåsveien til nr. 162 og 158 Inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 162 og 158 Kjøring gjennom nytt bygg, parkering på begge sider av gjennomkjøringen Bilfritt møtested/ torg mot sør</p>	 <p>Innkjøring fra nord og utkjøring mot sør fra Byåsveien for nr. 162 og 158</p>	 <p>Innkjøring fra nord fra Byåsveien til nr. 162 og 158</p>	
Planalternativ 3	<p>Ingen intertrafikk</p>  <p>Av- og påkjøring fra Byåsveien til nr. 162 og 158 Inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 162 Ingen kjøring foran, bak eller gjennom bygning i nr. 162 All kjøring til nr. 158 skjer fra Byåsveien Bilfritt møtested/ torg mot øst langs Byåsveien</p>			

Kommentarer:

Adkomstalternativ A er forenklet i forhold til tidligere fremmet løsning ved at utkjøring fra eiendommene ut på Byåsveien mot nord (venstre på) er fjernet.

Adkomst fra Byåsveien

Planalternativ 1 og 2 kan oppfylle bygningsrådets syn på at det ikke er ønskelig med etablering av nytt vegkryss i Byåsveien. Planalternativ 3 forutsetter en lys- eller vikepliktsregulert adkomst fra Byåsveien både for Byåsveien 158 og Byåsveien 162.

Adkomst fra Havstadvegen

Planalternativ 1 og 2 oppfylder bygningsrådets syn på at det etableres adkomst fra Havstadvegen til planområdet. Planalternativ 1 og 2 har adkomst til Byåsveien 158 over eiendommen Byåsveien 162. Planalternativ 3 har ikke adkomst til Byåsveien 158 fra Havstadvegen.

Flytting av byggegrense

Byggegrense for boligene er flyttet 1.5 meter nærmere Byåsveien i alle planalternativene, inntil rød støysone. I planalternativ 2 flyttes byggegrense for forretningsetasjen tettere inntil Byåsveien da denne funksjonen kan ligge i rød støysone.

Parkering på bakken

Alle planalternativene har hoveddelen av parkering under bakken.

Planalternativ 2 og 3 er løst uten parkering på bakken mellom bygningen og Byåsveien.

Planalternativ 1 har 8 p-plasser mot Havstadvegen og 13 plasser på terreng mot Byåsveien.

Planalternativ 2 har 1 p-plass mot Havstadvegen og 37 plasser i innebygd første etasje.

Planalternativ 3 har 14 plasser mot Havstadvegen og ingen parkering mot Byåsveien.

Parkering el-sykler

Alle tre planalternativ har p-plass for el-sykler som er overdekket.

Forhold til eksisterende boligblokk i borettslaget Havstad Øvre

Planalternativ 1 og 3 har grønne uterom som forbinder nye boligers uterom terrassert ned mot eksisterende boligblokk.

Planalternativ 2 har en 5 meter høy perforert fasadevegg mot eksisterende boligblokk.

Byplankontorets beskrivelse og drøfting av alternativene

Drøftingene tar utgangspunkt i to matriser presentert under. (se også vedlegg til trafikkrapport)

- Matrise 1. Byåsveien – Trafikale forhold, adkomstalternativene A, B og C
- Matrise 2. Øvrige planforhold/intern trafikkavvikling

I matrisene er det valgt alternativer og problemstillinger for å belyse utfordringene på bred basis. Arbeidet med å sammenligne og verdisetze gjennomføring av de ulike målsettinger og behov, er utført i et samarbeid med forslagsstiller, deres plankonsulent og byplankontoret.

De ulike alternativene er gitt karakter etter i hvilken grad de løser problemstillingene som er beskrevet. Skala for vurdering av løsninger er basert på Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser og beskriver *fra stort sett positivt til stort sett negativt*. Vurderingene er vist i en tabell.

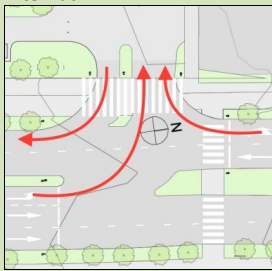
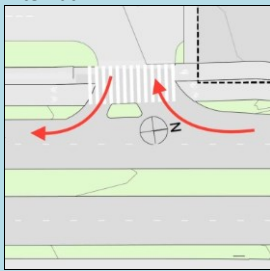
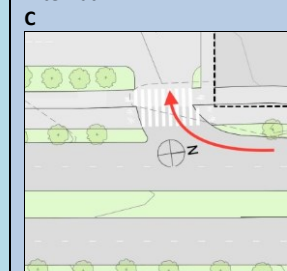
Adkomst fra Byåsveien har vært et sentralt tema i arbeidsprosessen for å finne en egnet løsning.

Adkomsten er forbedret og moderert ved at venstresving mot nord utgår. I prosessen er det vurdert om adkomst fra Byåsveien skal være lysregulert eller vikepliktsregulert. Begge løsninger er tilfredstillende for trafikkflyten og gjennomførbare.

Statens vegvesen mener at en lysregulert adkomst til Byåsveien ikke hindrer fremkommeligheten for metrobuss når den har prioritert signal, og at for syklister og gående er lysregulering den mest trafikksikre løsningen. Plankonsulentens trafikkutredning støtter dette synet.

Rådmannen er usikker på om lysregulert adkomst eller vikepliktsregulert adkomst fra Byåsveien er den mest trafikksikre løsningen. Da spørsmålet om lysregulert eller vikepliktsregulert adkomst har svært liten påvirkning på arealutforming i planen avventes avgjørelse om dette til etter høringen.

Matrise 1. Byåsveien – Trafikkforhold. Adkomstalternativene A, B og C

TEMA /adkomstalternativ	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
			
	Lys- eller vikepliktsregulert adkomst fra/til Byåsvn. Adkomst til Bv. 162 fra Havst.vn. og Bv. Adkomst Bv. 158 bare fra Byåsvn.	Høyre av og høyre på fra Byåsvn. Adkomst til Bv 162 og 158 fra Havstadveien. Adk. til Bv 158 gjennom parkeringsplass for 162	Høyre av fra Byåsvn. Adkomst til Bv 162 og 158 fra Havstadveien. Adkomst til 158 foran 162 mot Bv.
Byåsveien 1. Framkommelighet for biltrafikk i Byåsveien • Trafikkstrøm sørgående • Trafikkstrøm nordgående	-- 0	- 0	0 0
2. Framkommelighet for Metrobuss og øvrig kollektivtrafikk • Framkommelighet fra nord • Framkommelighet fra sør	++ 0	- 0	0 0
3. Syklister / fotgjengere langs Byåsveien • Trafikksikkerhet • Framkommelighet	+++/ ++	-- -	- -
4. Byåsveien 162 Tilgjengelighet	+++	++	0
5. Byåsveien 158 Tilgjengelighet	+++	++	0
6. Gjennomgangstrafikk over planområdet	+++	-	--

Skala for vurdering: Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser

+++	Stort positivt	++	Middels positivt	+	Lite positivt	0	Uendret
-	Lite negativt	--	Middels negativt	---	Stort negativt		

Forklaringer/kommentarer til matrisen:

1. Framkommelighet for biltrafikk i Byåsveien:
Sammenlignet med dagens situasjon, adkomstalternativ C, vil etablering av signalregulert løsning i Byåsveien, adkomstalternativ A kunne forstyrre dagens generelle trafikkbilde noe i sørgående retning, adkomstalternativ B i noe mindre grad.
2. Framkommelighet for Metrobuss og øvrig kollektivtrafikk:
I adkomstalternativ A kan Metrobuss gis prioritet inn mot rundkjøring ved Havstadvegen ved lysregulering i Byåsveien fram til overgang fra 2-felt til 1-felt i sørgående retning. De andre tilknytningsmåtene til Byåsveien gir ingen mulighet for prioritering av Metrobuss. Adkomstalternativ C kommer noe bedre ut enn adkomstalternativ B som kun har vikepliktregulert trafikk fra eiendommene.
3. Syklister / fotgjengere langs Byåsveien - trafiksikkerhet:
Adkomstalternativ A med signalregulering gir den mest trafiksikre løsningen.
Adkomstalternativ A med vikepliktsregulert adkomst gir en akseptabel trafiksikkerhet.

Syklister / fotgjengere langs Byåsveien - Framkommelighet:
Adkomstalternativ A kommer noe bedre ut siden syklister og fotgjengere sikres prioritet på samme måte som metrobussen gjennom signalreguleringen ved krysning av Byåsveien.
4. Byåsveien 162 - Tilgjengelighet
Adkomstalternativ A gir den beste tilgjengeligheten fra Byåsveien både fra nord og sør og vurderes som en forbedring i forhold til dagens situasjon.
5. Byåsveien 158 - Tilgjengelighet
Adkomstalternativ A gir den beste tilgjengeligheten fra Byåsveien både fra nord og sør og vurderes som en stor forbedring i forhold til dagens situasjon.
6. Gjennomgangstrafikk over planområdet
Adkomstalternativ B og C baserer seg på gjennomgangstrafikk over planområdet.
Adkomstalternativ A har ingen gjennomgangstrafikk over planområdet.

TEMA / Alt.	Planalternativ 1	Planalternativ 2	Planalternativ 3
Byggegrense flyttet Alternativ 1 og 3 Byggegrense 1,5 m nærmere Byåsveien enn forslag til høring, inntil grense til rød støysone Alternativ 2 Byggegrense til forretningsetasjen er flyttet inntil fortau ved Byåsveien. Byggegrense for boligene som i alternativ 1 og 3. Parkering Alternativ 2 og 3 Ingen parkeringsplasser mot Byåsveien	Adkomst fra Havstadvegen til Bv 162 og 158. Gjennomkjøring til Bv158 foran 162 mot Bv. Parkering: Antall p-plasser utendørs er totalt redusert til 21 p-plasser fra 29 p-plasser. 8 p-plasser mot Havstadvegen og 13 p-plasser mot Byåsveien. Parkering i 2 kjellere under bakken. Adkomst fra nord og enveis fra sør. Universell utformet og lett tilgjengelig grønn terrassering og utvendige ramper fra takhage til terreng mot vest og boligene i borettslaget Havstad Øvre. Møtested/torg mot Havstadvegen. Omfang kjøring av torget er avhengig av valg av alternativ av- og påkjøring til Byåsveien.	Adkomst fra Havstadvegen til Bv 162 og 158. Gjennomkjøring til Bv 158 gjennom overdekket parkeringsplass for 162 i vest mot eksisterende boligblokk i borettslaget Havstad Øvre. Parkering: Antall p-plasser utendørs er redusert til 1 HC p-plass fra 29 p-plasser. 37 p-plasser er plassert i overdekket parkeringsplass på bakkeplan. Det er ingen bakkeparkering mot Havstadvegen eller mot Byåsveien Parkering i 1 kjeller under bakken. Kun adkomst fra nord. Ingen grønn terrassering mot borettslaget Havstad Øvre. En 5 meter høy transparent spilevegg skjærer mot parkering og gjennomkjøring. Universell tilgjengelig via heis og trapp til uterom over forretningsetasjen. Alt uteareal samlet på en større takhage over forretningsetasje. Bilfritt møtested/torg mot Havstadvegen.	Adkomst fra Havstadvegen til Bv 162 Adkomst for Bv 158 kun fra Byåsveien Ingen gjennomkjøring over Bv 162 til Bv 158 Parkering: Antall p-plasser utendørs er redusert til 14 p-plass fra 29 p-plasser. Alle 14 p-plasser er plassert mot Havstadvegen. Mot Byåsveien: Ingen p-plasser Parkering i 2 kjellere under bakken. Adkomst fra nord og enveis fra sør. Universell utformet og lett tilgjengelig grønn terrassering og utvendige ramper fra takhage til terreng mot vest og boligene i borettslaget. Bilfritt møtested/torg mot Byåsveien.
7. Adkomst fra Havstadveien	0	0	--
8. Flytting av byggegrense	++	+	++
9. Synlig parkering på bakken	+	++	+++
10. Konsekvenser for borettslaget Havstad Øvre	+++	--	+++
11. Møtested/torg	+	++	+++
12. Støy for boligene	+	++	+
13. Bokvalitet	++	+	+++
14. Byforming / gatebilde /grønt	+	++	+++

+++	Stort positivt	++	Middels positivt	+	Lite positivt	0	Uendret
-	Lite negativt	--	Middels negativt	---	Stort negativt		

Forklaringer/kommentarer til matrisen:

7. Adkomst fra Havstadveien

Planalternativ 1 og 2 har adkomst fra Havstadveien til Byåsveien 162 og 158.

Planalternativ 3 har adkomst fra Havstadvegen kun til Byåsveien 162.

8. Flytting av byggegrense

For alle planalternativene flyttes byggegrensa for boliger 1.5 meter nærmere Byåsveien inntil grense for rød støysone. I planalternativ 2 er forretningsetasjen flyttet ut til fortauskanten. Denne plasseringen gir plass til parkering til Byåsveien 162, og adkomst til Byåsveien 158 på tomtas vestsida. Plassering av bebyggelse så nært på Byåsveien er ikke gjort ellers i området, og bygget får en dominerende plassering i gatebildet.

9. Synlig parkering på terreng

Planalternativ 2 og 3 har ingen synlig parkering på bakken mot Byåsveien.

10. Konsekvenser for borettslaget Havstad Øvre

Uterom på tak i det nye tiltaket ligger 1-2 etasjer høyere en bakkeplan ved eksisterende boligblokk i vest og kommer forholdsvis tett inn på den. Et viktig argument for å åpne for boliger over næringsarealer, har i reguleringsplanprosessen vært etablering av en grønn, terrassert forbindelse mellom oppholdsarealet på takhagen og bakken ved bruk av ramper og trapper. Denne forutsetningen er ivaretatt i planalternativ 1 og 3, men lar seg ikke gjennomføre i planalternativ 2 hvor den grønne, terrasserte forbindelsen erstattes av en 5 meter høy perforert spilevegg for å skjerme mot parkering og gjennomkjøring. I dette planalternativet er forbindelse mellom bakkeplan og oppholdsarealet til de nye boligene løst med en trapp og heis.

11. Møtested/torg

Planalternativ 1 har det minste møtested/torg og har gjennomkjøring over torget. Omfanget av kjøring over torget avhenger av hvilket adkomstalternativ fra Byåsveien som velges.

Planalternativ 2 har bilfritt møtested/torg mot Havstadvegen,

Planalternativ 3 har det største møtested/torg, lagt mot Byåsveien. Felles møtested/torg ligger godt synlig henvendt mot rundkjøringen i alle planalternativene.

I planalternativ 1 og 2 er møtested/torg sørvendt og i hovedsak henvendt mot Havstadvegen. I planalternativ 3 er møtested/torg østvendt mot Byåsveien. Møtested/torg er noe utsatt for trafikkstøy.

12. Støysituasjonen for nye boliger

Planalternativ 2 har lavest støynivå da den framskutte forretningsetasjen skjermer noe for støy fra Byåsveien. Planalternativ 1 vil og 3 vil ha tilnærmet samme støypåkjønning fra trafikken på Byåsveien. Omfanget vil være avhengig av hvilket adkomstalternativ som velges for av- og påkjøring fra Byåsveien.

13. Bokvalitet

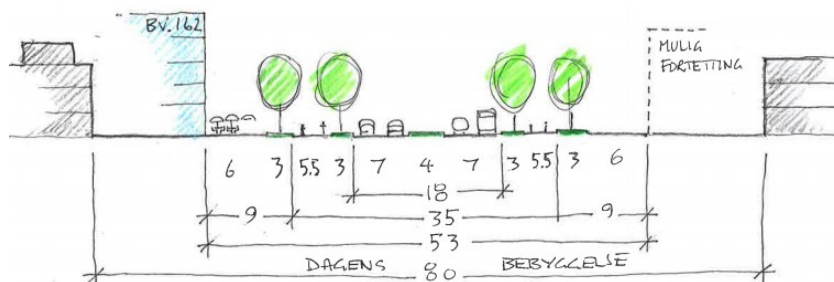
En forutsetting for bokvalitet er gode dagslys- og solforhold, fravær av støy og annen forurensning. Alle planalternativene har gode dagslys og solforhold for boligene. Ny bebyggelse skjermer for trafikkstøy og skaper gode uterom henvendt mot vest. Alle leilighetene har en stille side. Planalternativ 1 og 3 har den samme kontakten med bakkeplan, men tillatt kjøring mellom bygning og Byåsveien i planalternativ 1 reduserer kvaliteten på boligenes henvendelse mot Byåsveien.

Planalternativ 2 og 3 har adkomst fra fortau eller fra et bilfritt torv.

14. Byforming, gatebilde, grønt

En framtidig visjon for Byåsveien kan være fortetting langs begge sider av veien, fra Johan Falkbergets vei til Havstadveien.

Det er viktig at foreslått plan for Byåsveien 162 vurderes som et første steg i en mulig utvikling. Det er da avgjørende at bebyggelsen blir plassert riktig i forhold til en framtidig byggegrense. Byåsveien kan, i et fullt utviklet framtidsscenario utvikles til et miljøvennlig, karakterfylt boulevardmessig gateløp med langsgående trekker som danner et grønt og frodig byrom. Se også illustrasjoner i vedlegg 5.



Planalternativ 1 og 3 har tilstrekkelig avstand til Byåsveien for å legge til rette for en videre fortetting og forme et klart definert gateløp.

Planalternativ 2 kommer svært nær Byåsveien og legger føringer for en mer dramatisk endring av gateløp og karakter.

Oppsummering/konklusjon

Rådmannen mener det er riktig å legge de tre planalternativene med ulike adkomstløsninger ut på høring for å belyse og forsøke å imøtekomme alle ønsker som ligger i bygningsrådets vedtak.

I arbeidet med å svare ut det politiske vedtaket har det vært en målsetning å komme fram til en løsning som:

- Sikrer tilnærmet like gode adkomstforhold for to eiendommer langs Byåsveien der det ønskes å drive forretningsvirksomhet.
- Løser adkomst og organisering av bygninger på en helhetlig måte som sikrer trafiksikkerhet og best mulig trafikkflyt for gående, syklende, metrobuss og kjørende.
- Utforme og plassere bygningsmassen og velge parkeringsløsninger som underbygger en framtidsrettet utvikling av Byåsveien som en attraktiv gate og byrom.

Rådmannen anbefaler at planalternativ 3 med adkomstløsning A velges:

- Løsningen sikrer en mest mulig likeverdig adgang til Byåsveien 158 og 162. Selv om planalternativ 1 og 2 oppfylder bygningsrådets syn på at det er etablert adkomst fra Havstadvegen til planområdet og til Byåsveien 158 har planalternativene som hovedforutsetning at besøkende til Byåsveien 158 må passere over Byåsveien 162. Dette er ikke en særlig lesbar eller likeverdig adkomst til Byåsveien 158. Planalternativ 3 med adkomst fra Byåsveien anses som den mest lesbare løsningen for kunder/publikum.
- Byggegrensa for boligene er flyttet 1.5 meter nærmere Byåsveien i alle 3 planalternativene. I planalternativ 2 er forretningsetasjen lagt helt inntil Byåsveien fordi denne funksjonen kan ligge i rød støysone. Planalternativ 1 og 3 har tilstrekkelig avstand til Byåsveien for den kan på lang sikt utvikles til en attraktiv gate. Det er viktig at bebyggelsen på dette eksponerte stedet plasseres slik at det legger til rette for en videre fortetting langs Byåsveien. Byåsveien har potensiale til å utvikles til en fin boulevard med trekker, et attraktivt byrom. Planalternativ 3 legger i tillegg opp til en aktiv fasade slik det vil være i en bygate med henvendelse til publikum gjennom utstillingsvinduer for ulike aktiviteter og innganger og til en oppholdssone for evt. en fortauskafe mellom bygning og gang- og sykkelveg. Planalternativ 1 forkludrer i stor grad denne muligheten ved å legge parkering mot Byåsveien. Planalternativ 2 vil bli svært framtrødende ved å bygge helt inn mot Byåsveien. Separering av byggegrense for forretningsetasje og boligetasjer er også en uklar måte å bygge fasadevegger på i et bymessig gaterom. Boligenes innganger bidrar ikke i dette alternativet til å aktivisere gaterommet.

- Planalternativ 1 og 2 kan oppfylle bygningsrådets syn på at det ikke er ønskelig med etablering av nytt vegkryss i Byåsveien. Planalternativ 3 gjør ikke det og forutsetter en lys- eller vikepliktsregulert adkomst fra Byåsveien både for Byåsveien 158 og Byåsveien 162. Statens vegvesen mener at en lysregulert adkomst til Byåsveien ikke hindrer fremkommeligheten for metrobuss da den har prioritert signal. For syklist og for gående er det den beste løsningen med økt trafiksikkerhet.
- Bygningsrådet ber om redusert parkering på terreng og at situasjonen løses uten parkering mellom bygget og Byåsveien. Alle planalternativene har hoveddelen av parkering under bakken. Planalternativ 2 og 3 er uten parkering mellom bygningen og Byåsveien, slik bygningsrådet ønsker. Planalternativ 3 har ikke noe parkering på terreng mot Byåsveien.
- Etablering av en grønn, terrassert forbindelse mellom oppholdsarealet på takhagen til de nye boligene og bakken mot borettslaget Havstad Østre er en viktig kvalitet å ivareta. Denne forutsetningen er ivaretatt i planalternativ 1 og 3, men lar seg ikke gjennomføre i planalternativ 2 hvor bygget er plassert lengre vest og har en mye større grunnflate enn de andre. Planalternativ 2 har større uterom over forretningsetasje, men volumet virker påtrengende mot borettslaget Havstad østre.
- Planalternativene 2 og 3 har bilfritt torg/møteplass. Planalternativ 3 har det største bilfrie torget, som er godt synlig langs hele bygningen mot Byåsveien. Her er det god plass for myke trafikanter, sykkelparkering og beplantning. Planalternativ 3 beslaglegger minst areal for bilkjøring og parkering på bakken.

Etter grundig etterprøving av vedtaket og grunnlaget for det, anbefaler rådmannen alternativ 3.

Eventuelle bemerkninger til endringene

Denne høringen gjelder bare endringene i forhold til tidligere høring av planforslaget og vi ber om at eventuelle uttalelser omhandler disse. Tidligere innkomne merknader til forslaget vil følge forslaget til politisk behandling.

Eventuelle merknader til planforslaget sendes Trondheim kommune, byplankontoret, postboks 2300 Sluppen, 7004 Trondheim eller byplan.postmottak@trondheim.kommune.no **innen x.x.2018.**

Spørsmål kan rettes til Pål Guthorm Kavli på tlf.: 72 54 18 49 / Pall Tomasson tlf.: 72 54 18 44.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Pål Guthorm Kavli
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Vedlegg 1. Tidl. innsendt forslag samt forslag: alt. 1, alt. 2 og alt. 3

Vedlegg 2. Plankart alt. 1, alt. 2 og alt. 3

Vedlegg 3. Bestemmelser alt. 1, alt. 2 og alt. 3

Vedlegg 4. 3D Illustrasjon av uterom mot vest, alt. 1 og 3 og alt. 2

Vedlegg 5. 3D Illustrasjon av Byåsveien m. trekker mot øst, alt. 1, alt. 2 og alt. 3

Vedlegg 6. Trafikknotat V-006, Adkomstløsninger Revidert 21.12.2017 fra ViaNova Trondheim AS

Vedlegg 7. Trafikknotat V-007, Vedlegg til Trafikknotat V006, 20.12.2017

Vedlegg 8. Støyrapport. Brekke & Strand. 11.9.2017