

Stavnevegen 25, 27, 29 og gnr/bnr 95/578, detaljregulering



Trondheim Kommune

Forslagsstiller: ECO Eiendomsforvaltning AS

Plankonsulent: Voll Arkitekter AS

Dato: 24.10.2018

Sist revidert: 16.12.2025

0. Innhold

Stavnevegen 25, 27, 29 og gnr./bnr 95/578, detaljregulering.....	0
1. Bakgrunn	1
2. Planstatus og rammebetingelser	4
3. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold.....	6
4. Beskrivelse av planforslaget.....	11
5. Virkning av planforslaget	19
6. Planprosess og innkomne innspill	24

1. Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av boligformål med tilhørende anlegg og funksjoner. Planen legger opp til en boligstruktur som gir frittliggende bygg i grønne omgivelser, i tråd med eksisterende omkringliggende bebyggelse.

Trondheim Kommune har i e-post av 19.01.2017 avklart at planen bytter navn fra Osloveien 140, 142 og 144 til nytt navn Stavnevegen 25, 27, 29 og gnr./bnr. 95/578. Dette pga. at adressegivende vei for planområdet har endret navn fra Osloveien til Stavnevegen etter planoppstart. Utredninger m.m. fra før denne datoen vil være merket med Osloveien.

1.2 Plankonsulent og forslagstiller

Voll Arkitekter AS er plankonsulent på vegne av forslagsstiller ECO Eiendomsforvaltning AS.

1.3 Tidligere vedtak og saksgang

- Saken var oppe til politisk behandling 08.08.2017 i Bygningsrådet. Planforslaget ble vedtatt avvist med bakgrunn i rådmannens innstilling om å akseptere foreslåtte bygg 2 og 3 (videreutviklet som felt B2 og B3 på plankartet), mens bygg 1 (nå felt B1 på plankartet) måtte reduseres.
- Iht. vedtaket måtte bygg 1 (felt B1 på plankartet) ha et fotavtrykk tilsvarende nabohusene (Stavnevegen 25 – 29 / felt B4 og B5 på plankartet), oppføres i maks. 3 etasjer og ha en takform og gesimshøyde tilpasset Stavnevegen 25-29. Dette er ivarettatt i inneværende planforslag.

I bygningsrådets vedtak het det også at: "*Før sluttbehandling skal det vurderes løsninger som gir tilstrekkelig areal for fremtidig utvidelse av vei/fortau i Thaulowbakken*". Dette er ivarettatt i inneværende planforslag etter klareringer med Byplan og Mobilitets- og Samfedselsenheten (MOS).

- Byplankontoret har i ettertid også bedt om ytterligere avklaring på skygge fra bygg i felt B2 og B3 mtp. utearealene i felt B4 og B5 (eksisterende bebyggelse). Foreslåtte bygg i felt B2 og B3 har derfor blitt redusert i størrelse, tilpasset med ny takform) og avstanden mellom byggene har blitt økt, for å slippe mer sol inn på boligfelter B4 og B5.

Det er vist uterom for bebyggelsen i B4, som oppfyller uteromskrav i planforslaget. B5 har nok felles uteoppholdsareal men eiendommen har en utforming som i utgangspunktet ikke oppfyller dagens krav til totalt uteoppholdsareal, privat areal inkludert. Det er vist uterom for bebyggelsen i B5 som oppfyller uteromskrav for fellesareal i planforslaget. Det gjøres oppmerksom på at byggene i B4 og B5 allerede er godkjent til boliger og bygninger som skal bevares, slik at dokumentasjonen av solforhold og uterom på B4 og B5 handler om å sikre bokvalitet for eksisterende boliger i B4 og B5. Det stilles ikke krav om ny opparbeiding av uterom i felt B4 og B5. Tiltakshaver til reguleringsplanen er heller ikke eier av eiendommene på felt B4 og B5 og disponerer ikke uterom på eiendommene.

- Det er inngått privatrettslig avtale mellom tiltakshaver og eier av felt B4 om en felles løsning for atkomst, renovasjon og parkering. Løsningen sikrer felt B4 rett til parkering i kombinert samferdselsformål f_SK, samtidig som avkjørsel, gangatkomst og renovasjon kan plasseres helt eller delvis på GNR/BNR 95/43 (eiendommen som felt B4 er del av). Det er enighet om løsningen med hjemmelshaver for naboeiendommen og løsningen forholder seg til gjeldende renovasjonsteknisk norm.
- Planen ble vedtatt lagt ut på offentlig høring 17.12.2019.
- Planforslaget er, underveis i planprosessen, utvidet med nye fortau og bussholdeplasser i Stavnevegen. Disse trafikkanleggene er ikke knyttet til planlagt utbygging i felt B1 – B3, men er regulert som grunnlag for at f.eks. Miljøpakken (eller en annen offentlig aktør) kan oppgradere bussholdeplassene og fotgjengertilgangen til holdeplassene.
- NVE har i ettertid av siste behandling av planforslaget oppdatert kravene sine for geotekniske beregninger. Ny Geoteknisk vurdering og justering etter NVEs nåværende krav er inkludert i planforslaget sammen med ny 3. parts kontroll. Det er også lagt ved ny støyrapport. Planforslaget (bebyggelse, plankart, bestemmelser og planbeskrivelse) er justert etter oppdatert kunnskapsgrunnlag.
- Det har vært venteliste på geotekniske fag, hvilket – sammen med utvidelse av planområdet for å tilrettelegge for holdeplass og fortau i Stavnevegen – har medført et lengre tids opphold i planarbeidet. Det er derfor gitt tilbakemelding fra Byplankontoret om at planforslaget skal ut på nytt, begrenset offentlig ettersyn innen sluttbehandling.
- Minimum parkeringskrav har tidligere vært på offentlig ettersyn med 0,5 – 0,8 plasser per 70 m² BRA eller per bolig. Parkeringsdekning er igjen endret for å samsvare med krav i nyligen vedtatt overordnet plan (kpa 2022-34). Krav settes til 0,4-1,1 plasser per 100 m² BRA bolig samt minimum en bilplass for nød- og nytteparkering.

Sykkelparkeringen er (jf. tidligere høringsforslag) også justert fra KPA 2012 – 2024 sitt krav om minimum 2,0 plasser per bolig / 70 m² BRA til minimum 2,0 plasser per bolig (uten mulighet for omregning etter BRA). Gjennomsnittlig boligstørrelse er mindre enn 70 m² BRA, slik at sykkel-parkeringen de facto er økt i forhold til KPA 2012 – 2024 og KPA 2022-2034 (se tabell 1).

- Ny Kommuneplanens Arealdel (KPA 2022 – 2034) ble vedtatt 29/9 2024 med oppfølgende vedtak 24/10 2024. KPA 2022 – 2034 har blant annet følgende bestemmelser:

"§ 2.2.1 Kommuneplanens arealdel vil til enhver tid utfylle gjeldende reguleringsplaner. [...]

§ 2.2.3 Alle reguleringsplaner vedtatt etter 21.03.2013 går ved motstrid foran kommuneplanens arealdel. [...] Unntatt er minimum parkeringsdekning for bil og sykkel angitt i reguleringsplan, dersom § 14 i arealdelen oppfylles for planområdet i sin helhet.

For alle søknadspliktige byggetiltak gjelder uansett arealdelens § 4 om rekkefølgekrav, § 12.1 om overvannshåndtering, § 15 om energi og klima, og § 16.1 om klimarelatert risiko."

Planområdet ligger innenfor Byggesone 3 i KPA 2022 – 2034 med parkeringskrav som angitt i tabell 1. Som det går frem av tabell 1 er parkeringskravene for bil og sykkel lavere i KPA 2022 – 2034 enn i tidligere høringsforslag av innværende reguleringsplan. I tråd med § 2.2.3 i KPA 2022 – 2034 er derfor parkeringskravet for bil justert i planforslaget. Mens det for sykkel er beholdt et høyere krav.

- Komplette reviderte planforslag ble sendt til kommunen oktober 2024 og av administrasjonen gjennomgått i internt samråd og kommentert.

- Planforslag ble omarbeidet for å imøtekomme innspill fra kommunen. Endringene sikter i hovedtrekk til å bedre terrengtilpassing samt redusere kjøreareal. Løsningen forutsetter at det ikke bygges tilgjengelige boenhetene i B2 og B3, hvilket det ikke er krav til i henhold til byggt teknisk forskrift (TEK17). Terrengtet er for bratt til at det er mulig å oppfylle krav til stigningsforhold i gangadkomst. Det var tidligere tegnet en rampe fra hovedinnganger som ikke oppfylte krav til avstand til renovasjonsanlegg. Rampen var plasskrevende og dårlig tilpasset eksisterende terreng. Nå som fortau er tegnet i henhold til kommunens norm vil det også spise enda mere av uteareal. Det vises til TEK 17 §8-5, veiledning til første ledd bokstav c; Gangatkomst til bygning med boenhet.

1.4 Planprogram og krav om konsekvensutredning

Planforslaget er i samsvar med kommuneplanens arealdel: Området reguleres til boligformål.

Det er derfor ikke krav om planprogram og konsekvensutredning.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med overordnede fylkeskommunale og kommunale planer. Området er i gjeldende Kommuneplanens Arealdel ved offentlig ettersyn (KPA 2012 – 2024) lagt under eksisterende boligformål og i KPA 2022-2034 til byggesone 2.

Jf. avsnitt 1.3 er ny Arealdel (KPA 2022 – 2034) vedtatt.

Jf. § 2.2.3 i KPA 2022 – 2034 vil nye minimumskrav for parkering gjelde foran alle reguleringsplaner, hvorfor parkeringskravet i KPA 2022 – 2034 legges til grunn i innværende plan.

		KPA 2012 – 2024	Reguleringsplan-forslag på off. ettersyn 2019	KPA 2022 – 2034	Inneværende utgave av reguleringsplan-forslaget
Sykkel	Generelle krav	Min. 2 plasser per 70 m ² BRA eller per boenhet	Min. 2 plasser per boenhet	Største tall av 3 plasser pr. 100 m ² BRA og 1,5 plasser per boenhet (inkl. min. 15 % lastesykler)	Største tall av 3 plasser pr. 100 m ² BRA og 2,0 plasser per boenhet (inkl. min. 15 % lastesykler)
	Tilsvarende for B1-B3	Min. 31 plasser	Min. 38 plasser	Min. 33 plasser hvorav min. 5 lastesykler	Min. 38 plasser hvorav min. 6 lastesykler
Bil	Generelle krav	Min. 1,2 P-plasser per 70 m ² BRA eller per boenhet	Min. 0,5 – maks 0,8 P-plass per 70 m ² BRA	Min. 0,4 – maks 1,1 P-plass per 100 m ² BRA + bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy. Antall parkeringsplasser skal vurderes og fastsettes i den enkelte reguleringsplan. Det skal alltid sikres minst 1 parkeringsplass.	For felter B1, B2, B3, B1_1, B3_1 og B4 skal det opparbeides minimum 8 og maksimum 15 parkeringsplasser for bil inklusive parkering for besøkende og nyttekjøretøy. Minimum i av bilparkeringsplassene skal avsettes for personer med nedsatt bevegelsesevne.
	Tilsvarende for Felter B1-B4	Min. 25 P-plasser (19 stk. for B1-B3 og 6 stk. for B4)	8 – 14 P-plasser (8-12 stk. for B1-B3 og 6 stk. for B4)	6 – 8 P-plasser (5-11 stk. for B1-B3, 2-4 stk. for B4 og 1-5 stk. nød/nytte)	6 – 15 P-plasser (inkl. nød- og nytteparkeringsplasser)

Tabell 1: Sammenliknende parkeringskrav:

2.2 Gjeldende reguleringsplaner

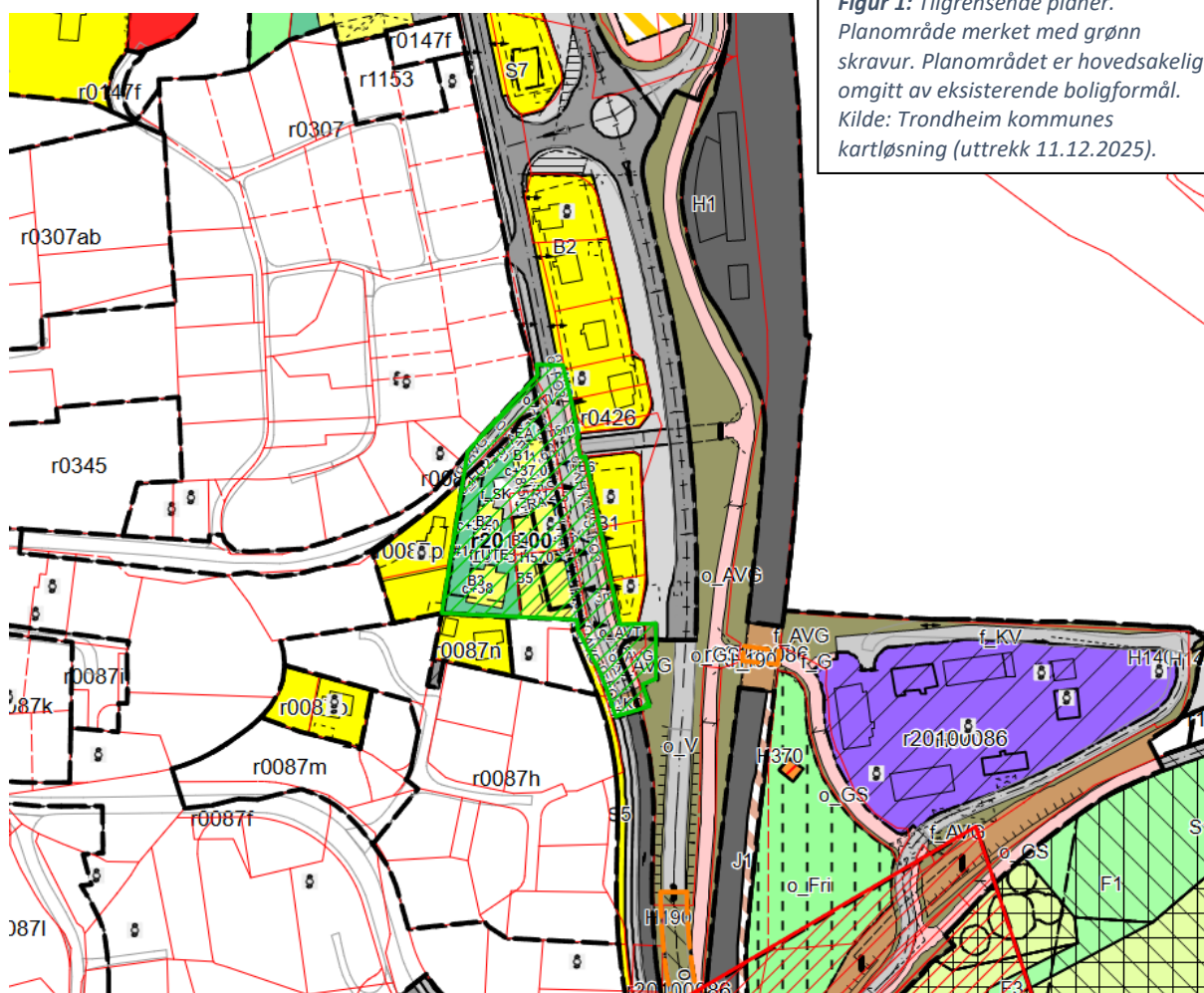
Gjeldende reguleringsplaner for området er r87f (stadfestet 04.03.1985) og r426 (vedtatt 31.08.2006). I reguleringsplan r87f er området regulert til 3 frittliggende eneboliger på et plan + sokkel. Det er ønskelig å bygge ut planområdet med en høyere tetthet enn reguleringsplan r87f tillater. Og det har derfor vært påkrevd å utarbeide innværende reguleringsplan.

Det er fornuftig å utnytte området med en høyere tetthet i tråd med Trondheim Kommunes strategi om fortetting innenfor den eksisterende byen.

2.3 Kart med tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer

Tilgrensende planidentitet (se figur 1):	Planstatus
R87h	Endelig vedtatt
R87p	Endelig vedtatt
R87f: Breidablikkvegen fra Breidablikk stasjon til Osloveien ved Mørlanda med tilliggende områder	Endelig vedtatt (04.03.1985)

r426: E6 Osloveien parsell Dorthéalyst-Steinberget	Endelig vedtatt (31.08.2006)
r20100086 - RV 706 Osloveien- Stavne	Endelig vedtatt: 15.12.2011



Figur 1: Tilgrensende planer. Planområde merket med grønn skravur. Planområdet er hovedsakelig omgitt av eksisterende boligformål. Kilde: Trondheim kommunes kartløsning (uttrekk 11.12.2025).

2.4 Temaplaner

Planforslaget og planområdet berøres ikke af særskilte temaplaner.

2.5 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Planforslaget er i samsvar med

- Statlige retningslinjer om samordnet areal- og transport-planlegging med fortetting innenfor eksisterende bystruktur og inntil kollektivtrasé og gang-/sykkelvegnett.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

2.6 Forhold til- og avvik fra gjeldende planer

Planforslaget regulerer for avkjørsel, veibredde og fri sikt i samsvar med gjeldende plan for Stavnevegen, r0426. Fortausløsningen er imidlertid omarbeidet i forhold til r0426, som hadde ensidig fortau på vestsiden av Stavnevegen. Inneværende planforslag har tosidig fortau. r0426 har ikke regulert for busstopp, mens inneværende planforslag regulerer for to kantstopp i planområdet.

Planforslaget regulerer for større utnytting enn i plan R0087f og erstatter denne innenfor utbyggingsområder B1 – B5.

Gjeldende kommuneplan for reguleringsplanen er kpa 2012-2022. Planen avviker fra kpa 2022-2034 §13.4 Mobilitetsutredning samt §15.2 Klima og energidokumentasjon.

3. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger i et eksisterende boligområde på Breidablikk/Stavne, som med flere gangbruer/veier i nærheten ligger ved et naturlig knutepunkt, særlig for gående og syklende.

Stavnevegen passerer gjennom planområdet i nord-sørgående retning og danner østre plangrense. I sør avgrenses planområdet i ny avkjørsel felles med Stavnevegen 31. I vest avgrenses planområdet i tomtegrensen for GNR/BNR 95/578 (tomten som omfatter planlagte nybygg i planområdet). I Nord avgrenses planområdet i Thaulowbakken. Planområdets størrelse er ca. 5,9 daa.

3.2 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består av 8 boligfelter på grunn (B1 – B8) og 3 byggefelter under grunnen (B1_1, B3_1 og f_P). Feltene B6, B7 og B8 er tatt med som nødvendig sideareal for veier (mtp. friskt osv.) og er ikke regulert for bygg. Øvrige boligfelter B1 – B5 (inkl. arealer under grunnen) samsvarer med tre eiendommer:

- **Felt B1, B2, B3, B1_1, B3_1 og f_P** (del av = GNR/BNR 95/578): Ubebyggt, bortsett fra en nettstasjon nordøst i feltet.
- **Felt B4 = Stavnevegen 25 og 27:** Bebyggt med et verneverdig bygg.
- **Felt B5 = Stavnevegen 29:** Bebyggt med et verneverdig bygg og seksjonert i eierleiligheter i alle tre etasjer over grunn. Det er i senere tid godkjent og oppført en carport med felles takterrasse i sør-vestlig hjørne av felt B5.

Kvartalet for øvrig består av boligbygg, herunder felter B6, B7 og B8.

3.3 Stedets karakter

Kvartalet, hvor planområdet ligger, preges av staselige villaer og flerfamiliehus fra 1920-årene. Husene er typisk på 2 etasjer + sokkel og loftsetasje. Kvartalet ble senere utbyggt med flerfamiliehus fra 1950/60-årene og fremover. I tillegg er det i samme periode oppført enkelte eneboliger, som typisk er lavere (1 – 2 etasjer + sokkel). På østsiden av Stavnevegen er det de siste årene oppført en 8-mannsbolig på 2 etasjer og en enebolig på 3 etasjer. I Thaulowbakken 1A og 1B er det nylig oppført to familieboliger på 2½ etasje hver.

3.4 Landskap (topografi, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi)

Topografisk sett danner området fra Stavnevegen og østover mot Nidelven et platå. Fra Stavne (ca. 300 m øst for planområdet) og ned til Nidelven faller terrenget bratt snau 20 m fra platået og ned til elven. terrengspranget oppleves ikke fra planområdet, og Nidelven er ikke synlig fra planområdet.

Det, som oppleves fra planområdet, er skråningen opp mot Byåsen i vest og platået mot Stavne i øst. Det er stor avstand til bebyggelsen på den fjerne siden av Nidelven. Når en kommer litt i høyden er det en flott utsikt mot Sankt Olavs Hospital, Kristiansten Festning, Lerkendal og videre sørover.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Husene i Stavnevegen 25, 27 og 29 er på kommunen sin kartløsning vurdert å ha antikvarisk verdi C (som er den laveste av 3 verdier: A, B og C). Byggene er 1920-talls nybarokke bygninger, av en type som er sjelden i Trondheim. Byggene forutsettes bevart.

Rett nord for Thaulowbakken ligger det et sammenhengende område med trevillaer, som er angitt med hensynsone for kulturmiljø (Sone 8.8 Marienlyst) i KPA 2022 – 2034.

3.6 Naturverdier

Det er gjennom karttjenesten artsdatabanken, registrert alm innenfor planområdet. Et område med krattskog har betydning for småfugler som skjul, beskyttelse og matkilde.

3.7 Rekreasjonsverdi og uteområder

Området nyttes ikke av barn og unge (eller av offentligheten i øvrig) til rekreative formål.

Utbyggingsområdet (felter B1 – B3 og f_UTE, f_SK i plankart på grunnen) ligger delvis i en skråning med tett vegetasjon og er ikke tidligere bebygget.

3.8 Landbruk

Det er ikke landbruksaktivitet i – eller i nærhet til – planområdet.

3.9 Trafikkforhold

Planområdet har tilkomst fra to veier, Thaulowbakken i nord og Stavnevegen i øst. Thaulowbakken er nokså bratt (stigningen er på ca. 14 % gjennom planområdet) og veien er derfor mindre egnet til avkjørsel for biler enn Stavnevegen.

ÅDT for Thaulowbakken og Stavnevegen er lav, og det ligger ikke inne trafikk tall i nasjonal vegdatabank. I Støyrapport vedlagt planforslaget er estimert ÅDT:

- Thaulowbakken: Ca. 200 kjøretøy/døgn.
- Stavnevegen (tidl. Osloveien): Det estimeres ca. 200 kjøretøy/døgn gjennom planområdet, da veien på dette stykket kun gjennomgående for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

Stavnevegen er stort sett plan, veien er i tillegg oversiktlig. I gjeldende reguleringsplan for Stavnevegen (plan r426) er det regulert 3 avkjørsler på vestsiden av veien. Avkjørslene videreføres i innværende plan. Eksisterende avkjørsler på østsiden av Stavnevegen videreføres med dagens plassering. Det vurderes å være god trafiksikkerhet i planområdet. Tilgjengelighet er avklart i tabell under.

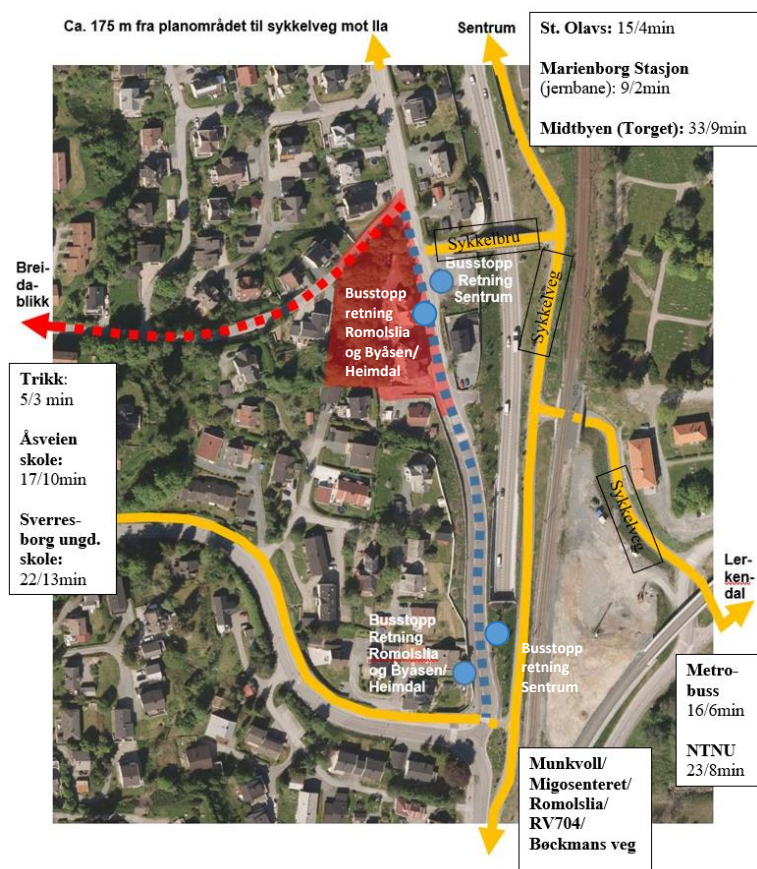
Transport → Målpunkt:	Gange (min/km)	Sykkel (min/km)	Kollektiv (min/km)	Bil (min/km)
Busstopp	1min/0km	-	-	-
Trikk: Breidablikk	5min/0,40km	3min/0,4km	-	1min/0,35km
Jernbane	9min/0,75km	2min/0,75km	3 min/ (buss)	2min/0,65km
Metrobusstopp	16min/1,2km	6min/1,2km	16 min/ (buss)	9min/6,2km
Midtbyen (Torget)	33min/2,7km	9min/2,8km	10 min/-	10min/4,4km
Gløshaugen (NTNU)	23min/1,7km	8min/1,9km	20 min/ -	10min/6,2km
St. Olavs	15min/1,2km	4min/1,2km	5 min/-	11min/4,9km
Rema 1000 Elgeseter	19min/1,5km	6min/1,5km	15 min/-	9min/4,7km
Bunnpris Elgeseter	21min/1,7km	7min/1,7km	10 min/-	10min/5,1km
Barneskole Åsveien	17min/1,1km	10min/1,1km	7 min/-	3min/1,0km
Ungdomsskole Sverresborg	22min/1,3km	13min/1,8km	11 min/-	4min/1,8km
Siemens (Sorgenfri)	30min/2,3km	10min/2,4km	19min/-	10min/4,2km
Munkvoll	36min/2,5km	16min/2,5km	9min/-	4min/2,5km
Trondheim Spektrum	24min/2km	9min/2km	17min/-	14min/5,7km
Havsteinbanen	17min/11km	11min/1km	11min/-	3min/1,3km

Tabell 2: Viktige målpunkt for hverdagsreiser med avstand i minutt og kilometer. Skoleveg er beregnet langs gang- og sykkelveg i breidablikkvegen.

Tabell 2 dekker viktige målpunkt for arbeids/tjeneste-, skole/studie-, handels/service- og fritidsreiser, som dekker størsteparten av alle reiser jf. reisevaneundersøkelse (RVU) for Trondheim i 2022. flere målpunkt har tilnærmet lik reisetid med sykkel og bil grunnet mer direkte ruter for sykkel. Alle reisetider og avstander er opp til 33 minutters gange (ca. et kvarters sykling) og under 3 km målt i gangavstand.

Nærmeste bussholdeplass er i Stavnevegen og innenfor plan-området. Linje 13, 20, 23, 53 og 101 stanser her. Thaulowbakken er korteste vei til nærmeste trikkestop på Breidablikk. Fortau er delvis fraværende langs Stavnevegen og er ikke opparbeidet iht. plan r426 for Osloveien og Stavnevegen.

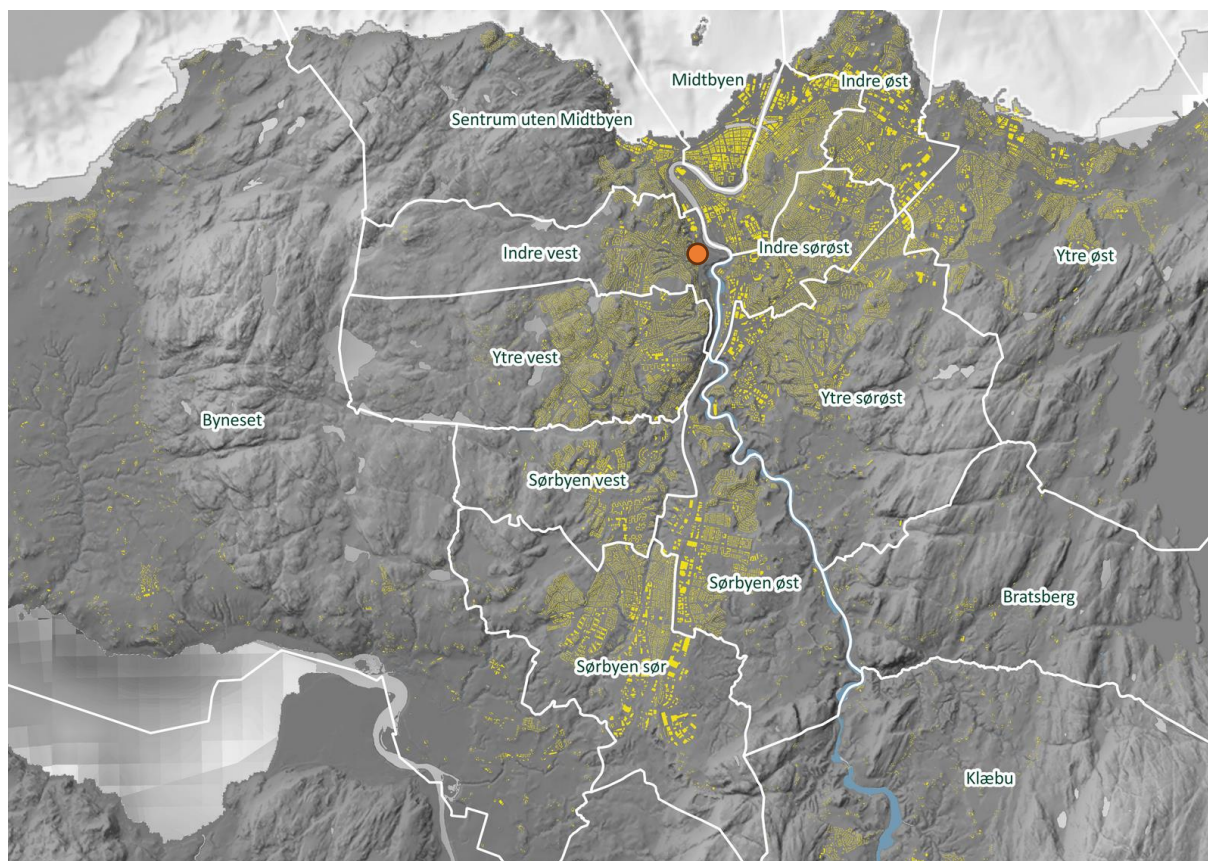
Fra planområdet er det egne sykkel- og gangveier med tilkomst til Ila-, Sentrum-, Lerkendal-, Byåsen- og Munkvoll-sykelrutene. Dette går frem av figur 2. Tider/avstander til reisemål med for fremkomstmidler fremgår av tabell 2. For fotgjengere og syklist er det planskilt kryssing av Osloveien/Riksveg 706 i form av sykkel-/gangbru.



Figur 2 Viktige målpunkt og avstander i tid (minutt) for gange og sykkel. Se for øvrig tabell 2 for mer informasjon om avstander i tid og distance.

Nærheten til midtbyen, Lerkendal/NTNU (over Stavnebrua) og til St. Olavs Hospital – sammen med gode forhold for fotgjengere, syklist og kollektivreisende – gir området god tilgjengelighet. Barne- og ungdomsskole er godt under gangavstand for hva opplæringslova §7-1 regner som lang skoleveg.

Reisevaneundersøkelse (RVU) for Trondheim i 2022 (s. 17 i RVU'en) viser en bilførerandel på 36,5% og bilpassasjer-andel 8,9% i bydelen "Indre Vest" hvor planområdet ligger (se figur 3). For Trondheim Kommune som helhet er de tilsvarende tallene hhv. 39,3% bilførerandel og 9,5% bilpassasjerer.



Figur 3 Planområdet plassering i forhold til bydelsavgrensning i reisevaneundersøkelse (RVU) Trondheim 2022.

I bydelen "Indre Øst" er bilfører-andelen til sammenlikning på 39,6%, mens den for "Indre Sørøst" er på 24,7% og for "Sentrum uten Midtbyen" er på 19,3%.

Bydelen "Indre Vest" har altså en bilfører-andel som er litt lavere enn i bydelen "Indre Øst" og lavere enn kommunen som helhet. Mens bydelene "Indre Sørøst" og "Sentrum uten Midtbyen" igjen har en vesentlig lavere bilførerandel enn bydelen "Indre Vest".

Figur 2 viser at planområdet har veldig bra kollektivdekning og direkte tilkobling til sykkel/gange-nett. Tabell 2 viser kort transport-avstand/tid med sykkel, gange og kollektivtrafikk til målpunkter for langt størstedelen av reiser fra planområdet. Og figur 3 viser at planområdet ligger tett inntil bydelene "Indre Sørøst" og "Sentrum uten Midtbyen".

Bydelene "Indre Vest" og "Indre Øst" er kjennetegnet ved å ha forholdsvis mange familieboliger (sammenliknet med øvrige indre bydeler) og ved at leilighetsbygg jevnt over har en forholdsvis høy parkeringsdekning. Planområdet vil – mtp. boligsammensetning, forventet beboersammensetning, sykkel/gange- og kollektiv-tilbud og avstand til målpunkter – likne mer på bydelene "Indre Sørøst" og "Sentrum uten Midtbyen".

Basert på dette konkluderes det med at parkeringskrav kan settes til 0,4 plasser per 100 m² BRA bolig i tillegg til minimum 1 parkeringsplass forbeholdt nyttekjøring. Krav er regnet om og i bestemmelsene satt til hele antall bilplasser. Som kompenserende tiltak, settes det av ekstra sykkelparkering og plass til innvendig rom for sykkelmekking. Minimum halvparten av sykkelparkeringen skal være innendørs, og minst 15 prosent av sykkelparkeringen skal være for sykkelvogner og/eller lastesykler.

3.10 Barns interesser

Det er ikke gjort registreringer av barnetrakk eller aktivitet tilknyttet lek eller opphold for barn innenfor eller i nærhet til planområdet. Planområdet er heller ikke særlig egnet for dette.

3.11 Sosial infrastruktur, skole og barnehage

Skolekrets er Åsveien. Det er direkte buss fra planområdet og til Åsveien Skole; linjer 13 og 23 stopper ved Åsveien Skole. Linje 53 stopper også ved Åsveien Skole, men kjører ikke i skoletiden. Åsveien Skole er nylig oppgradert/ nybygd og Trondheim kommunes kart, med prognoser for kapasitet innenfor skolekretser, viser god kapasitet for både barneskole (Åsveien) og ungdomsskole (Sverresborg) i dag og i fremtiden.

Nærmeste barnehage er Stavne, ca. 400 meters gange fra planområdet.

3.12 Universell utforming / tilgjengelighet

Dagens adkomst til området er via Stavnevegen og Thaulowbakken. Området er i dag ikke tilrettelagt med universell utforming eller tilgjengelighet for rullestolbrukere / folk med nedsatt bevegelse.

3.13 Teknisk infrastruktur

- Elforsyning til planområdet er fra eksisterende nettstasjon nord i planområdet.
- Vann- og avløpsledninger til planområdet ligger i Stavnevegen.
- Planområdet ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Konsesjonsgrensen går i Osloveien. Nærmeste fjernvarmesentral "Marienborg" ligger ca. 750 meter nord for planområdet og nærmeste ledning fjernvarmeledning er avsluttet 350 meter nord for planområdet.

3.14 Grunnforhold

Geoteknisk vurdering er oppdatert i 2024 etter NVEs nyeste regler med geoteknisk rapport: *GEORAP02-Geoteknisk rapport nr.2, datert 05.11.2024*

Uavhengig 3. parts-kontroll, er utført av DMR Miljø og Geoteknikk AS: UAK Stavnevegen 25, 27 og 29, Trondheim, 24104 Kontrollskjema Områdestabilitet, Kvalitetssikring iht. NVE, datert 18.10.2024

Geoteknisk notat datert 05.11.2024 konkluderer med at:

"I forbindelse med forslag til detaljreguleringsplan for gjennomføring av utbyggingsprosjekt på eiendommen gnr./bnr. 95/578 i Stavnevegen, er det gjort utredning av fare for områdeskred iht. NVE veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred», ref. /4/. Eiendommen og derav også utbyggingsprosjektet ligger i utredet faresone for kvikkleireskred, delvis innenfor løseområde og delvis innenfor utløpsområde til kvikkleiresonen, som har oppnådd følgende klassifisering:

- *Faregradsklasse: Lav*
- *Skadekonsekvensklasse: Alvorlig*
- *Risikoklasse: 2"*

Det er ikke registrert forurensning i planområdet. Umiddelbart øst for planområdet er det registrert forurensning etter tidligere virksomhet. Grunnvannet fra planområdet siger fra vest mot øst og det er derfor ikke fare for at forurensning skal spre seg til planområdet.

3.15 Støyforhold

Det vises til vedlagte støyrapport for detaljert informasjon. Støy kommer hovedsakelig fra Riksvei 706 (Osloveien), Dovrebanen og Stavnevegen. Planområdet ligger delvis i gul støysone med fasader mot Stavnevegen og langs nedre del av Thaulowbakken støyutsatte i øvre og nedre del av gul støysone. Øvrig del av planområdet ligger i hvit støysone.

3.16 Luftforurensning

Se vedlegg "5_02 KU – Støy og lokal luftforurensning", som ble utarbeidet i forbindelse med planleggingen av dagens linjeføring for Osloveien/RV706. ifølge rapporten var ikke partikkel/støv-forurensning problematisk før omleggingen av Osloveien. Ny trasé for Osloveien har antakelig forbedret luftkvaliteten.

3.17 Risiko og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at det er utfordringer knyttet til flg. pkt., som er sikret gjennom planens bestemmelser. Detaljert gjennomgang gis i vedlagte ROS-analyse:

- Geoteknikk – det forutsettes geoteknisk aksept av løsninger innen igangsettingstillatelse. Tiltaket befinner seg i aktsomhetsområde for kvikkleireskred, risikoklasse 2.
- Hovedtransportåren for frakt av gods på jernbanen går ca. 75 m øst for planområdet. Det ligger utenfor planens rammer å påvirke transport på jernbanenettet, og det anbefales derfor ikke tiltak mtp. transport av bl.a. farlig gods.
- Et par ledninger (høyspent- og lavspenledning) krysser planlagt bygg i felt B1. Disse ledningene må legges om i forbindelse med utbygging.
- For bygging i nærhet til nettstasjon (felt "EA" i plankartet) må det sikres fortsatt tilkomst for netteier. I tillegg må det sikres at bygningsdeler i nærhet til trafo/nettstasjon utformes med brannklasse og konstruksjonssikkerhet iht. gjeldende REN-blad* for frittstående nettstasjoner.

*REN = Rasjonell Elektrisk Virksomhet.

- Det må utarbeides en VA-plan innen det kan gis igangsettingstillatelse.
- Eksisterende flomvei må hensyntas og det må ikke gjøres endringer ved denne.
- Grunnforhold og infiltrasjonskapasitet bør vurderes i videre planlegging.
- Det må etableres ny kum for brannvannsuttak for å tilfredsstille krav til avstand fra inngangsdører
- Avkjørlene utføres med sikt iht. Vegnormalen.
- Anleggsområdet (ved utbygging av området) må skjermes mot uvedkommende ferdsel.
- Lydnivået for det planlagte oppholdsarealet utendørs ved bakkeplan vil være tilfredsstillende uten avbøtende tiltak mot støy. Enkelte balkonger i høyden vendt mot Stavnevegen og Thaulowbakken kan ha behov for lette tiltak på balkongene om det skal oppnås hvit støysone på balkongene. Det er støy fra Stavnevegen, som har lite biltrafikk, men en del busstrafikk. Thaulowbakken har lave ÅDT-tall, men noe utslag grunnet akselerasjon/motbakke. Det vises til vedlagt støyrapport fra Efterklang. Selv om denne er fra før T-1442/2021 ble publisert er beregninger for støy tilstrekkelig utredet og tiltak deretter. Nytt i 2021-revisjonen av T-1442 er bruk av "dempet fasade". Dempet fasade brukes hvor kravet til stille side ikke kan oppfylles uten at det gjøres tiltak. Grenseverdiene for støy er ellers de samme før og etter 2021-revisjonen av T-1442, slik at det ikke er behov for en ny støyberegning.

3.18 Næring

Det er ingen næring innenfor planområdet.

3.19 Eksisterende analyser og utredninger

Vedlagt planforslaget er eksisterende analyse av støy og luftforurensning utført i forbindelse med omlegging av Osloveien. Øvrige analyser er nye utredninger gjort for inneværende reguleringsplan.

Støyrapport er oppdatert siden planen sist var på offentlig høring.

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1 Arkitektonisk hovedgrep

Plankart på grunnen omfatter 5 byggefelter med eksisterende og planlagte boligbygg; felter B1 – B5. Boligbyggene ligger innenfor tre eiendommer:

- Felt B1 – B3 i plankart på grunnen (og felter B1_1, B3_1 og f_P i plankart under grunnen) ligger alle innenfor eiendommen GNR/BNR 95/578. Dette er planlagte nybygg i planen.
- Felt B4 = Stavnevegen 25 og 27. Dette er et eksisterende boligbygg som skal bevares.

- Felt B5 = Stavnevegen 29. Dette er et eksisterende boligbygg som skal bevares.

Nord i planområdet skal det oppføres ett nybygg (felt B1), som danner en forlengelse av fasaderekken til Stavnevegen 25, 27 og 29 og gir en klar avslutning imot veien. Bygget blir på 3 etasjer (øverste etasje med saltak eller valmtak) + mulig kjeller med boder.

Vest i planområdet skal det oppføres to nybygg, som i planforslaget er vist som en 4-mannsbolig (felt B2) og en 6-mannsbolig (felt B3) i skrenten bak Stavnevegen 25/27 og 29. Byggene blir på 2 etasjer + sokler med parkering og boder. Bygg i B2 og B3 skal ha saltak eller valmtak.

Byggene innfor feltene B2 og B3 (med sokler) får vei- og sykkel til Stavnevegen via en oppgradert avkjørsel (f_SK) felles med Stavnevegen 27.

4.2 Planlagt arealbruk med reguleringsformål

Planområdet er på ca. 5,9 daa, hvorav formål for bebyggelse og anlegg utgjør en knapp tredjedel av planområdet. Mens samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur utgjør resten av planområdet. Det vises til tabell 3 og til detaljert arealoversikt vedlagt planforslaget.



Figur 4: 3D-visualisering. Planområdet med ny bebyggelse (B1 – B3) sett fra sørvest.

Det planlegges flg. arealformål jf. plankart og bestemmelser.

Bebyggelse og anlegg:

- Boligbebyggelse (B1 – B8, B1_1 og B3_1)
- Energianlegg (EA)
- Renovasjonsanlegg (f_RA)
- Uteoppholdsareal (f_UTE)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kjørveg (o_KV)
- Fortau (o_FO1 – o_FO5)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)

- Kollektivnett (o_KO)
- Kollektivholdeplass (o_KH1 og o_KH2)
- Parkering (f_P)
- Kombinert formål samferdsel (f_SK)

Hensynssoner

- Sikringssone, friskt (H140)
- Hensynssone, bevaring kulturmiljø (H570)

Bestemmelsesområder

- Bestemmelsesområde #1- Adkomst
- Midlertidig bygge- og anleggsområde



Figur 5: Plankart på grunnen (til venstre) og under grunn (til høyre).

4.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Ny bebyggelse oppdeles i 3 bygg, og plasseres innenfor angitte byggegrenser på plankartet.

Bygg i felt B1 er illustrert med 9 leiligheter fordelt på 3 etasjer – 3 leiligheter pr. etasje.

Bygg i felt B2 er illustrert med 4 leiligheter fordelt på 2 etasjer – 2 leiligheter pr. etasje.

Bygg i felt B3 er illustrert med 6 leiligheter fordelt på 2 etasjer – 3 leiligheter pr. etasje.

Alle nye nybygg skal ha saltak eller valmtak, for å passe inn i eksisterende bebyggelse.

Lelighetsfordeling og -størrelser reguleres ikke gjennom reguleringsplanen.

Bygg innenfor B1 har, med 3 etasjer over bakken, krav om heis og tilgjengelige boenheter iht. byggt teknisk forskrift. Leilighetene i B1 er foreslått organisert rundt et heis/trapperom, som (i skisseprosjektet) vender mot Stavnevegen, slik at leilighetene får stille side vekk fra veien. Rømning fra balkonger i plan 3 vil kunne ordnes med utvendig brannstige eller med stige bil.

Bygg innenfor B2 og B3, har med 2 etasjer over bakken, ikke krav om heis. Terrenget er for bratt til at det er mulig å oppfylle krav til stigningsforhold i gangadkomst hvorfor det ikke planlegges tilgjengelige boenheter i B2 og B3. Det vises til vises til TEK 17 §8-5. «Er terrenget for bratt til at

det er mulig å oppfylle kravet til stigningsforhold, gjelder ikke første ledd for bygning med boenhet uten krav om heis.»

Leiligheter i skisseprosjektet har alle fasade mot vest eller sør og er skissert med balkonger. Skisserte luftbalkonger mot øst (i bygg/felt B1) er ikke medregnet i uteromsregnskapet.

Støy

Støyberegninger viser at de tre leilighetene helt nord i felt B1 har et soverom og en balkong i hvit støysone (54 dB), men gul støysone kryper veldig tett på fasaden.

Supplerende støyberegninger i fremtiden (eller justeringer av boligprosjektet til byggesaken) kan fort "puffe" beregninger fra 54 dB (hvit sone) til 55 dB (gul sone) for nordvesthjørnet i bygg B1. For å sikre planens gjennomførbarhet gis det mulighet for inntil 3 leiligheter med dempet fasade. Damping kan håndteres med tett rekkverk (1,2 m) og lydabsorbent i himling

Uteoppholdsareal

Planlagt uteoppholdsareal på bakken er felles for alle boenheter innenfor B1, B2 og B3 og utformes med tilgjengelighet iht. byggt teknisk forskrift.

- **Felt B4 – B5:** Felt B4 og B5 (Stavnevegen 25, 27 og 29) er bygg med antikvarisk verdi C og forutsettes bevart. Byggene er på 2½ etasjer + kjeller. Det kan bygges til balkonger og ramper på byggenes vestsider, som ikke blir synlige fra offentlige vei. Felt B5 har allerede godkjent carport med takterrasse sør-vest for bygget.
- **Felt B6, B7 og B8:** Er tatt med for nødvendig sideareal til Stavnevegen.
- **Energianlegg (EA):** Eksisterende nettstasjon nord for felt B1 forutsettes bibeholdt.
- **Renovasjonsanlegg (f_RA):** Det etableres et felles renovasjonsanlegg for boliger i felt B1 – B4. Anlegget etableres med nedgravde, bunntømte containere iht. renovasjonsteknisk norm. Ytterligere boenheter kan tilknyttes renovasjonsløsningen så fremt det er nok kapasitet.
- **Uteoppholdsareale (f_UTE):** Uteoppholdsareal, merket f_UTE i plankartet, er felles for boliger i felt B1 – B3 og tilhørende sokkel-/kjeller-etasjer. Det tillates sykkelparkering innenfor området.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- **Kjøreveg, offentlig (o_KV):** Stavnevegen opparbeides med 6,5 meter bredde etter klarering med Miljøpakken, Mobilitets- og Samferdselsenheten (MOS) og Byplankontoret. Linjeføring er revidert etter merknad fra AtB. Thaulowbakken er gitt en utforming tilsvarende dagens veiforløp. Veiutformingen er "strammet opp" ved krysset Thaulowbakken/ Stavnevegen – jf. plan r426.
- **Offentlig fortau (o_FO1 – o_FO5):**
 - Rekkefølgekrav for nye boliger er knyttet til fortau o_FO1, som er nødvendig å opparbeide for å sikre en god og trafiksikker atkomst til felt B1 og B1_1.
 - Fortau o_FO2 er tatt med i planområdet for å muliggjøre et evt. fremtidig fortau i Thaulowbakken. Det er p.t. ingen planer om å opparbeide et slik fortau, og det er ikke knyttet rekkefølgekrav til fortauet.
 - Fortau o_FO3 – o_FO5 er tatt med i planforslaget etter klarering med Byplan og MOS. Sammen med regulerte, nye kantstopp/holdeplasser for buss vil fortauene sannsynligvis inngå i et fremtidig Miljøpakken-prosjekt. Det er ikke knyttet rekkefølgekrav til fortauene for planlagte boliger. Rekkefølgekrav knyttet til fortau merket o_FO3 og o_FO5 er at de må opparbeides samtidig med holdeplasser. Fortau merket o_FO4 kan da opparbeides ved behov.
- **Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT):** Felt o_AVT skal nyttes til snuplass, da det ikke tillates gjennomkjøring for privatbiler i felt o_KO.

- **Annen veggrunn – grøntareal, offentlig og felles (o_AVG):** Langsmed Thaulowbakken og Stavnevegen reguleres det offentlig annen veggrunn for snøopplag og beplantning, som vist på plankartet.
- **Kollektivnett (o_KO):** Veistrekning uten mulighet for gjennomkjøring med privatbiler.
- **Kollektivholdeplass (o_KH1 og o_KH2):** Skal opparbeides som kantstopp iht. plankart. Det stilles ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse av holdeplassene i forbindelse med planlagte nybygg. Kollektivholdeplassene er tatt inn i plankartet etter ønske fra Trondheim Kommunen og Miljøpakken for å klargjøre reguleringstekniske forhold og legge til rette for senere utbygging av holdeplassene.
- **Parkering (f_P)** Parkering innendørs for felt B1-B3, B1-1 og B3-1.
- **Kombinert formål samferdsel- kjørevei og parkering (f_SK):** Intern kjørevei gir atkomst til felter B1, B2, B3 og B4 inkl. sokler/kjellere. Innenfor formålet er det også satt av plass til biloppstilling for boligene i B1, B2, B3, B1-1, B3-1 og felt B4. Kombinert formål samferdsel (f_SK) skal være felles for alle boliger innenfor felter B1, B2, B3, B4, B1_1 og B3_1. Det er inngått privatrettslig avtale mellom tiltakshaver og eier av felt B4 om en felles løsning for atkomst, renovasjon og parkering.

Løsningen sikrer felt B4 rett til parkering i f_SK, samtidig som avkjørsel, gangatkomst og renovasjon kan plasseres helt eller delvis på GNR/BNR 95/43 (eiendommen som felt B4 er del av).

Hensynssoner:

- **Sikringsone, friskt (H140):** Ved veikryss og avkjørsler er det regulert inn friskt iht. Vegnormalen.
- **Hensynssone, bevaring kulturmiljø (H570):** Sonen er avsatt for å sikre bevaring av Stavnevegen 25, 27 og 29 (felt B4 og B5 på plankartet) og evt. tilbakeføring til opprinnelig fasadeuttrykk.

Bestemmelsesområde:

- **Bestemmelsesområde #1- gangadkomst:** Sikrer tilgjengelig adkomst til hovedinnganger for boligene i felt B2 og B3 fra Thaulowbakken.
- **Midlertidig bygge- og anleggsområde:** Dette er annen veggrunn og boligfelter, som kan tas i bruk ved bygging av nye fortau og kollektivholdeplasser.

4.4 Bebyggelsens høyde

Plankart angir maksimal mønehøyde i kotehøyder: +37,0 i felt B1, +38,0 i felt B2 og +38,0 i felt B3.

4.5 Grad av utnyttning

Gjeldende Kommuneplanens Arealdel ved første planinnsending (KPA 2012 – 2024) hadde krav om en minimumsutnyttelse på 3 boliger pr. daa boligformål. I henhold til ny kpa 2022-34 skal det ved planlegging av transformasjonsområder legges vekt på effektiv arealbruk og grad av utnyttning skal alltid tilpasses områdets strøkskarakter. Feltene B1 – B3, EA, f_RA, f_UTE, f_SK på plankart på grunnen utgjør i alt ca. 2,0 daa, tilsvarende minimum 7 boenheter.

Med samlet utnyttning for nybygg på inntil 1.300 m² BRA boligareal over terreng (dvs. uten kjeller, uteneksklusiv innendørs parkering i sokkelplass overflateparkering tilsvarer det en utnyttelsesgrad på 56 % BRA. Eksisterende nettstasjon og kjeller i B_1 er ikke regnet med i grad av utnyttning.

Arealbruksformål i planen (plankart på grunnen)	Nye boliger (B1 – B3)	Boliger, bevaring av eksisterende bygg og kantareal på tilgrensende boligfelter (B4 – B8)	Nett- stasjon (EA)	Reno- vasjon (f_RA)	Ute- oppholds- areal (f_UTE)	Privat infra- struktur/ trafikk-real (f_SK)	Offentlig trafikk-areal (o_KV, o_AVT, o_AVG, o_FO1-5, o_KO o_KH1- 2)
Sum grunnareal	627m ²	1.116 m ²	8 m ²	33 m ²	1080 m ²	269 m ²	2,8 daa
		Viderefører dagens bygg	Ca. 8 m ²				
Utnytting planlagt bebyggelse under terreng	<i>*Inngår i tallet ovenfor</i>	Viderefører dagens bygg	-				
Areal på eksisterende bebyggelse - over terreng - under terreng	0 m ² BRA 0 m ² BRA	Antatt ca. 750 m ² BRA Antatt ca. 300 m ² BRA	8 m ² BRA 0 m ² BRA				
Boliger (skissert)	19	12					

Tabell 3: *Pga. det bratte terrenget planlegges sokler med parkering, boder mv. som blir liggende delvis under terreng. Soklene blir da å regne som areal delvis under terreng. For enkelthets skyld er alle arealer på plankartet under grunnen regnet med i grad av utnytting for planlagte nybygg.

4.6 Antall arbeidsplasser og størrelse på næringsareal

Det planlegges kun for nye boliger.

4.7 Antall boliger og leilighetsfordeling

Det er illustrert 19 leiligheter i nybygg felt B1 – B3, B1_1, B3_1 og f_P) fordelt på: 13 stk. 2-romsleiligheter og 6 stk. 3-romsleiligheter.

I felt B4 er allerede godkjent og opparbeidet med 5 leiligheter. Og i felt B5 antas mulighet for inntil 7 leiligheter i eksisterende bygg.

4.8 Bomiljø og -kvalitet

Det planlegges gode og solrike, felles uteoppholdsarealer jf. figur 4 og vedlagte sol-skyggediagrammer. Alle nye leiligheter har mulighet for å etablere balkong eller fransk balkong. Ingen leiligheter er ensidig belyst fra nord eller øst. Alle nye bygg og planlagte boliger oppfyller kvalitetskrav i §10.2 og 10.4 i ny KPS 2022-2034 og vurderes dermed å få et godt bomiljø.

B4 og B5 løser uteoppholdsareal på egen tomt.

4.9 Parkering

Nybygg (felt B1, B2, B3, B1_1, B3_1 og f_P) planlegges med felles bilparkering i sokkel i felt f_P.

Sykkelparkering vil fordeles mellom utendørs og innendørs parkering, med krav om minimum største tall av 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m² bolig og 2,0 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Minimum halvparten av sykkelparkeringen skal være under tak. Minimum 15% av sykkelparkeringen skal være for lastesykler.

For felt B4 løses bilparkering innenfor felt f_SK iht. planens bestemmelser og i tråd med avtale mellom hjemmelshavere. Dette er mer enn KPA 2022-2034.

Felt B5 løser parkering på eget felt med avkjørsel som angitt på plankart.

Det vises til avsnitt 1.3 og 3.9 mtp. parkeringsdekning. Planforslaget ligger i byggesone 3 i ny KPA (KPA 2022 – 2034).

4.10 Tilknytning til infrastruktur

Nettstasjonen (i felt "EA" på plankartet) forutsettes å bli stående. Det er ført en del ledninger – høyspent og lavspent – til og fra nettstasjonen. To av disse ledningene må legges om som følge av den planlagte utbyggingen. Ledningene er tinglyst på GNR/BNR: 95/578 (eiendommen med planlagte nybygg). Klarering av tekniske løsninger og kostnader til omlegging vil nærmere fastlegges i byggesaken og i samarbeid med netteier. Omleggingen vurderes som teknisk uproblematisk.

Plassering av felt B1 tillater oppgradering av nettstasjonen, uten at dette påvirker boliger i B1. Det er gitt bestemmelser som sikrer boligene mot risiko fra en evt. utblåsning av nettstasjonen.

Det går bredbåndskabel og flere telekabler gjennom planområdet. Kabler, som går gjennom utbyggingsområdet, skal legges om. For VA-plan se avsnitt 4.19.

4.11 Trafikkløsninger

Felt B1 – B3 i planområdet ventes utbygd med rundt 19 leiligheter. Dette vil gi meget begrenset støypåvirkning av omgivelsene, særlig med lave bilparkeringskrav.

Bilparkeringskjeller for felt B1 – B3 er planlagt innenfor felt f_P samt utendørs gjesteplass i felt kombinert samfersdel f_SK. Atkomst til parkeringskjelleren via felt f_SK på plankartet. Felt B4 har også parkeringsplasser for bil innenfor kombinert formål f_SK. ÅDT til planområdet vurderes ikke å ville gi anledning til merkbar støy på omgivelser. Det er regulert inn friskt i omarbeidet avkjørsel.

4.12 Planlagte offentlige anlegg

- Thaulowbakken strammes opp i krysset med Stavnevegen iht. plankartet.
- Stavnevegen opparbeides med 6,5 meters bredde av hensyn til kollektivtrafikk.
- Fortau o_FO1 opparbeides sammen med planlagte nybygg i felter B1 og B1_1.
- Fortau o_FO2 planlegges p.t. ikke opparbeidet, men kan opparbeides av kommunen eller Miljøpakken ved senere behov/ønske.
- Fortau merket o_FO3 og o_FO5 på plankartet opparbeides sammen med kantstopp og holdeplasser o_KH1 og o_KH2. Rekkefølgekrav til fortauene er knyttet til holdeplassene og ikke til planlagte boliger.
- Fortau merket o_FO4 på plankartet opparbeides ved behov og har ikke tilknyttet rekkefølgekrav.
- Det er avholdt arbeidsmøter med Byplankontoret hvor det er kartlagt hvilke fortau det skal knyttes rekkefølgekrav til for nye boliger.

4.13 Miljøoppfølging og tiltak

Gjennomføring og miljøoppfølging er knyttet til:

- Støyskjerming av nye boliger ifbm. veitrafikkstøy
- Gjennomføringsplan i anleggsperioden
- Vann- og avløpsplan for felt B1 – B3 (inkl. sokler/kjellere på plankart under grunn)
- Geoteknisk prosjektering for felt B1 – B3 (inkl. sokler/kjellere på plankart under grunn)

Geoteknisk notat datert 05.11.2024 konkluderer med at:

"Forutsatt at planlagte utbygging ikke forverrer stabiliteten i forhold til dagens situasjon vil sikkerhetskrav være ivarettatt for ferdig situasjon. Det vil dog uansett være behov for kompenserende stabiliserende tiltak for å sikre tilstrekkelig sikkerhet i anleggsfasen, der graving i bunn av kritisk skråning vil svekke skråningsstabiliteten midlertidig.

Grunnforsterkning ved kalksementstabilisering er vurdert å være aktuelt tiltak for å ivareta stabiliteten av kritisk skråning. Geoteknisk rapport 23-0169 GEORAP01, ref. /22/, presenterer

stabilitetsberegninger som under gitte forutsetninger dokumenterer at løsning med installasjon av kalksement-peler i grunnen er geoteknisk gjennomførbart med henblikk på å sikre at krav til sikkerhet for områdestabilitet er ivaretatt. Det er også skissert løsningsforslag med støttekonstruksjon av spunt."

4.14 Universell utforming / tilgjengelighet

Uteoppholdsarealer gis tilgjengelighet iht. byggeteknisk forskrift.

4.15 Uteoppholdsareal

Det planlegges felles uteoppholdsareal (f_UTE på plankartet) for felt B1, B2, B3, B1_1 og B3_1.

Feltene B4 og B5 løser uteoppholdsareal innenfor egne tomter. Det er vist i vedlagte arealoppsett, sol/skyggeanalyser at eksisterende bebyggelse i felt B4 har tilstrekkelig uteoppholdsareal mens felt B5 har mulighet å opparbeide uteoppholdsareal på egen tomt hvis arealet omdisponeres.

4.16 Landbruksfaglige vurderinger

Det er ikke landbruk innenfor planområdet.

4.17 Kollektivtilbud

Sett i sammenheng med eksisterende kollektivtilbud vil planforslaget kun ha innvirkning ved å understøtte passasjergrunnlaget for passerende rutetilbud og ved å legge til rette for mulig oppgradering av holdeplasser. Det vises for øvrig til avsnitt 3.9 Trafikkforhold.

4.18 Kulturminner

Byggene med antikvarisk verneverdi C (Stavnevegen 25-29; felt B4 og B5 på plankartet) skal bli stående som i dag eller tilbakeføres til opprinnelig fasadeuttrykk.

4.19 Sosial infrastruktur

Omfanget av utbyggingen antas ikke å påvirke det eksisterende skole- og barnehagetilbudet.

4.20 Vann- og avløpsplan

Kommunale vann- og avløpsledninger ligger i Stavnevegen. Ny bebyggelse må kobles på det eksisterende ledningsnett. Innfiltrasjonskapasitet er ukjent og antas å være begrenset. Kapasitet bør utredes i byggesaken. Dersom det er kvikkleire i området må regnbed og andre infiltrasjonsløsninger utformes i samråd med geotekniker.

Vann- og avløpsplan må teknisk godkjennes innen det gis igangsettingstillatelse for nybygg.

4.21 Plan for avfallsløsning

Avfallsløsningen for boliger i felt B1 – B4, er basert på en felles løsning med nedgravde bunntømte containere i tråd med gjeldende renovasjonsteknisk norm.

5. Virkning av planforslaget

5.1 Overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med overordnede planer (jf. kapittel 2 i planbeskrivelsen) og det vurderes at planforslaget ikke vil ha innvirkning på overordnede planer.

5.2 Landskap

Planforslaget er tilpasset omgivende landskap og bebyggelse og det blir kun begrensede terrengendringer. Det vurderes derfor at planforslaget ikke vil ha innvirkning på landskapet.

5.3 Stedets karakter

Eksisterende boligbygg (Stavnevegen 25, 27 og 29) er gitt bevaringsbestemmelser gjennom reguleringsplanen. Nye bygg i planområdet er tilpasset tilgrensende bebyggelses og terreng. Det ryddes opp på en dårlig vedlikeholdt tomt og fjernes et gjengrodd kratt. Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en middels positiv virkning på stedets karakter.

5.4 Byform og estetikk

Det vises til punktet ovenfor. Ny bebyggelse danner et tydelig gaterom mot Stavnevegen og er ellers tilpasset eksisterende bebyggelse i området mtp. størrelse og karakter. Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en middels positiv virkning på byform og estetikk.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Verneverdige bygg bevares og ny bebyggelses tilpasses verneverdige bygg. Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en middels positiv virkning på kulturminner og kulturmiljø.

5.6 Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II)

Nedenfor er gjort vurdering iht. naturmangfoldloven §§ 8-12:

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget): Planområdet består for en stor del av bygg og asfaltert/gruset ferdselsareal. Øvrig del av tomten består primært av hageareal og krattskog av or med innslag av bl.a. lønn. Krattskogen har betydning for småfugler. Det er registrert alm innenfor planområdet, en art som er sterkt truet. Ved befaring har ikke plankonsulenten lokalisert almetrær, akkurat hvor de er vist i off. registre, dette kan skyldes presisjonen i angivelser gjort av registranten. I notat ang. biologisk mangfold og naturtjenester er det derfor antatt at det fortsatt er almetrær på eiendommen.

En konsekvens av planen er at almetrærne på sikt vil bli fjernet. Selv om de (i registreringen) er plassert utenfor byggegrensen med god margin, og det tas hensyn til dem under graving og byggearbeider, vil det være vanskelig å bevare dem i et langsiktig perspektiv. Krattskogen og rotsystemet som trærne inngår i vil bli fjernet, og selv om almene eventuelt skulle overleve inngrepene, er dette store og plasskrevende trær som vil ha begrensede vekstvilkår i området.

Det er ikke registrert viltpassasjer i planområdet.

§ 9. (føre-var-prinsippet): Fjerning av alm vurderes som et varig, men uunngåelig inngrep. Alm er store og plasskrevende trær som over tid vil komme i konflikt med også eksisterende boliger. Tiltaket bør legge til grunn kompenserende tiltak i form av ny og stedegen beplantning, som øker det biologiske mangfoldet.

§ 10. (Økosystemtilnærming og samlet belastning): Planområdet vurderes ikke å være del av et sårbart økosystem.

§ 11. (Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver): En hensikt med planlegging er at tiltak ikke fører til miljøforringelse. Det forutsettes etablert ny og stedegen beplantning, som øker det biologiske mangfoldet.

§ 12. (Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder): Bygg oppføres iht. byggteknisk forskrift, som stiller krav om lavt energiforbruk. Planområdet er lokalisert inn til kollektivnettet med gode

bussforbindelser. Det er i tillegg gode gang- og sykkelveier fra planområdet. Planen sikrer fortetting innenfor den eksisterende by, hvilket nasjonale og kommunale planer/føring anser som svært positivt med tanke på å skjerme natur- og landbruksområder mot utbygging. Bebyggelsen vil oppføres med miljø-forsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Felling av eksisterende krattskog, og antakelig av alm, vil ha en vis negativ effekt på fugleliv og på naturmangfoldet. Dette må følgelig kompenseres gjennom ny plantning av stedegen beplantning, som øker det biologiske mangfoldet. Det vil uansett være en negativ virkning knyttet til anleggsperioden, og det foreslås å begrense anleggsperioden mest mulig.

Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en liten negativ innvirkning iht. krav i Naturmangfoldsloven.

5.7 Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse

Inne i et etablert boligområde etableres det nye boliger med uteområder skjermet fra støy og forurensning og med gode solforhold. Via offentlige nett av gang- og sykkelveger (se figur 2) er det god tilgang til Nidelvkorridoren og Bymarka. Nærmeste større grønnstruktur er Stavne Kirkegård ca. 100 meter øst for planområdet. Planområdets plassering inntil kollektivtrasé og med gode gang- og sykkel-forbindelser gir god tilgjengelighet, som er en forutsetning for å velge bort bil som reisemiddel.

Det reguleres for mulige nye fortau og holdeplasser, som gir økt mulighet for bruk av gange, sykkel og buss fremfor bil. Prosjektet vil med nye leiligheter bringe noe mer boligdiversitet inn i et område med primært ene- og tomannsboliger. Dette kan fordre sosial diversitet.

Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en liten positiv virkning på rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse.

5.8 Uteområder

Det vises til punktet ovenfor. Det vurderes at planforslaget vil ha en positiv virkning på uteområder. Solforhold for ny bebyggelse blir meget gode. Reguleringsplanen sikrer også solforhold for eksisterende bebyggelse i feltene B4 og B5. Dagens skyggegivende kratt erstattes av frittliggende bygg med god avstand mellom. Ny bebyggelse oppfyller krav til uteoppholdsareal og sol på egen tomt.

5.9 Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

For fotgjengere og syklist er det allerede etablert en planskilt kryssing av "nye Osloveien" (RV706) i form av sykkel-/gangbru. Bilavkjørsler til planområdet er regulert fra Stavnevegen, som er oversiktlig. Det vurderes derfor å være god trafiksikkerhet i planområdet.

Utbyggingen vurderes ikke å få negativ betydning for avviklingen av trafikk eller kollektivtransport. Det vises til avsnitt 4.10 og til vedlagte ROS-analyse. Det er lite trafikk i Thaulowbakken og Stavnevegen. Det reguleres for fortau langs alle veier i planområdet og for oppgraderte busstopp. Rekkefølgekrav for nye boliger er kun knyttet til nødvendig fortau (o_FO1) og kjøreveg med parkering (f_SK) for trygg tilgang til planlagt bebyggelse.

Planforslaget vurderes dermed å ha en liten positiv effekt på trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning og kollektivtilbud.

5.10 Barns interesser

Området nyttes ikke av barn og unge, eller av offentligheten i alminnelighet. Med utbyggingen vil det bli etablert nye boliger med felles uteoppholdsarealer. Det reguleres for nye fortau, hvor noen arealer bygges ut i regi planlagte boliger og noen i regi Miljøpakken. Det vurderes at planforslaget vil ha en liten positiv virkning på barns interesser.

5.11 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

Det vurderes at utbygging av området ikke vil ha betydelig innvirkning på sosial infrastruktur, herunder barnehage og skolekapasitet. Åsveien Skole (barneskole) og Sverresborg Skole (ungdomsskole) har god kapasitet iht. kommunens oversikt.

5.12 Universell utforming

Leiligheter i B1 utformes med tilgjengelighet, hvor dette følger av byggt teknisk forskrift. Det vurderes at planforslaget vil ha en nøytral virkning på universell utforming.

5.13 Energibehov, energiforbruk

Bygg oppføres, iht. gjeldende byggt teknisk forskrift, med lavt energiforbruk. Området ligger godt til for kollektivtransport og sykkel/gange. Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en liten positiv virkning på energibehov og energiforbruk.

5.14 ROS (risiko og sårbarhet)

Temaer fra ROS-analysen er stabilitet, ulykke med farlig gods på jernbanen, nærhet til el-ledninger, nærhet til nettstasjon, VA, kryssinger og siktkrav samt sikkerhet og støy i anleggsperioden. Disse er tatt opp i utforming av bebyggelsen og gjennom plankart og bestemmelser. Risiko- og sårbarhet er dermed ivaretatt. Det vurderes derfor at planforslaget ikke gir anledning til risiko eller sårbarhet for planområdet.

5.15 Jordressurser/landbruk/grunnforhold

Det er ingen jordbruksinteresser i området. Grunnforholdene ellers er kartlagt gjennom grunnundersøkelser og i medfølgende geoteknisk rapport. Det er tilstrekkelig områdestabilitet for dagens situasjon, for anleggsfasen og for ferdig utbygd situasjon. Det er en forutsetning for tilstrekkelig stabilitet at geotekniker medvirker i videre prosjektering for å sikre at bygg og gravearbeider utføres med tilstrekkelig sikkerhet mot skred.

Uavhengig 3. partskontroll har funnet at beregninger og forutsetninger er korrekte.

Det vurderes derfor at planforslaget ikke vil ha innvirkning på grunnforhold.

5.16 Teknisk infrastruktur, vann og avløp, trafo, annet

Elforsyning for planområdet er fra nettstasjonen nord i planområdet. Avstand mellom nettstasjonen og planlagt nybygg er tilstrekkelig til at magnetfelter ikke skal påvirke boliger i nybygg.

Det er behov for omlegging av enkelte ledninger for å få til planlagt utbygging – utgifter vil bli klarert med netteier i byggefasen. Også for andre kabler (telefon- og datakabler) vil det bli behov for omlegging av kortere traseer. Omleggingen er uproblematisk. Det vurderes derfor at planforslaget ikke vil ha innvirkning på teknisk infrastruktur.

Private fellesledninger for vann og avløp foreslås tilknyttet offentlige hovedledninger i Stavnevegen via trasé i ny, planlagt adkomstveg. Eksisterende stikkledninger for avløp søkes bevart der det er mulig.

For å sikre tilstrekkelig brannvannsdekning, med maksimal avstand på 50 meter fra inngangsdører til nærmeste brannkum, foreslås det etablert en ny kum med brannvannsuttak inne på eiendommen.

Overvannshåndteringen skal følge tretrinnsstrategien, i tråd med kommunens overordnede føringer og gjeldende reguleringsbestemmelser. Spillvann og overvann er planlagt ført i samme ledning. Området vurderes å ha begrenset infiltrasjonskapasitet. På grunn av grunnforhold, må overvannsløsningene utformes i samråd med geoteknisk fagkyndig.

Det foreslås en lukket løsning med regnbed i trinn 1 og 2 av overvannshåndteringen. Dette vil gi redusert infiltrasjon sammenlignet med dagens situasjon, noe som vurderes som positivt med tanke på grunnforholdene. Eksisterende flomvei må hensyntas og det må ikke gjøres endringer ved denne.

5.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Fortau i Stavnevegen er allerede regulert i gjeldende plan r426 og planforslaget skal ikke ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Fortau i Thaulowbakken reguleres inn etter avtale med Byplankontoret. Fortau og kollektivholdeplass, samt utvidet kjørebredde i Stavnevegen reguleres inn etter avtale med Miljøpakken. Fortau o_FO1 opparbeides av planlagte, nye boliger. Øvrige fortau og holdeplasser opparbeides av miljøpakken eller annen offentlig part.

Regulerte samferdselsformål er en besparelse for kommunen da disse trafikkanleggene ikke trenger å reguleres inn senere for kommunens regning og risiko. Økonomiske konsekvenser for kommunen ansees dermed til å ha en liten positiv virkning.

5.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Å drive næring/tjenesteyting i 1. etasjer på Stavnevegen 25, 27 og 29 har vist seg vanskelig/umulig pga. svært liten trafikk i området. Derfor reguleres byggene til rene boligbygg. Det vurderes at planforslaget ikke vil ha konsekvenser for næringsinteresser.

5.19 Interessesetninger

Universell utforming av adkomst til renovasjonsanlegg fra hus B og C ville innebære at broparten av uteoppholdsareal til største del måtte tas i bruk til rampe. Det er vurdert at hensynet til landskap/terreng og stedskarakter vektet høyere enn universel utforming.

5.20 Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Mtp. på klima-energiforbruk vil planforslaget ha en liten positiv virkning, da det legges til rette for nybygg med lavt energiforbruk og i et område, hvor det er enkelt å bo uten å ha bil. Planen legger til rette for lav parkeringsdekning i et område, som er gunstig plassert for utstrakt sykkelbruk og kollektivtrafikk til resten av byen. Økt tilrettelegging for sykkel (inkl. plasser til lastesykler/sykkelvogner og rom for sykkelmekking) kompenserer for redusert antall P-plasser for bil.

Når det gjelder mikroklimaet i/rundt planområdet så vil ny bebyggelse gi noe skygge på Stavnevegen 25, 27 og 29 på kveldstid. Basert på at dagens kratt skygger mye på sommeren vurderer forslagsstiller at den fremlagte løsningen ikke gir anledning til negative konsekvenser. Boliger i Stavnevegen 25 og 27 (felt B4) får også disponere arealer innenfor f_SK som oppstillingsplasser for biler.

Ellers ryddes det opp, istandsettes og utbygges i et dårlig vedlikeholdt område. Ny bebyggelse er tilpasset eksisterende bebyggelse. Det vurderes derfor at planforslaget vil ha en liten positiv virkning på klima og det ytre miljø.

5.21 Avveining av virkninger

- +++ Planforslaget kommer ut med stor positiv virkning, når det gjelder:
 - 5.8 Uteområder
- ++ Planforslaget kommer ut med en middels positiv virkning, når det gjelder:
 - 5.3 Stedets karakter
 - 5.4 Byform og estetikk
 - 5.5 Kulturminner og kulturmiljø
- + Planforslaget kommer en liten positiv virkning, når det gjelder:
 - 5.7 Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse
 - 5.9 Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud
 - 5.10 Barns interesser
 - 5.13 Energibehov, energiforbruk
 - 5.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen
 - 5.20 Konsekvenser for klima og det ytre miljø
- 0 Planforslaget kommer ut med en nøytral virkning, når det gjelder:
 - 5.1 Overordnet plan

- 5.2 Landskap
- 5.11 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet
- 5.12 Universell utforming
- 5.14 ROS (risiko og sårbarhet)
- 5.15 Jordressurser/landbruk/grunnforhold
- 5.16 Teknisk infrastruktur, vann og avløp, trafo, annet
- 5.18 Konsekvenser for næringsinteresser
- Planforslaget kommer ut med middels negativ virking, når det gjelder:
 - 5.6 Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II)

Det er ikke motstrid mellom positive og nøytrale virkinger av planforslaget.

Basert på at solforhold på Stavnevegen nr. 25, 27 og 29 er gode etter utbyggingen, vurderer forslagsstiller at den fremlagte løsningen er riktig prioritert ved å vektlegge fortetting av sentrale strøk med god kollektivdekning og gode trafikkløsninger for myke trafikanter.

6. Planprosess og innkomne innspill

6.1 Planoppstart og medvirkning

Det ble varslet oppstart til berørte naboer den 22/2 2012 og til myndigheter og interesseorganisasjoner den 23/2 2012. Adresseliste for naboer går frem av vedlegg 4_03 og adresseliste for varslede myndigheter går frem av vedlegg 4_04.

Planoppstart ble kunngjort på Voll Arkitekter sin hjemmeside og i Adresseavisen den 28/2-12. I forbindelse med offentlig høring kom det frem ønske fra Byantikvaren om å ta Stavnevegen 25, 27 og 29 (tidl. Osloveien 142 og 144) med i planforslaget. Ønsket ble imøtekommet og det ble kunngjort større planområde på Voll Arkitekters hjemmeside den 2/3-12 og i Adresseavisen den 8/3-12.

Offentlig ettersyn av planforslaget var i 2020.

6.2 Sammendrag av merknader og innspill med kommentarer

Det har vært samrådsprosess i 5 faser:

1. Planoppstart med et mindre planområde uten Stavnevegen # 25, 27 og 29.
2. Varsling av inneværende planområde med Stavnevegen # 25, 27 og 29.
3. Samrådsprosess med foreløpig planmateriale til naboer, myndigheter og interessenter.
4. Endringer av planforslaget etter 1. innsending 10.09.2015 og vedtak i Bygningsrådet 08.08.2017
5. Offentlig høring i starten av 2020.
6. Planforslaget skal nå, med utvidet planavgrensning og nytt kunnskapsgrunnlag, ut på ny offentlig høring, som blir ny mulighet for å uttale seg om planforslaget.

Sammendrag samråd og svar uttalelser se eget vedlegg.