



Detaljregulering av Granåsvegen 51 og 51 B, detaljregulering , offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 22.07.2020

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

1. Innledning

Planforslaget er utarbeidet av YME arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Godhavn AS. TAG arkitekter as har utarbeidet illustrasjonsmaterialet i samarbeid med YME arkitekter.

Komplett planforslag forelå første gang 13.11.2020. Påfølgende prosess og dialog om avklaringer har resultert i utarbeidelse av et planforslag med to alternativer for kjøreadkomst for store kjøretøy til nyttetraffic og tilbringertjenester. Nytt planforslag forelå 16.07.2021.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.



Hensikten med planen er å legge til rette for foretting med flere boliger i to boligblokker på to eiendommer som i dag er bebyggt med to eneboliger.

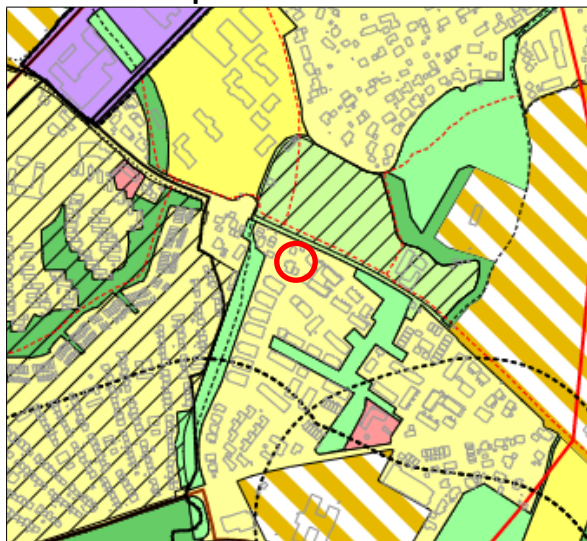
Vesentlige utfordringer i planområdet er

- Kjøreadkomst til tomta: både mulig adkomst fra Granåsvegen og fra Haakon Odd Christiansens veg gir utfordringer knyttet til sikkerhet. Det er planlagt en gang- og sykkelforbindelse langs Granåsvegen, som har en helning på 9,4% forbi planområdet. En kjøreadkomst fra Haakon Odd Christiansens veg vil ligge i en sving og krysse en snarveg.
- Bratt terreng: Bratte stigningsforhold er krevende for å få til universell adkomst til boliger og et stort nok, sammenhengende og universell utformet felles uteareal. Bratt terreng er også utfordrende for adkomst og oppstilling for brann- og redningskjøretøy.
- Støy: Stor støybelastning fra Granåsvegen gir utfordringer med tanke på god nok bokvalitet og utearealer.

2.PLANSTATUS

Planforslaget vurderes å være i samsvar med føringer om samordnet areal- og transportplanlegging og nullvekstmålet for biltrafikk ved å legge til rette for fortetting innenfor eksisterende bystruktur med gode gang- og sykkelforbindelser, nærhet til buss, barnehager og skole.

2.1 Kommuneplanens arealdel 2012-2024



Planområdet er avsatt til nåværende boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024.

På motsatt side av Granåsvegen ligger hensynssone kulturminne 3.5 Granåsen gård.

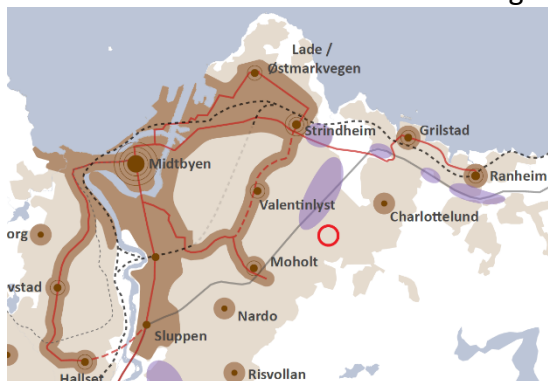
Det stilles krav til en arealutnyttelse på minimum 3 boliger per dekar.

Planområdet ligger i midtre og ytre sone i forhold til krav til uteoppholdsareal. Dette betyr et krav på 50 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA boligformål eller per boenhet.

Det ligger i ytre sone i forhold til krav til parkering. Dette betyr et krav til parkeringsdekning på minimum 1,2 bilparkeringsplasser og 2 sykkelparkeringsplasser per 70 m² BRA eller per boenhet.

2.2 Byutviklingstrategi for Trondheim mot 2050, vedtatt 09.12.2020

Byutviklingsstrategien har mål om å utvikle Trondheim til en enda mer attraktiv og klimavennlig by fram mot 2050. En av de fem delstrategiene går ut på boligbygging på rett sted til rett tid.



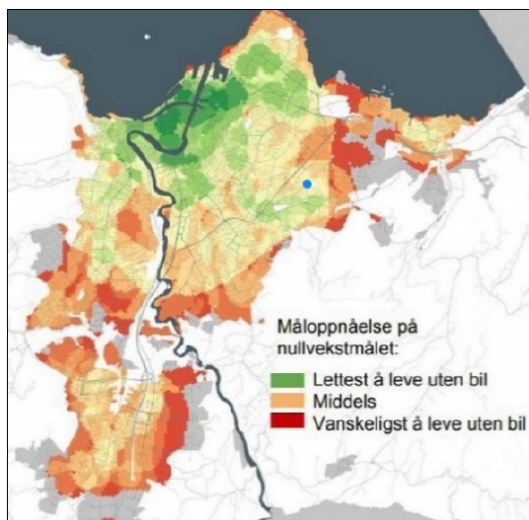
På strategikartet til Byutviklingsstrategien ligger planområdet i et område der fortetting forutsettes å skje med hensyn til eksisterende karakter. Det betyr at her skal bystrukturen videreutvikles og fortettes, men eksisterende karakter skal bevares og hensynet til eksisterende bolig- og bymiljøer skal settes først. Bystrukturen skal ha moderat tetthet.

2.3 Byvekstavtalen

Trondheim kommune (+Melhus, Malvik og Stjørdal), fylkeskommunen og staten signerte en ny byvekstavtale 25. juni 2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

2.4 Trondheim kommunes nullvekstmål

Planområdets beliggenhet er vurdert i forhold til Trondheim kommunes utarbeidede metode: `Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg – en metode. Boligområder med potensial for gange, sykling og kollektivtrafikk`.



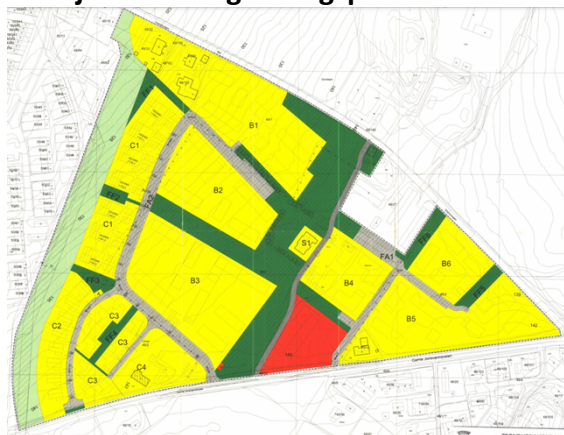
Kart byutviklingsstrategi for Trondheim mot 2050
`Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg – en metode`.
Blå prikk viser planområdet.

Poengskår:		
1	4,4 km fra planområdet til torvet	3 poeng
2	1,6 km m til Moholt/Vegamot lokale sentrum	0 poeng
3	98 m til busstopp i Granåsvegen, med 10 min frekvens	1 poeng
4	Planområdet ligger 0 m fra fremtidig hovedsykkeltrasè i Granåsvegen	1 poeng
Sum		5 poeng

Prosjektet oppnår en skår på 5, på en skala fra 0 til 14, der 14 er best.

Det plasserer prosjektet i kategori `Middels`. Det betyr at det her er middels enkelt/ vanskelig å leve uten bil.

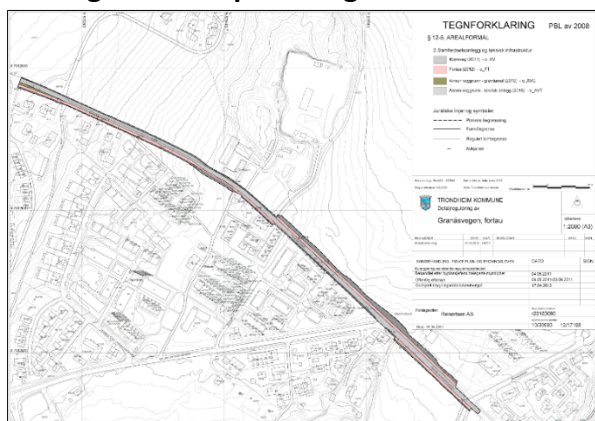
2.5 Gjeldende reguleringsplaner



Gjeldende reguleringsplan for området er r431, reguleringsplan for Granås, Høiset og Aasheim.

Planen ble stadfestet i 2002. KPA gjelder derfor foran denne.

2.6 Tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Fortauet langs planområder er etablert i henhold til reguleringsplanen.

Tilgrensende plan til planområdet er r20100080 - Granåsvegen fortau.

2.7 Temaplaner

Ikke relevant.

2.8 Statlige retningslinjer/ rammer/ føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling.

Barn og unges interesser i planleggingen 20.09.95

Gjennom arealplanleggingen skal man sikre at arealer og anlegg som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare. Nærmiljøer for målgruppen skal ha arealer for utfoldelse og for at de skal kunne skape sitt eget lekemiljø.

2.9 Forholdet til/ avvik fra gjeldende planer

I reguleringsplanens bestemmelser anføres følgende:

6.3 Felles avkjørsel

Felles avkjørsel skal opparbeides med kjøreveg, parkering og fortau som vist på plankartet og være felles for de boligfeltene som grenser opp til veien.

Planområdet ligger innenfor felt B1 i planen fra 2002. Planforslaget legger opp til adkomst til området fra Haakon Odd Christiansens veg. Dette er dermed i tråd med regulert adkomst til området i plan r431, reguleringsplan for Granås, Høiset og Aasheim.

3.2-5 Høyder eksisterende boligbebyggelse

Eksisterende boligeiendommer, gnr/bnr 49/22, 49/33, 49/150, 49/150 og 49/ 14 skal ha maksimalt 2 etasjers bebyggelse.

Eiendommene i planforslaget, gnr/bnr 49/20 og 49/152. omfattes derfor ikke av denne bestemmelsen.

2.10 Tidligere vedtak i saken

Det foreligger ikke tidligere vedtak for planforslaget.

2.11 Planprogram/ konsekvensutredning

Planen faller ikke innenfor krav til konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredninger.

3. PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet omfatter eiendommene: gnr/bnr 49/20 og 49/152 og deler av gnr/ bnr 48/3, 48/112, 48/118 og 49/131.

3.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Granåsen, ca. 4,4 km fra Trondheim sentrum, og avgrenses av Granåsvegen i nord. Mot øst og sør avgrenses planområdet av lav blokkbebyggelse, og mot vest av et mindre småhusområde.

Størrelse på planområdet er ca. 2 375 m².

3.2 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet omfatter to eneboligtomter. Øst og sør for planområdet er det boligbebyggelse; leilighetsbebyggelse fra tidlig 2000-tallet og et større rekkehusområde fra 1960-tallet. I vest er det småhusbebyggelse. Nord for planområdet ligger dyrka mark tilhørende Granåsen gård.

3.3 Stedets karakter

Fra å ha vært et større åker- og jordbrukslandskap, har Granåsen vært gjenstand for en kraftig boligutbygging, som følge av byvekst.



Planområdet sett fra nordvest

Området preges i dag av lav blokk- og rekkehusbebyggelse, småhus og noe spredt jordbruksareal som gir stedet et åpent og grønt preg. Planområdet danner en naturlig avslutning av blokkbebyggelsen både mot øst og sør. Vest for planområdet er det småhusbebyggelse.

Det gjenværende åkerlandskapet er tilknyttet Granåsen gård som ligger for seg selv på en høyde langs Granåsvegen. Gården har historie tilbake til middelalderen og har betydning for stedets identitet.

Planområdet har svært gode solforhold fra sør og vest.

3.4 Landskap

Granåsen er en del av et større åpent lavlandsområde som strekker seg fra Nidelva mot høyereliggende platåer sørøstover mot Estenstadmarka.

Planområdet ligger i skrånende terreng med helning mot nordvest fra kote +129 til kote +123. Fra hele planområdet er det god utsikt mot nord og vest - mot Tyholt, Bymarka og Fosnalpene. På motsatt side av Granåsvegen ligger dyrket mark tilhørende Granåsen gård. Gården ligger høyere og lengre øst i området. Møt nordvest ligger det nye prosjektet Strinda Hageby som avgrensner åkerlandskapet nedenfor Granås gård. Mot nord avgrensnes landskapsrommet av eneboligbebyggelsen i Nedre Granåslia, og mot nordøst danner Sprengberget horisonten bak Granås gård.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, bygninger med antikvarisk klasse eller kulturmiljøer innenfor planområdet. Planområdet grenser opp mot hensynssone for kulturmiljø pkt. 3.5 – *Granåsen gård og åkerskråningen nedenfor (vestenfor)* i KPA.

3.6 Naturverdier

Det er ikke registrerte naturverdier på planområdet.

3.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det er gang- og sykkelavstand på ca. 1,5 km til Estenstadmarka.

Langs planområdet, i sør, går det i dag en snarveg som forbinder området med omkringliggende boligområder og turdrag mot Estenstadmarka.

I henhold til Plan for friluftsliv og grønne områder ligger planområdet ikke innenfor gangavstand til en offentlig lekeplass eller nærmiljøanlegg. Tilrettelagte lekearealer finner man på Brundalen skole, avstand ca. 1 km, Brundalsgrenda barnehage, avstand ca. 1,3 km og Angeltrøa barnehage, avstand ca. 250 meter. Nærmeste treningssenter er 3T Moholt og SiT Treningssenter Dragvoll.

Leangen idrettsanlegg ligger ca. 1,7 km unna og tilbyr mange ulike idretter. Nærmeste fotballanlegg er Freidigbanen med fem baner.

Det er planlagt et større offentlig grøntdrag vest for prosjektet Strinda Hageby som vil legge til rette for rekreasjon rett i nærheten av planområdet.

3.8 Landbruk

Selve planområdet: Ikke relevant.

3.9 Trafikkforhold, kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud og planlegging av sykkelveg med fortau.

Kjøreadkomst for begge eiendommene som utgjør planområdet er i dag fra Granåsvegen.

Granåsvegen er kommunal veg med et kjørefelt i hver retning og har ensidig fortau på sørsiden av vegen. Vegen har en ÅDT på 2900-3800. Ved planområdet har vegen en stigning på opp til 1:8,5 og en fartsbegrensning på 30 km/t.

Det er ikke etablert sykkeltraséer langs Granåsvegen, men Miljøpakken har startet regulering av sykkelveg med fortau på sørsiden av Granåsvegen. Denne vil avsluttes og kobles på Sildråpevegen.

Haakon Odd Christiansen veg er en typisk boliggate, med kjørefelt i begge retninger og fortau og gateparkering langs den ene siden. Gata er en privat blindveg med en ÅDT på 800-1130. I gjeldende reguleringsplan r431 er vegen regulert som felles adkomst for boligfeltene som grenser mot vegen. Dette omfatter dermed også de to eiendommene som utgjør planområdet.

Sildråpevegen er nærmeste bussholdeplass til planområdet, som betjenes med mellom fire og seks avganger i timen. Fra holdeplassen Granåsvegen langs omkjøringsvegen (E6) går buss nr. 15 strekningen Torgård – Strindheim og buss nr. 310 mellom Stjørdal stasjon og Orkanger skystasjon. Nærmeste holdeplass for flybuss er Voll studentby.

Trondheim kommunes skolevegsrapport fra 2012 viser at krysningspunktet Granåsvegen ved Granåsen gård er et opplevd trafikkfarlig område på grunn av høy fart.

3.10 Barns interesser

Planområdet er en privat eiendom, og brukes ikke av barn og unge i dag.

3.11 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Planområdet tilhører Åsvang barneskole og Blussuvoll ungdomsskolekrets. Begge skolene har god kapasitet.

Det ligger flere barnehager i nærområdet. De fire nærmeste kommunale barnehagene er Brøset barnehage, Brundalsgrenda barnehage, Leistad barnehage, og Øvre Jakobsli barnehage. Nærmeste private barnehage er Granåslia barnehage.

3.12 Universell utforming

Planområdet er i dag privat eiendom, og er ikke universelt utformet.

3.13 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Innenfor planområdet finnes i dag kun stikkledninger fra eksisterende bebyggelse som skal rives. Det ligger kommunal og privat infrastruktur i og ved Granåsvegen. Planområdet grenser til private vann- og avløpsledninger i sør.

Det er ingen registrerte flomveger eller flomsoneer i umiddelbar nærhet til planområdet.

Se vedlegg: VA-notat/plan, utført av Structor, datert 29.10.2020

Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

3.14 Grunnforhold, stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

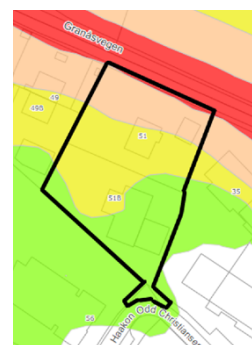
Tidligere utførte grunnundersøkelser viser relativt gode grunnforhold. Det er ikke registrert kvikkleire eller sensitiv leire ved grunnundersøkelsene rundt tomta. Det er heller ingen kjente kvikkleiresoner eller registrerte skredhendelser i umiddelbar nærhet av planområdet. Det er ikke fare for skred innenfor planområdet eller fare for at området rammes av skred utenifra.

Se vedlegg; Geoteknisk rapport, utført av Multiconsult, datert 16.09.2020

3.15 Støyforhold

Støysonekart fra Trondheim kommune viser at deler av planområdet ligger i orange og gul støysone. Granåsvegen ligger i rød støysone.

Se vedlegg: Støyrapport, utført av Brekke Strand Akustikk AS, datert 13.08.2020.



Støysonekart, Trondheim Kommune

3.16 Luftforurensning

Planområdet ligger i et boligområde og ikke ved høyt trafikkert vegnett.

Det er registrert god luftkvalitet på nærmeste målepunkt pr. 18.10.2020, se Luftkvalitet.info.

3.17 Næring

Ikke relevant.

4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til (feltnavn i parentes):

BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (B)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

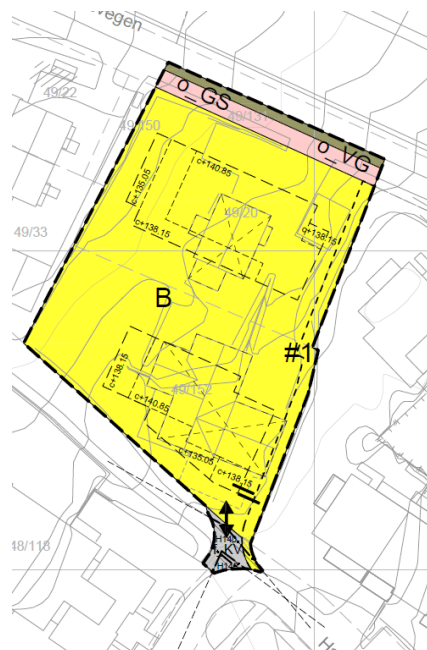
- Kjøreveg (f_KV)
- Gang- og sykkelveg (o_GS)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_VG)
- Parkeringskjeller (f_P)
-

HENSYNSSONER

- Frisiktsone (H140)

BESTEMMELSESONRÅDER

- # 1 Gangforbindelse



4.2 Bebyggelsens plassering og utforming/ Bebyggelsens høyde

Det planlegges to leilighetsbygg, med gjennomgående parkeringskjeller under bebyggelsen. Bebyggelsen foreslås i 3-4 etasjer, delvis med sokkel. Maks byggehøyder er angitt på plankartet.

Planlagt ny bebyggelse følger opp bebyggelsesstruktur i øst, ved at to volum legges i øst-vest retning. På denne måten opprettholdes sikt og åpenhet gjennom området.

Ny bebyggelsen trappes ned i øst-vest retning, tilsvarende som nabobebyggelsen i øst. Da vil bebyggelsen følge terrengformen, og danne en naturlig overgang til småhusbebyggelsen i vest.

Det planlegges et lengre volum langs Granåsvegen, og parallelt sør for det et noe kortere volum. Det gir et uteoppholdsareal skjermet for støy, med optimal henvendelse med tanke på sol.

Bebyggelsen foreslås med flate tak og trappes ned, både vertikalt og horisontalt. Dette gir god bokvalitet med mye lys og utsikt, og også mulighet for uteoppholdsareal på tak. Det legges opp til at stort sett alle leiligheter er gjennomgående, og alle har privat uteoppholdsareal i form av balkong, markterrasse eller takterrasser. Takterrasser er her privat uteoppholdsareal på taket til leiligheter i etasjen under. Det er ikke foreslått takterrasser på de øverste takene.



Mot sør har bebyggelsen balkonger som er trukket 4 meter inn fra eiendomsgrensen. Det foreslås at disse får en `lett` rekkverksutforming, for ikke å virke påtrengende og dominerende mot friområdet som grenser mot planområdet.

Bebyggelse mot Granåsvegen vil ha innganger fra nord. Ved adkomstzone foreslås et bredt, grønt felt som benyttes til uteopphold. Dette vil bidra til å `aktivisere` området mellom bebyggelsen og gang- og sykkelvegen. Dette kan være positivt både for beboerne, men også for de som ferdes langs Granåsvegen.

På grunn av den bratte stigningen i Granåsvegen, foreslås det etablert snarveg i form av en trapp direkte fra vege og opp til inngangspartiet.

Det planlegges å etablere en leilighet i sokkeletasjen av bebyggelsen mot Granåsvegen. Dette for å unngå `blinde` fasader og for å få aktivisert bakkeplanet, men også for å skape en hyggelig overgang til småhusbebyggelsen i vest.

4.3 Grad av utnytting

Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 2 240 m² BRA. I bestemmelsene anføres det at areal helt eller delvis under bakken ikke skal medregnes i BRA.

Det stilles krav til minimum 6 boliger per dekar. Det er illustrert et prosjekt med 24 leiligheter

4.4 Leilighetsfordeling

For å sikre en variert leilighets sammensetning settes det krav om at minimum 60% av leilighetene skal være 50 m² eller større. Det tillates ikke ettroms leiligheter.

4.5 Bomiljø/Bokvalitet

Det foreslås en variasjon i leilighetsstørrelser for å tilrettelegge for en variasjon av beboere.

Uteområdet mellom boligene vil være bilfrie, og utformes og programmeres med rekreasjonsmuligheter for alle aldersgrupper.

Utsikt mot Tyholt, Bymarka og Fosnalpene og siktlinjene gjennom området gir kvalitet i form av lys og utsyn, både for leilighetene og uterommene.

Det foreslås koblinger fra uteoppholdsarealet til den etablerte snarvegen i sør, noe som knytter området til det eksisterende friområdet. Det vil også være gode koblinger gjennom planområdet for myke trafikanter til både Granåsvegen og Haakon Odd Christiansens veg.

Støy

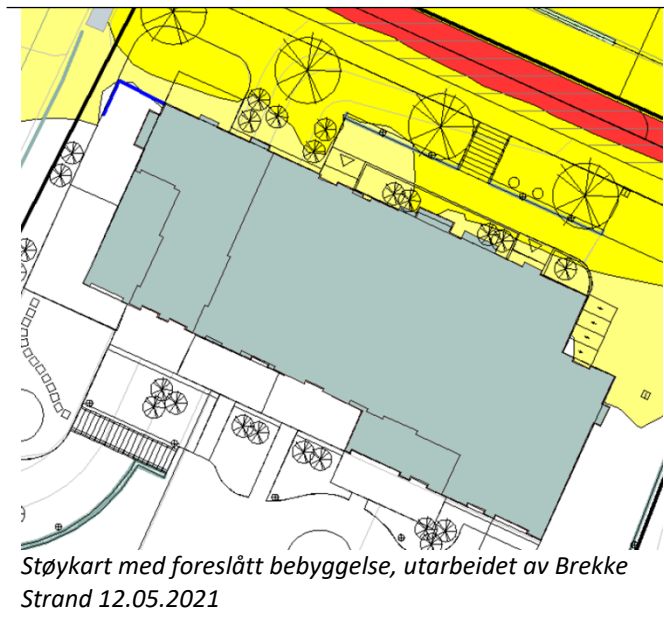
Det er tatt utgangspunkt i ÅDT 2900 med en fremskrivning til 2035. Kommunen har oppgitt ÅDT 1059. Dersom kommunens tall legges til grunn, reduseres nivåene i støyrapporten med 4 dB på det mest utsatte punktet. Trafikktall som ligger til grunn for støyrapporten kan derfor ansees som konservative. Konklusjonen med gul støyzone endres ikke, men det vil bli noe mer uteareal som ikke har behov for skjerming, enn vist i vedlagte støyrapport.

Støykart viser at planområdet ligger i gul støysone mot nord. Samtlige boenheter er derfor planlagt med stille side.

Det foreslås støyskjerm mot Granåsvegen for privat uteoppholdsareal for sokkelleiligheten i det nordre bygget.

Bebyggelsen mot Granåsvegen vil skjerme det felles uteoppholdsarealet på bakken mot støy.

De private uteoppholdsarealene oppfyller støykravene i retningslinje T-1442/2021, tabell 2. Støyberegningene viser at også uteoppholdsareal på det nordligste byggets vestfasade får tilfredsstillende støyforhold.



Det stilles krav i bestemmelsen om at dokumentasjon som viser tilfredsstillende støy- og støvnivå skal følge søknad om tillatelse til tiltak. Støyrapport vil derfor revideres til byggesak.

Solforhold

Plasseringen av blokkene er planlagt med tanke på mest mulig sol både i uterom og på fasader.

Vindforhold

De fremherskende vindretningene er i Trondheim fra nordvest i juni, juli og august, og fra sør i de øvrige månedene i året. Det nordligste bygget vil dermed skjerme felles uteoppholdsareal for vind i sommermånedene, mens det sørligste vil skjerme i årets øvrige måneder.

4.8 Parkering, antall parkeringsplasser for bil og sykkel

All bilparkering foreslås lagt i parkeringskjeller. Adkomst til denne skjer via bilheis. Planlagt bilheis har en størrelse som sikrer tilkomst for større HC-biler med løfteplattform for el-rullestol.

Risikomomenter knyttet til bruk av bilheis vurderes å være liten og sammenlignbar med risikomomenter knyttet til bruk av personheis. I møte med Trøndelag brann- og redningstjeneste 03.04.2020, ble det avklart at bilheis er en akseptabel løsning med hensyn til sikkerhet. Se vedlegg: Notat møte Trøndelag brann- og redningstjeneste, datert 03.04.2020.

En redusert parkeringsdekning bygger opp under Trondheim kommunes nullvekstmål og Byvekstavtale, og ansees som en god løsning her, da det er gode sykkelforbindelser i området og god tilgjengelighet til et godt kollektivtilbud.

Det foreslås en parkeringsdekning for bil på minimum 0,8 og maksimum 1 parkeringsplass per 70 m² BRA eller per bolig.

Minimum 5% av parkeringsplassene skal være for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Det stilles krav om at det skal være minimum 2,05 meter fri høyde i kjørebane frem til HC-parkeringsplass.

Det skal tilrettelegges for ladepunkter for elbil.

For å kompensere for reduksjon i bilparkeringskravet økes kravet til sykkelparkering til minimum 3 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. 10% av disse skal være tilrettelagt for transportsykler.

Minst 80% av sykkelparkeringsplassene skal plasseres på areal under tak. Det foreslås sykkelparkering i eget sykkelrom i første etasjen til begge byggene.

Det foreslås også at det tilrettelegges for minimum seks sykkelparkeringsplasser ved hver inngang.

4.9 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Vann og avløp

Tilknytning til kommunalt overvannssystem foreslås utført i Granåsvegen. Planområdet har et nedslagsfelt for overvann på ca. 2155 m². Dette Overvann skal håndteres og fordrøyes innenfor planområdet.

Spillvann foreslås tilknyttet kommunalt spillvannssystem. Vannforsyning foreslås tilknyttet i ny vannkum som etableres på eksisterende kommunal vannledning i Granåsvegen.

Se vedlegg: VA-notat/VA-plan, utarbeidet av Structor, datert 29.10.2020

Renovasjon

Nye boliger innenfor planområdet skal tilknyttes eksisterende stasjonært avfallssug ved Granåsen gård vestre (Strinda hageby) og østre. Nedkast foreslås etablert i forbindelse med inngangene til boligene mot Granåsvegen.

Returpunkt for glass/metall og papp finnes på Bunnpris Angelltrøa, 300 meter vest for planområdet.

Bystyret vedtok 27.05.2020, sak 84/20 at matavfall må håndteres som egen fraksjon. Avfallssuget ved Granåsen gård vestre er ikke dimensjonert for matavfall, men kan komme til å bli det på sikt. Det foreslås derfor en løsning der matavfallet håndteres inne på egen eiendom. I tråd med anbefalingen fra kommunen foreslås en løsning med beholdere på hjul. Beholderne plasseres i egne boder integrert i hver av de to byggene, men med direkte og trinnfri adkomst fra gårdstunet. Det forutsettes at bodene ikke er låst, eller har en åpen løsning uten dør, slik at renovatørene har enkel tilgang.

Det legges til rette for at renovasjonsbil på 8 meter kan snu i gårdsrommet.

Dersom avfallssuget kan dimensjoneres for matavfall eller det etableres en felles ordning for flere eiendommer i Haakon Odd Christiansens veg vil planområdet kunne koble seg på denne og ordningen med beholdere på hjul vil kunne avvikles.

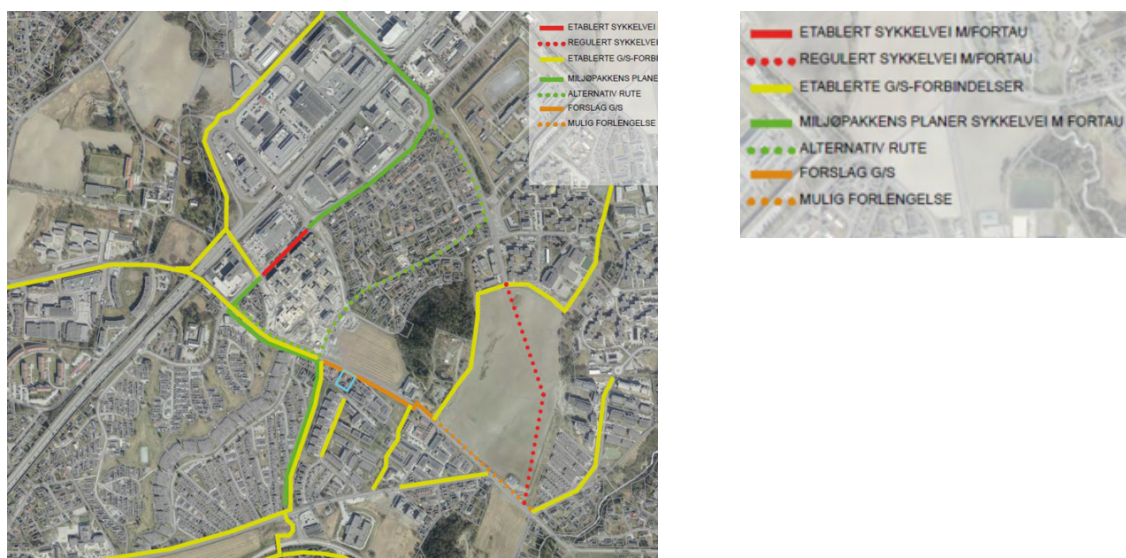
Elektrisitet

Det er pr. nå ikke stilt krav til etablering av ny trafo innenfor planområdet.

Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og skal tilknyttes denne.

4.10 Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende



Gående

Gangadkomst til planområdet kan skje både fra Granåsvegen og Haakon Odd Christiansens veg, og det legges til rette for gang- og sykkelveg langs Granåsvegen. Det foreslås en gangforbindelse, #1, gjennom planområdet fra Haakon Odd Christiansens veg til Granåsvegen. Denne skal være felles for sameier tilknyttet Høiset og Aasheim Velforening med adresse i Haakon Odd Christiansens veg samt nye beboere i Granåsvegen 51 og 51 B.

Syklende

Det planlegges sykkeladkomst både fra Granåsvegen og Haakon Odd Christiansens veg og det legges til rette for en gang- og sykkelveg på sørsiden av Granåsvegen. Denne kan kobles på Miljøpakkens planlagte sykkelveg med fortau i vest og kan også videreføres østover for å få et helhetlig system av sykkelforbindelser.

Det er ikke eget sykkelfelt i Haakon Odd Christiansens veg, men mulighet for å sykle i vegen eller på fortau.

Kjørende

For å ivareta trafiksikkerheten i Granåsvegen legges kjøreadkomst til planområdet for personbil fra Haakon Odd Christiansens veg. I gjeldende reguleringsplan r431 er denne vegen regulert som felles adkomst også for de to eiendommene som utgjør planområdet.

Trafikkøkningen i Håkon Odd Christiansens veg er anslått til 6,2 %. Dette tilsvarer en økning i ÅDT fra 1130 til 1200 som følge av utbyggingen. Det vurderes at vegen vil tåle denne trafikkveksten.

Se vedlegg: Trafikknotat, utarbeidet av Structor, datert 03.11.2020

Det planlegges bilheis ned til parkeringskjeller. Denne foreslås lagt i bebyggelsen nærmest avkjøringen i Haakon Odd Christiansens veg. Dette for å unngå biltrafikk inne på planområdet.



Illustrasjonen viser siktforholdene ved inn- og utkjøring fra Haakon Odd Christiansens veg.

Alternative adkomster for nytte- og servicetrafikk:

Det foreslås to alternative løsninger for adkomst for nytte- og servicetrafikk:

Alternativ A: adkomst fra Granåsvegen

Alternativ B: adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg.

Ingen av alternativene legger opp til gjennomkjøring, men det legges til rette for at lastebil på 8 meter kan snus i gårdsrommet.

I alternativ A – adkomst fra Granåsvegen, sperres gangadkomsten med bom i nord og i alternativ B – adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg, med bom i sør. På denne måten er kun nødvendig kjøring mulig, som f. eks. service- og nyttetransport.

Se punkt 5.9 der virkningene av de to alternative beskrives.

4.11 Planlagte offentlige anlegg

Gang- og sykkelveg, o_GS, og annen veggrunn – grønt, o_VG, planlegges som offentlige anlegg.

4.12 Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er ikke grunn til å mistenke forurenset grunn innenfor planområdet.

4.13 Universell utforming

Tiltaket utformes i henhold til TEK17. Samtlige leiligheter og parkeringskjeller vil kunne nås med heis. Andel tilgjengelige leiligheter vil være i tråd med teknisk forskrift.

Den planlagte bebyggelse vil ha trinnfri adkomst til alle hovedinnganger, direkte inn til heis og trapp og til avfallsnedkastene. Sykkelparkering i første etasje i begge bygg skal også ha trinnfri adkomst for å legge til rette for parkering av el-rullestol.

På grunn av høydeforskjellen mellom Haakon Odd Christiansens veg og gårdsrommet vil den kjørbare gangadkomsten her få en stigning på 1:9. Ellers vil stigningskrav innenfor planområdet være oppfylt for alle adkomster og for det felles gårdsrommet. Her er det mulig å etablere felles uteoppholdsareal som er tilrettelagt for ulike brukergrupper og med gode muligheter for universell utforming og likestilt deltakelse.



Utsnitt illustrasjonsplan

4.14 UTEOPPHOLDSAREAL

Beregning av uterom er som følger:

	Krav i KPA og uteromsveileder	Vist/ Illustrert	Avvik
Samlet BRA for bygg sør og nord fratrukket balkong, overdekt uterom, innvendig sykkelparkering i bygg sør		1917,2 m ²	
Samlet uteoppholdsareal Krav: 50m ² pr 100 m ² BRA eller bolig	940 m ²	1048 m ²	+108 m ²
Felles uteoppholdsareal på bakken Krav min. 50%	480 m ²	472 m ²	-8 m ²
Solfylt felles uteareal 21. mars kl 15.00 Krav: min. 50%	240 m ²	154 m ²	-86 m ²
Alternativt: Solfylt felles uteareal 21. mars kl 16.00	240 m ²	219 m ²	-21 m ²
Solfylt felles uteareal 23. juni kl 18.00 Krav: min. 50%	240 m ²	412 m ²	+172 m ²

Det planlegges at samtlige boenheter innenfor planområdet vil få privat balkong, takterrasse eller markterrasse.

Det mangler 8 m² på felles uteareal men samlet krav til uteoppholdsareal oppfylles med god margin.

Areal til snuplass for nyttetraffic og skråning, brattere enn 1:3, er ikke tatt med i beregningen. Disse arealene vil likevel være en ressurs for beboerne når det ikke kjøres på. Skråningen med beplantning vil bidra positivt til det grønne miljøet, selv om den ikke kan regnes som uteoppholdsareal.



SOLFYLTT FELLE UTEOPPHOLDSAREAL PÅ BAKKEN
21 MARS KL.16:00

Se vedlegg: Illustrasjonsmateriale, utarbeidet av TAG arkitekter as/ YME arkitekter as, datert 11.11.2020, sist endret 23.06.2021

På nøkkeltidspunkt 21. mars kl 15.00 stilles det krav om at minimum 50% av felles uteareal skal ha sol. Prosjektet klarer ikke å oppfylle dette kravet. En time senere, kl 16.00, er situasjonen vesentlig bedre, men kravet om 50% solfylt fellesareal er fortsatt ikke oppfylt.

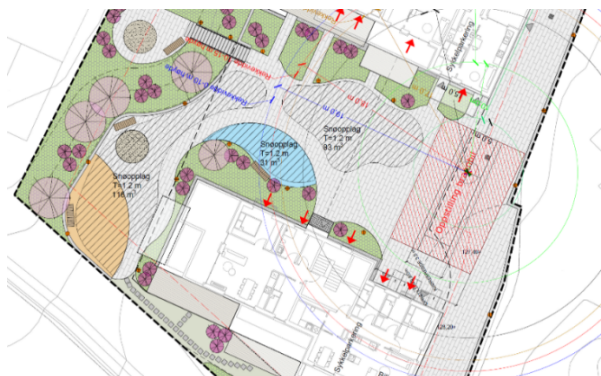
De fleste private uteoppholdsarealene vil imidlertid ha sol 21. mars kl.15:00.

Felles uteoppholdsareal vil legges til rette for leke- og møteplasser og varierte uteoppholdsareal for ulike aldersgrupper og mennesker med ulike behov.


Planens bestemmelsene fastsetter at det sammen med søknad om tiltak skal foreligge en overordnet, høydesatt utomhusplan. Denne planen skal vise hovedgrep for bruk og utforming av utearealet. Den må dokumentere at kvalitative og kvantitative krav til uteoppholdsareal tilfredsstilles for planområdet.

Ved søknad om igangsettingstillatelse til tiltak for oppføring av bebyggelse skal detaljert utomhusplan foreligge.

4.15 Snøopplag



Det er satt av plass i gårdsrommet til snøopplag. Snøen kan lagres i ulike soner slik som vist på tegningen L02 Brannoppstilling. Snøopplaget skal ikke hindre brannoppstilling eller blokkere snuplassen i gårdsrommet.

 Snøopplag, gjennomsnittlig tykkelse 1,2 m, totalt 240 m³

4.16 Sosial infrastruktur

Gjennom bestemmelsene sikres at søknad om tiltak for boliger ikke kan godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

4.17 Plan for anleggsperioden

Brakkeriggområdet forutsettes lagt utenfor byggetomta. Forslagsstiller er i kontakt med driver av jorda på Granåsen gård for å kunne etablere brakkerigg på motsatt side av Granåsvegen. Adkomst for anleggstrafikk planlegges dermed fra Granåsvegen. Lager for materialer og utstyr skal håndteres innenfor planområdet.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 Overordnet plan

Planområdet er i KPA avsatt til boligformål. Planforslaget er derfor i tråd med overordnet plan.

Planforslaget utfordrer byutviklingsstrategien noe ved at den legger opp til en høy tetthet og utnyttelse i et område der fortetting i henhold til byutviklingsstrategien skal være moderat og ta hensyn til eksisterende karakter. Flere utbyggingsområder i nærheten av planområdet, som Granåsen gård vestre og Granåsen gård østre har imidlertid en tilsvarende tetthet. I tillegg føyer planforslaget seg godt inn i eksisterende bebyggelsesstruktur med blokkbebyggelse i øst og sør.

5.2 Landskap, geoteknisk, geografisk, demografisk

Geoteknikk

Planområdet har ingen kjente geotekniske utfordringer.

Det forutsettes videre medvirkning fra geotekniker og supplerende grunnundersøkelser i forbindelse med prosjektering av fundamentløsninger i en senere fase av prosjektet.

Se vedlegg: Geoteknisk rapport, utført av Multiconsult, datert 16.09.2020

Geografi

Planområdet ligger geografisk gunstig til, med hensyn til tilgjengelighet til service, tjenester, sosial infrastruktur, kollektivtilbud og Trondheim sentrum (4,4 km).

5.3 Stedets karakter/ 5.4 Byform og estetikk

Planforslaget vil føye seg godt inn i området med hensyn til bebyggelsesstruktur og høyder.

Planforslaget legger opp til videreføring av siktlinjer gjennom området.

Se vedlegg: Illustrasjonsmateriale, utarbeidet av TAG arkitekter as/ YME arkitekter as, datert 11.11.2020, sist endret 23.06.2021

5.5 Kulturminner og kulturmiljø, herunder viktige siktrom

Planområdet grenser opp mot hensynssone for kulturmiljø pkt. 3.5 – *Granåsen gård og åkerskråningen nedenfor (vestenfor)* i KPA. Planforslaget griper ikke inn i hensynssonen for gårdsanlegget. Det er søkt løsninger som harmonerer med strøkskarakteren i gata og plassering og utforming av bebyggelsen ivaretar siktrommet for Granåsen gård.

For å dokumentere virkningene av planforslaget, er det utført virkningsstudier av foreslått bebyggelse med standpunkt fra bla fra; Øvre Granåslia, Granåsvegen mot vest og Granåsen Gård.

Se vedlegg: Illustrasjonsmateriale, utarbeidet av TAG arkitekter as/ YME arkitekter as, datert 11.11.2020, sist endret 23.06.2021

5.6 Forhold til krav i naturmangfoldloven (KAP. II)

Ingen negativ konsekvens.

5.7 Rekreasjonsinteresser/ bruk / folkehelse

Planområdets beliggenhet med nærhet til friområder, marka og idrettsanlegg gir gode muligheter for rekreasjon og trening. Dette er gode forutsetninger for å ivareta god folkehelse.

Nærhet til barnehage, skole, service og tjenester bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange og sykling. Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.8 Uteområder

Felles uteområdet foreslås utformet og programmert med rekreasjonsmuligheter for alle aldre. Ved å flytte all parkering i kjelleren frigis areal til mer uteopphold og beplantning på bakkeplan. Det foreslås at uteområdet kobles til snarveg fra Haakon Odd Christiansens veg, som er tilknyttet tursti mellom Granåsvegen og Gamle Jonsvannsvei.

Ny bebyggelse vil ikke gi vesentlig skygge på naboers uteareal. Dette med unntak av noe morgensol for tomannsbolig vest for planområdet.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

Se vedlegg: Illustrasjonsmateriale, utarbeidet av TAG arkitekter as/ YME arkitekter as, datert 11.11.2020, sist endret 23.06.2021

5.9 Trafikkforhold, kjøreadkomst, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Planforslaget vil bidra til bedre trafikk- og vegforhold og større trafiksikkerhet enn dagens situasjon blant annet ved tilrettelegging for framtidig gang- og sykkelveg langs Granåsvegen. .

Som et tilbud til myke trafikanter er det regulert inn en snarveg mellom Haakon Odd Christiansens veg og Granåsvegen. Planforslaget sikrer en mulig fortsettelse av gang- og sykkelforbindelse langs Granåsvegen.

Kollektivtilbud; se pkt. 3.9. En etablering av boliger vil gi et større kundegrunnlag og slik styrke kollektivtransporten ytterligere.

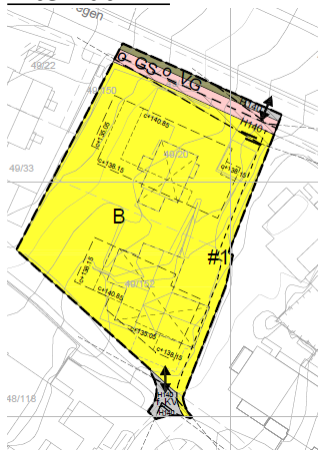
Alternative adkomster for nytte- og servicetrafikk

Adkomst for nytte- og servicetrafikk som flyttebil, varelevering og hente- og bringetjenester har vært gjenstand for diskusjon i planprosessen. Det foreslås derfor to alternative løsninger:

Alternativ A: adkomst fra Granåsvegen

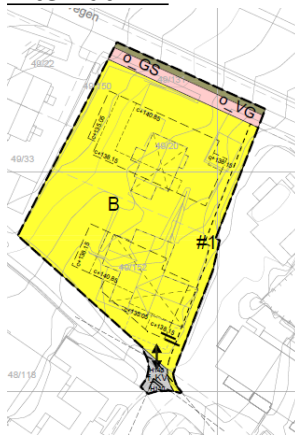
Alternativ B: adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg.

Alternativ A:



Adkomst fra Granåsvegen

Alternativ B:



Adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg

FELLES FOR BEGGE ALTERNATIVENE

Ingen av alternativene legger opp til gjennomkjøring, men det legges til rette for at lastebil på åtte meter kan snu i gårdsrommet mellom boligbebyggelsen.

Begge alternativene vil bidra til kjøring langs foreslåtte gangforbindelse gjennom planområdet, mellom Haakon Odd Christiansens veg og Granåsvegen.

ALTERNATIV A - ADKOMST FRA GRANÅSVEGEN

I dette alternativet foreslås det at all nytte- og servicetrafikk har adkomst fra nord og Granåsvegen.

Fordelene ved adkomst herfra er at planområdet får en enkel adkomst fra hovedveg, og man unngår nyttetrafikk i eksisterende boligområde. Den vil heller ikke komme i konflikt med trafikk knyttet til bilheisen.

Adkomst fra Granåsvegen vil krysse gang- og sykkelforbindelsen.

Ved kryssing av gang- og sykkelforbindelsen ved innkjøring er det god sikt både opp og ned Granåsvegen. Ved utkjøring er det ikke tilstrekkelig sikt og nødvendig sikt østover/oppover må sikres gjennom tilpasning av terreng.

På grunn av stigningen i Granåsvegen kan syklende oppnå høy fart på veg ned, noe som vurderes som en høy ulykkesrisiko.

ALTERNATIV B - ADKOMST FRA HAAKON ODD CHRISTIANSENS VEG

I dette alternativet foreslås det at all nytte- og servicetrafikk har adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg.

Fordelen ved adkomst herfra vil være at man unngår farlig kryssing av gang- og sykkelforbindelsen langs Granåsvegen.

Haakon Odd Christiansens veg benyttes også i dag for service- og nyttetransport. Økning i trafikkmengden knyttet til nytte- og servicetransport vil være marginal.

Ulempene er at nytte- og servicetrafikk ledes gjennom et eksisterende boligområde. Fra ankomsten til Haakon Odd Christiansens veg i sør, og frem til planområdet, vil trafikken måtte krysse flere overganger fra fortau til boligbebyggelsen i vest, flere adkomster og inn- og utkjøringer fra parkeringsanlegg.

Siktforholdene ved bilheisen vurderes generelt å være bra. Men ved samtidig kjøring av nyttetrafikk og inn- eller utkjøring av heisen vil dette kunne bidra til at dette punktet blir noe mer uoversiktlig.

5.10 Barns interesser

Planforslaget er i tråd med overordnede retningslinjer for å sikre barns interesser.

Det er avsatt plass til gode utearealer.

Planområdet kobler seg til eksisterende grøntområder og gang- og sykkelforbindelser, slik at det er mulig å komme seg til ulike uteoppholdsarealer i nærmiljøet, uten å måtte krysse veger.

Konsekvensens av planforslaget vurderes å være positive.

5.11 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

I bestemmelsene stilles det krav om at søknad om tiltak for boliger ikke kan godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Planforslaget gir konsekvenser i form av noe større belastning for sosial infrastruktur, men i svært begrenset grad.

5.12 Universell utforming

Den planlagte bebyggelse vil ha trinnfri adkomst direkte inn til heis og trapp, samt universelt utformede utearealer. Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.13 Energibehov, energiforbruk

Bebyggelsen vil utføres iht. krav i TEK17. Energibehov og energiforbruk forventes ikke å avvike fra tilsvarende ny bebyggelse.

5.14 ROS

Risiko- og sårbarhetsanalysen har avdekket og vurdert potensielle uønskede hendelser i forbindelse med prosjektets permanente fase. Det er ikke kjent at det er spesielle stedlige utfordringer som kan ha betydning for etablering av boliger på eiendommen.

Samlet vurdering er at planområdet er egnet for planlagt utbygging, med de tiltak som er sikret i planforslaget for å unngå mulige uønskede hendelser.

Viser til vedlegg; ROS-analyse, utarbeidet av TAG arkitekter, datert 11.11.2020

5.16 Teknisk infrastruktur, vann og avløp, elektrisitet, annet

Vann og avløp

Overvannssystem skal utformes iht. Trondheim kommunes VA-norm. Tilknytning til kommunalt overvannssystem foreslås i Granåsvegen. Spillvann foreslås tilknyttet kommunalt spillvannssystem, og vannforsyning tilknyttet ny vannkum som etableres på eksisterende kommunal vannledning i Granåsvegen.

Se vedlegg: VA-notat, utarbeidet av Structor, datert 29.10.2020

Trafo

Det stilles ikke krav om etablering av nettstasjon for strømforsyning til området.

Nettleverandør er varslet om oppstart av planarbeid, men har ikke gitt tilbakemelding. Vi forutsetter derfor at det ikke er behov for etablering av trafo.

Renovasjon

Prosjektet skal tilknyttes eksisterende avfallssuganlegg som er etablert på Strinda Hageby. Det er lagt rør med avgreining opp langs Granåsvegen slik at prosjektet enkelt kan kobles på når den tid kommer. For avhending av større papp og glass/metall er det lagt opp til av returpunkt ved Bunnpris Angelltrøa og Strinda Hageby.

Matavfall håndteres med containere på hjul, plassert i egne rom i bebyggelsen.

Planforslaget gir ingen negative virkninger for teknisk infrastruktur.

5.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vi ikke ha økonomiske konsekvenser utover etablering og drift av offentlig sykkelveg med fortau.

5.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Forretninger og tjenester i området får økt kundegrunnlag.

5.19 Interessemotsetninger

Ingen interessemotsetninger. Det er ikke meldt inn behov for andre formål enn det som er medtatt i planforslaget, og forholdet til Granåsen gård er ivaretatt.

5.20 Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget legger opp til en fortetting tilsvarende som i andre utbyggingsområder i nærheten. En effektiv arealbruk her vil på sikt bidra til å redusere presset på dyrka marka omkring byen. Det er lagt vekt på å skape et godt, bilfritt bomiljø med gode uterom. Dette er kvaliteter som står seg over tid, og vil bidra til at området har lang levetid.

Grønn mobilitet

Parkeringskrav er redusert i forhold til krav i KPA. Dette ut fra god tilgjengelighet til både et godt kollektivtilbud og gode sykkelforbindelser. Planlagt gang- og sykkelveg kobler planområdet til eksisterende og planlagte strukturer for myke trafikanter. Det legges til rette for god kapasitet og enkelt tilgjengelige muligheter for sykkelparkering. Dette vil bidra til at det vil være lett å bruke sykkel.

5.21 Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det vurderes ikke å være utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget.

5.22 Avveining av virkninger

Planforslaget legger opp til en bærekraftig byutvikling med fortetting i et allerede etablert boligområde med god kollektivdekning. Det kobler seg til gode gang- og sykkelforbindelser som leder til lokalsenter, skoler, barnehager, idrettsanlegg og marka. Sosial og teknisk infrastruktur er i all hovedsak allerede etablert, og det ligger derfor godt til rette for utvikling av planområdet.

Planforslaget vil føye seg godt inn i området med hensyn til bebyggelsesstruktur og høyder.

Planforslaget vil også gi en tryggere trafikksituasjon, med ny gang- og sykkelveg i Granåsvegen og kjøreadkomst fra Haakon Odd Christiansens veg.

Planforslaget har i hovedsak positive virkninger.

6. Planprosess og innkomne innspill

6.1 Planoppstart

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune den 26.03.2020.

Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Adresseavisen 16.04.2020.

Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 14.04.2020. Frist for å gi merknad var 08.05.2020. Denne ble utsatt til 15.05.2020 etter forespørsel fra naboer.

På grunn av planlagt ny adkomst til planområdet, ble varsel om oppstart på nytt sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 23.06.2020. Frist for å gi merknad var 23.07.2020. På grunn av ferieavvikling sendte naboer på nytt forespørsel om utsatt frist. Dette ble innvilget til etter nabomøtet som ble avholdt 30.09.20. Sameiet Høiset terrasse, Jordbærsti1, Eplehaven og Aasheim og Høiset velforening oversendte allikevel to merknader før møtet. Dette i tillegg til en merknad etter møtet. Trafikksikkerhet, adkomst, parkering, vegforhold, planavgrensning og bygningenes plassering, høyde og volum har vært hovedtema i innspill til planen

Det er avholdt arbeidsmøter med byplankontoret 07.11.2019, 13.02.2020, 14.05.20, 18.06.20 og 02.09.20.

6.2 Medvirkningsprosess

Det ble avholdt nabomøte 30.09.20. Det stilte representanter fra følgende naboer:

Aasheim/Høiset Velforening, Sameiet Jordbærsti1, Sameiet Høiset Terrasse, Sameiet Eplehaven og Granåsvegen 49.

6.3 Sammendrag av merknader med kommentarer

I forbindelse med varsel om oppstart kom det 3 merknader fra overordnede myndigheter i tillegg fra 3 berørte sameier, en nabo og velforeningen i området. Nabomerknader er svart opp i eget vedlegg.

Se vedlegg: Sammendrag Innkomne merknader med plankonsulentens kommentar, utarbeidet av TAG arkitekter as, datert 11.11.2020, sist endret 13.07.2021

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.