



## Detaljregulering av Røsslyngvegen 1 og 3, detaljregulering, offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 10.05.2021

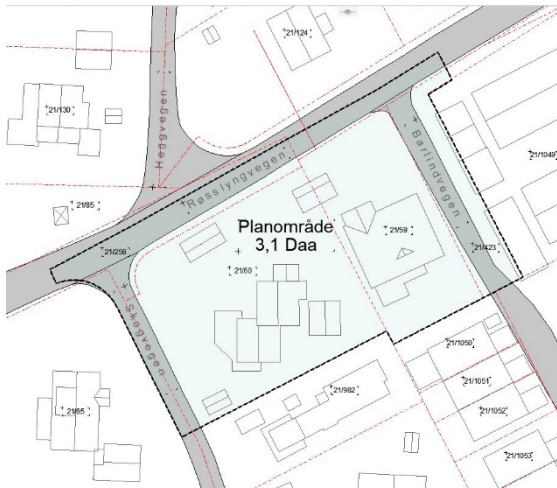
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan): <dato>

#### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Voll Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Puls Eiendom.

Komplett planforslag forelå 16.10.2020.

Forslag til komplett ble første gang innsendt 10.7.2019. Det er jobbet med å komplettere forslaget og komme fram til et omforent planforslag. For planens hovedgrep gjaldt dette plassering av renovasjon og innkjøring til parkeringskjeller.



Planområdet

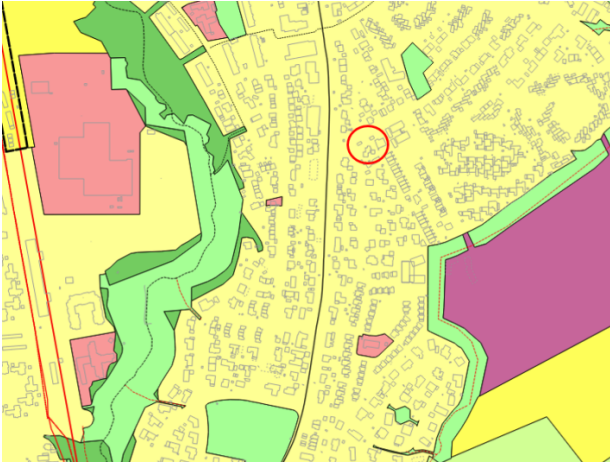
Hensikten med planen er regulering for bolig, leiligheter fordelt på to blokker med tre etasjer. Parkering og boder under bakken.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.

#### 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 nærhet til buss med 10-minutters frekvens, dagligvare, barnehager og skole.

## Kommuneplanens arealdel



Utklipp fra KPA 2012-2024. Planområde merket med rød sirkel.

Kommuneplanens arealdel (KPA 2012-2024) viser området som eksisterende boligbebyggelse. Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

## Gjeldende reguleringsplaner



Gjeldende reguleringsplan for byggefelt i innværende plan.

Gjeldende reguleringsplan r188f – Skogvegen 2, gnr./bnr 21/60, dekker den vestlige delen av planområdet. Planen er sist endret ved delegasjonssak nr. DR 1732/97 og gjelder fradeling av parsell til boligformål og mindre vesentlig endring av reguleringsplan. Dette gjelder tomten sør for planområdet, gnr./bnr 21/982 (Skogvegen 2).

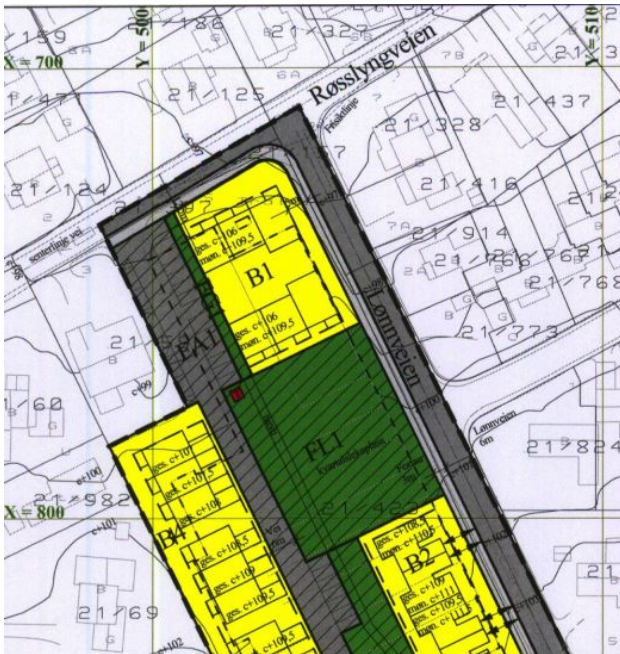
Tomten 21/59 er ikke tidligere detaljregulert.



Tilgrensende planer til planområdet, som har gjeldende regulering r0188f. Tilgrensende planer er: r0188 og r0188h. Veg og fortau i nord er del

av r20130025, hvor fortau og veg overlapper med planomriss i reguleringsforslag.

Reguleringsplan r20130025, regulerer deler av Røsslyngvegen. Fortauet kan ikke opparbeides som regulert på strekningen mellom Skogvegen og Barlindvegen, fordi det vil medføre en innsnevring av kjørebanelen. Planforslag korrigerer dette ved å regulere fortau og veg med korrekt geometri på strekningen mellom Skogvegen og Barlindvegen.



Gjeldende reguleringsplan for adkomstvegen er R0188h – Barlindvegen 2, gnr 21, bnr 423, dekker den østlige delen av planområdet.

*Gjeldende reguleringsplan for adkomstveg i innværende plan*

*Tidligere vedtak i saken*

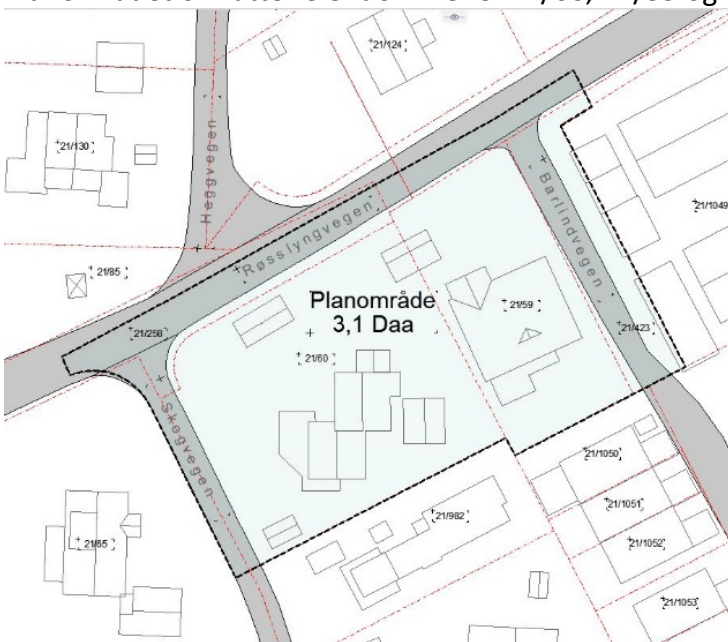
Det foreligger ikke tidligere vedtak for planforslaget.

*Planprogram/konsekvensutredning*

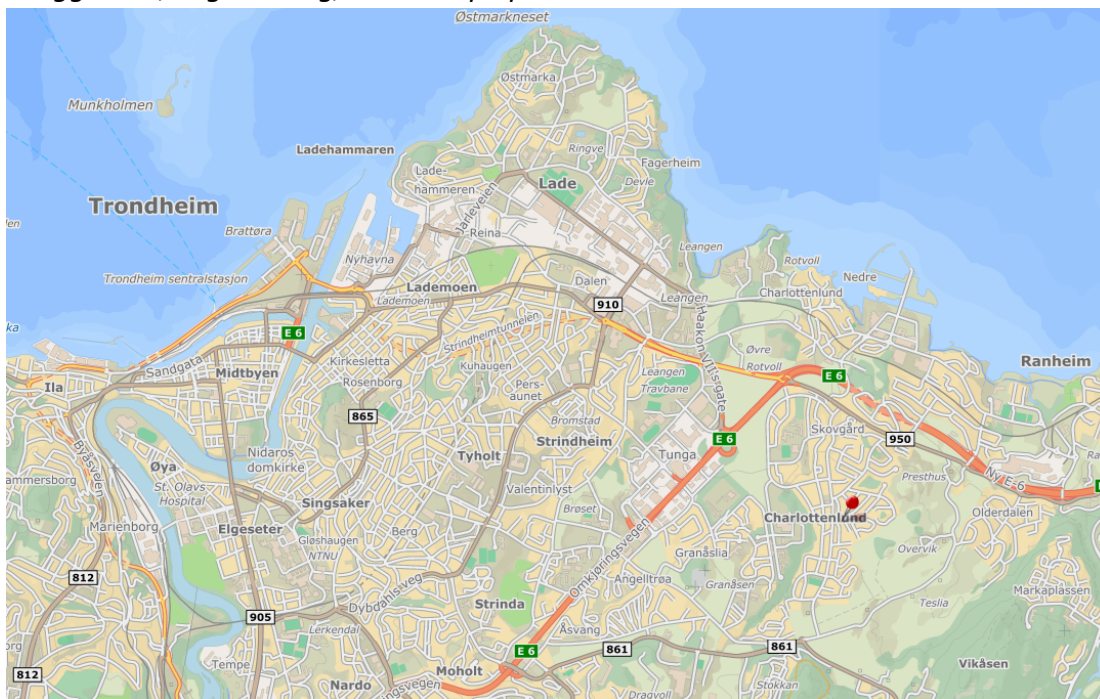
Planen faller ikke innenfor krav til konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredninger.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet omfatter eiendommene: 21/60, 21/59 og deler av 21/65, 21/258, 21/397.



## Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet



Planområdets beliggenhet på Charlottenlund, øst i Trondheim.

Planområdet ligger i Trondheim øst, på Charlottenlund. Planområdet består av tomtene med adresse Røsslungvegen 1 og 3, med gnr/bnr 21/59 og 21/60 samt tilgrensende vegareal.

### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Eiendommene innenfor planområdet og omkringliggende benyttes til bolig, samt samferdselsanlegg.

### Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse

Planområdet består av to eneboliger med hage rundt, en fra 1950-tallet og en noe nyere. Nærområdet preges av småhusbebyggelse. Området ble bygget ut fra 1950-tallet og frem til i dag med eneboliger, rekkehus med private hager og flermannsboliger med felles hager. I senere tid er det kommet innslag av lavblokker på tre etasjer langs Jakobslivegen.

Nord-vest for planområdet, i Jakobslivegen, ligger et område med to dagligvarebutikker og noe næring og tjenesteyting. Jakobslivegen er den største samleveggen i området og flere mindre veger knytter seg til denne. Charlottenlund er ikke definert som lokalsentrum i kommuneplanens arealdel, men innehar hverdagsfunksjoner sammen med nærhet til skole og barnehage.

### Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Landskapet ligger flatt og åpent. Overordnet skrå terrenget nedover mot Trondheimsfjorden i nord. Planområdet har lite helning og er tilnærmet flatt. I sørøst ligger Charlottenlund gravplass og Overvik-jordene.

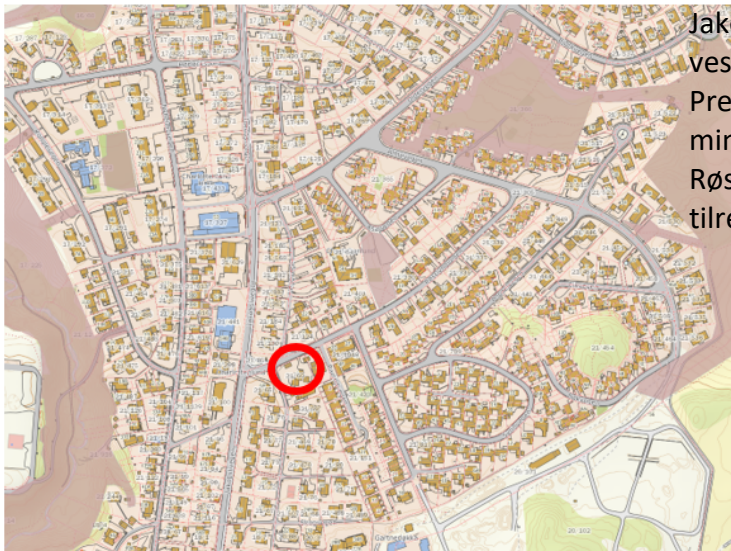
### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturminner innenfor planområdet eller omliggende tomter.

### Naturverdier

Det er ikke registrerte naturverdier i området.

## Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder



Jakobslivegen fører sørover til Stokkmarka. I vest ligger Stokkbekkestien. I øst ligger Presthus. Nord-øst for planområdet ligger et mindre offentlig grøntområde, Røsslyngvegen lekeplass med høy grad av tilrettelegging.

Røde felter viser omliggende friluftsområder som er kartlagte og verdsatt (Kilde: Miljøstatus.no). Rød sirkel markerer planområdet.

## Landbruk

Planområdet er bebygget og det har ikke vært jordbruk/landbruk her siden 1940/50-tallet.

*Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud.*

Jakobslivegen går fra Kochhaugvegen i nord til Jonsvannsveien i sør og er samleveg for de mindre småvegene i området, herunder Røsslyngvegen. Trafikken i Jakobslivegen (ÅDT: 4100) er følgelig høyere enn i sidevegen og kryssene ut mot samlevegen kan være belastet av mye trafikk i maks.-timene. Trafikken i Røsslyngveien (ÅDT 200-300-400 ÅDT) er lav forbi planområdet.

Vedtatt plan r20130025 regulerer deler av vege og kan medføre mer trafikk inn Røsslyngvegen og Lønnvegen etter hvert som Charlottenlund gravlund i sør tas i bruk.

Kapasiteten i Skovgårdskrysset er i dag overbelastet.

*Trafikkanalyse, SWECO, 08.11.2018).*



Anslått ÅDT for dagens situasjon (Kilde:

Skogvegen (ÅDT 200) og Barlindvegen (ÅDT ukjent – antatt lav) danner planområdets grense i vest og øst. De har, i motsetning til Røsslyngvegen og Jakobslivegen, ikke fortau.

Det er ca. 150 meter til bussholdeplass. Buss 14 trafikkerer Jakobslivegen hvert 10. minutt i de mest trafikkerte timene av døgnet, hvert kvarter utenom og hvert 20. minutt på kveldstid. Denne korresponderer med metrobusslinje 1 og 2 ved Strindheim og Lerkendal og har overgang til metrobusslinje 3 på stopp mellom (og inklusiv) Berg studentby og Voll studentby.

Det har i perioden 2014-2018 vært to registrerte ulykker lengre sør i Jakobslivegen med lettere skader. Trafikkanalyse v/Sweco (08.11.2018) konkluderer med at området ikke er særlig utsatt for trafikkulykker.

### *Barns interesser*

Området er barnevennlig, med høyt innslag av familieboliger. Det er en offentlig lekeplass med noe lekeutstyr og en liten ballbane ca. 100 meter øst for planområdet i Røsslyngvegen (KPA 2012-2024).

Grønt området til høyre viser lekeplass slik den er fremstilt i reguleringsplan r0228 "Område begrenset av R 50 i nord, Jakobslivegen i vest, Røsslyngvegen i syd og Presthus i øst".



### *Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagedekning*



Charlottenlund barne- og ungdomsskole er nærmeste skoler. Trondheim kommunes skolekart viser at det ikke er kapasitet innenfor grunnskoleløpet. Barneskolen har ledig kapasitet, men ikke ungdomsskolen.

*Trondheim kommunes oversiktskart over skolekapasitet.*

### *Universell utforming*

Planområdet har ikke store høydeforskjeller og utearealer, og fortau kan opparbeides med universell utforming.

### *Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme*

Trafo og energiforsyning er vurdert som tilstrekkelig. Området ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

### *Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare*

NGU sin kartløsning viser "Tykk havavsetning". Planområdet ligger under marin grense. Området er flatt og det er merket av med 0-5 grader helning på NVEs kartløsning. Dermed regnes området som ikke rasutsatt. Trondheim kommunes kartløsning viser at det er flere registrerte borepunkt

ved Eggens gartneri som nærmeste. Området er ikke registrert som kvikkleireområde. Ved bruk av kompensert fundamentering (nye bygg inkl. kjeller har ca. samme vekt som bort-transportert masse) vil ikke områdets stabilitet påvirkes.

### Støyforhold



Området vurderes ikke som spesielt støyutsatt. Trondheim kommunes støykartlegging 2017 viser Jakobslivegen som primære støykilde. Planområdet ligger trukket tilbake med et kvartal fra Jakobslivegen. En mindre del av planområdets nord-vestlige hjørne ligger innenfor gul støysone (55-59 Lden dB). Ca. halve planområdet ligger i grønn støysone (50-54 dB Lden) og resten ligger i hvit sone.

Trondheim kommunes støykart 2017.

Døgnmiddelverdi Trafikk. Kilde: Trondheim kommune.

### Luftforurensning

Det er ikke påvist luftforurensning med høye konsentrasjoner i området. Det er ikke store nok veger i umiddelbar nærhet, med vindretning som ansees å påvirke planområdet med luftforurensning.

### Risiko og sårbarhetsanalyse (eksisterende situasjon)

ROS-analysen viser at:

- Området ikke har spesielle grunnforhold. Området er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå settinger.
- Hovedadkomst er fra Jakobslivegen (ÅDT 4100), inn Røsslyngvegen (ÅDT 400/300/200), som gradvis blir mindre trafikkert mot planområdet. Skogvegen (vest for planområdet) og Barlindvegen (øst) har liten trafikk til lokal småhusbebyggelse.
- Avkjørsler og kryss oppfyller krav til sikktrekant iht. Vegnormalen (Statens vegvesen HB N100). Området har god kollektivdekning med avgangsfrekvenser hvert 10. minutt.
- En mindre del av planområdet er innenfor gul støysone (nord-vestlig hjørne mot Jakobslivegen).
- Planområdet er ikke spesielt ulykkesutsatt i av- og påkjørsler eller for fotgjengere. Trafikken er lav med 2-300 ÅDT i Røsslyngvegen. Jakobslivegen har fortau og fotgjengerkryssing. Siktsoner i kryss skal lages iht. Statens vegvesen HB N100, Vegnormalen. Det er ikke fortau i sideveger, og Røsslyngvegen har smalt fortau.

### Næring

Det er kun boliger innenfor planområdet i dag.

## Eksisterende analyser og utredninger

Følgende analyser og rapporter er gjort:

- ROS-Analyse
- Støyutredning
- Veganlegg og sporingskurver
- Trafikkanalyse
- VA-notat
- Overordnet ledningskart

## Beskrivelse av planforslaget

### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til (feltnavn i parentes):

#### BEBYGGELSE OG ANLEGG

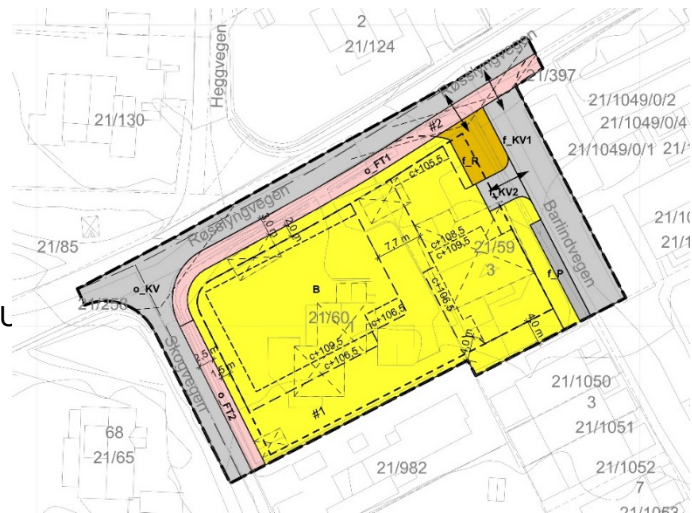
- Boligbebyggelse (B)
- Renovasjon (f\_R)

#### SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Kjøreveg (o\_KV og f\_KV)
- Fortau (o\_FT1 og o\_FT2)

#### BESTEMMELSEOMRÅDE (#)

- #1 Parkeringskjeller
- #2 Kjørbart areal



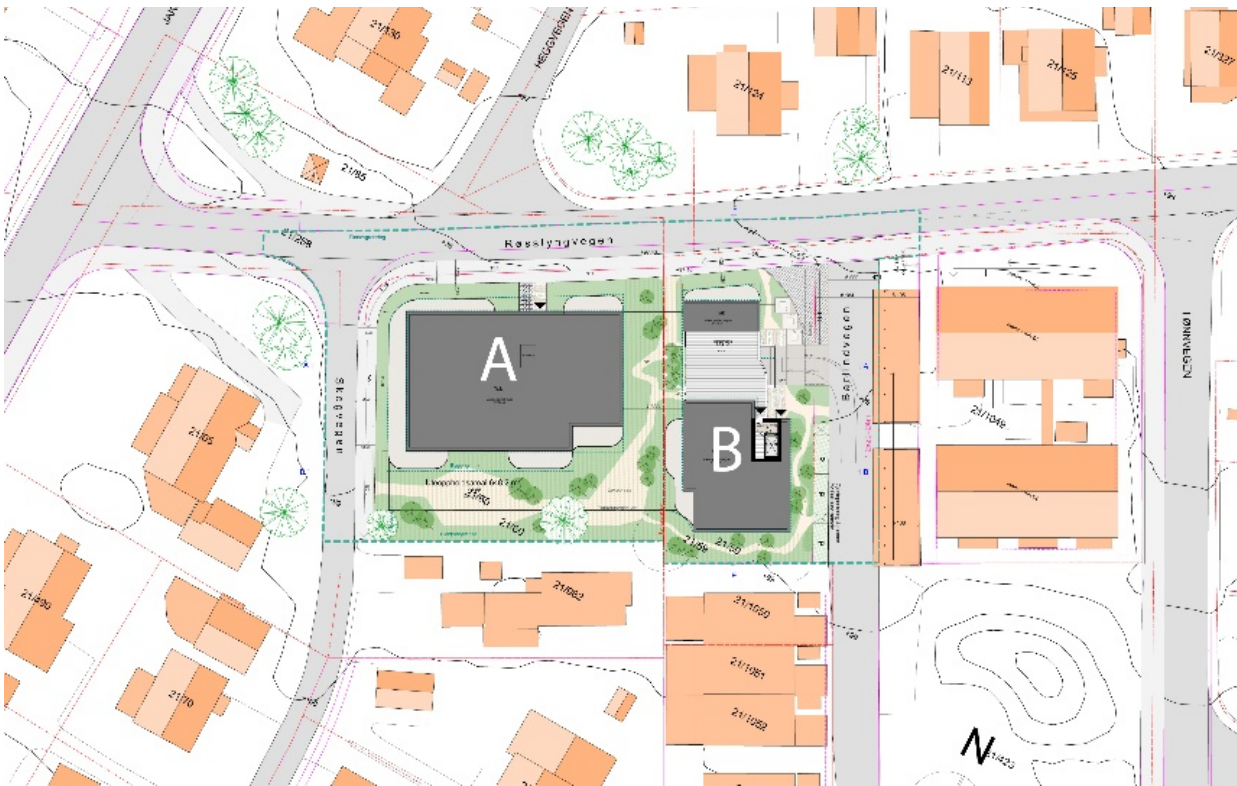
Plankart (ikke målsatt).

### Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen plasseres med fasade tilbaketrukket fra omliggende veier, med to bygningsvolum som sammen danner en åpen vinkel som omslutter felles uteoppholdsareal mot sørvest. Bebyggelsesvolumenes plassering gir et sammenhengende og skjermet felles uterom, som henvender seg mot småhusbebyggelse i sør og skaper en luftig overgang mot omliggende bebyggelse.

Mellom blokk A og B er det regulert en åpning som skaper luft mellom byggene. Åpningen gir lys inn i leilighetene og utsyn nordover fra utearealene.





*Utklipp fra situasjonsplan. Viser de to bygningsvolumene og det sammenhengende felles uterommet.*

Felles uterom har gode solforhold store deler av dagen og på nøkkeltidspunktene i løpet av året. Bebyggelsen vil ikke skyggelegge omliggende bebyggelse og deres utearealer i stor grad.

Totalt reguleres det for 2450 m<sup>2</sup> BRA over bakken.

Tenkte plan samt parkeringskjeller med tilhørende bodareal, tekniske rom, sykkelparkering mv. regnes ikke med i bruksareal.

Vedlagte skisseprosjekt viser leiligheter innenfor planens maksimumbegrensninger. Det er skissert en leilighetsfordeling på ca. 6% leiligheter under 35 m<sup>2</sup>, ca. 40% leiligheter under 45 m<sup>2</sup>, ca. 40% leiligheter under 80m<sup>2</sup> og ca. 13% leilighetsfordeling på over 85 m<sup>2</sup> (m<sup>2</sup> er oppgitt i BRA bolig). Leilighetsfordeling foreslås ikke regulert.

### *Bomiljø/bokvalitet*

Fasader er trukket litt vekk fra veg, og grepet gir mulighet for plassering av balkonger mot nordvest for utsikt og kveldssol. Planlagt bebyggelse danner et skjermet uteoppholdsareal i planområdet sør-vestlige del med gode solforhold. Uteoppholdsarealet åpner seg mot stille gate og skaper åpne rom mellom ny og etablert bebyggelse.



Planforslaget tilfører boliger med heis og tilgjengelighet for rullestolbrukere.

*Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks), begrunnelse for ev. avvik fra norm, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg*

Parkering for bil legges under bakken med nedkjøring fra Barlindvegen som vist på situasjonsplan.

KPA 2012-2024 viser planområdet i ytre sone for parkering, med krav til minimum 1,2 p-plasser per 70 m<sup>2</sup> BRA bolig eller leilighet. Med utgangspunkt i nullvekstmålet, nærhet til god kollektivdekning, butikk og skole foreslås det at parkeringsdekningen reduseres til minimum 1,0 p-plasser per 70 m<sup>2</sup> BRA bolig eller boenhet.

KPA 2012-2024 setter krav til minimum to parkeringsplasser for sykkel per 70 m<sup>2</sup> BRA bolig eller per boenhet. Vedlagt skisseprosjekt viser ca. 85% av syklene plassert under bakken og i tillegg mulighet for parkering ved hovedinnganger. Det er planlagt for el-sykler og lastsykler, med krav til min. 5% lastesykler. Det er i illustrasjoner vist parkeringskjeller med 32 p-plasser for biler inklusive to plasser for gjester. I tillegg vil det opparbeides tre gjesteplasser i Barlindvegen som Furulund Sameie har rett til i henhold til gjeldende plan. Antallet er redusert med en parkeringsplass fra dagens fire plasser.

*Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme mm.)*

Sweco har på vegne av forslagstiller utarbeidet et VA-notat med vurderinger av vannforsyning, spillvann og overvann (Sweco 04.07.2019). Ny bebyggelse kobles til kommunal ledning i Røsslyngvegen. Det settes ned en ny vannkum der det vil være uttak for sprinkelledning og forbruksledning til ny bebyggelse, med separatsystem. Spill- og overvann samles i en kum før det blir ført videre inn på kommunalt nett. Overvann må fordrøyes før påslipp til kommunalt nett, som gjøres gjennom fordrøyningsrør påkoblet kum. Regulator påkobles utløp på kommunalt nett. For brannvann vil det være mulig å bygge om eksisterende brannkum #20810. Sammen med sprinkling av bygg vil dette gi en løsning innenfor gjeldende krav til brannvann (jf. VA-notat).

Nord-øst for planområdet, mot krysset Røsslyngvegen/Jakobslivegen ligger det en trafo. Det er antatt kapasitet i denne for prosjektet. TrønderEnergi Nett (TEN) er varslet ved oppstart av reguleringsarbeid.

Området ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

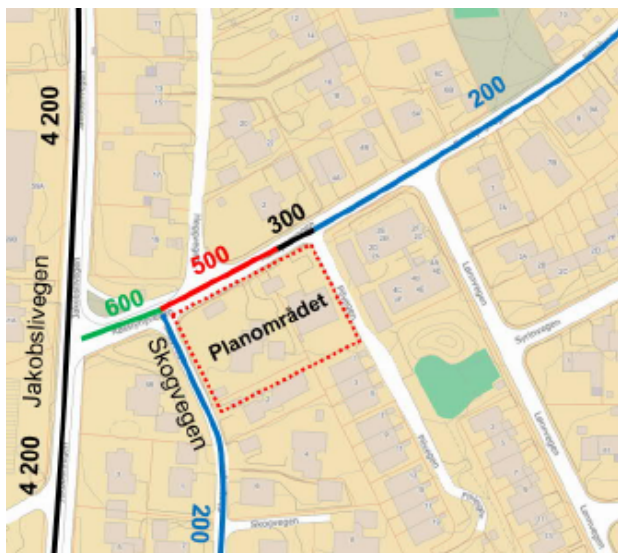
*Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende, atkomst, bredde og stigningsforhold, avvik fra vegnormalen, krav til samtidig opparbeidelse, varelevering, felles adkomstveger, eierforhold (offentlig/privat)*

Adkomst for biler skjer via Barlindvegen med felles nedkjøring til parkeringskjeller mellom de to lavblokkene, som avmerket innenfor byggegrense på plankartet.

Prosjektet er vurdert å ha en turproduksjon totalt på 190 pr døgn. Timetrafikkandelen av ÅDT er 15% for alle veiene. Det er tatt utgangspunkt i Reisevaneundersøkelsen (RVU 13/14) med tre personbilturer per bosatt per virkedøgn. Timetrafikken er veldig lav ifølge vedlagt Trafikkanalyse (Sweco).

Tabell: Beregnet turproduksjon for leilighetene (trafikkanalyse, SWECO):

Formål	Turproduksjon	Biltrafikk døgn		Biltrafikk ettermiddagstime		
		Hverdag	ÅDT	Time %	Til	Fra
Leiligheter	190	80	70	15 %	8	4



Framtidig ÅDT (SWECO)

Trafikkmengde etter utbygging er estimert med en økning i ÅDT på 70. Med en nøyaktighet på 100 vil dette gi en økning på 100 kjt/d, som da tar høyde for mer enn 34 boenheter. Avrundingen medfører ikke en merkbar økning i Jakobslivegen. Tungtrafikkandelen anslås til å være det samme som før, dvs. det som er oppgitt i NVDB: 2% i Røsslyngvegen og 6% i Jakobslivegen. Skogvegen har ikke atkomst for bil til planområdet og vil ikke få økt ÅDT.

Resultater fra kapasitetsberegning utført av Sweco, gjengitt i trafikkanalysen viser at maksimum utbygging av planområdet ikke vil gi kapasitetsutfordringer i krysset Røsslyngvegen/Jakobslivegen.

Trafikkberegningen til Sweco er konservativ; forstått slik at den er basert på dagens reisevaner i et område med høy andel småhus. Ved å tilføre flere leiligheter i kort avstand til buss og butikk kan det ventes lavere bilbruk enn det som er lagt til grunn i trafikkberegningen.

Det planlegges for bredt fortau (tre meter) i Røsslyngvegen. Fortau i Skogvegen reguleres to meter. Fortau følger utbygging av boliger i planområdet og skal være opparbeidet, åpnet for offentlig bruk og godkjent av Trondheim kommune før ferdigattest kan gis for ny bebyggelse. I sidevegene regnes sikkerheten god for gående og syklende pga. den lave ÅDT. Kryss har fotgjengerfelt. Det er påvist behov for å markere enkelte gangfelt på nytt på skolevegen til Charlottenlund barne- og ungdomsskole (Jf. trafikkanalysen).

#### Planlagte offentlige anlegg

Fortau (o\_FT1) i Røsslyngvegen og Skogvegen er offentlig, sammen med felt markert offentlig kjøreveg (o\_KV) i plankartet. Veg og fortau korrigerer feil i overlappende plankart for reguleringsplan r20130025, hvor innregulert fortau førte til at vegbredden ble for smal i Røsslyngvegen. Derfor er offentlig fortau flyttet lengre inn mot Røsslyngvegen 1 og 3, slik at

vegbredden sikres (jf. veg-tegninger).

### Miljøoppfølging, miljøtiltak

Planens bestemmelser stiller krav til gjennomføring (§ 6 Vilkår for gjennomføring) når det gjelder støy (§ 6.1) og anleggsfase (§ 6.4). Støygrenseverdier i retningslinjer T-1441:2016, tabell 3 skal gjelde. Boenheter mot gul støysone skal ha en stille side (<55 dB). Ved søknad om tiltak skal det redegjøres for utearealer og boliger med tanke på nødvendige tiltak for skjerming mot støy. For anleggsfasen skal det følge en plan for beskyttelse mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. VA-plan viser til godkjent behandling av overvann og spillvann.

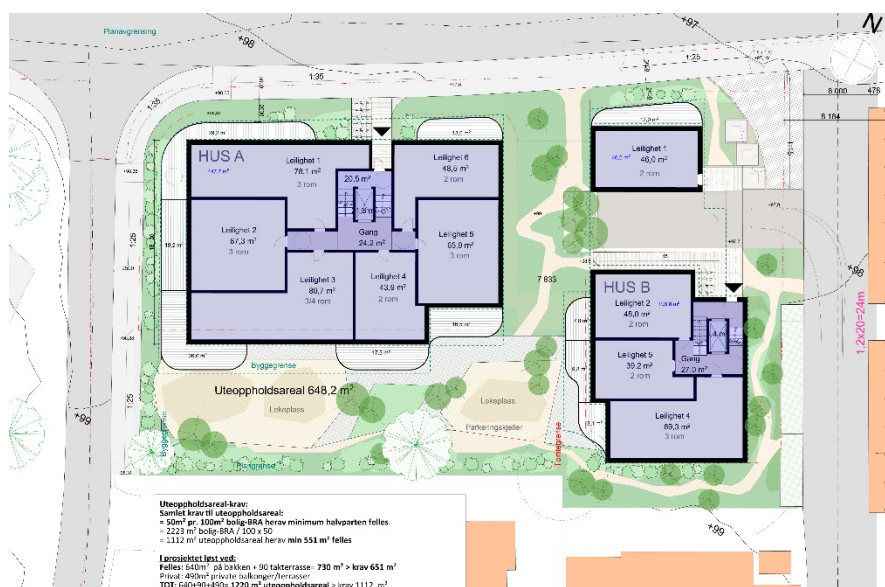
### Universell utforming, krav og hvordan løses universell utforming

Tiltaket er i henhold til bestemmelser og retningslinjer i TEK17, herunder krav om tilgjengelighet og universell utforming. Felles uteareal er tilnærmet flatt og vil være universell utformet.

### Uteoppholdsareal

Krav til uteoppholdsareal er 50m<sup>2</sup> pr. 100 m<sup>2</sup> boligformål (KPA 2012-2024), hvor minimum halvparten av dette skal være på bakkenivå og felles. Planens bestemmelser fastsetter at det skal sendes inn detaljert og kotesatt utomhusplan til søknad om tiltak og være opparbeidet før det gis brukstillatelse. Bebyggelsen danner et sammenhengende og skjermet felles uteoppholdsareal. Arealet er åpent mot sør-vest som gir gode solforhold. Mot nord-vest planlegges en åpning mellom bygg A og B, et grep som gir utsyn mot nord. Det gis mulighet for å bygge takterrasse i arealet med lavere gesimshøyde i nordøst på bygg B.

Private uterom vil bestå av balkonger og markterrasser. Disse er trukket inn fra veg mot nord. Mot sør og vest henvender balkonger og terrasser seg i hovedsak mot det felles utearealet og vil ha gode solforhold. Skissegrunnet viser gjennomgående leiligheter og hjørneleiligheter hvor privat uteareal vil kunne ivareta både utsikt og kveldssol (mot nord) og gode solforhold (mot sør og vest).



Utklipp av situasjonsplan med vedlagt oversikt over uteoppholdsareal. Ikke målfast.

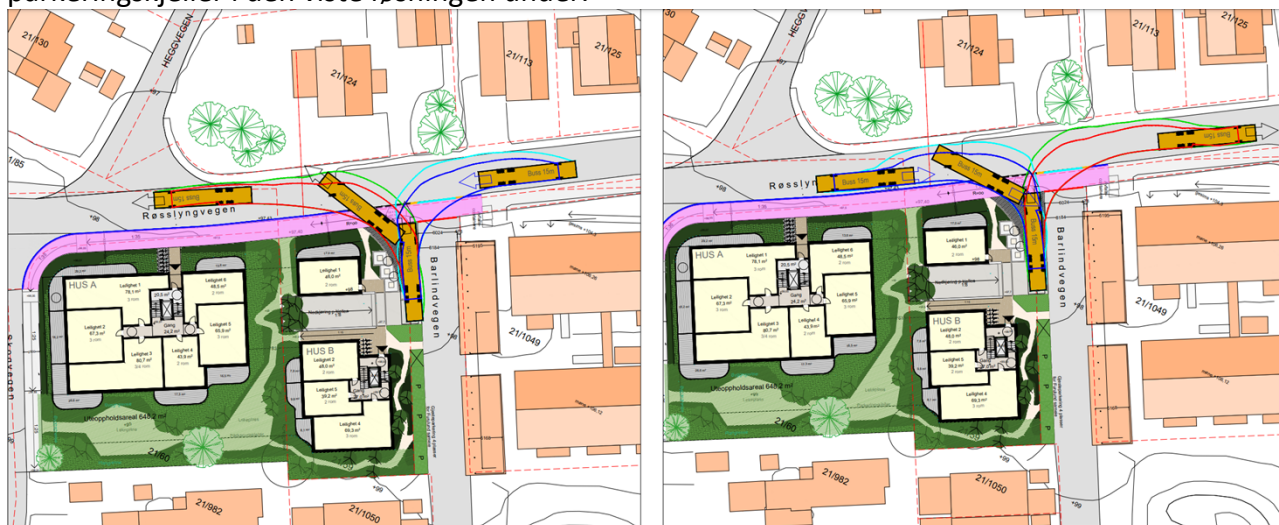
### Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan.

### Plan for avfallsløsning

Bebyggelsens størrelse krever en løsning med nedgravde, bunntømte containere for avfall. Renovasjonsanlegg er plassert parallelt med Barlindvegen (f\_R i plankartet) og renovasjonsbil kjører inn til oppstillingsplass fra Røsslyngvegen. Bestemmelsesområde # 2 ivaretar fortauskant og kjøreareal for renovasjonsbil.

Trafikkonsulent (Sweco) har sett på kjøremønstre for renovasjonsbil og adkomst til parkeringskjeller i den viste løsningen under.



Sporingskurver for renovasjonsbil, utkjøring og rygging begge veger.

### Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

- Området har ikke spesielle grunnforhold og er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå setninger.
- Maks utbygging av planområdet gir en trafikkøkning rundet opp til 100 kjøretøy per døgn. Kapasitetsberegninger for krysset Røsslyngvegen/Jakobslyngvegen viser at trafikkøkningen ikke vil medføre overskridende verdier for kapasitet i krysset.
- En mindre del av planområdet i nord-vest ligger innenfor gul støysone. Vedlagt støyrapport dokumenterer stille side for alle leiligheter og støyskjermet areal på alt uteoppholdsareal.
- Området er ikke spesielt ulykkesutsatt i av- og påkjørsler eller for fotgjengere. Trafikkmengden er lav med ÅDT 200-600 kjt./døgn i Røsslyngvegen (Jakobslyngvegen har bredt fortau og fotgjengerkryssing). Siktsoner i kryss opparbeides iht. Statens vegvesens HB N100, Vegnormalen.
- Området gjerdes inn under anleggsperioden, og plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen følger søknad om igangsetting.

### Virkinger av planforslaget

#### Landskap (nær- og fjernvirkning)

Terrenget utenfor byggegrensene endrer ikke vesentlig karakter da dette er tilnærmet flatt i eksisterende og ny situasjon. Full utbygging kan gi noe negativ innvirkning for nærmeste naboers utsyn, men ivaretar krav til sol på eget uteareal, så vel som naboers uteareal.

### Stedskarakter og viktige siktlinjer

Byggegrenser i Røsslyngvegen er trukket tilbake fra vegger for å gi plass til fortau og private uteareal (markterrasser og balkonger). Dette gir gaterommet god bredde og åpenhet.



Planområdet sett fra Røsslyngvegen, fra øst mot Jakobslivegen i vest.

Mot Barlindvegen følger byggegrenser til rekkehusene i sør for et helhetlig gatepreg. Det åpnes for at balkonger kan krage inntil en meter utover byggegrensen. Mot Skogvegen åpner planområdet seg opp mot felles uteoppholdsareal. Grepet gir luft til nabobebyggelse i sør.

### Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Området har ikke spesielle grunnforhold og er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå setninger.

### Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II)

Det er ikke registrert eller gjort observasjoner av naturverdier innenfor planområdet.

### Friluftsliv

Planforslaget vil gi noe økning i bruk av områder som benyttes til friluftsliv eller opphold for barn og unge. Framtidige beboere vil benytte de ulike eksisterende friområdene. Friluftaktivitet forventes å fordele seg på turdraget langs Stokkanbekken i vest, området ved Presthus i øst og Estenstadmarka m.fl. i sør.

### Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Trafikkforholdene er avklart i vedlagte trafikkrapport fra Sweco. Trafikkrapporten estimerer en økning i ÅDT på ca. 70. Det forventes ikke en økning av gjennomsnittlig tungtrafikk i området, og kapasiteten i krysset Jakobslivegen/Røsslyngvegen er vurdert som tilstrekkelig.

### Beredskap og ulykkesrisiko

Nytt bredt fortau i Røsslyngvegen forbi bebyggelsesområdet gir en bedre situasjon for gående, syklende og kjørende. Tiltakene er med på å gi en tryggere skoleveg og atkomst til busstopp i Jakobslivegen. Planforslaget vurderes derfor som positivt for trafiksikkerheten.

### Barns interesser

Uteoppholdsarealer tilpasses ulike aldersgrupper. Nytt fortau som ferdigstilles med ny bebyggelse

vil gi sikrere skoleveg og adkomst til friområder.

#### *Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet*

Det er ikke skolekapasitet i grunnskoleløpet for Charlottenlund skolekrets, ifølge Trondheim kommune. Det stilles rekkefølgekrav om tilstrekkelig skolekapasitet

#### *Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelvegnett*

Alle boenheter har tilgang til felles uteareal og offentlig fortau via felles heis- og trapperom. Tomten er tilnærmet flat, og uteoppholdsareal legges i hovedsak over parkeringskjeller og vil utformes med universell utforming. Planforslaget vil sammen med plan r20130025 (som regulerer for fortau i flere tilgrensende veger) bedre trafiksikkerheten.

#### *Forurensning; utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy*

Trafikkøkningen ved full utbygging vurderes å være beskjeden, avrundet opp til en økning på 100 i ÅDT. Røsslyngvegen har fra før en lav ÅDT. Det vil ikke bli betydelig økt utslipp av luftforurensning som følge av full utbygging.

Vedlagt VA-rapport løser avløp med ny kum med påkobling på eksisterende offentlig nett som har tilstrekkelig kapasitet. Trafikkøkningen vil ikke gi merkbar økt støy. Bebyggelse vil skjerme uteoppholdsareal på bakken. Tiltak på balkonger og fasade er nødvendig for noen av boenhetene for å oppnå støykrav innendørs.

#### *Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser*

Planområdet inneholder eksisterende boligbebyggelse og det er ikke jordbruk eller påvist jordressurser her. Fortetting innen eksisterende boligområder vil på et generelt grunnlag minske presset på dyrkamark.

#### *Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo*

VA-notat (Sweco) avklarer vannforsyning (herunder brannvann), spillvann og overvann. Ny vannkum settes ned iht. VA-notat med ev. endringer i byggesak. Vannforsyning, spillvann og overvann tilkobles eksisterende offentlige vannledninger. Kum #20810 bygges om så den kan levere brannvann inkl. sprinkelanlegg. Overvann fordrøyes før påslipp på offentlig ledning.

Kapasitet for nettstasjon i området er antatt å være tilstrekkelig. TrønderEnergi Nett er varslet om planarbeidet ved melding om oppstart av reguleringsarbeid. Strømforsyning leveres fra eksisterende nettstasjon på motsatt side av Røsslyngveien. TrønderEnergi Nett forutsetter et effektbehov som ikke overstiger 200 kW og spenningssystem 230V IT i leilighetene.

Norske husstander bruker mellom 6 og 10 kW ved spissbelastning; med størst belastning på større, eldre boliger med stort oppvarmingsbehov. Det er derfor realistisk å anta nærmere 6 kW pr. bolig ved spissbelastning. Med inntil 32 planlagte boliger tilsvarer dette 204 kW.

Effektbehovet vil endelig bli kartlagt innen utbygging, slik at ikke effektbehovet overstiger 200 kW.

#### *Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass*

Det er tilgang til offentlig fortau og felles uterom fra begge bygg, løst i skissegrunlaget til planforslaget via felles trapp- og heishus. Opparbeidelse av fortau forbi planområdet gir gående og syklende bedre tilgjengelighet til butikkområdet ved Jakobslyngvegen og busstopp. Foreslått lavere parkeringsdekning enn kravene i gjeldene KPA vurderes å bidra til mindre bilbruk.

### *Tiltakets beliggenhet*

Planen fortetter innenfor eksisterende boligområde med godt utbygget infrastruktur med samferdsel og kollektivtilgjengelighet (10 minutters frekvens). Det er nærhet til dagligvare og andre funksjoner. Det er gangatkomst til Charlottenlund skole og flere barnehager. Skolevegen er utredet og ansett som trygg. Forutsetter ny oppmarkering av gangfelt. Fortetting nært nevnte funksjoner ansees som positivt for å redusere antall turer med bil.

Planen foreslår restriktive parkeringstiltak med 1,0 bilplasser per 70m<sup>2</sup> BRA bolig eller per bolig (lavere enn krav i KPA med 1,2 plasser). Restriktive virkemidler for bruk av privatbil er i Energi- og klimahandlingsplanen anbefalt som effektive virkemidler for redusert CO<sub>2</sub>-utslipp.

### *Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (statlige miljømål)*

Overvann ivaretas med etablering av avskjærende dren i bunnen av rampe til P-kjeller og med fordrøyning innen utledning til offentlig nett.

### *Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)*

Planområdet har ingen påvirkning på vannmiljø iht. vannforskriften. Overvann fordrøyes før det lastes over på offentlig nett. Vannforsyning og spillvann kobles på overordnet nett som beskrevet i VA-rapport.

### *Samlet vurdering av virkninger for folkehelse*

I den støyutsatte delen av planområdet løser tiltak i fasaden støyutfordringene. Private uteoppholdsareal kan skjermes dersom det er behov på enkelte balkonger.

Omgivelsene vil ikke bli påvirket av støy eller støv som følge av utbyggingen. Tilgjengelighet til nærliggende rekreasjonsareal økes som følge av planlagte fortau i forbindelse med reguleringsplan r20130025. Innen planområdet legges det til rette for et samlet solfylt uteoppholdsareal med universell utforming. Det planlegges for tilgjengelige boenheter med kort veg til buss og dagligvarer. Planområdet har gode sol- og dagslysforhold og skygger i liten grad for naboer.

Samlet vurderes planen derfor å støtte godt opp om folkehelse.

### *Byvekstavtalen av 25.06.2019*

Byvekstavtalen er et virkemiddel for at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, samt bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentere.

Det er foreslått en lavere parkeringsdekning enn krav i KPA. Avstand til nærmeste lokalbutikk med restaurant er 140 meter og anslås til 2 minutters gange via fortau og fotgjengerkrysninger. Busstopp ligger i underkant av 200 meter og 2-3 minutters gange fra planområdet. Charlottenlund barne- og ungdomsskole ligger ca. 1 km og 12 minutters gange fra planområdet. Rutebuss med 10 minutters frekvens fra busstopp går til Lerkendal og Strindheim med direkte overgang til alle tre metrobuslinjer.

Planforslaget tilrettelegger for fortetting utenfor Trondheim sentrum og regionalt sentrum på Lade, men har gode nærfunksjoner og god bussforbindelse. Forslag til restriktiv parkeringsdekning kan medføre færre turer med bil. Totalt vurderes planforslaget å bygge opp om byvekstavtalen.



## **Planlagt gjennomføring**

### *Tidsplan*

Gjennomføring av byggetiltaket vil skje fortløpende etter at reguleringsplanen er vedtatt. Forventet utbygging blir i ett byggetrinn mellom 2021-23.

### *Økonomiske konsekvenser*

Det er behov for å flytte fortauet lengre inn på eiendommene enn dagens fortau, for å sikre nok vegbredde i Røsslyngvegen. Det forventes få økonomiske konsekvenser for kommunen som følge av vedtak av planforslaget.

## **Innspill til planforslaget**

Planoppstart ble varslet naboer, myndigheter og andre berørte parter 05.06.2018 iht. plan- og bygningsloven § 12-8 og Byplankontorets føringer for varsel om oppstart, med tre ukers frist for å komme med innspill. Alle innspill legges i sin helhet som vedlegg til saken. Vedlagt planbeskrivelsen følger også en oppsummering av innspillene med plankonsulentens svar.

Planforslaget ble sendt inn første gang som komplett 10.07.2019. Voll Arkitekter mottok tilbakemeldingsbrev på komplett planforslag i brev fra Byplankontoret datert 02.09.2019. Brevet avdekket mangler ved planforslaget og kom med en rekke forslag til omarbeiding av planforslaget. Et revidert planforslag ble sendt til kommunen 08.02.2020. Der var fortsatt elementer ved planen som måtte bearbeides for at Byplankontoret kunne anbefale planforslaget. Dette ble kommunisert i tilbakemeldingsbrev datert 15.04.2020. Et revidert planforslag ble sendt inn 15.10.2020. I etterkant av innsendelse har planområdet blitt utvidet for å også ta med et areal i Barlindvegen da Barlindvegen planlegges brukt til adkomst for de nye boligene. Utvidelse av planområdet ble varslet naboer 26.11.2020. Vedlagt planbeskrivelsen følger også en oppsummering av innspillene med plankonsulentens svar.

## **6.2 Sammendrag av merknader med kommentarer**

Det er kommet inn 24 innspill totalt fra myndigheter og berørte parter. Innspillene med sammendrag og forslagsstillers svar følger som vedlegg.

## **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.