

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av Røsslyngvegen 1 - 3, r20180049, offentlig ettersyn

---

Arkivsaksnr.: 20/102

#### Forslag til innstilling:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Røsslyngvegen 1 - 3 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring, med følgende tillegg:

1. Før sluttbehandling skal følgende punkt tas inn i bestemmelsene:
  - a) Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk.
  - b) Krav om høyere parkeringsdekning for sykkel
  - c) Økt tilrettelegging for ladepunkt for el-bil
2. Før sluttbehandling må fortauet o\_FT2 i Skogvegen utvides med 0,5 meter skulder

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Voll Arkitekter, datert 22.3.2018, sist endret 30.4.2021, i bestemmelser sist endret 10.5.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 10.5.2021.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Voll Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Puls Eiendom AS. Komplette planforslag forelå 15.10.2020. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

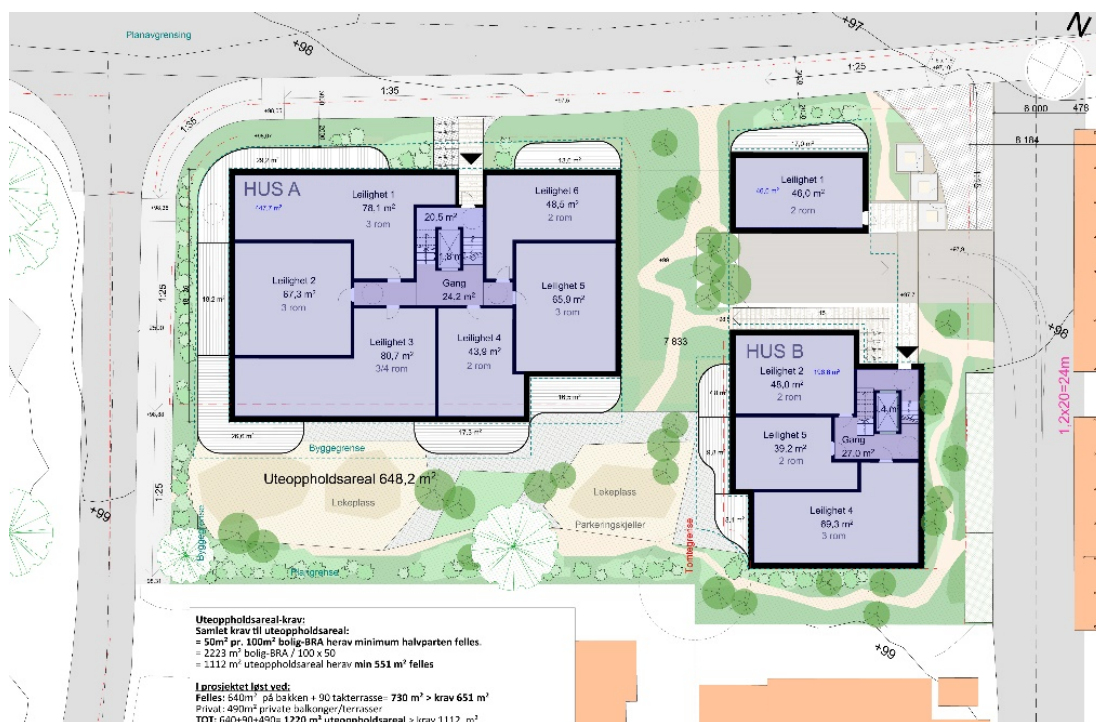
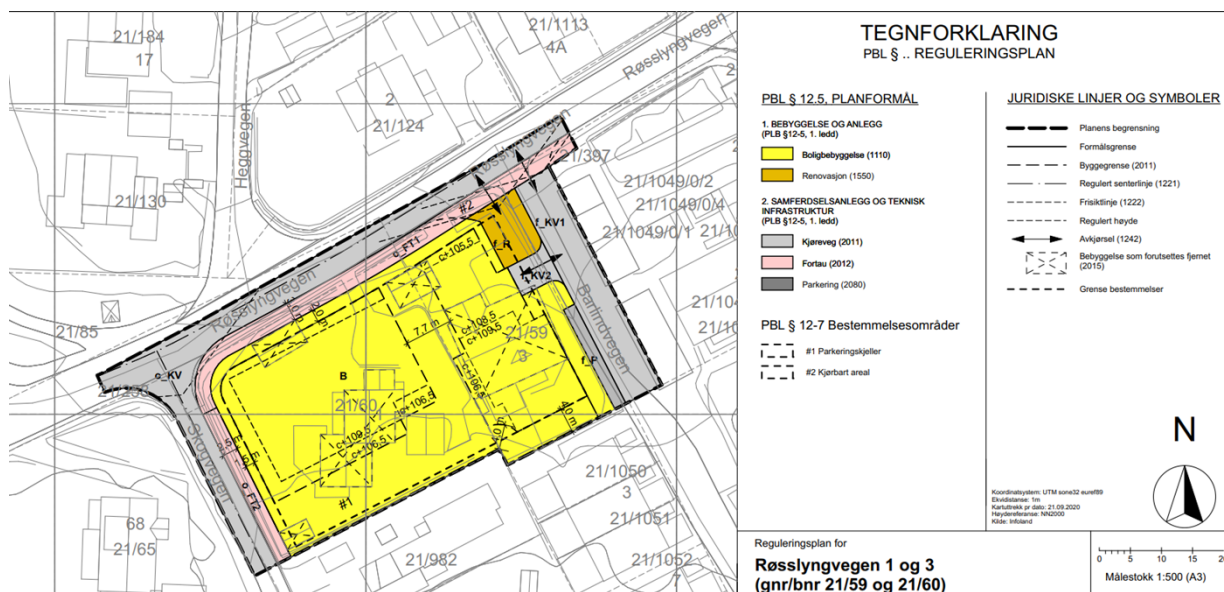
Det har tatt noe tid å komme fram til en omforent løsning for kjøreadkomst og plassering av nedkjøring til parkeringskjeller. I etterkant av innsendelse har planområdet blitt utvidet for å også ta med et areal i Barlindvegen da Barlindvegen planlegges brukt til adkomst for de nye boligene. Utvidelse av planområdet ble varslet naboer 26.11.2020. Nytt planforslag forelå 3.3.2021.

For å kunne anbefale planen er det nødvendig å legge inn noen vedtakspunkt til forhold som må avklares før sluttbehandling.

#### Beskrivelse av planforslaget

Formålet med planen er å tilrettelegge for en fortetting av boligeiendommene i Røsslyngvegen 1 og 3. Eksisterende to eneboliger erstattes av to leilighetsbygg i tre etasjer med maksimalt 32 boenheter. Parkering og boder plasseres under bakken. Det foreslås flatt tak og en takterrasse på deler av takflaten på det østlige bygget, HUS B.

Uterommet ligger samlet mot sør, åpent mot Skogvegen og med en åpning mellom bygningene som strekker seg ut til Røsslyngvegen.



## Situasjonsplan

Balkongene ut mot vegene skal plasseres innenfor byggegrensen og kan ikke krage ut over denne, foruten mot Barlindvegen hvor det åpnes for utkraging opptil 1,0 meter. Det tillates ikke svalganger ut mot offentlig veg.

Planforslaget regulerer 3,0 meter bredt fortau i Røsslyngvegen og 2,5 meter i Skogvegen. Det følger ikke rekkefølgekrav til fortau i Skogvegen, men arealet er avsatt for mulig fremtidig behov. Før sluttbehandling må fortauet i Skogvegen utvides til å inkludere 0,5 meter skulder for å være i henhold til kommunens norm.

Planen legger til rette for høy utnyttelse. Maksimalt BRA er 2450 m<sup>2</sup>. Tomten er 3100 m<sup>2</sup>. Med en gjennomsnittstørrelse på 70 m<sup>2</sup> (som benyttes som sammenligningsgrunnlag) gir dette en tetthet på ca. 11 boliger pr dekar. Planforslaget setter et tak på 32 leiligheter.

## Trondheim kommune

Innkjøring til parkeringskjeller er fra sidevegen, Barlindvegen. Barlindvegen er en privat veg. Det er i dag fire langsgående parkeringsplasser langs planområdet i Barlindvegen. Disse benyttes som gjesteparkering for sameiet i Barlindvegen. Planforslaget opprettholder tre av disse parkeringsplassene.

### Vurdering

Hovedutfordring i planforslaget er at planen legger opp til høy fortetting i et etablert eneboligområde. Området vil endre karakter fra to eneboliger til to leilighetsbygg. Vesentlige problemstillinger i planprosessen har vært hvordan ny, tettere og større bebyggelse forholder seg til omkringliggende bebyggelse, og bidrar til en god henvendelse mot Røsslyngvegen.



*Illustrasjon sett fra Røsslyngvegen mot Jakobslivegen (Fotomatch-illustrasjoner ©Vizwork)*

En utfordring i saken har vært plassering av renovasjon og avkjørsel til parkeringskjeller. Tidligere forslag var utfordrende av hensyn til trafiksikkerheten i Røsslyngvegen da denne løsningen innebar kryssing av fortau ved parkeringskjeller, og renovasjonskjøretøy måtte rygge over fortauet. Plasseringen i Barlindvegen er bedre, samtidig gir dette et mer utflytende kryss. For å tydeliggjøre skille mellom renovasjonsareal, fortau og bilveg er det i bestemmelsene krav om annet dekke hvor renovasjonsbilen skal stå ved tømning. Fortauet skal være gjennomgående.



*Før og etter sett fra Skogvegen mot Røsslyngvegen (Google og Fotomatch-illustrasjoner ©Vizwork)*

## Trondheim kommune



Barlindvegen er privat veg, og eiere av vegen har varslet at de ønsker ikke at denne skal benyttes som adkomst til prosjektet. Dette kan ha betydning for gjennomføringen da planforslaget fordrer rettigheter fra naboer som er negative til tiltaket. Dette lar seg i de aller fleste saker løse ved privatrettslige avtaler, men dette kan ha betydning for gjennomføringen.

*Illustrasjon sett fra Barlindvegen mot Røsslyngvegen (Fotomatch-illustrasjoner ©Vizwork)*

### **Overordnet vurdering av arealbruken**

En plan av denne størrelsen utgjør en endring av bomiljøet for de nærmeste boligene. Kommunedirektøren mener området er egnet for noe fortetting på grunn av nærheten til Charlottenlund lokalsentrum. Denne nærheten forsvarer en brytning med steds karakteren for å få en god fortetting. En økt boligutvikling i gang- og sykkelavstand til lokale sentrum er også i samsvar med delstrategien til byutviklingsstrategien om boligbygging på rett sted til rett tid.

### **Bokvalitet**

Kommunedirektøren mener planforslaget viser en fortetting som kan fungere godt. Det er et sammenhengende sørvendt uteområde. De fleste leilighetene har god visuell kontakt med uteområdet. Den fysiske tilknytningen er noe dårlig da ingen av leilighetene, med unntak av leilighetene i første etasje, har direkte utgang til uteområdet, men på motsatt side av bygget. Bebyggelsens plassering gjør at leilighetene henvender seg fint mot gata og felles uterom.

Bebyggelsen er tilpasset terrenget slik at det ikke blir mur og høye sokler mot Røsslyngvegen. Dette er sikret i bestemmelsene. Planforslaget viser gode solforhold på felles uteareal. Støysituasjonen er ikke utfordrende. Med de løsninger som er skissert (tett rekkverk, absorberer) vil de få stille fasade ved vindu. Det er sikret i bestemmelser at stille side skal dokumenteres ved byggesaksbehandling.

### **Nabohensyn**

For tilliggende boligeiendommer vil i hovedsak innsyn fra flere naboer medføre en negativ endring sammenlignet med dagens situasjon. De aller nærmeste boligene vil få noe skyggevirkninger, men på nøkkeltidspunkt (jf. Byplankontorets illustrasjonsveileder), og totalt sett, vurderes framtidig situasjon å ha akseptable virkninger for solforholdene på nabobebyggelsen.



*Skyggevirkning på nøkkeltidspunkt, 21. mars, klokken 15 og 23. juni, klokken 18 til høyre.*

## **Trondheim kommune**

### ***Trafikkforhold og parkeringsdekning***

Utredningene viser at økning av trafikken i liten grad vil belaste adkomstvegene til planområdet. Planforslaget regulerer bredt fortau i Røsslyngvegen forbi planområdet, noe som vil forbedre situasjonen for gående. Samtidig forventes at all ny trafikk forverrer trafikkavviklingen i Skovgårdkrysset.

Kommunedirektøren mener at Brundalsforbindelsen må være etablert før bebyggelsen kan tas i bruk da all ny trafikk vil forverre trafikkavviklingen i Skovgårdkrysset. Brundalsforbindelsen skal utgjøre en ny overordnet veglenke i bydelen for å avlaste det lokale vegnettet, herunder Skovgårdkrysset.

Bilparkering for boligene er redusert fra kravet på 1,2 i kommuneplanens arealdel til minimum 1,0 plasser per boenhet/70 m<sup>2</sup> BRA boligformål. Kommunedirektøren mener parkeringsdekningen som er satt er hensiktsmessig ut fra nærhet til lokalsentrum og kollektivholdeplass.

Kravet til sykkelparkeringsplasser er imidlertid ikke økt som kompensasjon for redusert bilparkering, og forslagsstiller og kommunedirektøren er uenig på dette punktet. Prosjektets tilrettelegging for sykkel burde også vært bedre da situasjonsplan for kjelleretasjen viser at det er lagt opp til toetasjes sykkelstativ. Med dagens el-sykkelandel vil dette være en dårlig løsning. Videre bør andel plasser som dimensjoneres for lastesykler økes.

Dagens gjesteparkering i Barlindvegen opprettholdes med tre av fire plasser.

### ***Skolekapasitet***

Det er per i dag noe kapasitet på barneskoletrinnet, mens det ikke er tilstrekkelig skolekapasitet på ungdomstrinnet i området. Det er tatt inn rekkefølgekrav om skolekapasitet. Kapasiteten vil avhenge av ny Granås ungdomsskole som vil avlaste Charlottenlund ungdomsskole. Denne er regulert og prioritert. Det vurderes derfor at det vil være tilstrekkelig kapasitet innen få år.

### ***Klima, samfunn og miljø***

Siden avstanden til Trondheim sentrum er såpass lang vurderes det at planforslaget kan medføre økt personbiltransport. Samtidig kan planområdets beliggenhet nært det lokale sentrumet på Charlottenlund og rekreasjonsområder, føre til at flere velger miljøvennlige transportmidler for mange dagligdagse gjøremål som finnes i nærområdet. Prosjektet vil i så måte bygge opp under det lokale sentrum, noe som vurderes som positivt.

Bestemmelsene angir et minimumskrav på 5 % som skal tilrettelegges for lading av el-bil. Dette er svært lite og det bør legges til rette for at alle parkeringsplasser for bil i nye boligområder skal ha lademulighet, enten ved at ladepunkt etableres, eller at det legges til rette for at dette enkelt kan etableres (jf. sak 31/19 i Formannskapet 12.2.2019). Dette må stilles som krav i bestemmelsene før sluttbehandling.

### ***Sammendrag***

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel og i samsvar med føringer som oppfordrer til økt fortetting i by og bynære områder. Røsslyngvegen 1 og 3 ligger nær kollektiv- og dagligvaretilbud, noe som gir grunnlag for høyere arealutnyttelse enn dagens, og bidrar til en ønsket fortetting som hindrer byspredning.

Flere beboere vil gi mer trafikk, og utsikten og bomiljøet for de nærmeste naboene vil endres betydelig. Solforholdene påvirkes i liten grad.

Kommunedirektøren vurderer at planen har fått tilfredsstillende utforming av byggehøyde, uterom for boligene, støyforhold, avkjørsel og tilpasning til nabobebyggelse.

## Trondheim kommune

### Medvirkning

Naboer og offentlige myndigheter ble informert 5.6.2018. Det kom inn fem innspill fra offentlige myndigheter og ti fra naboer i forbindelse med varsel om oppstart. Trafikkforhold, høyder og volum på bygningene har vært hovedtema i innspill til planen. Barlindvegen er en privat veg og eier av vegen har vært negativ til inn- og utkjøring fra denne vegen. Løsningen fordrer derfor en privatrettslig avtale eller ekspropriasjon, og dette har betydning for gjennomføringen.

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.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen økonomiske konsekvenser for kommunen foruten drift av fortau. Ny Granås ungdomsskole er planlagt med byggestart 2023. Reguleringsplanen vil derfor ikke medføre nye kostnader knyttet til sikring av tilstrekkelig skolekapasitet.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 27.5.2021

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Hanne Nordgård  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: 3D-illustrasjoner
- Vedlegg 6: Sol- skyggeutredning (dagens situasjon)
- Vedlegg 7: Sol- skyggeutredning (planforslag)
- Vedlegg 8: Trafikkrapport
- Vedlegg 9: Veganlegg og springskurver
- Vedlegg 10: VA-notat
- Vedlegg 11: Merknader med plankonsulents kommentarer