



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident : r20200020

Arkivsak : 20/35101

Detaljregulering av Breidablikveien 66 og 68, detaljregulering, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 29.11.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Planforslaget fremmes på vegne av Sivilingeniør Godhavn AS. Plankonsulent er Agraff Arkitektur AS.

Komplett planforslag ble først sendt inn 18.2.2021. Planmaterialet er justert i flere omganger, og komplett planmateriale for førstegangsbehandling forelå 4.11.2021.

Hensikten med planarbeidet er å regulere for boligbebyggelse i Breidablikkveien 66 og 68. Planen åpner for 40-49 boenheter og omfatter også samferdselsareal og offentlig lekeplass.

Planområdet ligger utsatt til for trafikkstøy, men har godt tilgjengelighet til sykkelnett og kollektivtrafikk. Fortetting her vil støtte opp under kommunens overordnede mål om fortetting rundt kollektivårer, men må balanseres med hensynet til bokvalitet og nabolagsvirkninger.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort mindre endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planstatus

Overordnede planer

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnede planer. Med plasseringen i

nærheten av sentrum, og langs viktig kollektivåre, er området en del av fortettingsområdene som trekkes frem blant annet i Kommuneplanens arealdel (KPA) og Byutviklingsstrategien.

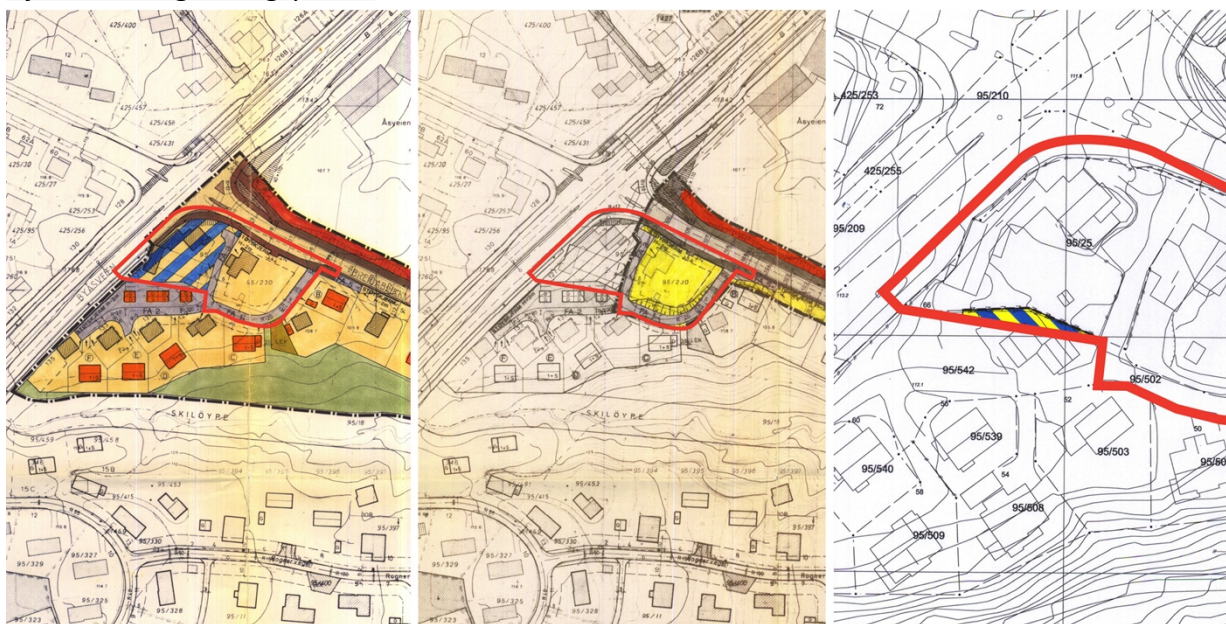
Deler av planområdet er i KPA regulert til areal for offentlig tjenesteyting. Utover dette er området regulert til boligformål, og ligger i bestemmelsesområde kollektivåre.

I dag er det en nedlagt barnehage og en enebolig på området, i tråd med formålet i KPA. Driften av barnehagen ble avviklet sommeren 2021. Trondheim kommune har ikke behov for areal til offentlig tjenesteyting på tomten i dag, og høy boligutnyttelse på tomten er i tråd med mål om fortetting langs viktige kollektivårer.



Utsnitt fra gjeldende KPA, området er regulert til bolig og tjenesteyting

Gjeldende reguleringsplaner



Utsnitt fra gjeldende regulering for området: r0058t, r0058v og r0058av. Reguleringsområde markert med rødt

Gjeldende reguleringsplaner for området er r0058t fra 1991, som regulerer området til bolig, felles avkjørsel, fortau og kombinasjonen av bolig og forretning, kontor, r0058v fra 1994, som regulerer inn bolig, felles adkomst og fortau, og r0058ah fra 2005, som regulerer området til kombinert formål med bolig og kontor/forretning. r0058t fra 1991 regulerer også en lekeplass som er felles for alle boligene innenfor reguleringsplanen, også aktuelle eiendommer for dette planforslaget.

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

I henhold til forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven, utløser ikke planen krav om planprogram eller konsekvensutredning.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensing og berørte eiendommer

Planområdet ligger i krysset mellom Breidablikveien og Byåsveien, like sør for Åsveien skole. Området er ca 3800 m² stort, og avgrenses av de to veiene mot nordvest og nordøst, samt internveien (og nabotomta) i sør. Lekeplassen som ligger sør for internveien er også tatt med i planområdet.

Planen gjelder regulering av boligtomtene 95/230 og 95/25, samt 95/502, 95/548, 95/18 (95/542) og 95/209, som brukes til eller er avsatt til infrastruktur som offentlig vei, felles adkomstveg (og garasjer) og busstopp. I tillegg berøres 95/18, som er lekeplass som ligger sørover mot bekkedraget.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området består i dag av bolig og barnehage, samt infrastruktur. Den vestre tomta som ligger ut mot Byåsveien brukes i dag som utleiebolig. Barnehagedriften er avviklet, Trondheim kommune har ikke behov for tomta til tjenesteyting. Eksisterende bebyggelse stikker ut i fortauet og gir vanskeligheter med framføring av ny gang- og sykkelveg langs Byåsveien. På den østre tomta ligger det i dag én enebolig. Øvrig areal er regulert til veg og felles internvei. Langsmed Breidablikveien er det regulert et område til bussholdeplass, som ikke er opparbeidet til dette.

Tilstøtende områder er i hovedsak regulert til boliger. De nærmeste boligene sør for tomta er knyttet på felles internvei og ligger med separate hager. Nord for området ligger Åsveien barneskole, og sør for boligområdet ligger et grøntdrag som strekker seg langs Rognerveien. Det ligger et område sør for planområdet som er regulert til lekeplass for boligene sør for internveien, men som ikke er opparbeidet.

Stedets karakter

Nærområdet er preget av boliger, og særlig eneboliger og rekkehus. Boligene er i 1,5-2,5 etasjer og ligger omkranset av private hager, med majoriteten av bebyggelsen fra 60-tallet og tidligere. Langsmed Byåsveien og Breidablikveien er det noe mer leilighetsbygg og bebyggelse med høyere tetthet, både av eldre og nyere dato. Åsveien skole skiller seg ut som et markant, stort volum, med en annen skala og program enn øvrig bebyggelse.

Tomta ligger i et landskap som skråner ned mot øst og byen. Dette gir utsikt mot nordøst, når man kommer over barneskolen i høyde. Den lave og relativt spredte bebyggelsen mot sør gir ingen skyggevirking, og tomta har derfor svært gode solforhold. På grunn av omkringliggende terreng er det lite kveldssol på området. Selve tomta skråner ca 3,5 meter fra øverste til nederste punkt, ned mot adkomsten i øst, og Breidablikveien som løper langsmed har her en stigning på 1:11.

Tomta er svært eksponert, særlig fra Byåsveien i nord og fra Åsveien skole, og endringer her vil kunne endre opplevelsen av gaterommet.

Naturverdier og rekreasjon

Tomta har ingen særlige naturverdier, men grøntdraget sør for planområdet er en viktig grønn lunge for området og er registrert som en naturtype som er svært viktig lokalt. Dette er en del av et større belte som avsluttes i Bymarka, vest for planområdet.

På tomta er det i dag en nedlagt barnehage med leikeområder utendørs. Denne er privat, i kombinasjon med bolig, og leikeområdene er ikke tilgjengelig nå som barnehagen er lagt ned. I sørøstre del av området er det en åpning i bebyggelsen ned mot grøntdraget som opprinnelig er regulert til lek. Dette er ikke opparbeidet i dag. Fra planområdet går det en bratt sti som leder ned i grøntdraget.

Trafikkforhold

Området ligger med umiddelbar tilkomst fra Breidablikveien lengst mot øst. Dette er internvei for de eksisterende boligene sør for området, og benevnes som Haabet veilag. Internveien begynner på området laveste punkt og ligger med relativt bratt stigning i en sving, som oppleves uoversiktlig med tett vegetasjon. På tomta rett sør for planområdet er det parkering for boligene som tilhører internveien, med både garasjer og åpne parkeringsplasser.

Det er fortau både ut mot Breidablikveien og mot Byåsveien. Fortauet ut mot Byåsveien er relativt smalt, ettersom barnehagelokalene ligger helt ute i kanten på fortauet. Internveien benyttes også i stor grad som gangveg, særlig for skoleunger på veg til og fra Åsveien skole.

Området ligger tett på metrobussen og en rekke andre busslinjer, med stopp i umiddelbar nærhet i Byåsveien. Det er regulert inn et busstopp i Breidablikveien som ikke er opparbeidet. I dag stopper disse rutene langs Byåsveien og lenger opp i Breidablikveien.

Det er registrert ca 15 trafikkulykker i krysset mellom Byåsveien og Breidablik veien de siste 25 årene, hvorav én fotgjengerulykke. Det er ikke registrert noen ulykker i forbindelse med avkjøringen til Haabet Veilag.

Sosial infrastruktur og barns interesser

Åsveien barneskole ligger i umiddelbar nærhet, og Sverresborg ungdomsskole ligger 400 meter gange mot nord. I følge skolekretskartet til Trondheim kommune er det tilstrekkelig kapasitet på begge disse skolene. Det ligger flere barnehager i området, også etter at barnehagen i Breidablikveien 68 ble avviklet.

Barnehagen har et uteområde som er privat og knyttet opp mot boligen, og dermed ikke tilgjengelig for unger i nabolaget. Nærmeste lekeplass er Åsveien skole, som har svært populære uteområder. Det er også regulert inn en nærlekeplass for boligene sør for internveien, som ikke er opparbeidet

Teknisk infrastruktur

Ettersom området er utbygd i dag, er det allerede etablert teknisk infrastruktur til tomta. Kommunalt VA-anlegg ligger i Byåsveien og i Breidablikveien, og det ligger private stikk fra dagens bebyggelse nordøstover mot kommunalt nett. Det ligger også private fellesledninger sørøst for planområdet.

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, med gode muligheter for tilkobling.

Grunnforhold

Det er fast leire og gode grunnforhold kartlagt på Åsveien skole. Det forventes lignende grunnforhold på planområdet. Det er tidligere gjort miljøtekniske grunnundersøkelser for

eksisterende barnehage på tomta. Det er ikke kjente forekomster av torv, fyllmasser eller andre problematiske grunnforhold.

Støy og støv

Beliggende tett på Breidablikveien og Byåsveien er området utsatt for både støv og støy fra trafikk. Ny bebyggelse her blir liggende i gul og rød støysone. Da området ligger langs kollektivtrase og i et område som ønskes fortettet tillates bebyggelse i rød støysone med nivåer inntil Lden 70 dB, som beskrevet i KPA bestemmelse §21.3.

Luftkvalitetsberegninger viser at dagens bebyggelse ligger i gul sone for svevestøv. Støy- og støvutredning er vedlagt reguleringsplanen i vedlegg *Støyfaglig utredning* og *Luftkvalitetsutredning*.

Risiko og sårbarhet, eksisterende situasjon

Eksisterende faktorer for risiko og sårbarhet som er registrert i hovedsak en uoversiktlig og bratt internvei som benyttes som snarveg til skole og kan gi trafikkfarlige situasjoner, samt belastningen som støy og støv har på området i dag. I tillegg er det i dag markert en flomvei uten fungerende bekkelukning / kuvert over tomta. ROS-analyse er vedlagt reguleringsplanen i *vedlegg ROS-analyse*.

Beskrivelse av planforslaget



Illustrasjonsplan

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

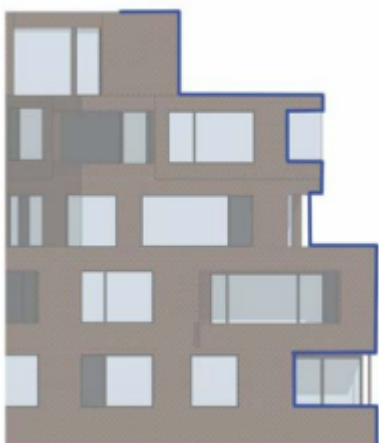
Planområdet foreslås regulert til bolig, med tilhørende adkomstveg, fortau og busstopp.

Kategori	Reguleringsformål	Areal
Bebyggelse og anlegg	Boligbebyggelse (B)	2795 m ²
	Lekeplass (BLK)	170 m ²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Kjøreveg (f_SV)	417 m ²
	Fortau (o_SF, f_SF)	467 m ²
	Sykkelfelt (o_SS)	118 m ²
	Kollektivholdeplass (o_SKH)	11 m ²

Planlagt bebyggelses plassering, utforming og høyder

Bebyggelsen er planlagt som to større volumer langs Byåsveien og Breidablikveien. Disse gir gata en bymessig karakter og skjerner uteområder mot sør fra støy og støv. Ut mot krysset mellom Breidablikveien og Byåsveien er det planlagt en liten, tilgjengelig plass, og i bestemmelsene er det sikret en siktlinje og åpen passasje herfra og inn til de grønne uteområdene mot sør. Bebyggelsen er planlagt og regulert med en trappende høyde, tegl i fasaden og brutte hjørner, for å sikre arkitektonisk kvalitet og et godt estetisk uttrykk.

§3.1.5 stiller også krav til at 1.etasjer ut mot Byåsveien og Breidablikveien har tydelig gatekarakter. Dette innebærer at fasadene skal utformes med hensyn til fotgjengere som går langs Byåsveien og Breidablikveien. Eksempelvis kan dette løses med markert base, og ulike brudd i fasaden og åpen fasade, som vist i eksemplene fra illustrasjonsprosjektet under.



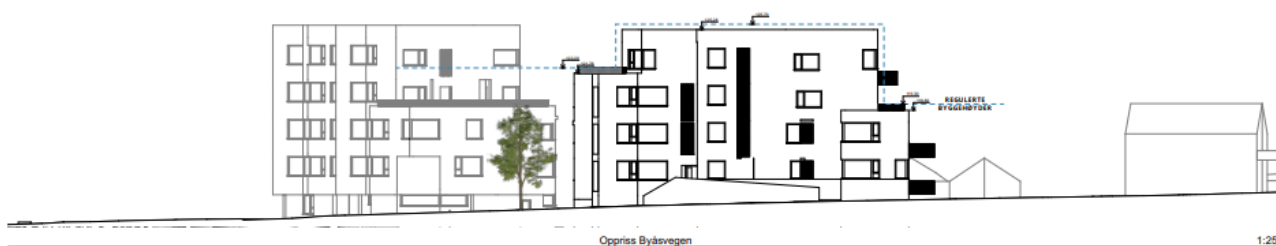
Illustrasjoner fra illustrasjonsprosjekt, fugleperspektiv fra sør og gateperspektiv langsmed Breidablikveien

Langsmed Breidablikveien trapper bebyggelsen seg nedover i høyde, og med en base som tar opp høydeforskjeller. Nederst på tomten, lengst mot sørøst, gir terrenget rom for innkjøring til p-kjeller på bakkeplan. Over innkjøringa strekker bebyggelsen seg rundt hjørnet med et lavere volum. Langs Byåsveien trekkes bebyggelsen tilbake drøyt 5 meter fra dagens situasjon, som gir rom for gjennomføring av ny gang- og sykkeltrasé.

I uteområdet mot sør er det planlagt et lite bygg med skrått tak som skal harmonere med nabobebyggelsen. Bygget er lagt langsmed adkomstvegen for å gi en småskala gatestruktur.

Det er lagt opp til en variasjon i byggehøyder. Volumet er regulert med ulike høyder fra to til fem etasjer, med høyder som er sikret i plankartet. Reguleringen legger opp til at bygget trapper seg tydelig ned mot nabobebyggelsen i sør og øst, ned til to og tre etasjer. I tillegg er bygget trappet ned mot krysset og den lille plassen i hjørnet, som er viktig for fjernvirkningen både fra Breidablikveien og Byåsveien.

I området inn mot nabobebyggelsen i sør er maks byggehøyde satt til +115,0, som tilsvarer i underkant av to etasjehøyder over planert terreng. Volumet vil knytte den nye bebyggelsen sammen med den eksisterende, uten å skjerme videre for sol til uteområdet.



Gateopprikk fra Breidablikkveien og Byåsveien.

Grad av utnyttning, leilighetsfordeling

Tomta er regulert med en samlet maks BRA på 3600 m², der 130 m² av disse kan bygges som et paviljongbygg i uteområdet mot sør, B2. Illustrasjonene er gjort på et prosjekt med total BRA på 3440 m² innenfor B1 og 120 m² for B2, totalt 3560 m². Sol-skyggevirkingene er utredet med maksimal utnyttelse.

Nabolaget og området rundt er i stor grad preget av eneboliger og rekkehus. Det ligger noen leilighetsbygg lenger opp langsmed Breidablikkveien, men det utgjør en liten andel av boligmassen. Prosjektet legger opp til å bygge gode små og mellomstore leiligheter, med hovedvekt på 2- og 3-romsleiligheter. Minimum 50 % av leilighetene skal være over 55 m² og maksimalt 15% av leilighetene kan være under 30 m². Dette gir rom for minimum 40 og maksimum 49 boliger, tilsvarende 14-17,5 boliger per dekar.

Bestemmelsene åpner for at minimum 50 % av leilighetene skal være over 55 m², og maksimalt 15% kan være under 30 m².

I prosjektet som ligger til grunn for illustrasjonsplan og regulering er det gjort rede for et antall leiligheter på 47 stk, med en leilighetsfordeling som følger:

Type leilighet	Ca størrelse	Antall
Studioleiligheter (1-roms)	18 - 25 m ²	4
2-roms	32 – 56 m ²	15
3-roms	56 – 88 m ²	28
Sum		47

Bomiljø/bokvalitet

Bebyggelsen skjermer bomiljøet og nabolaget for støy og støv fra nord, samt legger til rette for solrike uterom. Samlet sett er målet at prosjektet skal bli et tilskudd til bymiljøet for både beboere, naboer og byens befolkning forøvrig. For å oppnå dette er det lagt vekt på variasjon og spill i volum og fasade, tydelige inngangssoner mot Byåsveien og Breidablikveien, gjennomsyn og åpninger gjennom bebyggelsen og bruk av balkonger og uterom til å aktivisere fasadene og gi kvaliteter til beboerne.



Illustrasjoner fra mulighetsstudiet: plassen på hjørnet sett fra Byåsveien og bygningsvolumet i hagen mot naboene

For å legge til rette for et godt bomiljø er det også planlagt for minimum 50m² fellesfunksjoner som ligger tilgjengelig for alle og i tilknytning til gate- og uterommet. Fellesfunksjonene gir rom for å møtes gjennom aktiviteter som hageaktiviteter eller fellesarrangementer.

Tomta er utsatt for trafikkstøy og de fleste leilighetene vil ha fasade i rød. Det sikres at disse blir gjennomgående og har halvparten av rom for varig opphold med luftemulighet mot reell stille side, hvor støynivået er under Lden 55dB uten skjermingstiltak på eller ved fasade. For maksimalt 4 boenheter tillates det at stille side oppnås ved hjelp av skjermingstiltak, som for eksempel inntrukket balkong.

Det sikres også kompensierende tiltak som at 90% av boliger mot rød og øvre del av gul støysone (60dB-70dB) må ha tilgang til privat uterom med tilfredsstillende støynivå, og at bebyggelsen får inngang fra stille uterom i sør. Det stilles rekkefølgekrav om opparbeidelse av forbindelse av offentlig lekeplass og forbindelse mellom den til tursti langt grøntdrag sør for planområdet. Dette gir beboere muligheten til å komme seg fra egen boenhet til et større, stille grøntdrag uten å gå via trafikkert vei.



Planen har rekkefølgekrav om forbindelse mellom lekeplassen og tursti gjennom grøntdrag i sør.

Parkering, bil og sykkel

Sykkelparkeringsdekning i prosjektet er på 3 plasser per boenhet. Majoriteten av disse er planlagt innendørs, med plasser i p-kjeller og i sokkeletasjen på bygget mot Byåsveien. I tillegg er det lagt til rette for parkeringsplasser for transportsykler, samt gode muligheter for lading av el-sykler innendørs. Dekningsgrad, innendørs parkering, plass til transportsykkelplasser og lademuligheter er sikret i bestemmelsene.

All parkering for bil skal være i parkeringskjeller under bakken, med direkte innkjøring fra adkomstvegen i øst. Det er lagt opp til en parkeringsdekning på minimum 0,5 og maksimum 0,8 bilplasser per boenhet, der evt felles gjesteplasser for beboerne også ligger i kjelleren.

Området faller rett på utsiden av Midtre sone (skillet går i Breidablikveien), men med bakgrunn i kollektivdekningen, betydelig økning i dekning for sykkelparkering og nærhet til sentrum er det planlagt for en lavere parkeringsdekning.

Trafikkløsninger og kollektivtilbud

Området er planlagt med kjøreadkomst fra den eksisterende adkomstvegen i sørøst. Avkjøring til p-kjeller før veien svinger opp avviker en større trafikkbelastning umiddelbart, og reduserer belastningen på en allerede bratt og uoversiktlig internvei. Bebyggelsen trekkes inn fra veggen for å gi god sikt rundt svingen.

For å øke trafiksikkerheten i internveien vil det etableres et fortau som knytter snarvegen, lekeplassen og grøntdraget sammen med fortauet langsmed Breidablikveien og fotgjengerovergangen over til skolen. Dette gir sikker ferdsel der veggen er mest uoversiktig. Situasjonen er trang og fortauet er planlagt med en bredde på 1,5 meter. For å legge til rette for brøyting på vinterstid er fortauet planlagt uten kantstein. Forøvrig vil internveien beholdes slik som i dag.

Langs Breidablikveien og Byåsveien settes det areal til fortau. Langsmed Byåsveien er det også lagt til rette for et fremføring av sykkelveien som er etablert ved Havstad, 1 km lenger sør, og som er planlagt videreført helt ned til sentrum. Fortauene gir trinnfri adkomst til uterommet i sør, samt alle inngangene.

Det er planlagt opparbeidet ny busstopp langs Breidablikveien, som knytter skolen og planområdet enda tettere på kollektivnettet. Gjennom reguleringsarbeidet har det vært vurdert både kantstopp og busslomme. Kanstopp er vurdert å være løsningen som er mest oversiktig og trafiksikker, der man unngår uoversiktig forbikjøring av buss i lomme tett på eksisterende avkjørsel og fotgjengerovergang. Alternativer og vurderinger er redegjort for i vedlegg *Vurdering Bussholdeplass og Notat Holdeplassestype*.

En eventuell busslomme slik den er skissert i vedlegget vil gi en endring i reguleringsplanen og illustrasjonsplanen, men har ingen innvirkning på utbyggingspotensialet eller prosjektet forøvrig.

Det er rekkefølgekrav om opparbeidelse av offentlige samferdselsanlegg. Langs Byåsvegen er det kun rekkefølgekrav om opparbeidelse av 3 meter bredt fortau, siden det er uklart hvilken løsning for sykkelveg med fortau som er planlagt langs Byåsvegen. Det legges opp til tilstrekkelig areal for utvidelse av løsningen i framtidig situasjon. Det er også rekkefølgekrav om opparbeidelse av standard holdeplass.

Tilknytning til infrastruktur og renovasjon

Dagens VA-struktur har kapasitet ved tilkobling, både med tanke på vannforsyning og rørdimensjoner.

Det er planlagt renovasjon med nedgravde avfallscontainere i tråd med Trondheim kommunes renovasjonsnorm. For å sikre en trafikksikker og funksjonell tømmesituasjon, samt gi boligene best mulig nærhet til anlegget, er det valgt å legge renovasjonspunktet midt i området.

Løsningen innebærer at man benytter den eksisterende adkomstvegen inn på området. Der adkomstvegen flater ut er det lagt til rette med et kjørbart areal med plass til vendehammer for buss. Ny boliger får en sentralt plassert avfallsstasjon med avstand til nedkastet på henholdsvis 18, 16, 25 og 37 meter fra inngangsdør.



Figur 1 Plassering av renovasjon.

Tensio oppgir at området har begrenset forsyning og sannsynligvis feil spenningsystem i forhold til hva utbygger ønsker. Det er derfor gitt rom for ny nettstasjon. Denne vil ikke bli bygd om det i prosjektet viser seg at den er unødvendig.

Uteoppholdsareal

Uteområdene er sammenhengende mot sør og planlagt på ett nivå over p-kjelleren. Nivået på uteområdene samsvarer med internveien i sør, og gir rom for trinnfri adkomst mot et bymessig uterom ut mot krysset.

Det er lagt opp til et sammenhengende uteareal mot sør, som også har tilknytning til innendørs fellesareal. I tillegg har støyutsatte boenheter tilgang på egen balkong eller terrasse. Med totalt 3807 m² BRA boligareal, inkludert bodareal, får vi et krav om minimum 1903,5 m² uteareal for prosjektet. Minimum halvparten av dette skal være felles og med tilfredsstillende støykrav og gode solforhold.

Uteromsregnskapet viser totalt 1097 m² felles uteareal uten støypåvirkning på terreng, forutsatt noen lokale støyskjermingstiltak i form av møblering og integrert støyskjerming. Over 80% av dette har svært gode solforhold. Sørvest for planområdet ligger en lekeplass på 171m² som tomtene i planområdet, 95/230 og 95/25, har bruksrett på i dag. Denne skal opparbeides og kan

inkluderes i uteromsregnskapet. Dette gir et totalt uterom i prosjektet på 1929 m². Medregnet uterom er redegjort for i vedlegg *illustrasjonshefte*.

Type uteområde	Størrelse totalt
Private balkonger og terrasser	470 m ²
Felles uterom på bakkeplan utenfor gul støysone	1097 m ²
Felles takterrasser	191 m ²
Lekeplass	171 m ²
Sum	1929 m²
Krav til uteoppholdsareal	1903,5 m²

Deler av utearealet vil være over p-kjeller, og har lavere vegetasjon, mens de sørligste delene har større jordvolum og flere muligheter til beplantning og dyrkning. Det er planlagt for lek og aktivitet i deler av uteområdet, og fellesoner med hardere dekke og mulighet for annen lek og aktivitet i andre deler.

Det er avsatt en 2 meter bred sone langs Breidablikkveien og Byåsveien til håndtering av snøopplagring og overflatevann. Området er planlagt som en del av uteområdet, og regulert til boligformål, slik at det vil beplantes og skjøttes av borettslaget/sameiet. Tilrettelegging for snøopplagring og overvannshåndtering er sikret gjennom bestemmelsene.

Virkninger av planforslaget

Landskap, steds karakter og tilpasning til eksisterende omgivelser

Området ligger eksponert til langs Byåsveien og planforslaget innebærer en fortetting fra dagens eneboligsituasjon. Nabolaget er preget av eneboliger i 2-3 etasjer, omkranset av hager, men langsmed både Byåsveien og Breidablikkveien er det både eldre og nyere eksempler på større og høyere bygg, og flere er regulert og underveis. Med fire etasjer ut mot Byåsveien og opp til fem etasjer mot Breidablikkveien, bryter planforslaget med høyder på omkringliggende bebyggelse, men kan sies å bidra til en mer bymessige urbaniseringen av gateløpene, som svarer til kommunens fortettingsstrategi langs Byåsveien.



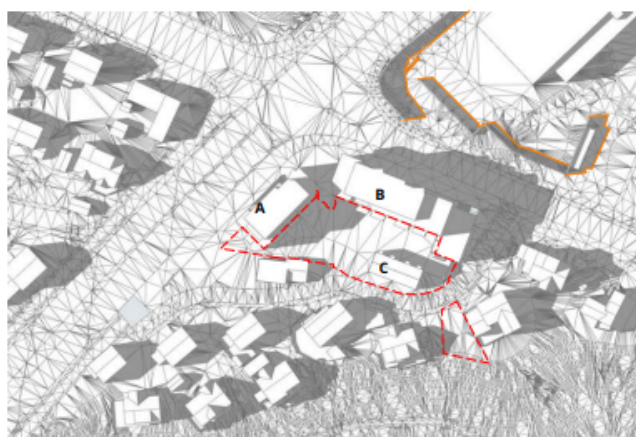
Fotomontasje av landskapsvirkninger fra Byåsveien og Breidablikkveien

Planforslaget er utformet og regulert med en variasjon i høyder og fasadeliv, som gir et spill til gående og syklende i området. Selv om tomte er avhengig av en sammenhengende bebyggelse for å skjerme mot støy og støv, er det lagt vekt på å skape dynamikk og bryte opp bygningene visuelt gjennom å trappe prosjektet ned mot nabobebyggelsen, samt ut mot krysset og mer opp i midten. Bebyggelsen er også trappet ned nedover langs Breidablikkveien, og oppleves å følge terrenget.

Plasseringen nord på tomte og nord i kvartalet gjør at bebyggelsen ikke skygger for soltilgang til

hverken boliger eller det aller meste av skolegården til barneskolen, men bidrar til en viss grad til å skjerme naboene i sør for støy og støv.

Som vist på sol-/skyggediagrammene kaster prosjektet skygge på kun en liten del av skolegården kl.15.00 21.3. For de nærmeste naboene i sør vil ikke prosjektet skygge for utsikten, da området er tilnærmet flatt.



23.6 kl 1800



21.3 kl 1500

Sol- og skyggevirksomheter. Uterommet har gode solforhold. Ny bebyggelse kaster skygge på uterommet til Åsveien skole etter skoletid i mars.

For noen av boligene på oversiden av krysset, i Øvergjerdet, vil bebyggelsen kunne skjerme for deler av utsikten i retningen mot Øya og Tyholt. Her vil utsiktsforholdene måtte veies opp mot ønske om fortetting og ny bebyggelse.



Fotomontasje av nærvirkninger. Til venstre: Utsikt fra oversiden av Byåsvien. Til høyre: Nærvirkning fra adkomstveien og nabolaget.

Grunnforhold

Grunnforholdene er stabile i området og planforslaget anses ikke å ha noen virkninger på stabiliteten i området. Det er forutsatt geoteknisk prosjektering før igangsettingstillatelse i reguleringsbestemmelsene.

Naturverdier og biologisk mangfold, friluftsliv og rekreasjon

Planen får ikke konsekvenser for registrerte naturverdier eller biologisk mangfold. Dagens markante tujahekk anses ikke for å være videre verdifull. Ved å åpne opp uteområdet mot lekeplassen i sørøst og opparbeide forbindelse ned mot grøntdraget i sør, vil tilgjengeligheten til grøntdraget bedres.

Trafikk- og vegforhold

I dag huser området en nedlagt barnehage og bolighus og en enebolig. Eneboligene generer lite trafikk, mens barnehagen hadde høyere bilfrekvens, med mange turer inn og ut av området i forbindelse med henting og bringing. Når det etableres opptil 49 nye enheter i området vil dette kunne gi noe økning trafikkbildet. Men ettersom det etableres en p-kjeller med umiddelbar innkjøring etter avkjørsel, vil derimot bilbelastningen på området lenger inn bli redusert til et minimum.

For utkjørselen mot Breidablikkveien vil vi kunne få en teoretisk økning i bilbevegelser til 118 (maks parkeringsdekning på 0,8 med maks antall boliger 49, og 3 bilbevegelser per dag. I dag er trafiksituasjonen i internveien uoversiktlig, og planen legger her til rette for en tryggere situasjon, med mindre biler, en bredere vei inn til p-kjelleren og fortau for skoleelever og andre gående.

Ved etableringen av busstopp langs Breidablikkveien blir denne situasjonen mer kompleks, men med kantstopp og én fil vil det likefullt bli en oversiktlig situasjon for både bussen, bilene langs Breidablikkveien, bilene fra avkjørselen og de gående og syklende. Dette er spesielt viktig siden overgangen ved planområdet er brukt som skolevei. Det er en viss risiko for at kantstopp gir tilbakeblokkering mot krysset Byåsveien/Breidablikkveien når bussen stopper, Trafikkutredning og vurdering av holdeplastyper viser at det er tilstrekkelig kømagasin ovenfor busstoppet.

Det legges opp til lavere parkeringsdekning enn minimumskravet i KPA. Det er god tilgjengelighet til planområdet. Det er også liten sannsynlighet for villparkering, ettersom alle veier i veinettet i nærheten regulert med parkering forbud, samt at det muligheter for parkering på Åsveien skole (urskiverregulert parkering).

Renovasjon er plassert et stykke inn i internveien. Dette gir noe mer trafikk i internveien. Alternativ løsning med renovasjon rett ved avkjørselen til Breidablikkveien er vurdert, men det vil bli for bratt og gi en mindre oversiktlig situasjon for renovasjonsbil.

Miljø og klima

Planområdet bygger opp under kommunens arealpolitikk om fortetting langs store kollektivårer/-knutepunkt som et tiltak for å begrense privat bilbruk og transportbehovet for nye boenheter. I planforslaget er det lagt stor vekt på tilrettelegging for dette gjennom å øke antallet sykkelplasseringsplasser fra kravet på 2 til 3, samt ved å redusere antall plasser til bilparkering. For valg av transportmiddel vil reduksjon av antall parkeringsplasser for bil, samt god tilgjengelighet for gående og syklende, ha en klar effekt. Samlet sett kan dette bidra til at flere velger miljøvennlige transportmidler.

Det tar ca 20 min å gå fra Åsveien skole til byens største arbeidsplass, St. Olavs Hospital. Videre har planområdet veldig god kollektivdekning med både metrobuss og fem andre rutebuss i umiddelbar nærhet. I og med at det legges opp til et vesentlig antall nye boliger med kort avstand til dagligdagse funksjoner som dagligvarehandel, skole, barnehage, frisør, apotek o.l. i tillegg til kort avstand til sentrum, St. Olavs og Gløshaugen, kan planforslaget ansees å være i tråd med kommunens nullvekstmål.

Barns interesser

I planforslaget er det lagt vekt på at uteområdene for de nye boligene skal være store og grønne, legges til rette for lek og aktivitet, og oppleves som tilgjengelige for flere enn de som bor der. Internveien som betegnes som Haabet veilag er markert som en viktig skolevei for barn på Åsveien skole. Her er sikten og trafiksikkerheten dårlig i dag, med kjøring til både boliger og ikke minst barnehagen. Når det i planforslaget er lagt opp til innkjøring til p-kjeller rett etter avkjøring gir dette betydelig reduksjon i antall biler langs internveien. I tillegg er det lagt opp til å etablere et fortau frem til snarvegen mot grøntdraget. Dermed blir trafikksituasjonen enda mer oversiktlig og trygg der vegen er på sitt mest trafikkerte og også der den er på sitt bratteste.

Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage

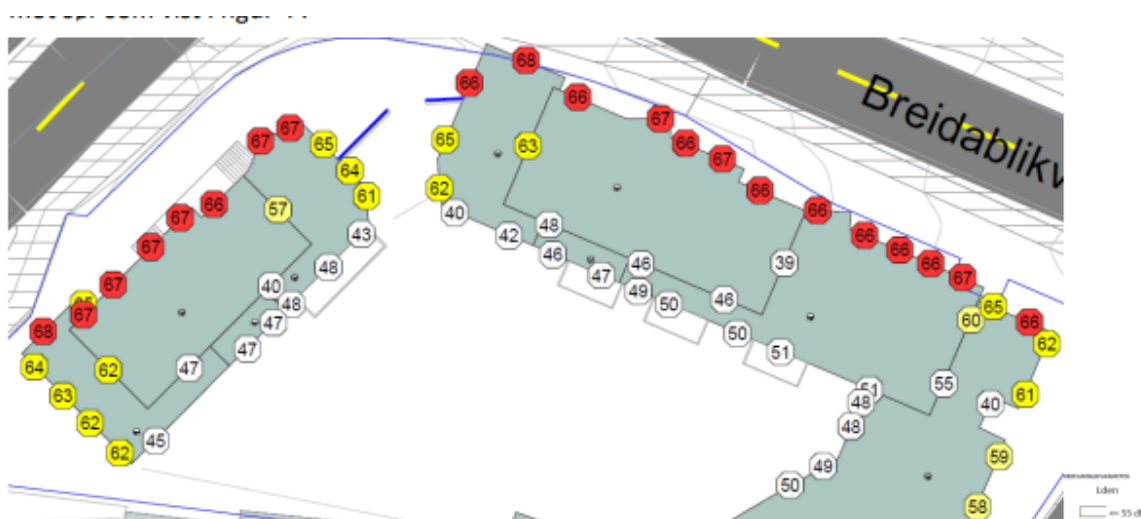
Avviklingen av barnehagen i området er planlagt uavhengig av reguleringsplanen. Forøvrig viser kommunens oversikter god skoledekning for skolekretsen både på barne- og ungdomstrinnet, og planen vil derfor ikke få konsekvenser for den sosiale infrastrukturen.

Tilgjengelighet for alle

Selv om deler av området er bratt, med en stigning på 1:10 langsmed Breidablikveien, er det planlagt for universell tilgjengelighet til uteområdene både fra sør og fra hjørnet mot veikrysset. Et uterom på ett felles plan, med gode vertikaler ned i p-kjelleren, gir god tilgjengelighet for alle.

Støy- og støvpåkjenninger

Ny bebyggelse ligger i rød støysone. Planområdet vurderes å ligge i et avviksområde, hvor det tillates etablert boliger i rød støysone siden det ligger i et prioritert fortettingsområde, med god tilgjengelighet til kollektivtrafikk og sykkelnett.



Fasader på bebyggelsen hvaner i rød og gul støysone. Krav om luftemulighet mot reell stille side for alle unntat 4 boenheter.

Med såpass stor støybelastning på tomte er plassering og utforming av bygningsvolumene i stor grad gjort med utgangspunkt i å skjerme uterom og fasader tilstrekkelig til å kunne få til stille side. Der det er behov for skjermende tiltak er det lagt vekt på å utforme fasadene slik at disse er integrert i materialer og formspråk.

Støyrapporten viser at den planlagte bebyggelsen vil skjerme et relativt stort uterom mot sør, og rapporten konkluderer med at foreløpige planskisser viser at prosjektets planlagte boenheter tilfredsstillende bestemmelser for bebyggelse i rød støysone i kommuneplanens arealdel.

Støykartene viser også at selv om det vil bli økt støybelastning langsmed Breidablikveien, så sikrer støyskjermen langs Åsveien skole fortsatt gode forhold for uteområdene her.

Prosjektet er også utsatt for støv fra Byåsveien, og havner delvis i gul sone for luftkvalitet. Dette kan gi en negativ samspilleffekt mellom støv og støyforurensing. Bestemmelsene knyttet til støy sikrer at flesteparten av boenhetene får tilgang til reell stille side og både tilgang til privat og felles uterom med tilfredsstillende støv og støyforhold. Boenheter i rød støysone må også være gjennomgående. Dette vil ivareta bokvaliteten for støv- og støyutsatte leiligheter.

Kapasitet på infrastruktur

Dagens VA-nett har kapasitet til det planlagte tiltaket. Det er planlagt for fordrøyning i overvannsmagasin som reduserer belastningen på ledningsnettet. Nødvendig flytting av rør i grunnen, dimensjonering og tilkobling er nærmere beskrevet i vedlegg *VA-notat og VA-plan*. Det er gitt rom i reguleringsplanen for ny nettstasjon som vil dekke behov ut over dagens strømkapasitet, dersom det er nødvendig. Fjernvarmenettet har tilstrekkelig kapasitet.

Virkninger som følge av klimaendringer

Det er en tett bekkelukking sørvest for planområdet og registrert flomveier langsmed Byåsveien og Breidablikveien. Hovedflomveiene ligger altså utenom prosjektet. Dersom det oppstår flom internt på planområdet, eller vann ledes gjennom, vil helning mot sør/sørøst sørge for at vannet vil følge adkomstveien ut mot Breidablikveien. Her spiller permeable flater i uterommet og på tak, samt de planlagte fordrøyningsløsningene en viktig rolle for å redusere virkningene. I tillegg må p-kjeller sikres mot oversvømmelse i videre detaljprosjektering.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Tomte er støy- og støvutsatt i dag, og boligbebyggelse må utformes med tanke på å skape gode, skjermede uterom, samt sikre stille side for beboerne. Bebyggelsen er regulert lagt mot nord, slik at den skjermer et sørvendt uterom. Bebyggelsen vil dermed kunne gi gode forhold for stille side for majoriteten av leilighetene. På endefasadene er det behov for noe mer skjermende tiltak, og her vil man kunne oppnå stille side ved å trekke inn fasaden og supplere med delvis skjerming ut mot veien der det er nødvendig. Plasseringen av bebyggelsen vil også kunne skjerme nabobebyggelsen i sør noe, som gir rom for et raust, grønt, solrikt og rolig uteområde for både beboere og naboer.

Prosjektet legger godt til rette for rekreasjon og grønn mobilitet. Plasseringen er svært god for å kunne ferdes uten privatbil, med både sentrum, NTNU og marka i gang- og sykkelavstand og kollektivnett i umiddelbar nærhet. I tillegg legger prosjektet godt til rette for å koble kollektivnettet tettere opp mot skolen og området, og for å videreføre sykkelveien, som er

planlagt lagt langs Byåsveien på sikt. Ved å åpne nytt uteområde mot lekeplassen sør for planområdet, kan prosjektet også kobles til grøntdraget langs Rognerveien. Hoveddelen av leilighetene er gjennomgående for å sikre lys, utsikt og stille side.

Anleggsperioden

Anleggsperioden kan gi støy- og støvpåkjenning mot både naboer og skolen, og anleggsområdet kan få konsekvenser for skolevei. Det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene til at plan for anleggsperioden, herunder støy, støv, massedeponering, trafikkavvikling og trafiksikkerhet, med særlig fokus på skolevei.

Risiko og sårbarhet, ROS-analysen oppsummert

Analysen viser at det er hovedsakelig knyttet risiko i prosjektet til trafikk, trafikkløsninger og trafiksikkerhet, både i anleggsfasen og i endelig løsning. Det er det lagt særlig vekt på å trygge av- og påkjørsler, samt sikre ferdsel for gående og syklende, med særlig fokus på skolebarn, i planarbeidet. Forutsatt at planens forslag til løsninger følges opp, vil ikke planen medføre vesentlig risiko.

Planlagt gjennomføring

Økonomiske konsekvenser

Planen regulerer offentlig lekeplass og gang- og sykkelveg. Dette kan gi økte driftskostnader for kommunen.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Tiltakene i planen anses for å være økonomisk gjennomførbare. Gjennomføringen er ikke avhengige av viktige forhold utenfor planen, og både fremføring av sykkelvei og etablering av busstopp kan gjennomføres uavhengig av fremdrift på resten av prosjektet. Det stilles vilkår om teknisk godkjenning av offentlige anlegg.

Innspill til planforslaget

Planoppstart, medvirkningsprosess

Det ble sendt ut et varsel om oppstart til naboer og offentlige høringsinstanser den 02.06.20, og kunngjort i Adresseavisa den 04.06.20. Etter dette har det vært løpende dialog med naboer i form av fysiske møter og mailkorrespondanse med en representant for nabolaget. Representanten har vært bindeleddet mellom utbygger og naboer gjennom prosessen.

Det ble avholdt møte med Trondheim kommune i forkant av planoppstart 12.05.20. Det ble avholdt samrådsmøte med AtB om bussholdeplass langs Breidablikveien den 07.09.2020. Det ble avholdt ytterligere et arbeidsmøte med Trondheim Kommune 18.12.2020.

Sammendrag av merknader med kommentarer

Det kom inn sju merknader etter varsel om planoppstart, fra Statens vegvesen, Statsforvalteren, Fylkeskommunen, AtB, naboer og Haabet veilag. Merknadene fra offentlige myndigheter påpeker viktige forhold som må sikres i planforslaget, herunder gang- og sykkelforbindelser, bokvalitet og tilrettelegging for barn og unge. Disse er forsøkt ivaretatt i planarbeidet. Naboer og Haabet veilag påpeker nabolagsvirkninger fra høyder og økt trafikk, og at renovasjon og gjesteparkering løses på

utbyggers egen tomt.

På bakgrunn av innkomne merknader, samt i arbeidet med mulighetsstudiet og bygningsvolumene ble det tydelig at det var viktig å trappe bebyggelsen ned mot nabobebbyggelsen i øst og i sør. Dette er illustrert i opprissene og sikret i bestemmelsene. Etter merknadene er det også lagt inn et snødeponi i illustrasjonsplanen.

Gjennom merknader og samtaler/møter med naboer har det vist seg mest hensiktsmessig å ta ut gnr/bnr 95/542 fra planområdet. Området, som er regulert til garasjer for tilgrensende eiendommer, vil ikke endre formål, og eventuelle endringer her vil planlegges uavhengig av reguleringsprosessen.

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.