

Oppdragsnavn: Yrkesskolevegen 18 Reguleringsplan
Oppdragsnummer: 624775-05
Utarbeidet av: Ida Haukeland Janbu
Dato: 03.09.2021
Tilgjengelighet: Åpen

INNSPILL VARSEL OM OPPSTART Oppsummert og kommentert

1. TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE 09.12.20	2
2. FYLKESMANNEN I TRØNDELAG 25.11.20.....	2
3. STATENS VEGVESEN 12.11.20	5
4. DEN NORSKE KIRKE 17.12.20	5
5. NVE 27.11.20	5
6. ATB 24.11.20.....	7
7. MAGNUS BERG 11.11.20	7
8. YRKESKOLEVEGEN 20 11.11.2020.....	8

Varsling

Varsel om oppstart ble sendt ut 06. november 2020, med frist for innspill 30. november. Varslingsannonse ble publisert i Adressa 07. november. Det kom inn totalt 7 innspill i forbindelse med varsel om oppstart. Det er i tillegg avholdt to møter med Fylkeskommunen VGS om planen, samt ett møte med Yrkesskolevegen 20 (nærmeste nabo i sør). Referat fra disse møtene ligger vedlagt.

1. TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE 09.12.20

Innspill

1. Klima og byutvikling: Stokkandalen kan vurderes som resipient for overløp, så lenge naturlig filtreringsløsning ned til bekken sikres. Prinsippene som ligger til grunn for planinitiativet gir gode forutsetninger for bærekraftig byutvikling.
2. Fylkeskommunen som skoleeier og eier av tannklinikk: Tiltent adkomst i planforslaget er i dag klassifisert som privat vei (5001 Pv96958 hp1 m95, 16/499 og 5001 Pv96975 hp1 m57, 16/50). Vegen bør, ettersom den nå skal tjene et vesentlig område av ulike arealformål, omklassifiseres til kommunal veg i ny plan og de lokale trafikkforholdene må utredes grundig.

Forslagsstillers svar

1. Løsning for overvann er beskrevet i overordnet VA-plan. Overvann ledes ut i Stokkbekken, men fordrøyes i åpne løsninger før det slippes ut. I bestemmelsene er det stilt krav om at «*Overvann fra bebyggelsen skal håndteres innenfor planområdet. Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming. En hovedandel av overvannet skal håndteres i åpne løsninger som regnbed eller liknende.*» Det er også stilt krav om at «*det skal redegjøres for hvordan hensyn for å begrense partikkelavrenning til Stokkbekken skal ivaretas i hele anleggsperioden. Løsninger skal godkjennes av naturforvaltningen i Trondheim kommune.*»
2. Vegen reguleres som offentlig i planforslaget. Trafikkforholdene er utredet i trafikkutredning tilknyttet planforslaget, men og i planforslag for Øvre Rotvoll, der kryss Yrkeskolevegen/ Brundalsforbindelsen x adkomstvegen er regulert inn.

Se også vedlagte referat fra møter med Fylkeskommunen vedrørende adkomstvegen.

2. FYLKESMANNEN I TRØNDELAG 25.11.20

Innspill

1. Overordnede vurderinger: Planbeskrivelsen skal redegjøre for avvik fra KPA. I den forbindelse er vi særlig opptatt av hvordan forslaget kan påvirke den totale tilgangen på boligareal.
2. Landbruk: Det må sikres minimum 6 boliger pr/daa. Særlig blir det viktig å gjøre grundige vurderinger av nødvendig overflateparkering, og at det settes maksimumskrav til dette i bestemmelsene. Planen bør utformes så robust at den kan realiseres både med og uten utbyggingen av Rotvoll og Brundalsforbindelsen.
3. Støy og luftforurensning: Planarbeidet må inneholde en støyvurdering med framskrivning av trafikk og, om nødvendig, støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2016 tabell 3. Erfaringsvis vil områder med høye støynivåer også ha utfordringer knyttet til luftkvalitet. Lokal luftkvalitet bes utredet i samsvar med retningslinje T-1520.
4. Bygge- og anleggsfasen: Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende og ny bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Fylkesmannen ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 4 i T-1442/2016 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.
Klima og klimatilpasning: Vi forutsetter at ambisjoner om klimatilpasning, energiutveksling mellom bygg, grønne tak, grønne overvannsløsninger og mer som omtalt i varsel om oppstart, følges opp med kunnskapsbaserte løsninger. Det er viktig at det legges opp til gode gangforbindelser i området og ut av området som beskrevet.
Det må tas inn bestemmelser som sikrer minimum utnyttelse av planområdet.

Parkering må legges under bakken. Vi ber om at det settes krav om maks parkering, og at det konkret vurderes lavere dekning enn vist i kommuneplanen. Det bør også angis minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el-anlegget dimensjoneres slik at det kan enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler.

Det må settes av areal til sykkel innendørs og på bakkeplan, med minimumskrav til antall, og plass til sykkelvogner og transportsykler, vask og reparasjon.

Kollektivtransport må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises.

5. Friluftsliv og biologisk mangfold: Det må vurderes hvordan eventuelle tiltak vil belaste Stokkbekkdalen som naturområde på bakgrunn av fagkunnskap, og gjøres vurderinger etter prinsippene i naturmangfoldloven. Utenom denne korridoren er det også registreringer av mange fuglearter innenfor planområdet.
6. Fremmede arter: Innenfor planområdet er det registrert russekål, hagelupin og platanlønn. Vi ber om at det settes konkrete bestemmelser for å unngå spredning av disse fremmede artene.
7. Forurensning i grunnen: Det må gjøres rede for tidligere bruk av planområdet. Avrenning fra tidligere virksomhet eller deponi av forurensede masser kan være mulige forurensningskilder. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensning på eiendommen, må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen, og krav om tiltaksplan eller avbøtende tiltak følges opp i planbestemmelser.
8. Barn og unge: Minner om RPR der det stilles krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser for de minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene. Ved detaljregulering er det viktig å tilrettelegge lekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensning. For å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet vil også valg av gang- og sykkeltrase være et viktig tema. Ved omfattende regulerings- og utbyggingsplaner vil det i stilles særlige krav til en helhetlig og langsiktig plan som tar høyde for utviklingsmuligheter i forhold til arealdisponering. Fylkesmannen forventer at retningslinjene legges til grunn i det videre planarbeidet. Fylkesmannen minner om Barnekonvensjonen artikkel 12, og oppfordrer til å involvere barn og unge i å bli hørt og å kunne medvirke gjennom planarbeidet.
9. Grønnstruktur: Det er viktig at det videre planarbeidet ivaretar de grønne kvalitetene samt at en eksisterende snarveg ned i dalen sikres.
10. Det planlegges en ny gangbru over Stokkbekkdalen. Denne vil være et godt bidrag til framkommeligheten for de myke trafikantene og vil binde sammen to bydeler. Gangbrua vil også innebære en vesentlig bedring av framkommeligheten for alle uansett livsfase og fysiske forutsetninger, men sikkerhet og universell utforming må ivaretas.
11. Utbyggingsrekkefølge: Da det er uklart om og når Brundalsforbindelsen og Rotvoll Øvre blir en realitet, bør begge scenarier utredes og beskrives i det videre planarbeidet. En trinnvis utbygging vil medføre utfordringer i bygge- og anleggsfasen. Spesielt utfordrende vil det bli i dette planområdet hvor det planlegges for offentlige formål med brukere og beboere som er utsatte og som derfor vil kreve spesielt oppmerksomhet på mht. trafiksikkerhet, støy, luftkvalitet samt forutsigbarhet for og skjerming av det som allerede er bygget. De samme hensyn vil også gjelde for Charlottenlund videregående skole. Med bakgrunn i bygging over tid samt støy/støv fra Yrkesskolevegen/ Brundalsforbindelsen bør gjøres en utredning av alternativ plassering av formålene.
12. Uteoppholdsareal: Når planforslaget kommer til høring bør det foreligge et regnskap for uteoppholdsarealet samt en sol/skyggeanalyse som viser forholdene innenfor planområdet, men også konsekvenser for uteoppholdsarealet for Charlottenlund videregående skole.
13. Støy og luftkvalitet: Erfaringsmessig vil områder som er i gul og rød støysone også kunne ha utfordringer mht. luftkvalitet. Det må utvises varsomhet mht. å plassere helse- og velferdssenter i støysone. I tilfelle bør det sikres tilgang til stille og egnende uteoppholdsareal samt at alle beboere har tilgang til stille side der de bor, dvs. at alle beboerrom får tilgang til stille side.

14. Universell utforming: Den planlagte nye brua vil medføre sykkeltrafikk gjennom planområdet. Erfaringsmessig kan syklistene holde stort fart. Det er derfor viktig at det planlegges for gode, adskilte løsninger for gående og syklende slik at beboerne i helse- og velferdssenteret kan ferdes trygt i nærområdet. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør framgå av dokumentene. Universell utforming må sikres i bestemmelsene.
15. Medvirkning: Det framheves at det er viktig at flest mulig får anledning til å medvirke i saker som angår dem. I tillegg til at folk flest kan uttale seg, bør det legges til rette for deltakelse fra medvirkningsaktører som representant for barn og unge, ungdommens bystyre/ungdomsråd, eldreåd og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne.
16. Samfunnsikkerhet: Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Fylkesmannen påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Forslagsstillers svar

1. Planbeskrivelsen redegjør for avvik fra KPA og tilgang på boligareal, se kap. 2.9.
2. Det er sikret minimum utnyttelse på 6 boliger pr/daa og makskrav til overflateparkering i bestemmelsene. Planen kan realiseres både med og uten Brundalsforbindelsen, med unntak av utbygging av boligområdet. Det er stilt rekkefølgekrav til at Brundalsforbindelsen er realisert før boligene kan bygges ut, i tråd med føringer fra Trondheim kommune.
3. Det er gjort en støyutredning som er vedlagt planforslaget og oppsummert i planbeskrivelsen. Luftkvalitet er vurdert i planbeskrivelsen.
4. I bestemmelsene er det stilt krav om at Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016 skal tilfredsstilles. Det er ikke konkretisert hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres, men det er gitt noen anbefalinger i trafikknottet.
Det er stilt krav om miljøvennlig materialbruk for alle byggeformålene innenfor planområdet. For helse- og velferdssenteret og barnehagen vil kommunes egne til enhver tid gjeldende miljømål gjelde for utbyggingen. Det er sikret gode gangforbindelser i området og ut av området i plankart.
Minimum utnyttelse er tatt inn i bestemmelsene. Parkering er lagt under bakken, og det er stilt krav til maks parkering. For boligene er det lagt til grunn samme parkeringsdekning som i plan for Øvre Rotvoll, som er noe lavere enn i kpa. For kirken er nedre grense av anbefalt parkeringsdekning brukt. For de offentlige byggene er det vist til enhver tids gjeldende arealprogram, da disse sannsynligvis vil revideres før de skal oppføres.
El-andel og dimensjonering av dette er sikret i bestemmelsene. Areal til sykkelparkering er sikret i tråd med innspill. Kollektivtransport er beskrevet. Både i eksisterende situasjon og i en situasjon der Brundalsforbindelsen realiseres vil området ha god nærhet til kollektivholdeplasser.
5. Virkning på naturområde og naturmangfoldloven er vurdert i planbeskrivelsen.
6. Håndtering av fremmede arter er sikret i bestemmelsene.
7. Forurensning av grunn er sjekket ut i ROS-analyse. Det er gitt egen bestemmelse på dette.
8. Det er tilrettelagt for friområder og lekearealer i tråd med krav i kpa. Opparbeidelse er sikret i rekkefølgebestemmelsene.
9. Eksisterende snarveg ned i dalen er beholdt. Universell utforming er sikret i bestemmelsene.
10. Det er gjort en geoteknisk vurdering av broens fundamentering som en del av reguleringsplanarbeidet.
11. Det er gjort en alternativsvurdering av plassering av formålene, i samarbeid med kommunen. Denne er vedlagt planforslaget. Formålene er plassert på bakgrunn av denne. Planforslaget kan realiseres både med og uten Brundalsforbindelsen. Det vises imidlertid til sluttbehandling av områderegulering av Øvre Rotvoll (inkludert Brundalsforbindelsen) i Bystyret 20.5.21 (sak 90/21). Krav til bygge- og anleggsfasen er sikret i bestemmelsene.

12. Planbeskrivelsen inneholder regnskap for uteoppholdsareal og sol- og skyggeanalyser.
13. Luftkvalitet er beskrevet i planbeskrivelsen. Helse- og velferdssenteret er plassert på den minst støyutsatte delen av planområdet. Trafikktallene for adkomstvegen er noe usikre, da det ikke har blitt gjennomført tellinger grunnet uregulær bruk av skolen grunnet Covid-19. Med de trafikktallene som er lagt inn, får HVS noe støy på søndre del av bygget, vestre fasade. Den ligger ellers helt utenfor gul støysone slik at beboere har tilgang til stille side.
14. Det er sikret egen løsning for gang- og sykkeltrafikk på tvers av området. Denne har fått en kurvet linje i nærheten av torg for å bremse farten. Universell utforming er sikret i bestemmelsene og beskrevet i planbeskrivelsen.
15. I denne saken er det varslet oppstart av planarbeid i lokalavis, naboer og offentlige myndigheter, inkl. Barnas representant i Bygningsrådet, på vanlig måte. Det er avholdt møter med nærmeste naboer til planområdet i Yrkesskolevegen 20 og Charlottenlund videregående skole. Selve planen har blitt utformet i tett samarbeid med Kirkelig fellesråd og kommunedirektørens fagstab.
16. ROS-analyse er gjennomført og ligger ved planforslaget.

3. STATENS VEGVESEN 12.11.20

Innspill

Forutsetter at hensynene til Brundalsforbindelsen blir ivaretatt. Det vektlegges gode løsninger for myke trafikanter med prinsippene om universell utforming som styrende. Slutter seg til innspill fra Trondheim kommune i tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte.

Forslagsstillers svar

Planforslaget utformes slik at det kan realiseres både med og uten utbyggingen av Brundalsforbindelsen. Det vises imidlertid til sluttbehandling av områderegulering av Øvre Rotvoll (inkludert Brundalsforbindelsen) i Bystyret 20.5.21 (sak 90/21). Det er regulert inn et tett nett av forbindelsen gjennom området for myke trafikanter. Parkering er lagt under bakken og planområdet er tilnærmet bilfritt. Bestemmelser sikrer universell utforming av uteområdene.

4. DEN NORSKE KIRKE 17.12.20

Innspill

Ingen innspill til varsel om oppstart.

5. NVE 27.11.20

Innspill

1. Geoteknikk og grunnforhold: Planområdet ligger under marin grense, og grunnen i området består av marine avsetninger. Det er ingen kjente kvikkleireforekomster i området. Trondheim kommune skriver at det antas å være faste grunnforhold i området, men at det kan være utfordrende grunnforhold mot Stokkbekken. Det står videre at det må utarbeides en geoteknisk vurdering i forbindelse med bygging mot bekken, at geotekniske avbøtende tiltak beskrives og at det må sikres geoteknisk prosjektering av gangbru. NVE forutsetter at geoteknisk vurdering er av en slik kvalitet at det oppfyller kravene til sikkerhet i plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 kap. 7. Dersom tiltakshavers geotekniske fagkyndige påtreffer kvikkleire som en del av den geotekniske vurderingen, så må den geotekniske vurderingen gjennomgå en uavhengig geoteknisk kvalitetskontroll i tråd med NVEs kvikkleireveileder 7/2014.

2. Flom: Østre deler av planområdet berører eller er innenfor aktsomhetsområde flom for Stokkbekken. Planarbeidet skal ifølge oppstartsvarselet vurdere ny gangbru på tvers av Stokkbekkdalen. For byggeområder i nærheten av vassdrag må det gjøres en vurdering av om området kan være utsatt for flom. Nye byggeområder skal normalt plasseres sikkert mot en 200-årsflom (sikkerhetsklasse F2), jfr. TEK 17 § 7-2. For ny gangbru over Stokkbekken må det dokumenteres gjennom en flomvurdering at Stokkbekken har tilstrekkelig kapasitet til å avlede flom med 20-års gjentaksintervall. Eventuelle faresoner og behov for risikoreducerende tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser.
3. Klima og overvannshåndtering: Hyppigere episoder med ekstremnedbør vil føre til økte skader fra overvann og større utfordringer med overvannshåndteringen. Endring av avrenningsveier og -mønstre kan øke flom- og skredfare for andre.
NVE anmoder om at det i forbindelse med planarbeidet utføres overvannsberegninger og dokumenteres hvordan overvannshåndtering tenkes løst. Det bør vurderes behov for lokale klimatilpasningstiltak (oppsamling, infiltrasjon, fordrøyning og sikker bortledning av overvann). Om mulig bør det etableres naturbaserte overvannstiltak.
4. Allmenne interesser i vassdrag: Vassdrag utgjør viktige landskapselementer og opplevelsesverdier, bidrar til å redusere flomfare dersom disse holdes åpne og er viktige for å kunne ivareta biologisk mangfold. Dersom det planlegges tiltak og arealbruk som kan påvirke de allmenne interessene i vassdraget, anmoder vi om at det gjøres en vurdering av og begrunnelse for byggeavstand mot Stokkbekken.

Forslagsstillers svar

1. Det aktuelle området ble forsøkt regulert i 2015. I den forbindelse utførte NGI en geoteknisk vurdering av området, som ligger ved planforslaget. Her viser de til grunnundersøkelser som har blitt gjort i områdene rundt tomte, vist med lilla prikker på kartet under. Undersøkelsene viser at grunnen består av samme type materiale på alle sider av prosjektområdet. Grunnen i området antas derfor å være av samme geologiske avsetning, og at materialegenskapene er tilnærmet like. Grunnet ansees som tilstrekkelig for å vurdere byggegrense mot Stokkbekken. I



bestemmelsene er det stilt krav om at «Før tillatelse for første tiltak innen området kan gis skal det foreligge geoteknisk dokumentasjon, der det framgår om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.»

Det er gjort geotekniske undersøkelser av grunnforholdene ved bruas fundamentering. Undersøkelsene er vedlagt planforslaget.

Figur 1 Utsnitt fra NGI sin geotekniske vurdering av Stokkbekken boligområde, dato: 12.11.2015. Kartet viser eksisterende grunnundersøkelser med lilla prikker.

2. Temaet er vurdert i VA-notatet og fulgt opp i bestemmelsene og plankartet.
3. Temaet er vurdert i VA-notatet og fulgt opp i bestemmelsene og plankartet. Det er lagt til grunn åpne naturbaserte overvannsløsninger som er sikret i plankart og bestemmelser.
4. Det er jobbet med en plassering av bebyggelse på tomten som vender gavlveggene mot Stokkbekken, for å unngå store bygningsvolum som oppleves som at de «henger over kanten» ut mot Stokkbekkdalen, og minst mulig grad vil oppleves fra turstien langs bekken. Det er plassert inn en offentlig turveg langs kanten, som gir ytterligere avstand. Ellers er sikker avstand til skråning som oppgitt i NGI sin geotekniske vurdering lagt til grunn i planarbeidet.

Det er ellers stilt krav i bestemmelsene som sikrer tiltak for å begrense partikkelavrenning til Stokkbekken i anleggsperioden.

6. ATB 24.11.20

Innspill

1. AtB ønsker at det tilrettelegges for mulig fremtidig sanntidsskjerm på holdeplass Brundalen i nordgående retning (trekkør fra K-kasse med faststrøm til leskur).
2. AtB ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen og sikres i bestemmelsene. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig (fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier).
3. AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Forslagsstillers svar

1. Nye holdeplasser omfattes ikke av dette planforslaget, men er regulert inn som del av planforslaget for Øvre Rotvoll.
2. I bestemmelsene er det sikret plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen som skal følge søknad om igangsettingstillatelse, der det skal redegjøres for trafikkavviklingen. Det er tatt inn i krav om at fremkommelighet for kollektivtrafikken skal ivaretas i anleggsfasen. Det er stilt krav til universell utforming av uteområdene i bestemmelsene.
3. AtB får mulighet til å uttale seg til planforslaget når det sendes ut på offentlig ettersyn.

7. MAGNUS BERG 11.11.20

Innspill

1. Kirken - kirken bør ligge avskjermet fra Yrkesskolevegen. Å ha en kirke så nære vegen som ødelegger estetikken da en kirke skal ligge avskjermet og i fred og ro fra omverdenen. I tillegg vil Brundalsforbindelsen gi støy. Det ønskes en kirke i tradisjonelt design fremfor en «moderne kirke». Kirken bør bygges i tre i stedet for stein/mur.
2. Trafikksikkerhet – Yrkesskolevegen og særlig Hørløcks veg er sterkt trafikkutsatt i rushtiden, og direkte farlig for barn. Skovgårdkrysset er i dag en flaskehals som påfører lange køer langs Jakobslivegen og Hørløcks veg. Skolebarn blir tvunget til å gå sikksakk mellom biler når de skal passere vegen, fordi bilistene stanser over gangfelt. For å klare svingen i krysset Jakobslivegen / Hørløcks veg kjører bussene oppå fortauene. Det samme gjør utålmodige bilister som skal ut fra Hørløcks veg Nedre og oppover Jakobslivegen. Det har vært flere oppslag i media knyttet til akkurat dette. Se eksempel i [YouTube-video](#).
3. Skolekapasitet - som følge av at det ikke er plass på Charlottenlund ungdomsskole kan det ikke gis innflyttingstillatelse til boligene før Granåsen ungdomsskole er ferdigstilt.

4. Brundalsforbindelsen – Det bør ikke startes bygging i Yrkesskolevegen 18 før Brundalsforbindelsen (delen fra omkjøringsvegen til nordre del av Yrkesskolevegen) er ferdigbygd. Kirken og barnehagen vil ikke medføre like mye ÅDT som boligene, men vil generere mye anleggstrafikk langs Jakobslivegen og Hørløcks veg Nedre. Kapasiteten i og rundt Skovgårdkrysset er sprengt i rushtiden, og det er verken plass eller forsvarlig med økt anleggstrafikk.

Som følge av dagens trafikutfordringer på Charlottenlund må man unngå anleggstrafikk i Jakobslivegen Nedre, især i rushtiden. Et tryggere alternativ for ankomst til Brundalen er at alle store kjøretøy må ta av på E6 på Moholt, kjøre Jonsvannsveien til Jakobslivegen Øvre, og svinge av Jakobslivegen ved Hørløcks veg Øvre. På den måten unngår man Skovgårdkrysset fullstendig, og er totalt sett den tryggeste ruten inn til Brundalen. denne ruten innebærer krysset Nyheimsvegen / Hørløcks veg som brukes flittig av skolebarn, og er uoversiktlig grunnet vegetasjon og syklende elever. Her må kommunen innføre midlertidige tiltak for å sikre trygg skoleveg for barna. Men dersom utbygger og Trondheim kommune skal opptre så forsvarlig som overhodet mulig, mener jeg de må vente på Brundalsforbindelsen (delen fra omkjøringsvegen til nordre del av Yrkesskolevegen) før noe som helst bygging kan iverksettes tilknyttet Yrkesskolevegen 18-prosjektet.

Forslagsstillers svar

1. Kirken – Det er gjort en alternativsvurdering av plassering av formålene, i samarbeid med kommunen. Denne er vedlagt planforslaget. Formålene (inkl. kirken) er plassert på bakgrunn av denne. Hovedargumentet for å legge kirken ut mot vegen er at den skal få en synlig og fremtredende beliggenhet. Kirkelig fellesråd har til hensikt å gjennomføre en arkitektkonkurranse ift utforming av kirken (dette er ikke sikret i planforslaget). I fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg er det blant annet sikret at «Hovedmaterialbruk for ny bebyggelse skal være naturmaterialer (tre, tegl, mur, naturstein o.l.)»
2. Trafikksikkerhet – Det er laget en trafikktredning som del reguleringsplanen som beskriver trafikkforholdene i Hørløcks veg og Yrkesskolevegen.
3. Skolekapasitet er beskrevet i planbeskrivelsen. Det er lagt inn rekkefølgekrav som sikrer at dette er ivaretatt.
4. Brundalsforbindelsen – Trafikutfordringene er beskrevet i trafikktredningen som følger planforslaget. Gjennomføring av anleggsfasen er sikret i bestemmelsene. Det er gitt anbefalinger i trafikknotatet til alternativer ruter for anleggstrafikken. I rekkefølgebestemmelsene er det også sikret opparbeidelse av trafikksikkerhetstiltak i påvente av Brundalsforbindelsen.

8. YRKESKOLEVEGEN 20 11.11.2020

Boligstiftelsen eier Yrkesskolevegen 20. Leilighetene leies ut til økonomisk og sosialt vanskeligstilte boligsøkere i Trondheim kommune.

Innspillene er gitt i møte. Det foreligger referat fra møtet som er lagt ved.

Innspill

1. Felles innkjøring - Er det mulig å ha en felles innkjøring mellom Yrkesskolevegen 18 og 20? Boligstiftelsen har en innkjøring her i dag som benyttes av drosjer.
2. Felles gangveg - I samme område kan det være aktuelt med en felles gangveg, da Boligstiftelsen ønsker å etablere flere innganger på nordsiden av bygget. Inngangene på nordsiden brukes mye da de er i nærheten av bussholdeplass.

3. Nærbutikk - For mange av beboerne i YSV 20 er det langt til nærmeste nærbutikk. Det er ønskelig med etablering av nærbutikk i YSV 18. Etablering av en bru over Stokkbekken vil bedre tilgjengeligheten for beboerne, der mange er avhengig av rullator, og vurderes som et godt tiltak i området.

Forslagsstillers svar

1. Det er ikke ønskelig med flere innkjøringer fra Brundalsforbindelsen når denne blir bygget for å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken, derfor planlegges Yrkesskolevegen 18 med kun én innkjøring for bil.
2. Det er foreslått gangveg like nord for Boligstiftelsen sin eiendom, som de kan koble sin gangveg på. Eksisterende bussholdeplass er regulert bort i plan for Øvre Rotvoll. Nærmeste holdeplass blir der snuplassen ligger i dag.
3. Nærbutikk planlegges på Øvre Rotvoll, derfor er dette ikke med i plan for YSV 18. I planprosessen er det vurdert å legge inn mulighet for etablering av nærbutikk langs Yrkesskolevegen, sør for kirken, dersom plan for Øvre Rotvoll ikke blir realisert. Dette er valgt bort, da butikk medfører en type bruk og opparbeidelse av uteområder som ikke er forenelig med den umiddelbare nærheten til kirken.