



SIVILINGENIØR GODHAVN AS  
Erling Skakkes gate 52A  
7012 TRONDHEIM

Vår saksbehandler  
Elisabeth Schöttler

Vår ref.  
2023/8472  
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.

Dato  
10.07.2024

## Granåsvegen 51 og 51 B, detaljregulering. Delegert vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn og høring

Byplansjefen har etter delegasjon fattet følgende vedtak:

### VEDTAK

Byplansjefen vedtar å legge forslag til detaljregulering av Granåsvegen 51 og 51 B ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Sweco, datert 11.11.2020, sist endret 29.05.2024, i bestemmelser sist endret 03.07.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 02.07.2024.

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

### SAKSFRAMSTILLING

#### Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Siv ing. Godhavn som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller PWS Godhavn Utbygging AS (PGU).

#### Tidligere vedtak i saken

Et planforslag for fortetting på samme tomt, men med blokkbebyggelse, rekkehus og kjøreadkomst fra Haakon Odd Christiansens veg, ble fremmet for sluttbehandling og behandlet i bygningsrådet i møte 20.04.2022, sak 63/22. Bygningsrådet vedtok følgende: «Bygningsrådet sender saken tilbake til administrasjonen, og ber om at det utredes et alternativt forslag med adkomst fra Granåsvegen, og småhus-/rekkehusbebyggelse på hele planområdet, før saken legges frem på nytt for sluttbehandling.»

I forbindelse med en prinsippsak for å avklare hvordan vedtaket skal håndteres i praksis, fattet Bygningsrådet i møtet 27.09.2022, sak 185/22 følgende vedtak:

«Bygningsrådet ber om at det utarbeides et komplett planforslag med utgangspunkt i vedlagt planforslag. Planen skal sendes på høring, eventuelt begrenset høring, dersom kommunedirektøren vurderer det som tilstrekkelig, før det sendes til sluttbehandling.»

Det foreliggende bearbejdede planforslaget med rekkehusbebyggelse og kjøreadkomst fra Granåsvegen har andre forutsetninger og rammer enn saken som var opp til sluttbehandling i Bygningsrådet 20.04.2022. Derfor var det behov for flere nye utredninger. Spesielt trafikkutredningen er sentralt for det nye planforslaget.

Nytt komplett planforslag forelå 06.06.2024 med nødvendige justeringer, avklaringer, utredninger og dokumentasjon av planforslagets virkninger. Fokus har blant annet vært på trafiksikkerhet og i hvor stor grad nabo i Granåsvegen 49 vil bli berørt av planforslaget.

### Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fortetting ved å erstatte to eneboliger med tre rekkehus og tilsammen ca. 12 leiligheter.

Rekkehusene er i tre etasjer, hvorav to med sokkel. Ett rekkehus foreslås plassert parallelt med Granåsvegen. De to rekkehusene med sokkel plasseres vest og øst langs eiendomsgrensene. Felles uteoppholdsareal ligger sentralt plassert mellom rekkehusene. Det er sørvendt og har gode solforhold. Alle boenheter har privat uteoppholdsareal i form av markterrasse eller takterrasser.

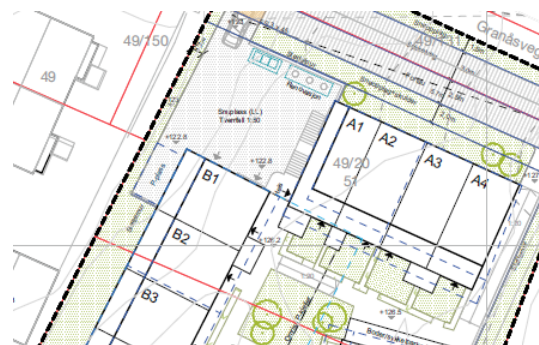


Planområdet sett fra sørvest

Bilparkering skjer i parkeringskjeller, i tillegg tillates det en parkeringsplass på bakkenivå. Kjøreadkomst til planområdet og parkeringskjeller skjer fra Granåsvegen og er plassert helt i vest, på den nederste delen av tomta.

I forslag til bestemmelsene «§3.5 Bebyggelsens plassering» vises til Hus A og Hus B. Denne benevnelsen vises ikke på plankartet, men refererer til situasjonsplanen. Denne feilen vil rettes til sluttbehandlingen.

Bestemmelsen om tillatte utkrageringer på nordsiden av Hus B vil også suppleres med et minstekrav for fri

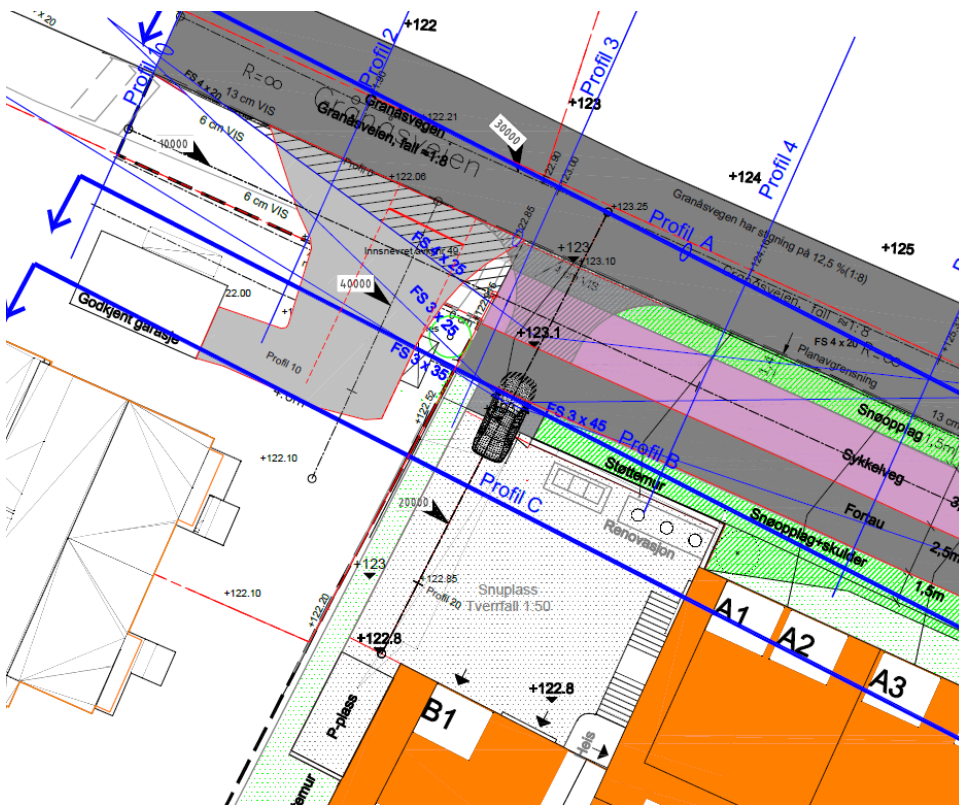


høyde for å sikre snumulighet for store biler. I tillegg vil det sikres en minste avstand mellom hushjørnene.

### **Vesentlige utfordringer i planarbeidet**

#### Trafikksikkerhet for myke trafikanter

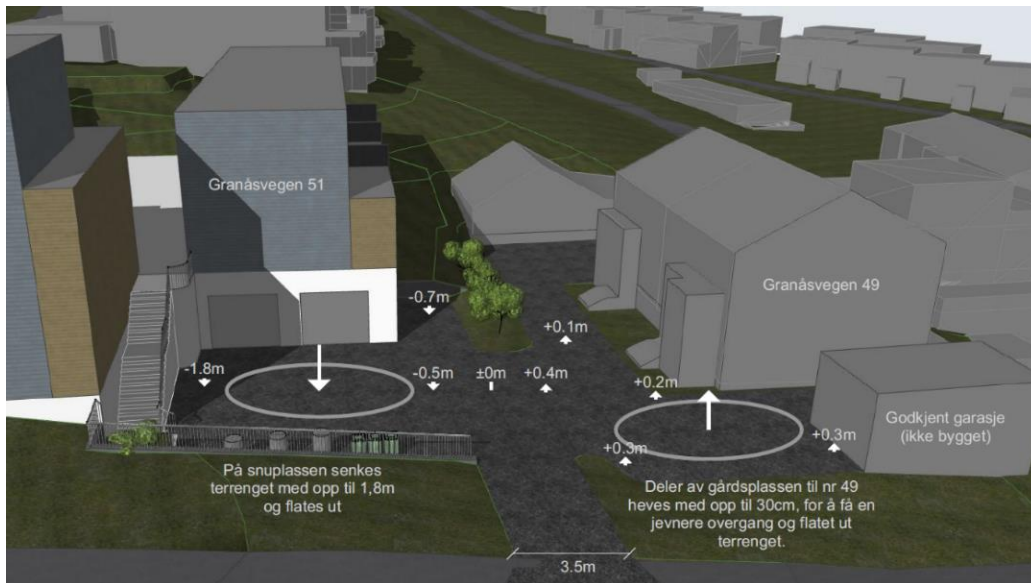
Hovedutfordringen i planarbeidet var å finne en løsning med kjøreadkomst fra Granåsvegen som i tilstrekkelig grad ivaretar trafikksikkerheten for myke trafikanter. Byplansjefen ber spesielt om innspill til foreslått løsning. Ved planområdet er Granåsvegen på sitt bratteste med en stigning på 1:8,5. Her vil syklister derfor ha stor fart. Den nye avkjørselen til Granåsvegen 51 er foreslått flyttet fra østsiden til vestsiden av tomte, og tett inntil eksisterende avkjørsel for Granåsvegen 49.



#### Utsnitt vegplan med profilhenvisning

Å plassere de to adkomstene tett inntil hverandre samler to aktsomhetspunkter for syklende, gående og øvrig trafikk, i motsetning til dagens situasjon, der det er ca. 25 – 30 meter avstand mellom avkjørslene. Ved alle avkjørsler må kantstein senkes og sidehelningen på fortau og sykkelveg endres for å tilpasses avkjørselen. Med to avkjørsler tett på hverandre, blir det en relativ lang sammenhengende strekning med ujevn stigning og unormal helning på fortauet. Slike partier er utfordrende om man for eksempel ferdes med rullestol eller triller barnevogn, særlig på glatt føre.

Det er sett på muligheten til en felles avkjørsel for Granåsvegen 49 og 51.



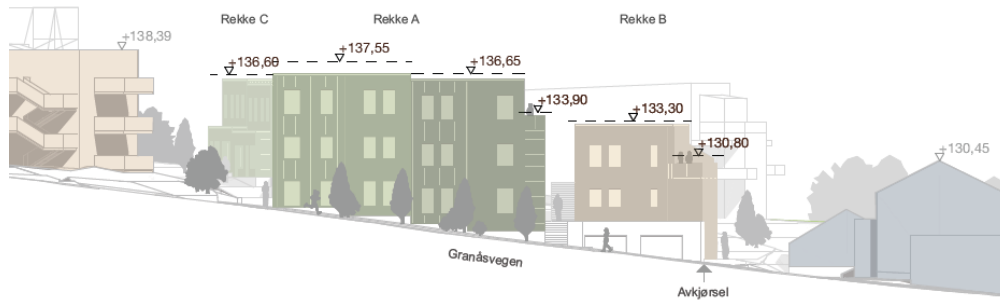
*Illustrasjon av en mulig løsning med felles adkomst for Granåsvegen 51 og 49*

Eierne av Granåsvegen 49 har blant annet hatt bekymring for at trafikken fra de tolv nye boenhetene kan berøre deres private gårds plass og ulempene som følger av dette. Terrengendringene som er nødvendige for å få til en felles adkomst vil blant annet kunne medføre at de og nabo i Granåsvegen 49B kan miste oppstillingsplasser for egne biler. Undersøkelsene av muligheten for felles avkjørsel for Granåsvegen 51 og 49 har ikke ført fram til en løsning.

Revidert trafikkutredning gjør rede for tilstrekkelig gode siktforhold, både i en fortsatt situasjon med dagens fortau og ved en fremtidig situasjon med sykkelveg med fortau.

### Småhus-/rekkehuskarakter

Det har vært viktig å sikre en utforming som ivaretar strøkskarakteren og fremmer småhus-/rekkehuspreget slik Bygningsrådet har vedtatt. Forslagsstiller mener at rekkehuspreget er godt nok ivaretatt, og at detaljert utforming må løses i detaljprosjekteringen. Byplansjefen er enig i at detaljutformingen må løses i byggesaken, men er usikker på om hovedgrepene i planforslaget sikrer rekkehus-/ småhuskarakter godt nok og ønsker innspill om dette. Planforslagets rammer gir muligheter for tiltak som støtter opp under rekkehuspreget, det åpner for eksempel for mulighet til en tydelig nedtrapping av bebyggelse langs Granåsvegen, men uten at det stilles krav om nedtrapping.



Gateopprikk viser at det innenfor rammene til planforslaget er mulig å etablere bebyggelse langs Granåsvegen med tilnærmet jevn gesimshøyde, og uten innganger mot vegen, slik at bebyggelsen kan virke mer som blokkbebyggelse. Bestemmelse stiller også krav om god visuell kvalitet, men byplansjefen mener det er behov for å konkretisere dette mer for å styrke rekkehuspreget, ved å sette krav om for eksempel oppbrutte volumer, variasjon i utforming, materialbruk eller lignende.

### Støy

Planområdet er utsatt for stor støybelastning fra Granåsvegen. Deler av planområdet ligger i rød og oransje støysone. Støyproblemet er løst ved å plassere et rekkehus i tre etasjer parallelt med Granåsvegen. Dermed skjermes det bakenforliggende felles uterom. Alle boliger i gul støysone har en stille side og private uterom med tilfredsstillende støynivå.



### Universell utforming.

Det sikres trinnfrie adkomster mellom boligenes hovedinnganger, uterom, parkering og felles renovasjonsløsning via person heis fra nedre nivå og parkeringskjeller, opp til det øvre nivået.

### **Vesentlige virkninger**

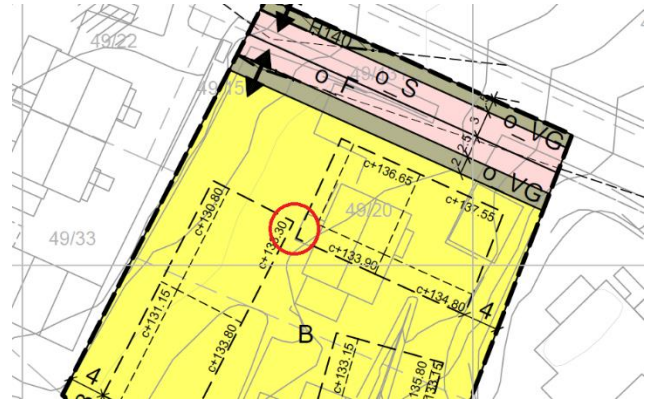
Kjøreadkomsten til Granåsvegen 51 er flyttet fra øst- til vestsiden av tomten, med ca. 1,2 meter avstand til tomtegrensen mot Granåsvegen 49. Det betyr at eventuelle forsterkninger langs kjøreareal, eller støttemurer langs tomtegrensen kan oppføres på egen grunn. Foreliggende planforslag regulerer sykkelveg med fortau for å sikre nødvendige arealer til en senere sammenhengende etablering av disse. Det må forutsettes at forlengelsen av sykkelveg og fortau østover og vestover vil reguleres i et lengre sammenhengende strekk på et senere tidspunkt. Samferdselsprosjektet vil medføre endringer for eiendommene langs Granåsvegen med tanke på trafikkavvikling, terrenginngrep og erverv. Dette vil også berøre Granåsvegen 49. Inntil det etableres sykkelveg med fortau kan nødvendig friskt for boligprosjektet i Granåsvegen 51 oppnås uten at det må gjøres tiltak på naboeiendommen som ligger utenfor planområdet.



## Vurdering

Planforslaget gir rammer som gjør det mulig å få til et boligprosjekt med god strøkstilpasning og bokvalitet. Byplansjefen er imidlertid usikker på om dette er tilstrekkelig sikret.

Plankartet viser byggegrenser for rekkehuset mot nord og rekkehuset mot vest med en avstand på ca. en meter. Byplansjefen vurderer at dette er for tett, også med tanke på at det er her hovedadkomsten fra adkomsttorget til boligene er. Forslagsstiller ønsker å beholde byggegrensene som vist for å beholde fleksibilitet ved detaljutforming av prosjektet. En bestemmelse sikrer en minimumsavstand på to meter.



Byplansjefen bemerker at den klareste løsningen i en reguleringsplan ville være å sette byggegrensene på riktig sted etter en konkret vurdering.

Bestemmelse § 4.4 om overvannshåndtering er noe vag og byplansjefen vurderer at den bør konkretiseres ytterligere til sluttbehandling. Blant annet bør bruk av naturbaserte løsninger og tretrinnsstrategien som foreslått i VA-notatet, sikres i bestemmelsen.

Byplansjefen vurderer at planforslaget er i tråd med byutviklingsstrategien, som sier at en fortetting av planområdet skal være moderat og ta hensyn til eksisterende karakter. Ved en gjennomsnittsstørrelse på 70 m<sup>2</sup>, som benyttes som et sammenligningsgrunnlag, oppnår planforslaget en tetthet på 9,9 boliger per dekar, noe som er relativt høyt. Men byplansjefen vurderer at det innenfor rammene til planforslaget er mulig å få til en fortetting som kan fungere og samtidig ivareta strøkskarakteren. Det må imidlertid vurderes om det er behov for bedre sikring av utformingskvaliteter fram mot sluttbehandling.

Foreslått parkeringsdekning på minimum 0,8 og maksimum 1,0 parkeringsplasser per boenhet eller 70 m<sup>2</sup> BRA er lavere enn kravet i gjeldende KPA, som er på minimum 1,2 plasser. Den reduserte parkeringsdekningen støtter opp under kommunens nullvekstmål, samt at det er god kollektivdekning og økt kapasitet for sykkelparkering.

I følge trafikkrapporten er det tilstrekkelig gode siktforhold. Byplansjefen vurderer at det likevel fortsatt kan oppstå uoversiktlige situasjoner som kan bli utfordrende å fange opp av syklistene som kommer i relativ høy fart nedoverbakken, eller bilister som skal svinge inn til en av avkjørslene fra Granåsvegen. Dette gjelder spesielt når flere biler skal kjøre utfra eller inn på de to avkjørslene som ligger rett etter hverandre. Trafikkrapporten tar ikke stilling til denne problemstillingen.

Det går ikke fram av planforslaget hvordan en funksjonell service- og nyttetransport kan ivaretas. Det legges ikke til rette for kjøreadkomst helt fram til boliginngangene, noe som kan

skape utfordringer spesielt for service- og nyttetraffic, som f. eks. leveranser av store varer eller flyttebiler. Stans/ parkering langs Granåsvegen vil skape trafikkfarlige situasjoner. Derfor må det forutsettes at all nytte- og servicetraffic benytter adkomsten vest i planområdet som vil dimensjoneres for denne type bruk. Utfordringen er at fra adkomsttorget kan inngangene til boligene kun nås ved bruk av heis eller utendørs trapp eller via offentlig fortau langs Granåsvegen og gangadkomsten øst på tomte. Samtidig vil en tilrettelegging for kjøreadkomst til boliginngangene kreve egen adkomstmulighet fra Granåsvegen, vest på tomte. I tillegg vil det gå på bekostning av felles uteoppholdsareal. Byplansjefen mener det er behov for å se nærmere på løsninger som legger bedre til rette for en funksjonell avvikling av tilbringertjenester og nyttetransport, samtidig som den ivaretar felles uteoppholdsarealet.

### Skolekapasitet

Planområdet sokner til Åsvang barneskole og Blussuvoll ungdomsskole. Det er ledig kapasitet i grunnskoleløp. Det er satt rekkefølgekrav om ledig skolekapasitet.

### **Konsekvenser for klima og ytre miljø**

Prosjektet er et fortettingsprosjekt i et allerede bebygd område, det vil ikke påvirke matjord, friluftsområder eller naturmangfold. Plan for beskyttelse mot ulemper i bygge- og anleggsfasen skal også inneholde en beskrivelse av klimagassutslipp knyttet til rivning, anleggsvirksomhet og massetransport. Overordnet VA-plan viser at det er mulig å etablere åpen lokal overvannshåndtering med f. eks. regnbed.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det er ikke noen store/kjente økonomiske konsekvenser for kommunen i forbindelse med boligprosjektet. Senere regulering av sykkelveg med fortau og annen veggrunn vil sannsynligvis bli del av et større sammenhengende samferdselsprosjekt. Ved gjennomføring av et slikt prosjekt vil kommunen få kostnader i forbindelse med erverv av nødvendig areal, etablering og drift av sykkelveg, fortau og annen veggrunn.

### **Medvirkning**

Oppstart av planarbeidet for eiendommene Granåsvegen 51 og 51 B ble kunngjort og annonsert i Adresseavisen 16.04.2020. Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 14.04.2020. Planprosessen for dette planforslaget ble kjørt helt fram til sluttbehandling i bygningsrådet 20.04.2022. Offentlig ettersyn og høring var i perioden 02.08.2021 til 27.09.2021.

I forbindelse med varsel om oppstart og offentlig ettersyn/ høring av det forrige planforslaget kom det inn ni merknader, derav fem fra offentlige myndigheter. Statsforvalteren fremmet innsigelse til planen fordi den ikke sikret universelt utformet parkeringsmulighet for personer med nedsatt forflytningsevne.

Hovedtema i innspillene var for høy utnyttelse og dårlig stedstilpasning med tanke på bygningenes plassering, høyde og volum med medfølgende problem knyttet til bokvalitet, uterom, sol og utsikt og parkeringsbehov i kombinasjon med lav parkeringsdekning. Et annet sentralt tema var utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, uoversiktlige adkomstforhold ved kjøreadkomst fra Haakon Odd Christiansens veg, lite parkeringsdekning, forventede ulemper knyttet til bilheis og krevende vegforhold, spesielt om vinteren.

Også det bearbeidete planforslaget møtte sterke naboprotester, i hovedsak knyttet til strøkstilpasning og trafikale utfordringer ved bruk av privat adkomstveg som adkomst til planområdet. Ved sluttbehandling av det bearbeidete og reduserte planforslaget vedtok bygningsrådet i møte 20.04.2022, sak 63/22 å sende planforslaget tilbake til administrasjon og ba «om at det utredes et alternativt forslag med adkomst fra Granåsvegen, og småhus-/rekkehusbebyggelse på hele planområdet, før saken legges frem på nytt for sluttbehandling.»

Foreliggende planforslag er i tråd med vedtaket fra bygningsrådet og viser et redusert prosjekt, som er tatt ned til 12 rekkehusleiligheter. Adkomst til planområdet er flyttet til Granåsvegen.

### **Konklusjon**

Byplansjefen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Olav Nikolai Kvarme  
avdelingsleder sør

Elisabeth Schöttler  
saksbehandler

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

### **Vedlegg**

- Vedlegg 1: Reguleringskart på grunnen
- Vedlegg 2: Reguleringskart under grunnen
- Vedlegg 3: Planbeskrivelse
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 5: Trafikknotat, vegplan og profiler
- Vedlegg 6: Situasjonsplan
- Vedlegg 7: Perspektiver
- Vedlegg 8: Snitt og 3D-illustrasjon
- Vedlegg 9: Uteareal, sol- og skyggekart
- Vedlegg 10: VA-notat og overordnet VA-plan
- Vedlegg 11: Brann og redning notat og plan



- Vedlegg 12: Geoteknisk rapport
- Vedlegg 13: Støyutredning
- Vedlegg 14: Luftkvalitet, Granåsen gård
- Vedlegg 15: ROS- analyse

Kopi til:

PWS GODHAVN UTBYGGING AS