



Fagnotat

Vår ref.
2023/8967

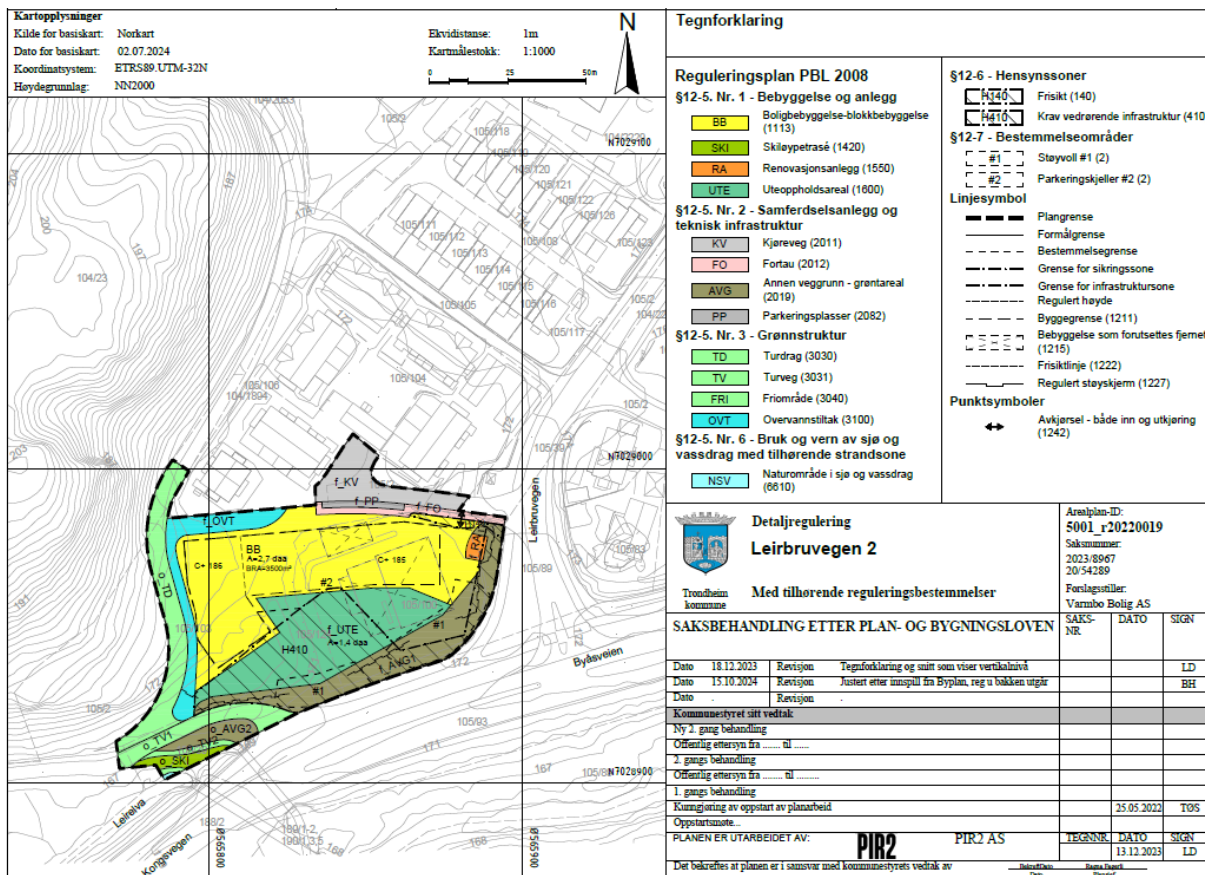
Vår
dato 26.10.20
24

Til:	Kommundirektør, byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Detaljregulering av Leirbruvegen 2, r20220019, offentlig ettersyn

1. Hva gjelder notatet

Fagnotatet gjelder regulering av fem punkthus med til opptil 62 boenheter, med tilhørende uterom og infrastruktur og offentlig turdrag.



Plankart med tegnforklaring. Hensikten er tilrettelegging for boligbebyggelse, men planområdet

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

reguleres med flere arealformål. Eksisterende turveg og nytt offentlig turdrag sikres mot Bymarka.

Planområdet ligger i ytterkanten av bebyggelsen på Brannhaugen, Byåsen, med markaområder og Byåsveien inntil. Det er kort veg til Granåsen idrettsanlegg. I dag er det en bensinstasjon på østre del av planområdet, mens vestre del er ubebygget/natur.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Bergersen Arkitekter AS og senere PIR2 AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Marka Eiendom as, eid av Varmbo Bolig AS.

Viktige utfordringer i planarbeidet er forholdet til hovedvannledning, støy/støyskjerming, boligtetthet og boligstørrelse.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn.

2. Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger til rette for etablering av minimum 30 og maksimalt 62 boenheter fordelt på fem lavblokker med tilhørende uterom og infrastruktur. Dette tilsvarer minimum 4 boliger per dekar og maksimalt 8,4 boliger per dekar. Det er sikret bruk av tre i fasader. Bebyggelsen er plassert over en felles parkeringskjeller, og er trukket tilbake fra et større felles sørvendt uteoppholdsareal mot Byåsveien. Nedkjøring til parkeringskjeller og renovasjonsanlegg er plassert nordøst på tomten, med avkjørsel fra Leirbruvegen. Nedkjøringsrampe er delvis lagt inn i støyvoll. Gjesteparkering og fortau er plassert langs felles avkjørsel med naboer i nord. Overvannshåndtering og turdrag opparbeides mellom bebyggelsen og Bymarka. Planforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Situasjonsplanen viser et forslag til å løse planforslaget i detalj. Her vises blant annet hvordan støyskjermingen er delt opp i støyvoller og støyskjermer, og hvordan uterom og adkomst mellom

bebyggelsen kan løses.

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget:

- Er i tråd med vedtatt arealbruk i KPA 2022-2034
- Nærhet til marka og Granåsen idrettsanlegg
- Effektiv arealbruk. Bebyggelsen deles opp i flere volum for bedre stedstilpasning
- Sikrer opparbeidelse av turdrag inn i marka

Argumenter mot planforslaget:

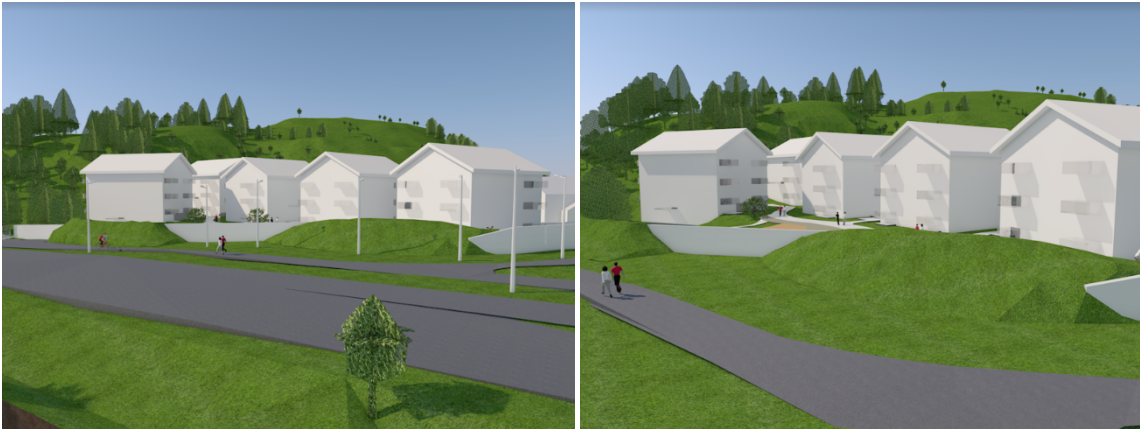
- Høye støyskjermer mot Byåsveien
- Maksimal utnyttning gir høy tetthet for lokaliseringen
- Ny bebyggelse vil skyggelegge deler av naboers fasader og uterom
- Bebyggelse innenfor økologisk korridor

Hovedvannledning og VA-knutepunkt

Planområdet er utfordrende å tilrettelegge for boligbebyggelse, da store deler i sør er båndlagt med hensynssone rundt kommunens hovedvannledning og VA-knutepunkt. Dette innebærer at det ikke er mulig å etablere konstruksjoner innenfor hensynssonen, og gjør at det er mindre areal å bygge på. For å løse dette og samtidig opprettholde høy utnyttelse, har det vært mye dialog mellom forslagsstiller, plankonsulent og Kommunalteknikk VA. For å sikre gjennomførbarhet i forhold til hensynssonen er det stilt bestemmelser til at parkeringskjeller dypfundamenteres og at alle tiltak innenfor hensynssonen skal godkjennes av Trondheim kommune. Veger, asfalterte flater, grøntanlegg på mark og demonterbare støyskjermer tillates, mens det ikke tillates bygg, anlegg eller trær som kan skade eller være til hinder for drift og vedlikehold av ledningene. Det er også stilt rekkefølgebestemmelser for å sikre ledningene og knutepunktet under gjennomføring av planforslaget.

Støyskjerming

Planområdet er utsatt for veistøy fra Byåsveien. På grunn av hensynssonen rundt VA-anlegget er det ikke mulig å plassere bebyggelsen nærmere Byåsveien for å skjerme felles uterom. Støyskjerming er foreslått løst med både støyvoll og demonterbare støyskjermer. Høyden blir minimum 2,7 meter mot Leirbruvegen og Byåsveien. Det er ikke sikret maksimal høyde på støyvollen. Det er sikret avbøtende tiltak som veksling mellom støyvoll og støyskjermer, og krav til materialbruk og beplantning.



Støyskjermen og støyvollen vist fra Byåsveien og fra gang- og sykkelvegen.

Ny bebyggelse og tilhørende støyskjerming kan bidra til å skjerme nabobebyggelse og naboers uteoppholdsareal mot trafikkstøy. Byplankontoret vurderer støyskjermingen til å være for høy, og mener at spesielt støyskjermene kan oppleves negativt fra Leirbruvegen, Byåsveien og tilhørende gang- og sykkelveg. Dette vil ikke være i tråd med Byutviklingsstrategiens målsetting om en by i øyehøyde.

Økologisk korridor og Leirelva

Den østlige delen av planområdet er satt av til boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel 2012-2024, mens vestre del av planområdet er satt av til grønnstruktur og vist med hensynssone bevaring naturmiljø. Denne delen av planområdet ligger mot Bymarka og er ubebygd med vegetasjon og åpent terreng. Arealet er vurdert å være en del av den økologiske korridoren Leirelva-korridoren. Leirelva-korridoren har over en lengre periode blitt redusert gjennom utbygginger til bolig- eller samferdselsprosjekt. Klima- og miljøenheten mener derfor at denne delen av planområdet må tas ut av planforslaget og beholdes som ubebygd natur. I 2015 ble arealet regulert til bolig og turdrag i gjeldende reguleringsplan, r20140018. Byplankontoret vurderer derfor at arealet kan videreføres regulert til bolig og turdrag. Det er positivt at deler av dette arealet sikres i planforslaget som vegetert overvannstiltak og uteoppholdsareal.

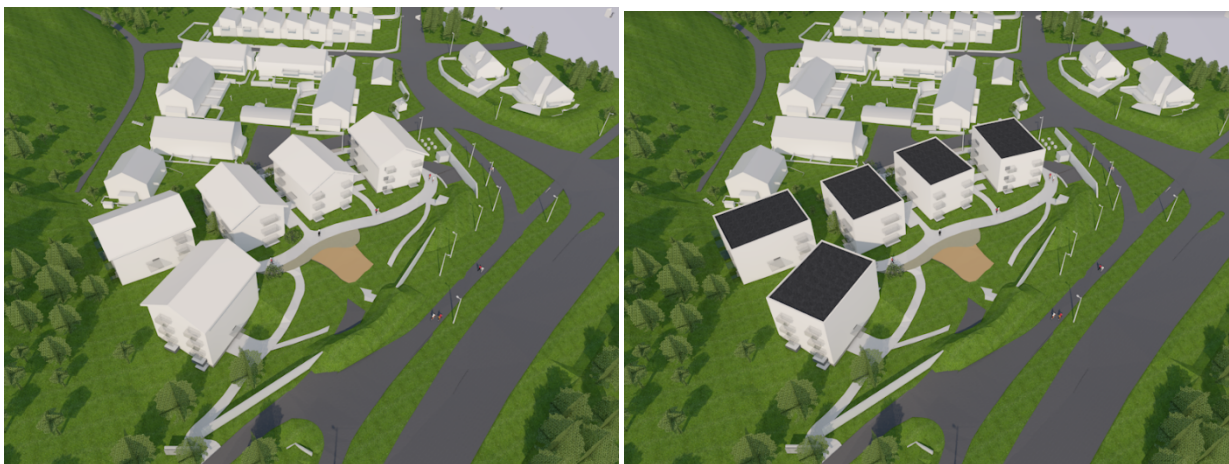
Ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 er nylig vedtatt, men er ikke rettskraftig ennå. Sannsynligvis vil dette være gjeldende arealdel ved sluttbehandling av planforslaget. Både vestlig og østlig del av planområdet er avsatt til byggesone 3. Hensynssone for bevaring av naturmiljø er videreført over den vestlige delen.

Planområdet inkluderer deler av Leirelva-vassdraget, som er et viktig bekke- og en svært viktig naturtypekategori. Ved Leirelva er det foreslått offentlig skitrase etter innspill fra Enhet fra idrett og friluftsliv. Skitraseen er en fortsettelse av traseen regulert i r202000039 Lian og Kystadmarka. Det er avsatt areal til kantvegetasjon mot vassdraget, men Klima- og miljøenheten mener også skitraseen bør reguleres til grønnstruktur for å styrke kantvegetasjonen og øke infiltrasjonen mot Leirelva.

Stedstilpasning

Ny bebyggelse avslutter bystrukturen mot marka med høyere bebyggelse og rom for relativt høy tetthet. Området har en variert bebyggelse i dag, med rekkehus, flermannsboliger og eneboliger i 1,5-2,5 etasjer. Mønehøyde på nærmeste nabobebyggelse i nord tilsvarer kotehøyde 180,9. Ny bebyggelse i østre del av planområdet er foreslått med mønehøyder tilsvarende kotehøyde 185, mens bebyggelse i vestre del av planområdet er foreslått med mønehøyder tilsvarende kotehøyde 186. Forskjellen mellom nabobebyggelse og ny bebyggelse blir da mellom 4 og 5 meter, tilsvarende 1-2 etasjer.

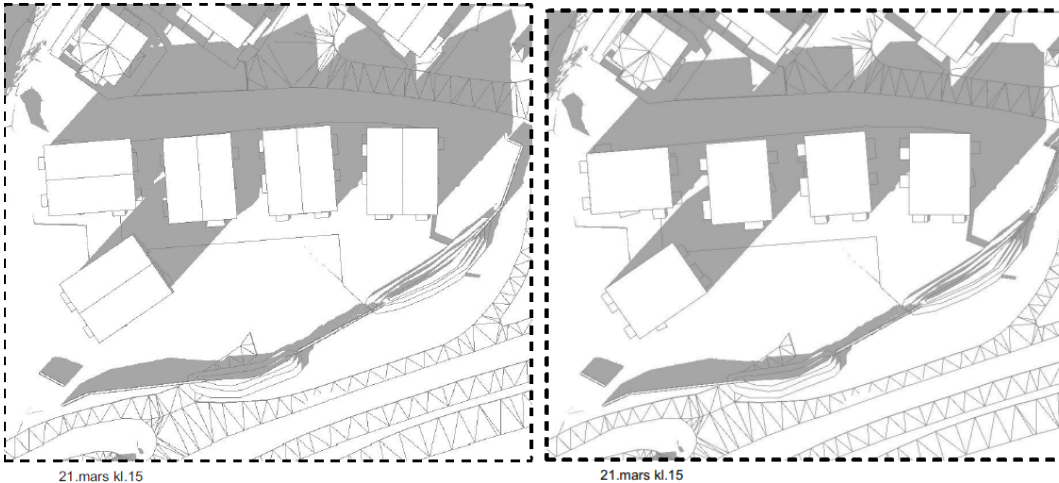
Mønehøyde er sikret i plankartet, vist med c+. Ved første innsending av komplett planforslag var det foreslått varierende høyder mellom kotehøyde 180,9 og 186,8. Ny bebyggelse var da illustrert med 3 og 4 etasjer. I oppdatert materiale er maksimal mønehøyde 186,0 uten krav til variasjon i etasjehøyder. I følge planbeskrivelse kan bebyggelsen være tre etasjer.



3D-illustrasjonene viser to måter å løse planforslaget på. Illustrasjonen til høyre viser saltak, mens illustrasjonen til venstre viser flate tak.

Bebyggelsens høyde, volum og plasseringen påvirker solforhold og innsyn for naboer. Byggegrense for bebyggelsens plassering er vist på plankartet, men fotavtrykk og plassering som vist i planforslaget er foreløpig ikke sikret. Planforslaget viser fire lavblokker på rekke mot naboer i nord, og en lavblokk lengst i sørvest. De fire lavblokkene på rekke kan oppleves dominerende for naboer, men det er positivt at bebyggelsen er vist plassert slik at naboer bak får sikt mellom byggene.

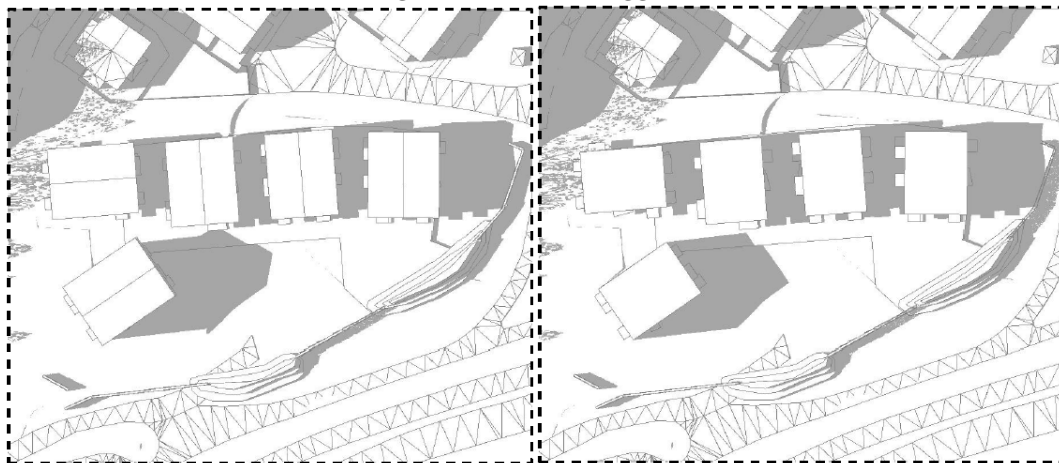
På deler av dagen i vinterhalvåret vil ny bebyggelse kaste skygge på eksisterende nabo nord for planområdet og deres felles uterom. Fra april/mai vil sola gå over ny bebyggelse. Ny bebyggelse vil også skyggelegge deler av eget felles uterom og private uterom på nøkkeltidspunkt i mars.



21.mars kl.15

21.mars kl.15

Sol- og skyggestudier på nøkkeltidspunktet 21. mars kl. 15. Bebyggelsen er vist med saltak til venstre og med flate tak til høyre. Flate tak gir noe mindre skygge.



23.juni kl.18

23.juni kl.18

Sol- og skyggestudier på nøkkeltidspunktet 23. juni kl. 18. Bebyggelsen er vist med saltak til venstre og med flate tak til høyre. Flate tak gir noe mindre skygge.

Det er åpnet for både saltak og flate tak. Maksimal høyde på flatt tak (gesimshøyde), er gitt i bestemmelsene som 2 meter lavere enn maksimal mønehøyde. Byplankontoret vurderer at det kun bør tillates saltak, med tanke på stedstilpasning og at maksimal byggehøyden ikke bør være høyere enn den som er vist i eksemplet med flate tak. Byplankontoret mener at lavere tetthet kunne gitt et bedre planforslag, med bedre stedstilpasning og mer rom mellom bebyggelsen.

Beregning av uterom

Interne kjørbare gangveger er medregnet i felles uteoppholdsareal, og dette avviker fra uteromsveilederen. En skogkledd kolle skyggelegger deler av planområdet når sola står i vest, men det er tilstrekkelig solbelyst eget uteoppholdsareal på nøkkeltidspunktene. Alle boliger skal ha privat uterom i form av balkong eller privat sone langs fasade. Noen av de private uterommene kommer til å bli støyutsatt eller ha lite sol.

Den Trondhjemske postvei og siktlinje til anlegget på Granåsen

Før gikk Den Trondhjemske postveien gjennom planområdet, som en direkte fortsettelse av

Leirbruvegen. Trøndelag fylkeskommune ønsker at linjeføringa bevares som et historiefortellende spor. Denne linjeføringa sammenfaller med siktlinja fra Leirbruvegen til hoppanlegget på Granåsen. Det er ikke plassert bebyggelse innenfor linjeføringa, noe som er positivt. Derimot er støyvoll og støyskjerm plassert innenfor, men siktlinjen går over disse.

Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029 og Byutviklingsstrategi for Trondheim

I Byutviklingsstrategi for Trondheim, vedtatt 2020, er planområdet vist som områder som skal fortettes med hensyn til eksisterende karakter. Dette er områder som har et dårligere utgangspunkt for å velge gange, sykkel eller kollektive transportmidler i stedet for bil. Slike områder bør, ifølge Byutviklingsstrategien, videreutvikles og fortettes, men med noe lavere tetthet og med hensyn til steds karakter. Byplankontoret vurderer med bakgrunn i dette at utnyttelsen som åpner for maksimalt 8 boliger per dekar er høy, men beliggenheten tett på Granåsen idrettsanlegg kan forsvare en høyere tetthet for denne lokaliseringen. Forslagstiller vurderer at planforslaget er i tråd med politiske føringer om fortetting.

Byplankontoret vurderer at planforslaget er delvis i tråd med Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2019. Forslagsstiller vurderer planforslaget til å bidra til at nullvekstmålet nås. Nærmeste lokale sentrum og skole på Stavset er ca. 0,8-1 km unna, men det vil bli ca. 0,6 km til nye butikk- og servicetilbud som etableres i Granåsen. Det er kort avstand til Brannhaugen barnehage og det går en hovedsykkelrute forbi planområdet. Det er ca. 200-250 meter til nærmeste holdeplass ved Byåsveien.

Parkeringsdekning for bil er foreslått lav, med maksimum 0,6 parkeringsplasser per boenhet, i stedet for minimum 1,2 plasser per boenhet/70 m² som er kravet i Kommuneplanens arealdel 2012-2024. Det er stilt krav om minst 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet, og minst 5 % av disse skal være tilpasset transportsykler eller sykler med sykkelvogner.

Rekkefølgekrav

Fra gjeldende reguleringsplan er det videreført rekkefølgekrav om opparbeiding av offentlig turdrag på kommunens eiendom. For gjennomførbarhet er det stilt rekkefølgekrav om flytting av vannledninger som kommer i konflikt med bebyggelsen, og etablering av felles avfallsløsning, fortau, parkeringsområde, kjøreveg, overvannstiltak, uteareal, og støyskjerming. Krysset mot hovedtraseen av Leirbruvegen skal strammes opp.

4. Konsekvenser for sosial bærekraft

Skissert plassering av bebyggelsen viser at det blir kort avstand mellom lavblokkene. Dette kan medføre redusert solinnfall og det kan bli mørkt i de nederste leilighetene.

Illustrasjonsplanen viser hvordan tilgjengelighet og universell utforming er ivaretatt. Turdraget kobler eksisterende bebyggelse i Leirbruvegen med Frøsetvegen og videre adkomst til marka.

Minste tillatte leilighetsstørrelse er 35 m²BRA. Spennet mellom minimum og maksimum antall leiligheter er stort, fra 30-62 boenheter. Det er sikret at minst 30 % av leilighetene skal være større enn 70 m². Minst halvparten av boligene som er under 50 m² skal være tilgjengelige boenheter, i tråd med TEK17. I kjeller er det mulig å tilrettelegge for felles funksjoner som

treningsrom og smørerom, men dette er ikke sikret.

Det er per 16.8.2024 ledig kapasitet på både barne- og ungdomsskolen i skolekretsene.

5. Konsekvenser for næring

Den tidligere bensinstasjonen innenfor planområdet ble nedlagt i 2020 og er foreslått revet. Muligheter for etablering av ladestasjon for el-biler har blitt vurdert, i tråd med PS 0389/21. Det vil være behov for lading til næringstransport på Byåsen, og beliggenheten er god med tanke på pågående utbygging i Granåsen. Forslagsstiller er gjort oppmerksom på dette, men det har vært et ønske om å gå videre med regulering av boliger. Tomta og beliggenheten er ikke utpekt i infrastrukturanalysen (*Infrastruktur for alternative drivstoff i Trondheimsområdet*, 2020) eller tomtekartleggingen (*Lokaliseringsmuligheter for energistasjoner og knutepunkt for bylogistikk*, 2021) som er utgangspunkt for Trondheim kommunes arbeid med energistasjoner. Forslagsstiller er heller ikke kjent med at det har vært interesse for å videreføre bensinstasjonsvirksomheten, og vurderer selv planområdet som mindre egnet og lite attraktivt for etablering av ny næringsvirksomhet.

6. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Nærheten til nærmiljøanlegg, Bymarka og anlegget i Granåsen er positivt i et folkehelseperspektiv. Det er en intensjon at alle leiligheter også skal ha tilgang til privat uterom. Alle leilighetene skal ha dagslys fra minst to sider. Leiligheter innenfor gul og rød støysone skal ha tilgang til stille side, og det tillates ikke støyfølsomme rom mot rød sone. Beregning av luftkvalitet viser at denne er tilfredsstillende i henhold til retningslinje T-1520.

Parkeringskjeller medfører økt bruk av betong, som ikke er klimavennlig. Det er stilt krav til at det etableres ladestasjon for el-biler. På grunn av forurensing fra bensinstasjonen vil det være behov for masseutskiftning/-forflytting.

7. Økonomiske/administrative konsekvenser

Kommunen eier areal som er foreslått regulert til turdrag og turveg. Opparbeidelse av turdraget er sikret gjennom rekkefølgekrav. Kommunen må stå for framtidig drift og vedlikehold etter at turvegen er etablert. Flytting av VA-ledninger som kommer i konflikt med bebyggelse er også sikret gjennom rekkefølgekrav.

8. Prosess og medvirkning

Varsel om planoppstart ble sendt ut til offentlige høringsparter, naboer og andre berørte parter 26.5.2022, og kunngjort i Adresseavisen 28.5.2022. Samrådsmøte med naboer ble avholdt 19.5.2022.

Det kom inn 11 innspill fra naboer, hovedsakelig om høyder, solforhold og innsyn, stedstilpasning, tetthet/nullvekstmålet og naturverdier ved Leirelva. Planforslaget framstår lite endret etter disse innspillene, se også kapittel 3. Naboer hadde også innspill om privatrettslige aspekter som felles adkomstveg og rett til adkomst over planområdet til Bymarka. Adkomst til marka må skje via intern gangveg eller gang- og sykkelveg langs Byåsveien. Etter innspill om barns ferdsel langs felles adkomstveg ble nedkjøring til parkeringskjeller flyttet og det skal

etableres fortau.

De offentlige myndighetene hadde 4 innspill som hovedsakelig er tatt til følge. Dette gjelder blant annet innspill om støy og luftforurensing, naturverdier og Den Trondhjemske postvei.

Komplett planforslag forelå 04.10.24. Planforslaget ble først innsendt 20.12.2023, men ble da vurdert som mangelfullt. Forslagsstiller skiftet plankonsulent i etterkant av dette. Arbeidsmøter ble gjennomført i april og september.

9. Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret anbefaler planforslaget. Byplankontoret anbefaler at tillatt takform endres til kun saltak og at maksimal byggehøyde reduseres. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

10. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Leirbruvegen 2 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Vedtaks punkt:

Bestemmelse 3.1-2 d endres fra «Det tillates saltak eller flate tak» til «Bebyggelsen skal ha saltak».

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

Vedlegg som følger den politiske saken:

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, PIR2 AS, 4.10.2024
- Vedlegg 2: Reguleringskart, PIR2 AS, sist revidert 16.10.2024
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, PIR2 AS, sist revidert 25.10.2024
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan, PIR2 AS, sist revidert 14.10.2024
- Vedlegg 5: 3D-illustrasjoner, Varmbo Bolig AS, sist revidert 23.10.2024
- Vedlegg 6: Fasader, Varmbo Bolig AS, sist revidert 23.10.2024
- Vedlegg 7: Sol- og skygge-studier, PIR2 AS og Bergersen Arkitekter AS, 8.12.2023, 04.10.2024, 14.10.2024, 15.10.2024 og 16.10.2024
- Vedlegg 8: Uteromsregnskap, PIR2 AS, sist revidert 16.10.2024

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring:

- Vedlegg 9: ROS-analyse, PIR2, 4.10.2024
- Vedlegg 10: ROS-analyse store VA-ledninger, Structor Trondheim AS, 2.10.2023
- Vedlegg 11: Overordna VA-plan, Structor Trondheim AS, sist revidert 4.10.2024
- Vedlegg 12: Geoteknisk vurdering, Dr. Techn. Olav Olsen, 21.11.2023
- Vedlegg 13: Støyutredning, COWI AS, sist revidert 22.10.2024
- Vedlegg 14: Luftkvalitetutredning, COWI AS, 01.08.2024
- Vedlegg 15: Innkomne merknader til oppstart med kommentarer fra forslagsstiller og plankonsulent