



Detaljregulering av Bryns vei 13, r20210033, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 24.04.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av *Plan arkitekter AS* som plankonsulent, på vegne av forslagstiller *ETN Holding AS*.

Komplett planforslag forelå *17.11.2022* med siste suppleringer *25.04.2024*. Grunnet arbeid med endringer av planforslaget har det tatt ekstra tid for å få komplettert materialet.

Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting med flere boenheter på eiendommen Bryns vei 13 samt noe utvidelse av bebyggelsen på eiendommen Bryns vei 15. Eksisterende boligbygg i Bryns vei 13 rives.

Tilpasning til strøket og sikring av uteoppholdsarealer med solforhold har vært førende for planen/planarbeidet.

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



Figur 1 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel – planområdet markert med rødt

Planstatus og rammebetingelser

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging har bl.a. som mål å sikre kompakte byer, redusere transportbehovet og legge til rette for klimavennlige transportformer, samt tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.

Overordnede planer (kommunale planer, fylkeskommunale planer)

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til boligformål, og ligger innenfor hensynssone for kulturmiljø.

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende plan på bakken er r0307 Vestbyen, Trondheim (Strøket Stavne-Willumsgården), med ikrafttredelse 16.11.1932. Bryns vei het den gang Nedre Aasvei, og var også den gang et boligområde.

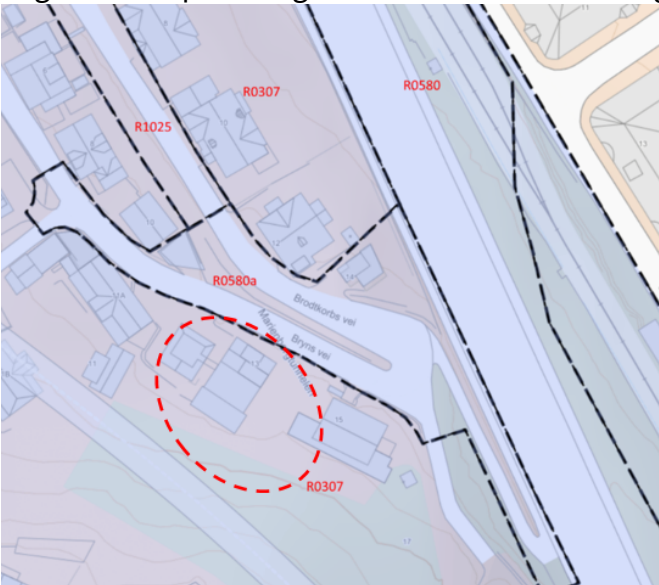
Gjeldende plan under bakken er r0426 E6 Osloveien parsell Dorthealyst-Steinberget, ikrafttredelse 31.8.2006. Planen har ikke noe arealformål på stedet, men hensynssonen «Spesialområde S1». Dette er et restriksjonsområde for tunnelen hvor det ikke tillates sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeider som kan medføre rystelser eller på annen måte kan skade tunnelen eller tunnelinnredningen. Før slike arbeider utføres må vegholders tillatelse innhentes.



Figur 2 Utsnitt fra r0426, Bryns vei 13 markert rødt

Planforslaget utløser ikke krav om KU/planprogram.

Tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Figur 3 Planmosaikk på nakken. I tillegg ligger R0436 « E6 Osloveien under bakkeområdet.

R0426	E6 Osloveien	31/8-2006
R0307	Vestbyen, Trondheim (strøket Stavne-Wullumsgården)	16/11-1932
R0580	Byåsveien nr. 47, 49, 51, 68, 70, 70B, 70C, 72, 72B, 72C, 74, 76, Fridtjof Nansens vei 57, 58, og 60	25/6-1959
R0580a	Bryns vei og Brodtkorbs vei – mindre reguleringsendring	20/2-1962
R1025	Steinberget	13/7-1965

Temaplaner

Veileder for byform og arkitektur er lagt til grunn.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Gjeldende regulering fra 1932 har ingen bestemmelser. Plankartet tegner inn eksisterende bygg i planområdet – foreliggende planforslag legger opp til høyere utnyttelse og en annen typologi (ikke enebolig). Gjeldende plan for vegtunell under planområdet har bestemmelse som sikrer tunnelen mot rystelser mm. Dette videreføres i planforslaget ved at geoteknisk vurdering med tilrådninger er gjort bindende.-

Planforslaget er i samsvar med formål i KPA.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer, beliggenhet og størrelse på planområdet

Planområdet berører først og fremst tiltakshavers egen tomt, gnr/bnr. 421/209. I tillegg er det tatt inn areal på Bryns vei 15, gnr/bnr. 421/210, hvor planen gir hjemmel til kjeller med garasjeplass og tilbygg på eksisterende hus. Plangrensen er dermed satt utfra gnr/bnr. 421/209's tomtegrenser samt nødvendig areal på gnr/bnr. 421/210. Planområdet er ca. 0,8daa.

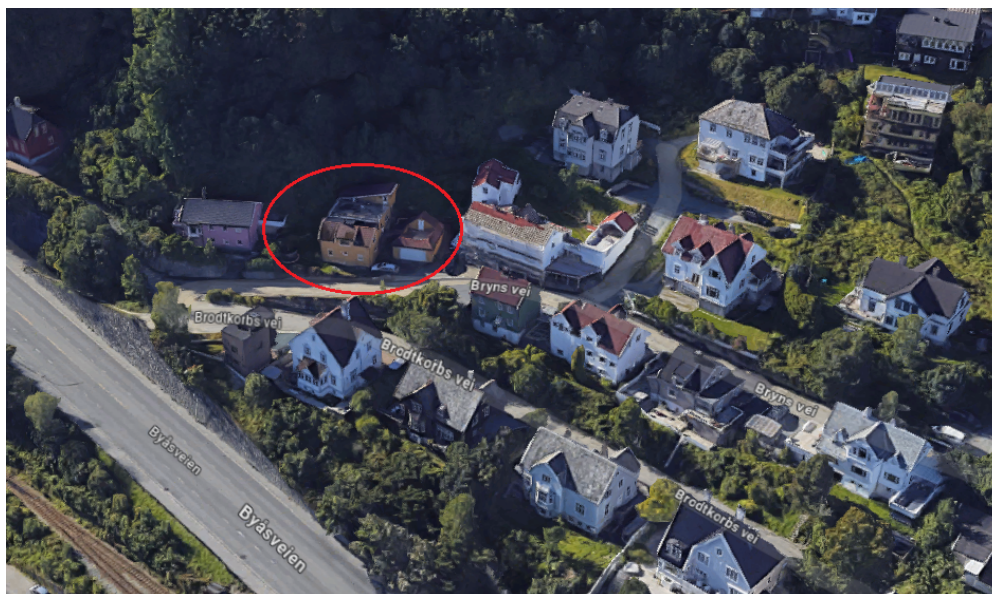
Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Tomta ligger i et rent boligområde.

Mot øst og vest grenser tomten til boligtomter. Mot nord ligger Bryns vei. Mot sør ligger et sammenhengende grøntområde.

Stedets karakter; struktur/estetikk/byform, eksisterende bebyggelse

Planområdet og den inntilliggende bebyggelsen i Bryns vei er av varierende årgang og stilarter og bærer preg av tilbygg og påbygg. Området forøvrig består av villabebyggelse med rom og grønt rundt seg.



Figur 4 Illustrasjonen viser strøket med prosjektområdet antydnet rødt

Nærområdet er et relativt ensartet boligområde.

Der hvor Steinberget møter Bryns veg og Brodtkorbs veg ligger et par ærverdige leilighetsbygg i tegl fra tidlig 1900-tall.

Spesielt i Brodtkorbs gate, men også lengre oppe, finner vi større villaer i sveitserstil med bratte tak og arker. Det er også innslag av nyklassisistiske hus med valmtak. Det mest generelle mønsteret er saltak/valmtak hvorav de aller fleste har arker og/eller takoppløft, og diverse påbygg og følgende sammensatte tak og volumer. Alder og stil er for en del vanskelig å anslå, men inntrykket som skapes er et dynamisk område hvor de fleste har bygget på eller til, og hus som vitner om flere faser og etter hvert større boligareal. Tvers over gata ligger et nyoppført hus i ren modernistisk stil.

Så å si alle boligene i området er småhus kledd med panel. Fargene er varierte. De fleste av husene har to etasjer pluss loft, men på grunn av varierende terreng og bruk av støttemurer framstår de som varierte i høyde

På grunn av helningen har mange av husene i Bryns veg bygd opp tomte mot vegen med støttemurer i stein eller betong. Dette, kombinert med at det er bygd svært tett på vegen, gir et smalt og stramt tverrsnitt hvor det stedvis heller ikke er stort med dagslys.

Landskap (topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi)

Landskapsmessig defineres Dyrborgområdet av den lange, bratte lia vest for Ila med fall østover, til den gradvis flater ut mot Sverresborg og heller mot fjorden vest for Roald Amundsends veg (Vestoppfarten). Byåsvegen/rundkjøringen i Ila er både en tydelig grense hvor strøkskarakteren blir ganske ulik, og en visuell barriere i seg selv.

Vegføringen oppe i småhusområdet er på grunn av hellingen lagt mest mulig langs kotene, og husene orienterer seg mot vegen og/eller utsikten ned til byen (med unntak av enkelte eplehagefortettinger). Det mest relevante nærmiljøet vurderes å være småhusområdet mellom Byåsvegen, Steinberget og Dyrborgveien.

Steinberget kaster en del skygge på tomten, spesielt på ettermiddag.

Kulturminner og kulturmiljø

Bebyggelsen på tomte har i seg selv ingen antikvarisk verdi, men tomte ligger i KPA under hensynssone for bevaring av kulturmiljø (Steinberget med tilleggende områder). Fra KPA: *Stort, fra byen meget godt eksponert villaområde, med en rekke godt bevarte enkeltbygninger og tilhørende haver.*

I tillegg er flere hus i området markert med antikvarisk verdi (B og C).



Figur 5 Utsnitt fra aktsomhetskart for kulturminner. Lilla - B: Høy antikvarisk verdi, Blå - C: Antikvarisk verdi

Det er ingen kjente registreringer av kulturminner i grunnen, jf. riksantikvarens innsynsløsning.

Naturverdier

Mot sør grenser tomta til et område som er klassifisert som naturtype av verdi D, etter kommunens eget klassifiseringssystem. I kommunes vurdering framgår det at i områder med verdi D bør de økologiske funksjoner søkes opprettholdt. Området består av løv-blandingskog med lønn, alm, hegg, bjørk, rogn, gråor og selje. Det er ikke registrert rød- eller svartelistearter i tilknytting til planområdet.

Rekreasjonsverdi/bruk, uteområder

Planområdet består av ei privat boligtomt med hage. Den har dermed ingen rekreasjonsverdi (utover for beboerne).

Trafikkforhold

Bryns veg og Brodtkorbs veg, som er naturlige adkomstveier til planrådet, har fartsgrense 30 km/t. Dette er kommunale boligater med blandet trafikk. Veiene kobler seg på Steinberget, som også har fartsgrense 30 km/t, med tosidig fortau. Det er ikke registrert trafikkuhell i de to adkomstvegene, men på det overordnede vegsystemet er det en del uhell, og da særlig i forbindelse med rundkjøringen til Steinbergtunnelen. Det er registrert noen ulykker med gående i lla, men ingen med alvorlig skader på det som er naturlig skoleveg. Det er ikke registrert trafikkmengder på de mindre vegene i området, men på Byåsveien og Ilevollen er det registrert en ÅDT på ca. 12 300. Nedre del av Steinberget har registrert ÅDT på 600.

Det er ca. 240 meter til Steinberget, som er nærmeste påkobling til hovedsykkelnettet.

Nærmeste holdeplasser er lla, 400 m og Nyveibakken, 300 m. Holdeplassen i lla betjenes av rute 3, 11, 9 og 75. Hvorav rute 3 er metrobusslinje med svært hyppige avganger.

Det er ca. 750 meters gangavstand til lla skole (barnetrinnet). Det er ikke fortau i Bryns vei/Brodtkorbs vei, men veiene er lite trafikkert. Deretter er det mulig å gå via fortau og fotgjengeroverganger enten via Byåsveien og Ilevollen/llaparken, eller lengre vest via Steinberget og Ilevollen. Nordre Ilevollen krysses ved lysregulert overgang eller gangtunnel ved

Løkkegata. Det er ca. 1,6 km til Sverresborg skole (ungdomsskoletrinnet). Skolevegen til ungdomsskole går via mindre boligater med blandet trafikk og merkede snarveier.

Barns interesser

Planen omfatter kun private, allerede utbygde boligtomter.

Sosial infrastruktur Planområdet sogner til Ila barneskolekrets og Sverresborg ungdomsskolekrets. Ifølge kommunens kapasitetskart er det ledig kapasitet i området. Det er generelt god barnehagedekning i Trondheim, med plassgaranti. Det er gangavstand til både Steinberget familiebarnehage, Møllebakken barnehage og Ilabekken barnehager.

Universell utforming

Hverken adkomsten, boligene eller uterommet ved dagens bebyggelse er universelt tilrettelagt.

Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme

Tomta ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Renovasjon løses per i dag med beholdere på hjul.

Trønderenergi nett har konsesjon i området. Ifølge NVES oversikt over nettanlegg er det ikke trafostasjon på eller i nærheten av tomten.

Det ligger en AF225 fra 1965 og VL150 fra 1954 i Bryns veg. Stikkledning fra eksisterende 3-mannsbolig er tilkoblet i Bryns veg via separate stikkledninger fra 2016 jf. opplysninger mottatt fra Bydrift.



Figur 6 Utsnitt fra kommunens VA-kart

Grunnforhold

Området ligger under marin grense. Tomta ligger ifølge løsmassekart dels på tynn hav/strandavsetning og dels på tynt humus-/torvdekke. Bakre del av eksisterende hus står på fjell.

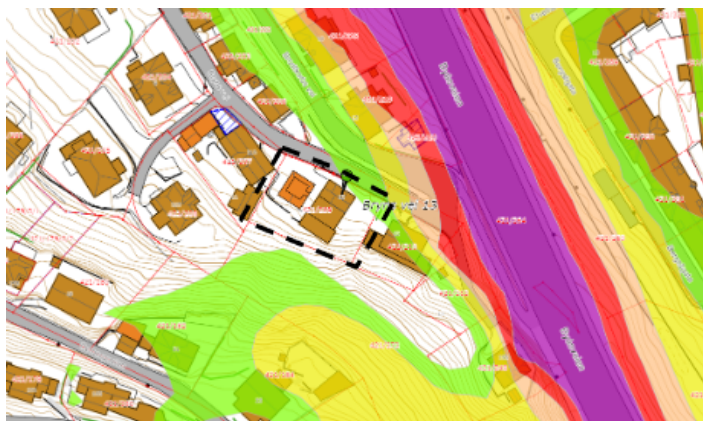
Nærmeste kvikkleireområde er Hanskemakerbakken (sone 181; ca. 250 meter unna planområdet). Området har faregradsklasse middels og konsekvensklasse meget alvorlig.

Det er i tillegg flere mindre registrerte kvikkleireområder registrert av SVV, disse ligger i tilknytning til, eller nær, sone 181.

Det er fortatt en rekke grunnboringer langs Byåsveien, samt flere boringer langs Brodtkorbs vei (8-14).

Støyforhold

Ifølge kommunens kartinnsyn ligger tomta utenfor støysoner.



Figur 7 Støykart fra kommunens karttjeneste. Tomta ligger i hvit sone.

Luftforurensning

Luftforurensning fra trafikk følger gjerne spredningskart for støy. Det tatt i betraktning forventes ikke området å være særlig utsatt for luftforurensning. Utover trafikk er den ingen andre kilder til luftforurensning å ta særlig hensyn til i nærområdet.

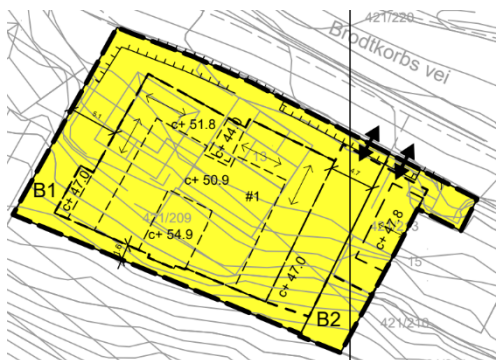
Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er ingen spesielle risikomomenter ved tomta slik den brukes i dag, de risikomomentene som finnes er utfra en enkel vurdering omtrent lik for husene i nabolaget. Faremomenter i nåsituasjonen er knyttet til bratt terreng vest for tomta og trafikkfare.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

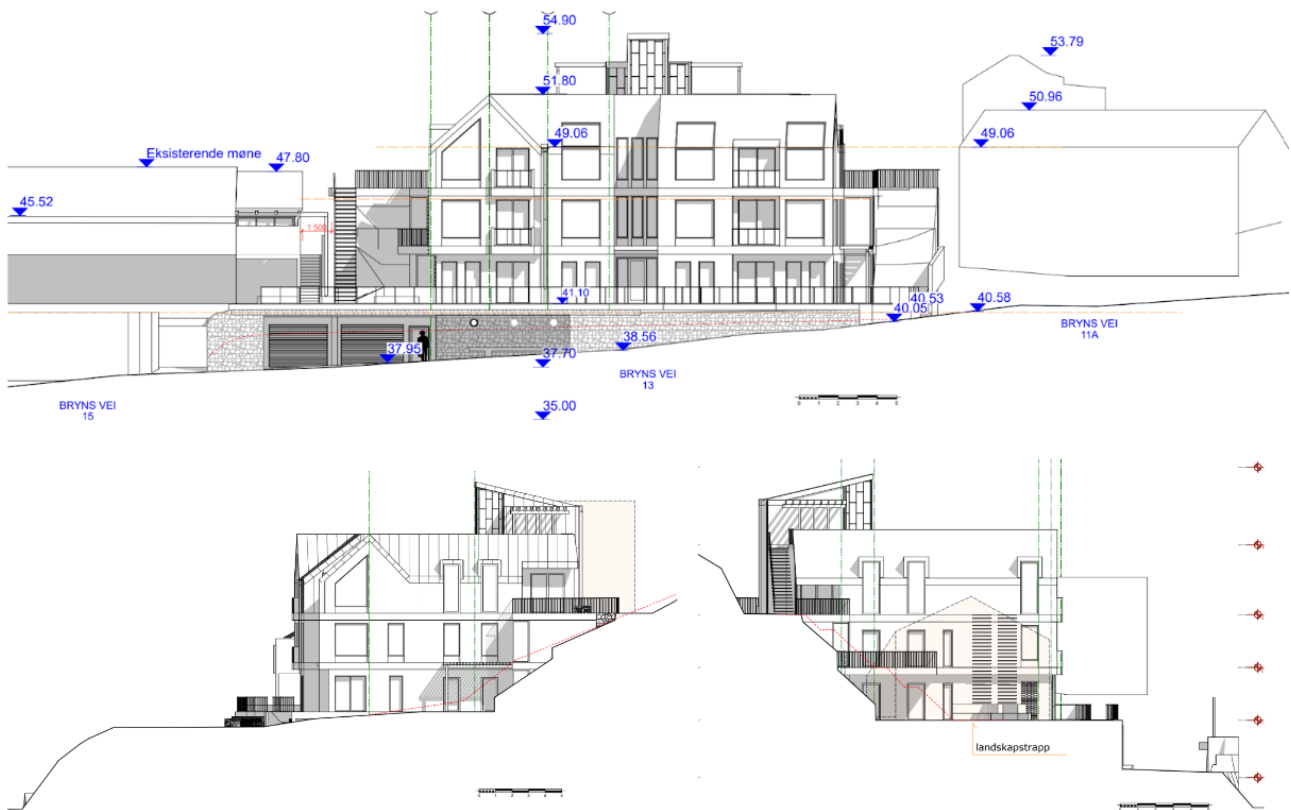
Tomta planlegges med seks boenheter i ett oppdelt volum. Arealformålet er bolig.



Figur 8 Utsnitt plankart

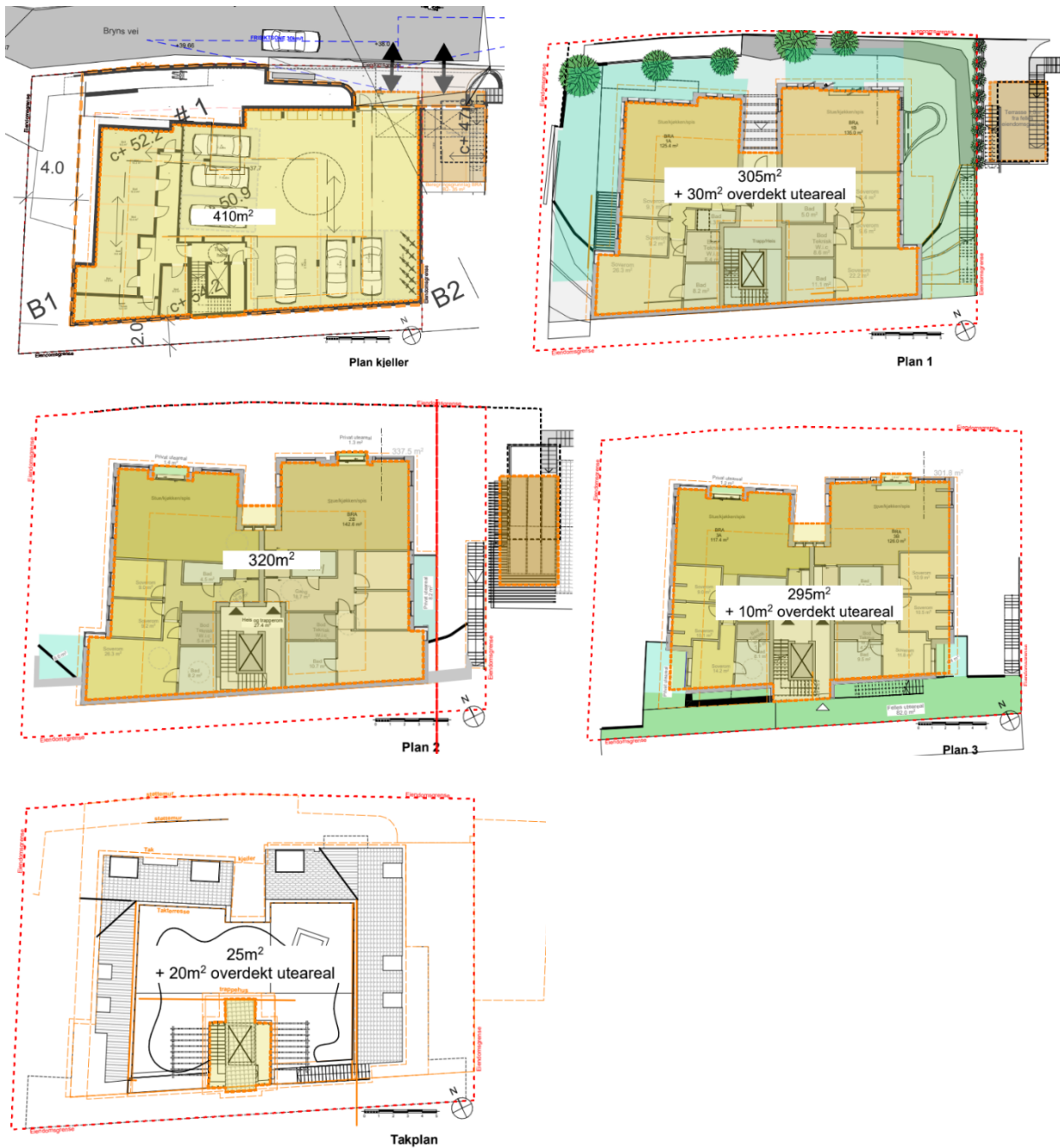
Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen planlegges som moderne stedstilpasset byvilla med sokkel, to boligetasjer samt boliger i loftsetasje med bratt takvinkel. Plassering parallelt med gate som bebyggelsen for øvrig. Fasade er anslagsvis trukket 3,5 m tilbake fra veg. Fasadenes avstand til nabogrense er henholdsvis ca. 5,1 og 4,7 meter mot Bukkvollan nr. 11 og nr. 15, mens kjelleren går ut til tomtegrense mot nr. 15. Byggeavstandene er i tråd med tinglyste avtaler.



Figur 9 Illustrasjoner fra skisseprosjekt, fasader hhv. fra nordøst, nordvest og sørøst. Detaljeringen er ikke sikret i planen.

Planen omfatter også bygging av garasje i kjeller på Bryns vei 15, som blir sammenhengende med kjeller under Bryns veg 13. Denne vil fungere som et eget anlegg, og disponeres av nr. 15. Det planlegges også et tilbygg på Bryns vei nr. 15, i form av markterrasse/veranda med overbygg.



Figur 10 Utsnitt fra skisseprosjekt, arealer fra kjeller til takplan

Dagens terrengmurs plassering mot veg opprettholdes med tilpasninger for friskt, sittebenk og innkjøring til parkering i kjeller.

Det er satt bestemmelse som sikrer en takform som utad framstår som saltak, men det åpnes samtidig for at deler av taket kan brukes til opphold.

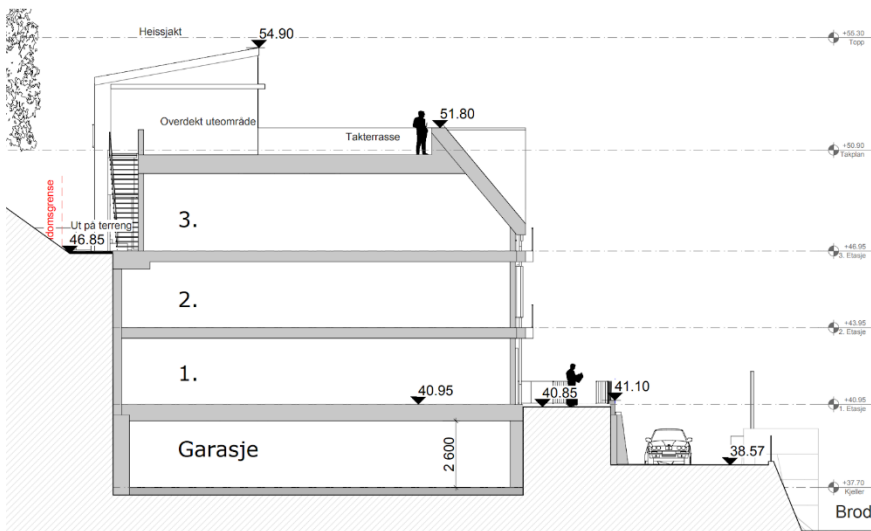
Det åpnes for balkonger ut over byggegrensen, men maks tillatte utkraging, bredde og plassering nærmere presisert i bestemmelsene.



Figur 11 Utsnitt fra skisseprosjekt. Område mot sørøst, inntil Bryns vei 15.

Bebyggelsens høyde

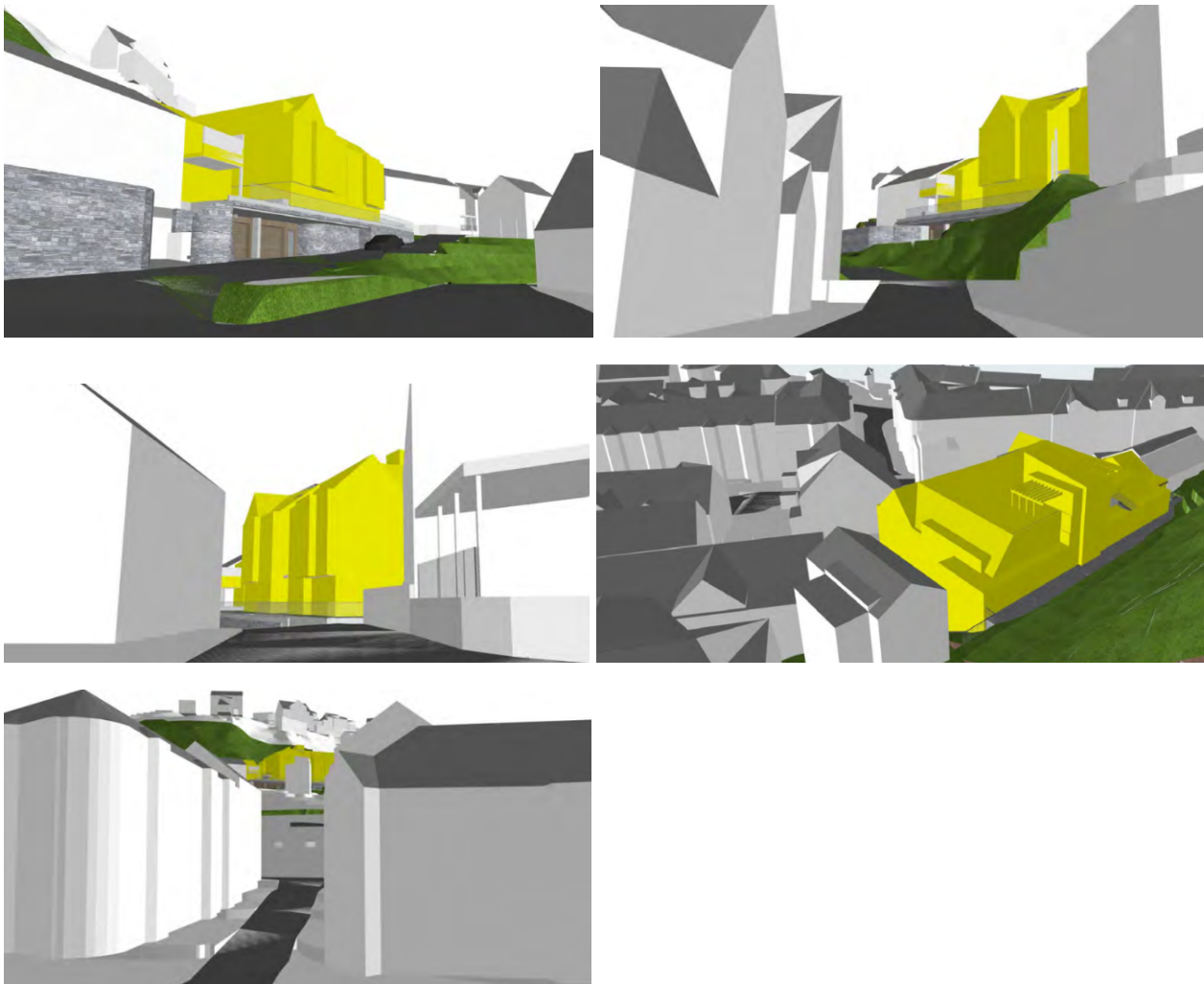
Bestemmelsene sikrer at boligene kan bygges med takterasse som i hovedsak vil ligge på maks kote 50,90. På vestre del av takarealet, dvs. mot «bakkant» av bygget, legges et overdekt uteområde med takoverbygg på maks kote 53,90. Heissjakt tillates opp til kote 54,90. Kotehøyder er sikret med regulerte høyder i plankartet og i bestemmelsene.



Figur 12 Prinsippsnitt fra skisseprosjekt. Detaljeringen er ikke sikret i planen.

Grad av utnyttning

Planens bestemmelser fastsetter at det skal etableres minimum 5 og maksimalt 6 boenheter i delområde B1. I område B2 kan det bygges tilbygg til eksisterende bolig, i form av en markterasse/veranda med overbygg på inntil 55 m². Det angis et bestemmelsesområde for kjeller som omfatter både B1 og B2. Totalt viser skisseprosjektet 1 415 m² BRA for B1 og 90m² for B2, hvorav totalt 1005m² er over bakken. Av arealet over bakken er det ca. 85 m² uteareal som er medregnet i BRA. Dette fordeler seg mellom inntrukne balkonger og overdekket areal på tak. Det er satt bestemmelser som sikrer denne utnyttelsen.



Figur 13 Illustrasjoner av volum i situasjon fra skisseprosjekt. Utsnittene viser hhv. skissert prosjekt sett fra Bryns vei/Brodtkobs vei, fra Brodtkorbs vei nord, fra Bryns vei nord, fra terreng sydvest og fra Elvebakken.

For delområde B1 (Bryns vei 13), blir beregnet tetthet etter KPA, med gjennomsnittlig boligstørrelse på 70 m² på 29,25 m² boliger per daa.

Antall boliger, leilighetsfordeling

Det planlegges for 6 boenheter, bestemmelsene sikrer at minst 5 og maks 6 må bygges. Skissert prosjekt viser alle boenheter som 4-roms.

Bomiljø og bokvalitet

Planen sikrer sentrumsnære boliger i stille sone. Det er lange siktlinjer og grøntområde inntil eiendommen, og en takhage skjermet for vind. Det etableres private og felles uterom med forskjellige kvaliteter. Det skal etableres minimum 50m² uteoppholdsareal pr boenhet. Planens bestemmelser åpner for at alt uteoppholdsareal på tak kan tas med i uteromsregnskapet.

Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel

I B1 tillates det 7 biloppstillingsplasser i underetasje/kjeller, hvorav én gjesteplass. All

sykkelparkering er innendørs, det er sikret minimum 3 plasser pr boenhet i bestemmelsene. Det er parkeringsforbud i Bryns veg, så parkeringsløsningen må være selvstendig for tomta. Det reguleres inn én parkeringsplass i kjeller under B2, denne erstatter en eksisterende plass på tomta.

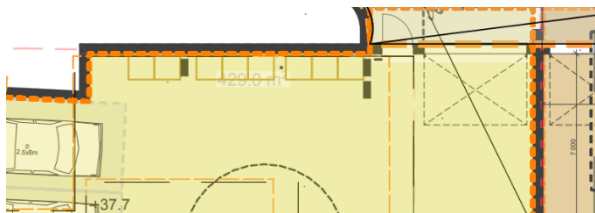
Tilknytning til infrastruktur

Det ligger ledninger for vann og avløp i Bryns vei, og det er satt bestemmelse om videre prosjektering av VA i byggesaken. Overvann fra tomta kan fordrøyes lokalt, i kum i kjeller. Det ligger en AF225 fra 1965 og VL150 fra 1954 i Bryns veg. Stikkledning fra eksisterende 3-mannsbolig er tilkoblet i Bryns veg via separate stikkledninger fra 2016 jf. opplysninger mottatt fra Bydrift.

Overordnet VA-løsning følger som vedlegg.

Renovasjon

Renovasjon løses i kjeller, med beholdere på hjul. Arealet framgår av vedlagt situasjonsplan. Søppelbil må stå i gata, som i dag.



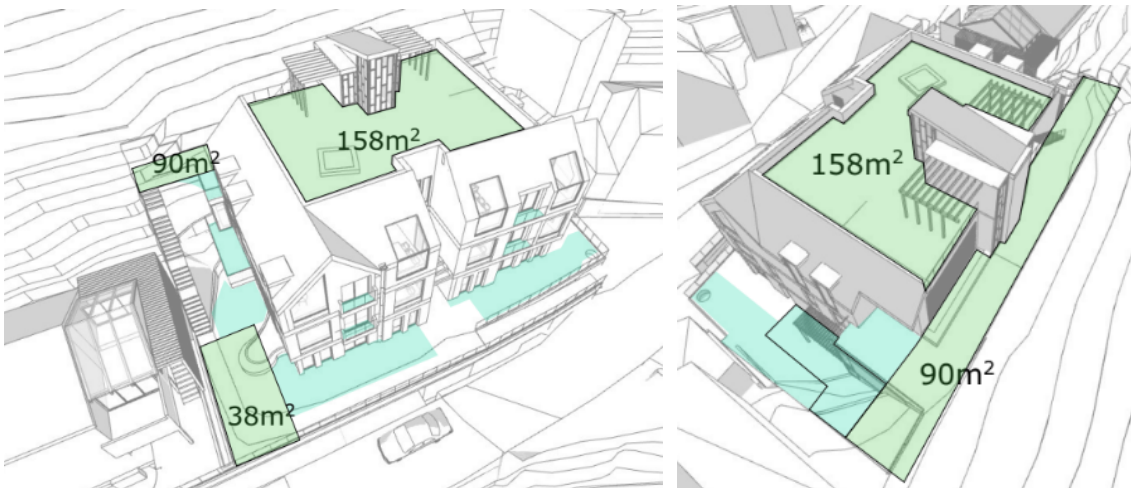
Figur 14 Skissert plassering av renovasjonsløsning i kjeller

Universell utforming

Boligene planlegges med universell utforming. Det er trinnfri adkomst via rampe fra gata. Det vil bli heis fra underetasje opp til og med felles uteopphold på takhage.

Uteoppholdsareal

Skisseprosjektet viser totalt 444m² uteoppholdsareal, hvorav 286 m² er felles. Alle enhetene har privat uteoppholdsareal. På første plan ligger 38 m² fellesareal sentralt plassert med adkomst fra gata. I tomtegrensen sør for bygget ligger et areal på totalt 90 m², planlagt som felles uteoppholdsareal med adkomst fra felles areal på inngangsplanet via terrengtrapp, samt rampe/heis i bygget. Herfra er det fri adkomst til fellesopphold på tak, og grønnstruktur avsatt i KPA sør for tomta (se følgende ill.). Dette arealet er en bratt skog, en typisk om enn bratt «hundremetersskog». Alle planlagte felles uteoppholdsarealer er dermed fritt tilgjengelige via heis eller innvendig eller utvendig trapp.



Figur 15 Illustrasjon av skissert prosjekt med felles utearealer markert grønt, private utearealer markert turkis. Detaljeringen er ikke sikret i planen.

Lekeapparat og sandkasse for små barn kan enten etableres på framside hus eller i tryggere omgivelser mot skråning på bakside. Det er kort vei til Ilparken med tilbud til barn i alle aldre.



Figur 16 Utsnitt fra skisseprosjekt. Kotene er ikke modellert og øvrig detaljering ikke sikret i planen.

Det er i situasjonsplan vist hvilebenk på gateplan, og dette er sikret i rekkefølgekrav

Kulturminner

Planen berører ikke kulturminner direkte, men plasseringen i et område med hensynssone i KPA gjør at kulturverdiene i området påvirkes indirekte. Det er gitt føringer fra kommunen som spesielt går på høyde, takform og materialbruk. Planens bestemmelser sikrer at takformen, sett utenfra, oppleves som et saltak. Det stilles krav om at materialbruken i fasader skal tilpasses det som tradisjonelt er brukt i området.

Sosial infrastruktur

Planforslaget omfang tilsier at det ikke påvirkes kapasiteten til skoler på en slik måte at det er nødvendig å stille krav til ledig skolekapasitet før utbygging. Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Risiko- og sårbarhetsanalyse (planlagt situasjon)

Det er vedlagt ROS-analyse. Tema som er vurdert å utløse risiko er:

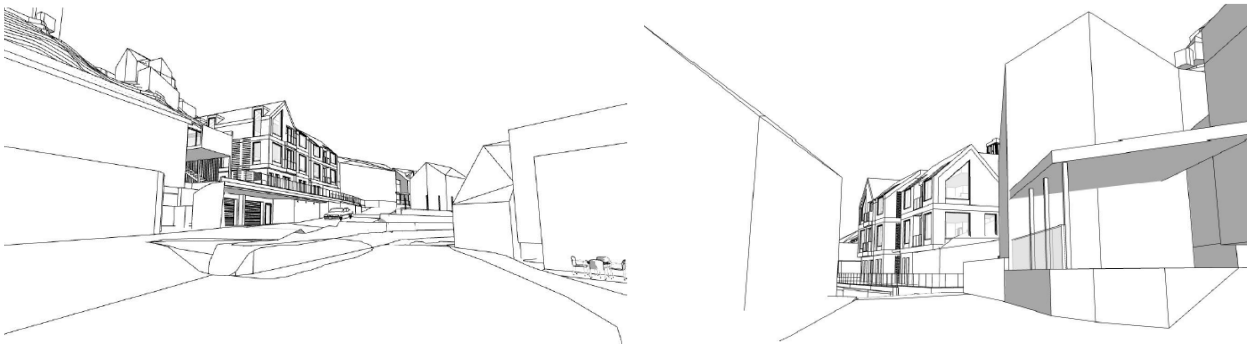
- Sprengningsuhell
- Ulykker ved anleggsgjennomføring
- Påvirkning av trafikanter i Marienborgtunnelen
- Steinsprut/kast
- Skade på nærliggende infrastruktur og byggverk fra sprengning
- Udetonert sprengstoff/forsager

Det er foreslått avbøtende tiltak for de identifiserte farer og uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de forslåtte tiltakene vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres.

Virkninger av planforslaget

Landskap (nær og fjernvirkning)

Tiltaket erstatter eksisterende bolig med tre boenheter. Nærvirkning oppleves primært langs gateløpet. Det stilles krav til materialebruk og takform som gjør at ny bebyggelse tilpasser seg bebyggelsen i gateløpet. Fra andre steder i Ila er tiltaket lite synlig. Det er etablert ny boenhet tvers over gata som begrenser synlighet fra østsiden. Tiltaket vurderes å ha lite fjernvirkning.



Figur 1 Planlagt prosjekt sett fra Bryns vei/Brodtkorps vei/fra sørøst og fra Bryns vei/fra nordvest. Detaljeringen i illustrerte prosjekt er ikke sikret i planen.

Byform og stedets karakter og viktige siktlinjer

Gaterommet er preget av relativt store trevillaer. Takform er bratte saltak gjerne med ark. Stedvis ligger bebyggelsen svært nær vei, primært gjelder det husene på østsiden av veien. Prosjektet er tegnet som en byvilla uten klar indikasjon av antall boenheter eller størrelse slik at det får en skala og utforming som glir inn i eksisterende gate og bygningsmiljø. Viktige siktlinjer blir utover byen og Nidelva, langs Bryns vei og inn i det grønne på baksiden av eiendommen.

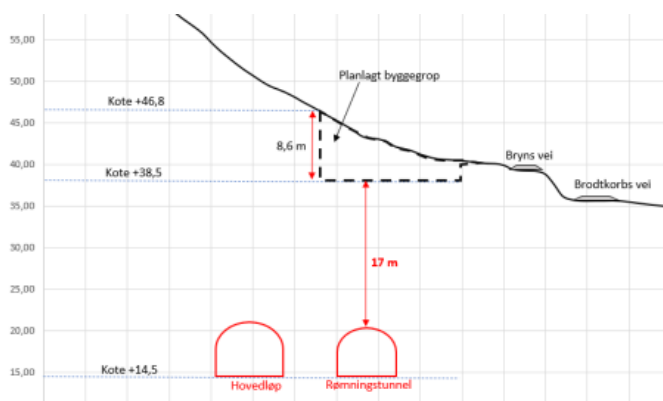
Takformen er tilpasset omgivelsene ved at det framstår som et saltak utenfra. Fasadene er fremstår visuelt som oppdelt, og forholder seg til gateløpet. Materialbruken skal være tilpasset det som tradisjonelt er brukt i området.

Kultur og kulturmiljø

Planen berører ikke kulturminner direkte, men plasseringen i et område med hensynssone i KPA gjør at kulturverdiene i området påvirkes indirekte (visuelt). Prosjektet er formet slik at takform visuelt harmoniserer med nabobebyggelsen. Volum og høyder er også holdt på et nivå som ikke skiller seg ut.

Grunnforhold

Tomta består av berg med tynt dekke, og berøres av hensynssone i plan for Marienborgtunnelen. Hensynet til tunnelen er vurdert i vedlagt rapport fra Asplan Viak. Bestemmelsene sikrer at det må utarbeides en plan for fjellbearbeiding som skal godkjennes av Statens vegvesen før utførelse av grunnarbeider av hensyn til Marienborgtunnelen.



Figur 17 Planlagt byggegrupp

Naturverdier

Tiltakene begrenser seg til egen tomt. Tomta grenser til et område kommunen har registrert som naturtype, men tiltakene på tomten ventes ikke å påvirke kvalitetene i tilgrensende naturtype negativt eller på en slik måte at områdets økologiske funksjon påvirkes.

Utbyggingen, både tiltaket i seg selv og bygge- og driftsmetoder, vurderes i så måte til ikke å ha betydning for naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget (jf. Nml § 8) vurderes til å være tilstrekkelig for å belyse hensyn som skal vurderes sammen med plan- og bygningsloven. Tiltaket medfører, etter forslagsstillers vurdering, ikke risiko for alvorlige eller irreversibel skade på naturmangfold (jf. Nml § 9), eller skade som gir grunn til å gjøre en samlet vurdering for belastning på et økosystem (jf. Nml § 10). Tiltaket vurderes til ikke å medføre skade på naturmangfold som må hindres eller begrenses på en slik måte at tiltakshaver må dekke kostnadene (jf. Nml § 11). Tiltaket innebærer ikke bruk av teknikker eller driftsmetoder som kan skade naturmangfoldet i en slik grad at det kreves særlige tiltak (jf. Nml § 12). Planforslaget vurderes til ikke å være i strid med prinsippene i Nml §§ 8-12

Friluftsliv

Planen vil i prinsippet gi noe økt bruk av friluftsområdene i Bymarka, men svært marginalt. Det er relativt kort vei til bymarka, f.eks. Vestoppfarten (1,1 km) og Ilaparken (ca. 400 meter).

Trafikkøkning og vegforhold

6 boenheter (3 nye) vil medføre en marginal økning i trafikken i Bryns vei. Det legges opp til 7

parkeringsplasser for leilighetene, hvorav en er gjesteplass. I tillegg gir planen hjemmel til én plass i kjeller på nabotomt mot øst, som erstatter dagens parkeringsplass på samme sted.

Beredskap og ulykkesrisiko

Anleggsarbeidet vil ikke medføre risiko utover det vanlige, temaet er behandlet i ROS.

Barns interesser

Barns interesser blir ikke berørt, da det er snakk om privat boligareal som fortettes, men beholdes som boligareal.

Planområdet sogner til Ila barneskolekrets og Sverresborg ungdomsskolekrets. Ifølge kommunens kapasitetskart er det ledig kapasitet i området. Tiltaket er vurdert å medføre en svært marginal merbelastning på skolekapasiteten.

Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelveinett

Påkobling til hovedsykkelnettet er i Steinberget, ca. 240 meters gange fra tomte. Selv om det ikke er fortau i Bryns vei, oppleves området generelt som fotgjengervennlig. Prosjektet vil ikke endre tilgjengeligheten til uteområder, da det er en allerede bebygd tomt.

Den mest nærliggende skoleruta til Ila skole går til Steinberget via enten Bryns vei eller Brodtkorbs vei, gjennom undergang sør for rundkjøringen i Ila, gjennom ny undergang under Ilevollen, og så langs Ilevollen nordover eller gjennom Ilaparken.

Uteoppholdsareal

Følgende vurderinger ligger til grunn for planlagt uteoppholdsareal: Prosjektet er i tråd med krav i KPA om 50 m² uteareal på bakken pr enhet (300 BRAm²), med totalt 444 m² uteoppholdsareal. Det er totalt 286 m² felles uteoppholdsareal, hvorav 128 m² på bakken.

I tillegg er det på takterasse planlagt 158 m² felles uteoppholdsareal, som har gode kvaliteter. Privat uteoppholdsareal utgjør 158 m². Noe av dette ligger også på bakken, men regnes ikke som en del av kravet til fellesareal på bakken, da en anser sone som mer private når de ligger direkte foran boenheter.

Forslagsstiller mener følgende må legges til grunn når uteoppholdsarealet vurderes:

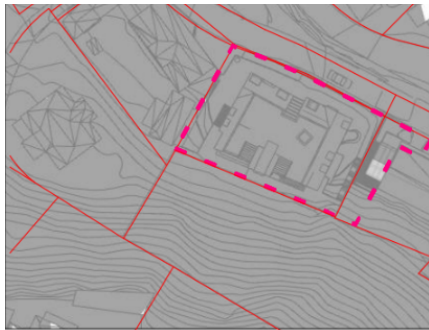
- Utnyttelsen må ses i lys av KPA § 27.4: I områder over 1,5 dekar vist som bestemmelsesområde lokalsentre og langs bestemmelsesområde kollektivåre skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar. Tomta ligger rett utenfor bestemmelsesområdet, men utfra en mer helhetlig vurdering er tomte såpass tilgjengelig for gående og syklende samt kollektivtrafikk at det taler for en høy utnyttelse.
- Uteoppholdsareal på tak møter ikke kravet i KPA, men utfra lokale solforhold er opphold på tak effektivt for å sikre gode solforhold. Arealene på tak har gode solforhold både i mars kl. 1200 og juni, mens det ettermiddag og kveld 21. mars er lite sol i hele området
- Prosjektet overoppyller areal for uteopphold som sådan

- Utearealene på tak har svært god tilgjengelighet, både fra bygget, ut til skogen og mot gata i nabolaget. Dette er spesielt en fordel for barn og hvordan uteområdene vil fungere som sosiale møteplasser.

Solforhold på uteoppholdsarealer:



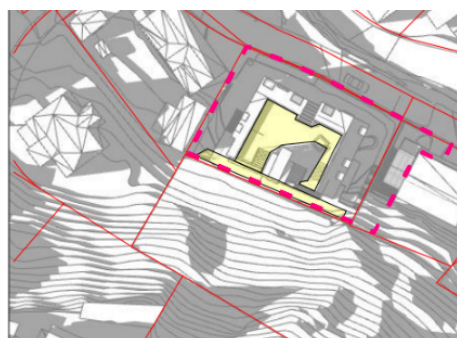
Solbelagt uteoppholdsareal 24m²
21. Mars 12.00



Solbelagt uteoppholdsareal 0m²
21. Mars 15.00



Solbelagt uteoppholdsareal 200m²
23. Juni 15.00



Solbelagt uteoppholdsareal 155m²
23. Juni 18.00

Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy

Tomta ligger utenfor støysoner. Kun mindre del av takflaten møt øst tangerer gul støysone.

Planen medfører ikke tiltak som utgjør økt fare for forurensning eller utslipp til luft eller vann. Det begrenses til anleggsperioden, hvor kravet til anleggsplan skal ivareta omgivelsene i det begrensede tidsrommet.

Kapasitet på infrastruktur og vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det er utarbeidet overordnet VA-plan, se vedlegg. Kapasiteten i området er vurdert til tilstrekkelig. Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass

Ifølge Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.1 skal 80% av tilvekst i boliger i Trondheim skje innenfor eksisterende tettsteder. Planforslaget bygger opp under dette. Tomta har svært god tilgang til sykkelnettverket og gode kollektivårer. Ila har de fleste tjenester innen kort radius.

Tiltakets beliggenhet

Jf. statlige planretningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging, og Energi- og

klimahandlingsplanen mål 3.1, bør tomter som planområdet prioriteres for utbygging. Dette både utfra arealbeslag/jordvern, generert trafikk, og generelt de positive virkningene av tette, bymessige boområder.

Virksomheter som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred

Tomta er ikke spesielt utsatt for naturskade. Ifølge kommunens aktsomhetskart flomfare og havnivåstigning er nabotomt mot vest utsatt for oppstuvning av flomvann. Dette er vurdert av VA-konsulent til ikke t å utløse risiko utover det vanlige.

Vannmiljø

Planforslaget medfører ikke tiltak som kan berøre vannforekomster eller som medfører fare for utslipp til slike.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Planen legger opp til boliger med svært gode kvaliteter. Tomta er ikke utsatt for støy eller støv, og har gode utearealer.

Det er relativt kort vei til marka (1,1 km) og Ilaparken (ca. 500 meter). Bynær bebyggelse gir lett tilgang til rikholdig kulturliv og mange sosiale møteplasser. Ila er i seg selv et område med sterk identitet og varierte tilbud. Muligheten for å gå til de fleste av de servicetilbud man trenger i hverdagen er positivt for folkehelsen. Tilgang på kollektivtrafikk er også god. Slik bygger prosjektet opp under at flere kan sykle og gå i det daglige.

Planens forhold til byveksttalen

Prosjektet vil med sin plassering og utforming være svært godt egnet for en livsstil der svært mye av den genererte trafikken vil være korte reiser, og reiser som kan tas uten bruk av bil.

		Måloppnåelse i dag	Potensiale for måloppnåelse i fremtiden
Avstand til Trondheim sentrum (Torvet)	Det er ca. 1,6 km til Trondheim torg. Sentrum må likevel kunne betraktes som et videre område enn dette.	6	Ingen endring
Avstand til lokalt senter	Hele sentrum er å betrakte som lokalsenter.	2	Vurderingen avhenger av hvilke servicefunksjoner som etableres nært planområdet.
Avstand til hovedsykkelnett	Påkobling til hovedsykkelnettet blir i Stenberget, ca. 240 meters gange fra tomte.	2	Ingen endring
Kollektivtilbud	Det er 330 m gange til nærmeste holdeplass for metabuss (Nyveibakken) og drøyt 400m til nest nærmeste (Ila), hvor det er avgang for metabuss samt flere andre ruter. I tillegg er det ca. 270 meter til holdeplass for trikk.	1	Det bygges ny metabussholdeplass nærmere planområdet
Samlet vurdering		11 p	11 p

Konklusjon	Fortetting i planområdet underbygger nullvekstmålet for biltrafikk og begrenser behovet for bilrestriktive tiltak. Det er korte avstander.
-------------------	--

Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Byggefase vil følge direkte etter ferdig plansak.

Økonomiske konsekvenser

Det forventes ingen økonomiske konsekvenser for kommunen som følge av vedtak av planforslaget.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Tiltakene i planen er i tråd med tinglyste avtaler.

Innspill til planforslaget

Varsel om oppstart ble kunngjort i Adresseavisen 10.7.2021 og varslet naboer og andre berørte parter pr. brev av 7.7.2021. Frist for innspill var satt til 22.8.2021. Oppstart ble også kunngjort på Plan Arkitekters nettside. En mindre utvidelse av planområdet ble varslet pr brev av 30.6.2022. Det kom 8 innspill til varsel om oppstart, ingen til varsel om utvidelse.

Følgende er sammendrag av alle innkomne innspill, med forslagsstilles tilsvarende. Temaene som tas opp er også tema i planbeskrivelsen. Rene sitater er i *kursiv*.

Trøndelag Brann- og redningstjeneste, 28.7.2021

Det minnes om gjengse krav til tilgang for rednings- og slokkeinnsats, også i anleggsfasen, krav til brannkummer, slokkevannkapasitet, mm, og bruken av byggene.

Svar: Slokkevann og brannkummer er vurdert og ivaretatt i VA-utredning, og er tema i ROS. Det meste av innspillet handler om tema utenfor det som kan hjemles i regulering.

Statens vegvesen, 29.7.2021

Antyder at tiltaket rammes av bestemmelser i plan «Nordre Avlastningsveg i Ila (r0416c)», spesialområde «Tunnel S1». Bestemmelsene omhandler rystelser, sprenging, peling, boring o.l. Tiltakshaver må avklare planstatus for dette og evt. innarbeide bestemmelser i ny plan, samt innhente nødvendige tillatelser fra vegholder. Tipser om at planarbeid i Bryns veg 7 kan være nyttig.

Svar: Det er satt bestemmelse som viderefører hensynet til tunellen.

Trøndelag Fylkeskommune, 9.8.2021

Siden tiltaket ligger i et område med nærliggende bebyggelse av antikvarisk verdi, bør det legges vekt på at ny bebyggelse tilpasses strøkets karakter både i volum, materialbruk og utforming. Vurderer at det vil være liten risiko for konflikt med automatisk fredete kulturminner

i forbindelse med planen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Ut over dette, ingen merknader til det igangsatte planarbeidet.

Svar: Volum og utforming er illustrert og vurdert i planbeskrivelsen. Planens bestemmelser stiller krav til materialbruk og takform. Maks høyder er angitt i plankartet.

Merethe Fremstad og Silas Odén Skibnes, Brodtkorbs vei 8, 11.8.2021.

Er bekymret for trafiksikkerhet for myke trafikanter i anleggsfasen og ved økt trafikk i bruksfasen. Veiene er smale, og barna leker i gaten. Det finnes ikke fortau. Anleggstrafikk er gjerne tyngst idet barna går til skolen. Oppgir at det bor 19 barn i barnehage/skolealder i Bryns vei. Mange beboere i Bryns vei bruker Brodtkorbs vei som tilfartsvei til sine eiendommer. Har gjort telling på trafikken, og flertallet av biler som kjører i Brodtkorbs vei, bruker ifølge Fremstad/Skibnes denne som gjennomkjøring for å komme til eller fra Bryns vei.

Svar: Det er lagt ved en egen trafikkutredning til planforslaget. Planforslaget er siden varsel om oppstart redusert til 6 boenheter. Planarbeidet har ikke virkemidler utover selve tomta som reguleres.

Gro Hermstad, Bryns vei 9b, 19.8.2021

Må kjøre om Brodtkorbs vei for å komme opp til boligen sin, pga. vegutformingen. Bakken er svært bratt og vinkelrett på Bryns vei og de er avhengig av å ta fart fra den siden for å komme opp ettersom svingradiusen er litt romsligere der. På vinterstid er de også avhengige av å kunne svinge mot Brodtkorbs vei for å komme seg på veien. Er dermed helt avhengig av at det ikke blir enveiskjøring i sløyfa som Brodtkorbs vei og Bryns vei utgjør under hele bygg og anleggsperioden.

Svar: Det er utarbeidet en trafikkanalyse for nabolaget, som er vedlagt planforslaget, og satt bestemmelse om plan for anleggsfasen. Akkurat hvordan byggefasen skal organiseres er ikke fastsatt i detalj, men reell adkomstmulighet vil opprettholdes for alle i nabolaget.

Statsforvalteren i Trøndelag

Landbruk: Generelt positive til fortetting.

Klima og miljø, Bygge- og anleggsfasen:

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende og ny bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.

Svar: Tatt inn i bestemmelsene ved henvisning til forskriften. Organisering av bygge/anleggsfasen er ikke fastsatt.

Klima og klimatilpasning:

Det beskrives at det skal legges vekt på lavenergi/passivhusstandard, ustrakt bruk av tre, samt solceller på tak, dette er bra. Det må redegjøres i planbeskrivelsen for hvordan bebyggelsen er

tenkt løst med hensyn på miljøvennlige byggematerialer og energieffektivitet, og eventuelt settes bestemmelser i planen. Klimatilpasning, blant annet overvannshåndtering, må utredes. Det må settes krav i bestemmelsene. Hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvaliteter skal tillegges vekt i planer, ifølge statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal og transportplanlegging (SPR-BATP). Utnyttelsesgrad og volum må derfor vurderes konkret med hensyn på hvilke miljøkvaliteter som oppnås for eksisterende og ny bebyggelse. Ifølge SPR-BATP og nullvekstmålet i byvekstavtalen skal veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det er viktig med gode gangforbindelser, og at det er lav parkeringsdekning som beskrevet, dette må følges opp i bestemmelsene. Det bør også angis minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene, og krav om at el- anlegget dimensjoneres slik at det kan enkelt 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

Svar: Byggematerialer og energikilde er ikke sikret i bestemmelsene, men det åpnes for integrerte solceller på tak. Klimatilpasning og overvann er utredet. Uteområdene, solforhold og andre kvaliteter er grundig vurdert, og framgår av planmaterialet. Det er satt bestemmelse om sykkelparkeringsdekning, og ifølge situasjonsplan er alle under tak (i kjeller). Sykkel-parkeringsdekningen går utover krav i KPA. Plass for vask og vedlikehold av sykkel er sikres.

Naturmangfold: Det beskrives at tomten grenser mot en naturtype. Vi ser ikke denne i våre kart, men minner om at alle tiltak som berører natur- og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8-12

Svar: Planområdet grenser til et område som kommunen har vurdert som verdifull etter eget system, det er ikke en registrert naturtype iht. metoder for kartlegging av naturtyper. Planforslaget planlegger ikke tiltak i området, eller tiltak som påvirker områdets økologiske funksjoner.

Forurensning i grunnen: Dersom det er grunn til å tro at det kan være forurensning på eiendommen, må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen, og krav om tiltaksplan eller avbøtende tiltak følges opp i planbestemmelser.

Svar: Det er ingen spesiell grunn til å mistenke dette, siden tomta kun har vært brukt til boligformål.

Helse og omsorg og barn og unge: *Kvalitet, herunder solforhold, på arealer for uteopphold og lek blir sentralt i videre arbeid med planen. Det er beskrevet at lekeareal kan bli plassert i forkant eller bak bebyggelsen. Vi minner i den sammenhengen om at Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen legger vekt på at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Terrenget begrenser tilgangen på sol og lekearealer bør plasseres mest mulig solrikt, gitt at det ikke gir andre ulemper. I områder med lite sol vil skyggeeffekter for nabobebyggelse merkes bedre. Vedlagte sol-/skyggestudie er noe krevende å lese og det er en fordel om planforslaget på høring viser noe bedre hvordan skyggekast påvirker naboene på nøkkeltidspunktene. Det bør*

også være en vurdering av omfanget av skygge og dette må avveies mot hvor stor utnyttingsgrad som kan tillates. Det antydes heving av uteoppholdsareal, noe som kan gi bedre solforhold, men samtidig må fordeler og ulemper for naboer samt tilgjengelighet vurderes.

Svar: Lekearealet er sikret jf. krav i KPA. Vurdering av dette, inkludert solforhold, er gjort i planbeskrivelsen. Det er sikret at arealet ikke er utsatt for forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven, og skal ivaretas både i planleggingen og i det enkelte byggetiltak. Dette for å gi alle grupper av befolkningen mer like muligheter for selvhjulpenhet og livsutfoldelse. Trafikksikkerhet er et viktig tema i både folkehelsearbeidet og for barn og unges interesser. Bryns vei kobler seg på nederste del av Steinberget. Der er det noe dårlig oversikt og mange myke trafikanter. Flertallet av registrerte ulykker i området har vært i Hanskemakerbakken og på veisystemet rundt Ilaparken. Der er også trafikkmengden større. Skoleveien er beskrevet med tekst, men det kan gjerne også vises på kart hvilken rute som vil bli foretrukket som skolevei.

Svar: Det er beskrevet to mulige ruter. Den mest nærliggende er nok via Brynsvei østover, så gang/sykkelvei ned til Byåsveien, så via fortau og gangtunnel (eller fotgjengerfelt) til Ilaparken, og så over Ilevollen via gangfelt.

Samfunnssikkerhet: Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. < gjennomgang av spesifikke krav> (...)

Svar: Krav til ROS-analysen er lagt til grunn.

Jostein Andersen og Bert Holtmon, 22.8.2021

Tegningsgrunnlaget gjør det vanskelig å få en forståelse av hvordan bygget vil fremstå. Savner 3d-modeller. Virkningen på nabolaget må ses i lys av at det også bygges ut i Bryns vei 7. Begge prosjektene er utfordrende for beboerne, både hver for seg og i sum. Bryns vei og Brodtkorbs vei er smale veier med inngangspartier og utomhusareal helt ut mot gatelivet. Det bor mange barn der, som leker i gata. Dette er lite forenelig med transportarbeidet som byggeaktivitet fører med seg. Kan vanskelig se for seg gjennomføring av et såpass stort prosjekt uten at Bryns veg vil være stengt i lengere perioder. Dette vil vanskeliggjøre for renovasjon og brøyting, samt gjøre det betydelig mer problematisk for nødetater i veier som allerede er utfordrende. Dette betyr naturlig nok også ulemper og utrygghet for strøkets beboere. Økt antall boenheter i strøket betyr økt trafikk. Anfører at gjesteparkering ikke er ivaretatt, som vil føre til villparkering i gata. Forutsetter at prosjektets belastning på eksisterende gammel infrastruktur er vurdert og ivaretatt, slik at vannforsyning samt spillvann og overvann kan håndteres på en tilfredsstillende måte.

Svar: Materialet til varsel om oppstart er ofte noe tynt, da det først er ved høring av komplett planforslag at forslagstiller har utarbeidet et helhetlig forslag. Det er utarbeidet en trafikkanalyse for vegene i området. Adkomst til alle eiendommene vil opprettholdes, vegene vil

brøytes og søppel samles inn som før. Tilgang til dette endres ikke. Parkering på tomta er i tråd med krav i kommuneplanens arealdel. Det er utarbeidet en egen VA-utredning som ivaretar infrastrukturen, og satt bestemmelse som sikrer dette.

Maiken Skog, Brodtkorbs vei 12, 31.8.2021

Vei og adkomst: Brodtkorbs vei og Bryns vei er meget trange gater, til dels dårlig vedlikeholdte og ikke særlig egnet for tung trafikk og lastebiler (møtende biler må ofte rygge). Vinterstid er veiene ofte uframkommelige eller veldig glatte p.g.a. manglende brøyting/strøing. Dette innebærer svært utfordrende adkomst for nødetat og renovasjon. Veistrekningen er uten fortau. Husene langs Brodtkorbs og Bryns vei har i tillegg utgangspartier rett i gaten. Brodtkorbs vei og Bryns vei er ikke utformet med tanke på toveis biltrafikk. En tilføyelse av 8 boenheter betyr en vesentlig økning i antall passerende biler pr_døgn (ÅDT). Tilleggstrafikken vil bidra til redusert sikkerhet for nabolagets innbyggere og for barns skolevei. I skisse til reguleringsplan hensyntas heller ikke behov for gjesteparkering, plass for leveranser eller snødeponi.

Svar: Det er lagt ved en egen trafikkutredning til planforslaget. Planforslaget er siden varsel om oppstart redusert til 6 boenheter, parkering og gjesteplasser. Det settes normalt ikke av plass for varelevering til privatboliger. Planarbeidet har ikke virkemidler utover selve tomta som reguleres. Byggeperiode: Innkjørselen til Bryns vei er ikke dimensjonert for tungtrafikk (smalt, uoversiktlig og med stigning). Skisse til reguleringsplan indikerer betydelig anleggstrafikk og leveranser via Brodtkorbs vei. Dette vil medføre belastning i form av uframkommelighet, støy og svært forhøyet trafikkskaderisiko for beboere. Det er i tillegg økt risiko for materiell skade på bygg infrastruktur i grunn (VVS, EL, samt fiber). Svingen fra Brodtkorbs vei opp til Bryns vei er krapp og trang. Dette vil kunne medføre uframkommelig og stenging av veien i en eventuell byggeperiode.

Svar: Det er satt bestemmelse om plan for anleggsfasen, og krav til maksimal støy. Adkomst skal opprettholdes gjennom byggeperioden, dette planlegges i byggesaken.

Sprengning: Bekymret for stein/platefall i tunnelen under Steinberget

Svar: Det er satt bestemmelse som sikrer tunnelen, og vegeier er høringspart i plansaken.

Eksisterende bygg: Rivning og bygging av et helt nytt bygg står i grell kontrast til forståelse av klima- ressurshensyn. Prosjektet illustrert i skisse til reguleringsplan går derfor på tvers av Trondheim kommunes fokus på nødvendig gjenbruk og bærekraft. Anmodningen om redusert bruk av betong og utnyttelse av eksisterende bygningsmasse korresponderer dårlig med rivning av et relativt nytt bygg og sprenging i fjell.

Svar: Det er ikke regnet på totalt klimaavtrykk av utbyggingen. Fortetting med et nytt, sentrumsnært bygg vil gi lavere utslipp både knyttet til transportarbeid og oppvarming.

Økologi og klima: Trondheim kommune har forpliktet seg til å forebygge klima og miljø for fremtiden. Tomteområdet underlagt skisse til reguleringsplan ligger i en svært bratt del av Steinberget. Området fremstår i dag som en bynær grønn lunge som vil bli ødelagt dersom

boligprosjektet realiseres. Området domineres av eldre løvtrær, tette busker, mosevekster, bregner o.l.- en mangfoldig som også bidrar til geoteknisk stabilitet i de bratte skrentene. Prosjektet vil videre medføre uopprettelig skade på fugleliv, insektliv samt fredete amfibiers habitat og øvrig dyreliv.

Svar: Tomta er også i dag en privat boligtomt, og er allerede fullt utbygd. Skrenten bak blir ikke direkte påvirket.

Tiltenkt bygg: Skisse til reguleringsplan viser et overdimensjonert bygg med et høyt antall boenheter. Gesimshøyde og bygningsvolum står ikke i relasjon til nåværende historiske villamiljø i nedre del av Steinberget. Byggets fotavtrykk fremstår underrapportert i fremlagte tegninger. Tilstrekkelig uteareal på tak virker urealistisk i henhold til antall boenheter. Dette i forhold til kommunedelplanens retningslinjer om tilstrekkelig uteareal for boenheter (minimum 50 m² pr boenhet for boliger i midtre sone - hvorav 50% av utearealene skal ligge på bakkenivå). Fasader og detaljering er ikke tilpasset strøkskarakteren. I tillegg vil et så stort leilighetskompleks medføre skyggekast og tap av sol midt på dagen og ettermiddag. Av hensyn til kommentarer fremsatt i dette brev er det sterkt ønskelig at kommunen ikke godkjenner det foreslåtte prosjektet.

Svar: Antall enheter er siden planoppstart ble varslet redusert fra 8 til 6. Høydevirkning, strøkskarakter og stedstilpasning er grundig illustrert og vurdert i planbeskrivelsen og i vedlagte illustrasjoner. Byggehøyden er satt ved at toppen av skråtak er fastsatt til kote 52,2. Planen vil fastsette maksimal utnyttelse og minimumskrav til uteoppholdsareal. Kommuneplanens arealdels krav til uteoppholdsareal vil dekkes. Sol/skyggevirking er illustrert i tegningspakken og vurdert, se eget avsnitt i planbeskrivelsen. i avsnitt. For den aktuelle eiendommen vil det være noe mer skygge i forkant av huset (steinsatt forplass og areal for biloppstilling) ved vårjamdøgn (21. mars) kl. 12. Utover våren, når uteoppholdsareal normalt sett er mer i bruk, vil imidlertid ikke prosjektet gi økt skyggevirking for denne eiendommen.

Vedlagte Illustrasjonsmateriale illustrerer de nevnte poengene.

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 saksfremløget.