

VEDLEGG 14

DYRBORG
FORSLAG TIL DETALJREGULERING

INNSPILL MED TILSVAR

REGULERINGSPLAN NR: r20160037

SAKSNR.: 16/6408

DATO: 31.08.21

OVERSIKT OVER INNSPILL

INNSPILL VED VARSLING AV OPPSTART PLANARBEID 25.10.16

Private innspill

- . Marit Walstad og Øyvind Hartberg – Sverre Hassels vei 12 - 10.11.16 og 11.11.16
- . Sven Fjeldaas – Sverdrups vei 55 – 14.11.16 og 28.11.16 .
- . Anna Katarina Cartfjord og Gunnar Bovim – Sverdrups vei 47 – 22.11.16
- . Julius Maske m/flere – Dyrborgveien 29 – 22.11.16 – ubebygdt tomt
- . Knut Næss Engen – Sverre Hassels vei 3 – 23.11.16
- . Hagen Friese – Sverdrups vei 45 – 03.11.16, 24.11.16, 29.11.16
- . Torkil Rinnan – Sverdrups vei 51 A – 28.11.16
- . Bjørn Ursin – Sverdrups vei 33 – 28.11.16
- . Arnhild Skjølberg og Tom Thorsteinsen – Sverdrups vei 51 B – 28.11.16
- . Baronline og Erik Robøle – Sverdrups vei 39 – 30.11. 16
- . Erlend Bjørndal og Hanne Aune – Byåsveien 38 (H02)
- . Adv. Trond Sivertsvik for Håkon Sjøhaug – Sverdrups vei 41 – 30.11.16
- . Kjersti og Terje Moseid Bryhni – Dyrborgveien 33 – 30.11.16
- . Poul Einar Heegaard og Lars Jørund Kolby – Sverre Hassels vei 2 - 20.11.16
- . Toril Strøm Tingstad og Magnus Galguften – Byåsveien 38 (H01) – 30.11.16
- . Arne-Gunnar og Inger Brandvold – Sverdrups vei 33 – 30.11.16
- . Hans-Erik Jacobsen – Yrkessjåfør buss

Innspill offentlig/høringsparter

- . NVE – 26.10.16
- . Statkraft Varme AS – 09.11.16
- . Sør-Trøndelag Fylkeskommune – 16.11.16
- . Statens vegvesen – 11.11.16
- . Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS – 24.11.16
- . Fylkesmannen i Sør-Trøndelag – 02.12.16
- . Trønderenergi Nett AS – 14.12.16

INNSPILL VED NY/UTVIDET VARSLING 25.04.17

Private innspill

- . Knut Næss Eggen – Sverre Hassels vei 3 – 02.05.17
- . Harald Alvestrand – 28.04.17
- . Sven Fjeldås – Sverdrups vei 55 – 02.05.17
- . Marit Walstad og Øyvind Hartberg – Sverre Hassels vei 12 – 02.05.17
- . Annette Buan Pedersen – 18.05.17
- . Sameiet Byåsveien 56 C, D og E – 17.08.17
- . Arne-Gunnar Brandvold – 16.05.17
- . Poul Einar Heegaard, Lars Jørund Kolby – Sverre Hassels vei 2
- . Hagen Friese – Sverdrupsvei 45 – 18.05.17 og 19.05.17
- . Arnhild Skjølberg og Tom Thorsteinsen – Sverdrups vei 51 B – 18.05.17
- . Baronline og Erik Robøle – Sverdrups vei 39 – 18.05.17
- . Bjørn Ursin – Sverdrups vei 33 – 19.05.17
- . Erlend Bjørndal – Byåsveien 38 (H02)
- . Ingrid Loeng – Sverdrups vei 46 – 18.05.17
- . Lindemannsgården Borettslag – 22.05.17
- . Bjørn Sæther, Øystein Sæther – Sverre Hassels vie 15,17 – 06.06.17
- . Torkil Rinnan – Sverdrups vei 51 A – 19.05.17

Innspill fra offentlig/høringsparter

- . Sør-Trøndelag Fylkeskommune – 11.05.17
- . FAU Ila skole – 16.05.17
- . Statens vegvesen – 02.06.17

- . Trondheim kommune – rådmannens fagstab – 08.09.17
- . Byantikvaren – 12.06.17
- . Statens vegvesen – 11.09.17

INNSPILL UTENOM VARSLINGER

Sven Fjeldaas 02.06.21

1. BEHANDLING/SVAR AV INNSPILL

INNSPILL FRA PRIVATE

Mange av innspillene kretser rundt de samme temaene. De generelle temaene er søkt svart ut samlet. Innspill som gjelder en konkret tomt, er svart ut enkeltvis.

Antall enheter/tetthet

Det er en generell tilbakemelding at det planlegges for mange enheter. I forslaget som det reageres på, ligger det inne 86 enheter. Dette er nå redusert til 53 enheter (50-55). Gjeldende plan tilrettelegger for 47 enheter.

Variert boligsammensetning

Flere tar til orde for at det ikke bare bør være leiligheter her. Dette er tatt til etterretning, og planforslaget innebærer nå en blanding av leiligheter, rekkehus og eneboliger.

Stedskarakter, fjernvirkning

Flere tematiserer stedstilpasning og fjernvirkning.

Det er utarbeidet fjern og nærvirkninger, og ført dialog med byantikvar og byplan, med påfølgende endringer i planforslaget.

Det er søkt å dele opp bebyggelsen så mye som mulig, for å tilpasse prosjektet til omliggende bebyggelse og landskap. Det foreslås videre å bruke takform og farger for å ytterligere underdele og dempe prosjektet.

Det er medtatt krav til at farge og materialbruk skal avklares med byantikvaren før byggetillatelse kan gis.

Byggenes høyde/utsikt

Generelt er det bekymring for utsikt fra Dyrborgveien, blant annet fordi pilgrimsleden går her.

Dyrborgvegen stiger mot nord, fra c+80 over sørenden av planforslaget, til 85 i nordenden.

Høyden på prosjektet er alltid under dette. Utsikt mot fjorden vil være uforstyrret. Planforslaget kan gi litt mindre utsikt nedover mot Marienborg/Øya, men på grunn av eksisterende trær på planområdet vil det ikke utgjøre noen stor forskjell fra i dag. Se fjern og nærvirkninger for illustrasjoner.

Solforhold

Flere ber om at det utarbeides solstudier. Dette er utført og følger planforslaget.

Lekeplass

Det er kommet innspill på at regulert lekeplass er tatt ut av nytt reguleringskart. Planforslaget sikrer fortsatt opparbeidelse av lekearealer. Uteoppholdsareal er sikret i plankart og bestemmelser.

Skoleveg

Flere stiller spørsmål ved skolevei, og hvilken veg som skal velges.

Skoleveg er tematisert i et eget dokument fra trafikksulenten, Det er utredet både veg til Ila og

Åsveien(barneskole), men det er Ila som er skolekrets. Det er også utredet skoleveg til Sverresborg

(ungdomsskole). Det konkluderes her med at skoleveg er akseptabel ved gjennomføring av beskrevne tiltak. Det

stilles rekkefølgekrav om at tiltak for å sikre trygg skoleveg må være gjennomført før brukstillatelse for boligene kan gis.

Snarveg fra metrobussholdeplass til Dyrborgveien

Snarvegen som er inntegnet er lagt inn etter ønske fra Miljøpakken. Den inntegnede traséen er en fortsettelse av snarveg fra Dyrborg og går helt ned til metrobusstopp. Snarvegen er ikke en vanlig gangveg, men er ment

som et supplement. Det er altså ikke samme krav til helning, oppbygging, bredde osv. På grunn av det meget bratte terrenget, vil snarvegen ha et trappeanlegg i midtpartiet.

Sykkel/gangveg Byåsvegen

Flere kommer med innspill om at det må tas med deler av Byåsvegen, for å sikre opparbeidelse av gang og sykkelfelt.

Det er enighet med byplankontoret om at det reguleres utvidet fortau på vestsiden av Byåsvegen, fra Sverre Hassels veg, frem til metrobusstopp. Dette er også i tråd med innspill fra Vegvesenet.

Det har vært dialog med Fylkeskommunen om den pågående utredningen om gang og sykkelveg i Byåsvegen. Det foreslås flere ulike løsninger i denne utredningen, men så langt vi vet vil planforslaget vil ikke være til hinder for noen av dem. Tegninger er oversendt Fylkeskommunen slik at planen blir hensyntatt videre.

Sverre Hassels veg

Sverre Hassels veg holdes av flere for å være for dårlig til å kunne være adkomst for et nytt boligfelt.

Planforslaget innebærer en oppgradering av Sverre Hassels veg slik at det blir en 2 felts veg med fortau på østsiden, som avsluttes i et gatetun, hvor det også tilrettelegges for snuplass for renovasjonsbil.

Det er mange innspill på at krysning av Sverdrupsveg/Melandsjøbakken ikke vil fungere. Vi er enige i at dagens situasjon ikke har tilfredsstillende trafiksikkerhet, og i planforslaget foreslås det etablering av en ny nedkjøring til eiendommene på østsiden av Sverre Hassels veg, slik at Sverdrups veg avsluttes med et T-kryss i Sverre Hassels veg.

Krysset Sverre Hassels vei/ Byåsveien bør ifølge flere lysreguleres. Krysset er vurdert av trafikkonsulent, og det anbefales fortsatt regulering ved vikeplikt, ikke lys.

Gjennomkjøringstrafikk- Melandsjøbakken

Det er delte meninger om forbindelsen Sverdrupsveg til Sverre Hassels vei, kalt Melandsjøbakken. Noen mener denne bør stenges for gjennomkjøring, andre er tvert imot bekymret for en slik stenging. Planforslaget foreslår ikke å stenge vegen, men planforslaget er heller ikke til hinder for en senere stenging av veien.

Naturverdier

Flere referer til områdets naturverdier. Området er avsatt til boligbygging i KPA, altså er det allerede gjort en overordnet vurdering av naturverdiene versus utbygging. Det foreligger også en vurdering av utbygging ift. biologisk mangfold, se vedlegg 11_naturmangfold.

Grunnforhold/utglidning

Flere tematiserer vanskelige grunnforhold og utglidning i området. Det foreligger både ingeniørgeologisk rapport og geoteknisk vurdering som konkluderer med at området er byggbart, se vedlegg 07 og 08 i planforslaget. Det er stilt krav i reguleringsplanen til at det må være gjennomført geoteknisk prosjektering før igangsettingstillatelse kan gis. Videre følger det av byggesaksforskriften (SAK 10) det må gjennomføres uavhengig kontroll av denne prosjekteringen.

Tunnel

Flere stiller spørsmål ved sikkerheten i Marienborgtunnelen ved en eventuell sprenging. Planforslaget viderefører bestemmelse fra reguleringsplan r0426 (Marienborgtunnelen) for å sikre at hensynet til tunnelen ivaretas i videre planlegging og gjennomføring. Dette er i tråd med innspill fra Vegvesenet.

Økonomisk sikring ved setningsskader ifb. bygging

Eiendommer som ligger i nærheten av utbyggingsområdet vil få tilbud om å få montert måleutstyr, som måler eventuelle setningsskader som oppstår som følge av bygningsprosjektet. Utbygger følger vanlige erstatningsregler ved eventuelle skader på naboeiendommer.

Kostnader ved opparbeidelse av infrastruktur

Enkelte er bekymret for om de kan bli pålagt kostnader for opparbeidelse av ny infrastruktur. Det som reguleres gjennom planarbeidet, er hva som må være gjennomført før utbygging skal kunne godkjennes/igangsettes og før ny bebyggelse kan tas i bruk. Kostnadsfordelingen for opparbeidelse av dette avklares gjennom egne utbyggingsavtaler med kommunen, ikke gjennom reguleringsplanen. Det er ingen grunn til at eksisterende brukere av infrastrukturen skal bidra økonomisk til de nye løsningene.

Behov for erverv av privat grunn

Det vil bli behov for erverv av grunn, hovedsakelig på grunn av utvidelse av fortau og vei. For å kommunisere konsekvensene for grunneiere tydelig, er dette samlet i et eget dokument, se vedlegg15_grunnerverv. Alle eiere hvor det er aktuelt med ekspropriasjon er kontaktet, og der eiere har hatt innspill til endringer er dette medtatt.

Dyrborgveien 29, Julius Maske

Ønsker å involveres i utforming av gangsti, slik at denne ikke skaper problemer for utbygging på tomten. Endelig utforming vil først bli avklart i byggesaken. Det er i planforslaget tegnet ut et forslag til trase som merknadsstiller gjerne kan komme med innspill til, slik at det kan hensyntas til 2.gangsbehandling.

Sverdrups veg 39, Baroline og Erik Robøle

Mener utbyggingen vil ødelegge utsikten mot sentrum og Trondheimsfjorden totalt med høyder på ca kote 80. Fra deres hage mener de de vil se inn i en vegg på 2 etasjer (med utgangspunkt i at hagen ligger på kote 74). Ulempene vil være store for dem (beboere i Sverdrups veg), både økonomisk og når det gjelder bokvalitet.

Det er utarbeidet snitt for eiendommen. Her vises at hagen til Sverdrups veg 39 hovedsakelig ligger mellom kote 78 (ved huset) til 76 (ved tomtegrensen.) Bygget rett nedenfor nr 39 har maks kotehøyde c+79,3, det neste leilighetsbygget har maks høyde c+78. Dette er høyeste tillate punkt for skråtaket.

Taket av leilighetsbyggene vil omtrent ligge på samme nivå som gulv i sokkel i nr 39, maks 1 etg over nederste del av hagen.

Sverdrups vei 41, Trond Sivertsvik på vegne av Håkon Sjøhaug

Deler av Sverdrups vei 41 inngår i planforslaget. Eiere av Sverdrups vei 41 ønsket opprinnelig ikke å selge nødvendig tomt til prosjektet. Det er nå dialog om salg.

Sverdrups veg 45, Hagen Friese

Mener planforslaget fører til tap av utsikt og morgensol.

Det er utarbeidet snitt for eiendommen.

I planforslaget har bygget rett nedenfor Sverdrups veg 45 maks høyde 75,35. Dette er høyeste tillate punkt for takformen. Nedre del av hagen til 45 ligger ca på kote 74. Sokkeletasje antas å ligge mellom kote c+77 og c+78. Solstudier viser at planforslaget ikke befører hagen til Sverdrups veg 45.

Det er eksisterende skog på planområdet i dag. Dette, i kombinasjon med dokumentert terrengfall og åpning mellom leilighetsblokkene, tilsier at utsikten til Sverdrups veg 45 i liten grad blir berørt/ endret.

Sverdrups veg 47, Anne Katarina Cartfjord og Gunnar Bovim

Ønsker høyde på blokker redusert. Refererer til gjeldende plan med maks gesimshøyde ca 70moh.

Forutsetter tilstrekkelig avstand til sin tomt, og at det ikke blir innsyn fra nyetablerte bygg.

Det stemmer ikke helt at maks høyde i gjeldende plan er 70moh. Den gjeldende plan har kotesatt 1.etg og tillatte etasjer over dette. For området nærmest Sverdrupsveg 47 vil realistisk gemsims høyde være 75-76. tillegg tillates trappehus ført opp en etasje for tilgang til takterrasse på øverste tak, dvs at reelt høyeste punkt vil ligge 3-4m over disse kotehøydene.

Til sammenligning er det i planforslaget lagt inn maks høyde 78,9 og 75,9 i de 2 feltene nedenfor Sverdrups veg 47. Dette er maks høyde takform.

Det fortsatt stor høydeforskjell mellom byggene, og utsikt fra Sverdrups veg 47 vil i liten grad bli berørt.

Byggegrenser er lagt 4 m fra byggegrense.

De nye bygningene har hovedhenvendelse mot sør og øst, og avstand ned til disse er relativt stor. Det er lite som tilsier at det blir økt innsyn på grunn av utbyggingen.

Sverdrupsveg 55, Sven Fjeldaas

Ønsker at funksjonalitet ift garasjer og p-plasser på eiendommen opprettholdes. Dette er tatt til følge.

Eiendommen vil ikke berøres utover det som pr i dag er veiareal.

Ber om mer detaljert informasjon om vei, plassering fortau osv, men også utforming og materialbruk av gjerder o.l. Veiplaner og illustrasjonsplan for området følger reguleringsplanen. Materialvalg for enkelt elementer tilhører neste fase (søknad om byggetillatelse).

I siste innspill av 02.06.2021 krever Sven Fjeldaas at arbeidet med planen stoppes, og at området reguleres til en grønn lunge.

Innspillet bygger også en lengre argumentasjon på at Trondheim kommune ikke har en gyldig overordnet arealplan. Kommuneplanen arealplan er å finne her:

<https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdelplaner/kpa12-24/>

I den digitale kartløsningen kan man også se kommuneplanens arealdel. Det er ikke noen kommunedelplan for dette området, men det er det heller ikke krav om.

Det kreves videre at det fjernes en strek i kommunekartet som deler tomten til Sverre Hassels v 3 i 2- denne er ikke å finne noe sted. Det er kun et gård og bruksnr.

Det anføres også flere punkter mot planen (veg, snuplass osv) som alle er svart ut temavis i starten av dette dokumentet.

Sverre Hassels veg nr. 2, Poul Einar Heegaard og Lars Jørund Kolby

Ønsker redegjørelse for hvordan parkering for huset skal ivaretas. Planforslaget berører ikke parkeringen til huset.

Mener veistrasé ligger på deres tomt.

Planforslaget slik det foreligger nå medfører ingen endring av vegkant mot Sverre Hasselveg 2.

Sverre Hassels veg nr. 3, Knut Næss Egge

Etterspør informasjon om det vil bli lagt beslag på hans eiendom. Poengterer at en utvidelse av Sverre Hassels veg kan gjøre at de mister mulighet til å skille ute en tomt.

Ønsker info om mur, og erstatning.

Informerer om at forstøtningsmur mot Sverre Hassels veg glir ut.

Spør om hvordan prosjektet påvirker fremkommelighet til parkering (avkjøring.), og hva som vil gjøres med økte støyplager som følge av utbyggingen.

Behov for grunnerverv er vist i vedlegg 15. I forbindelse med dette er det også avholdt et møte med eierne av Sverre Hassels veg nr. 3, den 25.02.19. hvor konsekvenser ble gjennomgått.

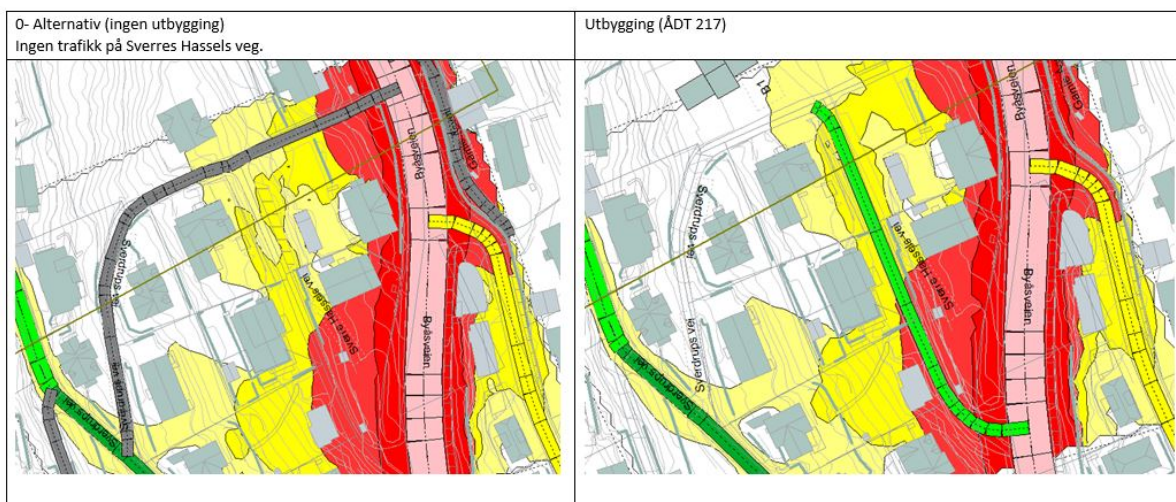
Hvorvidt utvidelse av veien vil påvirke muligheten for å få skilt ut en tomt er vanskelig å vurdere. Støyforhold langs Byåsveien tilsier at det vil være vanskelig å få bygget en bolig på en eventuell utskilt tomt.

Innkjøring til eiendommen blir fortsatt fra sør.

Når det gjelder støysituasjonen, har vi innhentet en ekstra vurdering fra støykonsulent Brekke Strand på endring i situasjon. Svar følger herunder:

Har forutsatt 62 p-plasser og at hver plass generer 3,5 tur hver dag (iht Håndbok V713). Dette gir en ÅDT på Sverre Hassels veg på 217 biler i døgnet. Vi har også lagt til at 1% av disse er tungtrafikk. Fartsgrense 30 km/t. På grunn av Byåsveien er så trafikkert vil økningen i trafikk langs Sverre Hassels gate gi endring under 1 dB på tomtene og langs veien.

Tiltaket gir derfor ingen endring (<1 dB) for naboer i Sverre Hassels veg.



Sverre Hassels veg 5-11/Lindemanngården, Styret i Lindemanngården

Lindemanngården er bekymret for hvordan utvidelsen av fortauet i Byåsveien vil påvirke leiligheter i sokkel, med hensyn til inngangsførhold, støy, ev. tap av markedsverdi. I tillegg ser det som negativt at man ikke lengre kan gå rundt huset, og at man mister uteoppholdsareal.

Lindemanngården etterspør også støyrapport, ift. om det blir økt støy fra Sverre Hassels gt.

De ønsker videre ikke å avgi grunn til utbygging av Sverre Hassels veg, på grunn av p-plasser langs veien.

Det er tegnet en ny løsning for hjørnet av Lindemanngården. Det er nå mulig å gå rundt huset igjen, inngang i sokkelleilighet kan benyttes som tidligere. Det er tegnet løsninger med gjerde og hekk for å skjerme sokkelleilighet så godt som mulig. Huset ligger like langt fra veibanen som tidligere. Forskjellen er at nå kommer fortauet noe nærmere huset.

Det ble i forbindelse med behov for grunnerverv avholdt et møte med styreleder for Lindemanngården, Christine Lademo, 25.03.19.

Her ble konsekvensene av planforslaget redegjort for. Det ble også sendt over tegningsmateriale i etterkant. Når det gjaldt parkeringsplassene i Sverre Hassels veg, fremkom det i møtet at hovedproblemet var at man ikke kan kjøre ned til gårdsplassen og p-plassene der om vinteren, og derfor var avhengige av å kunne parkere i Sverre Hassels veg. Dette er nå unødvendig med den veiløsning som ligger i planforslaget.

Støyrapport viser ikke noen økt støypåkjønning fra Sverre Hassels veg. Se svar til Sverre Hassels veg 3.

En bedre kjøreadkomst til bygget, samt tryggere forhold for myke trafikanter er positivt for beboere i Lindemanngården. Det er også negative konsekvenser av planforslaget for eiendommen, særlig hadde det vært ønskelig med større avstand mellom det sørøstre hjørnet av bygget og fortauet i Byåsvegen. Det er søkt å dempe konsekvensene ved en detaljert utforming av denne situasjonen.

Sverre Hassels veg 15, Bjørn Sæther og Øystein Sæther

Mener det vil bli umulig å komme frem med bil til sin eiendom, og at de vil miste p-plasser.

Planforslaget legger opp til en ny nedkjøring til eiendommene øst for Sverre Hassels veg, blant dem Sverre Hassels veg 15. Denne skal gjøre adkomsten langt bedre enn i dag. Det foreslås også en ny parkeringsløsning. Det ble i forbindelse med behov for grunnerverv avholdt et møte med eierne av Sverre Hassels veg 15, hvor konsekvenser av planforslaget ble gjennomgått.

Byåsvegen 38 H02, Erlend Bjørdal og Hanne Aune, og H01 Toril Strøm Tingstad og Magnus Galguften (likelydende innspill)

Etterspør konsekvenser for solforholdene på sin eiendom. Det er tatt med solstudier i illustrasjonsmaterialet.

Tematiserer at det raser ut stein i skråning bak huset, og spør om det kan være trygt.

Det ble i forbindelse med behov for grunnerverv avholdt et møte med eierne av Byåsvegen 38 den 14.03.19 , hvor konsekvenser av planforslaget ble gjennomgått. Det var fra eier sin side ønskelig med mur i bakkant av huset, slik at steinrøys kan fjernes. Sikkerhet rundt det geotekniske er tematisert i de generelle punktene.

INNSPILL FRA OFFENTLIG/HØRINGSPARTNINGER

Part/dato	Innspill	Forslagsstillers behandling
NVE 26.10.16	Sjekkliste benyttes i vurderinger om hvordan NVEs forvaltningsområder kan ivaretas.	ROS-analyse og planbeskrivelse.
Statkraft Varme AS 09.11.16	Dyrborg ligger utenfor konsesjonsområde for Statkraft Varme AS, og det vil derfor ikke bli levert fjernvarme til dette området.	Tas til etterretning.
STFK 16.11.16	<p>Relativ liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Viser til den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Viser også til kommunens aktsomhetskart for kulturminner. Hvis bebyggelse med antikvarisk verdi blir berørt, bør dette beskrives og drøftes med kommunen.</p> <p>Ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området. Vurderer til å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Minner om §1-1 i PBL om prinsippene for UU skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.</p> <p>Området har en eksponert beliggenhet. Slik bør utformingen og fjernvirkningen av bebyggelsen tillegges vekt.</p>	<p>Byåsveien 38 (antikvarisk klasse C), Sverre Hassels vei 3 (antikvarisk klasse C) og Sverre Hassels vei 5,7,9,11 (antikvarisk klasse B) blir tatt inn i planen som eksisterende bebyggelse.</p> <p>Det er utarbeidet fjern og nærvirkninger som underlag for drøfting med byplankontoret og byantikvaren.</p>
Statens vegvesen 11.11.16	<p>Trafikkrapport må redegjøre for fremtidig situasjon i krysset Sverre Hassels vei og Byåsveien. Hvis det er behov for tiltak, må disse sikres i planen.</p> <p>Det må redegjøres for sikker skoleveg.</p> <p>Viser til at planområdet ligger over Marienborgtunellen – krav om at tiltak skal godkjennes av vegvesenet før tiltak.</p> <p>I støyrapporten må det beregnes sumstøy, dvs. støy fra flere kilder.</p>	<p>Trafikkrapport utarbeidet av Rambøll redegjør for fremtidig trafikksituasjon. På bakgrunn av dette er det medtatt tiltak på vei og fortau.</p> <p>Trafikkrapporten redegjør for sikker skoleveg.</p> <p>Det er medtatt bestemmelse om at eventuell sprenging skal godkjennes av eier av tunnel (videreføring av bestemmelse fra r0426 som omhandler Marienborgtunellen)</p> <p>Støyrapport utarbeidet av Brekke Strand.</p>
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS 24.11.16	<p>Må legges til rette for effektiv rednings- og slukkeinnsats, uansett årstid.</p> <p>Viser til krav om slukkevannskapasitet, brannsikkerhet i bygninger,</p>	<p>Det er sikret at slukkebil kan komme inn i området, og at redning kan ivaretas.</p> <p>ROS-analyse og planbeskrivelse/planbestemmelser.</p>

	<p>plasser og tak over p-kjeller må være tilrettelagt for utrykningskjøretøy. Hvis det skal lagres stoff som kommer under «Forskrift om håndtering av farlig stoff» skal det foreligge en risikovurdering.</p>	Va-plan, utarbeidet av Norconsult.
<p>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 02.12.16</p>	<p>KPAs bestemmelser til tetthet på min 6 boliger pr. daa bør legges til grunn.</p> <p>Fylkesmannen forutsetter at de tema som er nevnt i planbeskrivelsen og ROS-analysen utredes.</p> <p>Det skal gjennomføres støyberegning.</p> <p>Vurdering av luftkvaliteten i området må gjennomføres for å avklare om det er behov for avbøtende tiltak.</p> <p>Fylkesmannen viser til at planområdet ligger i et etablert boligområde, og at det derfor er viktig å sikre gode boforhold i bygge- og anleggsperioden. Ber om at avbøtende tiltak vises i planen.</p> <p>Planforslaget bør ha en beskrivelse av hvordan overvannshåndtering løses, samt evt. andre aktuelle klimatiltak.</p> <p>Skoleveg er sikret med gang- og sykkelveg. Viktig å velge utelekeområder som er godt skjermet for støy og annen forurensning.</p> <p>I den videre planprosessen må tema relatert til folkehelse tas inn. Det er god arealutnyttelse å fortette områder for storsamfunnet, men kan også gi noen utfordringer for naboene med hensyn til tap av utsikt og andre miljøulemper. Hvordan relevante folkehelse tema er vurdert og ivaretatt, må tas inn i planarbeidet.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Støyrapport utarbeidet av Brekke Strand.</p> <p>Se punkt i planbeskrivelsen. Luftkvaliten er god.</p> <p>Viser til planbestemmelser, hvor det er medtatt at en plan for beskyttelse av omgivelsene skal følge søknad om tiltak.</p> <p>Overordnet VA-plan, utarbeidet av Norconsult.</p> <p>Egen skolevegsutredning, utarbeidet av Rambøll. Utomhusplan viser lekeplasser og utearealer. Utearealer er skjermet for støy, se også støyvurdering, utarbeidet av Brekke Strand.</p> <p>Viser til planbeskrivelse og ROS-analyse.</p>
<p>Trønder Energi Nett AS 14.12.16</p>	<p>Viser til begrenset restkapasitet i eksisterende høyspentkabler, og ber om at de videre involveres for</p>	<p>Avdekket krav om ny nettstasjon. Dette er sikret i plankart og planbestemmelser.</p>

	å avdekke behov og nettets kapasitet.	
--	---------------------------------------	--

Part/dato	Innspill	Forslagsstillers behandling
STFK 11.05.17	Av hensyn til fjernvirkning, bør det tas inn en bestemmelse som hindrer/reducerer bruk av lyse og kraftige farger.	Tatt med bestemmelse om at byantikvar skal involveres i fargesetting og materialbruk for å ivareta hensyn til fjernvirkning også i fargevalg.
FAU Ila skole 16.05.17	Formann FAU Ila Skole viser til trafikkanalysen pkt. 4.4 som beskriver sikker skoleveg etter gjennomførte tiltak. Mener denne er direkte uegnet for små barn. Foreslår at det utarbeides forslag med sti frem til Brodtkorps veg. Registrerer at Ila skole ikke har fått nabovarsel eller trafikkanalyse.	Se trafikkrapport, hvor det konkluderes med at skoleveg er tilfredstillende. Ila skole var ikke på listen over varslingsparter.
Statens vegvesen 02.06.17	Ber om at trafikkrapporten redegjør for trafikksikkerheten og fremkommeligheten i Byåsveien. Samme rapport må også redegjøre for fremkommeligheten for kollektivtransporten i Byåsveien. Ev. behov for tiltak i krysset må sikres i planbestemmelsene. Ber om at frisiktsonen fysisk utformes slik at den ikke blokkeres av parkerte biler. Mener at fortauet på vestsiden av Byåsveien må være 3,0m forbi hjørnet av eiendommen Sverre Hassels v. 9, ikke redusert bredde på 2,5 som foreslått. Det må reguleres inn superbusholdeplass i plankartet. Adkomst til Byåsveien 36 og Byåsveien 38 må stenges, og ny adkomst løses via Sverre Hassels vei. Adkomst til Byåsveien 26 B løses via ny reguleringsplan.	Trafikkanalyse ivaretar vegvesenets krav. Frisiktsonen i krysset Sverre Hassels vei – Byåsveien består av arealer avsatt til offentlig veggrunn, fortau og kjøreveg, så det skal ikke være parkerte biler på dette. Dette er ikke mulig å få til uten å legge om hele Byåsveien. Fortauet er gjort så bredt som mulig. Lengden av strekningen med 2,5 m er kun ca 17m. Resten av den oppgraderte strekningen har 3m fortau. Holdeplassen er bygd. Utformingen er tatt inn i plankartet. Dette er ikke mulig å få til. Adkomsten er inkorporert i bygd løsning for metrobusstasjon. Adkomst til eiendommen blir via planområdets felles p-kjeller med inn/utkjøring via Sverre Hassels vei.

	<p>Gangadkomst til planområde skal være universelt utformet.</p> <p>Trafikksikkerhet og fremkommelighet for renovasjon må ivaretas.</p> <p>Mht. til klima med mål for utslippsreduksjoner, anbefales at antall parkeringsplasser for bil reduseres og at det etableres 1-3 sykkelparkeringer per boenhet.</p>	<p>Er etterkommet og vist i utomhusplan.</p> <p>Ivaretatt. Se trafikkrapport, utarbeidet av Rambøll, samt utomhusplan, planbeskrivelse og planbestemmelser for renovasjon.</p> <p>Uklart hva det skal reduseres i forhold til. Det er medtatt p-plasser iht Trondheim kommunes parkeringsveileder.</p>
Trondheim Kommune – Rådmannens fagstab 08.09.17	<p>Avklaring skolekapasitet. Konklusjon: det vurderes å være kapasitet på Ila skole på barnetrinnet og på Sverresborg skole på ungdomstrinnet.</p>	Tatt til etterretning.
Byantikvaren 12.06.17	<p>Ikke prinsipielt imot utbygging her, men har følgende innspill:</p> <p>1. området bør ikke behandles som et transformasjonsområde, ref. planbeskrivelse på oppstartstidspunkt hvor det heter at arbeidet har som mål å finne løsninger som ikke er til hinder for at hele området kan omformes med samme tetthet.</p> <p>2. Bebyggelsens form og størrelse Det er viktig at bebyggelsen får en takform, for å spille godt sammen med landskap og eksisterende bebyggelse, samt å dempe høydevirkningen. Byantikvaren foreslår mindre punkthus/byvillaer, med et fotavtrykk på maks 150m², med maks 2 etasjer+sokkel+ loft under takform. Det kan bygges i mur, puss og tre. Flate tak bør begrenses. Grønne verdier må dominere området (åssiden både lokalt og sett fra avstand).</p> <p>3. Antall boliger virker for høyt, anbefaler at antall boenheter reduseres.</p> <p>4. Området ligger spesielt sentralt, og vil ha metrobusstopp noen minutter unna. Byantikvaren vil anbefale at det vurderes å bygge et område basert på kollektivtransport, med begrenset vei og parkeringsanlegg. Sambruk for bil bør vurderes for å redusere behov for stor p-kjeller. En stor p-kjeller fører til høye støttemurer og bidrar til økt høyde og massivitet.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Området er i planarbeidet ikke behandlet som et transformasjonsområde.</p> <p>2. Form og størrelse Innspillet er tatt med i bearbeidelsen av forslaget, og delvis etterkommet. Det er søkt å dele opp bebyggelsen så langt det lar seg gjøre. Byggenes fotavtrykk varierer fra 180-300m², så noe større enn hva byantikvaren har ønsket seg. Det er tatt inn flere ulike typologier (rekkehus, enebolig), samt arbeidet med en ytterligere oppdeling samt takform på leilighetsbyggene. Dialog med byantikvar er videreført i møter og med utarbeidelse av nær og fjernvirkninger.</p> <p>3. Antall boenheter er redusert fra 89 ved oppstart til 53 (50-55) i planforslag.</p> <p>4. Et positivt innspill, men det har ikke latt seg gjennomføre. Planforslaget forholder seg til kommunens parkeringsveileder. Det blir ikke økt mengde parkeringsplasser ift gjeldende plan. Sidevegg av parkeringskjeller er delvis skjult og brutt opp av rekkehus/eneboliger i front.</p>

Statens vegvesen 11.09.17	Avklaring utforming av metrobussholdeplass. I nordenden skal en avkjørsel ivaretas.	Metrobussholdeplass ble opparbeidet før planarbeidet ble avsluttet. Regulert inn med bygget utstrekning.
	-	