

Oppsummering av merknader med kommunedirektørens kommentarer - Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn 07.04.2021 til 24.05.2021. Det kom inn 19 bemerkninger, hvorav to innsigelser ved offentlig ettersyn.

Oppsummering av merknader med kommunedirektørens kommentarer - Offentlig ettersyn

	0
Statsforvalteren i Trøndelag samordnet uttalelse, 18.05.21.	1
Statsforvalteren i Trøndelag, 20.05.21.	1
Statens vegvesen, 12.05.21.	2
Trøndelag fylkeskommune, 26.05.21.	3
Ungdommens bystyre - Trondheim kommune, 19.04.21.	4
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), 03.05.21.	4
AtB, 20.05.21	5
Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 11.05.21.	5
Leangen Bolig AS, 21.05.21.	6
Ketil Adserø, 21.05.21.	6
Voll arkitekter, på vegne av Ditt Nye Hjem AS og Hugal Eiendom AS, 23.05.21.	7
Sameiet Gildheimsvegen 3-5-7, 19.05.21.	8
Travbanevegen 2 AS og Rekvisitt AS, 07.05.21	8
Marianne Jessen Strand, 09.05.21.	9
Trøndereiendom AS, 28.04.21.	9
Terje og Trude Jørgensen, 21,04.21.	10
Tor Johan Skjerpen, 20.04.21.	10

Statsforvalteren i Trøndelag samordnet uttalelse, 18.05.21.

Det foreligger innsigelse fra Statens vegvesen og Statsforvalteren som sektormyndighet. Statsforvalteren har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelser til reguleringsplanen: Statsforvalteren:

- Statsforvalteren som støymyndighet fremmer med bakgrunn i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2016 innsigelse til planen inntil bestemmelsene skjerpes for boenheter i gul støysone, ved at det tas inn krav om gjennomgående planløsning for nord- eller østvendte leiligheter med fasade i gul støysone.

Statens vegvesen:

- Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, samt vegloven med tilhørende håndbok N100 «Veg og gateutforming» og ut fra vårt forvalteransvar for riksveg 706 – fremmes det innsigelse mot forslag til reguleringsplan for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 inntil byggegrensen er justeres slik at den harmoniserer med plan r207i.

Forslagsstillers kommentar

Innsigelse fra Statsforvalter er tatt til etterretning og fulgt opp med reviderte bestemmelser. støyanalysene ble revidert.

Innsigelse fra Statens vegvesen er tatt til etterretning. Byggegrense er flyttet og lagt 25,0 fra senter vei, i tråd med vedtatt plan.

Statsforvalteren i Trøndelag, 20.05.21.

Innsigelse

1. Statsforvalteren som støymyndighet fremmer med bakgrunn i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2016 innsigelse til planen inntil bestemmelsene skjerpes for boenheter i gul støysone, ved at det tas inn krav om gjennomgående planløsning for nord- eller østvendte leiligheter med fasade i gul støysone.

Faglige råd

Bestemmelsene knyttet til støy og støv i anleggsfasen bør knyttes til veiledernes respektive kapittel som omhandler bygge- og anleggsperiode.

Lekeplasser bør sikres god tilgang til sol og skjerming på uteareal støy via plankart og/eller bestemmelsene. Det gis *faglig råd* om at dette gjøres i plankart og/eller bestemmelser før sluttbehandling.

Boenhet i rød støysone uten tilgang til stille side er ikke forenelig med retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T 1442/2016, eller kpa- bestemmelsen for rød støysone som stiller krav om gjennomgående boenheter. Det er trolig også i tilfelle motstrid til kravet om leilighetsorientering i planen fordi det i § 4.10.1 ikke tillates ensidig belyste leiligheter mot nord og øst. Selv om hjørneleilighetene har to sider, med en åpen vinkel over 90 grader mellom fasadene, er det ikke tilgang til fasade mot sør eller vest.

Støyutsatte boliger i gul støysone ligger mot nord/øst, og samlet sett anser ikke statsforvalteren at tilstrekkelig bokvalitet med tanke på kombinert påvirkning fra støy og manglende solinnfall er hensyntatt i planforslaget. Avbøtende støytiltak bør illustreres.

Det gis *faglig råd* om å ta inn en bestemmelse som styrer sammensetning av størrrelse for leilighetene. Krav til arealutnyttelse og antall boligheter bør konkretiseres for de ulike delfeltene.

Bestemmelsen som omhandler universell utforming kan med fordel gjøres tydeligere ved at ordet «styrkes» endres til «sikres».

Planen bør ikke sluttbehandles før det er sikret en bedre skjermet skolevei, fortrinnsvis ved at det velges en mer direkte rute som vist i saksfremlegget, eller at det finnes en tilsvarende og trafikksikker rute med god skjerming for støy og luftforurensning.

Det er uheldig at planen ikke legger til rette for en skolevei i mer direkte linje og uten direkte eksponering mot Innherredsveien. Alternativet som er markert med grønn linje i saksfremlegget gir en omvei og det er stor sjanse for at denne ruten ikke vil bli brukt av barna. Angitt lilla linje vil gi den best skjermede skoleveien. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen fastslår at: «*arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.*»

Kommuneoverlegen bør involveres i alternativvurderingen, for å gi medisinskfaglige råd om mulige helsekonsekvenser. Statsforvalter gir *faglig råd* om at planen ikke sluttbehandles før det er sikret en bedre skjermet skolevei, fortrinnsvis ved at det velges en mer direkte rute som vist i saksfremlegget, eller at det finnes en tilsvarende og trafikksikker rute med god skjerming for støy og luftforurensning.

Kommunedirektørens kommentar

Innsigelse

Punkt som gjelder innsigelse er tatt til etterretning og fulgt opp med revidert støyanalyse og endring i bestemmelsene mht. boliger i gul støysone. I tillegg er det foreslått en bestemmelse om at det tillates «dempet fasade» for seks støyutsatte leiligheter mot nord og øst. (En dempet fasade er en støyekspontert fasade som etter skjerming på eller ved fasaden får et støynivå utenfor åpningsbart vindu og/eller balkongdør som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2).

Faglige råd

Det er innarbeidet bestemmelse som sikrer at tilgang til uteareal med tilstrekkelig solforhold og som er skjermet mot støy.

Det er tatt inn en bestemmelse som styrer sammensetning av størrrelse for leilighetene for alle boligfelt samlet.

Bestemmelse om universell utforming er oppdatert ved at ordet “styrkes” er erstattet med “sikret”

Spørsmål om skoleveg er behandlet av Bygningsrådet i møte 15.08.2021 i [prinsippsak 194/21](#) . Arbeidet med regulering av ny skoleveg er igangsatt. Det er tatt inn et rekkefølgekrav om at skoleveg må være etablert før boliger i planområdet kan tas i bruk.

Statens vegvesen, 12.05.21.

Innsigelse

Statens vegvesen har gitt innspill om at byggegrensen i bl.a. reguleringsplan r207i må videreføres og har Statens vegvesen innsigelse til byggegrensens plassering i planforslaget.

Statens vegvesen registrerer at det mangler en mobilitetsanalyse som dokumenterer at trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper ikke blir dårligere enn i dag, evt. at det ligger inne forslag om

avbøtende tiltak. Det mangler en overordnet forankring som setter arealutviklingen i perspektiv og i sammenheng med trafikkutviklingen, jf. kommunedelplan for Lade-Leangen. Det henvises til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), datert 09.03.2021, som anbefaler en mobilitetsplan for Lade. Statens vegvesen ber *Trondheim kommune* gjøre en grundigere vurdering i forhold til de momentene som er nevnt over.

Statens vegvesen ser av rapportene om støy og luftkvalitet at det opereres med ulike dimensjonering av trafikkmengder. Det mangler også ivaretagelse av økt trafikk som følge av planlegging av utbyggingsområde på nordsiden av riksveg 706 (Leangen sentrum øst). Statens vegvesen kan heller ikke finne at eventuell refleksjonsstøy er spesifikt analysert med bakgrunn i dette. Vurdering av mulige samspilleffekter mellom støy og luftkvalitet som følge av tunnelåpning lenger vest (Strindheimtunnelen på riksveg 706), bør gjennomføres. Statens vegvesen forutsetter at dette blir samordnet og gjennomført på nytt.

Statens vegvesen merker seg planene om omlegging av Leangenbekken under riksveg 706. Vi forutsetter at det etableres kontakt med våre aktører innen drift og vedlikehold for å avklare hvordan dette best kan gjennomføres.

Kommunedirektørens kommentar

Innsigelse

Innsigelse er tatt til etterretning og byggegrense er flyttet 25,0 meter fra senter vei som er en videreførelse av plan r207i.

Faglige råd

- Rapport for trafikk er oppdatert med henblikk til utviklingen av området, men forutsetter at planen kan behandles uten en total mobilitetsanalyse for Lade Leangen.
- Rapporter vedr. støy og luftkvalitet og støy er oppdatert og samordnet.
- Ved gjennomføring vil kommunen, som skal bygge ut kulverten, etablere kontakt med Statens vegvesen.

Trøndelag fylkeskommune, 26.05.21.

Fylkeskommunen mener planforslaget løser området i sin helhet bedre ved å bytte om på formålene bolig- og næringsbebyggelse i forhold til slik de er vist i KPA

Gildheimsvegen 8 – brakkebygg som ble satt opp under krigen av okkupasjonsmakten *bør* søkes bevart ved ny reguleringsplan.

Det vil være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med detaljreguleringen. Fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Kommunedirektørens kommentar

Det tidligere brakkebygget i Gildheimsvegen 8 er sentralt plassert sørvest i planområdet og det er en forutsetning for planforslaget at brakkebygget rives. Bygget er ikke vist i Trondheim kommunes aktsomhetskart for kulturminner. Det avvises ikke at det kan ha noe antikvarisk verdi, men fortettingen man oppnår her, innenfor planprogramområdet for Leangenområdet inkl. Tungavegen 1, Leangen idrettsområde samt deler av bolig- og næringsområdet i Travbanevegen og Gildheimsvegen i nord, vurderes å være en verdifull kvalitet som veier opp for rivingen. Det er tatt inn en bestemmelse som sikrer dokumentasjon av bygningen i henhold til byantikvarens mal. Den generelle aktsomhets- og meldeplikten

etter kulturminnelovens § 8 er tatt til etterretning

Ungdommens bystyre - Trondheim kommune, 19.04.21.

Ungdommens bystyre stiller seg positivt til det nye boligfeltet.

Begge skolene i området «Strindheim» og «Charlottenlund» har sprenget kapasitet og prioriteten burde være utvidet kapasitet på skolene i området.

Uteområdene burde ha større prioritert enn det kjøreadkomst burde ha, men ungdommens bystyre vil fortsatt ha mulighet for kjøring til området for de med fysisk utviklingshemning.

Mht. skoleveg mener ungdommens bystyre at få elever kommer til å bruke den grønne veien og vil foretrekke den lilla. Den grønne veien via Peder Østlunds veg er lang og bør ikke prioriteres framover. Den blå veien langs regulert gang/sykkelveg er i dag ikke tilstrekkelig sikret for ferdsel av små barn. Montering av gjerder kan fikse dette problemet. Å komme til enighet med de husene det gjelder ved lilla vei er og vil bli den beste løsningen.

Å bruke næring for å skjerme for støy mot boligfelt ser vi som positivt.

Kommunedirektørens kommentar

Det er krav i planen om at før det kan gis tillatelse til tiltak for bolig skal det være dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Spørsmål om skoleveg er behandlet av Bygningsrådet i møte 15.08.2021 i [prinsippsak 194/21](#) . Arbeidet med regulering av ny skoleveg er igangsatt. Det er tatt inn et rekkefølgekrav om at skoleveg må være etablert før boliger i planområdet kan tas i bruk..

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), 03.05.21.

Brann -og redningstjenesten minner om følgende:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioden.
 - Dette innbefatter også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretagelse av forskriftsmessig slukkevannskapasitet. Dersom det skal benyttes automatisk sprinkleranlegg i bygningene, må det også tas hensyn til dette ved vurdering av slukkevannskapasiteten.
- Det påpekes at tilgjengelighet for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når bygget/byggene tas i bruk (blant annet skal eksisterende og nye brannkummer, vannkapasitet, adkomstveier og oppstillingsplasser for bygget/byggene være tilfredsstillende fra dette tidspunktet).
- Under og etter anleggsperioder skal også tilgjengelighet for innsatsmannskaper til omkringliggende bygninger opprettholdes.
- Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens.
- Brannsikkerheten i bygningene skal være i henhold til forskriftskravene, og det minnes om å sikre mot brannfare ved ladestasjoner for elbiler.
- Kjellere må dimensjoneres for oppstilling av utrykningskjøretøy der dette er aktuelt • Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Ved lagring, bruk av farlige stoffer må arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Saksnr: 20/110 Side 7 av 13

- For å sikre brann -og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann -og redningstjenesten kan benytte eget samband.

- Alarmorganisering for brannalarmanlegget må være utført på en slik måte at brann -og redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats uten unødig tidsopphold
- Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskapene.

Det minnes om at de planlagte bygninger, ut fra bruk og utforming, kan bli vurdert som særskilte brannobjekter i henhold til brann -og eksplosjonsvernlovens § 13. TBRT ønsker derfor å kunne uttale seg i den videre saksgangen

Kommundirektørens kommentar

Bemerkningene er tatt til etterretning.

Alle punkt i uttalelsen følges opp i den videre planlegging, slik at forskrifter overholdes og sikkerhet er ivaretatt.

AtB, 20.05.21

Atkomst til holdeplass

AtB legger til grunn at reisende fra planområdet vil benytte holdeplassen Gildheim. AtB ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle.

Uferdige atkomstløsninger til holdeplass vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid. Vi ber om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass og trygge krysningspunkt.

AtB oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig (fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier).

Anleggsfasen

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkningene er tatt til etterretning. Det er tatt inn en bestemmelse om framkommelighet i byggefasen .

Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 11.05.21.

Planen omhandler i noen grad behovet for nødvendig vareleveranser til virksomhetene samt nødvendig behov for areal til disse, og leveranser fra netthandel til private. Det må inn i planen krav om varemottak på egen grunn, dette da det stadig endres behov for bruken av felles veigrunn som igjen ofte fjerner muligheten for lovlig biloppstillingsplass for vareleveranser.

LUKS ber om at Bransjestandard for varelevering (BVL) benyttes hva gjelder:

- Adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid.
- BVL inneholder de myndighetskrav (lov satte krav) som må følges og er dermed nødvendige minstekrav som må følges.
- Det må også sikres mot støy mot boliger, dette gjøres med å følge kravene i TEK 17. I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med:

- Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702
- §§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler
- §§ 2-18, Ferdsel og adkomst
- §§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier
- §§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser
- §§ 1 i Byggherreforskriften

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering. Planen foreslår et eget lokale for mottak av varer og pakker for boligbebyggelse. Dette lokale skal ikke ligge lengre enn 50 meter fra offentlig parkeringsplass. For øvrige leveranser til boliger åpnes det for adkomst via parkeringskjeller for biler lavere enn 2,4 meter. Større biler får adkomst via offentlig veg.

Leangen Bolig AS, 21.05.21.

Leangen Bolig påpeker at strukturen på den foreslåtte boligbebyggelsen vil medføre vesentlige negative konsekvenser for deres eiendom Tungavegen 4.

Avstanden til nabogrensen er ikke angitt på plankartet, men byggegrensen ser ut til å være ca. fire meter fra eiendomsgrensen til Tungavegen 4.

Leangen Bolig mener den foreslåtte boligbebyggelsen vil skyggelegge store deler av deres eiendom på ettermiddags- og kveldstid hele året. Tungaveien 4 er en naturlig del av transformasjonsområdet, og har potensiale for utbygging til boligformål. Planforslaget vil legge uakseptable begrensninger på fremtidig utvikling av eiendommene på østsiden.

Leangen Bolig forutsetter at planforslaget endres slik at plan- og bygningslovens generelle krav i § 29-4, 2. ledd, om at byggverk skal ha en avstand til nabogrense som minst tilsvarer byggets halve høyde, tilfredsstilles. Alternativt må høyden på den nærmeste bebyggelsen reduseres til maksimalt 8 meter.

Leangen Bolig gjør i tillegg på at tilknytning til stasjonært avfallssug i Tungavegen 1 forutsetter at det inngås avtale med Leangen Bolig AS.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering.

Dette arealet er satt av til næring i KPA, og søndre del av eiendommen vil ikke skyggelegges av ny bebyggelse. Byggegrensen mot Tungavegen 4 ligger på det nærmeste 5,8 meter fra eiendomsgrensen, og bebyggelsen mot nord er 6 etasjer, og trappes ned til 5 etasjer. Foreslått bygningsvolum er foreslått opprettholdt.

Det presiseres at avstandskravene det henvises til i § 29-4, kun gjelder hvis ikke annet er bestemt i reguleringsplan. Denne lovparagrafen legger dermed ikke føringer for hva som kan bestemmes i en reguleringsplan.

Ketil Adserø, 21.05.21.

Adserø eier Travbanevegen 5 gjennom KeKe Eiendom samt er hovedeier i Adserø Bil as som i mange år har sitt virke i Travbanevegen 5.

Forslaget til ny reguleringsplan forutsetter bla. et makeskifte siden KeKe eier store deler av eksisterende rundkjøring, og kulvert er foreslått på KeKes eiendom. Dette vil legge store begrensninger på Travbanevegen 5.

Slik diskutert i samtaler med Figenschou så er det særlig «knekken» på kulverten inntil bygget i Travbanevegen 5 som er merkelig og synes veldig unødvendig. En omfattende og lang arbeidsperiode for etablering av kulvert vil nærmest ødelegge for normal drift i Adserø Bil AS:

- muligheten for å kjøre rundt bygget som er svært viktig for det praktiske i hverdagen blir umulig i lang periode. Denne benyttes i dag til å få større kjøretøy og renovasjon rundt bygningen, samt kunde kjøring
- redusert kundeparkering

I tillegg blir dette «hullet» stående i all fremtid som inspeksjonsmulighet. Adserø som grunneier motsetter meg anlegg av kulvert så nære/over sin eiendom.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering. Kulvertens trasé er justert noe i samråd med Kommunalteknikk, men kna ikke flyttes på vestsiden av dagens kulvert. Ny kulvert utløses av kommunens arbeid med overvannsløsning for hele bydelen.

Voll arkitekter, på vegne av Ditt Nye Hjem AS og Hugal Eiendom AS, 23.05.21.

Voll Arkitekter er engasjert av Ditt Nye Hjem AS og Hugal Eiendom AS som plankonsulent på detaljreguleringsplan for Gildheimsvegen 10A, 10B og 12, nabo-plan til reguleringsplan r20190010. En del løsninger, som f.eks. overvann og trafikk, vil kreve god dialog videre.

Tverrsnitt Gildheimsvegen: Reguleringsplan r20190010 må utvides til å ta med hele tverrsnittet av Gildheimsvegen Langsmed Gildheimsvegen nr. 8 (GNR/BNR 4/11).

I reguleringsplan r20170034 er Gildheimsvegen regulert med vegbredder på 3,5 m (helt i sør) og 4 m (langsmed Gildheimsvegen 8). Fortau er regulert som et sammenhengende 2,5 m bredt fortau på vestsiden av Gildheimsvegen. Dersom fortauet i planforslag r20190001 skal utvides vestover så vil det "spise av" en i forveien begrenset vegbredde i Gildheimsvegen.

Det bes derfor om at en utvidet plan r20190010 tar med hele veibredden i Gildheimsvegen, for å rydde opp i trafikkløsninger. Tverrprofil for Gildheimsvegen videre sørover (langs med nr. 10 A og 12) vil bli ivaretatt i plan for Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12.

Ny skoleveg innen planavgrensningen: Voll arkitekter sin vurdering er at skoleveg A, vil være tilstrekkelig og ikke utgjøre en unødig omvei. Det fremstår ikke om som et nødvendig tiltak å legge skoleveg som snarvei over private tomter (skoleveg benevnt C).

En skoleveg på 1,2 km er innenfor det som ansees som vanlig skoleveg; og langt unna det som gir rett til skoleskyss med en så trafiksikker veg. Og vi er usikre på om ikke løsning C (med gange tett inn til private garasjer) faktisk er en mindre trafiksikker løsning enn rute A.

Sannsynligvis vil det også bli nødvendig med ekspropriasjon for del av "skoleveg C". Private boligeiere vil neppe ønske en skoleveg for +260 boliger over sin eiendom. Dersom rute C skulle bli endelig skoleveg, så vil det fremstå både urimelig og feil om skolevegen må reguleres som del av plan for Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12. I tillegg ville da også Gildheimsvegen AS blitt avhengig av en tredjepart (Ditt Nye Hjem / Hugal Eiendom) for å kunne få brukstillatelse for sine boliger. Og Gildheimsvegen AS ville blitt avhengig av fremdriften på denne planen.

Sol/skygge-virkning av nabobebyggelse må hensyntas i r20190010

- Sol-skyggediagrammer i r20190010 må vise maksimal utnyttning iht. plankart og bestemmelser - Reguleringsplan r20190010 må ta inn skyggevirksomhet fra godkjent reguleringsplan (r20170034, Tungavegen 1 m.fl.) og fra fremtidig bebyggelse innen Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12. - Det må sikres at ikke r20190010 forutsetter lavere utnyttning innen Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12 enn innen eget planområde; dette mtp. å ha nok sol på uteområder i r2019001.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til etterretning.

Sol/skygge: Sol- og skygge kartene er oppdatert med regulerte høyder og skygge fra planlagt bebyggelse i Tungavegen 1 og antatt bebyggelse for Gildheimsvegen 10A, 10B og 12. Bebyggelse er redusert for å oppnå tilstrekkelig sol på eget uterom og nabotomt.

Tverrsnitt Gildheimsvegen er videreført langs eget planområde, med samme profil som i dag, og tilpasset løsning i reguleringsplan for Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12.

Spørsmål om skoleveg er behandlet av Bygningsrådet i møte 15.08.2021 i [prinsippsak 194/21](#) . Arbeidet med regulering av ny skoleveg er igangsatt. Det er tatt inn et rekkefølgekrav om at skoleveg må være etablert før boliger i planområdet kan tas i bruk.

Sameiet Gildheimsvegen 3-5-7, 19.05.21.

Fortau: Sameiet ønsker at fortauet på østsiden av Gildheimsvegen reguleres helt opp til travbanen.

Kjøreadkomst og snumuligheter for større kjøretøy: Å flytte veien inn til Gildheimsvegen nærmere

Innherredsveien slik det er foreslått, er rasjonelt og noe vi er enig i. Sameiet ønsker en vurdering av hvordan man har tenkt at tyngre kjøretøy skal manøvrere i Gildheimsvegen. Dette gjelder spesielt brøytebil, renovasjonskjøretøy og andre større kjøretøy.

De ønsker beskrivelse av hvordan en omlegging av veien vil påvirke tilgangen for søppelbilene til hentepunktet til sameiet. Gildheimsvegen ser ut til å være planlagt helt uten snumuligheter for større kjøretøy.

Parkering: Prosjektet har svært lav parkeringsdekning, med 0,5-0,8 plasser per boenhet, og ingen gjesteparkering på bakkeplan annet en for næringsbebyggelsen. Det betyr i praksis at vi får 260 nye leiligheter i nabolaget, som skal bruke de samme korttidsplassene som sameiet. Sameiet krever at p-plasser utenfor Gildheimsvegen blir beholdt.

Sameiet sier at forslagstiller mener at de gjesteparkeringsplasser som er langs Gildheimsvegen bør fjernes til fordel for gang/sykkelvei Dette er vi ikke enig i, og vil samtidig påpeke at de nedgravde avfallssug vil gjøres det vanskelig slik utbygger ønsker.

Skolevei: I planbeskrivelsen beskrives ikke en skolevei langs Innherredsveien, hele veien til rundkjøringa ved Strindheim som brukes av mange, selv om den er både mer støyutsatt og trafikkfarlig enn de to alternativene som er beskrevet. Dersom denne veien blir tenkt som framtidig skolevei, må den etableres som en trygg skolevei. Her antar sameiet at det også vil bli mange syklistene som benytter samme vei, og i dag er det en ganske smal gangvei fra sameiet ned mot Innherredsveien. Man kan forvente økt trafikk av syklistene langs denne gangveien, samtidig som skolebarn og andre gående skal benytte samme trase, vil dette kunne bli svært trafikkfarlig.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering.

Det er innarbeidet fortau fram til Gildheimsvegen 10 A, 10 B og 12. Forlengelse av denne må ivaretas i pågående arbeid med reguleringsplan for denne eiendommen.

Gildheimsvegen er i forslaget regulert til 5,0 meter kjørebredde med 3,0 meters fortau øst for veien. Regulert forlengelse av Travbanevegen har en kryssutforming mot Gildheimsvegen som gjør det mulig for større kjøretøy å bruke til vendehammer.

Adkomst for søppelbil til prosjektet vil være fra øst, og det er lagt opp til at søppelbilen skal snu inne på planområdet i regulert snuplass.

Gjesteparkering i Gildheimsveien og adkomst til søppelsug beholdes.

Spørsmål om skoleveg er behandlet av Bygningsrådet i møte 15.08.2021 i [prinsippsak 194/21](#) . Arbeidet med regulering av ny skoleveg er igangsatt. Det er tatt inn et rekkefølgekrav om at skoleveg må være etablert før boliger i planområdet kan tas i bruk.

Travbanevegen 2 AS og Rekvisitt AS, 07.05.21

Planens foreslåtte gang- og sykkelveg over gnr. 4, bnr. 40 og 70 vil gi flere negative konsekvenser for eksisterende næringsvirksomhet på eiendommen. Både Travbanevegen 2 AS og Rekvisitt AS vil lide tap dersom planen gjennomføres.

Travbanevegen 2 AS har tidligere foreslått eiendommen omregulert til bolig, men forslaget er avslått med begrunnelse at området er egnet for næringsvirksomhet som ønskes opprettholdt. Etablering av fortau og sykkelfelt vil gi vesentlig dårligere adkomstforhold til næringseiendommen som er avhengig av at store biler kan komme trafiksikkert inn og ut av eiendommen. En mangel ved planen er at det ikke er regulert inn/utkjøringspiler inn mot eiendommen Travbanevegen 2 AS. Fortau og sykkelfelt hadde vært bedre å etablere på nordsiden av Travbanevegen. Klager mener dette alternativet ikke har vært vurdert av kommunen. Avbøtende tiltak: Kulvert eller broløsning

Dersom omregulering til bolig ikke er aktuelt, og sykkelvegen ikke kan etableres på annen eiendom, må det utføres avbøtende tiltak for å opprettholde dagens inn- og utkjøringsbehov for Rekvisitt AS. Det må også inntas inn- og utkjøring til varelevering i reguleringsplanen.

Erstatning: På vanlig måte vil det bli aktuelt med erstatning dersom planen gjennomføres ved ekspropriasjon. Det varsles allerede nå at både Travbanevegen 2 AS som eier, og Rekvisitt AS, vil ha krav på erstatning.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering. Gangveg med sykkelfelt ligger på sørsiden av vegen slik at gående og syklende må krysse vegen minst mulig, og man har én gjennomgående løsning for de myke trafikantene så langt som mulig. Gang- og sykkelvegen vil betjene både boliger og næringseiendommer, og de aller fleste ligger på sørsiden av vegen.

Plankartet er oppdatert med adkomstpiler, slik at dagens adkomster til eiendommen sikres. Utvidelse av gang-sykkelveg vil berøre grøntrabatter langs vegen, men vil ikke berøre eksisterende manøvreringsareal internt på eiendommen.

Marianne Jessen Strand, 09.05.21.

Jessen Strand er eier av Travbaneveien 6b og blir meget berørt av utbygging på naboeiendommen. Hun mener det er meget stor skygge legging på hennes eiendom. På sommeren vil hun miste nærmest all sol på ettermiddag/ kveld. Hun håper forslagstiller reduserer høyden på bygget i felt BB3. Hun påpeker at eiendommen har tinglyst rett til innkjøring/ veien fra Travbaneveien opp til Eiendommen, der skal det også være adkomst for utrykningskjøretøy, renovasjon og lignende kjøretøy. Hun håper derfor at forslagstiller påser at veien blir bred nok. Jessen Strand ser at garasjen er fjernet fra prosjektet/ reguleringen. Garasjen skal stå. Viser til tinglyst rett.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger tas til etterretning.

Bebyggelsen er redusert slik at skyggevirkningene fra denne planen er vesentlig redusert og solforholdene er forbedret i forhold til høringsutkastet.

Garasjen beholdes, og illustrasjonene er oppdatert for å synliggjøre dette bedre.

Plankartet er oppdatert med adkomst til eiendommen, med bredde nok for renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy .

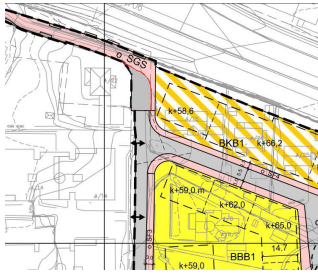
Trøndereiendom AS, 28.04.21.

Trøndereiendom AS er hjemmelshaver av eiendommen Gildheimsvegen 1, gnr. 4, bnr, 22 og 78.

Gildheimsvegen 1 har adkomst via en blindveg hvor kjøreveg avsluttes ved eiendommen.

På eiendommen ligger det en garasje med innkjøring fra nord, samt flere parkeringsplasser på terreng. For å sikre adkomst til eiendommen med bil, bes det om at reguleringsformålet o_SKV (grått) føres nordover til hvor dagens kjøreareal stopper og at fortau o_SF4 (rosa) dras nordover og sammenføres med o_SGS (rosa) nord for

Gildheimsvegen 1. som illustrert på figuren.



Det bes om at avkjørsel til eiendommen illustreres med pil slik som for de øvrige eiendommene i planen. De mener at en tydeligere avklaring mellom kjøreareal for bil og areal for gående og syklende er sikrere for alle parter med hensyn på ulykker og farlige situasjoner i forbindelse med parkering, kjøring og rygging. Trøndereidom bidrar gjerne i en dialog om mulig løsning og ber om å bli holdt orientert om saken.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til etterretning.

Plankartet er oppdatert med forlenget kjøreveg og adkomstpil som sikrer dagens adkomst.

Terje og Trude Jørgensen, 21.04.21.

Jørgensen er nærmeste nabo i Gildheimsvegen 10b, til utbyggingen og ved flere anledninger kommet med innspill til utbyggingen og da spesielt bygningen som er planlagt mot eiendommene Gildheimsvegen 10a og 10b.

Det er nevnt for utbygger på informasjonsmøtet og ved tidligere innspill at bygningen blir svært dominerende mot eksisterende bebyggelse. Slik de ser forslaget så vil denne bygningen ligge rett inntil nabogrensen, være 30-40 meter lang og fire etasjer høy. Dette rimer ikke med at det i planforslaget står "Bebyggelsen trappes ned mot eksisterende bebyggelse". Med 2-3 etasjer eller alternativt en oppdeling til to bygninger så bør dette kunne bedres og overgangen til eksisterende bebyggelse se bedre og mer naturlig ut.

For de som bor i Gildheimsvegen 10B er det imidlertid betryggende at kommunen har lagt føringer for at de gjenstående eiendommene 10A, 10B og 12 skal ses på som en helhet. Utbyggingene som nå kommer, vil bygge Jørgensen inn på tre av fire sider.

De ser frem til en oppgradering av området. Det blir svært viktig å få god informasjon om progresjon, timer i døgnet med støy osv. De bor som sagt midt et utbyggingsområde og trenger forutsigbarhet på dette. At det ikke vil komme utbygging sør-vest og vest for oss er som sagt det klart viktigste å få tydeliggjort (Gildheimsvegen 10A og 12).

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til etterretning.

Bygningshøydene er redusert ved at den midterste delen av blokken får tre etasjer, den vestlige delen en tilbaketrukket fjerde etasje. Det er tatt inn en reguleringsbestemmelse som sikrer at lange fasader deles opp i seksjoner med forskjellig uttrykk, for å unngå monotoni. Fasadene skal deles opp f.eks. ved bruk av vertikale/horisontale oppdelinger/ sprang, og variasjon i materialitet/ farger. En egen bestemmelse sikrer i tillegg at fasaden mot Gildheimsvegen 10A og 10 B gjennom materialbruk og farger får en loddrett tredeling som underbygger spranget i gesims i plankartet.

Tor Johan Skjerpen, 20.04.21.

Skjerpen er nabo i Gildheimsvegen 3a, og mener at næringsbygget mot hovedveien ikke bør være over 4 etasjer. Høyere bygg vil ta bort utsikt for flere av beboere i Gildheimsvegen 3a. De har ikke behov for et slik høyt bygg i det som nå vil være et boligområde. Fire etasjer må være nok.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkninger er tatt til orientering.

Næringsbygget planlegges i tilsvarende høyde som næringsbyggene langs Innherredsvegen. Bygget er foreslått som klatrehus og må derfor være såpass høyt. Bygget vil også danne en effektiv støyskjerm mot motorveien og er i så henseende nødvendig for det nye boligområdet.