



Detaljregulering av Røsslyngvegen 1 og 3, sluttbehandling

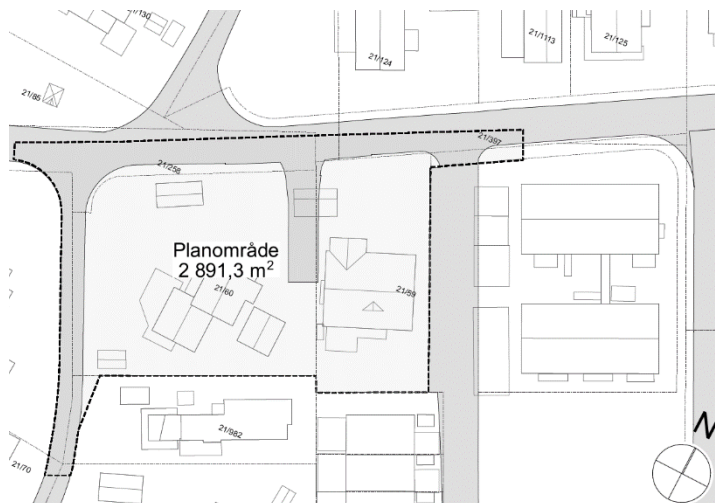
Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 11.10.2022

Dato for godkjenning av bystyret: 08.12.2022

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Voll Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Puls Eiendom.



Hensikten med planen er regulering for bolig, inntil 28 leiligheter fordelt på to blokker med tre etasjer. Parkering og boder under bakken.

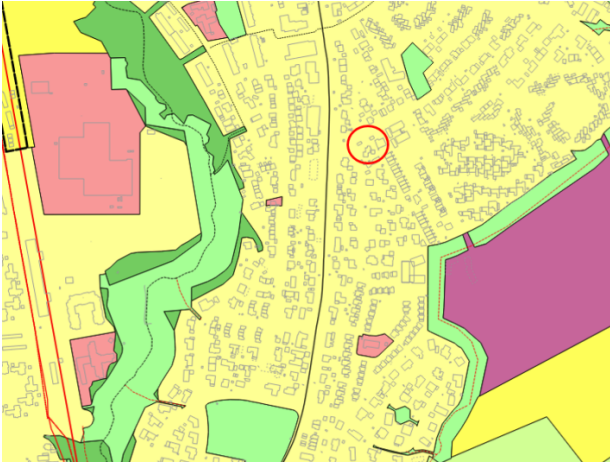
Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.

Planområdet

Planstatus

Planforslaget vurderes å være i samsvar med føringer om samordnet areal- og transportplanlegging og nullvekstmålet for biltrafikk ved å legge til rette for fortetting innenfor eksisterende bystruktur med nærhet til buss med 10-minutters frekvens, dagligvare, barnehager og skole.

Kommuneplanens arealdel



Utklipp fra KPA 2012-2024. Planområde merket med rød sirkel.

Kommuneplanens arealdel (KPA 2012-2024) viser området som eksisterende boligbebyggelse. Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Gjeldende reguleringsplaner



Gjeldende reguleringsplan for byggefelt i innværende plan.

Gjeldende reguleringsplan r188f – Skogvegen 2, gnr/bnr 21/60, dekker den vestlige delen av planområdet. Planen er sist endret ved delegasjonssak nr. DR 1732/97 og gjelder fradeling av parsell til boligformål og mindre vesentlig endring av reguleringsplan. Dette gjelder tomten sør for planområdet, gnr/bnr 21/982 (Skogvegen 2).

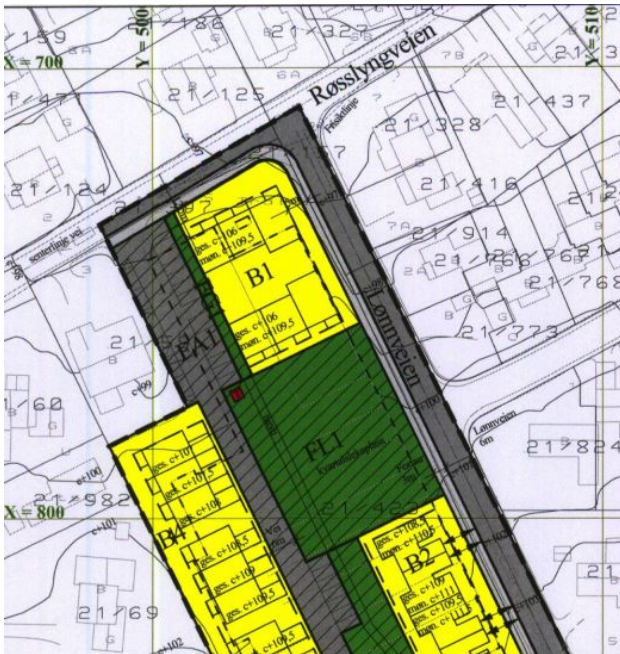
Tomten 21/59 er ikke tidligere detaljregulert.



Tilgrensende planer til planområdet, som har gjeldende regulering r0188f. Tilgrensende planer er: r0188 og r0188h. Veg og fortau i nord er del

av r20130025, hvor fortau og veg overlapper med planomriss i reguleringsforslag.

Reguleringsplan r20130025 regulerer deler av Røsslyngvegen. Fortauet kan ikke opparbeides som regulert på strekningen mellom Skogvegen og Barlindvegen, fordi det vil medføre en innsnevring av kjørebanelen. Planforslaget korrigerer dette ved å regulere fortau og veg med korrekt geometri på strekningen mellom Skogvegen og Barlindvegen.



Gjeldende reguleringsplan for adkomstvegen er R0188h – Barlindvegen 2, gnr 21, bnr 423, og dekker den østlige delen av planområdet.

Gjeldende reguleringsplan for adkomstveg i inneværende plan

Tidligere vedtak i saken

Saken ble førstegangsbehandlet i bygningsrådet den 08.06.2021, i sak 137/21, hvor planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Bygningsrådet andregangsbehandlet saken 11.01.2022, sak 338/21, hvor saken ble sendt tilbake med følgende innstilling:

Vedtak:

Bygningsrådet mener eiendommene er egnet til fortetting, men at fortetting må hensynta nabolag og strøkskarakter.

Bygningsrådet vedtar å sende saken detaljregulering av Røsslyngvegen 1 -3 tilbake til administrasjonen for bearbeiding og gjennomføring av eventuelle høringer med følgende føringer:

Før ny behandling skal:

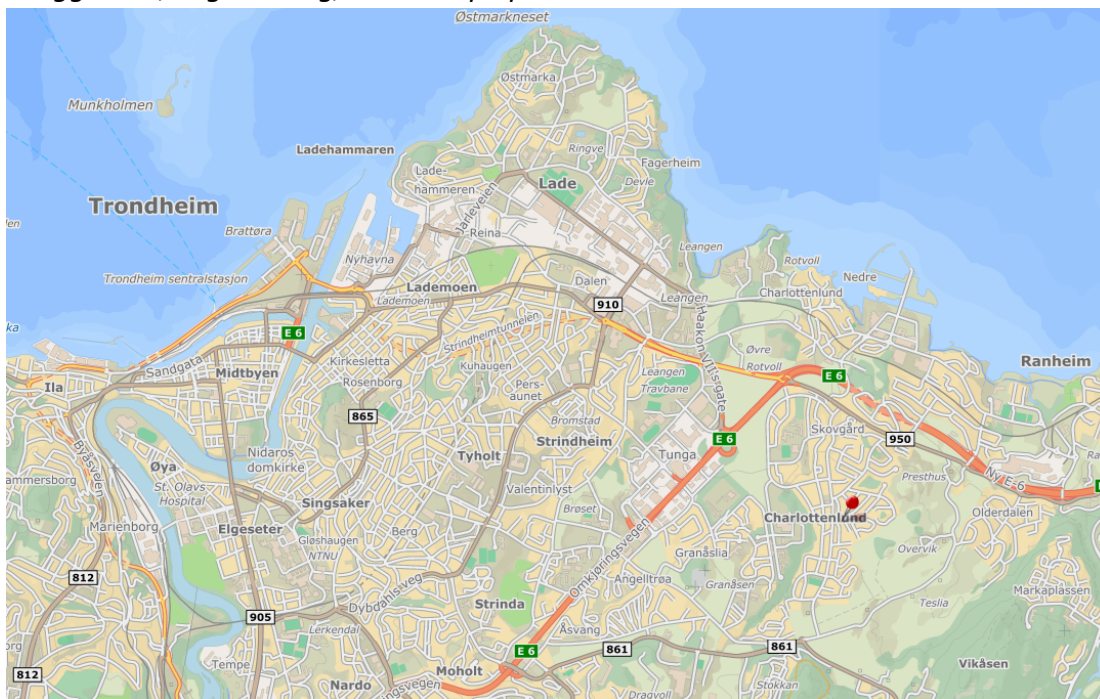
- 1. Volum og høyde reduseres og bebyggelse utformes i tråd med strøkets karakter.*
- 2. Innkjøring og parkering løses uten vesentlige ulemper for naboer og uten behov for ekspropriasjon av grunn.*

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

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: 21/60, 21/59 og deler av 21/65, 21/258, 21/397, 21/423.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet



Planområdets beliggenhet på Charlottenlund, øst i Trondheim.

Planområdet ligger i Trondheim øst, på Charlottenlund. Planområdet består av tomtene med adresse Røsslungvegen 1 og 3, med gnr/bnr 21/59 og 21/60 samt tilgrensende vegareal.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Eiendommene innenfor planområdet og omkringliggende benyttes til bolig, samt samferdselsanlegg.

Stedskarakter

Planområdet består av to eneboliger med hage rundt, en fra 1950-tallet og en noe nyere. Nærområdet preges av småhusbebyggelse. Området ble bygget ut fra 1950-tallet og frem til i dag med eneboliger, rekkehus med private hager og flermannsboliger med felles hager. I senere tid er det kommet innslag av lavblokker på tre etasjer langs Jakobslivegen.

Nord-vest for planområdet, i Jakobslivegen, ligger et område med to dagligvarebutikker og noe næring og tjenesteyting. Jakobslivegen er den største samleveggen i området og flere mindre veger knytter seg til denne. Charlottenlund er ikke definert som lokalsentrum i kommuneplanens arealdel, men innehar hverdagsfunksjoner sammen med nærhet til skole og barnehage.

Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Landskapet ligger flatt og åpent. Overordnet skrå terrenget nedover mot Trondheimsfjorden i nord. Planområdet har lite helning og er tilnærmet flatt. I sørøst ligger Charlottenlund gravplass og Overvik-jordene.

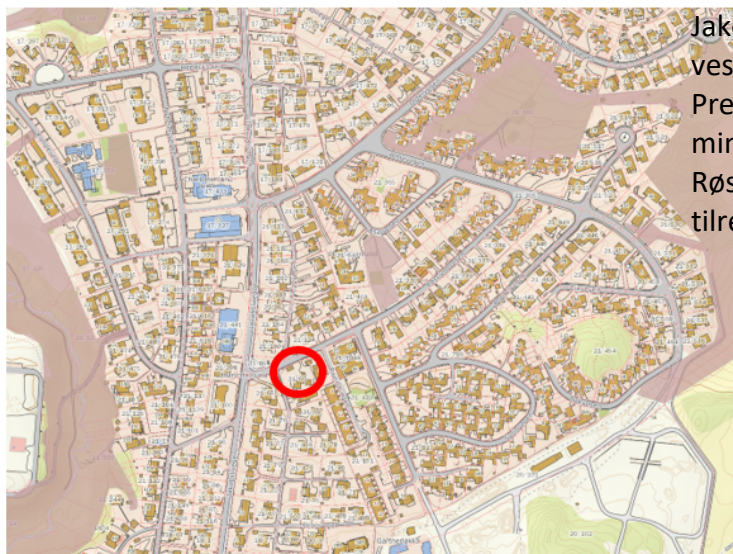
Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturminner innenfor planområdet eller omliggende tomter.

Naturverdier

Det er ikke registrerte naturverdier i området.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder



Jakobslivegen fører sørover til Stokkmarka. I vest ligger Stokkbekkestien. I øst ligger Presthus. Nord-øst for planområdet ligger et mindre offentlig grøntområde, Røsslyngvegen lekeplass med høy grad av tilrettelegging.

Røde felter viser omliggende friluftsområder som er kartlagte og verdsatt (Kilde: Miljøstatus.no). Rød sirkel markerer planområdet.

Landbruk

Planområdet er bebygget, og det har ikke vært jordbruk/landbruk her siden 1940/50-tallet.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud

Jakobslivegen går fra Kochhaugvegen i nord til Jonsvannsveien i sør og er samleveg for de mindre vegene i området, herunder Røsslyngvegen. Trafikken i Jakobslivegen (ÅDT: 4100) er følgelig høyere enn i sidevegen, og kryssene ut mot samlevegen kan være belastet av mye trafikk i maks-timene. Trafikken i Røsslyngvegen (ÅDT 200-300-400 ÅDT) er lav forbi planområdet.

Vedtatt plan r20130025 regulerer deler av vege og kan medføre mer trafikk inn Røsslyngvegen og Lønnvegen etter hvert som Charlottenlund gravlund i sør tas i bruk.

Kapasiteten i Skovgårdskrysset er i dag overbelastet.

Trafikkanalyse, SWECO, 08.11.2018).



Anslått ÅDT for dagens situasjon (Kilde:

Skogvegen (ÅDT 200) og Barlindvegen (ÅDT ukjent – antatt lav) danner planområdets grense i vest og øst. De har, i motsetning til Røsslyngvegen og Jakobslivegen, ikke fortau.

Det er ca. 150 meter til bussholdeplass. Buss 14 trafikkerer Jakobslivegen hvert 10. minutt i de mest trafikkerte timene av døgnet, hvert kvarter utenom og hvert 20. minutt på kveldstid. Denne korresponderer med metrobusslinje 1 og 2 ved Strindheim og Lerkendal og har overgang til metrobusslinje 3 på stopp mellom (og inklusiv) Berg studentby og Voll studentby.

Det har i perioden 2014-2018 vært to registrerte ulykker lengre sør i Jakobslivegen med lettere skader. Trafikkanalyse v/Sweco (08.11.2018) konkluderer med at området ikke er særlig utsatt for trafikkulykker.

Barns interesser

Området er barnevennlig, med høyt innslag av familieboliger. Det er en offentlig lekeplass med noe lekeutstyr og en liten ballbane ca. 100 meter øst for planområdet i Røsslyngvegen (KPA 2012-2024).

Grønt område til høyre viser lekeplass slik den er fremstilt i reguleringsplan r0228 "Område begrenset av R 50 i nord, Jakobslivegen i vest, Røsslyngvegen i syd og Presthus i øst".



Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagedekning



Charlottenlund barne- og ungdomsskole er nærmeste skoler. Trondheim kommunes skolekart viser at det ikke er kapasitet innenfor grunnskoleløpet. Barneskolen har ledig kapasitet, men ikke ungdomsskolen.

Trondheim kommunes oversiktskart over skolekapasitet.

Universell utforming

Planområdet har ikke store høydeforskjeller og utearealer, og fortau kan opparbeides med universell utforming.

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

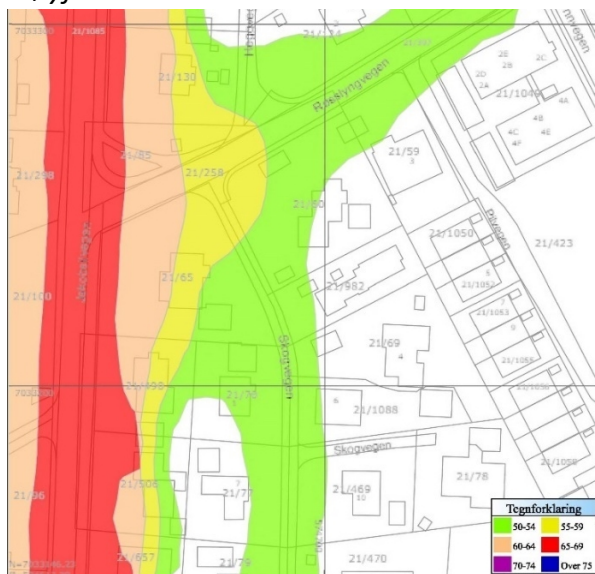
Trafo og energiforsyning er vurdert som tilstrekkelig. Området ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

NGU sin kartløsning viser "Tykk havavsetning". Planområdet ligger under marin grense. Området er flatt og det er merket av med 0-5 grader helning på NVEs kartløsning. Dermed regnes området som ikke rasutsatt. Trondheim kommunes kartløsning viser at det er flere registrerte borepunkt

ved Eggens gartneri som nærmeste. Området er ikke registrert som kvikkleireområde. Ved bruk av kompensert fundamentering (nye bygg inkl. kjeller har ca. samme vekt som bort-transportert masse) vil ikke områdets stabilitet påvirkes.

Støyforhold



Trondheim kommunes støykart 2017.

Døgnmiddelverdi Trafikk. Kilde: Trondheim kommune.

Området vurderes ikke som spesielt støyutsatt. Trondheim kommunes støykartlegging 2017 viser Jakobslivegen som primære støykilde. Planområdet ligger trukket tilbake med et kvartal fra Jakobslivegen. En mindre del av planområdets nord-vestlige hjørne ligger innenfor gul støysone (55-59 Lden dB). Ca. halve planområdet ligger i grønn støysone (50-54 dB Lden) og resten ligger i hvit sone.

Luftforurensning

Det er ikke påvist luftforurensning med høye konsentrasjoner i området. Det er ikke store nok veger i umiddelbar nærhet, med vindretning som ansees å påvirke planområdet med luftforurensning.

Risiko og sårbarhetsanalyse (eksisterende situasjon)

ROS-analysen viser at:

- Området ikke har spesielle grunnforhold. Området er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå settinger.
- Hovedatkomst er fra Jakobslivegen (ÅDT 4100), inn Røsslyngvegen (ÅDT 400/300/200), som gradvis blir mindre trafikkert mot planområdet. Skogvegen (vest for planområdet) og Barlindvegen (øst) har liten trafikk til lokal småhusbebyggelse.
- Avkjørsler og kryss oppfyller krav til sikktrekant iht. Vegnormalen (Statens vegvesen HB N100). Området har god kollektivdekning med avgangsfrekvenser hvert 10. minutt.
- En mindre del av planområdet er innenfor gul støysone (nord-vestlig hjørne mot Jakobslivegen).
- Planområdet er ikke spesielt ulykkesutsatt i av- og påkjørsler eller for fotgjengere. Trafikken er lav med 2-300 ÅDT i Røsslyngvegen. Jakobslivegen har fortau og fotgjengerkryssing. Siktsoner i kryss skal lages iht. Statens vegvesen HB N100, Vegnormalen. Det er ikke fortau i sideveger, og Røsslyngvegen har smalt fortau.

Næring

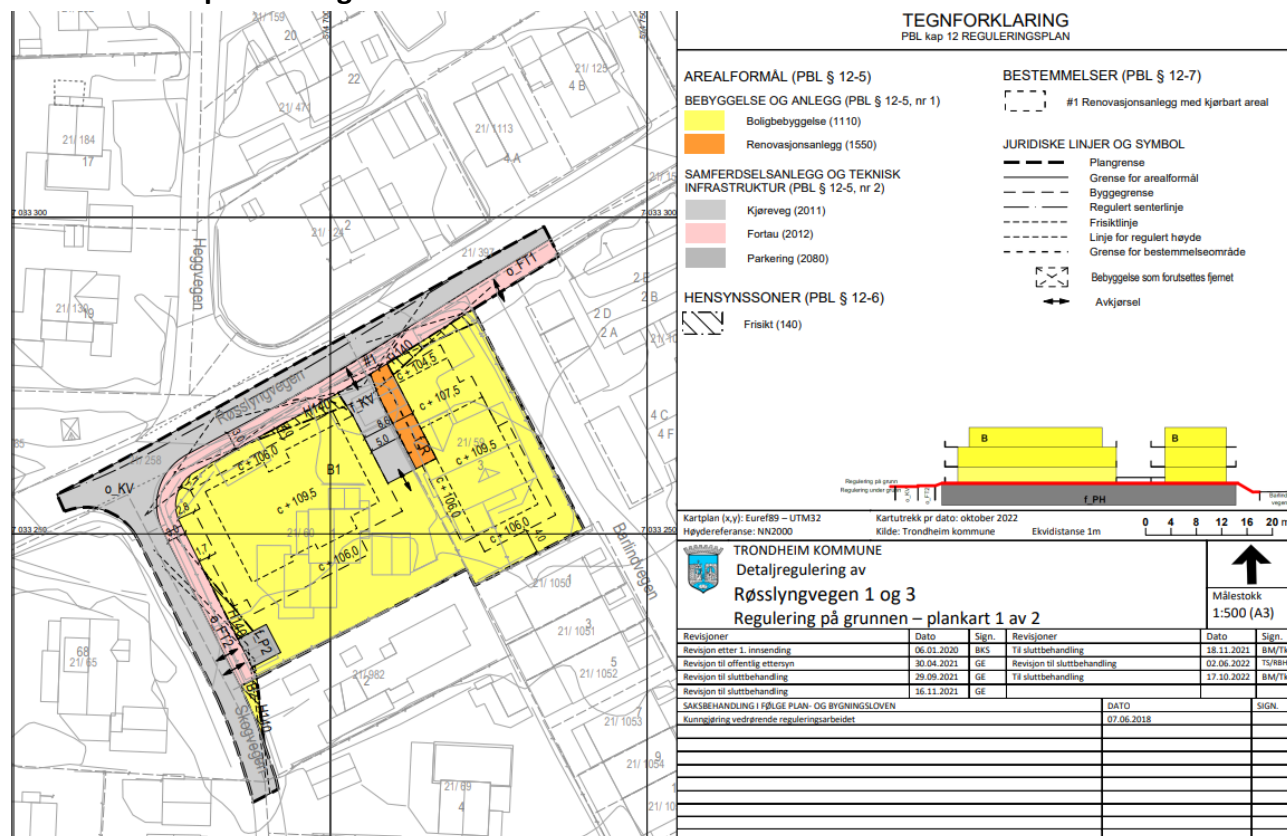
Det er kun boliger innenfor planområdet i dag.

Eksisterende analyser og utredninger

Følgende analyser og rapporter er gjort:

- ROS-Analyse
- Støyutredning
- Veganlegg og sporingskurver
- Trafikkanalyse
- VA-notat
- Overordnet ledningskart

Beskrivelse av planforslaget



Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen plasseres med fasade tilbaketrasket fra omliggende vegger, med to bygningsvolum som sammen danner en åpen vinkel som omslutter felles uteoppholdsareal mot sørvest. Bebyggelsesvolumenes plassering gir et sammenhengende og skjermet felles uterom, som henvender seg mot småhusbebyggelse i sør og skaper en luftig overgang mot omliggende bebyggelse.

Mellom de to byggene er det regulert en åpning som skaper luft mellom byggene og lys inn i leilighetene. Benyttes som atkomst fra Røsslyngvegen og til planlagt parkeringskjeller.



Situasjonsplan som viser de to bygningsvolumene og felles uterom.

Felles uterom har gode solforhold store deler av dagen og på nøkkeltidspunktene i løpet av året.

Det skal i hovedsak brukes tre som fasademateriale. Planen styrer ikke valg av farge men det er sikret i bestemmelsene at det skal spesielt legges vekt på fargebruk.

Bebyggelsen er i hovedsak tre etasjer. Over gesimshøyde tillates heishus og andre mindre tekniske installasjoner. Utstrekningen er begrenset i bestemmelsene.

Tekniske installasjoner på tak kan være inntil 1,5 m over regulert gesims, men må trekkes min. 2 m inn fra gesims.



Til venstre illustreres fasade mot Barlindvegen, til høyre fasade i Skogvegen

Totalt reguleres det for 2370 m² BRA over bakken, herav ca. 2280 m² BRA bolig.

Samlede 2 bygg														
	BRA inkl balkonger og biloppstilling	Hvorav utendørs biloppstilling, som inngår i BRA	BRA ex balkonger, inkl. biloppstilling	BRA ex balkong, inkl. boder og biloppstilling	Boder, for boliger mindre enn 50 kvm sBRA	Boder, for boliger større enn 50 kvm sBRA	Antall leiligheter		S-BRA	S-BRA/BRA inkl. Balk. Eks. parkering	1-roms	2-roms	3-roms	4-roms
sum														
SUM	2280,0	36,0	2091,0	2216,0	2	24	26	1784,0	80 %	0 %	27 %	54 %	19 %	

Tenkte plan samt parkeringskjeller med tilhørende bodareal, tekniske rom, sykkelparkering mv. regnes ikke med i bruksareal.

Antall boliger/leilighetsfordeling

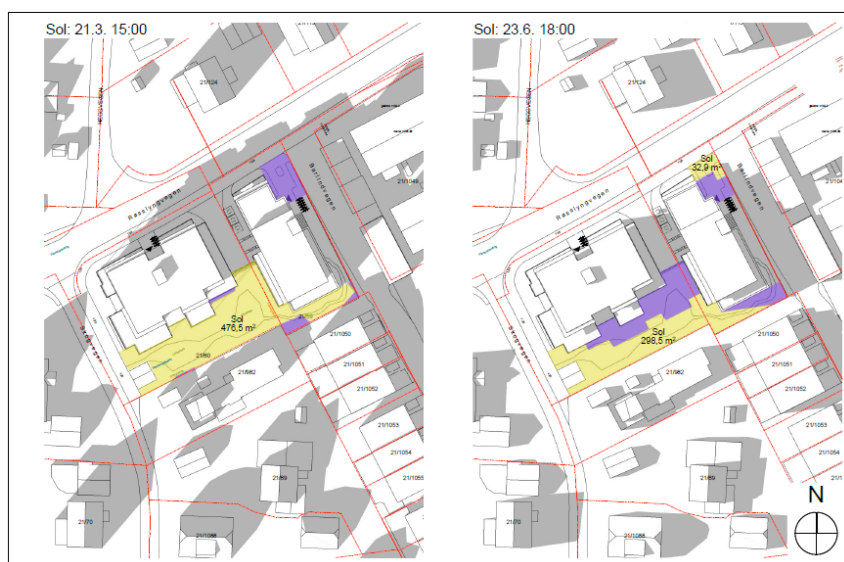
Vedlagte skisseprosjekt viser leiligheter innenfor planens maksimumbegrensninger.

Leilighetsfordeling er regulert i bestemmelsene. Det skal etableres maksimum 50% ett- og to-roms, minimum 30 % tre-roms og minimum 10% fire-roms leiligheter.

Bomiljø/bokvalitet

Balkonger er delvis inntrukne mot veier, og tredjeetasjer er trukket inn. Grepet gir mulighet for plassering av balkonger mot nordvest for utsikt og kveldssol, og tar ned bygningshøyden mot omgivelsene. Planlagt bebyggelse danner et skjermet uteoppholdsareal i planområdet sør-vestlige del med gode solforhold.

Uteoppholdsarealet åpner seg mot stille gate og skaper åpne rom mellom ny og etablert bebyggelse.



Solforhold på uterom på nøkkeltidspunkt i mars og juni.

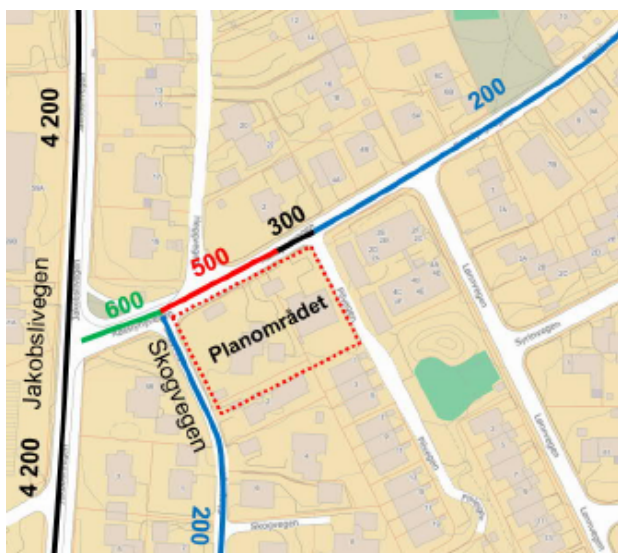


Illustrasjon sett fra Skogvegen, mot felles uteareal.

Prosjektet er vurdert å ha en turproduksjon totalt på 190 pr døgn. Timetrafikkandelen av ÅDT er 15% for alle vegene. Det er tatt utgangspunkt i Reisevaneundersøkelsen (RVU 13/14) med tre personbilturer per bosatt per virkedøgn. Timetrafikken er veldig lav ifølge vedlagt Trafikkanalyse (Sweco).

Tabell: Beregnet turproduksjon for leilighetene (trafikkanalyse, SWECO):

Formål	Turproduksjon	Biltrafikk døgn		Biltrafikk ettermiddagstime		
		Hverdag	ÅDT	Time %	Til	Fra
Leiligheter	190	80	70	15 %	8	4



Framtidig ÅDT (SWECO)

Trafikkmengde etter utbygging er estimert med en økning i ÅDT på 70. Med en nøyaktighet på 100 vil dette gi en økning på 100 kjt/d, som da tar høyde for mer enn 34 boenheter. Avrundingen medfører ikke en merkbar økning i Jakobslivegen. Tungtrafikkandelen anslås til å være det samme som før, dvs. det som er oppgitt i NVDB: 2% i Røsslungvegen og 6% i Jakobslivegen. Skogvegen har ikke atkomst for bil til planområdet og vil ikke få økt ÅDT.

Resultater fra kapasitetsberegning utført av Sweco, gjengitt i trafikkanalysen viser at maksimum utbygging av planområdet ikke vil gi kapasitetsutfordringer i krysset Røsslungvegen/Jakobslivegen.

Trafikkberegningen til Sweco er konservativ; forstått slik at den er basert på dagens reisevaner i et område med høy andel småhus. Ved å tilføre flere leiligheter i kort avstand til buss og butikk kan det ventes lavere bilbruk enn det som er lagt til grunn i trafikkberegningen.

Det planlegges for bredt fortau (tre meter) i Røsslungvegen og i Skogvegen. I sidevegene regnes sikkerheten god for gående og syklende pga. den lave ÅDT. Kryss har fotgjengerfelt. Det er påvist behov for å markere enkelte gangfelt på nytt på skolevegen til Charlottenlund barne- og ungdomsskole (jf. trafikkanalysen).

Planlagte offentlige anlegg

Fortau (o_FT1) i Røsslungvegen og o_FT2 i Skogvegen er offentlig, sammen med felt markert offentlig kjøreveg (o_KV) i plankartet. Veg og fortau korrigerer feil i overlappende plankart for

reguleringsplan r20130025, hvor innregulert fortau førte til at vegbredden ble for smal i Røsslyngvegen. Derfor er offentlig fortau flyttet lengre inn mot Røsslyngvegen 1 og 3, slik at vegbredden sikres (jf. vegtegninger).

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Planens bestemmelser stiller krav til gjennomføring (§ 6 Vilkår for gjennomføring) når det gjelder støy (§ 6.1) og anleggsfase (§ 6.4). Støygrenseverdier i retningslinjer T-1441:2021, tabell 3 skal gjelde. Boenheter mot gul støysone skal ha en stille side (<55 dB). Ved søknad om tiltak skal det redegjøres for utearealer og boliger med tanke på nødvendige tiltak for skjerming mot støy. For anleggsfasen skal det følge en plan for beskyttelse mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. VA-plan viser til godkjent behandling av overvann og spillvann.

Universell utforming, krav og hvordan løses universell utforming

Tiltaket er i henhold til bestemmelser og retningslinjer i TEK17, herunder krav om tilgjengelighet og universell utforming. Felles uteareal er tilnærmet flatt og vil være universelt utformet.

Uteoppholdsareal

Krav til uteoppholdsareal er 50m² pr. 100 m² boligformål (KPA 2012-2024), hvor minimum halvparten av dette skal være på bakkenivå og felles. Bebyggelsen danner et sammenhengende og skjermet felles uteoppholdsareal. Arealet er åpent mot sør-vest som gir gode solforhold. Mot nord-vest planlegges en åpning mellom bygg A og B, et grep som gir utsyn mot nord. Det gis mulighet for å bygge takterrasse i arealet med lavere gesimshøyde i nordøst på bygg B.

Private uterom vil bestå av balkonger og markterrasser. Disse er trukket inn fra veg mot nord. Mot sør og vest henvender balkonger og terrasser seg i hovedsak mot det felles utearealet og vil ha gode solforhold. Skissegrunlaget viser gjennomgående leiligheter og hjørneleiligheter hvor privat uteareal vil kunne ivareta både utsikt og kveldssol (mot nord) og gode solforhold (mot sør og vest).



Situasjonsplan med oversikt over uteoppholdsareal.

Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan.

Plan for avfallsøsning

Bebyggelsens størrelse krever en løsning med nedgravde, bunntømte containere for avfall. Renovasjonsløsning og oppstilling av renovasjonsbil plasseres ved innkjøring til parkeringskjeller. Denne løsningen krever en rampe til parkeringskjeller med maks stigning 1:12 og universelt utformet gangatkomst, som vist i vedlagt illustrasjonsprosjekt. Kapasiteten i renovasjonsanlegget er på inntil 60 boenheter, slik at naboer (Barlindvegen 2 – 4) kan få tilgang til renovasjonsanlegget.



Renovasjon, med sporingskurver for renovasjonsbil.

Risiko og sårbarhet (planlagt situasjon)

- Området har ikke spesielle grunnforhold og er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå setninger.
- Maks utbygging av planområdet gir en trafikkøkning rundet opp til 100 kjøretøy per døgn. Kapasitetsberegninger for krysset Røsslyngvegen/Jakobslivegen viser at trafikkøkningen ikke vil medføre overskridende verdier for kapasitet i krysset.
- En mindre del av planområdet i nord-vest ligger innenfor gul støysone. Vedlagt støyrapport dokumenterer stille side for alle leiligheter og støyskjermet areal på alt uteoppholdsareal.
- Området er ikke spesielt ulykkesutsatt i av- og påkjørsler eller for fotgjengere. Trafikkmengden er lav med ÅDT 200-600 kjt./døgn i Røsslyngvegen (Jakobslivegen har bredt fortau og fotgjengerkryssing). Siktsoner i kryss opparbeides iht. Statens vegvesens HB N100, Vegnormalen.
- Området gjerdes inn under anleggsperioden, og plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen følger søknad om igangsetting.

Virkninger av planforslaget

Landskap (nær- og fjernvirkning)

Terrenget utenfor byggegrensene endrer ikke vesentlig karakter da dette er tilnærmet flatt i eksisterende og ny situasjon. Full utbygging kan gi noe negativ innvirkning for nærmeste naboers

utsyn, men ivaretar krav til sol på eget uteareal, så vel som naboers uteareal.

Stedskarakter og viktige siktlinjer

Byggegrenser i Røsslyngvegen er trukket tilbake fra veger for å gi plass til fortau og private uteareal (markterrasser og balkonger). Dette gir gaterommet god bredde og åpenhet.



Planområdet sett fra Røsslyngvegen, fra øst mot Jakobslivegen i vest.

Mot Barlindvegen følger byggegrenser til rekkehusene i sør for et helhetlig gatepreg. Det åpnes for at balkonger kan krage inntil en meter utover byggegrensen her. Mot Skogvegen åpner planområdet seg opp mot felles uteoppholdsareal. Grepet gir luft til nabobebyggelse i sør.

Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Området har ikke spesielle grunnforhold og er tilnærmet flatt. Det forutsettes kompensert fundamentering for bygg for å unngå setninger.

Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II)

Det er ikke registrert eller gjort observasjoner av naturverdier innenfor planområdet.

Friluftsliv

Planforslaget vil gi noe økning i bruk av områder som benyttes til friluftsliv eller opphold for barn og unge. Framtidige beboere vil benytte de ulike eksisterende friområdene. Friluftaktivitet forventes å fordele seg på turdraget langs Stokkanbekken i vest, området ved Presthus i øst og Estenstadmarka m.fl. i sør.

Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Trafikkforholdene er avklart i vedlagte trafikkrapport fra Sweco. Trafikkrapporten estimerer en økning i ÅDT på ca. 70. Det forventes ikke en økning av gjennomsnittlig tungtrafikk i området, og kapasiteten i krysset Jakobslivegen/Røsslyngvegen er vurdert som tilstrekkelig.

Beredskap og ulykkesrisiko

Nytt bredt fortau i Røsslyngvegen forbi bebyggelsesområdet gir en bedre situasjon for gående, syklende og kjørende. Tiltakene er med på å gi en tryggere skoleveg og atkomst til busstopp i Jakobslivegen. Planforslaget vurderes derfor som positivt for trafiksikkerheten.

Barns interesser

Uteoppholdsarealer tilpasses ulike aldersgrupper. Nytt fortau som ferdigstilles med ny bebyggelse vil gi sikrere skoleveg og adkomst til friområder.

Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet

Det er ikke skolekapasitet i grunnskoleløpet for Charlottenlund skolekrets, ifølge Trondheim kommune. Det stilles rekkefølgekrav om tilstrekkelig skolekapasitet.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelvegnett

Alle boenheter har tilgang til felles uteareal og offentlig fortau via felles heis- og trapperom. Tomten er tilnærmet flat, og uteoppholdsareal legges i hovedsak over parkeringskjeller og vil utformes med universell utforming. Planforslaget vil sammen med plan r20130025 (som regulerer for fortau i flere tilgrensende veger) bedre trafikksikkerheten.

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

Trafikkøkningen ved full utbygging vurderes å være beskjeden, avrundet opp til en økning på 100 i ÅDT. Røsslyngvegen har fra før en lav ÅDT. Det vil ikke bli betydelig økt utslipp av luftforurensning som følge av full utbygging.

Vedlagt VA-rapport løser avløp med ny kum med påkobling på eksisterende offentlig nett som har tilstrekkelig kapasitet. Trafikkøkningen vil ikke gi merkbar økt støy. Bebyggelse vil skjerme uteoppholdsareal på bakken. Tiltak på balkonger og fasade er nødvendig for noen av boenhetene for å oppnå støykrav innendørs.

Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser

Planområdet inneholder eksisterende boligbebyggelse og det er ikke jordbruk eller påviste jordressurser her. Fortetting innen eksisterende boligområder vil på et generelt grunnlag minske presset på dyrkamark.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

VA-notat (Sweco) avklarer vannforsyning (herunder brannvann), spillvann og overvann. Ny vannkum settes ned iht. VA-notat med ev. endringer i byggesak. Vannforsyning, spillvann og overvann tilkobles eksisterende offentlige vannledninger. Kum #20810 bygges om så den kan levere brannvann inkl. sprinkelanlegg. Overvann fordrøyes før påslipp på offentlig ledning.

Kapasitet for nettstasjon i området er antatt å være tilstrekkelig. TrønderEnergi Nett er varslet om planarbeidet ved melding om oppstart av reguleringsarbeid. Strømforsyning leveres fra eksisterende nettstasjon på motsatt side av Røsslyngvegen. TrønderEnergi Nett forutsetter et effektbehov som ikke overstiger 200 kW og spenningssystem 230V IT i leilighetene.

Norske husstander bruker mellom 6 og 10 kW ved spissbelastning; med størst belastning på større, eldre boliger med stort oppvarmingsbehov. Det er derfor realistisk å anta nærmere 6 kW pr. bolig ved spissbelastning. Med inntil 32 planlagte boliger tilsvarer dette 204 kW.

Effektbehovet vil endelig bli kartlagt innen utbygging, slik at ikke effektbehovet overstiger 200 kW.

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass

Det er tilgang til offentlig fortau og felles uterom fra begge bygg, løst i skissegrunnlaget til planforslaget via felles trapp- og heishus. Opparbeidelse av fortau forbi planområdet gir gående og syklende bedre tilgjengelighet til butikkområdet ved Jakobslyngvegen og busstopp. Foreslått lavere parkeringsdekning enn kravene i gjeldene KPA vurderes å bidra til mindre bilbruk.

Tiltakets beliggenhet

Planen fortetter innenfor eksisterende boligområde med godt utbygget infrastruktur med samferdsel og kollektivtilgjengelighet (10 minutters frekvens). Det er nærhet til dagligvare og andre funksjoner. Det er gangatkomst til Charlottenlund skole og flere barnehager. Skolevegen er utredet og ansett som trygg. Forutsetter ny oppmarkering av gangfelt. Fortetting nært nevnte funksjoner ansees som positivt for å redusere antall turer med bil.

Planen foreslår restriktive parkeringstiltak med 1,1 bilplasser per 70m² BRA bolig eller per bolig (lavere enn krav i KPA med 1,2 plasser). Restriktive virkemidler for bruk av privatbil er i Energi- og klimahandlingsplanen anbefalt som effektive virkemidler for redusert CO₂-utslipp.

Virknings som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (statlige miljømål)

Overvann ivaretas med etablering av avskjærende dren i bunnen av rampe til P-kjeller og med fordrøyning innen utledning til offentlig nett.

Vannmiljø

Planområdet har ingen påvirkning på vannmiljø iht. vannforskriften. Overvann fordrøyes før det lastes over på offentlig nett. Vannforsyning og spillvann kobles på overordnet nett som beskrevet i VA-rapport.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

I den støyutsatte delen av planområdet løser tiltak i fasaden støyutfordringene. Private uteoppholdsareal kan skjermes dersom det er behov på enkelte balkonger.

Omgivelsene vil ikke bli påvirket av støy eller støv som følge av utbyggingen. Tilgjengelighet til nærliggende rekreasjonsareal økes som følge av planlagte fortau i forbindelse med reguleringsplan r20130025. Innen planområdet legges det til rette for et samlet solfylt uteoppholdsareal med universell utforming. Det planlegges for tilgjengelige boenheter med kort veg til buss og dagligvarer. Planområdet har gode sol- og dagslysforhold og skygger i liten grad for naboer.

Samlet vurderes planen derfor å støtte godt opp om folkehelse.

Byvekstavtalen av 25.06.2019

Byvekstavtalen er et virkemiddel for at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, samt bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentere.

Det er foreslått en noe lavere parkeringsdekning enn krav i KPA. Avstand til nærmeste lokalbutikk med restaurant er 140 meter og anslås til 2 minutters gange via fortau og fotgjengerkryssninger. Busstopp ligger i underkant av 200 meter og 2-3 minutters gange fra planområdet. Charlottenlund barne- og ungdomsskole ligger ca. 1 km og 12 minutters gange fra planområdet. Rutebuss med 10 minutters frekvens fra busstopp går til Lerkendal og Strindheim med direkte overgang til alle tre metrobuslinjer.

Planforslaget tilrettelegger for fortetting utenfor Trondheim sentrum og regionalt sentrum på Lade, men har gode nærfunksjoner og god bussforbindelse. Forslag til restriktiv parkeringsdekning kan medføre færre turer med bil. Totalt vurderes planforslaget å bygge opp om byvekstavtalen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser. Drift av fortau forbi planområdet er allerede etablert ved utbygging.

Reguleringsforslaget har vært på to høringer. Planen var til offentlig ettersyn og høring etter førstegangsbehandling i perioden 14.06.2021 til 06.08.2021. Etter andregangsbehandling (sak 338/21 i Bygningsrådet 11.01.2022), ble saken sendt tilbake for nye utredninger. Det ble gjort endringer for å imøtekomme vedtaket. Disse endringer tilsa ny begrenset høring av planen.

Ved første høring kom følgende merknader til reguleringsplanen:

Sammendrag av merknader med kommentarer

Merknader fra offentlige myndigheter:

Det er i høringsperioden kommet tre innspill fra offentlige myndigheter og 36 fra private. Private innspill i høringsperioden viser en stor motstand mot planforslaget. Dette gjelder i hovedsak forhold knyttet til trafikksituasjonen på Charlottenlund og Jakobsli, parkering og innkjøring fra Barlindvegen, men også stedstilpasning og virkninger for naboer som innsyn og sol.

Det er ikke fremmet innsigelse til planforslaget, men gitt to faglige råd fra Statsforvalteren i brev datert 09.07.2021.

1. Det bør i bestemmelsene tas inn et punkt som, for elementer som ikke framgår av TEK17, sikrer universell utforming av uteoppholdsareal, lekeplasser, adkomst, HC-parkering og samferdselsanlegg.

Tilsvar:

Det er ikke tatt inn krav knyttet til universell utforming utover de krav som ligger i TEK 17. Uteareal for boligbygning med krav om heis skal være universelt utformet slik det følger av bestemmelser i TEK.

2. Med utgangspunkt i bestemmelsene til KPA og kommunens kunnskap om og vurdering av boligbehovet bør bestemmelsene pkt. 3.1.11 vurderes på nytt med hensyn til boligsammensetning og kvalitetskrav.

Tilsvar:

Det er tatt inn bestemmelse om leilighetsfordeling som sikrer et maksimum antall små leiligheter (ett- og toroms) og minimum antall tre- og fireroms.

Statens vegvesen viser i brev datert 21.06.2021 til at de ikke kan se at rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen er tatt inn i reguleringsbestemmelsene, men registrerer at det er gjort vedtak om at før sluttbehandling skal tas inn en slik bestemmelse. De mener at det at dette ikke er med i reguleringsbestemmelsene kan føre til at planen må ut på nytt offentlig ettersyn.

Kommunedirektørens kommentar:

Rekkefølgekrav er tatt inn. Det stemmer ikke at planen må på nytt offentlig ettersyn siden dette ble vedtatt tatt inn ved førstegangsbehandling og på den måten var en del av høringsforslaget.

Trøndelag fylkeskommune viser i brev datert 20.08.2021 til situasjonen i Skovgårdkrysset, men med rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen har de ingen innsigelser eller ytterligere merknader til planforslaget.

*Merknader fra private*Trafikk, veger og atkomst

Trafikksituasjonen oppleves som uoversiktlig i Røsslyngvegen og et underdimensjonert vegnett i området. Det etterlyses sikkerhetstiltak for skoleveg både overordnet for området og som argumentasjon for lavere utnyttelse/færre boliger. Det vises til bekymring om villparkering som kan gi uoversiktlige trafikksituasjoner og parkering på fortau. Det stilles spørsmål ved tallgrunnlaget for trafikkrapporten som delvis er eldre og fra Charlottenlund gravplass åpnet.

Beboere i Barlindvegen er negative til plasseringen av renovasjon og nedkjøring til parkeringskjeller fordi dette vil skape trafikale utfordringer og lavere trafiksikkerhet, samt tap av en parkeringsplass i gata.

Kommunaldirektørens kommentar:

Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk.

Brundalsforbindelsen skal utgjøre en ny overordnet veglenke i bydelen for å avlaste det lokale vegnettet, herunder Skovgårdkrysset. Tilkobling til Brundalsforbindelsen vil gi forbedringer i trafikksituasjonen ved Skovgårdkrysset.

Miljøpakken er i gang med en plan for kort- og langsiktige tiltak for å bedre sikkerheten for gående og syklende rundt Charlottenlund barneskole og i Jakobslivegen.

Viser til notat som vedlegg til sak 109/21 i bystyret den 16.06.2021, som svar til "Stopp fortetting på Charlottenlund", notat datert 12.02.2021. Kommunedirektøren anbefaler ikke at det nedlegges et generelt bygge- og deleforbud i området.

Ved å tilføre bredere fortau vil trafiksikkerheten i Røsslyngvegen forbedres.

Parkering

Det er stor motstand fra vegeier av Barlindvegen (privat veg) om å bruke denne som atkomst. Vegen eies av Velforeningen Gartneriet. Det etterlyses dialog fra tiltakshaver rundt vegretten. Vegeier er imot bruk av vegen som adkomst og til renovasjon.

Sameiet i Barlindvegen 2 og 4 har fire langsgående parkeringsplasser langs planområdet i Barlindvegen. Disse benyttes som gjesteparkering for sameiet og kan ikke bortreguleres.

Kommunedirektørens kommentar:

Både langsgående parkeringsplasser, skråstilt og 90 grader mot vegen, er vurdert. Med de to siste løsningene vil det være mulig å opprettholde fire plasser.

Kommunedirektøren mener at forslag om skrå- eller tverrstille parkeringsplassene i Barlindvegen ikke ivaretar trafiksikkerheten godt nok da det innebærer rygging. En løsning med tre langsgående plasser vil også ivareta gangforbindelsen mellom det nye gårdsrommet og Barlindvegen.

Å bortregulere en parkeringsplass for Barlindvegen 2 og 4, vil medføre en lavere parkeringsdekning enn parkeringskravet som var gjeldende da Barlindvegen 2 og 4 ble bygget. Samtidig oppfyller det dagens minimumskrav til parkering.

Parkeringsdekningen i planforslaget foreslås redusert fra krav i KPA på 1,2 til 1,1 plasser per 70m² BRA bolig eller per boenhet. Det fryktes at dette vil medføre villparkering.

Kommunedirektørens kommentar:

Parkeringsdekningen er etter høring økt fra 1,0 til 1,1. Etter metoden for å vurdere planforslaget opp mot målet om nullvekst i biltrafikk, utløser planforslaget økt behov for bilrestriktive tiltak. Det er imidlertid ikke innført lav parkeringsdekning, men en dekning tett inntil kravet i KPA.

Bilparkering for boligene er redusert fra kravet på 1,2 i kommuneplanens arealdel til minimum 1,1 plasser per boenhet/70 m² BRA boligformål. En lavere parkeringsdekning vil med sannsynlighet medføre mer gateparkering/villparkering. Mange av innspillene viser til at det allerede er en utfordring med gateparkering i området og at utbyggingen vil medføre et større trykk på gateparkeringen i nærliggende veger. Med så høy parkeringsdekning vurderes prosjektet å ha tilstrekkelig plasser til egne beboere og gjester.

Plankonsulentene har tidligere foreslått avkjørsel fra Røsslyngvegen mellom de to planlagte byggene. Kommunedirektøren har vurdert at løsning med atkomst fra Barlindvegen er den mest trafikksikre løsningen både for gående og forbipasserende trafikk i Røsslyngvegen. Det er derfor vurdert som den beste løsningen totalt.

Støy

Støy fra Jakobslivegen brer seg innover Røsslyngvegen slik at deler av bebyggelsen ligger i gul støysone.

Kommunedirektørens kommentar:

Rambøll har utarbeidet støyfaglig utredning for planområdet. Det må en dobling av ÅDT til for å gi objektiv merkbar økning av støy (3dB) fra trafikk. Trafikkanalysen viser at det mot 2028 ikke er ventet en dobling av ÅDT i noen omliggende vegsystemer. Trafikkøkningen fra planforslaget vil ikke gi økt støybelastning.

Stedstilpasning, volumer, høyder og utnyttelsesgrad

Flere av naboene etterlyser bedre stedstilpasning og mindre volumer på de to blokkene, herunder redusere fotavtrykk og mer luft mellom byggene. Noen mener prosjektet ikke bør inneholde leiligheter, men tilpasse seg området rekkehusbebyggelse (i Barlindhaugen), særlig på høyder, og det bes om å redusere med en etasje eller trekke inn tredje etasje.

Bekymring for oppstikkende heishus over tak og skyggevirkningene av dette. Etterlyser rekkverk på takterrasse på bildeillustrasjoner. Mange mener bebyggelsen ikke er stedstilpasset og at det ikke er sammenlignbart med Jakobslivegen 63 eller nabobebyggelsen i Barlindvegen 2 og 4. Det påpekes at utnyttelsesgraden er høyere enn Jakobslivegen 63.

Etterlyser flere snitt, oppriss, volumstudier og referat fra oppstartsmøte.

Kommunedirektørens kommentarer:

Ut fra overordnet mål om å bygge byen innover mener Kommunedirektøren området er egnet for noe fortetting på grunn av nærheten til området som i byutviklingsstrategien er vist som lokalsentrum på Charlottenlund, og dette gir grunnlag for en høyere tetthet og med det et brudd med steds karakteren.

Etter høring er volumene justert ytterligere ved at tredje etasje er trukket inn to meter fra gavlene på hus A og det er laget et brudd i fasaden i tredje etasje mot Røsslyngvegen. Dette vil gjøre at volumene oppleves som noe mindre.

Takterrassen er skjult bak volumene fra de steder fotomatchbildene er tatt og vises derfor ikke på disse illustrasjoner. Rekkverket vises på 3D-illustrasjoner som er lagt ut på offentlig høring og er med i grunnlaget for sol og skygge.

Snitt og volumstudier oppfyller Trondheim kommunes krav.

Sol- og skyggeforhold, samt innsyn og utsyn

For de nærmeste naboene er det bekymring for innsyn fra ny bebyggelse, utsikt og sol- og skyggeforhold. Det er påpekt to mindre feil i underlaget: 1) For 3D-modell er markterrasse i Skogvegen 2 vist som del av bygget. Innsender sier dette gjør at deres hus fremstår større enn hva reelt er mot planlagt bebyggelse. 2) Naboer mener at det er feil i sol- og skyggediagrammet for dagens situasjon i rekkehusbebyggelsen i Barlindvegen.

Kommunedirektørens kommentarer:

For å beregne sol og skygge har plankonsulent brukt programmet Sketch-up. Programmet er generelt brukt av mange private og offentlige aktører. Ved beregning av sol og skygge kan det være noe avvikende i forhold til virkeligheten, men plankonsulent oppgir at dette ikke er noe som på dette nivået er kjent som vesentlig og er en vanlig metode for vurdering av sol- og skyggevirksomheter.

Prosjektet som planlegges vil få innvirkning på solforhold om kvelden fra ca. klokken 20 på Barlindvegen 1.

Teknisk infrastruktur

Naboer i Heggvegen 19 er bekymret for kapasiteten på vann- og avløpsledningene i området og avløpsledning over deres tomt. Krever denne oppdatert/skiftet for å ivareta økt belastning. I Heggvegen er det problemer med avløp/kum. Området har i stor grad felles gråvann og kloakkavløp.

Planlagt avfallsløsning er ikke ønsket i Barlindvegen. Stiller spørsmål ved henting av avfall og renovasjonsbil i veien. Det er mange enheter som skal ha avfallsløsningen sin her. Avfallstømming vil skape unødig mye forsinkelser på trafikken i Barlindvegen. Avfallshåndtering skal skje på egen grunn, jf. KPA §25-2.

Kommunedirektørens kommentar:

Det er i den overordna VA-planen som ligger ved reguleringsplanen tenkt ført avløpsledninger til Røsslyngvegen og ikke til Heggvegen. Det vil da bli mindre avløp som går på ledning nedover Heggvegen. Overvann skal også fordrøyes fra den nye utbyggingen.

Med klimaendringer og utbygging, så er det en utfordring med kapasiteter i ledningsnett.

Kommunen har ikke sagt at det må oppgraderes/skiftes ledninger ned Heggvegen ifb. denne planen. Teknisk plangodkjenning vil sjekke at det er lagt inn fordrøyning i denne planen, og tilknytningen til eksisterende ledninger.

Det er utredet og foreslått en løsning på egen tomt med adkomst i Røsslyngvegen tidligere i planprosessen, men det ble vurdert at utkjøring og renovasjonsløsning til Barlindvegen er mer trafiksikker. Oppstillingsplass for renovasjonsbil løses med eget felt ved siden av kjørevegen i Barlindvegen.

Begrenset høring

Planen ble sendt på begrenset høring i perioden 30.06.2022 - 29.08.2022. De fleste av merknadene viser til de to punktene i vedtaket i bygningsrådet 11.01.2022. Under følger oppsummering av merknadene med kommentarer.

Forslagsstiller har ikke foreslått endringer ut fra innkomne merknader. Kommunedirektørens kommentarer er i stor grad knyttet til den helhetlige vurderingen av planforslaget, særlig når det gjelder stedstilpasning. Kommunedirektørens kommentarer under må derfor leses sammen med vurderinger i saksfremlegget til saken.

Gartneriet Velforening, 29.08.2022

Velforeningen ønsker endret plassering av inngangen til det østlige bygget. Denne bør flyttes for å hindre at nye beboere benytter velforeningens gjesteparkering i Barlindvegen. Viser til fortsatt manglende stedstilpasning, tap av kveldssol og sjenerende nærhet til eksisterende bebyggelse og at utbyggingen virker svært massiv. Det vises til manglende oppnåelse av parkeringskrav i KPA og en fra før utfordrende trafikksituasjonen. De mener at det må planlegges med en annen type bebyggelse.

Kommentar:

Kommunedirektøren mener argumentet om det vil være mer sannsynlig at gjester benytter seg av Barlindvegen, ikke kan tillegges vekt da atkomst til bygg B ved nedkjøring til parkeringskjelleren ikke vil gi et hyggelig inngangsparti. I så måte er det positivt å skille mellom adkomst med bil og for gående/syklende.

Viser til vurdering av stedstilpasning i saksfremlegget. Kommunedirektøren er enig i at stedstilpasning ikke er oppnådd for prosjektet når det gjelder samlet volum og høydevirkninger. I området finnes ulike bygningsformer og høyder. I hovedsak er dette eneboliger eller rekkehus i en til to etasjer, med både flate tak og saltak. Det finnes enkelte leilighetsbygg på tre etasjer, men kommunedirektøren mener at de ikke er pregende for strøkskarakteren og at foreslått bebyggelse fremdeles vil bryte med strøkskarakteren i småhusområdet det ligger i. Det er gjort endringer som gir en forbedring ved at flere bygningselementer nå er mer i samsvar med bebyggelsen i området, og på den måte bedre tilpasset området. Men volum og høyder bryter fremdeles med karakteren i området, og vedtaket vurderes derfor ikke som imøtekommet.

Bygg A har et fotavtrykk som sammen med høyden gir et mer massivt uttrykk enn bygg B. Bygg A henvender seg også mot sør, mot den nærmeste nabobebyggelsen, og gir dermed mer innsyn mot eksisterende bebyggelse og hager.

Det vises til sol/skyggebilder for den 23/6 kl. 19. På dette tidspunktet kommer skygger på rekkehus i Barlindvegen i all hovedsak fra eksisterende bygg i Skogvegen. Senere (kl. 20) vil også prosjektet gi skygge på eiendommene mot sør. Selve endringene som var på høring, ga ingen endring i skyggesituasjonen.



Eksisterende situasjon klokka 19, 23 juni.

Planforslag, klokka 19, 23 juni.

Det er ikke foreslått endring av parkeringskravene. Parkeringskravene i gjeldende Kommuneplanens arealdel (fra 2013) vurderer kommunedirektøren i dag som utdaterte. Kommunen har derfor åpnet for et redusert parkeringskrav i mange reguleringsplaner i senere år.

Bilparkering er en nødvendighet for noen, men ikke for alle. Parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å oppnå redusert personbiltrafikk. Det må imidlertid veies opp mot en tildels bilbasert bystruktur og at de fleste husholdninger i Trondheim har bil. Dette gjelder særlig for Jakobsli - Charlottenlund. Det foreslås derfor fortsatt en høy parkeringsdekning for bil.

For plassering av avkjørsel, vises til saksfremlegg for kommunedirektørens vurdering. Kommunedirektøren mener det ikke er parkeringskjeller og biltrafikken i seg selv som er utfordringen med prosjektet. En parkeringskjeller samler parkeringstrafikken og gatene er vurdert å tåle denne trafikkøkningen. Et alternativ med parkering ved hvert hus ville gitt en mye mer utflytende trafiksituasjon og mindre trafiksikkert.

Sameiet Furulund, Barlindvegen 2 – 4, 25.08.2022

Sameiet viser til fortsatt manglende stedstilpasning, og viser til tilpasningen som ble gjort i Barlindvegen 2 – 4. Mener det må legges en annen typologi til grunn. Parkeringskjeller fremstår for trang.

Kommentar:

Viser til kommentar knyttet til stedstilpasning. Det finnes flere typer takform i området. Det er flere elementer som er tatt inn for å bedre stedstilpasning. Ut fra kommunedirektørens vurderinger er det hovedsakelig volum og høyder som bryter med strøkskarakteren, ikke takform.

Det er flere forskjeller mellom planforslaget og Barlindvegen 2-4, herunder foreslås en betydelig høyere tetthet enn Barlindvegen 2 - 4. For å oppnå denne tettheten er det nødvendig med parkering under bakken, slik at uteromskrav til boligene kan oppnås. For Barlindvegen 2 - 4 er det kun bakkeparkering.

Det er naturlig å vise til andre leilighetsbygg i området i en stedsanalyse. Kommunedirektøren mener likevel det er småhuskarakteren som er pregende for området og som må legges til grunn.

Foreslått atkomstløsning har ikke alene handlet om utnyttelsesgrad da parkeringskjeller ofte er nødvendig også med betydelig lavere tetthet. Løsning med parkeringskjeller er også valgt for å oppnå trafiksikker løsning. Trafikkløsningen ga ingen nye avkjørsler til Røsslyngvegen, og dermed et tryggere fortau i Røsslyngvegen.

Det er i kommuneplanens arealdel vedtatt egne størrelseskrav til parkeringsplasser. Merknaden er imøtekommet ved at det i plandokumentene er tatt hensyn til denne bestemmelsen ved utforming og oppnåelse av parkeringskravet.

Naboer i Barlindvegen 1, 28.08.2022

Viser til store bygningshøyder og den veldig høye utnyttelsesgraden. De viser til betydelig innsyn, mindre kveldssol og med det reduksjon i bokvalitet. Det er flere merknader til parkeringssituasjonen og utfordringer prosjektet medfører knyttet til dette. Det vises også til at dagens gateparkering gir uoversiktlige forhold, og det er viktig at dette ikke forverres.

Kommentar:

Viser til vurderinger i saksfremlegget. Kommunedirektøren er enig i at stedstilpasning ikke er oppnådd for prosjektet når det gjelder samlet volum og høydevirkninger.

Planbeskrivelsen hadde feil BRA. Utnyttelsen for felt B1 er 2245 m² BRA. Feilen er rettet opp i planbeskrivelsen.

Sol- og skyggediagrammer 23. juni kl. 19 viser at skygge (i dag og i planforslaget) kommer fra bebyggelsen i Skogvegen 2. Senere vil planforslagets bebyggelse kaste skygge mot sør og gi mindre kveldssol. Endringene som var på begrenset høring ga ingen bedring av solforholdene på Barlindvegen 1.

Kommunedirektøren mener argumentet om det vil være mer sannsynlig at gjester benytter seg av Barlindvegen, ikke kan tillegges vekt da atkomst til bygg B ved nedkjøring til parkeringskjelleren ikke vil gi et hyggelig inngangsparti. I så måte er det positivt å skille mellom adkomst med bil og for gående/syklende.

Det er ikke foreslått endring av parkeringskravene. Parkeringskravene i gjeldende Kommuneplanens arealdel (fra 2013) vurderer kommunedirektøren i dag om utdaterte. Kommunen har derfor åpnet for reduserte parkeringskrav i mange reguleringsplaner i senere år.

Bilparkering er en nødvendighet for noen, men ikke for alle. Parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å oppnå redusert personbiltrafikk. Det må imidlertid veies opp mot en tildels bilbasert bystruktur og at de fleste husholdninger i Trondheim har bil. Dette gjelder særlig for Jakobsli - Charlottenlund. Det foreslås derfor fortsatt en høy parkeringsdekning for bil i dette området.

I områder med betydelig utfordringer knyttet til brøyting, renovasjon og utrykning, vurderer kommunen parkeringsforbud i gatene.

Naboer i Barlindvegen 3, 29.08.2022

Viser til at endringene ikke medfører tilpasning til bomiljøet, øvrige punkter i merknaden er enslydende med merknaden til Sameiet Furulund.

Kommentar:

Viser til kommentarer over.

Nabo i Barlindvegen 4D, 26.08.2022

Viser til at endringene ikke medfører tilpasning til bomiljøet, stiller seg bak naboer i Barlindvegen 3 sine merknader. Det burde bedre tilrettelegges for barnefamilier ved å bygge rekkehus eller småhus.

Kommentar:

Viser til kommentarer over.

Nabo i Barlindvegen 5, 22.08.2022

Merknaden er tilsvarende med merknaden fra Sameiet Furulund.

Kommentar:

Viser til kommentarer over.

Naboer i Barlindvegen 7, 30.08.2022

Mener det er riktig retning at det ikke planlegges for ekspropriasjon av deres eiendom. Men mener det er betenkelig at oppkjørsel fra parkeringskjeller skal kjøre over fortau i Røsslyngvegen. Viser også til at strøkskarakter tilsier at bygg ikke kan være over to etasjer. Antall parkeringsplasser er for lite og vil medføre gateparkering.

Kommentar:

Viser til vurderinger knyttet til atkomst i saksfremlegget når det gjelder stedstilpasning, atkomst og trafikkkløsning. Utkjøring fra parkeringskjelleren over fortau er en mindre trafiksikker løsning.

Kommunedirektøren er ikke enig i at prosjektet har for få parkeringsplasser.

Naboer i Lønnvegen 15, 29.08.2022

De påpeker manglende stedstilpasning, forslaget er ekstrem fortetting. Viser til at Barlindvegens beskaffenhet viser at enhver bruk av veien, av beboere/andre som skal til de planlagte byggene i Røsslyngveien 1-3, vil være til vesentlig ulempe for naboer i Gartneriet Velforening.

Kommentar:

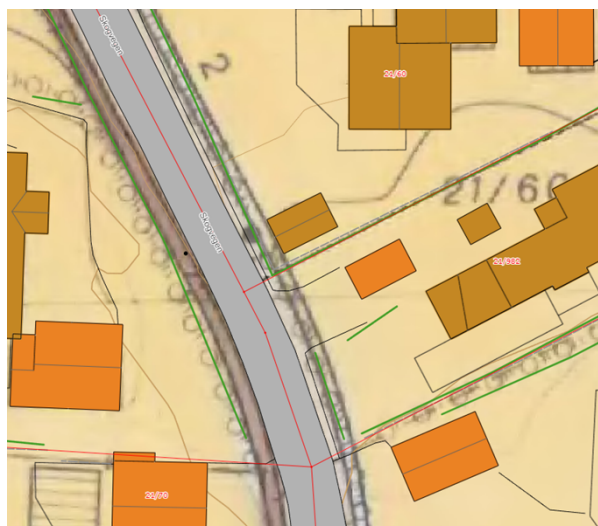
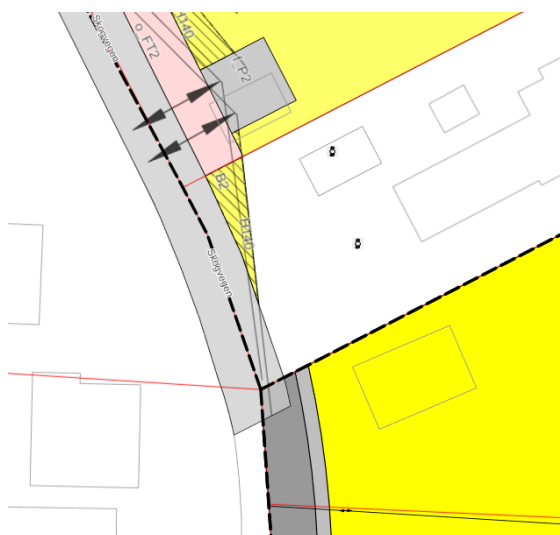
Viser til vurderinger knyttet til atkomst i saksfremlegget når det gjelder stedstilpasning, atkomst og trafikkkløsning

Naboer i Skogvegen 2, 29.08.2022

Mener ikke forslaget er en tilstrekkelig redusering av utnyttelse og ivaretagelse av strøkskarakteren. Mener frisishtsone over deres tomt vil beslaglegge deler av deres tomt som gjør at de i praksis blir fratatt deres gjesteparkering. Mener kommunen må ta styring og ikke la eiendomsutviklere diktere byutviklingen.

Kommentar:

Området omfattet av siktretkanten over denne eiendommen er i reguleringsplan r-188f sideareal / annen veggrunn for Skogvegen (utsnitt av reguleringsplan til høyre under). Arealet som omfattes av siktretkanten skal ikke endre muligheten for at eiendommen har mulighet for gjesteparkering foran eiendommens carport utsnitt av foreslått reguleringsplan til venstre.



Naboer i Skogvegen 6, 28.08.2022

Mener ikke vedtaket er imøtekommet, foreslått løsning i Røsslyngvegen er OK sett opp mot manglende andre alternativer. Håper det reviderte forslaget sendes i retur.

Kommentar:

Det vises til vurdering knyttet til stedstilpasning og trafikkløsningen i saksfremlegget.

Nabo i Røsslyngvegen 2, 25.08.2022

Mener det er en ugunstig løsning med utkjøring for 26 boenheter fra et «hull i bakken» over trafikkbelastet område i Røsslyngvegen. Revidert forslag bryter fremdeles med strøkets karakter og byggeskikk. Mener utbygger har fortsatt et uløselig problem siden eneste realistiske løsning er parkering på bakkeplan og en dramatisk reduksjon i antall boenheter.

Kommentar:

Det vises til vurdering knyttet til stedstilpasning og trafikkløsningen i saksfremlegget.

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 saksfremlegget.