



Notat

Vår ref.
2023/10256

Vår dato
04.12.2023

Til: Bystyret
Fra: Kommunedirektøren

Brit Grytbaks veg 16, 18 og 22, detaljregulering, tilleggsnotat til bystyret, med svar på politiske spørsmål og kommentar til komiteens vedtak

Bystyret 14.12.2023

Notatet gir tilbakemelding på forslag fremmet i byutviklings- og samferdselskomiteen 8.11.2023, punkt i Byutviklings- og samferdselskomiteens behandling 29.11.2023, samt e-post med spørsmål fra Tore Dyrendahl.

Kommentar til vedtak i Byutviklings- og samferdselskomiteen

Bakgrunn

I byutviklings- og samferdselskomiteens møte 08.11.2023 fremmet Haakon Gussiaas (H) følgende alternative forslag:

*«Adkomst for brann- og redningsbiler til hovedinngang. Sikker skolevei.
Kommunedirektøren bes gå i dialog med utbygger for å utarbeide bestemmelser og/eller endringer i kart som sikrer adkomst for brann- og redningsbiler til hovedinngang.
Hensynet til sikker skolevei må ivaretas. Kommunedirektøren bes fremlegge disse endringene før behandling i neste bystyremøte».*

Komiteen vedtok å utsette behandlingen av saken og ba om kommentarer til forslaget fra kommunedirektøren før neste møte.

I Byutviklings- og samferdselskomiteens behandling i møte den 29.11.2023, ble følgende vedtakspunkt fremmet:

Bystyret vedtar at en farbar sekundær adkomst for brann- og redningsbiler skal opparbeides frem til hovedinngangen. Dette innebærer at parkeringskjellerens tak må tillate aksellast på 12 tonn. Adkomsten opparbeides slik at den ikke fremstår som regulær kjøreveg. Det stilles her ikke krav om endret stigningsforhold for kjørevei fra parkeringskjeller og opp til byggene, da primær adkomst for brann- og redningsbiler ivaretas gjennom parkeringskjeller.»

Kommunedirektørens tilbakemelding:

Kommunedirektøren vurderer at det ikke vil være mulig å oppnå kravene som stilles i vedtaket, siste avsnitt, fra behandlingen 29.11.2023.

Hovedregelen er at det skal være tilrettelagt for å kunne kjøre med brannbil helt inntil hovedinngangen i bygg (preakseptert ytelse i TEK 17, §11-17). På grunn av bakkens stigning innerst i Brit Grytbaks veg, samt svingradius opp til de bakre byggene i planforslaget, er det ikke mulig for utrykningskjøretøy å kjøre opp. Det er ikke mulig å opparbeide en «*farbar sekundær adkomst for brann- og redningsbiler frem til hovedinngangen*».

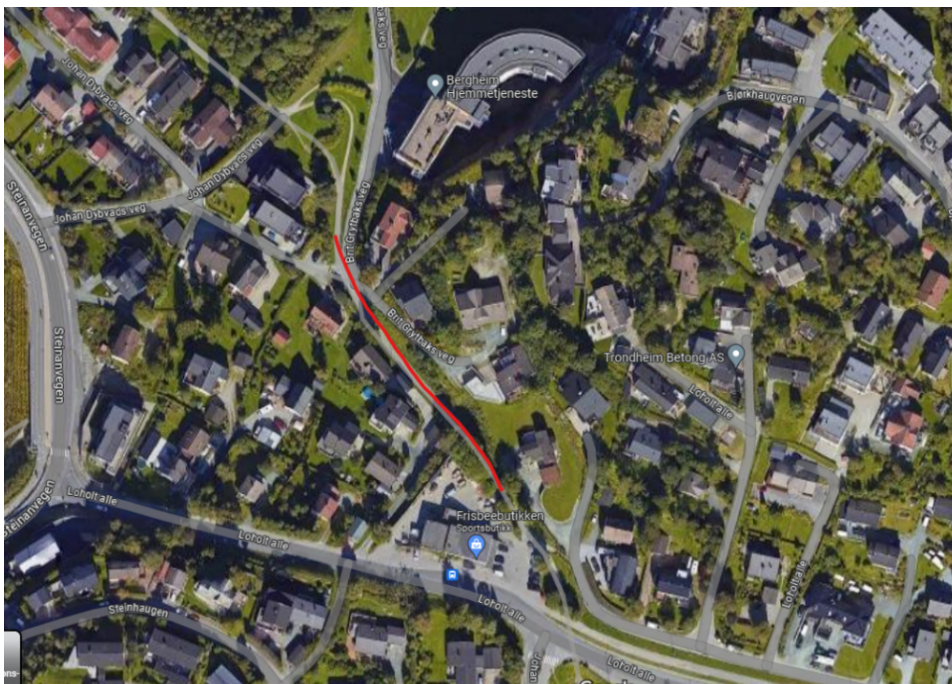
Selv om ikke hovedregelen om adkomst til hovedinngang kan oppnås, kan det etter en helhetsvurderingen være mulig å oppfylle krav i TEK17. Denne vurderingen tilhører byggesaken og den ansvarlige for brannprosjekteringen. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS har i planfasen, vurdert at å ikke kunne kjøre til alle hovedinngangene, gjør at det ikke legges godt til rette for *effektiv* rednings- og slokkeinnsats og det er uheldig å tillate dette. Brannvesenet har ikke en formell rolle i byggesaker, men veileder ansvarlig prosjekterende om hvilke forhold som har betydning for deres innsats.

Svar på e-post fra Tore Dyrendahl, 14.11.2023

Bakgrunn

Dette ble det spurt om muntlig i byutviklings- og samferdselskomiteen 8.11.2023, og presisert i e-post med spørsmål fra Tore Dyrendahl.

«Spørsmål om Brit Grytbaks vei. Jeg var på befaring og møtte naboer. De sa at skoleveien også er skiløype om vinteren og at tråkkemaskninen da kjører på denne stien (se bilde). Slik stien er utforma nå kan folk gå ut av stien når de møter på tråkkemaskina. Med denne utbyggingen vil det komme en mur opp mot veien mot Brit Grytbaks vei 22 og 24. Stien blir da smalere, med en mur slik at man ikke lenger kan gå ut av skoleveien/turstien når man møter tråkkemaskina. I saksframlegget kommenterer man at det blir en forbedring med tryggere skolevei (se utsnitt), men jeg kan ikke se at denne konflikten med tråkkemaskina/skiløype vs. skolevei er nevnt. Har man vurdert denne konflikten, og hvilke tiltak kan man gjøre for å unngå konflikt mellom gående og tråkkemaskina?»



Illustrasjon fra e-posten som viser den aktuelle delen av skolevegen.

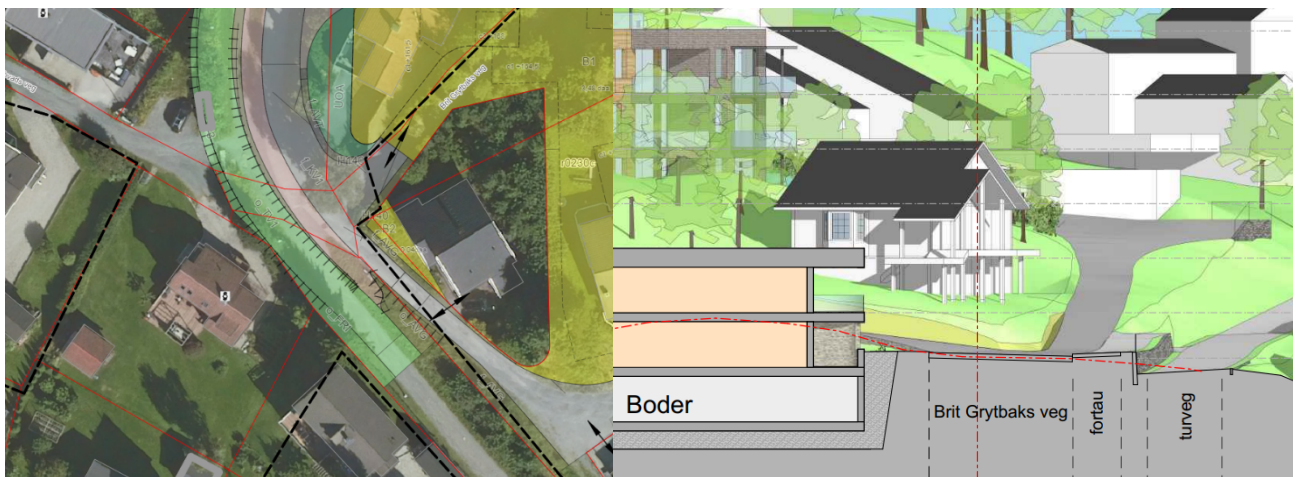
Kommunedirektørens tilbakemelding:

Tidligere i planprosessen ble det tegnet ut to parallelle løp, en trasé til skiløype parallelt med en turveg. Hensikten var å finne en bedre løsning siden vegen nettopp er en mye brukt skoleveg, hvor det på vinterstid går i skiløypa. Det ble avklart at turveg-delen ikke kunne bli sikret innrullert i en vinterdrift, dvs. brøytet på vinteren og med det et bedre tilbud for gående vinterstid.

All den tid denne ikke kunne sikres, ble det gått tilbake til kombinert trasé. Bakgrunnen for dette var at det er så bratt og smalt i området, og en dobbel trasé ville kreve høy mur langs store deler av strekket. Dobbelt trasé ga heller ikke plass til fortau helt til avkjøringen til parkeringskjeller.

Det er nå sikret at traseen vil være 5 meter bred, hvor løypemaskina er 3,5 meter. Slik det er foreslått regulert nå, starter muren langs turvegen/skiløypa der det er mulig å gå opp til fortauet. Det påpekes imidlertid at dette er et privat fortau hvor kommunen ikke har ansvar for drift, herunder brøyting. Fra Loholt allé ned til planavgrensning (vist til høyre i illustrasjonen under) vil situasjonen være som i dag.

Rekkefølgekrav sikrer at f_FT og o_TV1, samt forbindelse mellom disse skal være opparbeidet før det kan igangsettes tiltak for oppføring av boliger innenfor B1.



Illustrasjonene viser hvor muren mellom fortau og turvegen/skiløypa slutter. Til høyre i snitt og til venstre i plankartet over flyfoto.

Bente Næverdall
Byutviklingsdirektør