

Saksfremlegg

Brøsetekra 1, 3 og 9, detaljregulering - til sluttbehandling

2024/36959

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

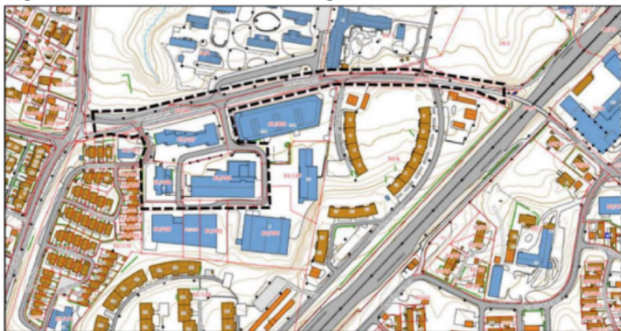
Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Brøsetekra 1, 3 og 9 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Granåsen Eiendom AS datert 17.02.22, sist endret 14.11.2024 med bestemmelser senest datert 03.10.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 01.10.2024.

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

Sammendrag

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult som plankonsulent på vegne av forslagsstiller Trym bolig AS.

Figur 1: (under) Orienteringskart.



Kart viser planområdets avgrensing - til orientering ligger E6 Omkjøringsvegen diagonalt til høyre mens utbyggings-området Brøset ligger nord for det stiplete planområdet.

Planområdet består i dag av næringsbebyggelse, hovedsakelig kontor. Hensikten med planen er å legge til rette for bolig. Boligbebyggelsen vil bestå av blokker i fire til seks etasjer. Det er skissert 173 boenheter i illustrasjonsmaterialet.

Del av Brøsetvegen er også tatt inn i planforslaget. Dette for å regulere endret gang- og sykkelanlegg langs deler av Brøsetruta, som strekker seg fra Øvre Bakklandet til Dragvoll.

Planområdet er ca. 25 daa, hvor ca. 10 daa utgjør samferdselsanlegg. I ny KPA 2022-2034 vedtatt 26.09.2024, med endringer som vedtatt av Bystyret 27.03.2025, er området avsatt til byggesone 3. Planforslaget har til orientering underveis endret navn fra Granåsvegen 1, 3 og 9 (tidligere saksnr. ESA 20/196) til Brøsetekra 1, 3 og 9 som følge av at det har skjedd navneendring på vegen. Der det eventuelt henvises eller refereres til Granåsvegen på illustrasjoner og snitt, heter vegen nå Brøsetekra.

En utfordring i planarbeidet har vært å legge til rette for at deler av et større næringsområde gjøres om til boligformål, samtidig som omkringliggende næringsfunksjoner opprettholdes med tilhørende tungtrafikk. Å få til en akseptabel vegløsning for trafikken til og fra næringsdrift i Brøsetekra 5 (Tore Ligaard AS), sør for planområdet har vært utfordrende. Et annet viktig tema

har vært å tilpasse ny bebyggelse til eksisterende bebyggelse i Teglverket (rekkehus) og til fremtidig utvikling på Brøset.

Statsforvalteren fremmet innsigelse mot planen fordi klimatilpasning ikke var tilstrekkelig vurdert. Etter at planen ble revidert og supplert med nye vurderinger av klimatilpasning, trakk Statsforvalteren innsigelsen.

Forslagsstiller er uenig i rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang- og sykkelvei på deler av strekningen langs Brøsetekra, og krav om at det kun kan oppføres inntil 60 boliger med midlertidig renovasjonsløsning inntil avfallssuganlegg på Brøset er etablert. Det er nylig gjort ytterligere undersøkelser av dette, også vurdert av utbygger - slik det framgår senere i saksframlegget.

Bakgrunn

Planforslaget legger opp til en åpen kvartalsstruktur rundt et felles uterom. Bebyggelsen vil bestå av blokker på fire til seks etasjer. Maksimal grad av utnyttning skal ikke overstige 15.500 m² BRA, som tilsvarer en utnyttelsesgrad innenfor området avsatt til boligbebyggelse på 103 % BRA. Bestemmelsene gir føringer for utforming av bebyggelsen når det gjelder høyder, oppdeling, farger og materialbruk, samt plassering av svalganger. Tegl eller puss skal være hovedmaterialer på fasadene.



Figur 2: Illustrasjon som viser blokk A og B mot Brøsetekra.

Blokkene A og B, som vender mot Brøsetekra i nord skal ha maksimum fem etasjer, der den femte er en taketasje (dvs. med formet tak). Første etasje er høy mot Brøsetekra på grunn av terrengforskjell, noe som medfører at blokkene reelt sett vil være seks etasjer mot Brøsetekra. Blokk G/H, som vender mot øst, skal ha maks fem etasjer, der den øverste er en taketasje. Blokkene E og F, som ligger mot sør, skal ha maks fire etasjer og kan ha flatt tak eller saltak.

Blokkene C og D, som grenser til rekkehusbebyggelsen i vest, skal maks ha fire etasjer, der den fjerde er en taketasje.

Innkjøringen til planområdet fra Brøsetekra opprettholdes på samme sted som i dag, med innkjøring til parkeringskjeller i blokk A som ligger langs Brøsetekra. Bilparkering løses i parkeringskjelleren, der mesteparten av sykkelparkeringen også vil være innendørs. Det planlegges for minimum 0,6 og maksimum 1,0 parkeringsplass per boenhet eller per 70 m² BRA for bil, og minimum 3 parkeringsplasser for sykkel per boenhet eller per 70 m² BRA.

Det legges opp til et stort samlet gårdsrom for felles uteoppholdsareal hvor det vil bli tilfredsstillende solforhold. Det er gitt bestemmelser med kvalitetskrav for uteoppholdsareal og lekeplasser.

Det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av offentlig gang- og sykkelveg langs Brøsetekra fra krysset i Teglverket til krysset der avkjøring til boligene i planen ligger.

Det reguleres en ny vegforbindelse fra næringseiendommene i sør frem til vegen Teglverket. Denne skal kun benyttes for utkjøring av lastebiler fra næringseiendommen i Brøsetekra 5 og av renovasjonsbil. Vegen skal endres til gang-/sykkelveg dersom Brøsetekra 5 reguleres til boligformål.

Forhold til ny KPA 2022-2034

Området er i ny KPA 2022-2034 avsatt til byggesone 3. Planforslaget er hovedsakelig i tråd med dette, men det er noen avvik. Det mest vesentlige er at planforslaget sikrer noe mindre uteoppholdsareal, 50 m² per boenhet og ikke 60 m² per boenhet eller 100 m² BRA som kreves i byggesone 3. Det har også en forholdsvis høy tetthet, 103 % BRA som samsvarer med tettheten for byggesone 2. I byggesone 3 forutsettes også tilpasning til strøkskarakteren, og dette kunne i større grad vært gjort mot rekkehusområdene i vest. Parkering i ny KPA er satt pr. 100 m² BRA.

Byplankontorets vurdering

Utforming og bokvalitet

Byplankontoret mener foreslått bebyggelse gir en god struktur på tomten. Den vil skjerme uteoppholdsrommet for støy fra Brøsetekra, samtidig som det er stort og solrikt. Totalt sett anses prosjektet å kunne gi gode bokvaliteter for de nye beboerne.

Bebyggelsens plassering og høyder anses også å ivareta bokvaliteten for eksisterende beboere i området i tilstrekkelig grad. Bebyggelsen er høyere enn eksisterende bebyggelse rundt, men nedskalering i høyden mot rekkehusene i vest gjør at situasjonen er akseptabel. Endringene i bebyggelsen, etter høring med justering av bygg G og H, og at det er sikret flere og større åpninger i bebyggelsen mot Teglverket anses som positivt.

Sykkelveg med fortau

Forslagstiller er uenig i at planen skal ha rekkefølgekrav om oppførelse av deler av dette gang- og sykkelveganlegget, jf. bestemmelse punkt 10.3. Forslagstiller mener behovet for separat løsning for syklist og gående ikke er utløst av den planlagte utbyggingen. Det vises til at planområdet i dag har en trafiksikker adkomst for gående og syklende, og at de legges til rette for fortau og

gangvegen internt i planområdet som kobles på eksisterende gang- og sykkelveg langs Brøsetekra.

Byplankontoret er uenig i dette, og mener at prosjektet vil bidra til å utløse behov for å sikre at dette blir oppført. Dette begrunnes også med at det viktig at oppføringen av gang- og sykkelveien skjer samtidig eller før ny bebyggelse for å ikke vanskeliggjøre opparbeidelsen. Derfor anbefales det at dette er et rekkefølgekrav knyttet til denne boligutbyggingen.

Veg til Teglverket (f_SKV)

Byplankontoret vurderer at planlagt ny veg (f_SKV3), fra næringstomta i sør (T. Ligaard) til vegen Teglverket, er nødvendig for å ivareta næringsvirksomhetens behov for betjening av større kjøretøy og utkjøring for renovasjonsbil. Veggen sikrer at dagens drift i Brøsetekra 5 (T. Ligaard AS) kan opprettholdes. Veggen skal være enveiskjørt imot nord, og forbeholdt vareleveranser til næringstomta, samt renovasjonsbil, slik at det ikke blir stor trafikk på vegen. Virkningen av vegen kan likevel bli sjenerende for nabolaget, særlig for naboene i husrekken langs Teglverket, som vil få en ny veg nær eiendommene sine.

Til tross for disse motstridende hensynene og utfordringene dette innebærer, anbefaler byplankontoret at avkjøringsvegen f_SKV3 anlegges. Det legges vekt på at trafikkøkningen i vegen Teglverket vil være begrenset, og strekningen det gjelder er relativt kort. Justeringer gjort i planen underveis bidrar til å redusere de negative effektene for beboerne, blant annet ved økt avstand mellom rekkehusene og vegen, utvidet fortau i nederste del av Teglverket slik at det kan brøytes, og en gjennomgående fortauløsning langs Teglverket over f_SKV3.

Det er positivt at det reguleres mulighet til å fjerne adkomstvegen dersom næringseiendommene eller renovasjonsbil ikke har behov for den lengre. Det er ikke mulig å stille rekkefølgekrav om at vegen skal fjernes i denne planen, men intensjonen beskrives.

I forbindelse med videre planarbeid for Brøsetekra 5, 7 og 13, hvor hensikten er å omregulere området fra næring til bolig, vurderer Byplankontoret imidlertid at det stilles rekkefølgekrav om dette, og til opparbeidelse av bestemmelsesområde #3 (uteoppholdsareal, sykkelveg og fortau). Denne reguleringsplanen bør også endre plassering av renovasjonsareal (fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegget), slik at renovasjonsbil ikke behøver å kjøre ut via f_SKV3.

Samlet sett vurderer Byplankontoret at de foreslåtte tiltakene balanserer hensynet mellom nødvendige trafikkkløsninger for næringslivet og beboernes behov for trygghet og bokvalitet. Byplankontoret mener derfor at de justeringene som er gjort i reguleringsplanen er tilstrekkelige for å imøtekomme både næringsinteressene og beboernes behov.

Krav om tilknytning til avfallssuganlegg på Brøset

Planen har krav om å koble seg på fremtidig avfallssuganlegg på Brøset. Dersom boliger skal etableres før dette anlegget er etablert vil det være behov for midlertidig avfallsløsning. Det ble først stilt krav fra Kommunalteknikk om at det kun kan etableres 50 enheter med midlertidig løsning før avfallssugsentral er på plass, men antallet er økt til 60 i denne planen. Dette tilsvarer fire nedgravde containere. For Byplankontoret og Kommunalteknikk er det uaktuelt å gi tillatelse for flere boenheter på midlertidig løsning.

Begrensningen er stilt ut ifra følgende begrunnelser:

- Midlertidighet gir lite forutsigbarhet for beboere og TRV, da varigheten er ukjent.
- Det er svært arealkrevende med midlertidig løsning og det kan være utfordrende å finne egnet plassering for midlertidige løsninger. Det vil kreve mange containere som tar mye plass, i tillegg til manøvreringsareal til renovasjonsbilen.
- Brukerne får ofte lang vei å gå til renovasjonspunktet.
- Likebehandling av forslagsstillere. Det vil skape uheldig presedens dersom det gis tillatelse til at flere boenheter kan bygges med midlertidig renovasjonsløsning.

Forslagsstiller stiller seg sterkt kritisk til bestemmelser som begrenser antall boliger før en permanent renovasjonsløsning er etablert. De argumenterer med følgende:

De viser til at den planlagte midlertidige løsningen med nedgravde containere ikke vil oppleves som en dårlig løsning for beboere eller naboer. Løsningen er i seg selv fullverdig og ville vært akseptert permanent løsning dersom ikke et fremtidig avfallssugsystem var planlagt på Brøset.

Tilkobling til avfallssugsystemet på Brøset er utenfor forslagstillers kontroll. Tidspunkt for etablering av både avfallssugstasjon og rørsystem under Brøset Sør-feltene er uvisst. En begrensning i antall boliger vil kunne forsinke utbyggingen i mange år. Å forskuttere etablering av rørsystemet på Brøset Sør, med en lengde på ca. 1 km, vil medføre betydelige økonomiske belastninger og praktiske utfordringer knyttet til uavklarte traséer i forhold til fremtidig bebyggelse, verneverdige områder og grønnstruktur.

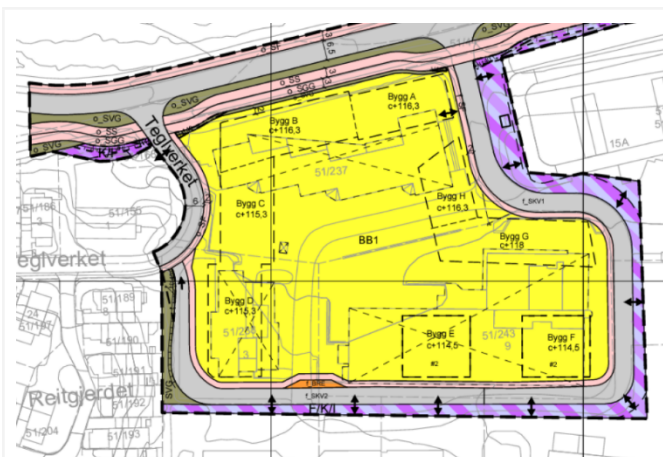
Fakta

Førstegangsbehandling og oppfølging av vedtakspunkt.

Planforslaget ble (under tidligere plannavn Granåsvegen 1, 3 og 9) vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring i bygningsrådsmøte 24.01.2023, sak 13/23, med følgende vedtakspunkt:

Før sluttbehandling skal følgende endringer vurderes:

- 1. Boligblokk i øst merket G og H trappes ned med en etasje. Det begrunnes med at en lavere høyde vil bedre skyggevirkningene for nabotomten, samt at en lavere byggehøyde vil være mer tilpasset eksisterende og framtidig bebyggelse i området.*
- 2. Boligblokkene i vest merket C og D (mot rekkehus ved Teglverket) bør vurderes vist med byggegrenser på plankartet for å sikre oppdeling i to volumer med minimum 4 meter avstand. Bestemmelse som sikrer dette kan tas ut, dersom det sikres på plankartet.*



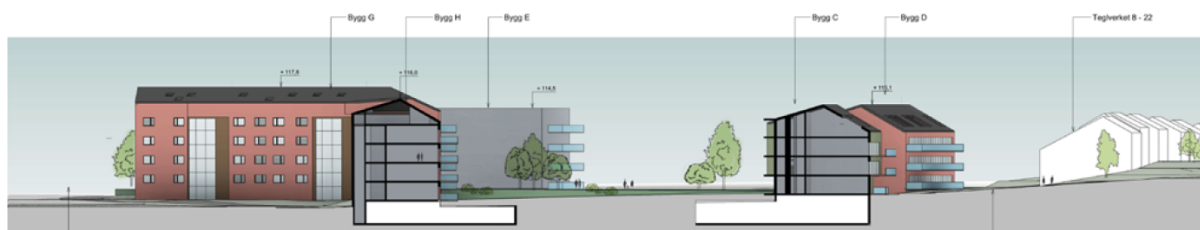
Figur 3: Utsnitt av plankart til 1. gangsbehandling.

Før sluttbehandling skal følgende tillegg og endringer vurderes:

- Det må klargjøres hvilket erstatningsareal dagens næringsaktører får tilbud om.
- 45 m² skal settes som minstemål for leilighetsstørrelse.
- Bestemmelse 4.1.2 er oppdatert for å sikre at andel ettromsleiligheter ikke overstiger 10 %.
- Det må sikres at tilkomsten for eksisterende næringstransport og trafikksikkerheten i området er ivarettatt.

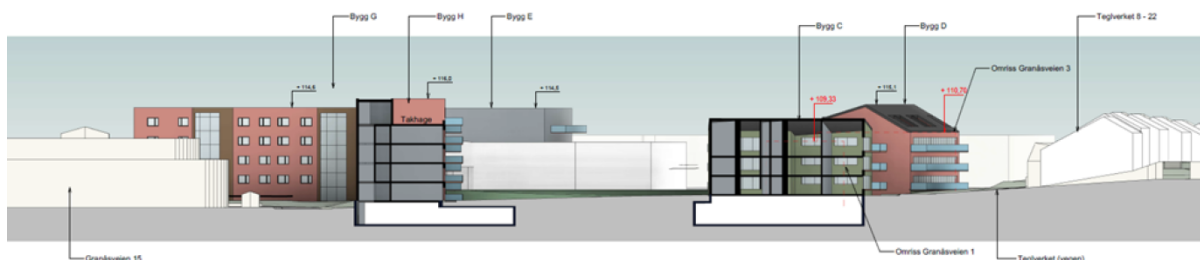
Oppfølging av vedtakspunktene

1. Det er gjort endringer for bygg H og G ved at maks tillatt høyde er justert ned og det er satt bestemmelser om at det skal være flate tak. Maks høyde for bygg G endres fra kotehøyde 118 til 115, som innebærer at den femte etasjen under skråtaket er tas ut i forhold til tidligere forslag på høring. For bygg H endres maks kotehøyde fra 116,3 til 113,3. Det er samtidig foreslått bestemmelser som innebærer at 60 % av takflaten for bygg H kan etableres opp til kote 116.



Figur

4a: Snitt som forelå til offentlig ettersyn. Tekst fra venstre: Bygg G, H, E - C, D og Teglvirket 8-22.



Figur

4b: Nytt terrengsnitt viser reduserte byggehøyder. Tekst nede: Granåsv. 15, omriss Granåsv. 1

2. Plankart og bestemmelser er endret for å sikre åpninger mellom bygg B og C, og mellom C og D. Byggegrensen for bygg C er justert slik at bebyggelsen strekker seg lengre ut i gårdsrommet.

a) Det er ikke mulig å sikre at dagens næringsaktører vil få egnende erstatningslokaler andre steder gjennom en reguleringsplan. Det opplyses fra forslagsstiller at mange av aktørene allerede har funnet alternative lokaler. Det opplyses om at øvrige leietagere vil få tilbud fra forslagsstiller (Trym bolig).

b) Det er vurdert at det ikke er hensiktsmessig å sette begrensning på at leilighetene skal ha en minstestørrelse på 45 m². Bestemmelse 4.1.2 om at maksimum 35 % av leilighetene skal være

mindre enn 45 m² BRA er derfor videreført. Det er lagt til bestemmelser som sikrer at minimum 40 % av boenhetene skal være større enn 50 m² BRA for å sørge for at det blir nok store leiligheter.

c) Bestemmelse 4.1.2 er oppdatert for å sikre at andelen ettromsleiligheter ikke skal være høyere enn 10 %

d) Å ivareta tilkomst til eksisterende næringstransport og trafikksikkerheten i området har vært utfordrende. Planforslaget legger opp til en løsning som innebærer at transport for næring vil gå via en ny vegføring som går til Teglverket.

Medvirkningsprosess og begrenset høring

Oppsummering av høringsinnspill og byplankontorets merknadsbehandling finnes nederst i planbeskrivelsen.

Planforslag lå ute til offentlig ettersyn i perioden 24.02.2023 – 13.03.2023, under tidligere plannavn Granåsenvegen 1, 3 og 9. Det kom inn 26 merknader. Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget på grunn av manglende vurderinger av naturbaserte og åpne løsninger for håndtering av overvann. Etter nye vurderinger har Statsforvalteren i brev datert 25.03.2024 trukket innsigelsen.

Naboene i Teglverket uttrykker sterk bekymring angående etableringen en ny veg fra næringsområdet ved Brøsetekra 5 som skal kobles på Teglverket (f_SKV3). De frykter at vegen vil skape alvorlige utfordringer for trafikksikkerheten, spesielt for barn og unge i området. De viser til at den planlagte vegen går langs en strekning som er skoleveg for mange barn. Økt trafikk inn på Teglverket, og spesielt fra lastebiler, vil gjøre det svært trafikkfarlig å bruke vegen til fots og begrense barnas mulighet til å ferdes fritt i nærmiljøet. I tillegg er det påpekt at vegen Teglverket har en krapp, bratt og uoversiktlig sving, som gjør trafikksikkerheten utfordrende.

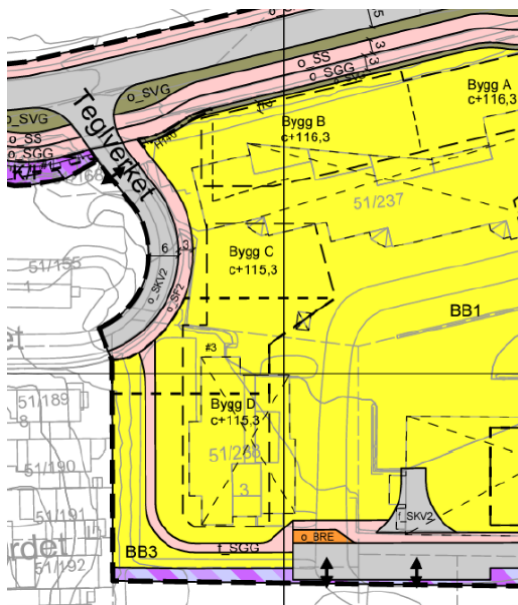
Naboene er også bekymret for at den nye vegforbindelsen skal føre til at biler kjører videre gjennom det eksisterende boligfeltet langs Teglverket, istedenfor ned til Brøsetekra. Samlet sett mener naboene at etableringen av den nye vegen vil ha negative konsekvenser for både miljøet og sikkerheten i området, og de oppfordrer derfor til en grundig vurdering av planene med hensyn til disse bekymringene.

Begrenset høring

På bakgrunn av innspillene fra naboene er det sett på en løsning uten foreslått kjøreveg langs husrekka i Teglverket 8-14.

Felles kjøreveg rundt det nye boligprosjektet ble endret slik at den stoppet sør/øst for bygg D, og det ble forslått en vendehammer for å ivareta snumulighet for kjøretøy til næringseiendommene og for renovasjonsbiler.

Det ble lagt inn en felles gangforbindelse fra enden av den felles kjøreveg og fram til vegen Teglverket. Fortauet i Teglverket o_sf1 ble utvidet fra to til tre meter.



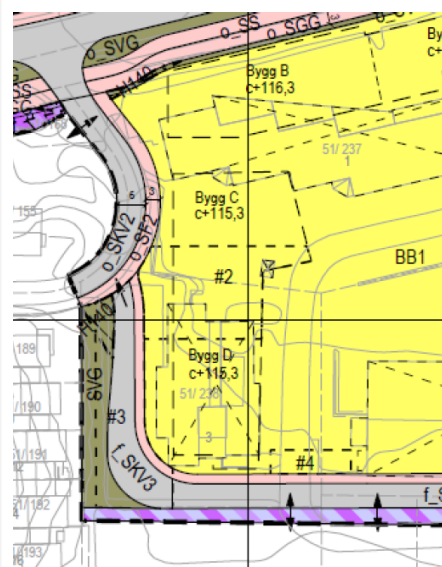
Figur 5: Utsnitt av plankart som ble sendt på begrenset høring. Viser vendehammer og gangforbindelse med påkobling til Teglverket i vest.

Disse endringene, samt endringer som følge av vedtakspunkt 1 og 2 ble sendt på begrenset høring 12.03.2023 med høringsfrist 03.04.2024.

Det kom inn fem høringsinnspill, blant annet om byggehøyder, takutforming, utforming av sokkeletasjer, krav til uteoppholdsareal og brannsikkerhet. Blant disse innspillene uttrykker næringsaktør på tomte i sør (T. Ligaard) sterke bekymringer over den foreslåtte vendehammeren, som de mener vil være uakseptabel og direkte hemme deres evne til å opprettholde normal drift på eiendommen.

T. Ligaard fremhever at eiendommens interne trafikk- og adkomssystem er essensielt for deres virksomhet, og at tilgangen for alle typer kjøretøy, fra personbiler til store vogntog må opprettholdes/sikres i planforslaget.

De viser også til at dagens trafikksystem via trafikksløyfe gjennom planområdet er nødvendig for å sikre et trygt kjøremønster, smidig transportflyt og effektiv betjening av næringsområdet.



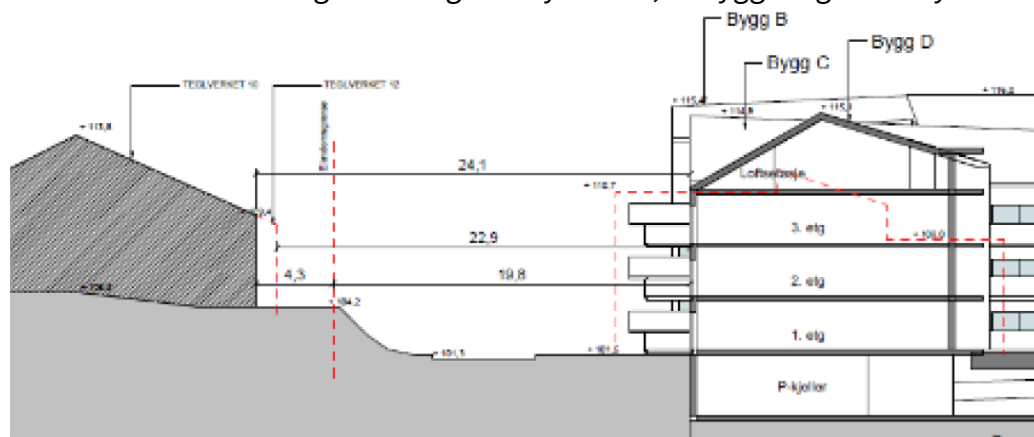
Figur 6: Utsnitt av nytt plankart til sluttbehandling

T. Ligaard påpeker videre at den nåværende uteplassen foran bebyggelsen er avgjørende for deres drift. En vendehammer er etter deres vurdering uegnet for store vogntog og vil hindre

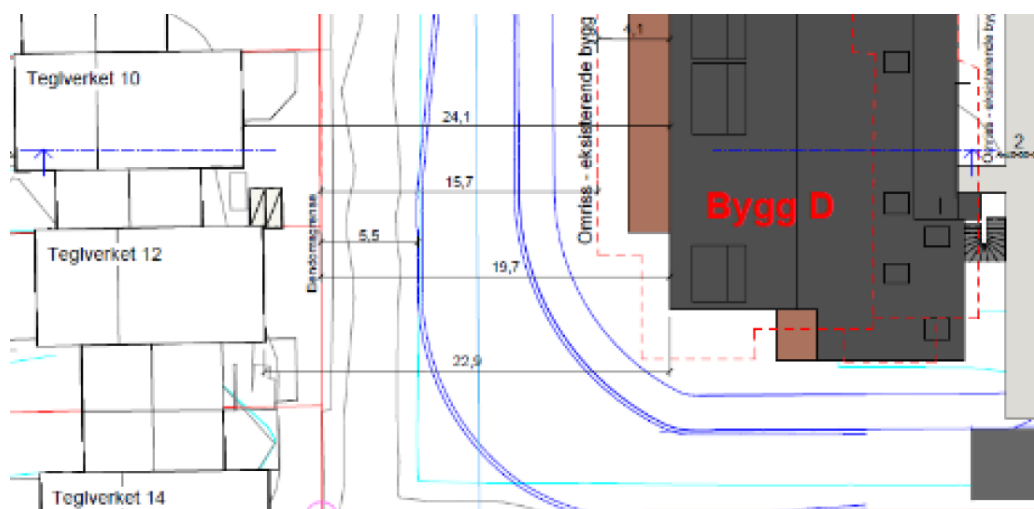
effektiv og sikker trafikkavvikling. For å illustrere behovet, viser de til den anslåtte trafikkmengden på området, som inkluderer ukentlige varetransporter med 16-18 vogntog, cirka 50 lastebiler, og 15 store varebiler. I tillegg kommer daglig kundetrafikk på rundt 40 kjøretøy.

Endringer etter begrenset høring

Etter innspill fra høringen er kjøreveien f_SKV3 tatt inn i planforslaget igjen. Bestemmelsene sikrer at denne veien kun skal brukes av lastebiler og renovasjonsbiler. For å skape bedre avstand mellom husrekken i Teglverket og den nye veien, er bygg D og veien flyttet lengre øst.



Figur 7a: snitt og oppriss som viser avstand mellom Teglverket 12 og fasade for bygg D.



Figur 7b: Avstand fra eiendomsgrensen mot Teglverket til fasade for bygg D er økt fra 15 m til 19,7 m.

Planforslag for Brøsetekra 5, 7 og 13

Det er etter siste høring kommet inn et komplett forslag til detaljregulering for naboområdet, Brøsetekra 5, 7 og 13. Dette har til hensikt å omregulere næringstomten i sør til boligbebyggelse. Planen ble vedtatt sendt ut på offentlig høring av byutviklingsutvalget i møte den 26.03.2025. Dersom denne planen blir endelig vedtatt og bygget ut som regulert, vil det ikke lenger være behov for utkjøring av næringstrafikk mot Teglverket. Derfor er det lagt inn et bestemmelsesområde (#3) som åpner for å fjerne f_SKV3 og erstatte den med uteoppholdsareal, fortau og sykkelveg. Det er i så fall en forutsetning at planen for Brøsetekra 5, 7 og 13 sikrer en alternativ og trygg utkjøring for renovasjonsbiler først.

Planen for Brøsetekra 5, 7 og 13 legger opp til å samle renovasjon for begge de tilstøtende planområdene i arealer mot øst, det vil si de fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegg. Dermed åpnes det for at det ikke nødvendigvis vil være behov for framtidig snumulighet og renovasjonsareal i vest innenfor Brøsetekra 1, 3 og 9. Inntil denne felles renovasjonsløsningen eventuelt kommer på plass skal fraksjoner som ikke går i avfallssuganlegg være samlet innenfor bestemmelsesområde #4 (tidligere o_BRE) for Brøsetekra 1, 3 og 9.

Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget vedtas.

Byrådets vurdering

Byrådet støtter fagenhetens vurderinger, ser at planforslaget har mange gode kvaliteter - og innstiller på at det kan vedtas. De bekymringene som både utbygger, næringsaktør og naboer har bør også hensyntas på en mest mulig balansert måte - som det framgår videre, med de aller siste undersøkelser for om det er ønskelig med og åpning for alternativ fleksibilitet mht. renovasjon.

Byrådet finner at planforslaget har en høy, men likevel forsvarlig grad av utnytting sett i forhold til byggesone angitt i kommuneplanens arealdel (KPA), selv i lys av endringen til byggesone 3 som ble vedtatt 27.03.2025 for å imøtekomme innsigelse fra Statsforvalteren.

Renovasjon

Ikrafttreden av KPA er et aspekt som medfører at planområdet, sammen med den tilstøtende planen for Brøsetekra 5, 7 og 13 faller inn under de ferske KPA-bestemmelsene §§ 17.1 og 17.2 om renovasjon.

Sistnevnte gir bl.a. følgende krav: "*[o]ppsamlingsløsning over og under bakken skal plasseres på egen grunn. Der to eller flere nye eller eksisterende utbyggingsområder ligger nær hverandre, skal disse sees i sammenheng for å sikre en god og effektiv avfallsløsning.*"

Veiledning til samme bestemmelse angir "*[o]verlapp i spennet for antall boliger synliggjør at valg av løsning må vurderes i detaljplan*".

Oppsamlingsløsning for nye husholdninger	Antall boliger (Tabell iht. KPA §17.2)
Småbeholdere på hjul	1 - 10
Nedgravde containere	6-310
Stasjonært avfallssug	250 og mer

Samtidig setter bestemmelsen intervaller mht. antall nye boliger som kan benytte spesifikke oppsamlingsløsninger for husholdningsavfall, jf. tabellen over. Nedgravde containere slår inn der småbeholdere på hjul gir en alt for omfangsrik arealbruk, mens stasjonært avfallssug slår inn ved 250 nye boenheter eller mer.

Også den gamle KPA hadde et tilsvarende krav til tilkobling til stasjonært avfallssug dersom antall boliger oversteg 300 boliger, og at en midlertidig løsning med nedgravde containere kunne aksepteres opp til 50 boliger.

Begge arealplanforslagene som nå foreligger for denne delen av Brøsetekra har anledning til et høyere antall boenheter enn det som er illustrert, og overskrider til sammen antallsgrensen for krav til stasjonært avfallssug, også uavhengig av øvrig områdeutvikling på feltene på resten av Brøset. Nærheten dit kan også sies å forsterke kravet ytterligere, da veiledningen til § 17.2 legger opp til det.

For å sette antallet boenheter i perspektiv: det er bestemt maksimal utnyttingsgrad i denne planen inntil 15.500 m² BRA. Dersom snittstørrelsen på leilighetene hadde vært 70 m² BRA (som er en vanlig størrelse å sammenligne med, dog uavhengig av mengde uteareal, parkeringskapasitet mv.), ville det isolert sett gitt ca. 220 boenheter. Det er satt krav til fordeling med varierte leilighetsstørrelser som kan påvirke med økt antall boliger. Bl.a. kan 35% av boligene være mindre enn 45 m² - uten minimumsstørrelse, og dermed gi ytterligere økt antall boliger. Selv om planforslaget er skissert med 173 leiligheter, kan det i prinsippet altså bli langt flere.

Det samme gjelder planforslaget for nr. Brøsetekra 5, 7 og 13 hvor planbeskrivelse til førstegangsbehandling angir at man har antatt 330 boenheter (uten at det er satt et maksimalt antall), selv om det også der er skissert et lavere antall på ca. 280 boenheter.

Boligantall for disse to planene kan dermed fort bli i størrelsesorden 450-500, men ikke utelukket at det kan flere. Dermed vil full utbygging kunne utløse mer enn dobbelt av hva KPA-kravet til stasjonært avfallssug tilsier. Dette bør derfor bli måten avfall samles på uavhengig av hva som reguleres og bygges på andre deler av Brøset, men kobling dit kan gi gunstig synergi med tanke på å dele renovasjonsanlegg for avfallssug.

Byrådet forstår likevel utbyggerens bekymring og innvending mot enkelte av fagenhetens vurderinger med tanke på renovasjon. De har et uttrykt ønske om å bygge ut hele planområdet under ett, og bindinger som kan gi føringer for et begrenset antall boliger kan være et hinder for dette, særlig dersom parametrene er utenfor utbyggers påvirkning.

Et annet men relevant aspekt som kan gi slik begrensning er f.eks. skolekapasitet. Planområdet sokner til Eberg barneskole og Blussuvold ungdomsskole. Det er begrenset kapasitet og man har flere utbyggingsområder som vil belaste skolekapasiteten - og dette er i likhet med renovasjon noe man har gitt rekkefølgekrav for å styre. Begge disse forholdene kan m.a.o. medføre forsinkelser uavhengig av hverandre, eller samtidig - og uten at det er innenfor utbyggers eget handlingsrom å løse eller å kunne forutsi hva det legges til rette for først.

En viss utbygging kan likevel tillates med midlertidig løsning bestående av nedgravde containere, men etter kommunens syn altså ikke uten begrensning på antall, eller med full frihet og ubegrenset varighet. Antallet boenheter som er foreslått tillatt med midlertidighet er til sammen 120 boenheter likt fordelt på de to sammenfallende og nærliggende utbyggingsområdene.

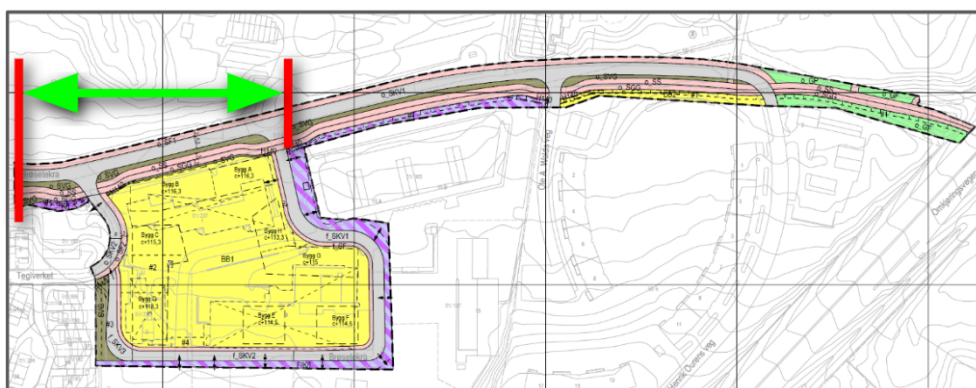
Dersom man skulle øke omfanget av midlertidig løsning ut over dette, vil driften medføre økte renovasjonskostnader, noe som igjen kan føre til en uproporsjonal forskyving av avgiftsbelagte kostnader til andre mottakere av kommunal renovasjon.

Krav om at planområdene på Brøsetekra skal koble seg til den spesifikke avfallssugløsningen på Brøset, gir etter Byrådets vurdering både anledning til samarbeid med og økonomiske fordeler - men også en avhengighet av andre utbygginger og utbyggere, hvor det siste kan være uheldig.

Det vil imidlertid også gi uheldig presedens å starte forvaltningsperioden for ny KPA både med å strekke utnyttingsgraden i byggesone 3 og samtidig med å tillate avvik mht. § 17.2.

For å avbøte dette dilemmaet har byråden for byutvikling undersøkt om det kan åpnes for å fristille fra koblingen til Brøset, og at utbyggerne på Brøsetekra kunne vurdere om det gir mer fleksibilitet å eventuelt etablere egen sentral for avfallssug på Brøsetekra i stedet for Brøset. Den tilstøtende planen for nr. 5, 7 og 13 er ennå ikke ferdigbehandlet og kunne dermed også ha noe rom for fleksibilitet i videre saksgang dersom det også der kunne være rom for å innarbeide eller tillate renovasjonsanlegg.

Utbygger for denne planen (nr. 1, 3 og 9) har fått vurdere dette og er i utgangspunktet ikke fremmed for generelt å utvide eget handlingsrom mht. renovasjon. De ser likevel at det kan bli utfordrende å regulere inn et såpass «stort» formål, uten nærmere stedsangivelse/ detaljering eller vurdering av konsekvensene så sent i prosessen. Dette kan i verste fall skape problemer i en eventuell klagebehandlingsprosess. De foretrekker derfor at planforslaget legges fram uten mulighet for etablering av en egen avfallssugterminal innenfor planområdet.



Figur 8: Strekning med rekkefølgekrav for opparbeiding av sykkelveg med fortau.

Sykkelveg med fortau

Planområdet inkluderer trafikkareal i vegen Brøsetekra fra omkjøringsvegen i øst og nesten fram til Brøsetvegen i vestlig retning. Området BB1 som boligreguleres ligger i denne vestre delen, mellom Teglverket og atkomstvegen inn i området, f_SKV1.

Det er kun rekkefølgekrav til opparbeiding av sykkelveg med fortau for den delen som går fra den vestre planavgrensningen og til og med atkomstvegen inn til boligene, som vist på figur 8.

Byrådet er av den oppfatning at den relativt høye utnyttingsgraden medfører at selve utbyggingen også gir økt bruk av infrastrukturen til og fra boligene og at det ikke er tilstrekkelig å

legge til rette for sikkerhet for myke trafikanter kun innenfor det området som umiddelbart omkranser felt BB1. Mye av gang- og sykkeltrafikken som genereres av utbyggingen vil antagelig gravitere i retning sentrum, Valentinlystsenteret og skolene som ligger mot vest. Derfor er valgt strekning med rekkefølgekrav forholdsmessig og stedbundet.

I tillegg vil trafikken inn og ut av området, både til de kommende boligene og til virksomhetene, krysse dagens gang- og sykkelveg. Byrådet mener derfor at det ikke bare er tilstrekkelig at det er trafiksikker atkomst for gående og syklende inn til og inne i planområdet slik planforslagsstiller hevder - men at trafiksikkerheten må økes også for de myke trafikantene som passerer atkomsten og Teglverket. Begge de omtalte kryssene vil inntil videre ha en betydelig mengde tunge kjøretøy som kan utgjøre en vesentlig risiko for gående og syklende langsetter Brøsetekra.

Omfanget og plasseringen av det som er belagt med rekkefølgekrav framstår etter Byrådets vurdering dermed fornuftig og forholdsmessig. Sykkelvegen med fortau er dessuten regulert gjennomgående over atkomstvegen, noe som vil bedre sikkerheten ytterligere.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Det er positivt at reguleringsplanen legger opp til fortetting i et forholdsvis sentralt område med ganske god tilgang til kollektivtransport. Samtidig representerer planen en overgang fra forrige KPA sin parkeringsdekning til kravet i ny KPA § 14.1. Parkeringskrav for bil er sikret til 0,6-1,0 plasser pr. boenhet (eller pr. 70 m² BRA) i denne planen (1,2 i forrige KPA), mot min. 0,4 - maks. 1,1 biler pr. 100 m² i gjeldende KPA. Omregnet til pr. 100 m² blir parkeringskravet t.o.: ca. 0,9 -1,4. For sykkel er kravet strengere enn ny KPA med 3 sykler pr. 70 m² eller pr. boenhet . mens KPA nå har krav om 3 sykler pr. 100 m² eller 1,5 pr. boenhet – en bedring som avbøter noe mht. bilparkering.

Ved å implementere 3 trinnstrategien for overvannshåndtering og bevare naturlige flomveger, sikrer planen at området er bedre rustet til å håndtere fremtidige nedbørsmengder. Videre er det positivt at det er satt krav om at klimagassberegninger skal følge om igangsettelse, både for anleggsfasen, som følge av arealbruksendringer, og ved tiltak for hele bygningens livsløp.

Planen regulerer separat gang- og sykkelveganlegg langs Brøsetekra, og sikrer utbygging av deler av anlegget langs det nye boligområdet. Dette vil gjøre det enklere og tryggere å sykle og gå til og fra området.

Konsekvenser for arbeidsmiljø og sosial bærekraft

Ettersom planen tilrettelegger for reguleringsendring bort fra næring, er det ingen framtidige konsekvenser for arbeidsmiljø som følger av planforslaget. Planforslaget bidrar ellers til sosial bærekraft gjennom å skape et attraktivt bomiljø med gode uteoppholds- arealer. Planen legger til rette for universell utforming og området har god tilgang til kollektivtransport, noe som bidrar til å skape et inkluderende og tilgjengelig bomiljø.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

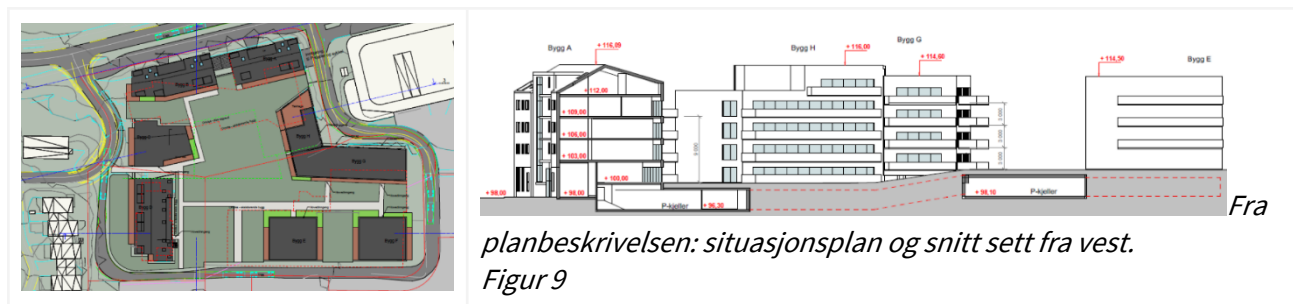
Næringsbebyggelsen i området består av ca. 10 000 m² BRA og brukes i dag hovedsakelig til kontorformål, treningsstudio, trykkeri, møbelleverandør med mer. Reguleringsplanen medfører tap av et næringsareal innenfor tettstedsbebyggelsen uten at dette sikres erstattet andre steder. Dette vil sannsynligvis gi økt behov for nytt areal for disse næringsfunksjonene.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Etablering, drift og vedlikehold av offentlig fortau og sykkelveg, samt avfallsløsning og vedlikehold av offentlige vann- og avløpsledninger vil ha økonomiske konsekvenser for kommunens investerings- og/eller driftsbudsjett. Dersom midlertidig renovasjonsløsning blir langvarig kan det også påvirke kommunen. Etablering av trafikkarealene kan ev. skje i regi av Miljøpakken, uten at det er avklart. Det er begrenset skolekapasitet i området. Det er stilt rekkefølgekrav om at tilstrekkelig skolekapasitet skal dokumenteres før utbygging kan starte.

Byrådets konklusjon

Byrådet vurderer at planen bidrar godt til målsettinger i Byrådserklæringen om at det skal bygges nok og varierte boliger tilpasset folks ulike behov, og at det sikres fellesområder med gode rekreasjonsmuligheter, lekeplasser, grøntområder og at man sikrer etablering av miljøvennlige og trygge transportløsninger - som her med sykkelveg og fortau.



Ett av målene er å tilrettelegge for at det i snitt tilføres 1800 nye boliger i året i Trondheim - noe som gjør de to pågående planene i dette området bidrar til. Planforslaget vurderes å være et balansert kompromiss mellom kravene til utnyttingsgrad, god og framtidsrettet tetthet og samtidig med tilstrekkelige og åpne uteområder mellom byggene.

Noe ulempe mht. avgrenset nyttetraffikk gjennom området og videre via Teglverket kompenseres med økt mellomrom mot tilstøtende boligbebyggelse i vest. Dette avbøter også noe av kontrasten i tillatt byggehøyde mot rekkehusene, mens bygningstypologien også tilpasser seg blokkbebyggelsen i borettslagsområdene langs Omkjøringsvegen og næringsbygget mot øst. Utbyggingsformen anses også akseptabel med tanke på den kommende transformasjonen som Brøsetutbyggingen gir. Føringene i KPA med tanke på at man i byggesone 3 skal tilpasse seg strøkskarakteren anses dermed imøtekommet.

Ny KPA legger opp til reduksjon i boligparkering. For Byrådet er det likevel viktig at denne planen som har vært under utvikling lenge under tidligere kommuneplan kan komme opp til behandling nå etter den nye KPA er vedtatt. I tillegg gjøres ytterligere en marginal reduksjon i antall parkeringsplasser samtidig som man sikrer parkeringsbehov for beboerne, forflytningshemmede og for nødvendig bilbruk.

Byrådet konkluderer med at det fortettes med rom for kvalitet samtidig som det tas balanserte hensyn overfor omgivelsene samt den eksisterende strøkskarakteren i bydelen, og anbefaler derfor at planen vedtas.

Byrådet i Trondheim, 08.05.2025

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Brøsetekra 1, 3 og 9, detaljregulering - sluttbehandling
- 2 Planbeskrivelse - Brøsetekra 1, 3 og 9, detaljregulering - sluttbehandling
- 3 Reguleringsbestemmelser - Brøsetekra 1, 3 og 9, detaljregulering - sluttbehandling
- 4 Plankart - Brøsetekra 1,3 og 9 - sluttbehandling