



Fagnotat

Vår ref.
2023/8472

Vår dato
27.01.2025

Til:	Kommunaldirektør for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Granåsvegen 51 og 51B, detaljregulering - fagnotat til sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Notatet gjelder forslag til detaljregulering av et fortettingsprosjekt i Granåsvegen 51 og 51B. Forslaget til reguleringsplanen er utarbeidet av Siv ing. Godhavn som plankonsulent, på vegne av forslagstiller PWS Godhavn Utbygging AS (PGU).

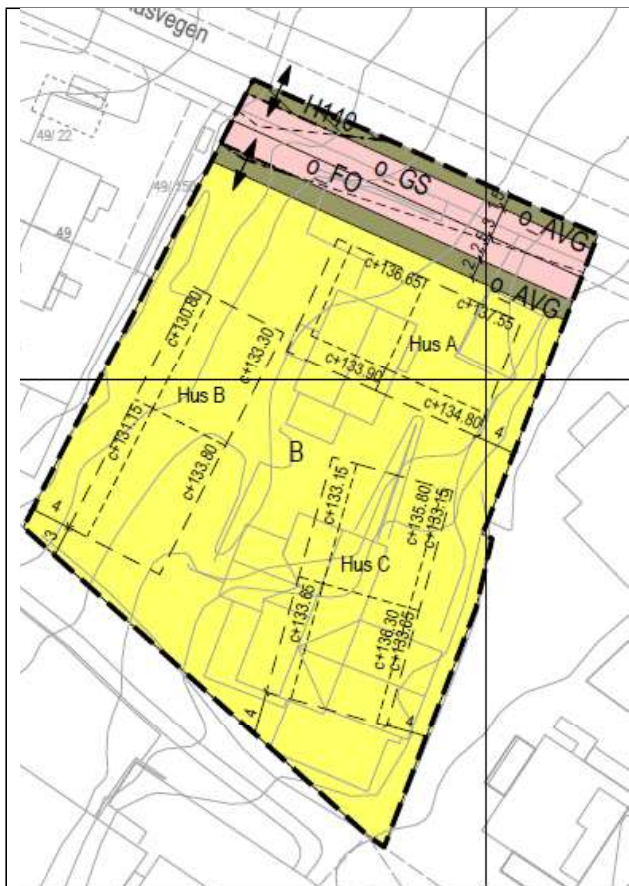
2. Sammendrag

Planforslaget gjelder et fortettingsprosjekt der to eneboliger erstattes med tre rekkehuslameller.

Kjøreadkomsten skjer fra Granåsvegen, der den er lagt tett inntil avkjørselen til naboeiendommen, Granåsvegen 49 og 49B. Det legges til rette for å erstatte dagens gangveg med sykkelveg med fortau langs Granåsvegen som del av fremtidig sykkelvegnett. Parkering skal i hovedsak skje i parkeringskjeller. Boliginngangene ligger i tilknytning til felles uteoppholdsareal, en etasje over hovedadkomsten fra Granåsvegen.

Det er uenighet mellom forslagsstiller og Byplankontoret om adkomstløsning, både for gående og kjørende og tilrettelegging for nyttetraffikk.

Byplankontoret vurderer at planforslaget har vesentlige mangler. Trafikksikkerheten, adkomst til boligene og avvikling av nyttetraffikk, ivaretas ikke på en tilfredsstillende måte. Derfor anbefales det at planforslaget avvises.



Utsnitt plankart



Fra Granåsvegen i vest



3D- illustrasjon, sett fra sør

3. Bakgrunn:

Tidligere vedtak i saken

Et planforslag for foretting på samme tomt, men med blokkbebyggelse, rekkehus og kjøreadkomst fra Haakon Odd Christiansens veg i sør, var opp til sluttbehandling i bygningsrådet i møte 20.04.2022, sak 63/22.

I bygningsrådet ble det vedtatt:

«Bygningsrådet sender saken tilbake til administrasjonen, og ber om at det utredes et alternativt forslag med adkomst fra Granåsvegen, og småhus-/rekkehusbebyggelse på hele planområdet, før saken legges frem på nytt for sluttbehandling.»

I forbindelse med en prinsippsak for å avklare hvordan vedtaket skal håndteres i praksis, fattet Bygningsrådet i møtet 27.09.2022, sak 185/22 følgende vedtak:

«Bygningsrådet viser til vedlegg "Vegnotat A-02 som viser at adkomst til Granåsveien for 12 boenheter kan etableres uten at trafikksikkerheten settes til side. Siktforholdene er tilfredsstillende og vegens kapasitet vurderes å være god nok.

Bygningsrådet ber om at det utarbeides et komplett planforslag med utgangspunkt i vedlagt planforslag. Planen skal sendes på høring, eventuelt begrenset høring, dersom

kommunedirektøren vurderer det som tilstrekkelig, før det sendes til sluttbehandling.»

Det foreliggende bearbejdet planforslaget med rekkehusbebyggelse og kjøreadkomst fra Granåsvegen har andre forutsetninger og rammer enn saken som var opp til sluttbehandling i Bygningsrådet 20.04.2022. Derfor var det behov for flere nye utredninger. Spesielt trafikkutredningen er sentralt for det nye planforslaget.

Nytt komplett planforslag forelå 06.06.2024. Fokus i planprosessen har blant annet vært på trafiksikkerhet, adkomstløsninger og i hvor stor grad naboen i Granåsvegen 49 vil bli berørt av planforslaget.

2. Beskrivelse av planforslaget.

Det foreslås tre rekkehus med ca. 12 boenheter. Rekkehusene er i tre etasjer, to av husene har sokkeletasje. Bebyggelsen danner et tun der felles uteoppholdsareal er plassert. Alle boliginngangene ligger ut mot dette tunet. Utearealet er sørvendt og har gode solforhold.

Området skal koble seg på det eksisterende stasjonære avfallssuganlegget på motsatt side av Granåsvegen.

Avfallssuganlegget er ikke dimensjonert for å ta imot matavfall enda. Derfor tillates i en midlertidig situasjon med småbeholdere for matavfall på tomte. Kjøreadkomst til planområdet og parkeringskjeller skjer fra Granåsvegen.

Planforslaget legger til rette for å erstatte dagens gangveg med sykkelveg med fortau, som del av et fremtidig sammenhengende sykkelvegnett.

Vesentlige utfordringer

En vesentlig utfordring i planarbeidet har vært å finne en løsning for kjøreadkomst fra Granåsvegen som ivaretar trafiksikkerheten for myke trafikanter godt nok. Adkomsten ligger tett inntil adkomst til naboeiendommen og i bratt stigning. Granåsvegen er en viktig samleveg og bussrute. Den har bratte stigningsforhold og relativt høy årsgjennomsnittstrafikk, ÅDT. Kjøretøy som skal kjøre inn fra / ut på Granåsvegen må krysse fortau og sykkelveg, der syklistene kommer i stor fart på grunn av stigningsforholdene. Trafikkrapporten viser at foreslått løsning til vanlig ivaretar friskheten. Renovasjonsbil og andre nyttekjøretøy lengre enn åtte meter må imidlertid stå i Granåsvegen. Konsekvensene og trafiksikkerheten rundt dette er ikke belyst i planforslaget.



Planområdet sett fra sørvest

Vesentlige virkninger

Planforslaget regulerer sykkelveg med fortau for å sikre nødvendige arealer til en senere sammenhengende etablering av dette. Sykkelveg og fortau østover og vestover vil reguleres i et lengre sammenhengende strekk på et senere tidspunkt.

Kjøretøy over 8 meter kan ikke snu på tomte og må stanse i Granåsvegen, noe som medfører uoversiktlige forhold og trafikkfarlige situasjoner for alle trafikanter.

Nytte- og servicebiler vil da muligens velge å benytte Haakon Odd Christiansens veg som adkomst fra sør. Denne vegen er privat og naboene har i sak 63/22 i bygningsrådet 20.04.2022, gjort rede for deres bekymringer ved bruk av denne vegen knyttet til trafiksikkerheten, fordi der vegen møter planområdet er den bratt og går i en krapp sving.



3. Byplankontorets vurdering

Byplankontoret vurderer at planforslaget ikke har fått en tilfredsstillende utforming. Dette begrunnes i hovedsak med at trafiksikkerheten ikke er godt nok ivaretatt og service- og nyttetraffic ikke er løst.

Argumenter for planforslaget:

- Det er foreslått en moderat fortetting som i størrelse og utstrekning tilpasser seg eksisterende stedskarakter.
- Sentralt plassert, bilfritt felles uteoppholdsareal mot sør legger til rette for muligheter for et godt møtested og gode solforhold.
- Parkeringsdekningen for bil er i tråd med bestemmelsene i ny KPA.
- Parkeringsdekning for sykkel er bedre enn minstekrav i ny KPA.

Argumenter mot planforslaget:

- Utfordrende adkomstsituasjon med to avkjørsler tett inntil hverandre i bratt terreng er krevende med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet.
- Manglende tilrettelegging for trygg og funksjonell avvikling av nyttetraffic og tilbringertjenester med større kjøretøy, inkludert midlertidig renovasjonsløsning, går på bekostning av trafiksikkerheten, både på adkomsttorget og ved at biler står i Granåsvegen.

Om utfordrende kjøreadkomst med to avkjørsler tett inntil hverandre i bratt terreng:

Forslagsstiller skriver at adkomstene til nr. 51 og nr. 49 er lagt nært inntil hverandre. Forslagsstiller mener at denne løsningen gir ett krysningspunkt istedenfor to slik det er i dag og vurderer at dette gir større forutsigbarhet for myke trafikanter på framtidig sykkelveg med

fortau langs Granåsvegen. Byplankontoret er uenig i denne vurderingen. Planforslaget forutsetter fortsatt to krysningspunkter, selv om disse ligger nært inntil hverandre. Den foreslåtte løsningen er krevende og uoversiktlig.

Ved alle avkjørsler må kantstein senkes og helningen på langs og på tvers av fortau og sykkelveg endres for å tilpasses avkjørselen. Med to avkjørsler tett på hverandre, blir det en lang sammenhengende strekning med unormal helning på fortauet. Slike partier er utfordrende spesielt på glatt føre. I høringsmerknad av 20.09.2024 oppfordrer Statsforvalteren til at «det bør sees på alternativer for å sikre god tilgjengelighet for alle».

For å redusere antall farepunkter og ulempene med de to avkjørslene tett inntil hverandre i bratt terreng er det sett på muligheten for en felles avkjørsel for Granåsvegen 49 og 51.



Illustrasjon av en mulig løsning med felles adkomst for Granåsvegen 51 og 49

Eierne av Granåsvegen 49 har hatt bekymring for at trafikken fra de tolv nye boenhetene kan berøre deres private gårdsplass. Terrengendringene vil kunne medføre at de og Granåsvegen 49B kan miste oppstillingsplasser for egne biler. Undersøkelsene av muligheten for felles avkjørsel for Granåsvegen 51 og 49 har ikke ført fram til en løsning.

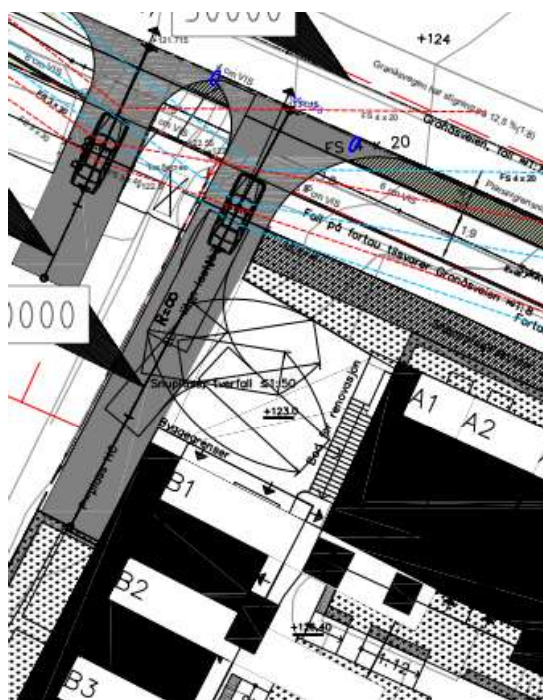
Om manglende tilrettelegging for nyttetraffic og tilbringertjenester:

Forslagsstiller beskriver at nyttetraffic og tilbringertjenester skal bruke adkomsttorget til midlertidig oppstilling. Det ligger på samme nivå som parkeringskjelleren.

Derfra skal større gjenstander, flyttelass, vedlikeholdsmateriale og lignende fraktes opp til boliginngangene ved enten å

- følge bratt offentlig fortau langs Granåsvegen og den interne gangstien fram til boligene,
- bruke den utvendige trappen opp til den trange passasjen mellom Hus A og hus B fram til fellestunet, eller
- bruke løfteplattform eller heis, som er foreslått plassert i parkeringskjelleren.

Etablering av heis eller løfteplattform er ikke sikret i planforslaget.



Sporing for lastebil 8 meter



Sporingsanalysen viser at det er kun akkurat plass til å snu et kjøretøy på 8 meter.

Trondheim renholdsverk er i gang med utskifting av renovasjonsbilene til større biler som ikke vil kunne snu på adkomsttorget.

For å ivareta annen nyttetransport, varelevering og tilbringertjenester bør det helst dimensjoneres for lastebil 12 meter.

Kjøretøy over 8 meter vil måtte stoppe i Granåsvegen på grunn av manglende snumulighet på tomte. Byplankontoret vurderer at stans og oppstilling i Granåsvegen er ikke gir god nok trafiksikkerhet her.

Byplankontoret har sett på muligheten til å utvide adkomsttorget med snumulighet for lastebil på 12 meter. Vi vurderer at det med foreliggende planforslag ikke vil være mulig å legge til rette for snumulighet for lastebil større enn 8 meter. For å legge til rette for trygg nyttetraffic vil det være behov for omfattende endringer av planforslaget.

Om mangelfull utredning og ivaretagelse av trafikksikkerheten

Byplankontoret har ved flere anledninger påpekt at trafikkutredningen er mangelfull. Følgende utredninger og vurderinger mangler fortsatt:

- Spesielt i rushtiden kan det oppstå situasjoner der flere kjøretøy er involvert, som skal svinge inn og/eller ut Granåsvegen samtidig med at syklister kommer i høy fart ned bakken. Dette er ikke vurdert i trafikknøtet og ikke belyst i planforslaget ellers.
- Planforslaget redegjør ikke for avvikling og trafikksikkerhet for kjøretøy over 8 meter. Nøtet belyser og vurderer ikke trafikksikkerheten ved oppstilling av kjøretøy i Granåsvegen.

Som svar på høringsmerknader om utfordringene knyttet til trafikksikkerheten kommenterer forslagsstiller at Statsforvalteren i høringsmerknad av 20.09.2024 bekrefter at foreslått løsning er tilstrekkelig. Byplankontoret gjør oppmerksom på at Statsforvalteren i høringsmerknaden også påpeker at foreslått løsning for kjøreadkomst som krysser ferdselsårer for myke trafikanter er utfordrende.

Sikring av tilgjengelige leiligheter

I tråd med bestemmelse 28.1 i KPA 2012-2024, skal andel tilgjengelige boenheter være 30 %. I følge planbeskrivelsen har planforslaget lagt dette til grunn, men det er ikke sikret gjennom en bestemmelse. Med tanke på at det er vedtatt en ny KPA, som ikke har samme bestemmelsen, mener Byplankontoret at §3.8 Boligsammensetning bør suppleres med følgende bestemmelse: *Andel tilgjengelige leiligheter skal være 30 %.*

Bedre sikring av småhus-/ rekkehuskarakter

Byplankontoret vurderer planforslaget ikke sikrer småhus-/ rekkehuskarakteren som Bygningsrådet har vedtatt godt nok. Gateopprikk nedenfor illustrerer positive grep med variasjon, tilpasning til terreng og vertikal inndeling, men det sikres ikke i bestemmelsene.



For å bedre sikre rekkehuskarakteren og samtidig bevare nødvendig fleksibilitet for detaljutformingen foreslår Byplankontoret å supplere følgende bestemmelser:

§3.6 Bebyggelsens høyde med følgende bestemmelse:

Bebyggelsen skal ha god terrengtilpasning.

Og § 3.7 Utforming, material- og fargebruk med følgende bestemmelse:

Bebyggelsen skal ha variasjon i utforming og materialbruk / fargesetting for å fremheve den vertikale oppdelingen mellom hver boenhet og styrke rekkehuskarakteren.

Forslagsstillers vurdering

Forslagstiller er uenig i Byplankontorets vurderinger og mener at:

- drifts- og logistikk løsningene er nøye vurdert og belyst i reguleringsprosessen og anser de som tilfredsstillende.
- adkomsttorget er dimensjonert for at lastebil kan snu inne på adkomsttorget slik at servicetrafikk og flyttebiler enkelt kan manøvrere inne på eiendommen. De mener at det ikke vil være behov for stans langs Granåsvegen.
- stopp av renovasjonsbiler i Granåsvegen er utredet tidligere i reguleringsprosessen og løst i dialog med renholdsverket.
- universelt utformet adkomst til inngangsplan er sikret gjennom heis
- rekkehuskarakter er tilstrekkelig sikret gjennom bestemmelse om at det skal være rekkehus og muligheten for ulike gesimshøyder i plankartet.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget fremmer sosial bærekraft ved å legge opp til et sentralt plassert, samlende uteoppholdsareal, der alle boligene har sine innganger fra.

De interne gangvegene er universelt utformet. Det skal være universelt utformet adkomst til renovasjonspunkt fra alle hovedinnganger, men heis er ikke sikret i bestemmelsene.

6. Konsekvenser for næring

Planforslaget medfører ikke konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Prosjektet er et fortettingsprosjekt i et allerede bebyggt område. Det vil ikke påvirke matjord, friluftsområder eller naturmangfold. Plan for beskyttelse mot ulemper i bygge- og anleggsfasen skal også inneholde en beskrivelse av klimagassutslipp knyttet til rivning, anleggsvirksomhet og massetransport. Overordnet VA-plan viser at det er mulig å etablere åpen lokal overvannshåndtering med f. eks. naturbaserte løsninger, som regnbed. Naturbaserte løsninger er imidlertid ikke sikret i forslagsstillers planforslag.

Foreslått parkeringsdekning på minimum 0,8 og maksimum 1,0 parkeringsplasser per boenhet eller 70 m² BRA er lavere enn kravet på minimum 1,2 plasser i KPA 2012-2024, som gjelder for dette planforslaget. Den reduserte parkeringsdekningen støtter opp under kommunens nullvekstmål, samt at det er god kollektivdekning og økt kapasitet for sykkelparkering.

Samtidig tilsier planforslagets beliggenhet i byen at det er middels enkelt/ vanskelig å leve her uten bil. Byplansjefen vurderer at en utbygging med rekkehus er i tråd med byutviklingsstrategien, som sier at en fortetting av planområdet skal være moderat og ta hensyn til eksisterende karakter.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Det er ikke noen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen i forbindelse med selve boligprosjektet. Senere opparbeidelse av sykkelveg med fortau og annen veggrunn vil sannsynligvis bli del av et større sammenhengende samferdselsprosjekt.

9. Prosess og medvirkning

Nytt planforslag for detaljregulering av Gransåvegen 51 og 51B, med et redusert prosjekt med 12 rekkehusleiligheter og adkomst fra Granåsvegen, lå ute til offentlig ettersyn og høring i perioden fra 10.07.2024 til 30.09.2024. Det kom inn fem høringsuttalelser fra eksterne, hvorav tre fra offentlige myndigheter, en fra offentlig virksomhet og en felles merknad fra naboene på vegne av tre sameier og velforeningen i området. I tillegg har to kommunale høringsparter gitt innspill.

Merknadene går i hovedsak ut på utfordringer knyttet til foreslått kjøreadkomst fra Granåsvegen og at tilrettelegging for service- og nyttetraffikk ikke er godt nok løst, at småhus-/rekkehuspreget ikke er godt nok sikret og at adkomsten til boligene ikke er tilfredsstillende.

Etter høring oppdaterte forslagstiller ROS-analysen og supplerte planforslaget med bestemmelse om overvannshåndtering, kulturminner, håndtering av fremmede arter og fri høyde på 4,5 meter for utkrager på nordsiden av Hus B. Utover dette ønsket forslagsstiller ikke å gjøre endringer i utforming av planforslaget, men ba om at forslaget legges fram slik det foreligger nå.

10. Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret anbefaler at planforslaget for detaljregulering av Granåsvegen 51 avvises. Trafikksikkerheten og adkomsten til boligene er ikke godt nok ivare tatt, service- og nyttetraffikk, inkludert midlertidig renovasjon, er ikke løst.

Dersom bystyret ønsker å vedta planen anbefaler Byplankontoret mindre justeringer av planforslaget, som ikke løser hovedproblemene knyttet til trafikksikkerhet, nyttetraffikk og boligadkomst, men som ville gitt bedre funksjonalitet og bokvalitet:

§ ny bestemmelse: Etablering av heis.

Det skal etableres heis fra parkeringskjeller til nivået for boliginngangene. Heisen skal være stor nok for båretransport og transport av store gjenstander, flyttelass og lignende. Foran heisen skal det på begge nivå være manøvreringsareal som er stort nok for å betjene rullestol og bære.

§3.5 Bebyggelsens plassering, siste bestemmelse endres:

Avstand mellom hus A og hus B skal være minimum 4,0 meter.

§ 3.6 Bebyggelsens høyde suppleres med:

Bebyggelsen skal ha god terrengtilpasning.

§ 3.7 Utforming, material- og fargebruk, suppleres med:

Bebyggelsen skal ha variasjon i utforming og materialbruk / fargesetting for å fremheve den vertikale oppdelingen mellom hver boenhet og styrke rekkehuskarakteren.

§ 3.8 Boligsammensetning suppleres med:

Andel tilgjengelige leiligheter skal være 30 %.

§4.4 Overvannshåndtering suppleres med:

Det skal benyttes naturbaserte løsninger. Dersom andre løsninger benyttes skal dette begrunnes.

11. Byplankontorets forslag til vedtak:

Bystyret avviser forslag til detaljregulering av Granåsvegen 51 og 51B, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Siv. Ing. Godhavn AS, senest datert 16.12.2024 med bestemmelser senest datert 17.12.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 09.01.2025.

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

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse til sluttbehandling
- Vedlegg 2: Reguleringskart til sluttbehandling
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Oppsummering av innkomne merknader med kommentar