



Detaljregulering av Granåsvegen 51 og 51B, r20200036, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 09.01.2025

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 20.11.2025

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Siv ing. Godhavn som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller PWS Godhavn Utbygging AS (PGU). Arkitekturfabrikken AS har utarbeidet illustrasjonsmaterialet og SWECO har bidratt i arbeidet med plankartet.

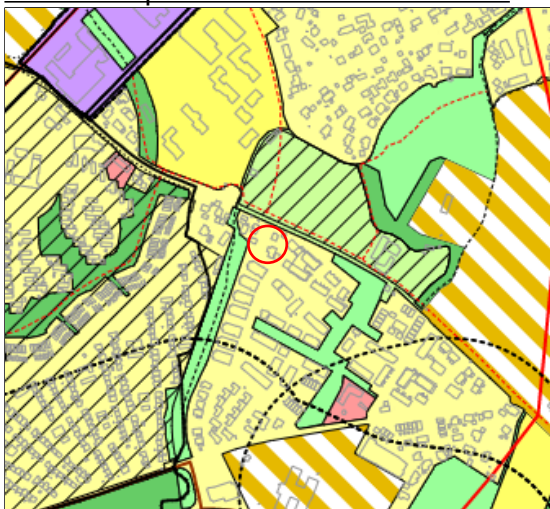
Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting med 3 rekkehuslameller på to eiendommer som i dag er bebygd med to eneboliger. Eksisterende bebyggelse forutsettes revet.

Denne planbeskrivelsen er forslagsstillers planbeskrivelse. Den er supplert med noen presiseringer og med et sammendrag av innkomne merknader ved siste høringsrunden. Byplankontoret er ikke enig med forslagsstiller om deler av beskrivelsen, deler av planforslagets virkninger og avveining av virkninger. Uenighetene det gjelder kommer fram av fagnotatet.

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 gode gang- og sykkelforbindelser, nærhet til buss, barnehager og skole.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024



Planområdet er avsatt til nåværende boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024.

På motsatt side av Granåsvegen ligger hensynssone kulturminne 3.5 Granåsen gård.

Bestemmelsene til KPA setter krav om

- en arealutnyttelse på minimum 3 boliger per dekar.
- minimum 50 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA boligformål eller per boenhet. Ved småhus, 70 m², om det er lenger enn 200 m til nærmeste offentlige lekeplass.
- Minimum 1,2 bilparkeringsplasser og 2 sykkelparkeringsplasser per 70m² BRA eller per boenhet

Byutviklingstrategi for Trondheim mot 2050, vedtatt 09.12.2020

Byutviklingsstrategien har mål om å utvikle Trondheim til en attraktiv og klimavennlig by fram mot 2050. Kartet til Byutviklingsstrategien viser at planområdet ligger i et område der fortetting forutsettes å skje med hensyn til eksisterende karakter.

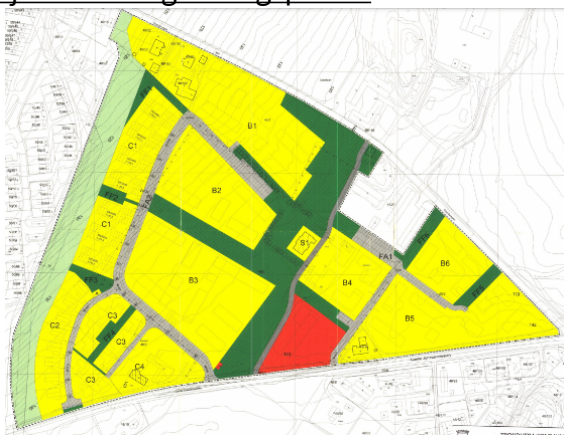
Byvekstavtalen

Trondheim kommune, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner, fylkeskommunen og staten signerte en ny byvekstavtale 25. juni 2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk.

Trondheim kommunes nullvekstmål

Planområdets beliggenhet er vurdert i forhold til Trondheim kommunes utarbeidede metode: "*Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg- en metode. Boligområder med potensial for gange, sykling og kollektivtrafikk*". Prosjektet oppnår et resultat på 5, på en skala fra 0 til 14, der 14 er best. Det plasserer prosjektet i kategori "Middels". Det betyr at det her er middels enkelt/ vanskelig å leve uten bil.

Gjeldende reguleringsplaner

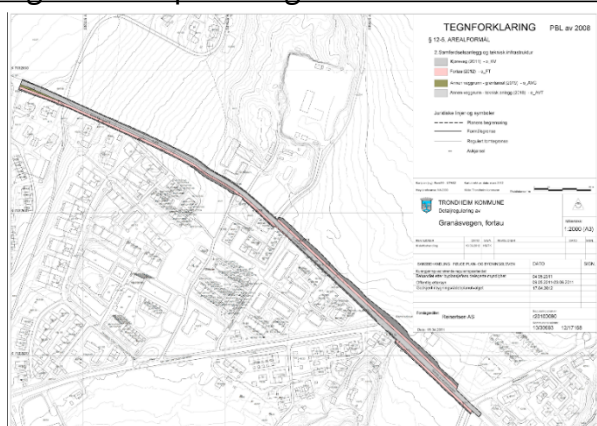


Gjeldende reguleringsplan for området er r431, reguleringsplan for Granås, Høiset og Aasheim.

Planen ble stadfestet i 2002. KPA gjelder derfor foran denne.

Planområdet ligger innenfor felt B1 i gjeldende reguleringsplan.

Tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Fortauet langs planområder er etablert i henhold til reguleringsplanen.

Tilgrensende plan til planområdet er r20100080 - Granåsvegen fortau.

Avvik fra gjeldende planer

Planforslaget foreslår flere etasjer og høyere gesimshøyde enn fastsatt i gjeldende reguleringsplan r431: Rekkehus er planlagt i tre etasjer, der den øverste etasjen er trukket inn fra gårdsrommet og har utgang til takterrasse. Maksimal gesims/ mønehøyde er likevel under tillatt kote 151.

Tidligere vedtak i saken

Byplansjefen vedtok 02.08.2021 på delegasjon å legge detaljplan for Granåsvegen 51 og 51B ut til offentlig ettersyn med følgende vedtakspunkt:

Før sluttbehandling skal følgende avklares:

1. Kjøreadkomsten for nytte- og servicetrafikk med større biler
2. Parkeringsdekning for bil
3. Justering av BRA slik at uteromskravene oppfylles.

Ved sluttbehandling av planen vedtok Bygningsrådet i møtet 20.04.2022, sak 63/22:

“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 møte 27.09.2022, sak 185/22, behandlet bygningsrådet en prinsippsak om hvordan vedtaket av 20.04.2022 skal håndteres i praksis. Bygningsrådet fattet følgende vedtak:

Vedtak fra bygningsrådets møte 27.09.2022

«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 skisseprosjekt. Planen skal sendes på høring, eventuelt begrenset høring dersom Kommunedirektøren vurderer det som tilstrekkelig, før det sendes til sluttbehandling».

PWS Godhavn Utbygging AS har utarbeidet prosjektet i tråd med bygningsrådets vedtak fra 27.09.22.

Det reviderte planforslaget ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn 10.07.2024. Vedtaket ble fattet av byplansjefen med delegert myndighet.

Planprogram/ konsekvensutredning

Planen faller ikke innenfor krav til konsekvensutredning.

Planområdet, eksisterende forhold



Planområdet omfatter eiendommene: gnr/bnr 49/20 og 49/152 og deler av gnr/ bnr 48/3, 48/112, 48/118 og 49/131.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Granåsen, ca. 4,4 km fra Trondheim sentrum, og avgrenses av Granåsvegen i nord. Mot øst og sør avgrenses planområdet av lav blokkbebyggelse, og mot vest av et mindre småhusområde.

Størrelse på planområdet er ca. 2 329 m².

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet omfatter to eneboligtomter. Øst og sør for planområdet er det boligbebyggelse; leilighetsbebyggelse fra tidlig 2000-tall, og et større rekkehusområde fra 1960-tallet. I vest er det småhusbebyggelse. Nord for planområdet ligger dyrka mark tilhørende Granåsen gård.

Stedets karakter



Området preges i dag av lav blokk- og rekkehusbebyggelse på to til fire etasjer, småhus og noe spredt jordbruksareal som gir stedet et åpent og grønt preg. Planområdet danner en naturlig avslutning av blokkbebyggelsen både mot øst og sør. Vest for planområdet er det småhusbebyggelse.

Det gjenværende åkerlandskapet er tilknyttet Granåsen gård som ligger for seg selv på en høyde langs Granåsvegen. Gården har historie tilbake til middelalderen og har betydning for stedets identitet.

Planområdet har gode solforhold fra sør og vest.

Planområdet sett fra nordvest

Landskap

Granåsen er en del av et større åpent lavlandsområde som strekker seg fra Nidelva mot høyereliggende platåer sørøstover mot Estenstadmarka.

Planområdet ligger i skrått terreng med helning mot nordvest og med utsikt mot nord og vest. På motsatt side av Granåsvegen ligger dyrket mark tilhørende Granåsen gård mot øst. Mot nordvest ligger Strinda Hageby som avgrenser åkerlandskapet nedenfor Granås gård.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, bygninger med antikvarisk klasse eller kulturmiljøer innenfor planområdet. Planområdet grenser mot hensynssone for kulturmiljø pkt. 3.5 – *Granåsen gård og åkerskråningen nedenfor (vestenfor)* i KPA.

Naturverdier

Det er ikke registrerte naturverdier i planområdet.

Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det er gang- og sykkelavstand på ca. 1,5 km til Estenstadmarka.

Langs planområdet, i sør, går det i dag en snarveg som forbinder området med omkringliggende boligområder og turdrag mot Estenstadmarka.

I henhold til «Plan for friluftsliv og grønne områder» ligger planområdet ikke innenfor gangavstand til en offentlig lekeplass eller nærmiljøanlegg. Tilrettelagte lekearealer finner man

på Brundalen skole, avstand ca. 1 km, og flere barnehager i nærheten. Det er ca. 1,7 km til de nærmeste idrettsanleggene på Leangen og Eberg. Det er planlagt et større offentlig grøntdrag vest for prosjektet Strinda Hageby som vil legge til rette for rekreasjon i nærheten av planområdet.

Trafikkforhold

Kjøreadkomst for de eksisterende eiendommene er fra Granåsvegen som har ensidig fortau på sørsiden og en ÅDT på 3900. Veggen har gjennomgangstrafikk og er en viktig ferdselsåre for myke trafikanter. Ved planområdet har vegen en stigning på ca. 1:8,5.

Sildråpevegen er nærmeste bussholdeplass til planområdet, som betjenes med mellom fire og seks avganger i timen.

Barns interesser

Planområdet er en privat eiendom, og brukes ikke av barn og unge i dag.

Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Planområdet tilhører Åsvang barneskole og Blussuvoll ungdomsskolekrets. Begge skolene har skolekapasitet.

Det ligger flere barnehager i nærområdet.

Universell utforming

Planområdet er i dag privat eiendom, og er ikke universelt utformet.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp:

Innenfor planområdet finnes i dag kun stikkledninger fra eksisterende bebyggelse som skal rives. Det ligger kommunal og privat infrastruktur i og ved Granåsvegen, mens planområdet grenser til private vann- og avløpsledninger i sør.

Det er ingen registrerte flomveger eller flomsoner i umiddelbar nærhet til planområdet.

Fjernvarme:

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Grunnforhold, stabilitetsforhold, ledninger, rasfare, forurensning

Tidligere utførte grunnundersøkelser viser stabile grunnforhold og det er ikke registrert kvikkleire eller sensitiv leire i undersøkelsene rundt tomta. Det er ingen kjente kvikkleiresoner eller registrerte skredhendelser i umiddelbar nærhet av planområdet. Fare for skred innenfor planområdet eller fare for at området rammes av skred utenifra er vurdert til å ikke være en risiko. Det er ikke grunnlag for å mistenke forurensset grunn innenfor planområdet.

Støyforhold

Støysonekart fra Trondheim kommune viser at deler av planområdet ligger i oransje og gul støysone. Granåsvegen ligger i rød støysone.



*Støysonekart,
Trondheim Kommune*

Luftforurensning

Planområdet ligger i et boligområde og ikke ved høyt trafikkert vegnett.

Det er registrert god luftkvalitet på nærmeste målepunkt pr. 18.10.2020. Lufttrapport 615981-RILU-RAP-001 utarbeidet av Multiconsult (2015) for reguleringsplan r20130067 Granås gård øst, dokumenterer tilfredsstillende luftkvalitet etter fullført prosjekt: «*Beregningene viser at konsentrasjonen av NO2 og PM10 i hele området ligger under både nasjonale mål og gul sone i henhold til luftretningslinjen T-1520*». Planen for Granås gård øst ligger 120 meter øst for Granåsvegen 51.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til (feltnavn i parentes):

BEBYGGELSE OG ANLEGG

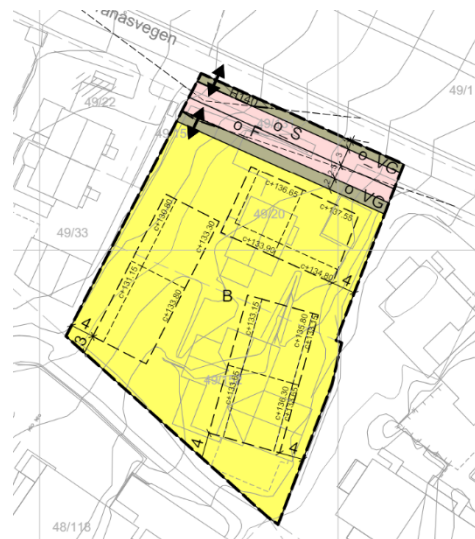
- Boligbebyggelse (B)
- Kombinert formål bolig/parkering (B/P)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Fortau (o_F)
- Sykkelveg (o_S)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_VG)
- Parkeringskjeller (f_P)

HENSYNSSONER

- Frisikt (H140)



Utsnitt plankart på grunnen

Bebyggelsens plassering og utforming/ Bebyggelsens høyde

Det planlegges tre rekkehus med til sammen 12 rekkehusleiligheter og parkeringskjeller på nedre del av tomta. Maks byggehøyder er angitt i plankartet.

Fire rekkehusleiligheter foreslås langs Granåsvegen (rekke A), fire rekkehusleiligheter plasseres langs eiendomsgrensen i vest (rekke B) og fire rekkehusleiligheter plasseres langs østre eiendomsgrense (rekke C).

Leilighetene langs Granåsvegen er på tre etasjer. Rekkehusene langs grensen i vest og øst er i to etasjer pluss sokkel. Alle rekkehus har inntrukken toppetasje.



Planområdet sett fra sørvest

Parkeringskjeller ligger under rekke B i vest og deler av fellestunet, hovedsakelig skjult bak sokkel med boligareal for rekke B.

Rekke A ligger langs Granåsvegen med tilsvarende bygningshøyde som bebyggelsesstrukturen fra lavblokkene i øst. Rekken avsluttes i vest med et adkomsttorg for biler og midlertidig renovasjonsløsning.

Rekke B og C ligger orientert nord-sør, og er plassert i terrenget slik at begge har en terrengtilpasset sokkeletasje. Bebyggelsen følger da terrengformen og gir en naturlig overgang til småhusbebyggelsen i vest.

Rekke A skjærer uteoppholdsareal for støy fra vegen, og utearealene vender mot sør. Det gir gode solforhold. Utearealet er tydelig avgrenset og åpner seg mot sammenhengende grøntarealer i sør. Alle boenhetene har sine innganger ut mot tunet på midten av tomten, slik at utearealet blir et samlet fellesareal.

Kjøretrafikk ankommer planområdet via et adkomsttorg i vest. Her er det avsatt snuareal for liten lastebil med lengde opptil 8.0 meter. Fra adkomsttorget er det direkte adkomst til parkeringskjelleren. HC-plass for større biler er plassert i parkeringskjelleren. Fra parkeringskjeller kan man ta heis som leder til felles tun på inngangsplanet. Heisen er imidlertid ikke sikret i planforslaget. I kjelleren skal det avsettes plass for 6 lastesykler. Sykler og HC-parkering er plassert nærmest utgang. Vanlige sykler parkeres i sykkelbod og oppstillingsplasser på tunet. Dette gjør sykkel til et tilgjengelig og enkelt alternativ. Øst for rekke A er det en egen

gangadkomst til tunet, slik at sykkel/gange i all hovedsak kan holdes adskilt fra biltrafikken. Med dette oppnår man god trygghet for grønn mobilitet.



Situasjonssnitt Granåsvegen øst/vest

Rekkehusene foreslås med flate tak som er et gjennomgående trekk ved eksisterende lavblokker og rekkehus i resten av området. Inntrukne toppetasjer gir takstuer med takterrasse, som bidrar til god bokvalitet og boliger med tilgang på mye lys og utsikt.



De lave volumene gir en jevn avslutning på lavblokkene i Haakon Odd Christians veg. Rekkehusene føyer seg etter landskapstrekkene i skråningen fra lavblokk i øst, til småhus i vest.

Perspektiv sett fra sørøst, ved Haakon Odd Christiansens veg 29 og 33

Grad av utnyttning

Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 1500 m² BRA. Areal helt eller delvis under bakken regnes ikke med i BRA.

KPA (2012 – 2024) stiller krav til minimum 3 boliger per dekar. Dagens to boligtomter er på til sammen 2165 m². Det er illustrert et prosjekt med totalt 12 boenheter som gir 5,2 boliger per dekar. Regnet i 70 m² - ekvivalenter er boligtettheten på 9,9 boliger per dekar.

Fordeling av enheter

Det er foreslått 12 rekkehusleiligheter på tre ulike størrelser. Antall boenheter er imidlertid ikke begrenset til 12. Boligene er samlet rundt et felles tun, der alle boenheter har adkomst fra tunet. Rekkehusene har krav om minimum 80m² BRA per boenhet.

Bomiljø/Bokvalitet

Foreslått typologi vil tilføre eksisterende borettslag i området flere rekkehus, som da vil danne en overgang til småhusbebyggelse lenger vest.

Utsikt mot Tyholt, Bymarka, Fosenalpene og siktlinjene gjennom området gir kvalitet i form av lys og utsyn, både for rekkehusene og uterommene. Adkomsttorget for bil og transportsykel ligger på nedre plan og er tydelig adskilt fra utearealet.

Rekkehusene skal ha en sone mellom inngangsdør og fellesareal som oppleves som privat. Dette er imidlertid ikke sikret i planforslaget. Utvendige boder er foreslått som romdannende og soneavgrensende ved inngangsdører og uteplasser. I fallende terreng er to rekker terrengtilpasset for å ta opp høydeforskjellen og skape mest mulig sammenhengende uteareal med universelt utformet tilgang.

Støy

Støykart viser at planområdet ligger i rød støysone mot nord og samtlige boenheter er derfor planlagt med stille side. Ingen av boenhetene er innenfor rød støysone.

Bebyggelsen mot Granåsvegen vil skjerme felles uteoppholdsareal på tunet for støy.

De private uteoppholdsarealene oppfyller støykravene i retningslinje T-1442/2021, tabell 2.

Støyrapport AKU-01, oppdragsnr: 72092-10, utarbeidet av Brekke Strand, viser tilfredsstillende støyforhold for planlagt situasjon.



*Støykart med foreslått bebyggelse,
utarbeidet av Brekke Strand
13.12.2022*

Solforhold

Plasseringen av bebyggelsen er planlagt med tanke på mest mulig sol både i uterom og på fasader.

Vindforhold

Rekkehuset i nord vil skjerme felles uteoppholdsareal for vind i sommermånedene, mens øvrige rekkehus og bebyggelse i sør (Haakon Odd Christiansens veg 56) vil skjerme i årets øvrige måneder.

Parkering, antall parkeringsplasser for bil og sykkel

All bilparkering foreslås lagt i parkeringskjeller. Det tillates én parkeringsplass på bakkeplan. Adkomst til parkeringskjeller skjer via privat adkomsttorg fra Granåsvegen.

Det foreslås en parkeringsdekning for bil på minimum 0,8 og maksimum 1 parkeringsplass per bolig.

For å kompensere for reduksjon i parkeringskravet for bil, økes kravet til sykkelparkering til minimum 3 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. Minimum seks av disse skal være tilrettelagt for transportsykler.

Minst 50% av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Det foreslås sykkelparkering i eget sykkelrom inn mot adkomsttorg, sykkelbod på gavl til Rekke C og sykkelparkering i parkeringskjeller. Resterende sykler plasseres ved inngang til boliger.

Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Vann og avløp

Tilknytning til kommunalt overvannssystem foreslås utført i Granåsvegen. Planområdet har et nedslagsfelt for overvann på ca. 2155 m². Dette overvannet skal håndteres og fordrøyes innenfor planområdet. Spillvann foreslås tilknyttet kommunalt spillvannssystem.

Renovasjon

Nye boliger innenfor planområdet skal tilknyttes eksisterende stasjonært avfallssug ved Granåsen gård vestre (Strinda hageby) og østre. Nedkast etableres på adkomsttorget utenfor parkeringskjeller. Returpunkt for glass/metall og papp finnes på Bunnpris Angelltrøa, 300 meter vest for planområdet.

Avfallssuget ved Granåsen gård vestre er ikke dimensjonert for matavfall, men kan bli det på sikt. Matavfall løses derfor midlertidig med egne småbeholdere på hjul som hentes av renovasjonsbil. Det legges til rette for at renovasjonsbil på 8 meter kan snu på adkomsttorget. Renovasjonsbil som benyttes til henting av matavfall er over 8 meter.

Dersom avfallssuget kan dimensjoneres for matavfall eller det etableres en felles ordning for flere eiendommer i Haakon Odd Christiansens veg, vil planområdet kunne koble seg på denne.

Elektrisitet

Det er ikke stilt krav til etablering av ny trafo innenfor planområdet.

Fjernvarme

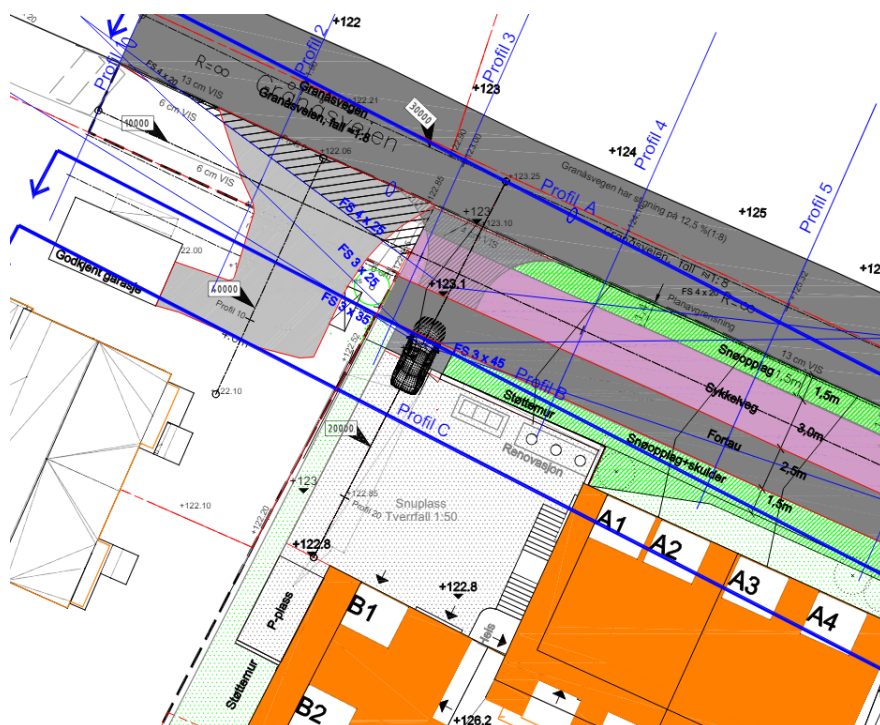
Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og skal tilknyttes denne.

Trafikkløsninger for kjørende, gående og syklende

Kjørende:

Kjøreadkomst til planområdet er lagt til Granåsvegen og trafikkhåndtering gjøres på eget adkomsttorg i nordvestre hjørne av tomta. Dette gir tydelig programfordeling og åpner sikt mot Granåsvegen og til planområdet.

Snuarealet på adkomsttorget vil ved behov også kunne benyttes til midlertidig oppstilling av service- og nyttetraffikk for kjøretøy inntil 8 meter.



Utsnitt illustrasjonsplan veinotat

Gående

Hovedadkomst for gående er fra Granåsvegen og derfra kan målpunkt som butikk, bussholdeplass, returpunkt, post og lignende nås. Den interne gangforbindelsen fra gangvegen i Granåsvegen til alle hovedinnganger er universell utformet. Det skal være universelt utformet adkomst til renovasjonspunkt fra alle hovedinnganger.

Syklende

Det planlegges sykkeladkomst fra Granåsvegen og det settes av areal til fremtidig sykkelvei med fortau på sørsiden av Granåsvegen mellom veien og ny bebyggelse.

Universell utforming

Tiltaket utformes i henhold til TEK17. Løfteplattform fra parkeringskjeller gir trinnfri adkomst til samtlige rekkehusinnganger. Heis er imidlertid ikke sikret i planforslaget. Andel tilgjengelige boenheter skal være 30 % i samsvar med KPA §28.1.

Det er mulig å etablere felles uteoppholdsareal som er tilrettelagt for ulike brukergrupper og med muligheter for universell utforming og likestilt deltakelse.

Adkomst for brannvesenets biler blir fra Granåsvegen og fra tunet i nordvest mot Granåsvegen. Fra disse vegene/plassene er avstandskrav til inngangsdør ivaretatt. Kummer med slukkevann er under 50 meter fra bebyggelse og ettersom alle enhetene har rømningsvei på bakkeplan er det kun krav om slukningsbil og bakkemannskap. Plan for brann og redning er detaljert beskrevet i vedlegg situasjonsplan brann og notat brann.



Utsnitt illustrasjonsplan

Uteoppholdsareal

Beregning av uterom:

	Krav i KPA og uteromsveileder	Vist/ Illustrert	Avvik
Samlet BRA for rekkehus fratrasket balkong og overdekt uterom		1476 m ²	
samlet uteoppholdsareal Krav: 70m ² pr 100 m ² BRA eller bolig	840 m ²	970 m ²	+130 m ²
Felles uteoppholdsareal på bakken Krav min. 50%	420 m ²	517 m ²	+97 m ²
Solfylt felles uteareal 21. mars kl 15.00 Krav: min. 50%	210 m ²	389 m ²	+179 m ²
Solfylt felles uteareal 23. juni kl 18.00 Krav: min. 50%	210 m ²	382 m ²	+172 m ²

Det planlegges at samtlige boenheter innenfor planområdet vil få privat takterrasse eller markterrasse.

Samtlige boenheter vil ha direkte adkomst til felles uteoppholdsareal fra hovedinngang, uten å måtte krysse kjørbare adkomst. Felles uteoppholdsareal legger til rette for leke- og møteplasser og varierte uteoppholdsareal for ulike aldersgrupper og mennesker med ulike behov.

Lekearealet vil være skjermet for støy og vil ha gode solforhold.

Se illustrasjon under for visualisering av solfylt uteoppholdsareal



Sammen med første søknad om tiltak som ikke gjelder riving skal det foreligge en overordnet og kotesatt utomhusplan. Denne planen skal vise hovedgrep for bruk, utforming og kvalitet av utearealet.

Snøopplag

Snø på adkomsttorg må håndteres for å sikre god sikt til Granåsvegen ved ut og innkjøring.

Sosial infrastruktur

Gjennom bestemmelsene sikres det at søknad om tiltak for boliger ikke kan godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Plan for anleggsperioden

Det er en intensjon at adkomst for anleggstrafikk skjer fra Granåsvegen. Lager for materialer og utstyr skal håndteres innenfor planområdet, og det skal utarbeides en plan for anleggsaktiviteter som skal følge søknad om første tiltak.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Planområdet er i KPA avsatt til boligformål og planforslaget er i tråd med overordnet plan.

En redusert parkeringsdekning bygger opp under Trondheim kommunes nullvekstmål og Byvekstavtale, og ansees som en god løsning her, da det er gode sykkelforbindelser i området og god tilgjengelighet til et godt kollektivtilbud.

Landskap, geoteknisk, geografisk

Geoteknikk

Planområdet har ingen kjente geotekniske utfordringer. Planen krever geoteknisk prosjektering.

Geografi

Planområdets lokalisering er ansett som god grunnet nærhet til servicetilbud, tjenester, sosial infrastruktur, kollektivtilbud og Trondheim sentrum (4,4 km).

Stedets karakter/ Byform og estetikk

Planforslaget er tilpasset området med hensyn til bebyggelsesstruktur og høyder, samt legger opp til videreføring av trapping med terreng. Planforslaget avslutter et blandet utbyggingsfelt med rekkehus mot eksisterende småhusbebyggelse i vest.

Kulturminner og kulturmiljø, herunder viktige siktrom

Planområdet grenser opp mot hensynssone for kulturmiljø pkt. 3.5 – *Granåsen gård og åkerskråningen nedenfor (vestenfor)* i KPA. Planforslaget griper ikke inn i hensynssonen for gårdsanlegget. Det er søkt løsninger som ivaretar siktrommet for Granåsen gård.



Bildet viser virkninger av planforslaget sett fra Granåsenvegen ved Granåsen gård.

Rekreasjonsinteresser/ bruk / folkehelse

Planområdets beliggenhet med nærhet til friområder, marka og idrettsanlegg gir muligheter for rekreasjon og trening, som er forutsetninger for å ivareta folkehelse.

Nærhet til barnehage, skole, service og tjenester bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange og sykling. Langs planområdet, i sør, går det i dag en snarveg som

forbinder området med omkringliggende boligområder og turdrag mot Estenstadmarka. Denne snarveien berøres ikke og vil ha lik funksjon som i dagens situasjon.

Uteområder

Felles uteområdet foreslås utformet og programmert med rekreasjonsmuligheter for alle aldre.

Ved å plassere all parkering i kjeller blir det mer uteopphold og beplantning på bakkeplan. Parkeringskjeller er lagt i nedre del av tomte, under rekkehusrekke i vest for å gi minst masseutgraving på tomte, og mest mulig jordsmonn på areal satt av til uteopphold.

Ny bebyggelse vil ikke gi vesentlig skygge på naboers uteareal, dette med unntak av noe morgensol for tomannsbolig vest for planområdet, og noe kveldssol i grensearealet mot øst.

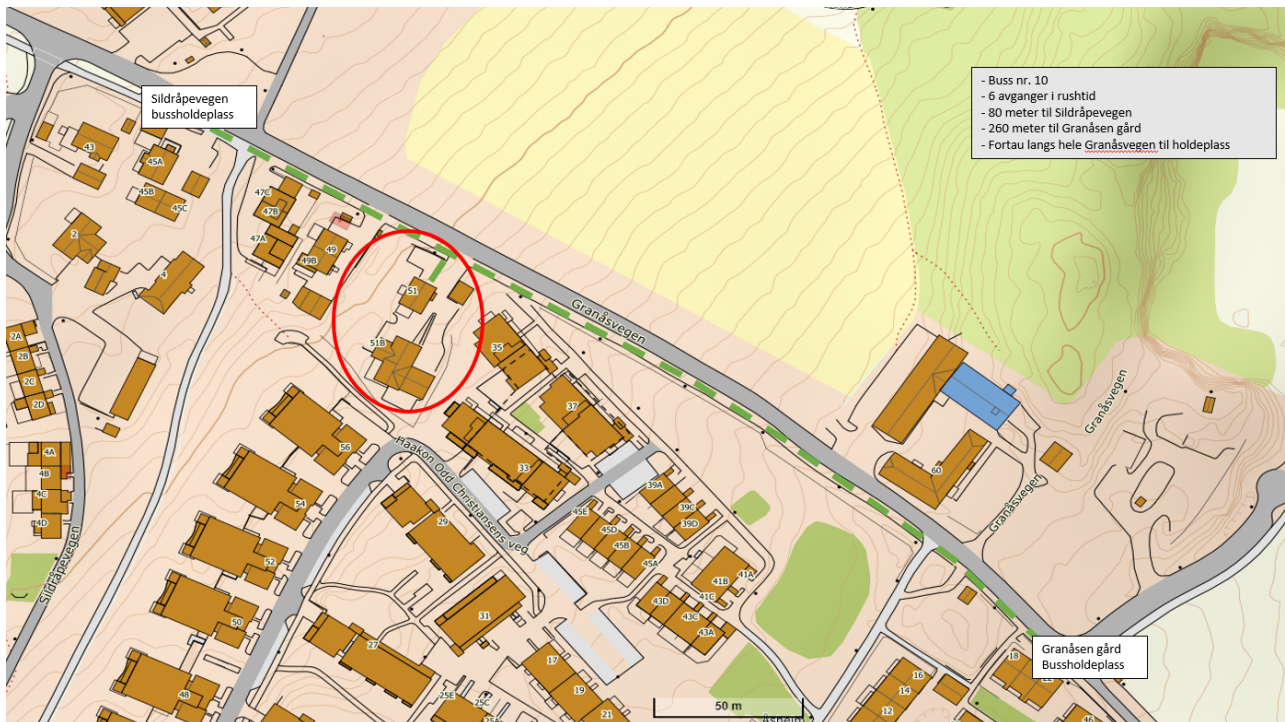
Trafikkforhold, kjøreadkomst, vegforhold, trafikkøkning og kollektivtilbud

Planforslaget etablerer tilstrekkelig trafiksikkerhet langs Granåsvegen ved å flytte eksisterende avkjørsel for nr. 51 lenger vest. Adkomstene til nr. 51 og nr. 49 vil da ligge ved siden av hverandre som gir ett krysningspunkt istedenfor to slik det er i dag. Dette gir større forutsigbarhet for myke trafikanter på framtidig sykkelveg med fortau langs Granåsvegen.

Kjøreadkomst for all trafikk får adkomst fra Granåsvegen. Granåsvegen har hastighet 30 km/t, og en økning på 25 bilbevegelser i døgnet anses som uproblematisk.

Adkomstrafikken fordeles på et adkomsttorg nordvest i planområdet og adkomst for myke trafikanter fra fortau nordøst på planområdet. Tun ligger adskilt fra adkomsttorget på et øvre platå.

En etablering av boliger vil gi et større kundegrunnlag og slik styrke kollektivtransporten ytterligere. Kollektivtilbudet i nærområdet er ansett som godt.



Bildet viser oversikt over kollektivholdeplasser i nærheten, antall avganger og trygg gangveg med avstandsmål

Barns interesser

Planforslaget er i tråd med overordnede retningslinjer for å sikre barns interesser.

Det er avsatt plass til større utearealer og planområdet kobler seg på eksisterende gang- og sykkelforbindelser, slik at det er mulig å komme seg til ulike uteoppholdsarealer i nærmiljøet, uten å måtte krysse veger.

Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

I bestemmelsene stilles det krav om at søknad om tiltak for boliger ikke kan godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Planforslaget gir konsekvenser i form av noe større belastning for sosial infrastruktur, men i svært begrenset grad.

Universell utforming

Den planlagte bebyggelsen vil ha trinnfri adkomst til alle hovedinnganger via heis/ løfteplattform fra parkeringskjeller, samt universelt utformet utearealer. Heis er imidlertid ikke sikret i planforslaget. Renovasjonsløsning er universelt tilgjengelig fra alle hovedinnganger. Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

Energibehov, energiforbruk

Bebyggelsen vil utføres iht. krav i TEK17. Energibehov og energiforbruk forventes ikke å avvike fra tilsvarende ny bebyggelse.

Risiko og sårbarhetsanalyse

Risikoforhold i permanent fase etter utbygging av Granåsvegen 51 og 51B er i hovedsak knyttet til trafiksikkerhet i forbindelse med av- og påkjøringer og flom. Samlet vurdering er at planområdet er egnet for planlagt utbygging, med de tiltak som er sikret i planforslaget for å unngå mulige uønskede hendelser.

Teknisk infrastruktur, vann og avløp, elektrisitet, annet

Vann og avløp

Overvannssystem skal utformes iht. Trondheim kommunes VA-norm. Tilknytning til kommunalt overvannssystem foreslås i Granåsvegen. Spillvann foreslås tilknyttet kommunalt spillvannssystem, og vannforsyning tilknyttet ny vannkum som etableres på eksisterende kommunal vannledning i Granåsvegen.

Trafo

Det stilles ikke krav om etablering av nettstasjon for strømforsyning til området.

Det forutsettes at det ikke er behov for etablering av trafo som følge av utbyggingen.

Renovasjon

Prosjektet skal tilknyttes eksisterende avfallssuganlegg som er etablert på Strinda Hageby. Det er lagt rør med avgreining opp langs Granåsvegen slik at prosjektet enkelt kan kobles på når den tid kommer. Matavfall håndteres midlertidig med containere på hjul, inntil avfallssuganlegget kan ta imot matavfall, eller det er etablert en annen felles løsning i Haakon Odd Christiansens veg, som planområdet kan koble seg på.

Returpunkt for øvrige avfallsfraksjoner ligger i 300 meter gangavstand fra planområdet.

Planforslaget gir ingen negative virkninger for teknisk infrastruktur.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vi ikke ha økonomiske konsekvenser utover etablering og drift av offentlig sykkelveg med fortau.

Konsekvenser for næringsinteresser

Forretninger og tjenester i området får økt kundegrunnlag.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget legger opp til en fortetting tilsvarende som i andre utbyggingsområder i nærheten. En effektiv arealbruk her vil på sikt bidra til å redusere presset på dyrka marka omkring byen.

Grønn mobilitet

Planlagt gang- og sykkelveg kobler planområdet til eksisterende og planlagte strukturer for myke trafikanter. Det legges til rette for god kapasitet og enkelt tilgjengelige muligheter for sykkelparkering. Dette vil bidra til at det vil være lett å bruke sykkel.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det vurderes ikke å være utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget.

Avveining av virkninger

Planforslaget legger opp til en bærekraftig byutvikling med fortetting i et allerede etablert boligområde med god kollektivdekning. Det kobler seg til gode gang- og sykkelforbindelser som leder til lokalsenter, skoler, barnehager, idrettsanlegg og marka.

Sosial og teknisk infrastruktur er i all hovedsak allerede etablert, og det ligger derfor godt til rette for utvikling av planområdet.

Planforslaget vil føye seg godt inn i området med hensyn til bebyggelsesstruktur og høyder.

Innspill til planforslaget

Planoppstart

Oppstart av planarbeid på eiendommene Granåsvegen 51 og 51B ble kunngjort og annonsert i Adresseavisen 16.04.2020. Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 14.04.2020. Planprosessen for dette planforslaget ble kjørt helt fram til sluttbehandling i bygningsrådet 20.04.2022. Offentlig ettersyn og høring for var i perioden 02.08.2021 til 27.09.2021.

I forbindelse med varsel om oppstart og offentlig ettersyn/ høring kom det inn ni merknader, derav fem fra offentlige myndigheter. Statsforvalteren fremmet innsigelse til planen fordi den ikke sikret universelt utformet parkeringsmulighet for personer med nedsatt forflytningsevne.

Hovedtema i innspillene var for høy utnyttelse og dårlig stedstilpasning med tanke på bygningenes plassering, høyde og volum med medfølgende uløste problem knyttet til bokvalitet, uterom, sol og utsikt og parkeringsbehov i kombinasjon med lav parkeringsdekning. Et annet sentralt tema var utfordringer knyttet til trafikk sikkerhet, uoversiktlige adkomstforhold ved adkomst fra Haakon Odd Christiansens veg, lite parkeringsdekning, forventede ulemper knyttet til bilheis og krevende vegforhold, spesielt om vinteren.

Også det bearbeidete planforslaget møtte sterke naboprotester, i hovedsak knyttet til strøkstilpasning og trafikale utfordringer ved bruk av privat adkomstveg som adkomst til planområdet. Ved sluttbehandling av det bearbeidete og reduserte planforslaget vedtok bygningsrådet i møte 20.04.2022, sak 63/22 å sende planforslaget tilbake til administrasjonen og ba «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.»

Prosjektet har nå blitt tatt ned til 12 rekkehus. Adkomst til planområdet er flyttet til Granåsvegen og nordvestlige hjørne med vesentlig bedre sikt til sykkel og gange. HC-parkering er ivarettatt. Forslagsstiller anser derfor at merknader til forrige planforslag og bestillingen fra bygningsrådet er svart ut.

Sammendrag av merknader og kommentarer

Nytt planforslag med 3 rekkehus og 12 boenheter og kjøreadkomst fra Granåsvegen ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring i perioden 10.08.2024 til 20.09.2024. Innen fristen var det kommet inn fem merknader, derav tre fra overordnede myndigheter, en fra offentlig virksomhet og en

samlemerknad på vegne av tre sameier og velforeningen i området.

Noen av hovedtemaene merknadene, blant annet fra Statsforvalteren, går ut på at valgt løsning for kjøreadkomst er utfordrende med tanke på trafikksikkerhet og fremkommelighet spesielt for myke trafikanter, og at det bør sees på alternativer for å sikre god tilgjengelighet for alle. Flere merknader påpeker at det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og gode nok løsninger for å ivareta service- og nyttetransport på egen tomt, slik at det er stor fare for at det oppstår trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med at større kjøretøy vil stoppe i Granåsvegen.

Det har kommet innspill om at fremkommeligheten til boligene er ikke godt nok ivaretatt ved at det ikke er lagt opp til kjøreadkomst til boliginngangene og det ikke er sikret lett tilgjengelig og stor nok heis som avbøtende tiltak. Andre innspill gikk blant annet ut på manglende sikring av småhus-/ rekkehuspreget og tap av utsyn og sol.

Noen innspill gjaldt suppleringer av bestemmelser om blant annet overvannshåndtering og ivaretagelse av naturmangfold. Disse er etterkommet.

Det har kommet motstridende innspill om hvorvidt planforslaget bidrar til nullvekstmålet for biltrafikk eller ikke.

Et sammendrag av innkomne innspill med forslagsstillers og Byplankontorets kommentarer er vedlagt planbeskrivelsen.

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. Byplankontorets innstilling til reguleringsforslaget framgår av fagnotatet.