

Saksfremlegg

Granåsvegen 51 og 51B. detaljregulering til sluttbehandling

2025/7816

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar 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 19.09.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 09.01.2025.

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

Sammendrag

Saken gjelder forslag til detaljregulering av et fortettingsprosjekt i Granåsvegen 51 og 51B, der to eneboliger erstattes med tre rekkehus. Kjøreadkomsten skjer fra Granåsvegen, tett inntil avkjørselen til naboeiendommen, Granåsvegen 49 og 49B.



Fig. 1. Planområdet sett fra nordvest.

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 PWS Godhavn Utbygging AS (PGU) og fagenhet om adkomstløsning, både for gående og kjørende og tilrettelegging for nyttetraffic. Byplankontoret vurderer at planforslaget har vesentlige mangler.

Byrådet er uenig og mener at utforming, størrelse på bygningsvolum, trafiksikkerhet, adkomst til boligene og avvikling av nyttetraffic, er ivarettatt på en tilstrekkelig måte

Rekkehus har den fordelen at hver enhet kan ha god terrengtilpasning med inngang som følger stigende terreng. Det kan imidlertid gi enklere gjennomføring å legge etasjeplanene for rekkehusenhetene på lik høyde. Plankartet viser mulighet til høydeforskjeller og sprang i takløsning, revisjon av reguleringsbestemmelsene sikrer dette, samt god terrengtilpassing.

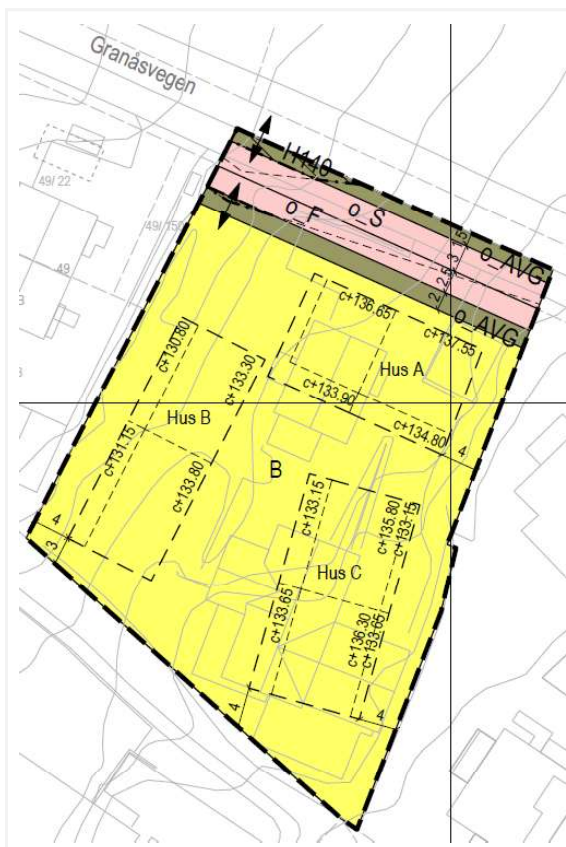


Fig. 2 Utsnitt reguleringsplankart på grunn.



Fig. 3 Sett fra Granåsvegen i vest.



Fig. 4 3D-illustrasjon, sett fra sør.

Byrådet er av den oppfatning at bygg med lik etasjehøyde og jevn horisontal takløsning, slik bestemmelsene opprinnelig åpnet for - kan stå i fare for å gi et mer blokkaktig preg. Det sikres nå at man kun kan etablere rekkehus, og dermed hindrer at det bygges blokker eller svalgangshus med lavere enn ønskelig grad av tilpassing til terreng og småhuskarakter.

På bakgrunn av disse vurderingene anbefaler Byrådet at planforslaget vedtas.

Bakgrunn

Saksgang og tidligere vedtak i saken

Et planforslag for fortetting 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 prinsipp sak 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 bearbejdede planforslaget med rekkehusbebyggelse og kjøreadkomst fra Granåsvegen har lagt til noen andre forutsetninger og rammer enn saken som var opp til sluttbehandling i Bygningsrådet 20.04.2022. Derfor var det behov for flere nye utredninger.

Nytt komplett planforslag forelå 06.06.2024. Fokus i planprosessen har blant annet vært på trafikksikkerhet, adkomstløsninger og i hvor stor grad naboen i Granåsvegen 49 vil bli berørt av planforslaget. Siste revisjoner av reguleringsbestemmelser er gjort i forbindelse med politisk sluttbehandling av saken i 2025.

Beskrivelse av planforslaget nå.

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

Figur 5 (nedenfor) Planområdet sett fra sørvest. Byrådet mener at forslaget til regulert bebyggelse er et godt kompromiss mellom blokkbebyggelsen ovenfor og etterspurt rekke- og småhuskarakter.



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

det en midlertidig situasjon med småbeholdere for matavfall på tomta, og de må hentes med renovasjonsbil. Kjøreadkomst til planområdet og parkeringskjeller skjer fra Granåsvegen.

Planforslaget legger til rette for at man kan erstatte dagens gangveg med sykkelveg og fortau, som del av et fremtidig sammenhengende sykkelvegnett. Det er ikke belagt med rekkefølgekrav ettersom en slik lengre strekning uansett krever ytterligere reguleringsplan for bl.a. erverv.

Vesentlige utfordringer

En vesentlig utfordring i planarbeidet har vært å finne en løsning for kjøreadkomst fra Granåsvegen som ivaretar trafikksikkerheten 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 årsdøgntrafikk, ÅDT.



Figur 6. Utsnitt av reguleringsplankart med avkjøringsplan og fortau/sykkelveg.

Kjøretøy som skal kjøre inn fra eller ut på Granåsvegen må krysse fortau og sykkelveg. Trafikkrapporten viser at foreslått løsning til vanlig ivaretar frisikten. Renovasjonsbil (avgrenset til matavfall) og andre nyttekjøretøy større enn åtte meters lengde kan imidlertid bli stående i Granåsvegen. Dette er også situasjonen for boligene som ligger vest for forslaget.

Vesentlige virkninger

Arealavståelse: 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.

Trafikksikkerhet: kjøretøy over 8 meter kan ikke snu på tomta og må stanse i Granåsvegen eller svinge inn med en ryggebevegelse. Planområdet avsettes til kun boligformål og maksimalt 12 boenheter, og hyppigheten av denne type trafikk og kjøretøy er tilsvarende begrenset.

Byplankontorets vurdering

Byplankontoret vurderer at planforslaget ikke har fått en tilfredsstillende utforming. Dette begrunnes i hovedsak med at trafikksikkerheten ikke er godt nok ivare tatt og service- og nyttrafikk 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 nyttetraffikk og tilbringertjenester med større kjøretøy, inkludert midlertidig renovasjonsløsning, går på bekostning av trafiksikkerheten, både på adkomsttorget og ved at biler kan bli stående i Granåsvegen.

Vi viser til fagnotatet med tanke på mer utfyllende vurderinger av dette.

Som svar på høringsmerknader om utfordringene knyttet til trafiksikkerheten, 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 småhus-/ rekkehuskarakter

Gateopprikk nedenfor illustrerer positive grep med variasjon, tilpasning til terreng og vertikal inndeling av bygg og høyder, dette sikres tilfredsstillende i bestemmelsene.



Situasjonssnitt Granåsvegen øst/vest som også viser stigningsforhold på veg og terrengtilpasning.

Forslagsstillers vurdering

Forslagstiller har vært 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 på inntil 8 meter kan snu inne på adkomsttorget slik at servicetrafikk og flyttebiler enkelt kan manøvrere inne på eiendommen. De mener at det ikke vil være mye behov for stans i Granåsvegen.
- stopp av renovasjonsbiler i Granåsvegen er utredet tidligere i reguleringsprosessen og beskrives som løst i dialog med renholdsverket.
- universelt utformet adkomst til inngangsplan er sikret gjennom heis/løfteplattform
- rekkehuskarakter er tilstrekkelig sikret gjennom bestemmelse om at det skal være rekkehus og ulike gesimshøyder som angitt på plankartet.

Fakta

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, tilrettelegging for service- og nyttetraffikk, småhus-/ rekkehuspreg og adkomsten til boligene.

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. Opprinnelig ønsket forslagsstiller ikke å gjøre endringer i utforming av planforslaget, men ba om at forslaget legges fram slik det foreligger nå. Før sommeren ble det likevel kommet til enighet om endringer av reguleringsbestemmelsene og sikring av flere forhold i samband med politisk vurdering av saken.

Reguleringsbestemmelsenes §3.1, §3.3, §3.4, §3.6, §3.7, §3.8 og §4.3 har blitt justert i samråd med forslagsstiller i samband med politiske saksforberedelser (sammenhold om ønskelig bestemmelsesvedlegg til fagnotat med bestemmelsene som følger saksframlegg). Der fagnotat- og planbeskrivelsestekst kan ha omtale av forhold som berøres av nettopp disse bestemmelsene bør vedleggene leses med eventuelle endringer i tankene.

Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget for detaljregulering av Granåsvegen 51 og 51 B slik det forelå før siste revisjoner i 2025 avvises. Trafikksikkerheten og adkomsten til boligene vurderes ikke godt nok ivaretatt, service- og nyttetraffikk, inkludert midlertidig renovasjon, vurderes som 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.

Dette dreier seg om krav til heis, avstand mellom hus A og hus B, sette kvalitetskrav om god terrengtilpasning, krav om utforming, material- og fargebruk, ivaretagelse av (forrige) KPA sitt krav om 30% tilgjengelige leiligheter og supplering av bestemmelse om naturbaserte løsninger i overvannshåndtering.

Byrådets vurdering

Byrådet finner at forslaget til reguleringsplan svarer godt på utfordringen med å ha en tilstrekkelig tilpasning til områder med rekkehus- og småhuskarakter. Det settes en grense for utnyttingsgrad som gir anledning til å etablere et antall rekkehus i samsvar med tidligere politisk vedtak om hva som er akseptabelt med tanke på den trafikale situasjonen ved atkomsten fra Granåsvegen.

Bestemmelser: I samråd med utbygger er bestemmelsene justert og endret slik at mange av de faglige innvendingene som er listet opp i fagnotat blir ivare tatt og sikret. Dette gjelder i hovedsak avtrapping av maksimale høyder, god terrengtilpasning og bestemmelser om utformingskvalitet. Med dette anses prosjektet tilstrekkelig utformingsmessig avklart, også mht. arkitekturstrategien.

Avstand mellom bygg: Utvendig trappeforbindelse fra trafikkareal og opp til utomhus oppholdsareal og inngangspartier anses tilstrekkelig bred for gjennomgang. Dette gir begrensning med tanke på visuell forbindelse mellom hovedvegen og inn til felles uteoppholdsareal. I motsetning til en bredere passasje får man til gjengjeld mer skjerming av den private boligsfæren med inngangspartier og et lunere rekreasjonsområde.

Parkering: I tillegg til utvendig trapp og gangforbindelser på bakkeplan, er heis- eller løfteplattform sikret gjennom at krav om HC-parkering skal legges nær nettopp heis- eller løfteplattform. Teknisk forskrift §15-9(2) forutsetter at heisstol skal dimensjoneres for forutsatt bruk og i denne saken da underforstått tilpasset personer med funksjonsnedsettelse. KPA § 14.3 angir også maksimal avstand på 25 meter mellom HC-parkering og hovedinngang, slik at kombinasjonen av disse bestemmelsene i praksis medfører behov for heis- eller løfteplattform.

Bortfall av gammelt KPA-krav: I den forrige KPA §28.1 forutsatte man at 30% av småhus i nye reguleringsplaner skulle ha alle hovedfunksjoner på inngangspartiet for tilgjengelighet og brukbarhet for dem med nedsatt bevegelighet. Dette har imidlertid falt bort i ny KPA, og det er dermed større frihet til å velge romfunksjoner i de rekkehusene som foreslås nå.

Utforming: Bestemmelse § 3.7 angir at rekkehusene skal ha god terrengtilpasning. Bebyggelsen skal videre ha god visuell kvalitet i form av detaljering, farge- og materialbruk. Utvendig materialbruk og fargesetting skal gå frem av byggesøknaden. Utformingen skal underbygge og bidra med tilpasning til strøkets tilstøtende småhuskarakter, herunder krav om vertikalt sprang i takavslutningen, for å unngå et mer boksaktig lamell- eller blokkpreg.

Adkomst: Trafikkarealer skal vises detaljert i utomhusplan med særlig fokus på høyder, stigning og tverrfall mv. for at adkomsten skal bli best mulig tilpasset den offentlige vegen. Grensesnittet skal ha teknisk veggodkjenning. Dette avbøter også noe med tanke på at det er to avkjøringer som ligger tett på hverandre. Eventuelle større lastebiler må rygge inn i områdets trafikkareal, eller stanse i gata mens mindre lastebil- og varebilleveranser kan snu inne på eiendommen.

Sykkel og gange: Det blir avsatt plass for reguleringsformål for sykkelveg og fortau, men for et framtidig sammenhengende tilbud må det forutsettes ytterligere framtidig reguleringsprosess for å sikre tilgang til nødvendig sideareal videre østover opp i Granåsvegen. Plass til dette sikres nå.

Renovasjon: Ettersom planområdet ligger i et område med gradvis stigende terreng, vil renovasjon for matavfall innledningsvis løses på samme måte som eiendommene på vestsiden med stans i gata. Det er imidlertid også krav om tilknytning til eksisterende stasjonært avfallssug - slik at det øvrige behovet for renovasjonsbil blir begrenset.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Prosjektet er et fortettingsprosjekt i et allerede bebygd 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 beskrevet som eksplisitt sikret i forslagsstillers planforslag, men det er krav om godkjenning av teknisk V/A-plan og å følge kommunens V/A-norm, inklusive 3-trinnsstrategi.

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 ligger mellom de standardiserte vurderingskriteriene “middels enkelt” og “vanskelig” å leve her uten bil. Byrådet 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.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget fremmer sosial bærekraft ved å legge opp til et sentralt plassert, samlende uteoppholdsareal, der alle boligene har sine innganger. De interne gangvegene på øvre nivå mellom husene er universelt utformet. Det skulle være universelt utformet adkomst til renovasjonspunkt fra alle hovedinnganger.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget medfører ikke konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

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.

Byrådets konklusjon

Byrådet vurderer at planforslaget for Granåsvegen 51 og 51 B gir innpass av rekkehus på areal mellom andre tilstøtende småhus, flerleilighetsbygg og lav blokkbebyggelse. Dette bidrar til et område med varierte boliger tilpasset folk med ulike behov, og at det sikres tilstrekkelig felles uterom med rekreasjonsmuligheter, lekeplasser, grøntområder. Planområdet ligger sentralt, men utenfor bykjernen, og slutter opp om et nærmiljø som er preget av mye familieboliger.

Planområdet ligger i byggesone 3 og det har vært en prosess knyttet til å finne gode bestemmelser om utforming og terrengtilpassing. Resultatet gir et godt kompromiss mellom utnyttingsgrad og tilstrekkelig hensynsfull fortetting i overgang mellom småhus og lavblokker.

Parkeringsdekningen er i samsvar med, eller bedre enn i ny KPA. Forslagstiller har lagt fram bestemmelser som beskriver parkering for forflytningshemmede nær heis eller løfteplattform. Dersom slike plasser legges i parkeringskjeller er det sikret god innvendig høyde, men det er også anledning til en parkeringsplass med fri høyde ute på bakkeplan.

Det settes også av areal for sykkelveg med fortau, slik at planforslaget ikke utgjør et hinder for videre etablering av dette i østlig retning. Inn mot byen er det allerede planprosesser for sykkel og gange nedre del av Granåsvegen, Ingvald Ystgaards veg og Tungasletta - slik at det vil være enkelt og trygt å bruke sykkel fra rekkehusene her.

Planforslaget samsvarer godt med føringer i byrådserklæringen og byrådet anbefaler derfor at planforslaget vedtas.

Byrådet i Trondheim, 01.10.2025

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Granåsvegen 51 og 51B, detaljregulering - fagnotat til sluttbehandling
- 2 Planbeskrivelse. Granåsvegen 51 og 51B, detaljregulering. Sluttbehandling
- 3 Reguleringsbestemmelser Granåsvegen 51 og 51 B detaljregulering sluttbehandling
- 4 Vedlegg 4: oppsummering av innkomne merknader med kommentar
- 5 Plankart Granåsvegen 51 og 51B sluttbehandling