TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

Fagnotat

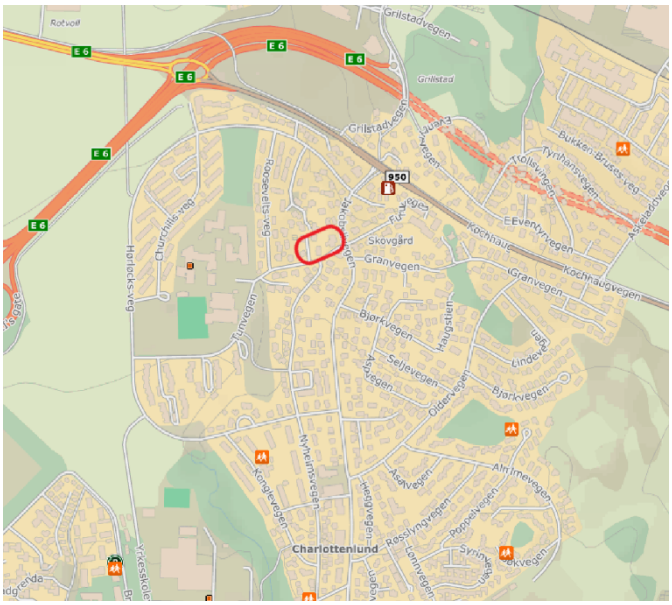
Vår ref.	Vår dato
2023/8391	22.06.2026

Til:	Kommunaldirektør, byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A, r20190009, sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Fagnotatet gjelder ny sluttbehandling av detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A. Planen må vedtas på nytt fordi den har blitt opphevet av Statsforvalteren. Hensikten med planen er å regulere ny dagligvarebutikk med boliger over. Planområdet ligger på Charlottenlund, ved krysset Jakobslivegen/Tunvegen.



Vesentlige tema i planarbeidet har vært rekkefølgekrav om etablering av Brundalsforbindelsen, stedstilpasning i form av høyde på bebyggelsen og hvordan bebyggelsen møter gata, og løsning for varelevering.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Øystein Thommesen AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Jakobslivegen 7 Eiendom AS, som er et datterselskap av I.K Lykke Eiendom AS.

Komplett planforslag til sluttbehandling forelå 24.10.2023. Detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A ble opprinnelig vedtatt av bystyret 30.01.2025 i sak PS 19/2025. Bystyret vedtok samtidig å fjerne rekkefølgekravet om etablering av Brundalsforbindelsen. Etter bystyrets vedtak har byplansjefen vedtatt to mindre endringer i reguleringsbestemmelsene, fordi det ble oppdaget motstrid mellom reguleringsbestemmelsene og øvrige plandokumenter som måtte rettes opp for å kunne bygge det illustrerte prosjektet.

Reguleringsplanen er påklaget, og bystyrets vedtak ble opphevet som ugyldig av Statsforvalteren i Trøndelag 04.03.2026. Opphevelsen skyldtes at fjerning av rekkefølgekravet om opparbeidelsen av Brundalsforbindelsen ikke var rettslig holdbart begrunnet.

Planforslaget sendes nå til ny sluttbehandling. Etter dialog med forslagsstiller foreslås det å igjen ta inn rekkefølgekrav om etablering av Brundalsforbindelsen, for å sikre framdrift i prosjektet. Dette er i tråd med byplankontorets anbefaling. Planforslaget som nå sendes til sluttbehandling er dermed likt med planforslaget som lå til grunn ved forrige bystyrebehandling, med unntak av endringene som i ettertid er vedtatt av byplansjefen. Dersom bystyret fortsatt ønsker å vedta planen uten rekkefølgekravet må planforslaget sendes på ny høring før vedtak. Byplankontoret har vært i dialog med Trøndelag fylkeskommune etter at bystyrets vedtak ble opphevet, fordi det har vært uklart om fylkeskommunen har innsigelse til planen uten rekkefølgekravet. Fylkeskommunen har ikke gitt tydelig tilbakemelding på dette, men uttaler at planforslaget må forelegges offentlige myndigheter m.fl. dersom rekkefølgekravet foreslås tatt ut.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen er oppdatert med beskrivelse av prosessen fram til ny sluttbehandling, men er ellers uendret.

2. Fakta om planforslaget

Kort beskrivelse av dagens situasjon

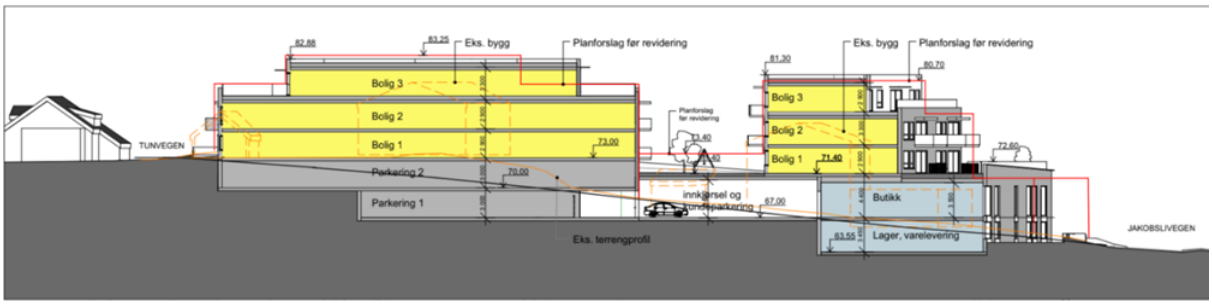
Planområdet ligger på Charlottenlund, 4-500 meter sør for E6, ved krysset Jakobslivegen/Tunvegen. Det er i dag en eksisterende Bunnprisbutikk på tomta.

Planforslaget er behandlet etter kommuneplanens arealdel 2012-2024, der det var vist som nåværende boligbebyggelse innenfor «ytre sone» for parkering og uterom. Etter vedtak av kommuneplanens arealdel 2022-2034 ligger planområdet i byggesone 3.

Kort beskrivelse av planforslaget

Planområdet utgjør 4,8 daa. Det er planlagt for ca. 20-25 leiligheter fordelt på to leilighetsbygg, der det ene boligbygget legges over dagligvareforretningen. Det andre blir liggende over to etasjer med parkeringskjeller. Uterommet ligger på nivå med terreng mot naboer i nordvest og vil bli skjermet mot støy fra vegen av den nye bebyggelsen. Boligtettheten vil være 4,2-5,2 per dekar ved 20-25 boliger, pluss areal til forretning og parkering. En gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA per boenhet tilsvarer 33 boliger innenfor planområdet, som gir en tetthet på 6,9 boliger per dekar.

Planen forbedrer adkomst for varelevering og kundeparkering for dagligvarebutikken ved å skape færre og bedre avkjørsler. Avkjørsel til butikken trekkes lenger fra krysset Tunvegen/Jakobslivegen og ny adkomst for varelevering etableres fra Jakobslivegen. Parkering, både for butikk og for boligene, legges i kjeller og under tak. Fortau langs Tunvegen utvides til 3 meters opparbeidet bredde langs planområdet.



Illustrasjonssnitt av skisseprosjektet som følger planforslaget. Snittet er sett fra sør og viser bebyggelsen langs Tunvegen. Rød linje viser prosjektet til høring og offentlig ettersyn.



Prosjektet sett fra Jakobslivegen i sørøst

Forretningsetasjen har fasader mot Tunvegen og Jakobslivegen med hovedadkomst fra Tunvegen. Under butikken er det en etasje som kan brukes til små forretningslokaler, og personalrom for butikkansatte. Bebyggelsen stiger langs Tunvegen, og vil oppleves som fire-fem etasjer høy fra vegen til øverste boligetasje.

Dette er sikret i planforslaget:

Tema	**Tallverdi**
Formål	Bolig/kontor/forretning
Maks tillatt bruksareal (BRA)	Bolig: 2300 m^2 Bolig/kontor/forretning: 1700m^2 (hvorav maks 1200 m^2 forretning) Parkering under terreng: 1650m^2
Utnyttelsesgrad	6,9 boliger per dekar

Antall boenheter	Minimum 20 boenheter
Bilparkering	Bolig: Det kan fravikes fra minimumskravet i KPA 20212-2024 på 1,2 parkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA bolig. Forretning: 1,5 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA forretning.
Sykkelparkering	Bolig: Min. 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA bolig. Forretning: 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² BRA for forretning og service og 1,5 parkeringsplasser for kontor.

Tidligere vedtak

Planforslaget ble sendt på høring av bygningsrådet 12.11.2020 i sak 271/20. Bygningsrådet vedtok at det tas inn i bestemmelsene før sluttbehandling at Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk for å avlaste Skovgårdkrysset. Byutviklingsutvalget vedtok i møte den 26.06.2024 i sak 1/2024 å endre rekkefølgebestemmelsen om Brundalsforbindelsen, slik at denne kun trenger å være etablert mellom avkjøringsrampe fra E6, ved IKEA, og frem til Hørløcks veg. Dette er tilstrekkelig for å avlaste Skovgårdkrysset.

Detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A ble opprinnelig vedtatt av bystyret 30.01.2025 i sak 19/2025. Bystyret vedtok samtidig å fjerne rekkefølgekravet om etablering av Brundalsforbindelsen. Etter bystyrets vedtak er det gjort endringer av to reguleringsbestemmelser, som framgår av byplansjefens vedtak 28.02.2026.

Reguleringsplanen er senere påklaget, og bystyrets vedtak ble opphevet som ugyldig av Statsforvalteren i Trøndelag 04.03.2026. Opphevelsen skyldtes at fjerning av rekkefølgekravet om opparbeidelsen av Brundalsforbindelsen ikke var rettslig holdbart begrunnet.

3. Byplankontorets vurdering

Positivt ved planforslaget:

- Dagens butikk er gammel og tilfredsstiller ikke dagens krav, så det er positivt å få bygget ny butikk her.
- Det blir nye og mer oversiktlige innkjørsler både for beboere og kunder.
- Planforslaget legger opp til nye boliger med god utsikt og uteområde på tak der man kan gå ut på terreng mot nord og nordvest.

Utfordringer ved planforslaget:

- Ny bebyggelse bryter med den eksisterende småhusbebyggelsen som har saltak og mye lavere tetthet.
- Volum og høyder vil påvirke naboer mest, da de skygger for sol og hindrer utsikt.

Sol- og skyggeforhold

Den 23. mars vil ny bebyggelse skyggelegge uterom for naboer i nordvest. Den 21. juni vil ikke prosjektet skyggelegge nabobebyggelse. Det står i dag en klynge med trær på det høyeste punktet på tomten. Disse skal fjernes, noe som kan bedre solforholdene for de nærmeste naboene.



Skyggevirkning fra prosjektet 23. mars kl. 15.00.

Ny bebyggelse

Byplankontoret mener den største påvirkningen fra prosjektet vil oppfattes fra Jakobslivegen og Tunvegen. Fra krysset Jakobslivegen/Tunvegen vil bebyggelsen oppover Tunvegen fremstå som fire-fem etasjer høy selv om parkeringskjeller i hovedsak er under bakken.



Perspektiv fra nordvest. Fra denne vinkelen fremstår bebyggelsen i to-tre etasjer, men det sammenhengende volumet med flatt tak skiller seg fra småhusbebyggelsen i området.

Forretningsetasjen har fasader mot Jakobslivegen og Tunvegen, og åpne/transparente fasader på bakkeplan er positivt for opplevelsen av bebyggelsen nærmest krysset Jakobslivegen /Tunvegen der folk ankommer området.

Trafikksituasjon

Flere boliger og større butikk gir mer trafikk, og det er beregnet 160 nye kjøreturer i døgnet fra prosjektet. Samtidig rydder planforslaget opp i en dårlig trafikksituasjon, noe som er positivt. Det blir nye og mer oversiktlige innkjørsler både for beboere og kunder. Dagens innkjøring til butikken er utflytende og lite trafikksikker, da den er uhensiktsmessig nær krysset Jakobslivegen/Tunvegen.

Byplankontoret mener at Brundalsforbindelsen må være etablert før bebyggelsen kan tas i bruk. Trafikkrapporten viser at samtlige turer generert av nye boliger (70 turer) belaster Skovgårdkrysset, og at åtte kjøretøy passerer i makstimen. Åtte kjøretøy i makstimen er isolert sett ikke problematisk, men byplankontoret ønsker å ha en lik holdning til alle planer i området, og har i hele planprosessen sagt at opparbeidelsen av Brundalsforbindelsen skal være gjennomført før ny bebyggelse innenfor planområdet kan tas i bruk. I forslag til vedtak for utlegging til høring og offentlig ettersyn ble det lagt inn vedtakspunkt om at rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen skulle tas inn i planen før sluttbehandling.

Det er etter vedtak i Byutviklingsutvalget i juni 2024 endret på rekkefølgebestemmelsen om Brundalsforbindelsen, slik at denne kun trenger å være etablert mellom avkjøringsrampe fra E6, ved IKEA, og frem til Hørløcks veg. Dette er tilstrekkelig for å avlaste Skovgårdkrysset.

Forslagsstiller er enig i at planforslaget nå legges fram for ny sluttbehandling med rekkefølgekravet om etablering av del av Brundalsforbindelsen, for å sikre framdrift i prosjektet.

Forholdet til overordnet plan

Bearbeidet planforslag etter høring og offentlig ettersyn ble sendt inn 24.10.2023 og planforslaget har vært behandlet i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024. I KPA 2012-2024 var planområdet vist som nåværende boligbebyggelse innenfor «ytre sone» for parkering og uterom. Det var tillatt å etablere forretningsareal på inntil 2000 m² BRA i tilknytning til slike boligområder.

I KPA 2022-2034 ligger planområdet i byggesone 3. Innenfor byggesone 3 tillates følgende formål: boligbebyggelse, offentlig tjenesteyting, idrettsanlegg, og næringsbebyggelse. Det er gjort et unntak for etablering av forretning i retningslinjer til § 18 i KPA, der "Dagligvareforretninger på inntil 2 000 m² BRA kan vurderes tillatt i byggesone 2 og 3 gjennom detaljreguleringsplan". Planforslaget vurderes derfor å være i tråd med ny KPA på dette punktet.

Planforslaget har noen avvik fra KPA 2022-2034, blant annet:

- **Uteoppholdsareal:** Planforslaget har 1255 m² BRA uteoppholdsareal, som er 125 m² lavere enn kravet i KPA (1380 m²). Kravet til felles uteoppholdsareal (40 %) er innfridd. Det samme er kravet til at uteoppholdsarealet skal være på bakkeplan og at alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal.
- **Bilparkering:** Boliger: Planforslaget tillater avvik fra minimumskravet i KPA 2012-2024 på 1,2 parkeringsplasser, men har i illustrasjoner vist 30 plasser, som er 5 plasser for mye ift. Makskravet i ny KPA. Krav til parkering i byggesone 3 i KPA 2022-2034 tilsvarer 9,2-25,3 plasser for 25 boenheter.
  Forretningsarealet: Planforslaget har krav om 1,5 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA forretning, som tilsvarer 18 parkeringsplasser. Dette overstiger makskravet i ny KPA (maks 1 plass per 100 m² BRA) som ville gitt 6 plasser færre.
- **Sykkelparkering:** Planforslaget har krav om minimum 1 parkeringsplass per 100 m² BRA forretning og krav om minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA bolig. For boligene overstiger kravet i planen kravet i KPA (1,5 plass/boenhet), men for forretning er det et vesentlig avvik fra kravet i KPA (min. 3 plasser/100 m² BRA).
- **Blågrønn faktor:** Kravet til blågrønn faktor er 0,9 for boligbebyggelsen og 0,6 for kontor og forretning. Dette er krav som uansett må oppnås i byggesaken.
- **Klima- og energidokumentasjon:** Dette var ikke krav ved tidligere behandling.

Byplankontoret mener at det er riktig å ikke pålegge nye tilpasninger av planforslaget til ny kommuneplanens arealdel, som vil forsinke behandlingen av planforslaget ytterligere. Reguleringsplanen er tidligere vedtatt av bystyret, og tilfredsstiller kravene i KPA som var gjeldende på det tidspunktet bystyret gjorde sitt opprinnelige vedtak. Det største avviket fra KPA 2022-2024 er antall parkeringsplasser for forretning, både for bil og sykkel. For øvrig vurderes ikke avvikene som vesentlige.

4. Prosess og medvirkning

Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn 12.11.2020 – 16.01.2021. På bakgrunn av endringer i planen som følge av innkomne merknader, ble et justert planforslag sendt på begrenset høring 09.07.2023. Endringene bestod i flytting av varelevering til en ny avkjørsel fra Jakobslivegen, for å etterkomme merknad fra Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS) om konflikt mellom rygging med varebil og kundeparkering, og endringer av høyder og volum som følge av endret varelevering.

Det kom inn tre merknader til den begrensede høringa. Merknadene går i hovedsak på at bebyggelsen er stor og fremmed i området, det vil bli økt trafikk i et område som allerede har mange trafikkproblemer og støy fra varelevering nært naboer i nord. Merknadene er mer utfyllende besvart i planbeskrivelsen. Byplankontoret mener utnyttelsen er akseptabel på en såpass sentral tomt med butikk i bunnen. Den nye vareleveringen vil kunne generere støy, men kommer lavere i terrenget enn dagens løsning på samme plass. Det er også sikret krav om støyskjerm mot nabo i nord og at vareleveringen kan overbygges.

Etter bystyrets vedtak av planen 30.01.2025 ble det gjennomført en endring av reguleringsplanen gjennom byplansjefens vedtak datert 28.02.2026. Dette fordi det ble oppdaget motstrid mellom reguleringsbestemmelsene og øvrige plandokumenter, og at reguleringsbestemmelsene ikke ga god nok hjemmel for å gjennomføre prosjektet som er illustrert og lå til grunn for utarbeiding av reguleringsplanen. Det ble derfor gjort endringer i to av reguleringsbestemmelsene, for å oppklare uklarhetene og gi samsvar i planverket. Det er redegjort for merknader til dette i planbeskrivelsen.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Prosjektet vil bli universelt utformet. Butikken vil ligge på samme nivå som parkeringen og uterommet på tak er universelt utformet for beboere. Leiligheter med heis vil passe beboere i alle aldre. Det vil etableres et lekeareal for de aller minste barna, noe som mangler på tomta og i nærområdet i dag.

6. Konsekvenser for næring

Planforslaget tilrettelegger for etablering av en ny dagligvarebutikk som erstatning for dagens butikk som ikke tilfredsstiller dagens krav.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Tomta har stor høydeforskjell. Det er 11 meter fra laveste punkt til høyeste punkt innenfor planområdet. For å få plass til butikken og parkering er det nødvendig å sprenge bort mye masse og transportere dette bort. Bestemmelsene sikrer at det er krav til gjennomføring av anleggsfasen, blant annet til støy i bygge- og anleggsperioden, trafikksikkerhet og massetransport.

Noen større trær på tomta må fjernes for å få mest mulig av bebyggelsen under terreng. Det er registrert rødlistede fugler i området. Av disse er det kun kornkråke og tyrkerdue som antas å kunne ha reir i slike trær. Naturmangfold knyttet til trærne vil forsvinne fra planområdet. Planområdet ligger innenfor byggesone 3 med krav om blågrønn faktor, og det er få større

fortettingsprosjekter nært tomta. Den samlede belastninga er dermed ikke forventet å være høy. I tråd med loven må man unngå hogst av trærne i hekkeperioden, og prosjektet må ivareta krav til blågrønn faktor. Det er ikke sikret avbøtende tiltak utover dette.

Det er planlagt overvannshåndtering og fordrøyningsmagasin innenfor planområdet for å minske virkningen av store nedbørsmengder.

En ny butikk kan bidra til at flere kan velge å handle lokalt. Det er lagt opp til et forholdsvis lavt antall parkeringsplasser for bil innenfor handlingsrommet i KPA 2012-2024, 1,5 per 100 m^2 BRA forretning, altså 18 parkeringsplasser. Det kan gjøre det enklere å velge å gå til butikken dersom det er vanskelig å finne parkeringsplass.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser

Planforslaget medfører ikke andre økonomiske konsekvenser enn drift av bredere fortau. Opparbeidelse av fortau og etablering av kjøreveg mellom avkjøring fra E6 ved IKEA og frem til Hørløcks veg er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Det er ledig skolekapasitet i grunnskoleløpet.

9. Byplankontorets forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Øystein Thommesen AS, regulering på grunnen - plankart 1 av 2 senest datert 02.09.2024 og regulering under grunnen - plankart 2 av 2 senest datert 02.09.2024 med bestemmelser senest datert 15.05.2026 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 15.05.2026.

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

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 15.05.2026
Vedlegg 2: Plankart over og på grunnen, sist datert 02.09.2024
Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, datert 15.05.2026