Detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A Sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 15.05.2026
Dato for godkjenning av bystyret : 23.09.2026

Om planbeskrivelsen

Trondheim kommune har 26.9.2024 vedtatt ny kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034. Dette planforslaget er likevel utarbeidet i tråd med KPA 2012-2024. Bakgrunnen er at komplett planforslag til sluttbehandling forelå 24.10.2023 og at reguleringsplanen opprinnelig ble vedtatt av bystyret 30.01.2025 i sak PS 19/2025. Planen er senere påklaget, og bystyrets vedtak ble opphevet som ugyldig av Statsforvalteren i Trøndelag 04.03.2026. Opphevelsen skyldtes at fjerning av rekkefølgekrav om opparbeidelsen av Brundalsforbindelsen ikke var rettslig holdbart begrunnet. Når planforslaget sendes til ny sluttbehandling er planbeskrivelsen uendret, med unntak av at det er innarbeidet ytterligere beskrivelse av prosessen fram til ny sluttbehandling. I planbeskrivelsen beskrives dermed forholdet til KPA 2012-2024 og ikke KPA 2022-2034.

Innledning

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

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å lage en ny reguleringsplan for eiendommene Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5, 5A, 7A og 7B som skal omfatte boligbebyggelse, parkering og dagligvareforretning til erstatning for eksisterende butikk som ikke tilfredsstiller dagens krav. Planen gir også en mer trafikksikker adkomst for varelevering og kundeparkering.

Reguleringsplanen legger til rette for leilighetsbygg over sokkeletasjer med forretning og parkering under grunnen, samt nye avkjørsler fra Tunvegen og Jakobslivegen.

Vesentlige utfordringer i planen

Vesentlige tema i planarbeidet har vært stedstilpasning i form av høyde på bebyggelsen og hvordan bebyggelsen møter gata. Kommunedirektøren mener at Brundalsforbindelsen må være etablert før det kan tillates ny dagligvare og boliger her. Dette er ikke forslagsstiller og plankonsulent enig i jf. Trafikkutredning fra Vianova.

Planstatus og rammebetingelser

Overordnede planer

Planområdet er vist som nåværende boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel (heretter kalt KPA) 2012-2024 og ligger innenfor «ytre sone» for parkering og uterom. Ifølge KPA kan det

etableres nytt forretningsareal på inntil 2000 m² BRA i tilknytning til slike boligområder, utenfor bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter.

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er r0235o «Boligområde på Charlottenlund begrenset av Charlottenlund skole, friområde, Hørløcks veg, Jakobslivegen og Tunvegen» vedtatt 11.02.1976. Området er regulert til boligbebyggelse for småhus og rekkehus.

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet utgjør 4,8 daa og ligger på Jakobsli, om lag 400-550 meter sør og øst for E6.



Flyfoto over planområdet med planavgrensning

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag av en Bunnprisbutikk med boligparkering og kundeparkering (inkl. varelevering og søppelhåndtering) og tre leiligheter over, samt en tomannsbolig med tilhørende garasjer/boder, uteområde. Det er også en klynge med store trær nord på tomta. Tilstøtende arealbruk består av boligbebyggelse.



Planområdet, sett fra Jakobslikrysset

Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse
Øst og sør for planområdet går de kommunale vegene Jakobslivegen og Tunvegen, med tilhørende fortau. Vest for planområdet går en privat adkomstveg til tre boliger. Omtrent 150 meter (målt i luftlinje) nord for planområdet ligger det kollektivholdeplass i Hørløcks veg.

Tilgrensende områder består av lav småhusbebyggelse i to til tre etasjer, i hovedsak trehus med saltak og varierende takvinkel. Det er ingen verneverdig bebyggelse i området. Det er for øvrig ikke registrert noe av kulturell verdi som skal bevares. Dagens bygning med butikk og leiligheter over er i dårlig forfatning og har behov for omfattende renovering for å tilfredsstille dagens krav og standarder.

Landskap; topografi og solforhold
Planområdet skråner mot øst. Det er omtrent 11 meter høydeforskjell fra det laveste punktet i nordøst til det høyeste mot sørvest. Høyeste kote på eksisterende terreng ligger på 75 m.o.h.

Det er i dag gode solforhold i vest og nord på tomten 21. mars kl. 15, og 21. juni kl 18.



Illustrasjon: Eksisterende solforhold vårjevndøgn kl. 15.00 og sommersolverv kl. 18.00

Naturverdier
I artskart er det registrert funn av vipe (sterkt truet) hønsehauk (nær truet), kornkråke (nær truet), tyrkerdue (nær truet) gulspurv (nær truet), taksvale (nær truet) i området. Registreringene er registrert med 300 meters presisjon og er mest sannsynlig ikke observert på tomten. Arter som kan ha mulig reproduksjon og/eller er stasjoner på tomten er kornkråke og tyrkerdue.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder
Det er ikke verdifulle områder for rekreasjonsbruk innenfor eller i direkte tilknytning til planområdet. Planområdets beliggenhet, med ca. 1 km til Grilstadfjæra, gir gode muligheter til rekreasjon og friluftsliv innenfor gang- og sykkelavstand.

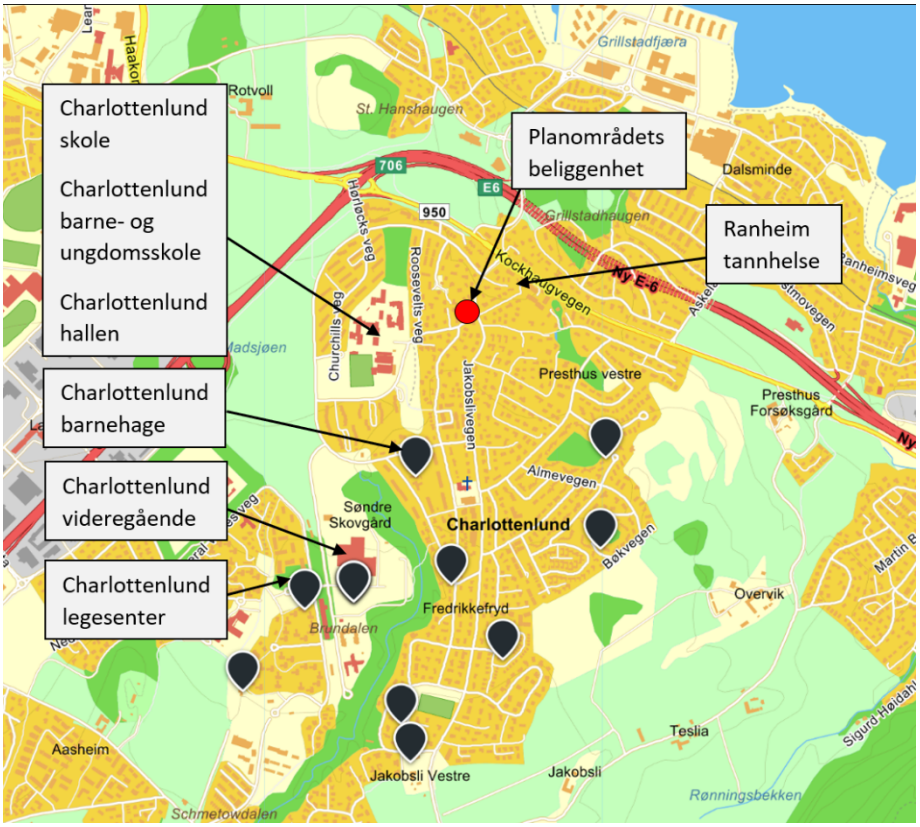
Trafikkforhold
Planområdet er knyttet opp mot Tunvegen som er en kommunal veg med fartsgrense 30km/t. På østsiden av planområdet ligger Jakobslivegen med fartsgrense 40 km/t. Det er i dag totalt seks avkjørsler fra Tunvegen og inn til bolig, garasje/parkeringsplass og butikk innenfor planområdet.

Kartinfo fra Statens vegvesen viser at Jakobslivegen i 2015 hadde en trafikkmengde (ÅDT) på 5700 kjøretøy per døgn, og at andelen av tunge kjøretøy var 4 %. Tunvegen ble målt i 2011 med 300 ÅDT, hvorav 2 % var tunge kjøretøy. Planområdet er lett tilgjengelig med bil og har i dag adkomst fra Tunvegen. Innenfor en radius på 300 meter fra planområdet finnes tre kollektivholdeplasser: Jakobslivegen Nedre, Skovgård og Grilstadvegen. Skovgård er omstigningspunkt for metrobuss.

Det er opparbeidet fortau, og ca. 200 meter nordøst ligger Kockhaugvegen med gode gang- og sykkelveger inn mot sentrum.

Barns interesser
De nærmeste opparbeidede lekearealene i området ligger i hovedsak ved Charlottenlund barneskole. Nærmeste ballplass ligger 400 meter fra planområdet og nærmeste idrettshall, Charlottenlundhallen, er omtrent 200 meter unna. Ca. 200 meter fra planområdet ligger en sti og grønnstruktur som strekker seg hele veien til naturområdet Stokkbekken. Det er gang- og sykkelvegnett i umiddelbar nærhet. I henhold til barnetråkk datert 2014 så oppleves det utrygt å krysse eksisterende fotgjengerovergang nord for krysset Jakobslivegen/Tunvegen da ikke alle biler stopper når barn prøver å krysse vegen.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet
Planområdet sokner til Charlottenlund barneskole og Charlottenlund ungdomsskole som begge ligger ca. 300 meter fra planområdet. Charlottenlund videregående skole ligger omtrent 1 km fra planområdet. Nærmeste barnehage er Charlottenlund barnehage som ligger ca. 800 meter fra planområdet. Charlottenlund legesenter ligger ca. 1,1 km fra planområdet, og det finnes tannlege i krysset Kockhaugvegen/Jakobslivegen.



Illustrasjon: Barnehager, skoler og helsetjenester i nærområdet. Planområdets beliggenhet er vist med rød prikk.

Universell utforming

Det er i dag avsatt minimum 1 HC-plass på parkering og snuareal tilhørende butikken. Eksisterende butikk har utvendig rampe ved inngangsparti. Parkering for boligene ovenpå butikken er plassert i tilknytning til inngangsparti.

Dagens stigningsforhold på eksisterende fortau langs Jakobslivegen og Tunvegen er brattere enn 1:20, og bredde på eksisterende fortau er ca. 1,7 m langs Jakobslivegen og ca. 2 meter langs Tunvegen. Ingen av dagens boliger innen planområdet har heis eller løfteplattform.

Teknisk infrastruktur

Det ligger offentlige vann- og avløpsledninger som krysser planområdet. Netteier i området er Trønderenergi. Det er ikke etablert trafo innenfor planområdet, og planområdet ligger ikke innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

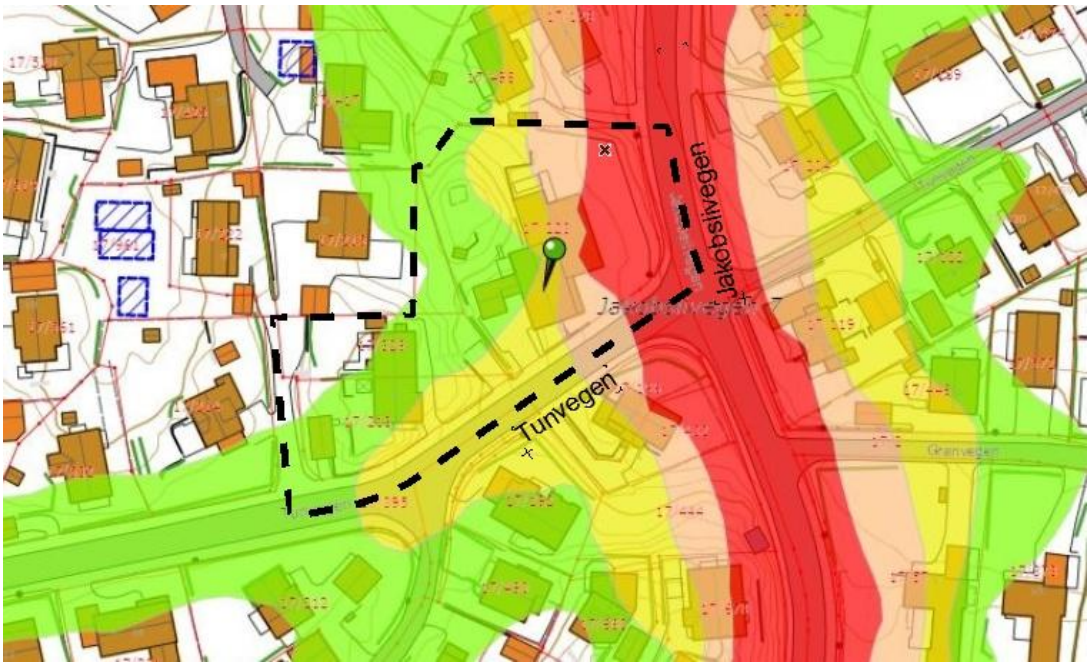
Det er stikkledninger og telekabel som går over planområdet. Disse må legges om ved utbygging.

Grunnforhold

Det foreligger ikke geoteknisk vurderingsrapport for planområdet. Kartdata fra Trondheim kommune viser at tomtene ligger under marin grense, og den østlige delen av planområdet har svært stor mulighet for marin leire. Kartdata viser også at området består av løsmasser i form av hav- og fjordavsetning og forvitringsmateriale. Det er ikke registrert kvikkleire innenfor området. Det er ikke kjent at planområdet har forurenset grunn.

Støy- og luftforurensning

Det er mye støy fra Jakobslivegen, og øst og sørsiden av planforslaget ligger i gul og delvis rød støysone. Det er ikke behov for å gjøre avbøtende tiltak med hensyn til luftkvalitet.



Eksisterende støyforhold

Beskrivelse av planforslaget

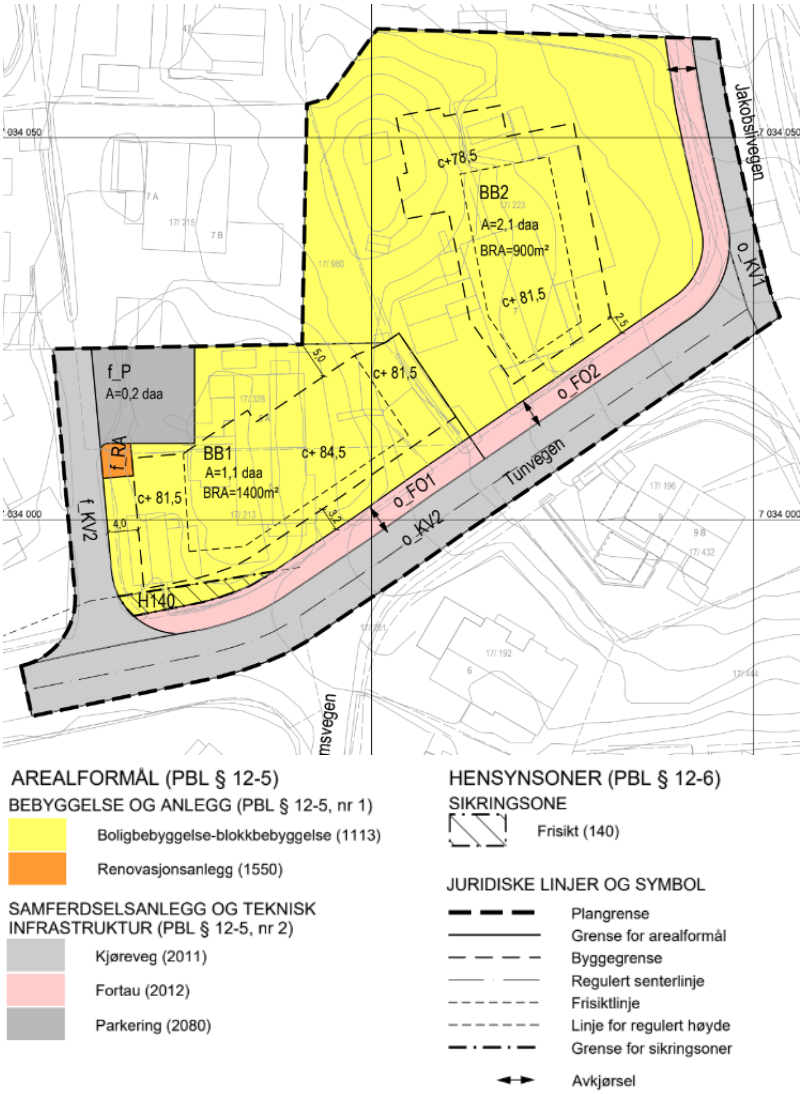
Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planforslaget er i tråd med KPA med foreslått boligareal på tomten og forretningsbygg under 2000 m². Planområdet er på ca. 4,8 daa. Planforslaget er regulert i to plankart, ett for over grunnen og ett for under grunnen. Det er regulert til boligformål, kombinert formål for bolig/forretning/kontor, renovasjon, parkering og samferdselsformål.

Bebyggelsens plassering og utforming

Eksisterende småhusbebyggelse foreslås revet og erstattet med et større bygningsvolum som dekker store deler av tomta. Ny bebyggelse foreslås som to leilighetsbygg over sokkeletasjer med forretning og parkering. Leilighetsbygget innenfor BB2, i øst, står parallelt med Jakobslivegen og er trukket inn på tomta over butikken. Forretningsetasjen fungerer som støyskjerm for felles uteområde mot vest. Leilighetsbygg innenfor BBB1, i sørvest, står parallelt med Tunvegen.

Sokkeletasjene inneholder forretning, samt parkering til kunder og beboere. Forretningsarealene vender seg ut mot Jakobslivegen og Tunvegen, kundeparkering er i bakkant av butikken med innkjøring fra Tunvegen. Parkering for beboere er i hovedsak under terreng.

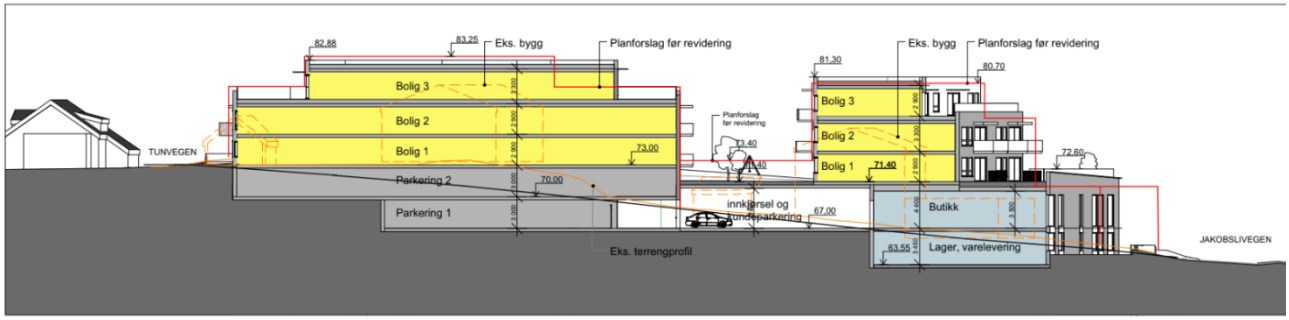


Plankart over grunnen

Utomhusområdene for boligene ligger på samme kotehøyde som tredje etasje, som er første boligetasje for begge byggene. I dag er høyeste kote i planområdet 75 m.o.h., og det er derfor tenkt å planere ut noe av dette terrenget slik at uterommet blir liggende på +71,4 for BB2 og +73,0 for BB1.

Bebyggelsens høyde

Byggene er foreslått med flate tak, med gesimshøyde inntil kote 84,5 og 81,5 for BB1 og kote 81,5 og 78,5 for BB2. Illustrasjonen under viser snitt for bebyggelsen langs Tunvegen.



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 sørøst. Sokkeletasjen med forretning henvender seg ut mot Jakobslivegen med snuhammer for varelevering i forkant av bygget.

Antall boliger

Det er skissert en fleksibilitet i planforslaget på 20-25 leiligheter. Bestemmelsene sikrer opparbeidelse av minimum 20 leiligheter.

Leilighetsbyggene er i to til tre etasjer. Med 20 leiligheter blir gjennomsnittsstørrelsen 115 m², med 25 leiligheter blir gjennomsnittsstørrelsen 92 m².

Grad av utnytting

Det er tillatt inntil 1200 m²BRA til forretning, inkl. lager/personal/teknisk og søppelrom. Det er planlagt inntil 2300 m² bolig og1800 m² parkering. Totalt uteareal er på 1255 m².

Det er planlagt for ca. 20-25 leiligheter, fordelt på to leilighetsbygg. Ved 20 leiligheter blir arealutnyttelse 4,2 boliger pr. dekar, og ved 25 leiligheter blir arealutnyttelse 5,2 boliger pr. dekar. En gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA per boenhet tilsvarer ca. 33 boliger innenfor planområdet, som gir en tetthet på 6,9 boliger per dekar. Kravet til arealutnyttelse i KPA er 3 boliger per dekar i eksisterende boligområder. I denne planen planlegges det også forretningsformål, slik at den totale utnyttelsen er høyere enn antall boliger per dekar tilsier.

Størrelse på næringsareal
Det er tillatt inntil 1200 m² forretningsareal, inkl. lager, søppelrom, kontor og teknisk rom. Hovedareal for butikken er i sokkeletasje innenfor felt B/F/K. Forretningsareal mellom butikk og boliger er primært tiltenkt i tilknytning til butikken som personalrom, lager, teknisk rom o.l.

Bomiljø/bokvalitet
De to boligblokkene er plassert med god avstand imellom, og parallelt med Jakobslivegen og Tunvegen slik at de former et felles uterom og grøntarealer som skaper felles og private bomiljøer. Det er gode solforhold og god utsikt. Byggene skjermer utearealet for støy og er egnet for både opphold og lekeplass.

Leilighetene har variert størrelse og utforming, og det er også skissert leiligheter med privat uterom på bakkeplan som egner seg som familieleiligheter. En kvalitet vil også være nærhet til butikk med egen snarveg via trappehus.

Hus innenfor BB2, mot Jakobslivegen, er tenkt utført med gjennomgående leiligheter i andre og tredje etasje. Disse leilighetene får god utsikt over byen og fjorden. Med fasade mot øst og vest gir det gode solforhold på uteoppholdsplasser, både dagtid og kveldstid. Leilighetene har også egne uteplasser og utsikt.

Hus innenfor BB1 er tenkt utført med midtkorridor. Leilighetene er skissert både ensidig og som hjørneleiligheter, samt med privat balkong/terrasse. Leilighetene har hovedsakelig fasade mot sør.

Andre kvaliteter i nærområdet er nærhet til barnehager, skoler, omstigningspunkt for kollektiv, samt gang- og sykkelmuligheter til friområder i nærområdet og friområder langs sjø.

Parkering
Det er i henhold til KPA krav om min. 1,2 parkeringsplasser per 70 m² BRA bolig eller per boenhet i ytre sone, og 1,5 parkeringsplass per 100 m² forretning og service.

Med 20-25 boliger tilsvarer dette 24-30 parkeringsplasser. For boliger er det planlagt totalt 30 p-plasser med 26 parkeringsplasser i p-kjeller og 4 p-plasser på bakkenivå.

Med forretningsareal på 1200 m² er krav til p-plasser 18 stk. Den lave parkeringsdekningen er begrunnet med at kunder fra lokalmiljø vil kunne komme gående og syklende, samt nærhet til kollektivtransport. 5% av parkeringsplassene skal være for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

For sykkelparkering er kravet iht. KPA min. 2 sykler per 70 m² BRA bolig eller pr. boenhet og min. 1 sykkelplass pr 100 m² BRA forretning. Dette gir krav til min. 40-50 sykkelplasser for boligene og 11 sykkelplasser for forretning.

For beboere er det plass til totalt 53 sykkelplasser innendørs i parkeringskjeller og eget sykkelrom/verksted. For forretning er det satt av areal til totalt 20 sykkelplasser, hvor 8 plasser er ved inngang til butikken fra Tunvegen og 12 plasser utenfor forretningsareal mot Jakobslivegen.

Trafikkløsninger
Det planlegges to nye avkjørsler fra Tunvegen til både nye boliger og forretningsarealene. I tillegg opprettholdes avkjørselen som fører til Tunvegen 7A, 7B, 9 og 11. Det er i dag totalt seks avkjøringer i planområdet langs Tunvegen, som vil bli redusert til tre.
Gående og syklende vil ha direkte adkomst fra gaten til butikk og trappehus for beboere.
Fortau skal utvides til 3,5 m, hvorav 0,5 m er til snøopplag.

Stigning langs Tunvegen har et stigningsforhold på ca. 1:10. Ved avkjørsler til parkering og avstikkerveg fra Tunvegen blir stigningsforhold tilnærmet flatt. Siktlinjer er ivaretatt og regulert i plankartet.

Det vil etableres en ny avkjøring for varelevering fra Jakobslivegen. I trafikkrapporten er det; "forventet 6-12 vareleveranser per uke, og at disse i størst mulig grad ankommer utenom butikkens åpningstider". Det er foreslått vendehammer på egen eiendom. Planforslaget forbedrer trafikksikkerheten i forhold til dagens forhold.

Miljøoppfølging
Bestemmelsene sikrer krav til anleggsfasen (støy, trafikk, massehåndtering), krav til teknisk infrastruktur (VA-plan, oppgradering av fortau med snøopplag, felles nedgravd renovasjonsløsning som også kan tilknyttes av naboer langs f_SKV2), gode muligheter for sykkelparkering, samt krav til felles utearealer (tykkelse på jorddekke for beplantning).

Universell utforming
Det legges opp til god tilgjengelighet i henhold til teknisk forskrift, TEK17. Det er planlagt heis og trapp fra parkeringskjeller til alle etasjer, og trinnfri atkomst. Det vil også legges opp til god tilgjengelighet for uteområdene. Inngang til butikk for gående og kundeparkering er også universelt utformet iht. krav om maks stigningsforhold og trinnfri adkomst.

Uteoppholdsareal
I KPA er kravet til uterom i ytre sone 50 m^2 per 100 m^2 BRA boligformål eller per boenhet. Halvparten av dette skal være fellesareal på terrengnivå. Minimumskravet for uterom ved 2300 m^2 BRA bolig blir 1150 m^2. Planforslaget og skissert tiltak har totalt utomhusareal på 1255 m^2, hvorav ca. 740 m^2 er felles uterom.

Bolighus innenfor BB2 er i første etasje over forretning skissert med private uteplasser mot sør-øst, andre etasje har utsikt mot øst, tredje etasje har takterrasser hovedsakelig mot nord-vest og sør-øst. En leilighet er foreløpig skissert i to etasjer, men dette er ikke sikret i planen.

Bolighus innenfor BB1 er skissert med balkonger mot sør-øst og nord-vest, i tillegg har leiligheter i øverste etasje takterrasser. Samlet areal på private balkonger og takterrasser er ca. 350 m^2.

De private utearealene er skissert fra 6 m^2 til ca. 60 m^2.

Felles uteareal i vest med avsatt areal til småbarnslek vil få gode solforhold.

Teknisk infrastruktur
Det er utarbeidet en overordnet VA-plan som viser hvilke ledninger som må flyttes og som må etableres. Det er avsatt areal for avfallshåndtering for forretning innendørs, i tilknytning til kundeparkering og vareleveringsrampe. Renovasjon for bolig er planlagt ved parkeringsarealet helt vest på tomta. Det er krav om nedgravd bunntømt avfallsløsning for prosjektet.

Avstand fra boliger til avfallsløsning er på det meste ca. 60 m fra hus BB2.

Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)
Det er utarbeidet ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet. Tema som er nærmere utredet er trafikksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet og utvendig VA.

Avbøtende tiltak i planforslaget har resultert i ingen røde risikonivå, to gule risikonivå og resterende grønne nivå. De to hendelsene med gul risiko er knyttet til uhell med eksplosiver i anleggsfasen og farer for de registrerte rødlistede fuglene ved planområdet.

Virkninger av planforslaget
Landskap
Kollen på tomta er idag ca 75 m.o.h. Dette vil planeres ut og høyeste nye kote på terreng er planlagt ca. 73 m.o.h. Ved terrengtilpasninger mot nabo i nord (gnr/bnr 17/498) vil terreng hovedsakelig ligge på samme kotenivå som eksisterende forhold ved tomtegrensen. Mot nabo i nordvest (gnr/bnr 17/215) er det planlagt en mindre skråning fra felles uteareal i planforslaget og mot plenen til nabo. Store deler av bebyggelsens parkering og forretningsarealer er trukket ned i terrenget for å redusere skråninger.

Stedets karakter
Tilgrensende områder består hovedsakelig av to-tre etasjes eneboligbebyggelse med saltak i ulik vinkel. Planforslaget består av to større bygg med flate tak, oppå en sokkel. Vest i planforslaget er det to etasjer med inntrukket tredje etasje over parkeringskjeller. Første etasje er på nivå med terrenget i nordvest, og fra nord og vest vil bebyggelsen oppleves som tre etasjer. Fra Tunvegen oppleves bygget som fire-fem etasjer fordi deler av fasaden er synlig ut mot Tunvegen på sidene av innkjøringen til parkeringskjeller, samt at innkjøring til parkering for forretning ligger lengre ned i Tunvegen. Størrelsen på foreslått bebyggelse vil bryte med strøkskarakteren i området.



Perspektiv sett fra Nyheimsvegen 9



Illustrasjon sett fra øst.

I øst er det en forretningsetasje som ligger under terreng mot nord og vest og med fasade ut mot Jakobslivegen og Tunvegen. Over forretningsetasjen er det tre boligetasjer, der den øverste er inntrukket. Første boligetasje ligger på nivå med uterommet. Fra nordvest og vest oppfattes bebyggelsen som to etasjer med en inntrukket tredjeetasje. Fra sørøst, og krysset Tunvegen/Jakobslivegen, vil bebyggelsen oppleves som fire-fem etasjer.



Prosjektet sett fra nordvest. Bebyggelsen vil oppleves som to etasjer med inntrukket tredje etasje. Til venstre i illustrasjonen ser man også deler av forretningsetasjen.



Prosjektet sett fra sørøst. Sokkel med dagligvareforretning henvender seg ut mot Jakobslivegen og Tunvegen. Bebyggelsen vil oppleves som 4-5 etasjer høy fra denne siden.

Utsikt/innsyn

Det er hovedsakelig nabo mot vest (gnr/bnr 17/215) som mister sin utsikt mot fjorden. Det foreligger en avtale om tomteerverv, herunder ved ev. negative konsekvenser i forhold til utsikt. Naboer mot sør, nord og vest vil få mer innsyn enn det er i dag.

Virkning av bebyggelsen

Det er lagt vekt på at fasaden til forretning skal henvende seg ut mot gaten og krysset ved Jakobslivegen. Det er foreslått en etasje under dagligvarebutikken som kan brukes til mindre virksomheter. Varelevering er avhengig av arealet mellom fasaden og Jakobslivegen for å kunne rygge inn i varemottaket.

Byform og estetikk

Planforslaget sikrer at bebyggelsens fasader skal opparbeides med en variasjon i materialitet og vindusformater, for å bryte opp volumene. For å definere gaterom er bebyggelsen orientert parallelt med Jakobslivegen og Tunvegen. Fasader for forretningsareal er vendt ut mot gaten og Jakobslikrysset. Dette gir en mer bymessig utforming, og vil skape mer liv i gaten med inngangsparti for gående og syklende direkte fra Tunvegen. Det er også stilt krav om at den øverste etasjen skal trekkes inn. Dette er sikret med høydelinje i plankart.

Naturmangfold

Innenfor planområdet er det noen store trær. Disse skal 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. Det er forbudt ved lov å felle trær med hekkende fugl i rede, i perioden mai-juli, slik at hensynet til disse artene ivaretas gjennom annet lovverk.

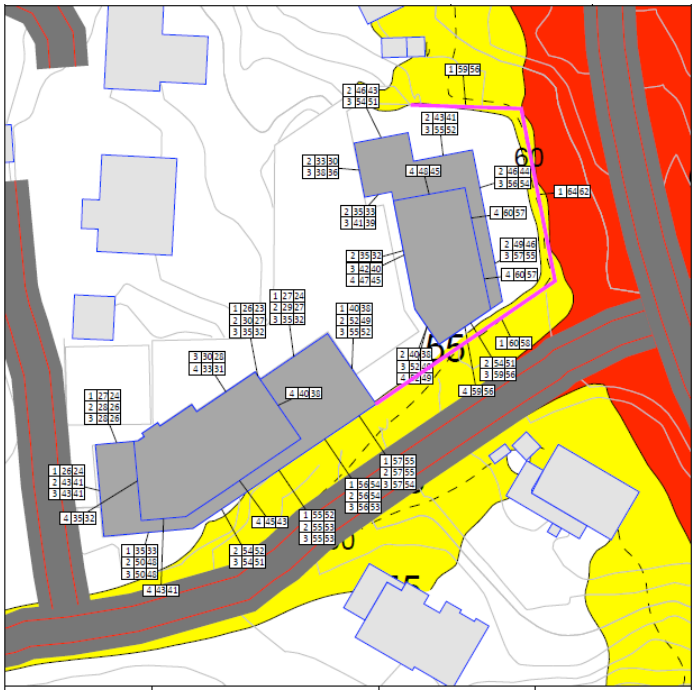
Bokvalitet og uteområder

Leilighetsbyggene skjermer felles uterom for støy. Det er gode solforhold på felles uteområde. Bestemmelsene sikrer opparbeidelse av lekeplass og tilstrekkelig jordoverdekning for planting av trær og busker. Enkelte leiligheter vil få tilgang til private hager. I tillegg har alle leiligheter egen terrasse og/eller balkong.

Støy

Planforslaget vil ikke generere støy som vil være plagsom for omkringliggende bebyggelse, bortsett fra nærmeste nabo i nord som kan påvirkes av varelevering. Planforslaget sikrer at det skal etableres en støyskjerm mellom varelevering og nabo. Kundeparkering er plassert i bakkant av butikk/under tak, og støyen vil reduseres sammenlignet med dagens situasjon.

Tett rekkverk på tak av forretningsetasjen og over parkering til forretning vil gi god støyskjerming for uteområdene i planen.



Støyberegning 1,5 m. Ny bebyggelse og støyskjerm sikrer støyfrie uterom

Sol/skygge

Det er utarbeidet sol- og skyggestudie i prosjektet. Studien viser at den foreslåtte bebyggelsen vil påvirke sol- og skyggeforhold til naboer ved vårjevndøgn. Ved sommersolverv vil bebyggelsen hovedsakelig skygge på egen tomt og gate. Det totale sol- og skyggeforholdet anses som akseptabelt.



Skyggevirkning fra prosjektet 23. mars kl. 09.00. Grå felt er skygge og blå strek viser skyggene ved en tidligere illustrasjon av prosjektet.



Skyggevirkning fra prosjektet 23. mars kl. 15.00. Grå felt er skygge og blå strek viser skyggene ved en tidligere illustrasjon av prosjektet.



Skyggevirkning fra prosjektet 21. juni. kl. 09.00.



Skyggevirkning fra prosjektet 21. juni. kl. 18.00.

Trafikkforhold

Utbygging innenfor planområdet vil gi en økning på 160 biler i døgnet (ÅDT). Det er foreslått kompenserende tiltak for å bedre dagens trafikksikkerhet. Antall avkjørsler til planområdet er redusert fra seks til tre, samt at avkjørsel til butikk er trukket lenger unna Jakobslikrysset. Varelevering foregår på egen tomt med vendehammer. Avstikkerveg fra Tunvegen for gjesteparkering og renovasjon utbedres i henhold til dagens standard. Renovasjonsløsningen åpner også for mulig tilknytning for fire naboer tilgrensende til avstikkervegen fra Tunvegen. Resultat av siktkrav og sporingsanalyser er innregulert på plankart, og bestemmelsene sikrer

opparbeidelse av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Siktkravet er satt til 25 meter både oppover og nedover Jakobslivegen, fra varelevering. Kravet er i utgangspunktet 40 meter oppover Jakobslivegen på grunn av stigningen på 7 %. Kravet er redusert på grunn av kurve i fortauet fra Tunvegen som vil redusere fart på syklister, og at de fleste antagelig vil krysse vegen for å benytte bredere fortau på motsatt side av Jakobslivegen. Et siktkrav på 40 meter vil også store deler av arealet i hjørnet mellom Tunvegen og Jakobslivegen. Planen har rekkefølgekrav om opparbeidelse av Brundalsforbindelsen, som vil avlaste Skovgårdkrysset, som i dag har sprengt kapasitet i rushtiden.

Trafikkøkning
Det er utarbeidet trafikknotat av Vianova (datert 9.3.2020). Rapporten viser en trafikkøkning på 160 kjøretøy i døgnet for boliger og dagligvare. I dimensjonerende makstime vil prosjektet tilføre åtte kjøretøy inn i Skovgårdkrysset. Rapporten konkluderer med at prosjektet har minimal påvirkning på trafikkavvikling i Skovgårdkrysset.

Forslagstillers kommentar:
Forslagsstiller mener at planforslaget ikke kan sammenlignes med andre prosjekter på Jakobsli, da bakgrunnen for planarbeidet primært er utløst for å ivareta eksisterende næringsvirksomhet på planområdet, drevet siden 50-tallet. Med årene har trafikken i krysset Jakobslivegen / Tunvegen og adkomst til butikk forverret seg, både for kjørende og myke trafikanter. Den nye planen forbedrer de lokale trafikkforholdene vesentlig. Statens vegvesen har i motsetning til andre prosjekter, ikke stilt Brundalsforbindelsen som rekkefølgekrav, men forlangt en trafikkutredning som skal vise hvordan trafikkutfordringen er tenkt løst.

Det er dokumentert i trafikkutredningen fra Vianova at prosjektet gir liten trafikkøkning og ikke er merkbart for trafikkbildet i Skovgårdkrysset. I den grad butikken skulle få økt trafikk så vil denne bli tatt fra andre dagligvarekjeder inne på Jakobsli, uten noe ekstrabelastning på Skovgårdkrysset.

En ny butikk kan stanse handelslekkasjer ut av bydelen, noe som i så fall vil redusere antall bilturer gjennom Skovgårdkrysset. Forslagstiller kan derfor ikke akseptere at rekkefølgekravet begrunnes med likebehandling som prinsipp i dette tilfellet.

Trafikksikkerhet for barn
Fortauet langs planområdet er skoleveg og er derfor planlagt ekstra bredt. Fortausbredden blir 3 meter pluss 0,5 meter snøopplag på siden.

Barns interesser
Det er i planforslaget tilrettelagt for opparbeidelse av felles lekeareal for småbarn, og opparbeidelse av lekearealer er sikret i bestemmelsene.
Lekearealet er trafikksikkert med tilgjengelighet direkte fra boligenes utgang på terrengnivå.

Skolekapasitet
Det er ledig skolekapasitet i grunnskoleløpet.

Risiko og sårbarhetsanalyse
Det er utarbeidet ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet. Tema som er nærmere utredet er trafikksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet og utvendig VA.

Avbøtende tiltak i planforslaget har resultert i ingen røde risikonivå. Det er registrert to mulige hendelser i analysen. Disse gjelder sårbar fauna og fare for ulykker med sprengstoff i anleggsperioden. Sårbar fauna vurderes å være grei dersom man unngår hogst av trær i hekkeperioden, noe som er i tråd med norsk lov.

Økonomiske konsekvenser for kommunen
Planforslaget medfører ikke andre økonomiske konsekvenser enn drift av bredere fortau.

Interessemotsetninger
Interessemotsetninger for naboer og beboere i området vil i hovedsak omhandle høyder og skyggepåvirkning for naboer. Butikkens plassering mot gaten vil gi mer bymessig tilnærming, og parkering vil bli mindre synlig fra gaten. Parkering under tak vil også redusere støy fra kundeparkering og varelevering.

For nabo mot nord er det sikret i bestemmelsene at butikkfasade ikke skal ha vinduer som kan gi sjenerende innsyn mot eiendommen.

Konsekvenser for klima og ytre miljø
Det er planlagt overvannshåndtering og fordrøyningsmagasin innenfor planområdet for å minske virkningen av store nedbørsmengder. Bestemmelsene sikrer at det er krav til gjennomføring av anleggsfasen. Bestemmelsene omhandler blant annet støy i bygge- og anleggsperioden, trafikksikkerhet og massetransport.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen
Bestemmelsene sikrer at det skal være tilstrekkelig skolekapasitet før tillatelse til tiltak for boliger kan gis.

Avveining av virkninger
Ut ifra en sammenfatning vurderes planforslaget å ha flere positive virkninger enn negative. Planlagt tiltak vil legge til rette for en større bygningsmasse på tomten som vil medføre mer skyggelegging og innsyn for noen av naboene. På den andre siden vil planforslaget gi en mer trafikksikker løsning for myke trafikanter ut mot Tunvegen og Jakobslivegen, herunder bredere fortau, redusert antall avkjørsler, frisiktsoner fra avkjørsler, renovasjon på egen tomt, reduksjon av støy generert fra kundeparkering/butikkvirksomhet, vendehammer på egen tomt, ingen biler rygger ut i Tunvegen (med unntak renovasjon slik pr i dag). Butikken beholdes i nabolaget og oppgraderes til dagens standard. Fortetting og utbygging innebærer en oppgradering av eldre bygningsmasse og bedre tilrettelegging for universell utforming for både boliger og butikk. 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.

Planlagt gjennomføring
Planlagt byggestart er ikke avklart.

Nullvekstmålet

Planområdet får middels score på en vekting av nullvekstmålet. Det er langt til sentrum, som er hovedkriteriet for å bidra med mindre bilkjøring. Både sykkelveg og metrobussholdeplasser finnesi nærområdet, men det ligger så langt unna at man kan anta at beboere vil bruke mye bil som transportmiddel. Prosjektet vil dermed bidra i negativ retning for å oppnå nullvekstmålet. Samtidig vil en eldre butikk oppgraderes, noe som kan gi mer attraktivitet for å handle i nærområdet. I trafikkrapporten er det beregnet at prosjektet fører til kun 160 nye kjøreturer i døgnet.

Planprosess og innkomne innspill

Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn 12.11.2020 – 16.01.2021. På bakgrunn av innkomne merknader ble det foreslått endringer og planforslaget ble sendt på en ny begrenset høring fra 09.07.2023 – 29.08.2023.

Planforslaget 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 av planen 30.01.2025 ble det gjennomført en endring av to av reguleringsbestemmelsene, vedtatt av byplansjefen 28.02.2026:

- Endring av bestemmelse § 3.4 om boligbebyggelse i felt BB1: Følgende endringer foreslås (markert med fet skrift): «Trapper, ramper**, markterrasser, rekkverk** og lignende konstruksjoner i nivå med omkringliggende terreng kan plasseres utenfor viste byggegrenser, men innenfor formålsgrensen. **Balkonger kan plasseres maksimalt 2 meter utenfor byggegrensen, men innenfor formålsgrensen og må i tillegg ha minimum avstand på 1,5 meter fra o_FO1.»**
- Endring av bestemmelse § 3.8 om felles uteoppholdsareal: Endringen består i at ordet "felles" fjernes fra første setning i bestemmelse 3.8, andre avsnitt, slik at setningen sikrer krav til det **totale** uteoppholdsarealet.

Endringene ble gjort for å oppklare uklarheter og gi samsvar i planverket, fordi reguleringsbestemmelsene ikke ga god nok hjemmel for å gjennomføre prosjektet som var illustrert og lå til grunn for utarbeiding av reguleringsplanen.

Planen 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.

Sammendrag av merknader med kommentar

I høringsperioden kom det inn merknad fra Statens vegvesen, Statsforvalteren, Trøndelag fylkeskommune, TBRT (Trøndelag brann- og redningstjeneste) og LUKS (Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter). Det kom også innspill fra private naboer, FAU Charlottenlund og Stopp fortetting på Charlottenlund.

Statens vegvesens uttalelse er svart ut med god beskrivelse av trafikksituasjonen i planmaterialet.

Fylkeskommunen hadde innsigelse til krav om Brundalsforbindelsen, denne ble ikke videreført ved behandling i fylkesutvalget. Planen sikrer at Brundalsforbindelsen er rekkefølgekrav.

Statsforvalteren ber om at minimum antall sykkelparkeringsplasser for forretning og kontor og at viser til at utnyttelsen er høyere enn krav i KPA.

Kommunedirektørens kommentar
I Planforslaget er bestemmelsene fra gjeldende KPA's minimumskrav til sykkelparkering fulgt. Kravet er 1 plass per 100m² BRA forretning og 1,5plasser per 150m² BRA kontor. Prosjektet har en utnyttelse for boligdelen på 6,9 boliger per dekar ved en gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA per boenhet. Den totale tettheten i prosjektet er mye høyere på grunn av areal til parkering og forretning men kommunedirektøren har godtatt inntil tre etasjer med boliger på tak av forretningsetasjen for å få til fortetting ved butikken.

Innspill fra naboer, FAU og stopp fortetting på Charlottenlund, samlet:
De viser til at trafikkrapport og sakspapirer villeder og bruker feilaktige tall og beskrivelser av trafikksituasjonen i området. Det er mye støy og trafikk i dag. Flere naboer viser til at prosjektet ikke vil være tilpasset strøkskarakteren og at det vil bli alt for stort. Det er stor motstand mot fortetting på Charlottenlund/Jakobsli og at fortetting må skje i mindre skala og ivareta strøkets karakter. Mener det er uklart om Brundalsforbindelsen vil avlaste trafikksystemet. FAU og naboer er bekymret for trafikksituasjonen på skolevegen og spesielt Tunvegen ved ny butikk. Hver ekstra bil vil forsterke problemet. Det vil bli utrygt for skolebarn. Det er gitt innspill om lysregulering av krysset jakobslivegen og Tunvegen. Skolebarn må hensyntas i anleggsperioden og etterlyser en analyse av hvordan dette skal foregå. Skolekapasiteten på Charlottenlund barneskole er sprengt.

Kommunedirektørens kommentar:
Kommunedirektøren mener saken er godt opplyst og at planen beskriver de trafikale problemene i blant annet Skovgårdkrysset. Det er satt krav om at nordre del av Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet da den vil avlaste Skovgårdkrysset. Prosjektet vil gi en liten økning i trafikk, som i seg selv ikke er stor, men som er problematisk på grunn av at kapasiteten i Skovgårdkrysset allerede er sprengt. Prosjektet er stort i forhold til bebyggelsen i området og det vil bryte med den etablerte bebyggelsen som i hovedsak er eneboliger og tomannsboliger. Kommunedirektøren er enig at prosjektet er stort, spesielt sett fra Jakobslivegen. Fra nord og vest vil ikke prosjektet virke like stort, men det er fortsatt to blokker på tre etasjer, som også er fremmed i området. Det er likevel vurdert som akseptabel utnytting for å få til butikk med boliger på tak for å få til fortetting på en sentral tomt med butikk i sokkelen. Skolekapasiteten er god på Charlottenlund ifølge kommunens skolekapasitetskart. Det er likevel satt rekkefølgekrav om at det skal være skolekapasitet før det kan gis tillatelse til.

Prosjektet vil gi en bedre utforming av krysset fordi avkjørsel til butikken vil trekkes lengre unna enn den er i dag. Fortau er regulert ekstra bredt, med 3 meters asfalt og 0,5 meter skulder på grunn av at dette er skoleveg. Det er ikke bestemt om krysset skal lysreguleres, og dette må uansett vurderes som en egen prosess utenom reguleringsplanene. Tunvegen er planlagt stengt for gjennomkjøring ved å etablere deler av vegen som gang- og sykkelveg noe som også vil begrense trafikken.

Merknader innkommet ved begrenset høring:
Statens vegvesen har ingen kommentar til begrenset høring.

En nabo ba om ekstra tegninger/snitt og fikk oversendt det.

Nabo viser til at nye endringer av bebyggelsen vil gjøre at bygget fremstår enda mer massivt og dominerende fra Jakobslivegen og at varelevering fremstår dominerende og tett innpå nabo i nord. Minner om dagens løsning som genererer støy mot soverom og uteområder til nabo i nord. Mener at det vil bli mer trafikk på fortauet og at Brundalsforbindelsen ikke vil løse trafikkproblemene i Skovgårdkrysset.

Nabo i Jakobslivegen 5 har problemer med utkjøringen i dag, det vil bli verre med en ny utkjøring for varelevering like ved. Sikten vil bli svært vanskelig og det går skolebarn der. Det vil bli kaos når det kommer varebiler på morgenen og det er voldsom kø. En mur på flere meter i tomtegrensen er håpløst og det vil bli mer støy nært soveromsvinduet.

Kommunedirektørens kommentar:
Bygget er bearbeidet mot Jakobslivegen og det er nå plass til en vanlig etasje under butikken med mulighet for kontor til butikk og andre eventuelle forretninger. Tidligere var det terreng mellom fortau og butikk. Bygget vil få en større fasade i forretningssokkelen mot Jakobslivegen, men den totale høyden er kun økt med 0,6 meter. Innkjøringen fra Tunvegen til butikkparkeringen er også redusert, både i bredde og med 2 meters høyde. Kommunedirektøren mener at dette er såpass positivt at det kan tillates en ny avkjørsel fra Jakobslivegen for varelevering.

Vareleveringens innkjøring vil senkes i forhold til dagens løsning og på den måten gi bedre oversikt for naboer i Tunvegen 7. Støttemuren med støyskjerm vil etableres 1 meter fra eiendomsgrensen. Kun støyskjermingen og rekkverk vil være synlig fra nabo i nord.

Merknader innkommet ved begrenset høring av endringer av reguleringsplanen:
Statsforvalteren og Statens vegvesen har ikke merknader til planendringen.

Fylkeskommunen forutsetter at kommunens vurdering av konsekvenser av foreslåtte endringer er basert på en helhetlig vurdering av planen, ikke begrenset til de aspekter som er beskrevet i oversendelsen, og har ingen merknader til endringene.

En nabo kommenterer forhold knyttet til prosess og tidligere endringer i planavgrensning, at endringene er materielle og påvirker omgivelsene og mangler begrunnelse. Det pekes på at illustrasjoner og planbeskrivelse ikke er rettslig bindende.

Byplankontorets kommentar:
Vilkårene for delegert behandling etter plan- og bygningslovens § 12-14, 2. ledd, er vurdert. Det er vurdert at endringene ikke vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, de vurderes å være innenfor hovedrammene i planen, og de vurderes ikke å berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Byplankontoret er enig i at det å tillate balkonger 2 meter utenfor byggegrensen er en materiell endring som påvirker omgivelsene, og at illustrasjoner ikke er rettslig bindende. Illustrasjoner dokumenterer likevel planens intensjon og viser virkningene av de juridiske rammene som reguleringsplanen setter. I dette tilfellet viser illustrasjonene som lå til grunn ved vedtak av planen, herunder sol- og skyggeutredningene, virkninger i tråd med de foreslåtte endringene, og ikke virkninger i tråd med den vedtatte reguleringsplanen. Konsekvensene av tiltaket er dermed i realiteten allerede utredet og vurdert som akseptable ved planvedtak. Endringene vurderes derfor ikke å gi vesentlige ulemper for naboeiendommer utover det som er utredet i den vedtatte reguleringsplanen.

Det kommenteres at endringen av § 3.8 er innholdsmessig ny. Byplankontoret mener endringen sikrer nødvendig samsvar med øvrige plandokumenter og overordnede føringer. Bestemmelsen, slik den framgår av den vedtatte reguleringsplanen, avviker fra planbeskrivelsen som viser til kravet til uterom i tråd med endringen som nå foreslås:
«I KPA er kravet til uterom i ytre sone 50 m² per 100 m² BRA boligformål eller per boenhet. Halvparten av dette skal være fellesareal på terrengnivå.»
Byplankontoret mener endringen av § 3.8 ikke gir bestemmelsen nytt innhold, men er i tråd med planbeskrivelsen.

Punkt om tidligere endringer i planavgrensningen angår ikke endringene som nå foreslås. Utvidelsen gjaldt kommunalt vegareal, og la til rette for en videreføring av samferdselsformålet. Kravene til varsling og medvirkning ble vurdert som ivaretatt for det aktuelle arealet i tidligere prosess.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.