



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Voll Arkitekter AS
Verftsgata 4

N-7042 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Fredrik Lian

Vår referanse
20/186-2 (9765/20) L12
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

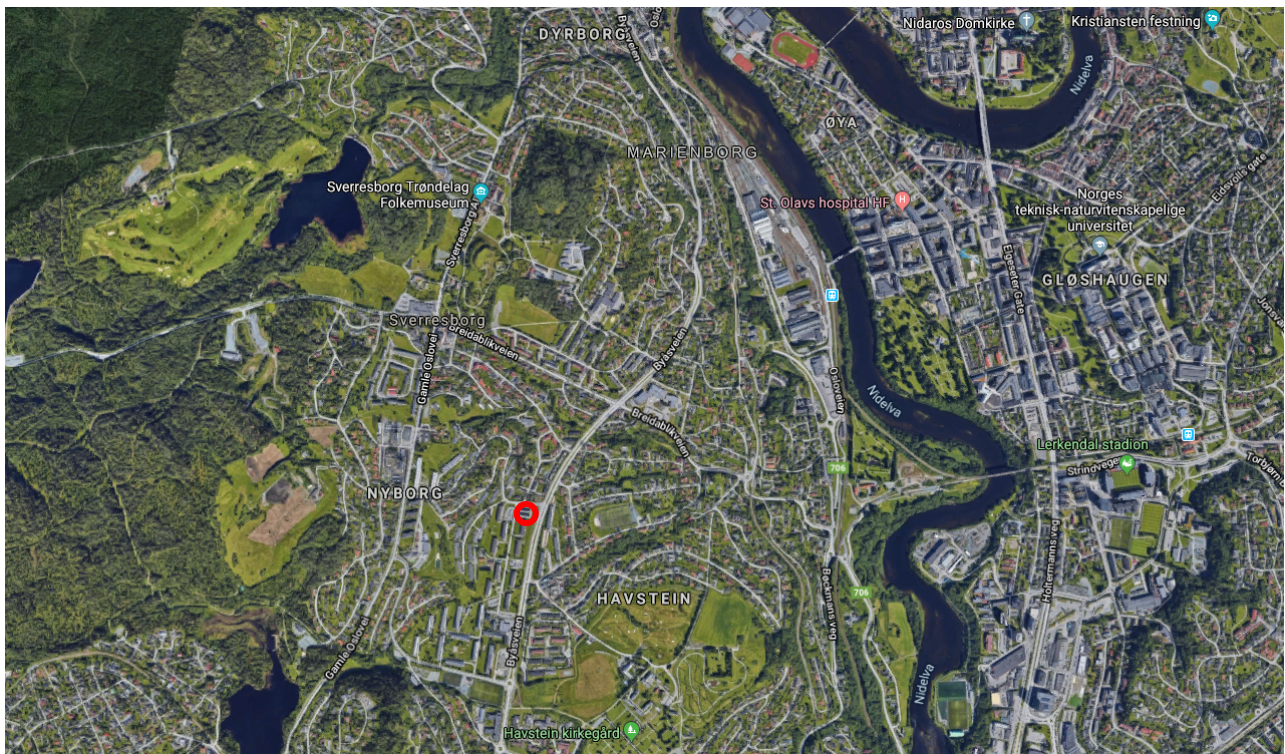
Dato
10.02.2020

Karolinerveien, detaljregulering. Tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte.

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 8.7.2019 og 15.10.2019, møte med kommunen 11.11.2019. I tillegg viser vi til supplerende materiale fra forslagsstiller, datert 5.1.2020.

Planarbeidet gjelder for deler av eiendom med bruksnavn Havsteinaunet (gnr/bnr 96/201). Planområdet ligger på vestsiden av Byåsveien på Havstad, og har navnet Karolinerveien.



Planområdets beliggenhet på Byåsen

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

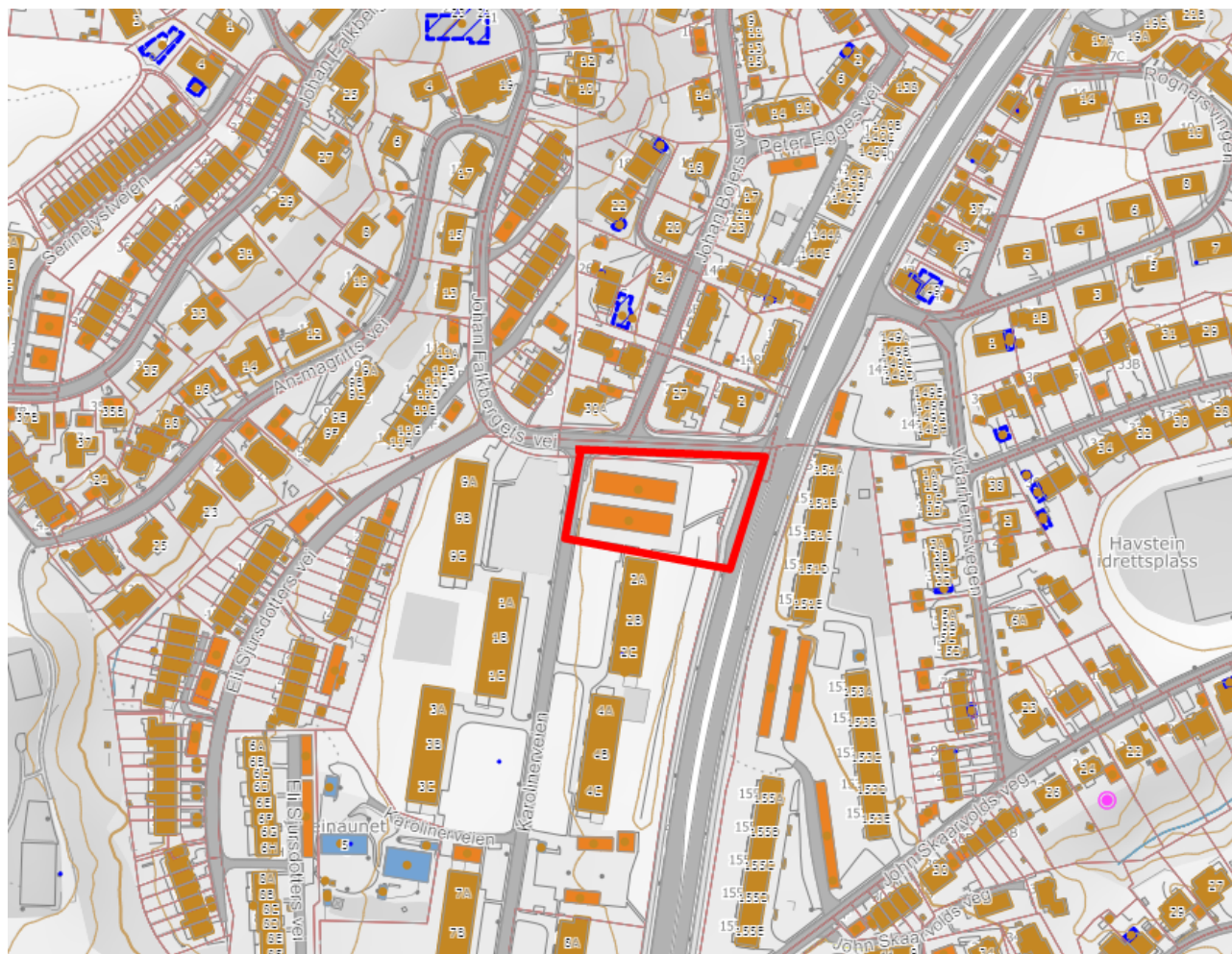
Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internettadresse:



Planområdets beliggenhet i nærområdet

Plankonsulent er:

Voll Arkitekter ved Kine Tambs, tlf 73 87 38 00, firmapost@vollark.no,
Verftsgata 4, 7042 Trondheim.

Forslagstiller er:

Coop Midt-Norge SA ved Roger Kjørsvik,
Postboks 2425 Torgarden, 7005 Trondheim
Boligbyggerlaget TOBB ved Asgeir Sandnes,
Postboks 2525 Torgarden, 7005 Trondheim

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

Fredrik Lian (saksbehandler), tlf 72 54 27 36, fredrik.lian@trondheim.kommune.no
Trine Gjessen (partner), tlf 48 11 97 21, trine.gjessen@trondheim.kommune.no
Trondheim kommune, Postboks 2300 Sluppen, 7004 Trondheim.

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å regulere deler av eiendommen gnr/bnr 96/201, som eies av Karolinerveien Borettslag. Ønsket plangrep presentert i planinitiativet legger til rette for etablering av boliger, samt arealer for næring, forretning og parkeringskjeller. Området benyttes i dag av

borettslaget som garasjeanlegg. Realisering av foreslått plangrep forutsetter at anlegget rives, og at eksisterende garasjeplasser for borettslaget videreføres i planlagt parkeringskjeller.

Planområdet ligger i en slakk skråning ned mot Byåsveien, og har en høydeforskjell på 5 meter fra Byåsveien i øst, opp til Karolinerveien i vest. I planinitiativ, og dokumenter supplert med i etterkant, foreslås det en bebyggelse på fem etasjer på toppen av en sokkeletasje (etasje 0). Under sokkeletasjen er det planlagt to etasjer parkeringskjeller (etasje -1 og etasje -2).

Arealene i etasje 0 er planlagt benyttet til foretnings- og næringsformål med inngang fra Byåsveien. På taket av sokkelen er det planlagt to leilighetsbygg på fem etasjer og uteoppholdsarealer.

Varelevering er tenkt løst fra første etasje med innkjøring fra Karolinerveien. Parkeringskjellere i etasje -1 og etasje -2 er tenkt å ha innkjøring fra Johan Falkbergets vei.

Forholdet til overordnet plan

Ønsket regulering, presentert i planinitiativet, er i samsvar med hovedtrekk i overordnet plan. Planområdet ligger i bestemmelsesområde for kollektivåre, og er boligformål i kommuneplanens arealdel. I bestemmelse § 15.4 i KPA, åpnes det opp for at det kan tillates etablering av nytt forretningsareal opp til en størrelse på 2000m² samlet BRA, i tilknytning til boligområder. Forretninger større enn dette er kun tillatt i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter eller lokalsenter.

I Trondheim kommunes pågående arbeid med kommunedelplan for lokale sentra er Havstadflata, sør for planområdet, vurdert som aktuelt framtidig lokalsenter. Foreslått planområde vil ikke inngå i ev. nytt bestemmelsesområde for lokalsenter.

Planområdet grenser til metrobusstopp.

Viktige utfordringer i planområdet

Planområdet er støyutsatt fra Byåsveien, noe som vil stille krav til utforming og valg av plangrep.

Planområdet er ca. 4 dekar stort, ligger ved trafikkert veg og har skrånende terreng. Det gjør at adkomst til parkeringskjeller, og løsning av varelevering for ønskede formål, vil være utfordrende.

Nær tilknytning til metrobussholdeplass gjør at det stilles høye krav til gode løsninger for myke trafikanter, etablering av gode byrom, og en aktiv, utadvendt fasade med god utforming.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Faglige råd på bakgrunn av innsendt materiale

Tilknytning til metrobussholdeplass

Prosjektets nære tilknytning til metrobussholdeplass gjør at det stilles høye krav til utforming av bebyggelse og byrom mot Byåsveien. Prosjektet må gi noe tilbake til stedet både i form av innhold, kvalitet og arkitektur. Prosjektets relasjon til Byåsveien må være godt gjennomtenkt, noe innsendt materiale skal vise i form av illustrasjoner og snittegninger. Selv om Byåsveien er en mye trafikkert ferdelsåre gjennom Byåsen, vil det være viktig å planlegge veiens tilgrensende arealer ut ifra en

langsiktig tidshorisont. Byplankontoret ønsker å se et bymessig preg i planlegging av nye prosjekter langs veien, som kan gi veien et økt gatepreg. Prosjektet vil være en viktig del av den pågående transformasjonen av Byåsveiens tilgrensende områder.

Byplankontoret forventer at bygningenes første etasje mot metrobussholdeplass får en åpen og utadrettet utforming. Samtidig anbefales det at det legges til rette for en etablering av forplass/torg mellom metrobussholdeplass og ny bebyggelses inngangsparti. Dette området bør reguleres som offentlig areal. Byggegrensen mot Byåsveien bør legges slik at denne viktige romdannelsen sikres i videre prosjektering. Løsninger skal illustreres med planer og snittegninger som viser Byåsveien, metrobussholdeplass og planlagte byrom, inngang(er) og bebyggelse.

Gange og sykkel

Det går en gangforbindelse over foreslått planområde i dag, denne knytter Karolinerveien borettslag til busstopp og eksisterende gang- og sykkelvei. I videre utvikling av konsept og plangrep må denne forbindelsen gis en bedre utforming enn det som er vist i planinitiativet. Fotgjengere som benytter denne gangstien i dag skal ikke gis dårligere forutsetninger ved realisering av planforslaget enn ved dagens situasjon. Den skal ikke kunne stenges, og skal ligge på utsiden av ny bebyggelse med god orienterbarhet.

Eksisterende infrastruktur for myke trafikanter langs Byåsveien benyttes av gående og syklende gjennom planområdet, på vei i sørlig eller nordlig retning. Planens konsekvenser for gang- og sykkelveien må være en del av en helhetlig løsning, mellom ny fasade og Byåsveien.

Det anbefales videre at tilgrensende metrobussholdeplass og gang- og sykkelvei langs Byåsveien tas inn i planområdet.

Støy og støv

Kravene til støy skal i videre planarbeid følge bestemmelse § 21 i KPA. Tomta ligger i gul og rød støysone som omslutter Byåsveien. Det tillates i tråd med KPAs bestemmelser etablering av boliger med fasade i gul støysone (støynivå (Lden) 55-65 dBA), dersom man har en stille side og tilgang til egnet uteplass skjermet for støy.

Bestemmelsene i KPA åpner for at boliger i nedre deler av rød sone (under 70 dBA) kan vurderes i sentrale byområder og viktige fortettingsområder, langs sentrale deler av kollektivnettet. Planinitiativet presenterer et isolert fortettingsprosjekt på en liten tomt, etablering av bolig i nedre del av rød støysone (under 70 dBA) på dette området kan ikke anbefales. I en lignende plansak i Byåsveien 162 ble etablering av boligbebyggelse med fasade i rød støysone ikke tillatt. Det anbefales å jobbe videre ut ifra et konsept hvor boligdelen av prosjektet forholder seg bedre til dagens støysituasjon enn i innsendt planinitiativ.

Det skal i tråd med *Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016*, utarbeides en støyfaglig utredning, som skal leveres ved komplett plan.

Planforslaget skal også inneholde en vurdering av støv og luftkvalitet etter veilederen T-1520.

Trafikkløsninger

I planinitiativet er hovedadkomst planlagt fra Johan Falkbergets vei. Denne adkomsten vil betjene parkeringsareal for både butikk, nye boenheter og parkeringsplasser som erstatter dagens garasjeanlegg. Som vist i trafikkrapport vedlagt planinitiativet, vil denne adkomsten bli et

trafikkert kryss. I Statens vegvesens *Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss*, defineres avkjørsel med ÅDT over 50 som kryss, ikke avkjørsel. Krav til utforming bør være i tråd med anbefalinger i *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*.

Ved dagens situasjon er det ca 50 meter fra krysset Byåsveien-Johan Falkbergets vei (fra gangfelt), til X-krysset Johan Falkbergets vei-Johan Bojers vei-Karolinerveien. I *Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss* anbefales det en minste avstand mellom kryss på 40m på underordnet veinett. Adkomst fra Johan Falkbergets vei, som vist i planinitiativet, kan føre til et kaotisk kjøremønster, tilbakeblokkering og potensielt farlige situasjoner for myke trafikkanter i møte med biltrafikk. Trondheim kommune anbefaler, i likhet med oppsummerende anbefaling i Asplan Viaks notat (vedlagt planinitiativet), at adkomsten flyttes til sekundært veinett i tilknytning til planområdet, altså Karolinerveien.

Det vil være avgjørende for kvaliteten i videre prosjekt å finne en løsning for adkomst, varelevering og renovasjon som ikke nødvendigvis samlokaliseres, men sees i sammenheng. Løsningens kvalitet vil bedømmes ut ifra trafikksikkerhet, bokvalitet og mobilitet for myke trafikkanter. Det er også avgjørende at eksisterende situasjon ikke forverres som et resultat av realisering av prosjektet.

Det må være bestemmelse om teknisk plangodkjenning av adkomst.

Planavgrensning må omfatte tilstrekkelig tilgrensende veiareal, slik at tilstrekkelig friskt i krysset Johan Falkbergets vei-Byåsenveien og Karolinerveien-Johan Falkbergets vei vises i plankartet.

Varelevering

På grunn av potensiell støy ved varelevering anbefales det at denne løses innomhus, skjermet fra planlagt og eksisterende bebyggelse med støyfølsom bruksformål.

Det må fremgå av materialet hvordan varelevering skal løses. Dette må vises med sporingskurver i egen plan.

Renovasjon

Videre planarbeid skal utarbeides ut fra en løsning av renovasjon i form av nedgravde containere. Adkomst og kjøremønster er viktig å avklare tidlig i prosessen, og må framkomme av innsendt planmaterialet. Næringsavfall skal løses innendørs.

Det skal gå fram av planbestemmelsene at teknisk plan for avfallshåndtering skal være godkjent før det kan gis igangsettelsestillatelse i byggesaken.

Parkering

Planområdet ligger i kommuneplanens ytre sone for krav til parkering, minst 1,2 plasser per 70 m² BRA eller per boenhet. Det har imidlertid skjedd en utvikling på dette området i lys av kommunens forpliktelser knyttet til nullvekstmålet for personbiltrafikken, som berører all planlegging. Etter Byplankontorets konkrete vurdering må parkeringskravet på 1,2 i denne planen anses å være et maksimumskrav. Dette på grunn av umiddelbar nærhet til metrobuss. Byplankontoret er også åpne for å vurdere en noe lavere parkeringsdekning i denne saken, for eksempel 1,0.

Kravet til parkering for forretning i kommuneplanen er 1,5 - 4 per 100 m² BRA. Dette må også ses i lys av vurderinger mot nullvekstmålet. Ved en evt. maksimal utbygging av næringsdelen på 2000 m² medfører dette et spenn på 30 - 80 parkeringsplasser for forretning etter kommuneplanbestemmelsen. Byplankontoret vurderer at dette kan bli veldig høye tall sett i sammenheng med dagens ønske om å begrense biltrafikken.

Byplankontoret vil være positive til en mer begrenset parkeringsdekning og oppfordrer til å vurdere løsninger med lite parkering.

Det er positivt at det i supplert materiale er gått bort fra parkeringsplasser på bakkeplan.

I forhold til eksisterende garasjeplasser som er planlagt flyttet ned i parkeringskjeller, kan det være utfordrende å utarbeide en løsning som har like god tilgjengelighet for beboerne i Karolinerveien borettslag, som dagens løsning. Dette bør avklares tidlig i planprosessen.

Sykkelparkering skal planlegges ut fra bestemmelser i KPA som et absolutt minstekrav. Virksomhet planlagt i sokkeletasje skal i følge de samme bestemmelsene ha lett tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel for besøkende, nær inngang og under tak. Dersom parkeringsdekning for bil reduseres, skal andel sykkelparkering økes. Det er også viktig at sykkelparkeringen har god kvalitet og er lett tilgjengelig.

Uteoppholdsareal

I tråd med kommunens veileder for uterom må det sikres nok uteoppholdsareal med god kvalitet. Det må i tråd med skisser forelagt Byplankontoret ved oppstart, arbeides videre ut fra et konsept hvor sentrale uterommet skjermes fra Byåsveien. Utfordringen med ønsket typologi og utnyttning er å få et sentralt uterom som får tilstrekkelig sollys fra vest, i forhold til krav i KPA.

Området ligger i ytre sone for kommunens krav til uterom. Kravet til uterom er minimum 50 m² per boenhet eller per 100 m² BRA boligformål, minst halvparten på terrengnivå.

Ut fra Byplankontorets tolkning av skissert uteoppholdsareal i planinitiativet, viser tegningene for lite uteareal med tilfredsstillende kvalitet i forhold til planlagt tetthet. I uteromsveilederen er det listet opp flere eksempler på areal som ikke medregnes, blant annet kjørbare gangveier. Vi viser ellers til veilederen i sin helhet.

I KPAs bestemmelser er det en retningslinje som angir at avstand mellom boligblokker på motsatt side av felles uteoppholdsareal bør ha en bredde på minimum 1,5 ganger bygningens gjennomsnittelige gesimshøyde.

Det skal legges ved en sol- og skyggestudie som viser solforhold på uterom i tråd med Trondheim kommunes uteromsveileder. Sol- og skyggestudien skal også vise planlagt bebyggelses konsekvenser for sol- og skyggeforld på tilgrensende tomter i nord.

Bebyggelse og arkitektur

Funksjoner i første etasje ut mot torg eller viktige gaterom skal være i form av åpen og utadrettet virksomhet som beriker det offentlige byrommet i tilknytning til metrobussholdeplass. Parkering, boder, varelevering, renovasjon, eller andre tekniske installasjoner som høyspentrom og

lufteanlegg, bør ikke være en del av sokkeletasjens fasade. Andel vindusflater/åpne felt bør fastsettes i bestemmelsene.

Hovedinnganger skal plasseres mot torg/viktige gaterom/offentlig gate på en slik måte at de som ankommer til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk får kortest mulig gangavstand, og prioriteres foran de som kommer med bil. Gulv i første etasje skal ligge på samme nivå som gateplan - ikke over eller under.

Inngang til boliger skal være direkte fra gata og ikke via parkeringsarealer/-kjeller.

Tetthet og høyder

Prosjektet beskrevet og skissert i planinitiativet har en meget høy tetthet. Byplankontoret anbefaler at det arbeides ut fra en noe lavere tetthet. Dette vil også føre til at det blir mindre problematisk å imøtekomme krav til uteoppholdsareal og lignende.

Planlagt bebyggelse bryter med steds karakteren, og vil oppfattes som massivt og fremmedgjørende for ferdsel i øyehøyde langs Byåsveien, Johan Falkbergets vei og Karolinerveien. Nord for planområdet er det småhusbebyggelse i form av eneboliger og rekkehus. Området i sør er Karolinerveien borettslag, bestående av lavblokker i fire etasjer. Byplankontoret anbefaler at man i neste fase utarbeider et konsept som tilpasser seg, og spiller på lag med, omgivelsene i større grad enn det presentert i planinitiativet.

Grunnforhold og overvann

Området er ikke berørt av oppstuvning av overvann i dag, men det går en flomvei rett igjennom foreslått planområde.

Ved innsending av komplette plandokumenter, skal det følge en VA-plan. VA-plan skal vise løsninger for blant annet håndtering av ledningsnett som kommer inn på eiendommen, og som ligger i nabogrense, i tillegg til flomveier som omfattes av planområdet.

Krav til innhold finnes her:

<http://132522-www.web.tornado-node.net/wp-content/uploads/2016/05/Vedlegg-13-Krav-til-innhold-i-overordnet-VA-plan.pdf>

Det er ikke registrert utfordrende grunnforhold i området, det antas at det er leire i grunnen.

Stedsanalyse

Til planen må det utarbeides en stedsanalyse som viser kvaliteter ved stedet, viktige trekk i landskapet og de bygde omgivelsene, samt viktige forbindelseslinjer og siktlinjer. Planmaterialet må vise hvordan det nye byggeprosjektet forholder seg til omgivelsene og det som framkommer i stedsanalysen. Ved fjerning av steds kvaliteter må prosjektet tilføre nye kvaliteter.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i vår eksterne reguleringsveileder på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/utarbeide-privat-reguleringsplan/> samt vedlagte liste med krav til komplett

materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3. Forskriften finnes her:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker, som finnes her:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/illustrasjonsveileder_plansaker_rev-9-10-2017.pdf

Planprogram og konsekvensutredning

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke for dette planarbeidet.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 Byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

- Ras/skred/utglidning
- Veg, bru og kollektivtransport
- Vannforsyning
- Støv og støy fra trafikk
- Ulykke i på- og avkjøring
- Ulykker med gående og syklende
- Ulykker ved anleggsgjennomføring

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Byplankontoret kan delta i et begrenset antall møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Behandlingsfrist

Det er enighet om at 12 ukersfristen skal gjelde.

Gebyr

Kommunen fakturerer behandlingsgebyret til forslagstiller i samsvar med kommunens gebyrreglement.

Kommunen sender faktura etter første vedtak.

Med hilsen

TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Fredrik Lian
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Planinitiativ

Trafikkrapport

Supplerende tegninger

Sol- og skyggestudie

E-post ved supplering av materiale

Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse

Adresseliste for samrådsparter

Krav til komplett materiale

Merknadsnotat, Kommunalteknikk VA

Kopi:

Trøndelag fylkeskommune

Fylkesmannen i Trøndelag