



Detaljregulering av Harald Torps veg, gnr/bnr 323/2450, 323/2451 m.fl., offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 9.12.19

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Voll Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller er Eiendomsgruppen Trondheim AS og Coop Midt-Norge AS.

Komplett planforslag forelå 11.3.19. Byplankontoret kom med faglige råd om endringer av planforslaget og ga beskjed om at planforslaget ville bli foreslått avvist slik det forelå den gang. Behandlingsfrist ble utsatt for å forsøke å komme til et planforslag rådmannen kan anbefale. Nå er det kun to forhold som det ikke er enighet mellom forslagsstiller og rådmannen om; parkeringsdekning for bolig og parkering i førsteetasje ut mot Harald Torps veg.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for forretning og boliger med tilhørende anlegg og infrastruktur. Det foreslås boligbebyggelse i inntil tre etasjer over butikk som ligger i førsteetasje/sokkel ut mot Harald Torps veg. Det foreslås parkering for boliger og forretning både i deler av sokkel og i underetasje. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

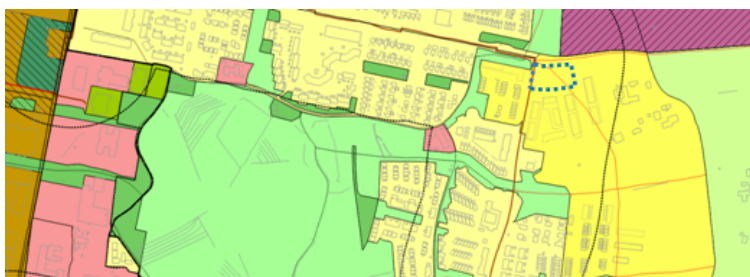
Planområdets plassering:



Områdets plassering i Trondheim og på Tiller.

Planstatus

Overordnede planer



I kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 er området avsatt for framtidig boligbebyggelse.

Iht. KPA§ 15.4 tillates det at nærbutikker med dagligvareprofil og et forretningsareal på inntil 2000 m² BRA kan etableres i tilknytning til

Planområdets plassering i KPA, merket blått

boligområder utenfor bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter.

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Trondheim kommune inngikk 12.2.2016 bymiljøavtale med staten og Sør-Trøndelag fylkeskommune, som i 2019 ble fornyet i form av Byvekstavtalen for Trondheimsregionene. 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. Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging støtter opp om liknende mål.

Gjeldende reguleringsplan



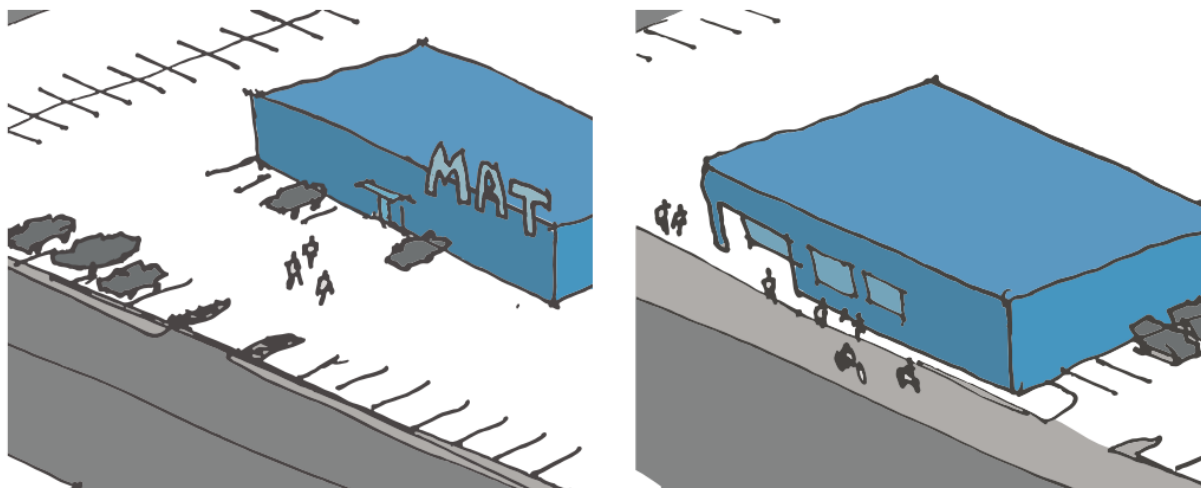
Gjeldene reguleringsplan er Detaljregulering av Sjetnan Øvre (r20110023) som ble vedtatt 21.11.2013.

Det er feltene B2 og B3 nordvest i planområdet med tilhørende formål for infrastruktur og grønnstruktur som omreguleres til kombinerte forretnings- og boligformål.

Planområdets plassering, rødt, innenfor gjeldende reguleringsplaner i området.

Temaplan

"Veileder for byform og arkitektur" for Trondheim Kommune. Veilederen viser blant annet at bebyggelse lagt inntil fortau, styrker gaterommet.



Figur fra "Veileder for byform og arkitektur. Plassering av forretning mot gateløp.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Samlet sett er det endret på følgende punkter i forhold til tidligere reguleringsplan (r20110023):

- **Formål:** Det omreguleres fra boligformål til formål for forretning/bolig. Bakgrunnen for omreguleringen er at det er etablert mange boliger i nærområdet, og at det er behov for en nærbutikk. En nærbutikk vil også være med på å avlaste området trafikalt sett, da mye hverdagshandel vil kunne tas til fots for mange tilgrensende boliger (se vedlagte trafikknotat; Rambøll, 2019.02.11).
- **Grad av utnytting:** BYA (fotavtrykk) økes med 30 %. Bakgrunnen er at snuhammer, returpunkt og kjøreatkomst og kjøreatkomst mellom de to planlagte blokkene fjernes og dette frigjør mer areal til boliger og uteopphold. Samtidig er det regulert for større/dypere balkonger. Butikken, som skal etableres, blir liggende under uteoppholdsarealer og kryssende gang-/sykkelveg. Og butikken sitt fotavtrykk (BYA) blir derfor ikke synlig fra omgivelsene. Følgelig er ikke fotavtrykket på butikken vurdert som vesentlig; og BYA for butikken er ikke regulert.
- **Byggegrenser:** Er justert og tilpasset ny bebyggelse. Det er frigjort mer plass mellom byggegrenser sentralt i planområdet og heller gjort justeringer mot nord/nordøst og rundt butikk.
- **Antall boliger:** Boligantallet økes til mer enn tidligere tillatte 35 boliger. Argumentet fra forslagsstiller for dette er boligsammensetningen i nærhet til planområdet. Fra før er det mange familieboliger i områdene Tillerbyen og Heimdalsbyen omkring John Aaes veg. Og med utbyggingen av nærområdene de seneste årene er i høy grad bygget rekkehus og forholdsvis store leiligheter – noe som er kostnadsdrivende for boligene. Slik forslagsstiller ser det, så er det behov for flere kompakte etableringsboliger. Noe som tilsier behov for å øke boligantallet. Med ca. 2.460 m² BRA boligareal innen planområdet (se skisseprosjekt) medfører 35 boliger en snittstørrelse på nærmere 70 m² pr. leilighet. Noe som er mindre etterspurt i leilighetsmarkedet på østre Tiller p.t. Det reguleres derfor for inntil 43 boliger, tilsvarende en snittstørrelse på knapp 59 m² pr. leilighet, som bedre avspeiler markedsbehovet med en snittstørrelse under 60 m². Dette tilsvarer også en utnyttelse på ca. 12 boliger / daa, som ellers i nærområdet. Det vises ellers til vedlegg med oversikt over boligfordeling i nærområdet, som viser den andelen store boliger, som er bygget i nærområdet.
- **Støy:** Det er utført mer detaljerte støyberegninger, som viser at det ved bruk av delvis tette glassfelter på enkelte balkonger mot Harald Torps veg kan oppnås støyskjermede balkonger for alle leiligheter – også for balkonger mot veier. Og at alle leiligheter har stille side. Støy anses dermed som uproblematisk for planlagte boliger og støybestemmelser er tilpasset dette.
- **Renovasjonsløsning:** Returpunktet for nærområdet er flyttet for å gi en bedre løsning for butikken under terreng, som ellers ville blitt "delt i 2" av snuhammer og renovasjonsanlegg. Ny plassering tett ved butikkinngang og "på vei ut av bebyggelsen" er også mer gunstig for beboere i

nærområdet. Løsningen er avstemt med Renholdsverket (Tilbakemelding Renholdsverket 2019.01.07). Avfall for butikken plasseres i et eget avfallsrom, som ikke er synlig fra omgivelserne.

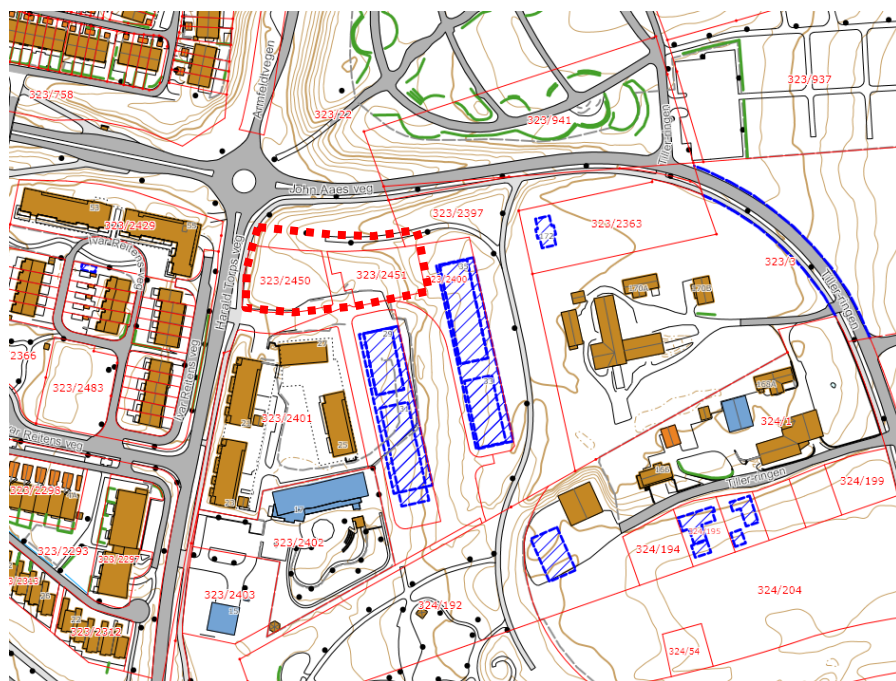
- Atkomst: Det er gjort justering østre atkomst tilpasset varelevering for butikk funksjoner ettersom forretning ikke var formål i gjeldende reguleringsplan.
- Parkeringsdekning: Minimumskrav til bilparkering er senket for bedre å oppfylle nullvekstmålet for personbiltrafikk – if. konklusjon i vedlagte trafikknotat (Rambøll, datert 2019.02.11).

Planprogram og krav til konsekvensutredning

Det er ikke krav om planprogram eller konsekvensutredning jfr. tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøte 1.6.2018.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet



Området ligger på østre deler av Tiller/Sjetnan. Rett nordvest for planområdet er det en rundkjøring mellom John Aaes veg, Tiller-ringen, Harald Torps veg og Armfeldts veg. Rundkjøringen er hovedatkomst for trafikk til/fra planområdet.

Planområdet omfatter
eiendommene: gnr/bnr
323/2450, 323/2451 m.fl.

Området størrelse er 3.831 m² over bakken og 3.272 m² under bakken

Planområdet markert med rødt vist på grunnkart.

Nærområdet har de siste 10-årene hovedsakelig bestått av dyrkamark gradvis omformet til boligbebyggelse. Omliggende områder er brukt eller satt av til boligbygging. Tiller-området preges av rekkehus og lavblokker, særlig fra det regionale handelssentrum (rundt City Syd) og østover mot planområdet. Tiller øst er under pågående utvikling og byen utvides stadig mer denne veien. Oversikt over tomtefordelinga i nærområdet ligger vedlagt.

Landskap

Det store landskapet er relativt flatt og stiger svakt opp fra Tillerplatået. Solforholdene er gode.

Kulturminner og kulturmiljø

Sør for planområdet er det tidligere registrert flere kulturminner som er ferdig utgravd. Det er ikke registrert kulturminnene innenfor planområdet. Nord for planområdet ligger Tiller kirke med tilhørende kirkegård og anlegg.

Naturverdier

Det er ikke registrert naturverdier innenfor området eller i umiddelbar nærhet hertil.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet har tilgang til 500 m² felles uteoppholdsareal mot sør/sørøst (fra reguleringsplan r20110023). Ca. 100 meter sør ligger Tillerlandet park. Det er også gode forbindelser ut i markaområdet med gange, sykkel, buss og bil – og vinterstid skiløype rett nord for planområdet.

Trafikkforhold

Vegatkomst inn til planområdet er fra eksisterende vei rett sør for planområdet. Vegen er privat/felles blindveg med avkjørsel til offentlig vei (Harald Torps veg). Harald Torps veg har gang- og sykkelveg på østsiden og internveg rett sør for planområdet har tosidig fortau; slik at planområdet har mulighet for direkte atkomst fra fortau. Det er gang- og sykkelveg med turløype rett nord for planområdet. Det er opprettholdt en felles gang-/sykkelveg tvers gjennom planområdet fra reguleringsplan r20110023, som forbindelse mellom eksisterende vegsystem og internveger.

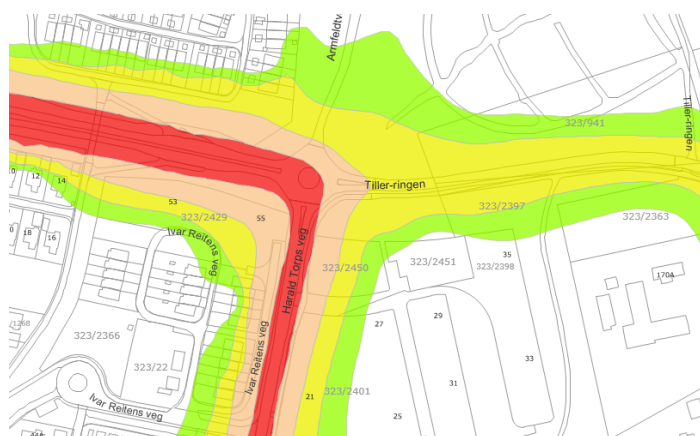
Barns interesser

Tiller er et familievennlig område med hyppige innslag av familieboliger. Tillerlandet park i sør er tilrettelagt for ulike typer aktiviteter. Skole og barnehager har trafiksikker atkomst via et omfattende nett av gang- og sykkelveger.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

I følge Trondheim kommunes kart over skolekapasitet ligger området innenfor skolekrets Tonstad, for Barne- og ungdomsskole. For barneskole ventes det at det om 6-10 år ikke er ledig kapasitet innenfor området (-12 ledige plasser). For ungdomsskole er det ventet 13 ledige plasser. Omliggende skolekretser har ifølge samme kart ledig skolekapasitet (Sjetne, Utleira, Hårstad). Barnehagedekning er per i dag er ikke kjent. Det er nylig bygget ny barnehage ca. 100 m sør for planområdet.

Støyforhold



Trondheim kommunes støykart viser at deler av planområdet er innenfor gul støysone. Veitrafikk fra Harald Torps veg og John Aes veg som er dominerende støykilder.

Utsnitt av støysonekartet.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Det er vedlagt ny vann- og avløpsplan (Rambøll, datert 2019.01.14), som viser tilstrekkelig vannforsyning og gode muligheter for infiltrering av noe overvann til grunnen.

For strømforsyning er det tilstrekkelig kapasitet i dagens nett.

Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

I forbindelse med reguleringsplan r20110023 er det utarbeidet geoteknisk rapport (Rambøll, 2012.09.24) som viser at grunnen består av sandmasser med et tynt topplag av matjord. Det er ikke påtruffet fjell ned til 20 meter. Planforholdet er regnet som sikkert mot skredhendelser og bygg kan fundamenteres i stedslike masser.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

ROS-analysen (vedlagt) viser at deler av planområdet er støyutsatt, men at det ellers ikke foreligger særlige risiko- eller sårbarhetsmomenter ved dagens situasjon. Det er tatt utgangspunkt i ROS-analyse og geoteknisk rapport (Rambøll, datert 2012.09.24) som dannet underlag for reguleringsplan r20110023.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Det planlegges for følgende formål:

BEBYGGELSE OG ANLEGG:

- Boligbebyggelse (B1 og B2)
- Renovasjonsanlegg (f_R)
- Forretninger/lager/parkering (Forretninger/lager/parkering)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

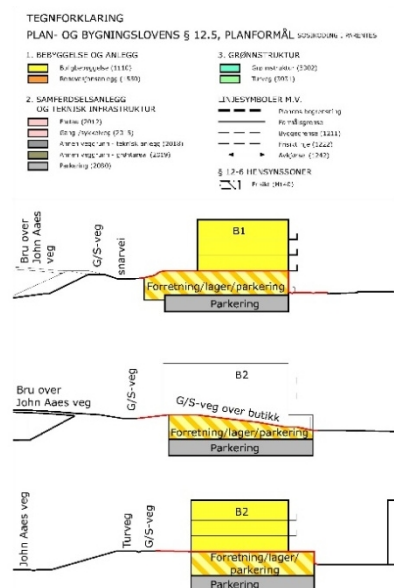
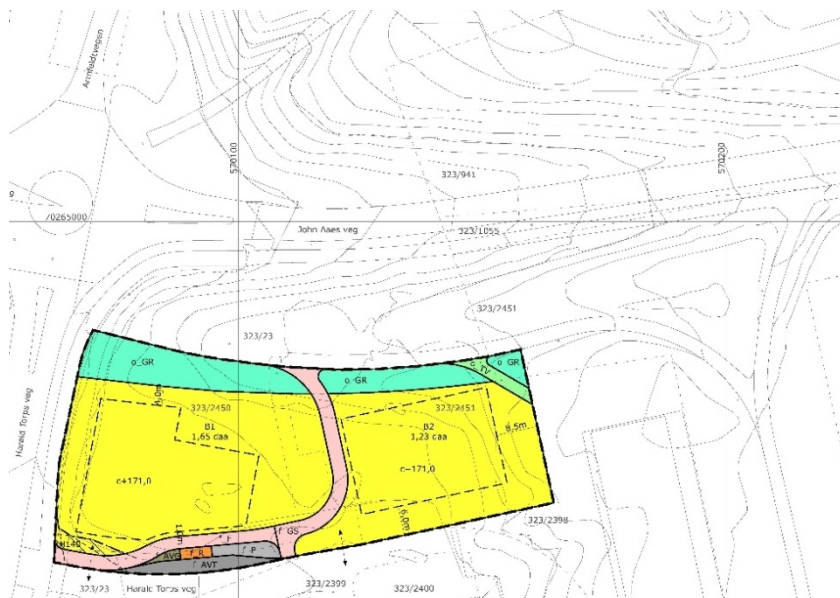
- Fortau (f_F)
- Gang-/sykkelveg (f_GS)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (f_AVT)
- Annen veggrunn – grøntareal (f_AVG)
- Parkering (f_P og Parkering)

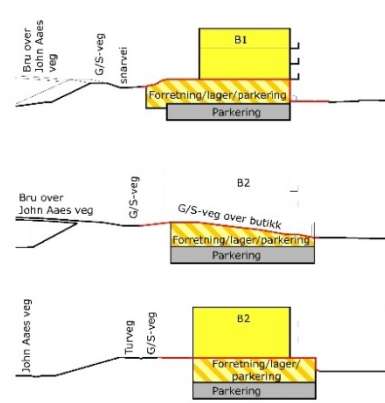
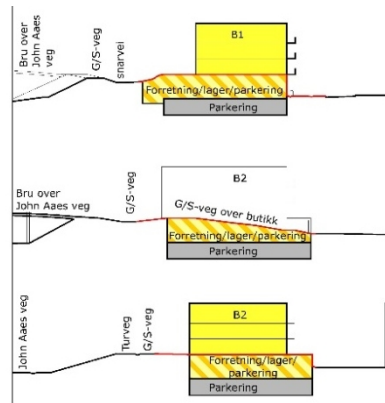
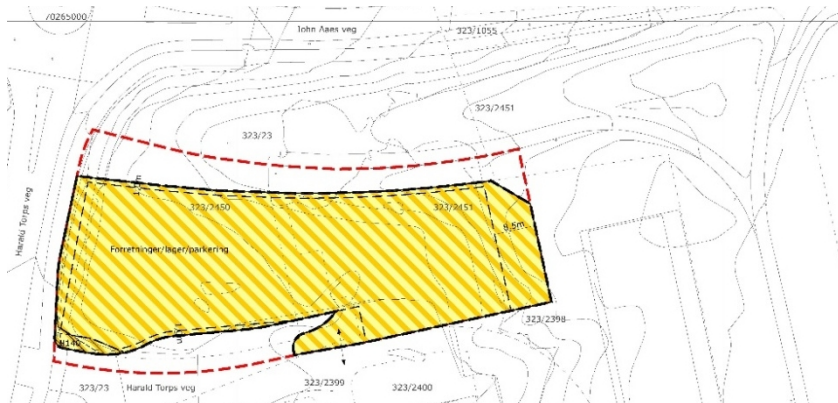
GRØNNSTRUKTUR

- Grønnstruktur (o_GR)
- Turveg (o_TV)

HENSYNSSONER

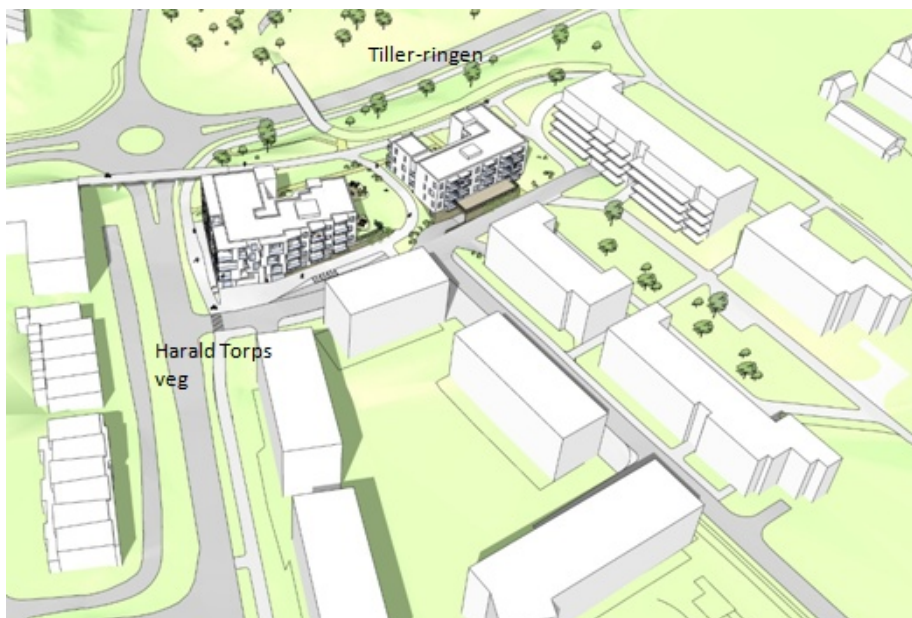
Sikringszone, frisikt





Plankart i tre nivåer.

Bebyggelsens plassering og utforming



Planlagt bebyggelse sett sammen med omgivelser, fugleperspektiv. Nord er opp på tegningen.

Bebyggelsen er delt opp i to bygg, som en forlengelse av eksisterende og planlagt bebyggelse mot sør. Mellom de to byggene etableres en skråning med uteoppholdsareal og gang-/sykkelveg.

Bygget mot vest får dagligvarebutikk i sokkelen. Mot Harald Torps veg og rundt byggets sørvestre hjørne ligger butikken på nivå med fortauet og G/S-veg og fremstår som en 1. etasje.

Butikken vil være med til å aktivisere gaterommet og vil bli nærbutikk for de mange nye boligene, som er bygget (og vil bli bygget) i nærområdet. Butikkens "mørke" lokaler (kjølerom, lager osv.) strekker seg under skråningen mellom de to planlagte boligbygg og til kjeller/sokkel under det østre bygget, hvor det også planlegges for varelevering til butikken.

Bebyggelsens høyde

Det planlegges for inntil tre boligetasjer over butikken, som gir maks. byggehøyde (kt. +171) i samsvar med gjeldende reguleringsplan og avspeiler høyde på bebyggelse mot sør.



Planlagt bebyggelse sett fra krysset Harald Torps veg – John Aes veg.



Planlagt bebyggelse sett fra turvei parallelt med John Aes veg.

Grad av utnytting, inkl sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene

Det planlegges for 1.300 m² BYA (samlet fotavtrykk) for boliger, hvilket tilsvarer ca. 2.400-2.500 m² BRA bolig (samlet bruksareal for leiligheter/boliger). Utnyttelse inkl. boder, balkonger mv. tilsvarer rundt 3.150 m² BRA. Butikketasjen er regulert med et samlet areal innenfor byggegrenser på ca. 2.400 m² – hvor reel mulig utnyttelse er inntil ca. 2.300 m² BRA. Av dette kan butikken maks. utgjøre 2.000 m² BRA. Under butikken planlegges parkeringskjeller med en samlet størrelse tilpasset parkeringskrav; dvs. inntil ca. 2.000 m² BRA parkeringskjeller.

Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det er i skisseprosjektet vist dagligvarebutikk på ca. 1.200-1.300 m² med normal bemanning og salgsareal på antatt rundt 700-900 m².

Antall boliger, leilighetsfordeling

Det er i planen regulert inntil 42 boliger, hvorav det i skisseprosjektet er vel halvparten herav, som er kompakte 3-roms-leiligheter med resterende leiligheter som 4-roms- og 2-roms-leiligheter. Planforslaget legger opp til samme leilighetsfordeling som i gjeldende reguleringsplan r201100023, men antallet boenheter økes fra maksimalt 35 boenheter til maksimalt 42 boenheter. Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse er redusert, uten at antall rom per bolig er redusert.

Bomiljø/bokvalitet

Sokkeletasjen tar delvis opp terrenget i nord og øst, noe som gir en glidende og skjult overgang mellom sokkeletasje og boliger/terreng over denne. Tak på butikk/sokkel brukes til felles

uteoppholdsareal og gang- og sykkelveg. Dette gir et sammenhengende felles uteoppholdsareal mellom boligblokkene. Fra blokkene er det direkte atkomst til omliggende offentlig gang- og sykkelveg samt turveg og skiløype. Skisseprosjektet viser i hovedsak sør- og vestvendte balkonger som vil gi beboere gode solforhold. Balkonger mot nordvest er lagt slik at de vil ha solforhold på sommerkveldene med lys til rett før solnedgang.

Det er kort vei til felles uteoppholdsareal og Tillerlandet park noe som gir tilgang til store områder for rekreasjon.

Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel

Parkeringsareal er foreslått i bebyggelsens p-kjeller og i 1. etasje/sokkel ut mot Harald Torps veg.

Det foreslås at det skal anlegges minimum 0,5 og maksimum 1,5 biloppstillingsplasser pr. 100 m² BRA forretningsareal, hvor nedre og øvre grense er satt lavere enn bestemmelser i KPA av hensyn til nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Det foreslås derfor bestemmelser om minimum 0,7 og maksimum 1,0 biloppstillingsplasser pr. bolig/ 70 m² BRA boligareal. Det vises til vedlagte trafikknøttat (Rambøll, datert 11.2.2019) for beskrivelse av parkeringsdekning, lokalisering av nærbutikk og bidrag til nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Sykkelparkering er avsatt iht. KPA med minimum 1 sykkelplass pr. 100 m² BRA forretningsareal. For sykkelparkering foreslås det at sykler for boligene i hovedsak plasseres i et eget oppvarmet kjellerrom med atkomst fra tilgrensende gang- og sykkelveg. I skisseprosjektet er sykkelkjelleren lagt under det østre bygget med direkte atkomst fra tilgrensende vegnett. Det er satt krav i reguleringsbestemmelsene om at størstedelen av sykkelparkeringen anlegges under terreng og at det settes av plass til transportsykler og sykkelvogner.

Butikkiparkering for sykler er lagt ved bygget sin hovedinngang. Sykkelparkering for boliger har, via en universelt utformet rampe, direkte atkomst fra internveg på sørsiden av planlagte bygg.

Trafikkløsninger og kjøreadkomst

Bilatkomst til bebyggelsen skjer fra eksisterende veg og inn i innkjørsel lengst vest på plankartet. Butikk- og boligparkering ligger i kjeller og har atkomst fra denne innkjørselen. Den østre avkjørselen på plankartet er for butikken sin varelevering.

Planlagte offentlige anlegg

Planforslaget viser en offentlig turveg nordøst i planområdet, for å sikre sammenhenger med tilliggende samferdselsnett fra tilgrensende reguleringsplan.

Universell utforming (UU)

Planområdet utformes med universell utforming (UU) og tilgjengelige boliger iht. gjeldende forskrift. Universell utformet atkomst til butikken løses med trinnfri atkomst rett fra gaten og med heis fra parkeringskjeller.

Grunnet høydeforskjeller er det ikke mulig å opparbeide gang- og sykkelveg i planområdet med UU. Universell utforming for gange kan oppnås via eksisterende og planlagt trafikksystem sør og øst for planområdet. Ved å etablere en ny snarvei/turveg (o_TV på plankartet) kan en forlenge UU fra naboområdet i øst og frem til innganger til planlagte bygg. Det forutsettes ellers at detaljering av ledelinjer, belysning og bruk av evt. håndløpere for å bedre fremkommelighet følger

utomhusplanen.

Uteoppholdsareal

Planforslaget kan medregne henholdsvis 200 og 300 m² fra området f_Ute i tidligere reguleringsplansomfattet området. Det planlegges i tillegg for et sammenhengende felles uteoppholdsareal på bakken på nivå med gang og -sykkelvegen i nord og ned i en sørvendt skråning mellom de planlagte boligbyggene. Alle leiligheter planlegges med private balkonger.

Kollektivtilbud

Området betjenes av nærmeste busstopp i nord-vest. Busstoppet har god betjening, særlig på morgen og ettermiddag på hverdager.

Renovasjon

Boliger tilknyttes sentralt avfallssug, som er utbygget i området med sugesentralen plassert 160 m sør for planområdet. Område f_R (felles renovasjon) videreføres fra gjeldende regulering med nedgravde containere og skal benyttes til felles returpunkt for glass, metall, papp o.l. Renovasjon fra forretning skal plasseres innendørs.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Planforslaget er i hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplan, med unntak av kravet om parkeringsdekning for bil.

Planforslaget er i samsvar med overordnede planer og legger opp til fortetting av et boligområde i umiddelbar tilknytting til kollektivholdeplass og gang- og sykkelveger. Det planlegges en nærbutikk noe som kan bidra til å senke behovet for biltrafikk og dermed bygge opp under nullvekstmålet. Redusert parkeringsdekning for boliger og butikk vil også hjelpe til å oppfylle nullvekstmålet.

Byform og estetikk

Forslagstiller mener det generelt er mangel på kompakte leiligheter og etableringsboliger i nærområdet til planen. Planforslaget vil derfor bidra til et bredere utvalg leilighetstyper.

Høyden på bebyggelsen ligger på samme høyde som det var satt for den gjeldende reguleringsplanen i området. Siktforholdene/fjernvirkningen fra kirken vil ikke dermed ikke endres



Fjernvirkning sett fra Tiller kirke

Rådmannen mener at foreliggende planforslag ikke vil bidra til å skape en god bymessig utforming og et attraktivt gateliv. For å få til dette er det viktig at forretningen med sin publikumsfunksjon ligger synlig og lett tilgjengelig mot gaten, ikke slik at publikum/kunder og beboere blir møtt av

biler når de ankommer området. Dette understøttes også av kommunens veileder for byform og arkitektur. Veilederen viser at for å skape bymessige sentrumsområder og hovedårer, bør publikumsfunksjoner være synlige og tilgjengelige fra gaten, og at innganger til næring og service bør plasseres nærmest mulig offentlige fortau og gangveger. Med dette forslaget mener rådmannen at adkomst med bil har fått prioritet foran adkomst for de som ankommer forretningen som fotgjengere eller syklister.



Sett fra gangbru over Harald Torps veg

Rådmannen mener at ved å trekke forretningen fram mot Harald Torps veg vil den både bli mer synlig og være mer attraktiv, enn en forretning gjemt blant parkerte biler. Biler foran inngang skaper også utrygg og lite lesbar framkommelighet for myke trafikanter.

Forslagsstiller har i et sluttnotat til saksprosessen vist til eksempler på forretnings-/parkeringsløsninger i andre reguleringsplaner, blant annet

r20130052 "Granåsen gård, vestre del". På Kiwi på Angelltrøa ligger deler av butikken imidlertid ut med fasaden til gateløpet, og med parkeringsareal lenger inn. Tidligere løsninger skal nødvendigvis ikke legge premisser for senere byggoppføringer.



Eksempel fra r20130052 "Granåsen gård, vestre del" - Kiwi på Angelltrøa.

Etablering av parkeringsareal langs fasader mot gata og offentlige ganglinjer gir ikke attraktive vegger i byrommet. Når det skal etableres ny bebyggelse bør det søkes bymessig gode løsninger, og løsninger som er attraktive for myke trafikanter. Rådmannen mener likevel at det kan aksepteres at det etableres noen parkeringsplasser for bil på bakkeplan i sokkelen lenger inn/ved siden av forretningen også dette planforslaget, slik som også vist for Kiwi Angelltrøa. Det er fra forslagsstiller ikke vist om dette er en mulig løsning for dette planforslaget.

Forslag stiller mener at dersom en kunde en gang opplever å kjøre forgjeves til parkeringskjelleren, så vil kunden oftest vegre seg fra å velge denne butikken en annen gang. Dersom kunden derimot ser at parkeringsplasser på gatenivå er opptatt på et tilfeldig tidspunkt, så vil kunden denne ene gangen velge en annen butikk, men kunden vil sjelden vegre seg fra å velge denne butikken en

annen gang.

Rådmannen mener at det ikke kan forventes at det til enhver tid skal være ledige parkeringsplasser ved forretninger. Forretningen vil også være nærbutikk for en større omegn enn planforslaget, og det må forventes at trafikk til denne skjer ved gange/sykkel, eventuelt med kollektivtransport. Det finnes også løsninger, som f eks skilting som tydelig viser om det er ledig parkeringsplasser i kjeller eller ikke.



Fotoillustrasjon mot planforslaget, sett fra Harald Torps veg

Rådmannen mener at åpne, utadrettede fasader som viser hva som skjer på innsiden av bygningen er mest attraktivt å gå langs, og øker sannsynligheten for at man velger å gå eller sykle.

Forhold til krav i naturmangfoldloven (kap. II, §§ 8-12)

Planområdet består asfaltert/gruset ferdselsareal og plen. Det er ikke kartlagt kjente naturverdier § 8, og § 9 trenger ikke legges til grunn.

Planområdet vurderes ikke å være

del av et sårbart økosystem, jf § 10, og §§ 11 og 12 kommer derfor ikke til anvendelse. Det vurderes at planforslaget samlet sett ikke berøres av naturmangfoldloven (kap. II, §§ 8-12).

Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse

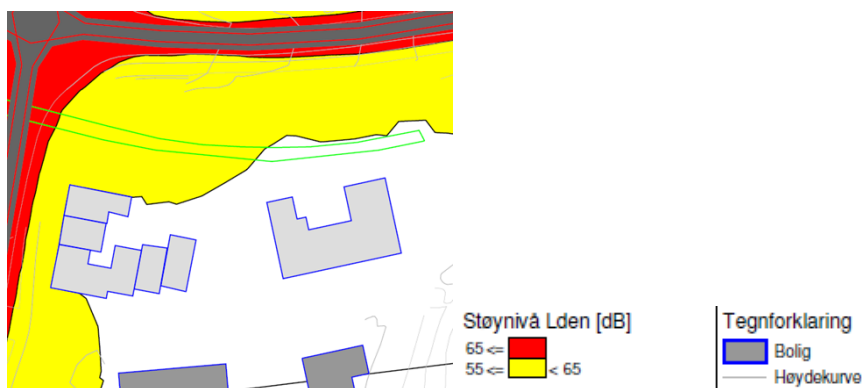
Det vurderes at planforslaget samlet sett kan bli et positivt bidrag til bruk/folkehelse ved at det etableres en lokal nærbutikk i gangavstand fra de mange nye boligene i området. Det er også lagt til rette for at internveger har sammenheng med overordnet vegsystem fra den gjeldende reguleringsplanen som omfatter det større nærområdet.

Uteområder

Noen boligfasader og deler av utearealet ligger i gul støysone. Privat uteoppholdsareal på balkonger mot gul støysone foreslås med delvis tett rekkverk. Uteoppholdsarealet er tilstrekkelig stort i areal til at det ikke er behov for å ta med uteareal i gul støysone i regnskapet.

Areal for boligene innenfor planområdet er noe skyggefullt på tidspunktene 21. mars kl. 15 og 23. juni kl. 18, men kravet til uteoppholdsareal oppfylles fordi det i detaljregulering av Sjetan Øvre, r20110023, er tatt inn at 500 m² av uteoppholdsarealet kan medregnes i detaljregulering for Harald Torps veg.

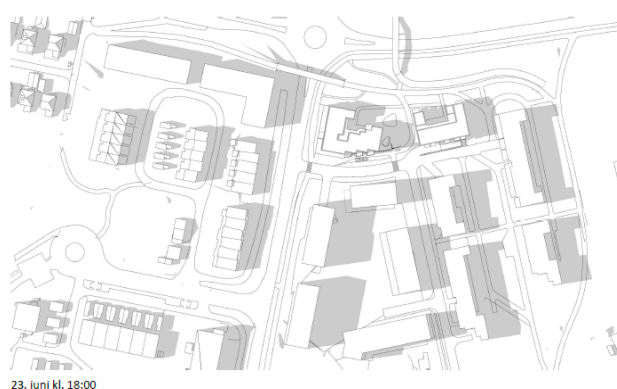
Det er et krav i planen om at alle boliger skal være gjennomgående, og tilfredsstiller retningslinjer i T-1442/2016.



Støynivå Lden som vist i vedlagt støyvurdering



Sol- og skyggevirksomheter i området 21. mars kl. 15.



Sol- og skyggevirksomheter i området 23. juni kl. 18.

Trafikkforhold og parkeringsdekning for bil

Forslagsstiller foreslår at parkeringskravet for bil kan reduseres vesentlig fra kravet for ytre sone, og mener det kan ligge på minimum 0,7 og maksimum 1,0 biloppstillingsplass pr. boenhet, og minimum 0,5 og maksimum 1,5 bilparkeringsplass pr. 100 m² BRA forretningsareal.

Rådmannen ser at det kan være hensiktsmessig at parkeringskravet kan reduseres, men ikke så lavt som foreslått. Dette på grunn av at for lav parkeringsdekning vil føre til villparkering og påfølgende ulemper for nærområdet. Området ligger i utkanten av byen der reisevaneundersøkelser viser at beboere i ytre sone ofte benytter bil til transport. Rådmannen mener at å legge kravene som for midtre sone vil være mer realistisk for dette området på Tiller. Midtre sone har krav minimum 0,8 biloppstillingsplass pr. bolig/70 m² BRA boligareal, og minimum 1,0 og maksimum 1,5 biloppstillingsplass per 100 m² BRA forretningsareal.

Med forretning som ny type formål i planområdet vil det oppstå en trafikkøkning pga kundetrafikk til/fra dagligvareforretningen. Forretningen kan imidlertid bidra til biltrafikkbehovet i lokalt nærområdet vil kunne bli redusert. En redusert parkeringsdekning for boliger kan føre til at flere vil velge kollektivtransport.

Skolekapasitet

Det er lav skolekapasitet i området. Forslagsstiller sier at det planlegges i all hovedsak for boliger til unge og eldre kjøpere uten barn, og at planforslaget i liten grad derfor vil påvirke skolekapasiteten. Rådmannen viser til at reguleringsplanen ikke kan reguleres for hvilken "type beboere"/familliesituasjon aktuelle kjøpere har. Det er satt rekkefølgekrav om at søknad om rammetillatelse for boliger kan ikke godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Energibehov, energiforbruk

Det bygges bygg med lavt energiforbruk iht. Byggteknisk forskrift og med tilknytting til fjernvarme.

ROS (risiko og sårbarhet)

Det vises til vedlagte ROS-analyse. Analysen viser at flg. må ivaretas i reguleringsplanen:

- Utforming av trafikkanlegg i planforslaget:
 - Fri sikt og markerte ganglinjer/kryssinger av avkjørsler må ivaretas.
 - Trafikksikkerhet omkring varelevering, renovasjonsanlegg og butikkparkering må ivaretas.
 - Anbefalinger i trafikknottat (Rambøll, datert 2019.02.11 og 2019.08.14) bør tas inn i reguleringsplan/prosjektutforming.
- Bestemmelser ang. anleggsperioden:

Reguleringsplanen må ha inneha bestemmelse, som sikrer at plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen følger søknad om igangsetting.

Anbefalinger i ROS-analysen er tatt inn i reguleringsplanen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er foreslått en turveg (o_TV på plankartet), som overtas av kommunen. Kostnadsfordeling mellom kommunen og forslagsstiller vil bli fastlagt i utbyggingsavtale.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Etableringen av en nærbutikk, reduksjonen i parkeringsdekning for biler og bedre sykkelparkeringsløsninger kan bidra til en samlet sett lavere trafikkbelastning. Plankonsulent vurderer dermed at planforslaget kommer positivt ut mtp. klima og det ytre miljø.

Avveiing av virkninger

Planforslaget er, med unntak av parkeringsdekning for bil, i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Planforslaget legger opp til samme leilighetsfordeling som i gjeldende tidligere reguleringsplan for området, men antallet boenheter økes fra maksimalt 35 boenheter til maksimalt 42 boenheter. Dette har ført til en større grad av relativt små leiligheter, der bokvalitet for spesielt for de nordøstre leilighetene har vært diskutert i prosessen.

Høyden er lagt på samme kote som tidligere reguleringsplan for området, og vil ikke føre til endret virkning for nabobebyggelse eller Tiller kirke. Opprettholdelse av gangvegen tvers gjennom planområdet sikrer sammenhenger i nabolagets internveger, og gir god og sikker atkomst til videre gang- og sykkelveger.

Planendringene medfører mulighet for å bygge opp under nullvekstmålet, samt å tilføye området aktivitet i form av lokal forretning.

Planlagt gjennomføring

Tiltak i planen vurderes gjennomførbare. Forslagstiller viser til at den store kostnadsdriveren, er utgravning herunder størrelsen på parkeringskjeller for boliger, og at dermed blir også gjennomførbarheten bedre ved redusert parkeringsdekning.

Innspill til planforslaget

Offentlige myndigheter, organisasjoner, naboer og andre relevante parter ble varslet om oppstart

22.11.2018. Oppstartsvarselet ble annonsert i Adresseavisen 26.11.2018. Som vist til i brev og annonse ble også daværende foreløpig utarbeidet materiale lagt ut på nettsiden til plankonsulent. Frist for å komme med innspill ble satt til 3 uker. Det har kommet inn flere innspill fra offentlige instanser og naboer.

1) Statens Vegvesen (6.12.2018)

Med tanke på all utbyggingen i nærområdet, er det hensiktsmessig med en nærbutikk innenfor planen. Statens vegvesen har ingen merknader til formålene i reguleringsplanen. I det videre arbeidet ber vi om at det jobbes særlig med trafikksikre løsninger for myke trafikanter i planområdet, da særlig sett opp mot varelevering og biltrafikk til og fra butikkområdet.

Forslagsstillers kommentar: Kommentaren tas til etterretning og er fulgt opp gjennom trafikknotat og planutforming.

2) Fylkesmannen i Trøndelag (7.12.2018)

Landbruk: Fylkesmannen er opptatt av at utbyggingsområder gis en høy utnyttning, men dette må være innenfor rammen av et samlet godt plangrep som også innebærer gode bokvaliteter mv. Er det forhold som taler for en større variasjon i leilighetsstørrelser i bydelen, vil det vurderes det som positivt at utnyttningen av området økes - forutsatt at en god bokvalitet fortsatt ivaretas [...]

Støy: Det må utarbeides en ny støyrapport [...]

Parkering: I områder med god kollektivdekning og nærhet til sosial infrastruktur kan det med fordel vurderes å redusere parkeringsdekningen og øke antallet sykkel- oppstillingsplasser. [...] Det er viktig at det legges opp til effektiv arealbruk, og uheldig dersom det åpnes for mer bakkeparkering.

Utearealer og trafikksikkerhet: Utearealene må utformes slik at de er trafikksikre og attraktive å bruke og oppholde seg på. Det bør etableres utearealer på bakken, hvor det legges til rette for tilgjengelighet for alle aldersgrupper. Etablert snarvei/sti gjennom området fra Tiller-ringen til John Aaes veg bør ivaretas, både av hensyn til trafikksikkerhet for myke trafikanter og tilgang til effektive ferdselsårer i området. [...]

Folkehelse: Utformingen av selve planområdet inkludert bebyggelsen har betydning for trivsel og helse. Variasjon i boligstørrelser er viktig for å sikre en god demografisk sammensetning og variert bomiljø. Tilgangen på lys og sol bør prioriteres og samtlige leiligheter bør sikres gode lysforhold. [...] Hvordan universell utforming er ivaretatt bør tydelig framgå av plan.

Barn og unge: Fylkesmannen minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen [...]

Samfunnssikkerhet: Det [må] utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse, i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. [...]

Forslagsstillers kommentar:

Landbruk: Det vises til avsnitt om kvalitet med nytt plangrep i forhold til utnyttelse og boligmiks.

Støy: Ny støyrapport er vedlagt.

Parkering: Det vises til bestemmelser og trafikknotat for nærmere beskrivelse av hvordan merknadene er imøtekommet. Gjeldende reguleringsplan gir mulighet for noe parkering utendørs og på bakken, mens ny regulering legger butikkparkering under tak og integrert i bebyggelsen.

Uteareal og trafikksikkerhet: Planforslaget er utformet i tråd med merknad.

Folkehelse: Planforslaget er utformet i samsvar med merknad.

Barn og unge: Barn og unges interesser er ivaretatt i utforming av bebyggelsen.

Samfunnssikkerhet: Risiko- og sårbarhetsanalyse er vedlagt.

3) Trøndelag Fylkeskommune (13.12.2018)

Området inngår i reguleringsplan fra 2013, men planinitiativet legger opp til en mer blandet arealbruk. Fylkeskommunen har ingen innvendinger mot det igangsatte planarbeidet. Kulturminneinteressene innenfor planområdet er avklart tidligere gjennom arkeologisk utgraving.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden tas til etterretning.

4) Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (12.12.2018)

Merknaden lister opp en rekke generelle føringer til brann- og redning.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden tas til etterretning.

5) Kirkelig fellesråd i Trondheim (7.12.2018)

Vi ønsker å komme tilbake med merknader når [mulighetsstudie mtp. høyder og utnyttelse] er ivare tatt [...]

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget viser fjernvirkning sett fra kirken og sol- og skyggeforhold.

6) LUKS, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (2.12.2018)

For å ivareta sikkerheten for myketrafikanter og sjåførenes arbeidsmiljø er det viktig og legge til rette med nødvendig areal for adkomstveier til varemottak, levere/hente varer/vareleveranser for store kjøretøy [...]

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget er utformet i henhold til retningslinjer. Ytterlig detaljering vil følge byggesaken.

7) AtB (5.12.2018)

[...] I en fremtidig utbyggingsperiode er det ønskelig fra AtB at det legges til rette for dagens (og framtidige) busslinjer på strekningen under anleggsperioden.

Forslagsstillers kommentar: Planforslaget er ikke i konflikt med kollektivtraseer. Anleggsvirksomhet vil bli ivare tatt i byggesaken jfr. bestemmelser til planen.

8) Sameiet Hagebyen Tiller (14.12.2018)

Styret i Hagebyen Tiller har [...] følgende merknader/kommentarer.

- Antall leiligheter og størrelsen på dem bryter med den miksen som er på alle boligene her i området som ikke vil gane dagens mangfold her på Tiller. Høyden på prosjektet i forhold til blokkene våre kommer ikke frem i dokumentasjonen annet enn i koter. Her mener vi opprinnelige reguleringsvedtak på lik høyde med nåværende bebyggelse må ligge til grunn. Gangvei mellom blokkene til gangvei må være tilgjengelig for alle. Parkering til butikk, hvor er den planlagt?

Forslagsstillers kommentar: Det vises til at det er behov for mer kompakte boliger i området. Høyder går tydelig frem av planforslaget. Høyderestriksjoner er imøtekommet. Gang- og sykkelveg mellom blokkene vil bli tilgjengelig for alle. Parkering til butikken legges under tak mot Harald Torps veg.

9) Renholdsverket (7.1.2019)

Returpunkt for glass er [...] veldig naturlig å ha ved butikk. [...] Stopplommen her er en god plassering.

Forslagsstillers kommentar: Merknaden tas til etterretning.

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. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.