

INNSPILL – FRA STATENS VEGVESEN, 05.04.2019.

-Vedr. trafikksituasjonen opplyser Statens vegvesen om at det i Skovgårdkrysset allerede er sterk belastning med trafikk og gjennomsnittlig trafikkmengde. «Totalt sett er det store trafikale utfordringer og økt trafikk her vil gi store problemer med avvikling, spesielt i rushtiden». Statens vegvesen ber om utredninger som beskriver hvordan dette skal løses.

-Vedr. støy/støv opplyser Statens vegvesen at deler av området ligger i rød støyzone som har et støynivå i området 65-69dB. Grenseverdiene for støy og luftkvalitet i Klima- og miljøverndepartementet rundskriv T-1442 og T-1520 må tilfredsstilles. Det bes om detaljerte beregninger som legges til grunn for nærmere vurderinger og eventuelle tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser.

-Vedr. ny avkjørsel fra Tunvegen vil det være en forbedring av situasjonen dersom den flyttes lenger unna krysset med Jakobslivegen. Å samle flere avkjørsler i felles avkjørsel fra Tunvegen til forbedre trafikksituasjonen.

Kommentar:

-Vedr. trafikksituasjonen vises det til utarbeidet trafikknotat av Vianova, som beskriver estimert økning i trafikkmengde generert fra planområdet.

-Vedr. støy er det utarbeidet støyrapport av Rambøll. I pkt. 5 konklusjon vises det til at vi tilfredsstiller støykrav:

«Støyberegninger viser at boligene i Jakobslivegen 7 har fasader som vender mot Jakobslivegen og Tunvegen i delvis gul støyzone. Kommuneplanens arealdel for Trondheim stiller krav om stille side og skjermet uteplass for boliger i gul støyzone. Alle boenhetene, med unntak av to stykk, har tilgang til stille side. De to leilighetene får tilgang til stille side ved at det bygges balkonger med tett dekke og rekkverk, og det monteres absorberende i underkant av balkong over, utenfor soverom og stue mot Tunvegen, Dette vil senke støynivået på fasaden under Lden 55 dB. Boligene har uteoppholdsarealer som er skjermet mot støy på bakkenivå og på takterrasser. To leiligheter har balkonger i gul støyzone, og disse skal ha minst 1,2 m høy tett skjerm, og absorberende i underkant av balkongen over dersom de skal medregnes som stille privat uteoppholdsareal» Videre vises det til T-1442 i bestemmelsene.

-Vedr. støv er det utarbeidet vurdering av luftkvalitet av Rambøll. I sammendrag konkluderes det med at «Beregningene av spredning ut fra nærliggende aktuelle vegstrekninger (Jakobslivegen øst for og Kockhaugvegen og E6 nord for planområdet) viser at konsentrasjonene av svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO2) vil være klart under nedre grense for rød sone i retningslinje T-1520 ved planområdet. Estimaterne inkluderer økning i vegtrafikken ved nærliggende vegstrekninger for fremtidig situasjon (år 2028). Det vil dermed ikke være behov for gjennomføring av avbøtende tiltak med hensyn på luftkvalitet ved planområdet ved Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5».

INNSPILL – FRA NABO E.J.REITE, TUNVEGEN 6, 09.04.2019

-Vedr. mottatt varsel påpekes det formelle mangler og ønske om utvidet svarfrist. Videre vises det til henvisning til referat fra oppstartsmøte samt øvrig dokumentasjon av planarbeidet.

***Kommentar:** Varsel om oppstart av planarbeid ble oversendt Byplan for vurdering. Etter anbefaling fra Byplan ble det sendt ut nytt varsel med bakgrunn i oppstart av ny reguleringsplan og ikke endring av gjeldende reguleringsplan. I nytt varselbrev ble det også henvist til saksinnsyn for referat og øvrige dokumenter til saken.*

INNSPILL – FRA TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS, 12.04.19

Det vises til en rekke punkter for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats til enhver tid, det må være hensiktsmessig plassering og antall brannkummer samt forskriftsmessig slokkevannskapasitet må ivaretas. Se utdrag nedenfor: «Brann- og redningstjenesten minner om følgende:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioden. Dette innbefatter også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretagelse av forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Dersom det skal benyttes automatisk sprinkleranlegg i bygningene, må det også tas hensyn til dette ved vurdering av slokkevannskapasiteten. Disse forutsetningene må være avklart og i henhold til krav i lover og forskrifter, for at prosjektet skal kunne gjennomføres. Det vises blant annet til plan- og bygningsloven § 27-1 og byggt teknisk forskrift (TEK 17) §§ 11-1, 11-17 og 15-9 med veiledning. I henhold til plan- og bygningsloven skal det på planstadiet, foreligge en risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3.
- Det påpekes at tilgjengelighet for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når bygget/byggene tas i bruk (blant annet skal eksisterende og nye brannkummer, vannkapasitet, adkomstveier og oppstillingsplasser for bygget/byggene være tilfredsstillende fra dette tidspunktet).
- Under og etter anleggsperioder skal også tilgjengelighet for innsatsmannskaper til omkringliggende bygninger opprettholdes. Det må sikres at sprinkleranlegg og slokkevannsforsyningen fungerer som forutsatt. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder må det etableres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.
- Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene, jf. TEK 17 § 11-6.
- Brannsikkerheten i bygningene skal være i henhold til forskriftskravene.
- Kjeller (parkeringskjeller eller andre rom under terreng) som bygges utenfor bygningskropp, må vies spesiell oppmerksomhet særlig med tanke på belastningen ved oppstilling av utrykningskjøretøy, og etablering av nødvendige brannvannskummer i området.
- Dersom det tilrettelegges for lading av fremkomstmidler (som sykler og el-biler) i innvendig parkering, må brannsikkerheten ivaretas. Det vises til utarbeidede rapporter.

- Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor ikke parkering av gassdrevne kjøretøy i parkeringskjeller under bakkenivå. Det vises til utarbeidede rapporter.
- For å sikre brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband.
- Alarmorganisering for brannalarmanlegget (herunder plassering av brannsentral med bisentraler, nøkkelbokser, varsellamper, merking og orienteringsplaner) må være utført på en slik måte at brann- og redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats uten unødig tidsopphold.
- Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det også tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskap. • Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under forskrift om håndtering av farlig stoff, som for eksempel bolig-gass, må lagring, bruk og arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser videre til retningslinjer vedrørende Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap med veiledning. Vi ønsker å kunne uttale oss i den videre saksgangen».

Kommentar:

Tilgjengelighet for rednings- og slokkeinnsats under anleggsperioden er ivaretatt i bestemmelsene, se pkt 6.4, «krav til anleggsfasen».

Ved etablering av solcelleenergi er tilgjengelighet for tilgjengelighet ivaretatt i bestemmelsene, se pkt. 6.6.

Det er utarbeidet overordnet VA-plan og rapport av Rambøll, samt gjort en vurdering av tilgjengelig slokkevannskapasitet. Vårt prosjekt faller inn i kategorien «annen bebyggelse» og trenger 50 l/s. Det er redegjort for slokkevann i vedlegg, «Det er gjort forsøk på å få en uttalelse om kapasiteten for de nylig anlagte brannkummene, men har foreløpig ikke mottatt svar. Viser kapasiteten seg å bli et problem må man se etter andre muligheter som oppfyller kravene for slokkevann. Et alternativ er å hente vann fra eks. VK5 lokalisert 120 meter nord i Jakobslivegen. Denne har et antatt trykk på 8 bar. For å oppfylle avstandskravet på 50 meter fra byggets hovedangrepsveg vil dette innebære en ny trase på rundt 70 meter. Et annet alternativ er installere brannvannstank i nærheten av tomten».

Før igangsettelse skal det redegjøres for eksisterende og nye brannkummer samt slokkevannskapasitet, dette er sikret i bestemmelsene.

Ved utarbeidelse av brannkonsept og videre detaljprosjektering av bygg, vil brannsikkerhet samt brannkrav ivaretas.

Videre vises det til utarbeidet ROS-analyse.

Vedr. varetransport skal det legges til rette for typen kjøretøy som bransjen benytter. Bransjen benytter lastebiler opp til 12m. Videre stilles det krav til fri høyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m inkl sidespeil. Krav som ligger i TEK for varetransport skal ivaretas. I hht Arbeidstilsynets regler om avstand fra varemottak til varenes plassering, gjelder 50m, samt fritt for snø og is.

Kommentar: Det er i planforslaget lagt til grunn lastebil 12m. Varemottak er planlagt under tak med fri høyde 4,5m, og ca 25 m avstand til hovedlager. Ved avlasting varer i vendehammer vil avstanden være nærmere 50m. Videre viser vi til utarbeidet trafikknotat og sporing av varelevering i rapport utarbeidet av Vianova.

INNSPILL – FRA NABO HAUGEN, JAKOBSLIVEGEN 5, 23.04.2019

Det vises til tidligere korrespondanse med I.K Lykke om mulig utbygging i brev datert 20.02.2017. «Innledningsvis vil vi bemerke at vi allerede i 2017 var i kontakt med tiltakshaver I.K Lykke AS om den planlagte utbyggingen. Vi gav da uttrykk for at det prosjektet som ble vist oss i form av skisser fremsto som å være helt ut av proporsjoner mht størrelse/omfang. Vi påpekte at byggeprosjektet vil være meget negativt for nærområdet, og oss som direkte naboer spesielt. Vi kan dessverre ikke se at prosjektet har endret seg i særlig grad for å ivareta hensynet til oss som nærmeste nabo i nord».

Videre tas det opp tema som: eksisterende trafikkforhold, trafiksikkerhet for skolebarn, og avkjørsler fra Tunvegen. Det foreslås trafikale grep for å utbedre trafiksikkerhet som lyskryss/undergang etc. Det kommenteres skolekapasitet. Eksisterende kundeparkering synes for liten kapasitet og det er registrert kunder som parkerer på fortau i Tunvegen og ved Jakobslikrysset, og stiller spørsmål til parkeringsdekning ved ny butikk på 800m².

Det stilles spørsmål til snøopplag, og ønske om innvendig søppelhåndtering. Videre kommenteres det bygningsvolum i forhold til omgivelsene, tap av solforhold, tap av utsikt, tap av verdi på bolig. Nordfasaden på det planlagte bygget vil fremstå som meget høy og dominerende. Ved sprengningsarbeider ønskes det til kort byggeperiode, samt at sprengning foretas i korte tidsperioder midt på dagen i hverdager.

Kommentar: Siden første skisser av prosjektet ble gjennomgått med nabo, er bygningsvolumene og plassering redusert for å imøtekomme ønsker og kommentarer for skissert bebyggelse. I bestemmelsene ivaretas fasadeliv, vinduer og terrengbehandling mot naboer i nord.

Plassering av bebyggelsen og parkering på tomte, samt bygninger langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune. Det er utarbeidet egen sol og skygge analyse som følger planen som eget vedlegg.

Ang. kommentarer til trafikkforhold viser vi til utarbeidet trafikk-rapport som følger planen som eget vedlegg. Trafikk er også vurdert i egen ROS-analyse som følger planen.

Planforslaget vil innebære noe økt trafikk slik forventet av fortettingsprosjekter. På den andre siden vil også kombinasjonen butikk og bolig innebære at framtidige beboere ikke vil ha behov for biltur for å handle i matbutikken, slik også dagens beboere i nabolaget har mulighet til. Planforslaget innebærer en reduisering fra 6 stk til 3 stk. avkjørsler ut mot Tunvegen, innregulering av frisiktlinjer, bredde for fortau utvides fra dagens 1,7-2 meter til

3,5 m hvorav 0,5 meter skal brukes til snøopplag vinterstid, snuareal for varelevering vil skje på egen tomt. Framtidig foreslått løsning for trafikk i planforslaget vurderes som en forbedring gjeldende trafiksikkerhet for fotgjengere i alle aldre langs med fortauet. Avkjørselen til butikken er også trukket lengre bort fra krysset.

Når det gjelder krysset Tunvegen- Jakobslivegen og evt behov for lyskryss, fartsdumper eller evt. lavere fartsgrense for å forbedre mulighetene å krysse Jakobslivegen så vil det være en vurdering som gjøres av Trondheim kommune som er vegmyndighet for de offentlige kommunale vegene. Når det gjelder kommentar om undergang så vil vi minne på at krav til maksimum stigningsforhold, svingradius og lign. på slike underganger for gang- og sykkeltrafikanter sannsynligvis vil kreve at det brukes en arealer fra omkringliggende eiendommer/boligtomter.

Når det gjelder gateparkering og behovet for parkering som beskrives så vil framtidige beboere ha gangavstand til butikken, på lik linje som dagens beboere i nærområdet har gang- og sykkelavstand til butikk i nabolaget. Planlagt antall opparbeidet parkering tilhørende butikken bak butikken er i tråd med KPA (kommuneplanens arealdel).

Behov for evt. parkeringsforbud og skilting langs med kommunale veger (utover trafikkregler og vegtrafikkloven) avgjøres av Trondheim kommune.

Når det gjelder mulig tap av verdi av egen bolig for omkringliggende naboer så vurderes planlagt fortetting og tiltak også kunne ses fra et verdiskapende synspunkt med en direkte tilgang samt oppgradering av matbutikk til dagens standard i nabolaget. Dagens trafikksituasjon samt støyforhold generert fra butikksvir somheten vurderes også forbedret. Det samme gjelder kommentarer som omhandler søppelhåndtering. Felles nedgravd renovasjonspunkt avsettes på avstikkerveg i vest. Trafikale forhold er avklart med renovasjonsselskap.

Tilstrekkelig skolekapasitet er sikret i bestemmelsene. Det er også stilt krav om geoteknisk rapport samt stilt krav gjeldende anleggsfasen.

Krav til uteareal, parkering (på og under bakken), heis og muligheter for å snu på egen grunn setter føringer for plassering og høyder på bygninger samt funksjoner på tomte.

Det er innregulert krav om en variasjon av materialer og vindusformater for å gi en variasjon av fasader ut mot gaten samt minimere opplevelsen av at fasadene oppleves massive/ruvende.

INNSPILL – FRA NABO VALSTAD, Jakobslivegen 3b, 24.04.2019

Det gis innspill at det ønskes å beholde småhusbebyggelse/rekkehus og at byggehøyder/byggegrenser opprettholdes ved fortetting. Videre vises det til eksisterende trafikksituasjon, og utfordringer tilknyttet dette.

Kommentar: Ang. kommentarer til trafikkforhold viser vi til utarbeidet trafikk-rapport som følger planen som eget vedlegg. Trafikk er også vurdert i egen ROS-analyse som følger planen. Krav til uteareal, parkering (på og under bakken), heis og muligheter for å snu på egen grunn setter føringer for plassering og høyder på bygninger samt funksjoner på tomte. Fortetting av byer er i tråd med nasjonale føringer og innebærer et økt antall boenheter innen et område/tomt og eksisterende bebyggelse. Plassering av bygningsvolumene langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune.

INNSPILL – FYLKESMANNEN I TRØNDELAG, 23.04.2019

Det må vurderes hvordan planen kan bidra til å nå nullvekstmålet, og det fokuseres videre på reduksjon av parkeringsdekning, tilrettelegging for sykkel og el-biler. Trafikk, støy og luftkvalitet må utredes. Barns interesser bør ivaretas med for eksempel lekeplass. Videre tema i ROS-analysen bør også vurdere tema som klima, mye vind og styrtregn/overvannshåndtering. Fylkesmannen vil komme tilbake med endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Kommentar: Det er utarbeidet egen fagkyndig rapport for trafikk, støy og luftkvalitet som vil følge planen som egne vedlegg. Avbøtende tiltak er vurdert i egen ROS-analyse som følger med planen. Resultat fra ROS-analyse samt behov for avbøtende tiltak er ivaretatt i bestemmelsene. Se også videre redegjørelse i planbeskrivelsen, der øvrige omnemte tema også er vurdert. Barns interesser er vurdert og synliggjort i planbeskrivelsen.

INNSPILL – NABO EVENSEN, Jakobslivegen 5, 25.04.2019

Det ønskes ikke butikk/fasade så nærme egen eiendom mtp innsyn, samt sol/skyggeforhold. Videre vises det til trafikkstøy og trafiksikkerhet mtp skolebarn.

Kommentar: Plassering av bebyggelsen og parkering på tomte, samt bygninger langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune. Det er utarbeidet egen sol og skygge analyse som følger planen som eget vedlegg. For å begrense evt. skyggevirkning mot nord så tillates det kun flatt tak på område BBB2. Når det gjelder evt. behov av tiltak mot innsyn fra butikken mot Jakobslivegen 5 så er det innregulert krav i bestemmelsene om at fasade i nord tilhørende næringsarealene ikke skal ha vinduer som kan virke sjenerende for innsyn. Grunnet krav på rømningsveier, dagslys for ansatte og lignende vil det være uhensiktsmessig å forby vinduer på denne fasaden, men høyt plassert vinduer kunne evt. være en løsning gjeldende f.eks. dagslyskrav. Når det gjelder boligdelen som planlegges ovenpå butikken vil det ikke være hensiktsmessig å begrense muligheter for vinduer mot nord for disse beboerne da nye boliger må oppfylle dagslyskrav iht. gjeldende byggeteknisk forskrift. Det er innregulert krav om at toppetasjen skal trekkes inn minimum 1,5 meter fra byggegrensen, og det tillates at toppetasjen noen steder ved behov for å etablere private skjermede uteplasser kan gå i fasadeliv med etasjen under. Det er også stilt krav om at terrenget skal opparbeides som et skrånende grøntareal

slik at fasade og bygning fra nord oppleves mindre i skala og danner et bufferareal mot naboer i nord. I tillegg fjernes eksisterende trær som i dag skygger for naboer i nord.

Når det gjelder dagens støysituasjon gjeldende butikkvirksomheten mot planlagt plassering av varelevering og parkering så vurderes opplevelsen av støy fra butikkvirksomheten for naboer på Jakobslivegen 5 bli forbedret da varelevering samt, parkering planlegges mer lukket og avskjermet med et dekke for uteareal ovenpå.

Ang. kommentarer til trafikkforhold er det utarbeidet trafikknotat av Vianova(datert 09.03.20).

Når det gjelder trafikk så vurderes ny foreslått løsning forbedre dagens trafikksituasjon da det blir tre avkjørslar mindre ut mot Tunvegen som krysser fortau og skoleveg. Det er innregulert bredere fortau, inntegnet frisiktsoner på plankart, tilrettelagt for kundeparkering til butikken lengre inn på tomta, tilrettelagt for snuareal for varelevering inne på tomta i stedet for ut bakking ut i gate.

INNSPILL – NABO STØRSETH OG FJELLVIKÅS, HØRLØCKSVEG 47, 25.04.2019

Innspill vedr. volum og byggehøyder, opplever ny skissert/illustrert bebyggelse som «ruvende». Videre trafiksikkerhet for skoleveg og økt kryssende trafikk over skoleveg. Etterspør om det evt. finnes planer om utbedring av trafikksituasjon for Jakobslivegen fra Trondheim kommune sin side.

Kommentar: *Krav til uteareal, parkering (på og under bakken), heis og muligheter for å snu på egen grunn setter føringer for plassering og høyder på bygninger samt funksjoner på tomta. Fortetting av byer er i tråd med nasjonale føringer og innebærer et økt antall boenheter innen et område/tomt og eksisterende bebyggelse. Plassering av bygningsvolumene langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune. Det er ut fra sol- og skygge analyse (som følger planen som eget vedlegg) regulert inn krav om flatt tak på område BBB2 i øst for å minimere evt. skyggevirking på naboer i nord. Det er innregulert krav om en variasjon av materialer og vindusformater for å gi en variasjon av fasader ut mot gaten samt minimere opplevelsen av at fasadene oppleves massive/ruvende. Ang. kommentarer til trafikkforhold er det utarbeidet trafikknotat av Vianova(datert 09.03.20)*

Når det gjelder trafikk så vurderes ny foreslått løsning forbedre dagens trafikksituasjon da det blir 3 avkjørslar i stedet for 6 ut mot Tunvegen som krysser fortau og skoleveg. Det er innregulert bredere fortau, inntegnet frisiktsoner på plankart, tilrettelagt for kundeparkering til butikken lengre inn på tomta, tilrettelagt for snuareal for varelevering inne på tomta i stedet for ut bakking ut i gate. Renovasjonspunkt er flyttet inn langs avstikkerveg i vest.

Evt. planer om utbedring fra kommunen sin side gjeldende trafikksituasjonen for Jakobslivegen har ikke vært et tema ved oppstartsmøte eller arbeidsmøter. Registreringer fra Barnetråkk 2014 i planområdet er synliggjort i planbeskrivelsen gjeldende barn og unges interesser. I tillegg er det laget en egen ROS-analyse (risiko og sikkerhetsanalyse) som følger planen som eget vedlegg.

INNSPILL – NABO/VEILAGET TUNVEGEN NEDRE V/TONY INDERGAARD, JAKOBSLIVEGEN 8, 26.04.2019

Innspill vedr. trafikkikker skoleveg, volum og byggehøyder, innsyn, tap av utsikt solforhold, vendehammer. Videre støy fra Jakobslivegen. Videre stilles det spørsmål til belastning for nabo under anleggstid mtp spregning, gravearbeider og trefninger/setninger på nærliggende boliger. Tap av verdi på egen bolig.

Kommentar: Ang. kommentarer til trafikkforhold er det utarbeidet trafikknotat av Vianova(datert 09.03.20)

Når det gjelder trafikk så vurderes ny foreslått løsning forbedre dagens trafikksituasjon da det blir en avkjørsel mindre ut mot Tunvegen som krysser fortau og skoleveg. Det er innregulert bredere fortau, inntegnet frisisiktsoner på plankart, tilrettelagt for kundeparkering til butikken lengre inn på tomte, tilrettelagt for snuareal for varelevering inne på tomte i stedet for ut bakking ut i gate. Trafikk er også vurdert i egen ROS-analyse som følger planen.

Når det gjelder dagens støysituasjon gjeldende butikkvirksomheten mot planlagt plassering av varelevering og parkering så vurderes opplevelsen av støy fra butikkvirksomheten for naboer bli forbedret da varelevering samt, parkering planlegges mer lukket og avskjermet med et dekke for uteareal ovenpå.

Krav til uteareal, parkering (på og under bakken), heis og muligheter for å snu på egen grunn setter føringer for plassering og høyder på bygninger samt funksjoner på tomte. Fortetting av byer er i tråd med nasjonale føringer og innebærer et økt antall boenheter innen et område/tomt og eksisterende bebyggelse.

Plassering av bebyggelsen og parkering på tomte, samt bygninger langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune. Det er utarbeidet egen sol og skygge analyse som følger planen som eget vedlegg.

Det er innregulert krav om at toppetasjen skal trekkes inn minimum 1,5 meter fra byggegrensene, og det tillates at toppetasjen noen steder ved behov for å etablere private skjermede uteplasser kan gå i fasadeliv med etasjen under. Det er også stilt krav om at terrenget skal opparbeides som et skrånende grøntareal slik at fasade og bygning fra nord oppleves mindre i skala og danner et bufferareal mot naboer i nord. Det er også stilt krav i bestemmelsene om at fasader ut mot gate skal ha en variasjon av materialer og vindusutforming med hensikt om å bryte opp volumene.

Når det gjelder spregning og graving så er det stilt krav i anleggsfasen gjeldende massetransport, trafikk, skilting og støy og er innregulert i bestemmelsene. Det er også stilt krav om geoteknisk undersøkelse.

Når det gjelder «bokkvalitet» som omtales så er følgende undertemaer gjeldende bokkvalitet vurdert i planforslaget; klima, trafikkikkerhet og parkering, solforhold og utsyn/innsyn, uteoppholdsarealer, universell utforming samt estetikk.

Når det gjelder mulig tap av verdi av egen bolig for omkringliggende naboer så vurderes planlagt fortetting og tiltak også kunne ses fra et verdiskapende synspunkt med en direkte

tilgang samt oppgradering av matbutikk til dagens standard i nabolaget. Dagens trafikksituasjon samt støyforhold generert fra butikksvikrsomheten vurderes også forbedret.

INNSPILL – NABO HOLMEDAL OG SUNDE, TUNVEGEN 6B, 25.04.2019

Innspill vedr. Tunvegen som hovedfartsåre til Charlottenlund barne og ungdomsskole, økt trafikk til planområdet, trafiksikkerhet for skolebarn. Videre byggehøyder og takform til stenge for utsikt og lys og gi innsyn.

Kommentar: Ang. trafikkforhold viser vi til utarbeidet trafikk-rapport som følger planen som eget vedlegg. Trafikk, skoleveg samt barnetråkk er vurdert i planforslaget i egen ROS-analyse samt i planbeskrivelsen. Det er stilt krav gjeldende anleggsfasen i bestemmelsene.

Eksisterende situasjon har 6 stk. avkjørsel som krysser fortau ut mot Tunvegen, ved varelevering er det ikke mulig å snu store kjøretøy på egen tomt og det må rygges ut på Tunvegen. Planforslaget innebærer en redusering til 3 stk. innregulering av frisisiklinjer, det er innregulert en bredde for fortau på 3,5 m hvorav 0,5 meter skal brukes til snøopplag vinterstid, snuareal for varelevering vil skje på egen tomt. Framtidig foreslått løsning for trafikk i planforslaget vurderes som en forbedring gjeldende trafiksikkerhet for fotgjengere i alle aldre langs med fortauet. Avkjørselen til butikken er også trukket lengre bort fra krysset.

Når det gjelder planforslaget så ble det også fra forslagsstiller blant annet foreslått innkjøring fra Jakobslivegen med all trafikk i parkeringskjeller. Løsningen for tomte som nå foreligger er i samsvar med ønske fra Trondheim kommune.

Iht. til barnetråkk så er det registrert to punkter i området mot Jakobslivegen der barna vurderer at de ikke føler seg trygge og det er i forbindelse med kryssing av gaten da biler ikke stopper. Se også pkt. 3.10. i planbeskrivelsen. Dette er en kommunal veg og hvis det skulle være behov for lyskryss og fartsdumper for å forbedre mulighetene å krysse Jakobslivegen så vil det være en vurdering som gjøres av Trondheim kommune som er vegmyndighet.

Planforslaget vil innebære noe økt trafikk slik forventet av fortettingsprosjekter. På den andre siden vil også kombinasjonen butikk og bolig innebære at framtidige beboere ikke vil ha behov for biltur for å handle i matbutikken, slik også dagens beboere i nabolaget har mulighet til. Det er også forventet at noen av de framtidige beboerne allerede bor i nærområdet, men har behov for leilighet og heis i stedet for enebolig.

Når det gjelder byggehøyder, takform, utsikt, innsyn og lys så er det utarbeidet egen sol- og skyggeanalyse for området og ovennevnte temaer er også vurdert i planbeskrivelsen.

Når det gjelder Tunvegen 6B så ligger eiendommen sør for planområdet, det vil si at denne eiendommen er en av de naboeiendommene som ikke vil påvirkes av sol-og skygge påvirkning av ny planlagt bebyggelse. Hovedparten av skyggen for uteareal på Tunvegen 6B er fra eget bygg, samt naboen i sør. Jf. Utarbeidet sol- og skyggeanalyse.

Terrenget skrår østover langs med Tunvegen og det er nabobebyggelse nord for eiendommen i dag. Muligheter for utsikt fra Tunvegen 6B i dag er slik vi vurderer i hovedsak vestover grunnet byggets plassering på tomta, samt evt. siktlinjer fra balkong i 2 etasjen mot Nedre Charlottenlund mellom Tunvegen 5 og 7. Disse bygningene står i dag plassert med gavel ut mot Tunvegen i skrånende terreng hvilket evt. gir muligheter til siktlinjer mot nord for naboeiendommer som ligger sør for Tunvegen 5 og 7. Krav på uteareal for framtidige beboer, samt andel parkering og kjøreareal under bakken setter også føringer for hvor ny bebyggelse plasseres på tomta. Det er foreslått flere løsninger i arbeidsmøter med Trondheim kommune innen varsel om oppstart av planforslaget. Forslaget som nå foreligger er vurdert som den beste løsningen for utvidelse av butikkareal med boliger på tomta.

INNSPILL – TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, SEKSJON PLAN, 03.05.2019

Etter vurdering er det liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Dersom det under arbeidet skulle komme frem noe som kan være et fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune varsles.

Etter Plan- og bygningslovens § 1, skal estetisk utforming og universell utforming ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. I fortettingssaker vil vi tilrå kommunen som plan- og bygningsmyndighet å finne løsninger som også ivaretar det eksisterende bygningsmiljøet på en akseptabel måte. For trafikkforhold, vises til uttalelse fra Statens vegvesen.

Kommentar: Kulturminnelovens § 8 er synliggjort og ivaretatt i bestemmelsene. Estetisk utforming og universell utforming er synliggjort og ivaretatt i bestemmelsene. Det er utarbeidet sol- og skyggeanalyser som følger planforslaget, dette er også redegjort for sol- og skyggeforhold i planbeskrivelsen.

INNSPILL – NABO REITE, TUNVEGEN 6, 03.05.2019

Innspill vedr. bygningsvolum og ønsker dette tilpasser seg eksisterende boligbebyggelse. Videre vises det til trafiksikkerhet, vektlagt myke trafikanter, siktlinjer mot Jakobslikrysset, bredde fortau og tilstrekkelig p-plasser for kundeparkering og gjesteparkering for å unngå gateparkering. Tilrettelegging syklist/ myke trafikanter.

Kommentar: Plassering av bebyggelsen (og parkering) på tomta, samt bygninger langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune. Krav på uteareal for framtidige beboer, samt andel parkering og kjøreareal under bakken setter også føringer for hvor ny bebyggelse plasseres på tomta.

Ang. trafikkforhold viser vi til utarbeidet trafikk-rapport som følger planen som eget vedlegg. Trafikk, skoleveg samt barnetråkk er vurdert i planbeskrivelsen samt i ROS-analyse.

Når det gjelder krysset Tunvegen- Jakobslivegen og evt. behov for lyskryss, fartsdumper eller evt. lavere fartsgrense for å forbedre mulighetene å krysse Jakobslivegen så vil det være en vurdering som gjøres av Trondheim kommune som er vegmyndighet for de offentlige kommunale vegene. Antallet avkjørsler i dag er 6 stk. som krysser dagens fortau og gangtrafikk. Planforslaget legger opp til 3 stk. Det er innregulert frisiktlinjer på plankart og i bestemmelsene for avkjørsler ut mot Tunvegen. Frisiktlinjer for å ivareta trafiksikkerhet og

fartsgrenser ved avkjørsler samt kryss er vurdert og tegnet iht. Statens vegvesen sin håndbok N100. Ønske om utvidet fortau er ivaretatt og innregulert på plankart og i bestemmelsene med 3,5 m bredde inkl. snøopplag.

Det er tilrettelagt for gjesteparkering for boligene, og antall p-plasser for butikken er i henhold til KPA (kommuneplanens arealdel). Videre kan vi opplyse om at det er god arealdekning for sykkelparkering og sykkelverksted for beboere (i p-kjeller) som et tiltak for nullvekstmålet. Andre tiltak som er gjort for mye trafikanter er at de har inngang direkte fra Tunvegen og ikke parkeringsplass slik det er i dag. I tillegg er det tilrettelagt for varelevering og snuplass varebiler med vendehammer på egen tomt. Avkjørsel til kundeparkering er trukket vesentlig lenger vekk fra Jakobslikrysset som igjen også vil bidra til trafiksikkerhet rundt krysset. Plassering av nedgravd renovasjonspunkt er avklart med renovasjonsselskap og plassert i nordvest og ikke langs gate utmed fortau og myke trafikanter.

Når det gjelder gateparkering og behovet for parkering som beskrives så vil framtidige beboere ha gangavstand til butikken, på lik linje som dagens beboere i nærområdet har gang- og sykkelavstand til butikk i nabolaget. Nasjonale og politiske retningslinjer setter føringer for hvordan fortetting forventes ivaretatt og en av de mest sentrale punktene er at dagens byer skal fortettes og legge til rette for gang- og sykkeltrafikk framfor personbiltrafikk. Dette setter føringer for krav til egen p-plass samt plass for biler i byen rent generelt. Behov for evt. parkeringsforbud og skilting langs med kommunale veger (utover trafikkregler og vegtrafikkloven) avgjøres av Trondheim kommune.

INNSPILL – FYLKESMANNEN I TRØNDELAG, 14.05.2019

Det vises til tidligere innsendt merknad. Videre bes det om at kommunen setter tydelige krav til tema i ROS, og DSBs veileder i samfunnssikkerhet i arealplanleggingen. Fylkesmannen vil komme med endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Kommentar: *Det er utarbeidet ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet iht. Plan- og bygningslovens § 4.3.*

INNSPILL – NABO DYRVIK OG GROVE, TUNVEGEN 11. (GNR/BNR 17/214, 17/961) 20.05.2019

Bemerkninger og innsigelser via Adnor Advokat AS vedr. bygningsvolum, antall boliger og arkitektonisk utforming mtp strøkets karakter. Videre vises det til trafikkforhold, sikkerhet og skoleveg. Videre vises det til ulemper i form av støy og støv, i anleggsfase og etter ferdigstilling. Adnor Advokat AS og naboer bemerker videre at tiltaket strider mot PBL §29-2. «da det ikke er prosjektert slik at det innehar gode visuelle kvaliteter, verken i seg selv og særlig ikke i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering. Det må utvises særlig aktsomhet for hva som skal tillates i et område som ikke tidligere er fortettet.». Det bemerkes i denne sammenheng om at grøntdrag og friområder som er etablert i området vesentlig reduseres, at bokvaliteten og boligverdien forringes, samt at plasseringen i terrenget og tomta forsterker det «negative inntrykket». Ønsker reduksjon av boligmassens omfang.

Kommentar: *Nasjonale og politiske retningslinjer setter føringer for hvordan fortetting forventes ivaretatt. Fortetting innebærer å bygge i et allerede bebygd miljø og ikke bygge byer spredt hvilket medfører lange avstander med behov for personbiltrafikk for å nå jobb,*

skole, barnehage og andre sentrumsfunksjoner. En av de mest sentrale punktene i de nasjonale føringene er at dagens byer skal fortettes og legge til rette for gang- og sykkeltrafikk framfor personbiltrafikk. JF. Også Nasjonal Transportplan 2018-2029. Når det gjelder bemerkninger om trafiksikkerhet, skoleveg, støy og støv i anleggsfasen samt etter ferdigstillelse så er det utarbeidet egne rapporter/vurderinger av fagkyndige som følger planen som egne vedlegg gjeldende trafikk, støy og luftkvalitet. Disse temaer er også vurdert i egen ROS-analyse (risiko og sårbarhetsanalyse), samt vurdert og beskrevet i planbeskrivelsen. Det er stilt krav i bestemmelsene gjeldende krav i anleggsfasen, krav gjeldende støy i anleggsfasen samt for selve boligene. Antall avkjørsler som krysser fortau langs Tunvegen er redusert fra 6 stk. til 3stk, det er innregulert frisktlinjer iht. Statens vegvesen sin håndbok N100, fortau er regulert og utbedret med bredde 3,5 m, varelevering og snumuligheter vil skje på egen tomt uten behov for rygging ut i gaten som i dag, kundeparkering og varelevering vil oppleves mindre støyende da dette vil foregå som delvis innebygget av ny bebyggelse samt under dekke for uteareal. Ut ifra en samlet vurdering så vurderes foreslått tiltak som en forbedring trafiksikkerhetsmessig mot dagens situasjon.

Behov for lyskryss, fartsdumper, fartsregulering for å forbedre mulighetene å krysse Jakobslivegen (og/eller Tunvegen) så vil det være en vurdering som gjøres av Trondheim kommune som er vegmyndighet. Det gjelder også evt behov for parkeringsforbud (utover trafikkregler og vegtrafikkloven) langs gater.

Gjeldende Adnor Advokat AS og naboer bemerkning at tiltaket strider mot PBL §29-2. så står følgende i LOV-2019-03-08-5:

«Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering.»

Det er foreslått flere løsninger i arbeidsmøter med Trondheim kommune innen varsel om oppstart av planforslaget. Plassering av bebyggelsen (og parkering) på tomten, samt bygninger langs med gate i bymessig preg er i tråd med ønske fra Trondheim kommune.

Forslaget som nå foreligger er vurdert som den beste løsningen for utvidelse av butikkareal med boliger på tomten. Tiltaket er i tråd med «kommunens skjønn» og vurderes ikke være i strid med PBL §29-2.

Gjeldende bemerkning om en vesentlig redusering av grøntdrag og friområder som er etablert i området så er dette temaer som beskrives og vurderes i planbeskrivelsen både hva gjelder selve planområdet samt kringliggende områder.

Det er ikke regulert arealformål «friområde» i gjeldende plan. Når det gjelder eksisterende beplantet grøntareal bak butikken samt plen tilhørende Tunvegen 5 så er dette å regne som tilhørende de beboerne som har boliger på disse tomtene og ikke et offentlig friareal. Det finnes ikke registreringer på svært verdifulle friluftsområder (grønnstruktur) innenfor planområdet. For en orientering i hvor det er registreringer av områder med slik verdi viser vi til planbeskrivelsen med kartutsnitt fra NGU sine karttjenester. Naboers tilgjengelighet til registrerte verdifulle friluftsområder vurderes som uforandret i relasjon til planforslaget.

KPA (kommuneplanens arealdel) sikrer og stiller krav til eget uteareal egnet til rekreasjon og fritid for ny bebyggelse, hvilket i sin tur setter føringer for plassering av bygg på tomte. Når det gjelder «bokvalitet» som omtales så er følgende undertemaer gjeldende bokvalitet vurdert i planforslaget; klima, trafiksikkerhet og parkering, solforhold og utsyn/innsyn, uteoppholdsarealer, universell utforming samt estetikk.

Sol og skygge analysen viser f.eks. at Tunvegen 11 er en av de naboene som ikke påvirkes av skygge på utearealer da tomte ligger vest for planområdet. Dagens bebyggelse er plassert med gavl mot Tunvegen, det vil si at den lengste fasaden med mest vinduer, balkonger og uteplasser på eksisterende bygg vender mot Tunveien 11. Skissert bebyggelse er planlagt med gavl mot Tunvegen 11 og langfasade ut mot Tunvegen. I tillegg vil det opparbeides lekeplass på fellesarealet til den nye bebyggelsen, noe som planområdet i dag mangler.

For øvrig så er plassering av planlagt nedgravd renovasjonspunkt avklart med renovasjonsselskap, plassert i nordvest og ikke langs gate utmed fortau. Bestemmelsene åpner opp for at beboere langs med stikkveien i vest, inkludert beboere på Tunveien 11, kan benyttes seg av felles renovasjonsløsning. Behovet for areal med søppelbeholdere på egen tomt vil derfor kunne reduseres samt redusere behov for søppelbeholdere i anslutning til private avkjørsler hvilket gir større oversikt trafiksikkerhetsmessig sett. Samlet vurderes muligheten i bestemmelsen mer positivt enn negativt for kringliggende naboer langs stikkveien.