

Saksframlegg

Detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5, 5A, 7A og 7B, r20190009, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/117 (201794/20)

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5, 5A, 7A og 7B med vedtakspunkt, ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på plankart på grunnen og plankart under grunnen i målestokk 1:1000, merket Øystein Thommesen arkitekter, datert 5.7.2019, sist endret 6.10.2020, i bestemmelser sist endret 19.10.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 19.10.2020.

Før sluttbehandling skal følgende punkt tas inn i bestemmelsene:

- Brundalsforbindelsen skal være ferdig opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Øystein Thommesen AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Jakobslivegen 7 Eiendom AS, som er et datterselskap av I.K Lykke Eiendom AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Vesentlige tema i planarbeidet har vært stedstilpasning i form av høyde på bebyggelsen og hvordan bebyggelsen møter gata.

Uenighet

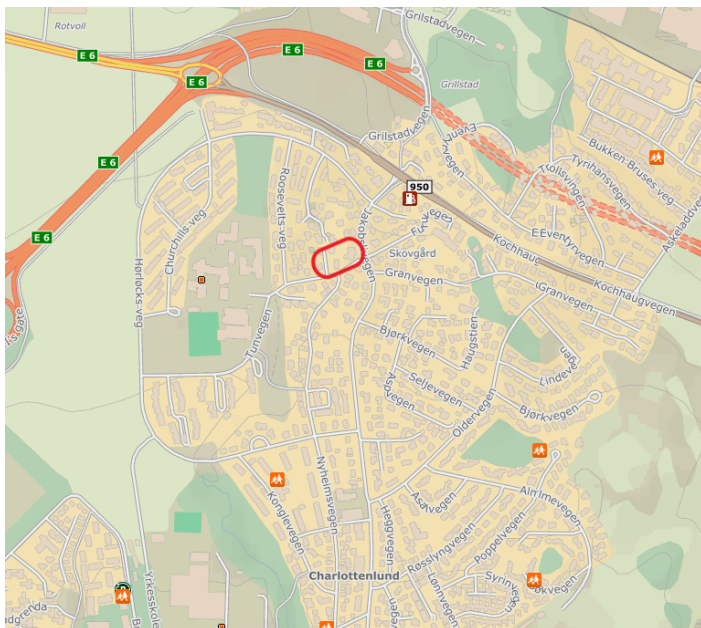
På grunn av kapasitetsutfordringer i Skovgårdkrysset mener Kommunedirektøren at Brundalsforbindelsen må være etablert før ny dagligvarebutikk og nye boliger kan tas i bruk. Dette er ikke forslagsstiller og plankonsulent enig i. Trafikkrapport for planforslaget viser en isolert sett lav økning av trafikk. Det er beregnet en trafikkøkning på 160 kjøreturer i døgnet fra bolig og dagligvarebutikk. I rushtiden er det beregnet at prosjektet vil øke trafikken i Skovgårdkrysset med åtte biler i timen. Butikkens kunder er i hovedsak hjemmehørende på Jakobsli, og det er den nye boligdelen av prosjektet som vil gi trafikkøkning i Skovgårdkrysset.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet ligger på Jakobsli, 4-500 meter sør for E6, ved krysset Jakobslivegen/Tunvegen. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny dagligvarebutikk med boliger og uterom på tak på eiendommene Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5, 5A, 7A og 7B. Det er i dag en eksisterende Bunnprisbutikk på tomten som ikke tilfredsstiller dagens krav. Planen forbedrer adkomst for varelevering og kundeparkering ved å skape færre og bedre avkjørsler. Parkering legges i kjeller og

Trondheim kommune

under tak. Forretningsetasjen henvender seg ut mot Tunvegen og Jakobslivegen. Planforslaget rydder opp i trafikkbildet ved at totalt antall avkjørsler reduseres fra seks til tre, fortauet utvides til 3 meters opparbeidet bredde langs planområdet, samt at avkjørsel til butikk trekkes lenger fra krysset Tunvegen/Jakobslivegen.

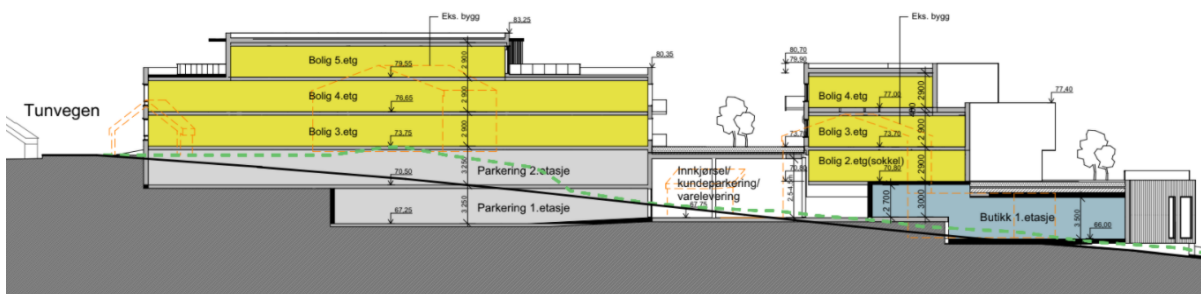


Oversiktskart, planområdet er merket med rødt

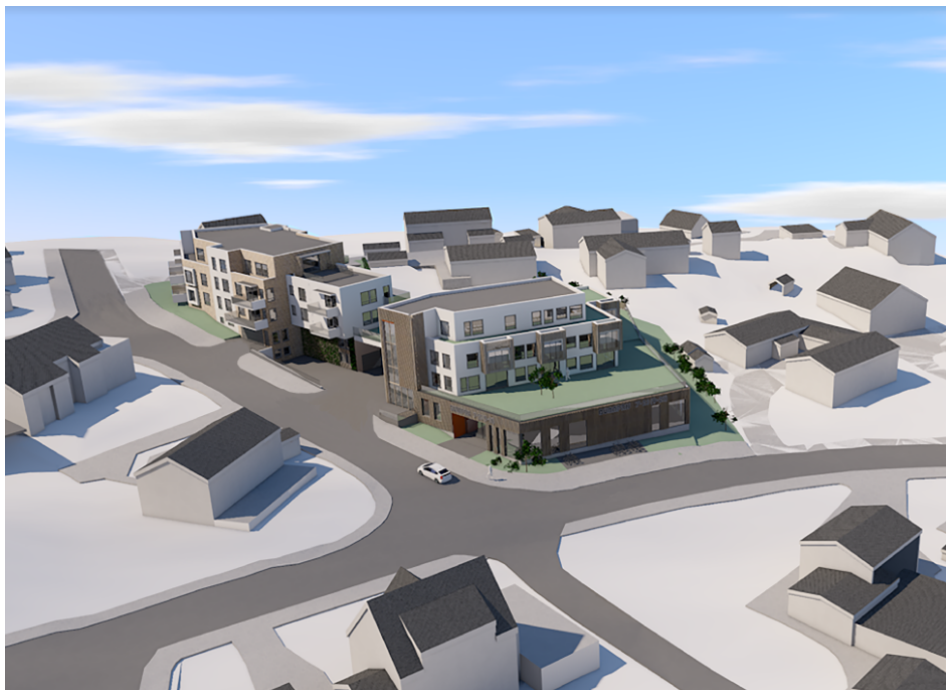
Bebyggelsen

Planområdet utgjør 4,8 daa. Det er planlagt for ca. 20-25 leiligheter, fordelt på to leilighetsbygg. Boligtettheten er 4,2-5,2 boliger per dekar, pluss areal til forretning og parkering. En gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA per boenhet tilsvarer 31,4 boliger innenfor planområdet, som gir en tetthet på 6,5 boliger per dekar.

Det ene boligbygget ligger over dagligvareforretningen, mens det andre blir liggende over to etasjer med parkeringskjeller. Uterommet ligger på nivå med terreng mot naboer i nordvest og vil bli skjermet mot støy fra vegen av den nye bebyggelsen.



Illustrasjonssnitt av skisseprosjektet som følger planforslaget. Snittet er sett fra sør og viser bebyggelsen langs Tunvegen.



Prosjektet sett fra sørøst.

Sokkeletasjen med forretning henvender seg ut mot Jakobslivegen og Tunvegen. Høydeforskjell ned fra parkering tas opp innendørs i bygget. Bebyggelsen stiger langs Tunvegen og vil oppleves som fire-fem etasjer høy, på grunn av parkeringsetasjene og innkjøring til parkering for forretning.

Vurdering

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, men bryter med den eksisterende småhusbebyggelsen med saltak. Det er i hovedsak volum, høyder og hindring av utsikt som vil påvirke naboer mest. Få naboer vil få stor skyggepåvirkning. 23. mars vil ny bebyggelse skyggelegge uterom for naboer i nordvest. 21. juni vil ikke prosjektet skyggelegge naboer. Det står i dag en klynge med trær på det høyeste punktet på tomten. Disse skal fjernes, noe som kan bedre solforholdene mot de nærmeste naboene.

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



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

Trondheim kommune

Forretningsetasjen henvender seg ut mot Jakobslivegen og Tunvegen, noe som er positivt for opplevelsen av bebyggelsen nærmest krysset Jakobslivegen /Tunvegen der folk ankommer området.

Flere boliger og større butikk gir mer trafikk, det er beregnet 160 nye kjøreturer i døgnet fra prosjektet. Samtidig rydder planforslaget opp i en dårlig trafikksituasjon, noe som er positivt.

Vurdering av trafikk

Kommunedirektøren mener at Brundalsforbindelsen må være etablert før bebyggelsen kan tas i bruk. Dette er forslagsstiller uenig i. Bakgrunnen for Kommunedirektørens syn er at kapasiteten i Skovgårdkrysset er sprengt, og at trafikkrapporten viser at planområdet gir en liten trafikkøkning. Kommunedirektøren mener at all ny trafikk vil forverre trafikkavviklingen i krysset. Det er i rushtiden det er størst problem med trafikkavviklingen.

Ved varsling om oppstart av dette prosjektet ble det ikke varslet om innsigelse fra Statens vegvesen. Statens vegvesen påpekte derimot at Skovgårdkrysset allerede er sterkt belastet med trafikk, at det totalt sett er store trafikale utfordringer og at økt trafikk her vil gi store problemer for avviklingen, spesielt i rushtiden. Statens vegvesen forventet derfor at det ble gjennomført utredninger som beskriver hvordan dette skal løses. Andre planer i området har fått krav om rekkefølgekrav fra Statens vegvesen. Disse planene har vært rene boligprosjekt.

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

Forslagsstiller og plankonsulent har med bakgrunn i dette bedt om en politisk vurdering av kommunedirektørens krav om rekkefølgekrav for realisering av dette prosjektet. Dette er betent, ettersom områdeplanen på Rotvoll er uavklart. Dersom områdeplanen ikke blir vedtatt vil det kunne ta lengre tid før Brundalsforbindelsen er på plass. Bygging av ramper til E6, som også er et rekkefølgekrav på Overvik vil kunne bedre situasjonen i Skovgårdkrysset, men full effekt av dette ser vi ikke før de er åpnet.

Forslagsstiller viser til at trafikkrapporten skiller på trafikk generert av butikken og trafikken fra de ekstra boligene som tilkommer. Butikkens kunder er i hovedsak hjemmehørende på Jakobsli, og en ny butikk vil ikke generere trafikk fra kunder hjemmehørende i andre deler av byen som da belaster Skovgårdkrysset. I den grad butikken skulle få økt trafikk så vil denne bli tatt fra andre dagligvarekjeder inne på Jakobsli, uten noe ekstrabelastning på Skovgårdkrysset. En ny butikk kan sågar stanse handelslekkasjer ut av bydelen, noe som i så fall vil redusere antall bilturer gjennom Skovgårdkrysset. Denne planens påvirkning av Skovgårdkrysset omhandler kjøreturer fra de nye tilkommende boligene utover antallet boliger som allerede finnes der i dag.

Forslagsstiller mener at trafikkrapporten viser at det er urimelig å stanse realisering av dette prosjektet med å knytte det opp mot et rekkefølgekrav gjeldende et stort infrastrukturprosjekt der realisering fortsatt er uoversiktlig. Forslagsstiller mener at realisering og behov av en ny moderne butikk og varemottak må vektlegges, og at denne planen kan realiseres uten rekkefølgekrav knyttet opp mot Brundalsforbindelsen.

Trondheim kommune

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

For å oppnå nullvekst i persontransporten, må vekst i transportbehov tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planområdet ligger 5 kilometer i luftlinje fra Torvet. Det er god kollektivdekning, i overkant av 300 m til metrobussholdeplass og en del tilbud i nærområdet, som sannsynliggjør andre alternativ enn kjøring til Midtbyen.

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

Økonomiske konsekvenser for kommunen

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

Det er ikke ledig kapasitet på Charlottenlund ungdomsskole og dermed ikke skolekapasitet i grunnskoleløpet. Utvidelse av skole vil på sikt føre til økonomiske konsekvenser for kommunen.

Medvirkningsprosess

Varsel om planoppstart til naboer, berørte parter, offentlige og private høringsinstanser ble gjort 3.4.2019, og et revidert varselbrev den 29.4.2019. Det ble kunngjort oppstart av planarbeid i Adresseavisen 4.4.2019, og på Øystein Thommesen AS sin hjemmeside. Det er gjort avtaler med nabo i Tunvegen 7. Eiendommene Tunvegen 5A og 5B kjøpt av Jakobslivegen 7 Eiendom AS.

Til varsel om oppstart av planarbeid er det mottatt 13 innspill. Det er kommet innspill fra Statens vegvesen, Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, LUKS, Fylkesmannen i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune. I tillegg er det kommet innspill fra åtte beboere i området. Merknadene og tilsvaret fra plankonsulent er vedlagt saken. Mange av merknadene går på trafiksikkerhet i området og at prosjektet vil generere mye ny trafikk som kommer i konflikt med dagens skoleveg langs Tunvegen. Alle naboer påpeker at bebyggelsen er høy, bryter med strøkskarakteren og at den vil gi negativ påvirkning på området. Det vises til merknadene i vedlegg og tilsvaret fra plankonsulent.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Før sluttbehandling skal bestemmelsene suppleres med rekkefølgekrav om opparbeidelse av Brundalsforbindelsen.

Kommunedirektøren i Trondheim, 23.10.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Jogeir Engeset Mikalsen
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Plankart på grunnen
- Vedlegg 3: Plankart under grunnen
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 5: ROS-analyse
- Vedlegg 6: Støyutredning
- Vedlegg 7: Overordnet VA-plan og notat
- Vedlegg 8: Tilsvar på merknader fra plankonsulent
- Vedlegg 9: Trafikknotat
- Vedlegg 10: Situasjonsplan
- Vedlegg 11: Sol- og skygge 21. juni
- Vedlegg 12: Sol- og skygge 23. mars
- Vedlegg 13: Sol- og skygge for eksisterende og ny situasjon 22. april

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved