

Vedlegg 21

Merknader til varsel om oppstart planarbeid – Johan Bojers vei 14 og 16

Oppsummering av innspill til varsel om oppstart av planarbeid Johan Bojers vei 14 og 16

Forslagsstillers sammendrag av merknad:	Forslagsstillers kommentar:
Statsforvalteren, 18.11.24	
<u>Landbruk:</u> Statsforvalteren er opptatt av at sentrale utbyggingsområder utnyttes på en god måte. Minimumskrav må sikres i reguleringsbestemmelser. Positivt at alle p-plasser leges i kjeller. <u>Klima og miljø:</u> Positivt at det bygges tett i områder med god kollektivdekning. Forutsetter at føringer i KPA legges til grunn, herunder min arealutnyttelse og andel parkering. Fortetting må skje med kvalitet. <u>Friluftsliv:</u> Planområdet grenser til et svært viktig friluftsområde. Mulighetene for allment friluftsliv bør trygges og forbedres. Grønnstruktur må sikres i reguleringsplan. <u>Overvann og klimatilpasning:</u> Overvann bør løses på overflaten. Planen må redegjøre for hvordan overvann håndteres. Støtter kommunens tilbakemelding om å bevare så mye vegetasjon som mulig – må sikres i bestemmelser. Det må ses på hvilke effekter klimaendring vil gi og konsekvensen må vurderes. ROS-analyse må oppdateres. <u>Klimagassutslipp:</u> Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å reduseres utslipp eller klimagasser, ivareta klimatilpasning, og tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Klimagassregnskap anbefales. <u>Naturmangfold:</u> Det må undersøkes hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket og effekten på påvirkningen må vurderes. <u>Støy og luftforurensing:</u> Grenseverdier for støy må sikres i bestemmelser. Bygge- og anleggsfasen må planlegges nøye. Støy og luftforurensing for eksisterende boliger som følge av økt trafikkmengde må vurderes. <u>Forurenset grunn:</u> Det må vurderes om det kan være forurensning innenfor planområdet. Dersom det er grunn til å	<u>Landbruk:</u> Prosjektet legger opp til en fortetting i tråd med kravet i ny KPA samtidig som en tilpasning til eksisterende bebyggelsesstruktur er prioritert etter krav fra Byplan. Utnyttelsen innenfor tomtearealet tilsvarer 100% - 116% BRA. Kjeller/sokkelareal er ikke medregnet. <u>Klima og miljø:</u> Se over ang. utnyttelse. Parkeringskrav er satt i tråd med føringer i nylig vedtatt KPA. Det er ambisjoner om høy kvalitet i prosjektet som er forsøkt sikret gjennom plankart og bestemmelser. <u>Friluftsliv:</u> Grøntstrukturen i KPA er i reguleringsplanen foreslått regulert til grønnstruktur, naturområde innenfor den definerte kollen med strenge krav til vern av terreng og vegetasjon. Areal nedenfor kollen foreslås regulert til felles uteoppholdsareal. Tråkket til grøntstrukturen som ligger nord for planområdet blir ikke berørt og vil derfor videreføres som tilgang til grøntarealet. <u>Overvann og klimatilpasning:</u> Overvann vil håndteres etter kommunens tre-trinns løsning, med målsetting om at det meste håndteres i trinn 1. Det er sikret plass for eventuelle fordrøyningsbasseng mot vei ved behov. ROS-analyse er oppdatert. <u>Klimagassutslipp:</u> Det er utarbeidet et en bærekraftsoppfølgingsplan og et klimagassregnskap som viser ambisjonsnivå og nødvendige tiltak for å oppnå dette nivået. Begge dokumenter skal følge prosjektet og oppdateres underveis i prosjekteringen. Det er også utarbeidet et energinotat hvor det er gjort vurderinger av alternativ klimavennlig energiforsyning målt opp mot tilknytning til fjernvarme. <u>Naturmangfold:</u> Grønnstrukturen er regulert til grønnstruktur, naturområde og uteoppholdsareal for å ivareta naturmangfoldet her. Prosjektets plassering hensyntar grønnstrukturen. <u>Støy og luftforurensing:</u> Det er utarbeidet et støynotat for prosjektet, og det er satt krav til anleggsfasen i reguleringsbestemmelsene. <u>Forurenset grunn:</u> Det er ingen mistanke om forurensning i grunnen innenfor planområdet.

tro at det er forurensning på eiendommen må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen. <u>Barn og unge og helse og omsorg:</u> Det vises til Helsedirektoratets oversikt over sentrale tema som skal ivaretas på folkehelseområdet. <u>Lokal sosial bærekraft, bokkvalitet og universell utforming:</u> Fortetting må skje med kvalitet. Folkehelseloven §4 skal legges til grunn. Bestemmelser må sikre variert boligsammensetning med krav til både rom- og arealfordeling. Det vil være utfordrende for Statsforvalteren dersom planforslaget ikke er i tråd med gjeldende føringer for utnyttelsesgrad for området. Uteareal skal ivaretas. Buffersone mellom bebyggelse og felles uterom må sikres. Tilgang til sol/dagslys skal ivaretas. Uterom skal planlegges tilgjengelig for alle. HC-parkering må sikres med frihøyde 2,6 m. UU til nedkast og returpunkt. Stedstilpasning og konsekvenser for nærliggende boliger må synliggjøres. <u>Barn og unge</u> Uteområder må være store nok for lek og opphold og gi rom for ulik type lek på ulike årstider. Uteareal må sikres mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Det må stilles kvalitetskrav. Det må sikres tilgjengelige lekearealer på bakkeplan. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet for brukstillatelse kan gis. <u>Fysisk aktivitet:</u> Planen må redegjøre for hvordan myke trafikanter skal ivaretas. Det må foreligge en trafikkanalyse som viser konsekvensene langs adkomstveger. <u>Samfunnssikkerhet:</u> ROS-analyse i tråd med pbl § 4-3 forutsettes. <u>Videre arbeid:</u> Endelig uttalelse når planen kommer på høring. Regionalt planforum kan benyttes. Kontaktliste. SOSI til kartverket.	<u>Barn og unge og helse og omsorg:</u> Sentrale tema som skal ivaretas på folkehelseområdet er redegjort for i planbeskrivelsen øvrige vedlegg til planforslaget. <u>Lokal sosial bærekraft, bokkvalitet og universell utforming:</u> Det er sikret variert leilighetssammensetning i reguleringsbestemmelsene, og utnyttelsen er i tråd med overordnede føringer. Uterom med buffersoner inn mot bebyggelsen og solbelyst og tilgjengelig felles uteareal er ivaretatt. Det er sikret fri høyde på 2,6 for HC-plasser i reguleringsbestemmelsene. Stedstilpasning er prioritert i prosjektet samtidig som det legges opp til en fortetting, og konsekvenser er synliggjort i planbeskrivelsen og illustrasjonsmateriellet. <u>Barn og unge</u> Det er tilrettelagt for lek og opphold mellom bebyggelsen og opp mot kollen med grøntdraget. Kollen og grøntdraget vil kunne gi andre opplevelsesverdier til både opphold og lek. I tillegg ligger prosjektet innenfor 200 meters avstand til felles offentlig lekeplass mot nord. Det er sikret krav om at tilstrekkelig skolekapasitet skal dokumenteres før tillatelse kan gis i bestemmelsene. <u>Fysisk aktivitet:</u> Det er gjort trafikktegninger i Johan Bojers vei, og det er utarbeidet en trafikkanalyse hvor flere alternativer for veg- og fortausbredder er utredet. Det er lagt inn krav om opparbeidelse av fortau i plankart og bestemmelser. <u>Samfunnssikkerhet:</u> ROS- analyse er utarbeidet og oppdatert etter tilbakemeldinger ved varsel om oppstart planarbeid.
Trøndelag Fylkeskommune, 22.11.24	
<u>Friluftsliv:</u> Planområdet grenser til grøntkorridor. Bebyggelsen bør trekkes unna, og buffersone bør etableres. Felling av trær bør unngås. Hensynet til grønnstruktur bør komme tydelig frem i kart, bestemmelser og illustrasjonsmaterieill. Det bør vurderes om den grønne korridoren kan forlenges gjennom tomte for å gi allmennheten tilgang.	<u>Friluftsliv:</u> Grøntstrukturen foreslås regulert til grønnstruktur, naturområde og uteoppholdsareal. Innenfor naturområdet tillates ikke fjerning av vegetasjon eller endring av terreng. Bebyggelsen er trukket vekk fra grøntstrukturen med en buffersone på minimum 4,0 m. Adgangen opp til grøntstrukturen innenfor tomte er meget bratt, og dermed en lite tilgjengelig adkomst til naturområdet. Den offentlige forbindelsen mot nord vil være

<u>Barn og unges interesser:</u> Krav til uterom og kvalitet i uterommet må ivaretas. En del bør være på bakkeplan, og det bør sikres for ulike aldersgrupper, tilfeldige møteplasser og som møteplass for naboer. UU må sikres. Oppfordrer til solfylte, robuste og fleksible uteoppholdsareal. <u>Stedstilpasning:</u> Nye tiltak skal fremme stedets egenart, kvaliteter og historiske kvaliteter samt tilføre bomiljøet nye kvaliteter. Positiv med fortetting, men det må skje med kvalitet. Viser til Trondheim kommunes arkitekturstrategi og KPA. <u>Blågrønne kvaliteter og fordrøyning av overvann:</u> Oppfordrer til lokal overvannshåndtering i åpne løsninger. <u>Nyere tids kulturminner:</u> Planområdet er tilgrensende til hensynssone bevaring kulturmiljø i ny KPA. Verdiene i strøkskarakteren bør sikres i planen og søkes videreført som del av planarbeidet. <u>Eldre tids kulturminner:</u> Liten risiko for å komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, men aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 må sikre i bestemmelser.	den enkleste måten å få tilgang til grøntstrukturen for allmennheten, og berøres ikke av planforslaget. <u>Barn og unges interesser:</u> Det er tilrettelagt for lek og opphold mellom bebyggelsen og opp mot kollen med grøntdraget. Kollen og grøntdraget vil kunne gi andre opplevelsesverdier til både opphold og lek. I tillegg ligger prosjektet innenfor 200 meters avstand til felles offentlig lekeplass mot nord. Det sikres etablert fellesfunksjoner innendørs som gir møteplasser for beboerne i tillegg til uteoppholdsarealene. <u>Stedstilpasning:</u> Det er vektlagt å få til et stedstilpasset prosjekt som fremmer stedets egenart og kvaliteter samtidig som området fortettes i tråd med overordna føringer og dermed gir nye kvaliteter til området. <u>Blågrønne kvaliteter og fordrøyning av overvann:</u> Åpen overvannshåndtering er redegjort for i VAO-notatet og er sikret i bestemmelser og gjennom kommunens tre-trinns strategi. Det er satt krav om en blågrønn faktor på minimum 0,8. <u>Nyere tids kulturminner:</u> Prosjektet er adskilt fra hensynssone bevaring kulturmiljø med en betydelig høydeforskjell og et grøntdrag, og vil ikke oppleves i sammenheng med bebyggelsen i hensynssonen. Det er gjort tiltak for å tilpasse seg strøkskarakteren samtidig som det tilrettelegges for fortetting. <u>Eldre tids kulturminner:</u> Aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 er sikret gjennom lovverket.
Statens vegvesen, 25.10.24	
SVV forutsetter at myke trafikanter prioriteres i tråd med prinsippene om universell utforming. Trafikksikkerhetsvurderingen fra ViaNova berører flere elementer som er viktige å ivareta, ikke minst forholdet til skoleveg. SVV forventer at parkeringsdekningen blir lav for å bidra til nullvekstmålet.	Trafikksikkerhet er utredet og myke trafikanter er prioritert. Det er lagt inn krav om opparbeidelse av bredere fortau i Johan Bojers vei og Peter Egges vei. Parkeringsdekningen er i tråd med nye føringer i nylig vedtatt KPA.
NVE, 06.11.24	
NVE viser til sin veileder for veiledning og verktøy til hvordan deres ansvarsområder skal følges opp. NVE skal ha planen oversendt ved høring dersom planen berører deres saksområder.	NVEs veileder er brukt som verktøy for VAO-rapport og planbeskrivelse, og planen vil sendes til NVE når den skal på høring.
TBRT, 25.10.24	
TBRT anbefaler tidlige involvering av foretak med kompetanse innenfor fagområdet brann, og lister opp generelle krav for tilrettelegging for brann- og redningstjenesten.	Brannkonseptet er sjekket av med foretak med kompetanse innenfor fagområdet brann.

Naboer:	
Det har kommet flere innspill fra naboer. Mange av innspillene berører samme tema, men det er ulikt hvor detaljerte innspillene er. For å gjøre dette dokumentet mest mulig lesbart og oversiktlig, er det laget en samlet oversikt over alle innspillene som har kommet fra naboene. Innspillene er systematisert etter tema. Ikke alle naboene mener det samme om alle tema. Innspillene er ikke gjengitt ordrett, da mange av innspillene er forkortet og fordi flere innspill kan være kombinert i et sammendrag. For detaljer rundt hvem som har ment hva, anbefales å lese de konkrete innspillene som ligger vedlagt.	
Generelt: 1. Flere av naboene skriver at de er imot prosjektet. 2. Utbygger prøver å omgå regelverket. 3. Udokumenterte påstander om parkering og trafikk. 4. Variert beboersammensetning i dag og høy trivsel preger bomiljøet. 5. Nye naboer er velkommen i gaten, men det er ikke ønskelig at det skal ta form av et slikt stort prosjekt. 6. Lite/nesten ingen innsats fra utbygger for å presentere planene for naboene. 7. Vidarheim borettslag skriver at varslingsdokumentene mangler vedlegg, noe som gjør varslingen ufullstendig.	1. Prosjektet har som intensjon å imøtekomme overordna krav om fortetting i et sentralt område samtidig som tilpasning til eksisterende struktur er vektlagt. 2. (og 3.) Forslagsstiller har ikke noe ønske om å omgå regelverket. Gjennom planmaterialet forsøkes foreslått prosjekt belyst på best mulig måte. 4. Det legges opp til variert leilighetssammensetning som vil bygge opp under en variert beboersammensetning. 5. Det vises til øvrige kommentarer. 6. Det er avholdt et innsiktsmøte tidlig i prosessen, og vi kommer til å innkalle til et informasjonsmøte samtidig som planmaterialet sendes på høring. 7. Etterspurt dokumentasjon er ettersendt til Vidarheim borettslag.
Bebyggelsesstruktur, utnyttelse og arkitektur: 1. Utnyttelsen bør reduseres. Urealistisk høyt og stort. Langt over gjeldende regulering. Stedstilpasning bør veie tyngre enn krav til fortetting 2. Dominerende inngrep, virker for stort, for høyt og for ruvende. Overdimensjonert. Drabantbyblokk. Bomaskiner. Påtrengende. Massivt. Prosjektet forringer bokvalitet og bomiljø for nærområdet. Bygningene bryter med områdets karakter. De er for store for området og dekker for stor del av tomtearealet. 3. Avvikende med gavl mot gate. 4. Vil påvirke fjernvirkningen av den grønne åssida 5. Bratt og skrånende terreng tilsier lavere utnyttelse 6. For mange enheter. Utbyggingsområdet er 1597 kvm, som gir 14,4 boliger/daa. Dette er høyere enn kravet. Utnyttelsen bør tilpasses en overgang mot byggesone 3. 7. For nært vei og for nært tomtegrenser. Ny bebyggelse kommer tett på eksisterende bebyggelse. 8. Innsynsproblem. Problem med støy fra takterrasser. 9. Barn vil miste sine uteområder. 10. Antikvarisk verdi på enebolig i 22 – denne må hensyntas.	1. Området er avsatt til byggesone 2 i ny KPA, hvor det er et ønske om fortetting og hvor det er krav om minimum 100 % BRA. Ny KPA innebærer derfor en transformasjon av disse boligområdene fra småhustypologi til en tettere struktur, og bidrar til målsettingen om å bygge byen innenfra og ut. 2. Bebyggelsen er større enn dagens bebyggelse og kan derfor oppleves å bryte noe med eksisterende karakter. Dette er imidlertid naturlig ved transformasjon av et boligområde til høyere tetthet. Bebyggelsen er etter vår vurdering tilpasset nærområdet ved at bebyggelsen er brutt opp i flere volum og utformet med saltaksform og mange av dagens kvaliteter er videreført. 3. Øvrig bebyggelse langs Johan Bojers vei har både langside og gavlvegg mot gate. 4. Fjernvirkningen fra Havstein kirke er illustrert i illustrasjonsvedlegget, og viser at bebyggelsen føyer seg inn med øvrig bebyggelse og at den grønne silhuetten bevares. 5. Terrenget er bratt, noe som både er utfordrende og kan gi kvaliteter til prosjektet. Det er sikret tilstrekkelig uteareal og solbelyst areal, noe som tilsier at utnyttelsen er riktig. 6. Vest for planområdet ligger byggesone 3 med hensynssone kulturmiljø. Dette området ligger imidlertid på et annet høydenivå og er adskilt av grøntdraget. Vi mener derfor ikke det er riktig å tilpasse oss en overgang mot byggesone 3 her. Utnyttelsen som foreslås ligger på minimumsnivået som kreves i byggesone 2. 7. Bebyggelsen er lagt minimum 4 m fra eksisterende tomtegrenser, og i minimum 2,5 m avstand til vei. Det grønne draget mot gate er sikret i bestemmelser.

	8. Takterrasser er tatt ut av planforslaget, og balkongene er godt integrert i bebyggelsen, noe om gir lite innsynsproblematikk. 9. Eiendommene består i dag av private hager som ikke er tilrettelagt for bruk av barn i nabolaget, og planforslaget vil derfor ikke bety at barn mister noen uteområder. 10. Enebolig i Johan Bojers vei 22 ligger høyere i terrenget og i litt avstand fra prosjektet, og vil i liten grad påvirkes av prosjektet.
<u>Anleggsfase og massebalanse:</u> - Bekymring for masseuttak til kjeller. Mye transport, og fare for skader på eksisterende hus ifm. sprenging. - Anleggstrafikk vil føre til økt belastning på veisystem. - Anleggstrafikk vil ha konsekvenser for trafikksikkerheten i gata. - Byggeperioden vil føre til betydelig nedsatt livskvalitet. - Bråk og skitt i anleggsperioden. - Enhver direkte eller indirekte skade, tap eller inngrep på annens eiendom må erstattes økonomisk av utbygger.	Det er satt krav til at plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold, støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Luftkvalitets- og støygrenser som angitt i retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442 legges til grunn. Tiltak etter planen skal utføres uten at dette medfører rystelser, setningsskader eller andre inngrep som kan skade omkringliggende bebyggelse.
<u>Solforhold og utsyn:</u> - Vanskelige solforhold. Morgensol for nr 18 forsvinner. - Utsyn for naboer blir vesentlig redusert. - Det bør etableres buffer mellom planlagte balkonger og eksisterende private uterom. - Bebyggelsen påvirker ettermiddagssol for rekkehusbebyggelsen mot øst. - Sol- og skyggeforhold er ikke tilstrekkelig dokumentert for nabobebyggelsen. - Prosjektet bryter med kravene til solbelyste fellesarealer samt opplevelsen av å bo i et grønt miljø.	Tiltaket vil påvirke enkelte naboers sikt og solforhold. Tomannsboligen i Johan Bojers vei 18 blir mest påvirket når det gjelder utsikt. Prosjektets sørligste volum vil komme i veien for mye av utsikten denne boligen har i dag, men det vil være god sikt på begge sider av dette volumet slik at noe av utsikten beholdes. Solmessig vil det være rekkehusene på motsatt side av Johan Bojers vei som blir mest påvirket på ettermiddagen. Det er imidlertid mye skygge her i dag som følge av grøntdraget som ligger adskillig høyere i terrenget hvor det er mange høye trær. Konsekvensene for naboene er illustrert i illustrasjonsvedlegget og redegjort for i planbeskrivelsen.
<u>Fortau, trafikksikkerhet:</u> - Trafikksikkerhet i dag. Veinettet vil ikke tåle flere boenheter. Prosjektet medfører en betydelig økning i trafikk tallene. - Trafikkøkningen er vesentlig, men helt neglisjerbar for kundegrunnlaget for områdets bedrifter. - Beskaffenheten på Johan Bojers vei er dårlig – kan tyde på at dagens trafikkbelastning er for høy. - Trafikkmengde må dokumenteres. Det må gjennomføres trafikk tellinger. - Smale fortau gjør at mange går og sykler i gata. - Terrengmur ned til fortau er uheldig. Bebyggelsen bør legges på terreng, med boligetasjer ned på gatenivå.	Det er utført trafikk tellinger i området, som dokumenterer en lav trafikkbelastning (650 ÅDT). Andelen gående og syklende er også lav, særlig andelen barn i barneskolealder. Dette er naturlig da området ligger helt i ytterkant av barneskolekretsen. Det er mange forhold som skal ivaretas i veianlegget – mange av naboene skriver at gata er lite trafikksikker og ønsker et bedre tilbud for gående og syklende, noe som tilsier breddeutvidelse av fortauet. Samtidig er mange opptatt av at det er viktig å beholde gateparkeringen (selv om det faktisk er skiltet parkering forbudt langs det meste av gata i dag). Det er ingen interesse fra naboenes side å avgi grunn for å kunne opparbeide et bredere trafikkareal, noe som er forståelig med tanke på at flere av hagen vil bli berørt. Trafikkrådgiver fra Via Nova (som har nødvendig kompetanse innenfor fagområdet) har utredet ulike alternativer for utforming

- Økning fra ca 30/36 til 50/59 boenheter i gata (ulike tall fra ulike naboer, noen skriver fordobling). Økt belastning for infrastrukturen. Antall boenheter bør reduseres. - Ikke kompetent trafikkrådsgiver. - Prosjektet ligger i et Y-kryss med dårlig sikt som er et særlig utsatt punkt mtp trafiksikkerhet. - Snøopplag: På vinteren presses fotgjengere ut i veibanen som følge av smale fortau og dårlig brøyting. - Snøopplag: Problem med snødeponering i dag, dette vil forverres. - Regulering av snøopplag vil øke risikoen for kollisjoner og skape utfordringer for ferdsel. - Det er problematisk å etableres snøopplag på østsiden av Johan Bojers vei da mange av rekkehusene her har innganger herfra i kort avstand til vei. - Skolebarn til Åsveien skole følger Peter Egges vei, mens skolebarn til Sverresborg følger Johan Bojer og videre bort til Sverresdalsveien. Begge gater må sikres sammenhengende fortau. Bedre med sammenhengende fortau på begge siden av vegene enn å øke bredden på ett av fortauene. - Flere barn går til Sverresborg som følge av større skolekrets. - Johan Bojers vei er en gjennomfartsåre for myke trafikanter, ikke bare for skolebarn. - Enveiskjøring i Peter Egges vei vil føre til økt trafikk i Sverresdalsveien og Johan Bojers vei, og påvirke skolebarn til Sverresborg skole negativt. - Varslet planområde viser avgrensning i kommunens areal fra Peter Egges vei til Byåsveien, mens i trafikknotatet er forbindelsen lagt inne på parkeringsplassene til Byåsveien 138. Gangveien må legges på kommunens eiendom. - En veiutvidelse vil ta hageandeler for de som bor langs veien i dag. Konsekvenser av fortausutvidelse etterspørres. - En av naboene melder at han ikke er interessert i å avgi grunn for utvidelse av fortau. - Veganlegget må planlegges og dimensjoneres for videre transformasjon av området (med mer fortetting)	av gateløpene i Johan Bojers vei og Peter Egges vei. Det er lagt vekt på å sikre en fremtidsrettet løsning som kan stå seg over tid ved en eventuell videre transformasjon i området samtidig som situasjonen kan tilpasses det som er der nå, uten å gjøre inngripen i privat eiendom og folks hager. Vegbredden er forslått regulert til 5,2 m. Dette sikrer nok bredde til at personbil og større kjøretøy kan kjøre forbi hverandre uten problem. Vegbredden på 5,2 m sikrer samtidig at farten kan holdes nede (jo bredere vei, jo fortere kjører folk). - Løsningen legger til rette for snøopplag langs nordvestsiden av vegen. - Løsningen vil sikre et mer trafiksikkert fortau som kan brøytes om vinteren og dermed ivareta skolebarn og andre myke trafikanter. - Løsningen som foreslås innebærer enveiskjøring i Peter Egges vei. Andelen biler som skal hit er meget lav, og enveiskjøringen vil derfor ha marginal konsekvens for trafikkavviklingen andre steder. Med en enveiskjøring sikrer man god bredde på fortau uten at det er behov for å gjøre inngripen i privat eiendom og hager langs veien. - Forbindelse mot Byåsveien ble vist feil i tidligere utsendt trafikkrapport, men er nå rettet opp slik at arealet som reguleres ligger på kommunal grunn.
<u>Parkering:</u> - Prosjektet mangler tilstrekkelig parkering. Gjesteparkering mangler. - 0,3 parkering per enhet er prosjektert. For lite.	- Det legges opp til en parkeringsdekning i tråd med nylig vedtatt KPA, med minimum 0,2 og maksimum 0,9 parkeringsplasser per 100 BRA. Foreløpig prosjekt er vist med 17 p-plasser for bil.

- Mangler parkeringsplasser i dag. Det er da negativt at prosjektet planlegges med lavere parkeringsdekning enn normen. - Besøkende er i dag avhengig av å parkere langs vei, og parkering langs gate er helt nødvendig. - Det må fortsatt være tillatt med parkering i deler av Johan Bojers vei/Peter Egges vei fordi flere av husstandene ikke har alternativ parkering.	- En lav parkeringsdekning bygger opp under nullvekstmålet og ambisjonen om at flere skal velge gange, sykkel og kollektivt fremfor bil. Prosjektets plassering tilsier at man fint kan leve uten bil her. - Reguleringen av vegarealet er vist uten tilrettelegging for parkering langs vei. Tilrettelegging for gateparkering ville medført mye inngripen i private hager langs veien, og er derfor ikke tilrådelig. Det er skiltet parkering forbudt langs Johan Bojers vei også i dag.
<u>Forholdet til grøntdrag:</u> 1. Ødelegger eksisterende viltkorridor. Mangelfull kartlegging av dyre- og insektliv. Naturmangfoldet og konsekvenser av utbygging bør utredes av uavhengig part. Mange av naboene er bekymret for bebyggelsens konsekvenser for dyrelivet; rådyr, fugler, grevling, flaggspett og rev. Økt lyd som følge av flere beboere vil negativt påvirke det biologiske mangfoldet. 2. Bebyggelsen må ikke tillates plassert nærmere grøntdraget enn det som er fastslått i KPA. Skogholt og utsiktspunkt på kollen er mye brukt for lek og rekreasjon. Boligene kan ha privatiserende effekt. 3. Byggehøyde vil redusere soltilgang og påvirke mikroklima. Sikt og utsyn inn til og fra friområdet forringes. 4. En utbygging vil påføre grøntdraget stor skade. Masseuttak vil ha store konsekvenser for naturmangfold.	1. Grøntdraget er hensyntatt i detaljreguleringen, og bevaring av vegetasjon og terreng er sikret gjennom regulering av grønnstruktur, naturmiljø med tilhørende strenge bestemmelser for vern av terreng og vegetasjon. En bevaring av området slik det er i dag vil ivareta dyrelivet og det biologiske mangfoldet. 2. Bebyggelsen er foreslått plassert i minst 4 meters avstand til grøntdraget. Høydeforskjellen er i tillegg stor, med en bratt fjellskråning fra grøntområdet ned mot utbyggingsområdet, noe som vil hindre privatisering av grøntområdet. Avstanden og høydeforskjellen vil også føre til at naturmangfoldet og dyrelivet innenfor grøntarealet påvirkes i liten grad. 3. Sikt fra grøntområdet er ivaretatt mellom bebyggelsen, og har vært en viktig forutsetning ved utforming av prosjektet. 4. Anleggsperioden vil nok forringe bruksverdien for enkelte dyrearter i byggeperioden. Når prosjektet er på plass vil dette kunne gå tilbake til normalen, og prosjektet planlegges tilrettelagt med frodige hagearealer som kan bidra til det biologiske mangfoldet.
<u>Renovasjon:</u> - Forutsettes løst på egen eiendom. - Renovasjonskjøretøy i gata vil skape svært farlige situasjoner for fotgjengere, syklist og bilister.	Renovasjon er løst på egen eiendom. Det er forutsatt at renovasjonskjøretøy an stå delvis i vegareal ved henting av avfall fra de nedgravde containerne. Trafikkrådgiver har vurdert dette som en hensiktsmessig løsning med tanke på de lave trafikkfallene. Utvidet fortau er lagt på østsiden av vegen, og trafiksikkerheten for mye fotgjengere vil forbedres.
<u>Overvann:</u> - Problemer med overvann i dag. - Mindre permeable flater er en utfordring som må løses.	Overvannshåndteringen vil prosjekteres etter kommunens tre-trinns strategi. Prosjektet har som målsetting å få håndtert så mye som mulig i trinn 1 med naturbaserte og åpne løsninger.



Solon Eiendom AS
Nordre gate 6
7011 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart av reguleringsplan Johan Bojers vei 14 og 16 - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Overordnede føringer

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for boligfortetting. Området er regulert til bolig i dag. I KPA er det avsatt til boligbebyggelse, innenfor fortettingsområde kollektivåre.

Landbruk

Statsforvalteren som landbruksmyndighet er opptatt av at sentrale utbyggingsområder utnyttes på en god måte. En effektiv arealbruk her vil på sikt redusere presset på dyrka jorda rundt byen. Vi merker oss Byplankontorets vurderinger av omfanget, og at grad av utnytting i større grad må tilpasses terrenget og omgivelsene. Vi har forståelse for dette. Vi antar samtidig at det ikke vil være problematisk å ivareta minimumskravene i overordnet krav, og at dette sikres i reguleringsbestemmelsene. Eventuelle avvik fra dette må begrunnes konkret. Med hensyn til det totale arealbeslaget, er det positivt at alle parkeringsplassene legges i kjeller. Vi henstiller til at dette sikres i planen.

Klima og miljø

For Statsforvalteren som miljømyndighet vil ivaretagelse av klima, naturmangfold, landskap og friluftsinteresser være sentrale tema i arealforvaltningen. Problematikk knyttet til forurensning blant annet i form av støv og støy er også viktig for Statsforvalteren som miljømyndighet.

Vi viser til oversendt materiale. Flere av våre ansvarsområder er omtalt i anbefaling om oppstart og ser ut til å bli godt ivaretatt. Vi forutsetter at dette følges opp i det videre arbeidet.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Det er positivt at det bygges tett i områder med god kollektivdekning og med gode gang- og sykkelforbindelser til skole og andre viktige servicefunksjoner. Vi forutsetter at føringer i gjeldende



KPA legges til grunn for det videre planarbeidet, herunder at minimumskrav til arealutnyttelse og andel parkering sikres i bestemmelsene.

Fortetting skal samtidig skje med kvalitet, og høy utnytting må ikke gå på bekostning av viktige grøntareal, uteområder, naturmangfold og overvannshåndtering. Vi støtter kommunen i at det må etableres gode sykkel fasiliteter, og det bør i tillegg legges til rette for lading av elbiler.

Friluftsliv

Planområdet grenser til et svært viktig friluftsområde. Området er en del av en sammenhengende offentlig grønnkorridor som leder til Bymarka. Vi støtter kommunens tilbakemelding om at mulighetene for allment friluftsliv bør trygges og forbedres, og det bør sikres gode overganger mellom grønnstrukturen/friluftsområdet, planområdet og offentlig gate, herunder at bebyggelsen trekkes unna grønnstrukturen får å unngå felling av trær. Videre støtter vi kommunen i at areal avsatt til framtidig grønnstruktur i KPA videreføres i reguleringsplanen.

Overvann og klimatilpasning

Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnett, fortrinnsvis gjennom naturlige løsninger. Harde flater og manglende drenering medfører økt belastning på ledningsanlegg. God overvannshåndtering er viktig både for å sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet- og mengde. Planforslaget omfatter en høyere andel tette flater. Håndtering av overvann må undersøkes nærmere, og planen må redegjøre for hvordan dette skal løses. Vi støtter kommunens tilbakemelding om å bevare så mye vegetasjon og trær som mulig da dette både har en økologisk funksjon og kan også bidra til overvannshåndtering. Det må settes tydelige krav i bestemmelsene.

Vi ber om at VA-plan med beskrivelse av overvannshåndtering legges ved til høring. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

Klimatilpasning er så vidt nevnt i planbeskrivelsen, og i ROS-analysen står det at store nedbørsmengder ikke vurderes som aktuelt for planområdet. Dette er ikke tilstrekkelig. Ved planlegging av arealbruk er det viktig å se på hvilke effekter klimaendring vil gi, hvilke områder som vil være utsatt innenfor og rundt tiltaket, og vurdere konsekvensene det vil ha for de aktuelle områdene. Det omfatter både å definere områder som ikke bør bygges ut, og å dimensjonere anlegg. Les mer i [Miljødirektoratets veileder til Statlige planretningslinjer for klimatilpasning](#).

Klimagassutslipp

Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, ivareta klimatilpasning som hensyn, og tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

Statsforvalteren anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et klimagassregnskap. Vi anbefaler at metode i Miljødirektoratets håndbok M-1941 benyttes. Videre anbefaler vi at plandokumentene gjør rede for:

- Tiltak for å redusere energiforbruk
- Tiltak for å redusere klimagassutslipp
- Valg av energiløsninger og byggematerialer

Utslippsfri byggeplass bør vurderes.



Naturmangfold

Det må undersøkes hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes, jf. naturmangfoldloven (NML) § 7. [Se Veileder til naturmangfoldloven kapittel II \(T-1554\).](#)

Støy og luftforurensning

Grenseverdier for støy i må sikres i bestemmelsene, jfr. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2021) tabell 2 og 3, samt oppdatert veileder for behandling av støy i arealplanlegging (M-2061). Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 må også legges til grunn for planforslaget. Se [Miljødirektoratets veileder](#).

Det er viktig at bygge- og anleggsfasen planlegges nøye, og bestemmelsene bør stille krav om en plan for gjennomføringen, som sikrer tema som støy, luftkvalitet, trafikk sikkerhet og opprettholdt universell fremkommelighet. Planen bør stille krav til utbyggingsrekkefølge som sikrer gode vilkår for beboerne under bygge- og anleggsfasen. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6, tabell 4 og 5 i T-1442/2021 må legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Planen bør vise trinnvis beregning av støy under bygge- og anleggsfasen, slik at beboerne sikres god bokvalitet gjennom prosjektet.

Også støy og luftforurensning for eksisterende bebyggelse som følge av økt trafikk mengde etter at prosjektet er ferdigstilt, må vurderes. Det må foreligge trafikkanalyse som viser dagens situasjon og fremtidig situasjon basert på nye ÅDT beregninger.

Forurensset grunn

Det må vurderes om det kan være forurensning innenfor planområdet. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensning på eiendommen må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen.

Vi vil i den forbindelse minne om kravet til håndtering etter kap. 2 i forurensningsforskriften (Opprydding i forurensset grunn ved bygge- og gravearbeider), som gjelder ved terrenginngrep i områder hvor det har vært virksomhet som kan ha forurensset grunn, det finnes tilkjørte forurensede masser eller det av andre årsaker er grunn til å tro at det er forurensset grunn. Kommunen har myndighet etter disse bestemmelsene.

Barn og unge og Helse og omsorg

Viser til tilbakemelding fra Trondheim kommune vedrørende oppstart av reguleringsarbeid. Vi vil ved høring ta utgangspunkt i Helsedirektoratets oversikt over sentrale tema som skal ivaretas på folkehelseområdet. Denne finner dere på Helsedirektoratets [nettside](#).

For denne planen ber vi om at særlig følgende ivaretas:

Lokal sosial bærekraft, bokvalitet og Universell utforming

Planforslag på høring må det tas høyde for at fortetning må skje med kvalitet og i tråd med SPR-BATP, T 1442/21 og T 1520. Folkehelseloven §4 skal legges til grunn. Ved overlapp mellom støy og luftforurensning må det legges ved en vurdering av samspillseffekter fra kommuneoverlegen. Konsekvensene av tiltaket med økt ÅDT langs adkomstveger må synliggjøres i støyutredningen. Avbøtende tiltak må innarbeides i planbestemmelsene.

Variert boligsammensetning kan legge til rette for mangfold, men det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med områdets



boligbehov. Det vil være utfordrende for Statsforvalteren dersom planforslaget ikke er i tråd med gjeldende føringer for utnyttelsesgrad for området. Vi minner om at utforming av boenheter er et viktig plangrep for å sikre en høyere andel boenheter med tilgang til stille side.

Når planen kommer på høring må det kunne vises at krav til uteareal kan ivaretas. Det må sikres buffersone mellom bebyggelsen og arealer avsatt til felles uteoppholdsarealer. Høyde og byggenes plassering har betydning for tilgang til sol og lys både for uteoppholdsarealer og boenheter både for planområdet og nærliggende bebyggelse. Det må følge sol/skygge diagram som viser at kravet til tilgang til sol/dagslys kan ivaretas for både uteoppholdsarealer og boenheter. For å skape gode uteområder som kan brukes av ulike aldersgrupper og fungere som en sosial møteplass mellom generasjoner, er det en forutsetning at uteområder planlegges tilgjengelig for alle, herunder må universell utforming sikres. Kommunen kan stille ytterligere krav knyttet til universell utforming for å sikre at flere kan bo hjemme lengre og at behovet for bistand utsettes, både for boenheter og for uteoppholdsarealer. Parkering for mennesker med nedsatt funksjon må dokumenteres og sikres i tråd med TEK, herunder må også høyde for nedkjøring og i parkeringskjeller kunne dokumenteres (frihøyde 2.6 m). Det må sikres universell adkomst til nedkast og returpunkt.

Stedstilpassing er også et viktig hensyn som må ivaretas jf. nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Konsekvensene for nærliggende boliger må også synliggjøres tydelig. Vi minner om at kvalitetskrav om tilgang til sol på uteoppholdsarealer også skal ivaretas for nærliggende boliger.

Barns og unge

Det må redegjøres for eventuelle konsekvenser for barn og unge i nærområdet. Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. Det må fremkomme av planbeskrivelse og planbestemmelser at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T-2/08.

Å skape omgivelser som gir rom for fantasibasert lek, samvær og fysisk utfoldelse blir stadig viktigere, særlig i områder med fortetting. Å planlegge for et samfunn der trygge oppvekstmiljø har gode møtesteder, muligheter for lek, og aktivitetsfremmende omgivelser er et viktig folkehelseiltak. Å erstatte lekeområder på bakkeplan med lekesoner på takterrasse, vil kunne kompensere for redusert uteoppholdsarealer, men vil naturlig kunne begrense type aktivitet og mulighet for allsidig lek. Et slik areal vil også kunne utfordre tilgjengeligheten og bruksverdien for alle. Uteoppholdsarealer på tak kan også gi utfordringer med sikkerhet og vind, som kan redusere attraktiviteten. Å sikre tilgjengelige lekeareal også på bakkeplan er således viktig for barn og unge.

Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.

Fysisk aktivitet

Planen på høring må redegjøre for hvordan myke trafikanter skal ivaretas, herunder trygg skoleveg og til viktige sosiale arenaer. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer trygg adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter til viktige målepunkter og innad i planområdet. Det offentlige grønndraget må sikres i plankart og bestemmelsene.

Planen vi medføre økt belastning på vegnett, det må foreligge en trafikkanalyse som viser konsekvensene langs adkomstveger. Avbøtende tiltak må beskrives og sikres i planbestemmelsene.



Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk.

Statsforvalteren påpeker at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen. Risiko- og sårbarhetsanalysen bør også baseres på kommunens egen helhetlige risiko og sårbarhetsanalyse samt en forutgående klimasårbarhetsanalyse.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.



- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Sofie Johannessen – 73 19 90 26

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 93 34

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden
Fylkets hus, Postboks 2560
Postboks 1010 Nordre Ål

7004	TRONDHEIM
7735	STEINKJER
2605	LILLEHAMMER



SOLON EIENDOM AS
Postboks 1571 Vika
0118 OSLO

Vår dato:	22.11.2024	Vår referanse:	202449133-3	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres referanse:		Oddveig Hovdenak

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart planarbeid - Johan Bojers vei 14 og 16 - Trondheim kommune

Vi viser til brev datert 23.10.2024 vedrørende oppstart av planarbeid for Johan Bojers vei 14 og 16.

Planområdet er på ca 6,6 som omfatter to boligeiendommer og tilgrensende vegareal. Vegarealet er inkludert for å se på trafikksikkerhetstiltak langs vegene.

Hensikten med planarbeidet er fortetting på to eiendommer som i dag er bebygd med hver sin enebolig. Disse er forutsatt revet. Planinitiativet viser høy utnyttelsesgrad.

Friluftsliv

Planområdet grenser til en grønnkorridor som leder til bymarka. Vi støtter kommunen i at muligheten for friluftsliv bør sikres og utvikles. Bebyggelsen bør trekkes unna grøntstrukturen slik at ny bebyggelse ikke virker privatiserende på den grønne korridoren. Det bør også avsettes areal som kan fungere som buffersone mellom privat uteareal vendt mot grøntdraget og tomtegrensen. Felling av trær og annen endring av vegetasjonen i den grønne korridoren bør unngås. Hensynet til den grønne strukturen og ivaretagelse av denne bør komme tydelig frem i kart, bestemmelser og illustrasjonsmaterieil. Det bør vurderes om den grønne korridoren kan forlenges gjennom tomta, og på den måten gi allmenheten tilgang til grøntkorridoren gjennom boligområdets fellesareal.

Barn og unges interesser

Krav til uterom, og kvalitet i uterommet må ivaretas. Fylkeskommunen oppfordrer til at en del av uterommet er på bakkeplan, og er tilgjengelig for alle. Dette med hensyn til bruk av forskjellige aldersgrupper, funksjon som arena for tilfeldige møter, og som møteplass for naboer. Herunder må universell utforming sikres. Videre oppfordrer vi til at det fokuseres på at areal

avsatt til felles opphold og lek er solfylte, robuste og fleksible, slik at de kan brukes til en variasjon av aktiviteter gjennom året. Vi oppfordrer til at både arealkrav og kvalitetskrav til uterom sikres i plan og bestemmelser.

Stedstilpasning

Vi viser her til Trondheim kommunes arkitekturstrategi og kommuneplanens arealdel. Nye tiltak skal fremme stedets egenart, kvaliteter og historiske kvaliteter samt tilføre bymiljøet nye kvaliteter. Fylkeskommunen oppfordrer til å bruke arealstrategien aktivt i utforming av planforslaget. Det er positivt med fortetting i dette området da det ligger langs kollektivåre og med nærhet til viktige funksjoner i hverdagen. Det er likevel viktig at fortettingen skjer med kvalitet. Fylkeskommunen støtter byplankontoret i at en utbygging her bør styrke stedets karakter og viktige nabolagskvaliteter.

Blågrønne kvaliteter og fordøying av overvann

Vi oppfordrer til at planen legger føringer for å håndtere overvannet lokalt, i åpne løsninger. Dette krever at det settes av tilstrekkelig areal tidlig i planprosessen, og at området organiseres på en måte som gjør dette gjennomførbart. Videre vil vi oppfordre til å ta inn håndtering av overvann i bestemmelsene til planen.

Nyere tids kulturminner

Planområdet er tilgrensende til hensynssonen for bevaring kulturmiljø for 3.6 Johan Falkbergets vei, An-Margritts vei og Eli Sjurdotters vei, ved tatt i ny KPA for Trondheim kommune.

Hensynssonen omfatter en gruppe rekkehusområder og eneboliger fra før midten av 1960-årene, der opprinnelig utforming har til dels høy kvalitet og der strøkskarakteren er godt bevart. [...]

En viktig del av kulturminneverdiene, i tillegg til den enkle og tidstypiske arkitekturen, er de grønne kvalitetene rund bebyggelsen.

Byggene innenfor hensynssonen, men også strøkskarakteren som omkranser planområdet videre består i stor grad av boliger som har en langstrakt utforming, stilt langs terrenget, i en til to etasjer, delvis utformet med sokkeletasje. Taklandskapet er løst på ulike vis, men lave vinkler ved takutformingen er fremherskende. Slik området fremstår, har det vært lagt vekt på utsyn til flere. Videre, som også ovenfor beskrevet, er de grønne verdiene en viktig verdi i opplevelsen av strøket. Disse verdiene bør sikres i planen og søkes videreført som del av planarbeidet.

Eldre tids kulturminner

Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med realisering av planen. Det bør imidlertid tas inn en bestemmelse som viser til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 i planens reguleringsbestemmelser:

Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune varsles. Dette må formidles til de som skal foreta konkrete arbeider.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Oddveig Hovdenak
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Areal- og samfunnsplanlegging: Oddveig Hovdenak: oddhov@trondelagfylke.no

Nyere tids kulturminnevern: Heike Schmidtke: heisc@trondelagfylke.no

Nyere tids kulturminnevern: Monica Anette Rusten: monru@trondelagfylke.no

Eldre tids kulturminnevern: Knut Harald Stomsvik: knust@trondelagfylke.no

Kopimottaker:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
BYPLANKONTORET



Statens vegvesen

SOLON EIENDOM AS
Postboks 1571 Vik
0118 OSLO

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Jan-Kristian Janson / 90412554	24/289016-2	23/13382	25.10.2024

Fylkesveg 6650 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid – Reguleringsplan for Johan Bojers vei 14 og 16 m.m. – Gnr. 425 bnr. 232 og 233 – Byåsen

Viser til deres brev av 23.10.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for boligfortetting i Johan Bojers vei 14 og 16. I dialog med Trondheim kommune er det avklart at planområdet må utvides noe for å bl.a. ivareta trafikksikkerhet. Planen omfatter derfor flere veger og har også en tilknytning mot fortauet langs vestsiden av Byåsveien (fylkesveg 6650).

Uttalelse til oppstartsvarsel

Statens vegvesen er selvfølgelig opptatt av trafikksikkerhet og framkommelighet samt bærekraftig utvikling. Vi forutsetter at myke trafikanter prioriteres i tråd med prinsippene for universell utforming. Trafikksikkerhetsvurderingen fra ViaNova berører flere elementer som er viktige å ivareta, ikke minst forholdet til skoleveg. Statens vegvesen forventer at parkeringsdekningen blir lav for å bidra til nullvekstmålet i Byvekstavtalen, jf. brev fra Trondheim kommune av 15.05.2024.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Statens vegvesen stiller gjerne opp til dialog om planen.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

SOLON EIENDOM ASA
Postboks 1847 Vika
0123 OSLO

Vår dato: 06.11.2024

Vår ref.: 202418428-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: Trine Aagaard

Saksbehandler: Tormod Hagerup/
22959915/torg@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Reguleringsplan for Johan Bojers vei 14 og 16 - Gnr. 425 bnr. 232 mfl. - Planid r20240007 - Byåsen. Trondheim kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 24.10.2024.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs nettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

Meld inn faresoner

NVE ønsker tilgang til alle flom- og skredfareutredninger, både rapporter og eventuelle kartlagte faresoner. Informasjon som NVE får inn, vil bli brukt til å oppdatere farekartene i NVE Atlas og det offentlige kartgrunnlaget (DOK). Kommunen kan bidra til dette ved selv å melde inn, eller å oppfordre forslagsstiller til å melde inn naturfareutredninger til NVE via Altinn. Vi oppfordrer også til å melde inn grunnundersøkelser til NADAG. Mer informasjon finnes her: [Innmelding av farekartlegging - NVE](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Tormod Hagerup
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

SOLON EIENDOM ASA



Trine Aagaard

Høringsuttalelse - Varsel om oppstart planarbeid - Johan Bojers vei 14 og 16 - Trondheim kommune

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til ovennevnte sak, lagt ut til høring. Planidentitet r2024007, Trondheim kommunes saksnummer 23/13382.

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljreguleringsplan for Johan Bojers vei 14 og 16 og innebærer fortetting på to eiendommer som i dag er bebygd med hver sin enebolig. Eksisterende eiendommer forutsettes revet og planinitiativet viser ca. 20 boenheter fordelt på tre bygninger. Parkering er planlagt i parkeringskjeller.

Planområdet er på ca. 6,6 dekar. I tillegg til boligeiendommene i Johan Bojers vei 14 og 16, omfatter planavgrensningen vegareal i tilliggende veger.

Vi har følgende innspill:

De branntekniske kravene kan påvirke vesentlige forhold som byggverkets plassering, planløsning og infrastruktur. Vi anbefaler derfor at tiltakshaver tidlig involverer et foretak med god kompetanse innenfor fagområdet brann, og at den branntekniske rådgiveren følger prosjektet helt til ferdigstillelse.

Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:

- kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer
- vannforsyning til brannsløkking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann.

Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere her: [Retningslinjer tilrettelegging](#)

Legg merke til følgende:

- Tiltaket må ikke redusere vår tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.
- Parkeringskjeller eller andre rom under bakken som strekker seg utenfor bygningskroppen, må tåle belastningen til utrykningskjøretøyer. Vektbegrensningen på dekket må skiltes. Forslag til skilt finner dere i vår [veileder for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats](#).
- Dersom brannvesenets kjøretøy kun kan stille opp på faste plasser, må disse tilrettelegges og merkes med skilt. Dette gjelder både over dekket som strekker seg utenfor bygningskropp og generelt rundt bygg. Faste plasser for oppstilling, skal være fri for gjenstander. Forslag til skilt finner dere i vår [veileder for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats](#).
- Solcelleanlegg kan være et risikomoment og en utfordring for brannvesenet. Dersom det skal installeres solcelleanlegg, må dette derfor monteres på en slik måte at mannskapene kan gjøre en effektiv slokkeinnsats uten skade på personell. Det vises til NEK 400.
- Dersom bygningene skal ha batterirom, må det planlegges med ekstra sikkerhetstiltak. Batteribrann kan få et eksplosjonsartet forløp, med gasser og slokkevann som er farlige for både mennesker og miljø. Batterirom bør plasseres over bakkenivå, mot yttervegg med

trykkavlastningsflate. Det bør være dør til rommet direkte fra det fri. Sløkkesystem, deteksjonssystem, ventilasjon og avløp må dimensjoneres av foretak med god kompetanse innenfor temaet.

Med hilsen

Hilde Sivertsen
branningeniør

Christian Widén-Björk
branningeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Uttalelse fra JUNE HANSEN BANGSUND

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har JUNE HANSEN BANGSUND, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Vi er spesielt bekymret for 2 ting. Det ene er dyrelivet som er i nærområdet. Vi ser rådyr nesten daglig, i tillegg til rev og grevling som trives godt i området. Det andre er de trafikale utfordringene. Johan Bojers vei er en veldig smal gate og det brukes som skolevei for barn på både Åsveien og Sverresborg skoler. Byåsen er som oftest snørikt om vinteren med lite muligheter for å oppbevare snøen. Dette bør det absolutt tas hensyn til. Veien er trafikkfarlig nok som den er i dag.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for JUNE HANSEN BANGSUND:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 6

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra VIDAR BEISVÅG

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har VIDAR BEISVÅG, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Hei og takk for informasjon vedrørende detaljregulering for Johan Bojers vei 14 og 16. Vi må dessverre starte med å uttrykke vår skuffelse over hvordan dette prosjektet er presentert av «profesjonell» utbygger. Det fremstår blant annet som utbygger bevisst forsøker å omgå regelverket og utelater vesentlige hensyn. Blant annet kan vi se eksempler på uærlighet/uredelighet i beskrivelse av planene. Jamfør kommunens svar som viser at utbygger prøver seg på løsninger som ligger utenfor gjeldene lovverk, f.eks. avfall på kommunal tomt, bebyggelse nærmere enn 4 m. Andre punkter er, udokumenterte påstander, f.eks. lav trafikk i gate, ulovlig parkering mm og for eksempel at prosjektet ikke vil ha negative virkninger på miljøforhold. Det forventes at utbygger setter seg inn i de faktiske forholdene i området, inkludert trafikk mønsteret, skolevei og reguleringsplaner for parkering, samt følger(!) KPA-regelverket. Vi ser også en mangle på balansert informasjon vedrørende konsekvenser. Vi synes forsøk på uredelighet (ved å gå utenom regelverket) og å «tøye» regelverket, samt mangelen på balansert informasjon, er alvorlig og noe som skaper lite tillit til utbygger. Dersom dette ikke forbedres, vil det vanskeliggjøre en konstruktiv dialog og samarbeid mellom partene (kommune, utbygger og berørte naboer), noe som er meget uheldig i en slik prosess. Nedenfor følger våre generelle kommentarer til prosjektet slik det er presentert: 1. Byggets volum og visuelle inntrykk Prosjektet, slik det er skissert, bryter med radikalt med områdets karakter. Ifølge forslag til ny KPA § 8.2 skal nye prosjekter harmonere med eksisterende bebyggelse. De planlagte 4-5 etasjene, kombinert med høyere etasjehøyde enn øvrige hus, vil skille seg markant ut, særlig med tomtenes plassering høyt i terrenget. Dette gir en visuelt dominerende effekt, særlig for beboere nedenfor, og vil føre til vesentlig redusert lysinnslipp, spesielt for husene øst for Johan Bojers vei. Uteområdene deres vil få vesentlig større skyggevirkning på ettermiddagen (tidspunkt disse områdene hovedsakelig er i bruk), og utsikt til grøntområder rundt vil bli vesentlig redusert. Dette er viktige og vesentlige faktorer for bokvalitet. 2. Økning av gjenboere Prosjektet vil medføre et urimelig økt antall gjenboere. Spesielt for Johan Bojers vei 15-13 og 17, 19 og 21. Per i dag er det kun 1 gjenboer for disse. Etter foreslåtte tegninger vil dette kunne øke til kanskje 8. Det viktige er imidlertid at de som bor på disse adressene ikke vil kunne «beskytte» seg mot dette, pga prosjektet høyere beliggenhet i terrenget. Dette er noe som vil gi en ventelig redusert bokvalitet for påvirkede boliger. Vi vil også anta at dette vil redusere verdien

betydelig for disse boligene. Dette er svært alvorlig og uheldig for de berørte parter. Løsninger som stuevinduer, balkonger eller takterrasser(!) ut mot Johan Bojers vei vil forverre dette ytterligere. 3. Påvirkning på grøntområdet Vi er også bekymret for prosjektets påvirkning på grønt område prosjektet grenser til. Slik prosjektet nå fremstilt, vil grøntområde bli negativt påvirket. Endringer i lys forhold vil påvirke mikroklima i forhold til fuktighet og snøforhold. Dette vil igjen påvirke de biologiske mangfoldet. Økt lyd og annen aktivitet (fra et veldig økt antall mennesker på et begrenset område) vil også negativt påvirke det biologiske mangfoldet i området. Området tilgjengelig for bevegelsen til dyr (f.eks. rådyr som konstant ferdes i området) vil også bli vesentlig begrenset/reduisert, med den tiltalte arealbruken av tomten. I tillegg ser det i beskrivelse av prosjekt ser det ut til at det ønskes å bygges så nærme tomtegrense og grønt arealene, som mulig. Vi tror dette er meget uheldig for «miljøet» (blant annet mikroklima). Alle disse faktorene må konsekvens utredes av en uavhengig part med fagkompetanse. 4. Trafikk Utbyggers påstander om lav trafikk i Johan Bojers vei er udokumenterte. Dette må dokumenteres. I ViaNova sitt forslag til regulering av veien, er det ikke tatt hensyn til at Johan Bojer vei brukes som skole vei, ikke bare for Åsveien, men også Sverresborg. Antallet som bruker veien til Sverresborg er vesentlig høyere enn til Åsveien, da skolegrense er annerledes og har et mye større omfang. I tillegg er det slik at de som går til Sverresborg skole via Johan Bojers vei fra sør, ikke tar ned Peter Egges vei, men fortsetter videre igjennom Johan Bojers vei til Sverresdals veien og bruker etabler snarvei videre mot skolen. Problemet med forslaget om å gjøre Peter Egges vei enveiskjørt, er at det da vil bli signifikant økning av trafikken i Johan Bojers vei nord for prosjektet. Det vil da være ca. 40 boenheter som må kjøre denne strekningen til og fra sine eiendommer. Som kommer på toppen av belysingen prosjektet bidrar med i form av økt trafikk. Dette vil medføre at mange må kjøre lenger for å komme seg til sine boliger/parkering. Som igjen vil gi negativt miljø effekt i form av økt lokal forurensing (støv, CO2 og lyd), for de som bor lange veien i dette området. I tillegg må det bemerkes at beskaffenheten på Johan Bojers vei (fra 1-15) er meget dårlig og det er blitt gjennomført reparasjoner i veibanen hvert år de siste årene. Noe som kan tyde på at dagens trafikk belastning allerede er det for høyt for denne delen av veien. Stor økning av anleggstrafikk med tunge kjøretøy, i byggeperioden, vil sannsynligvis også være problematisk. Konsekvensen med betydelig økt trafikk på denne delen av veien, må derfor utredes av kommune/uavhengig part. 5. Parkering Prosjektet ser ut til å mangle tilstrekkelig parkering. Ifølge KPA skal det i tillegg til de andre kravene, inkluderes minst én gjesteparkering, men dette ser ikke ut til å være nevnt i dokumentene. Gitt prosjektets størrelse, bør antallet parkeringsplasser økes utover minimumskravet. 6. Bærekraft og klima I planinitiativet står det at prosjektet skal fokusere på sosial bærekraft, klimatilpasning og reduserte klimautslipp. Slik prosjektet fremstår nå, ser vi ikke at dette etterleves. Tvert imot vil det bidra til økt belastning på miljøet og redusert bo- og livskvalitet for de berørte naboene. Konklusjon Slik prosjektet nå er presentert, vil det medføre betydelig større negative konsekvenser for bomiljøet, naboene og grøntområdet enn de positive effektene av fortettingen som ønskes. For å redusere disse konsekvensene må prosjektets omfang reduseres betydelig og sannsynligvis heller tilpasses minimumskravene i den foreslåtte KPA. 21.11.2024 MVH Vidar Beisvåg

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for VIDAR BEISVÅG:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 15
Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra ERIK BERGE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har ERIK BERGE, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Savner konsekvensutredning av: Dagens trafikk i Johan Bojers vei + Sverresdalsveien. Spesielt med tanke på at disse to veiene også brukes av alle som går på ungdomsskolen og bor i f.eks Karolinerveien og Johan Falkbergets vei. Lurer også på hvorfor snøen skal brøytes på andre siden av gaten? Der står det mange hus fra før og det å skyve snøen dit er som å skyve problemet over på sin nabo. Dårlig utgangspunkt. Høyden på husene vil forringe tilgang til sol hos øvrige hus i Johan Bojers vei spesielt nr 1-15 , Peter Egges vei 2-16 og Sverresdalsveien 4 a-d. Savner også konsekvensutredning for hvordan dyrelivet vil påvirkes. Det er et kjent dyretråkk for rådyr som starter i Johan Bojers vei mellom nr 14 og 12B, samt grevlinger bak Johan Bojers vei 12. av andre dyrearter observert er flaggspett og rev. Infrastrukturen er i en dårlig forfatning allerede i området. Faktisk så dårlig at kommunen i år oppgraderer enkelte strekk i Sverresdalsveien. Hvilken konsekvensutredning har Solon eiendom foretatt mtp det antall leiligheter dere har gitt forslag til her mtp infrastruktur?

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for ERIK BERGE:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 13

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra HANNE BJERKE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HANNE BJERKE, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Forslaget er altfor stort og ruvende. Det er for mye med 22 boenheter, halvparten er mer enn nok. De tre blokkene må ned MINST en etasje, og selv da vil vi i nr.18 b miste både sol og dagslys. Slik forslaget er kommer vi ikke lenger til å ha sol på frokostplassen vår... Det blir nesten ikke noe frodig og grønt igjen foran oss, blokkene står for tett til det. Da blir det også lite fuglekvisper...

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for HANNE BJERKE:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 18 B

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra SIMEN A ÅDNØY ELLINGSEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har SIMEN A ÅDNØY ELLINGSEN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Det er generelt ikke vanskelig å se motivasjonen for fortetting, men i dette tilfellet mener jeg veinettet ikke vil tåle 20 nye boenheter uten store ulemper og dårlig sikkerhet. Det er også andre viktige forhold. GENERELT OM TRAFIKK I OMRÅDET Trafikken i Johan Bojers vei (JBV) oppleves allerede om presset ift kapasitet. Hele området avgrenset av Byåsveien, Breidablikkveien, Gamle Oslovei og Johan Falkbergets vei har kun én rute gjennom: Johan Bojers Vei/Sverresdalsveien. Denne ruta deles dermed av mange biler og veldig mange barn, syklist og fotgjengere. Parkeringskjelleren vil ha 17 plasser mens eksisterende hus trolig står for max 4 biler, en økning på minst 13: Sannsynligvis er 17 biler et for optimistisk estimat. Kravet er 1,2 pr boenhet, et mer realistisk tall i et område særlig egnet for barnefamilier. Det er kanskje omkring 100 boenheter som har JBV som naturlig passasje (høyeste husnummer i JBV er 30), så at en økning på 18 boenheter utgjør en trafikkøkning som er "liten" (Planinitiering s.24) stemmer ikke med min vurdering. Disse 18 kommer også akkurat på det punktet langs veien der konsekvensene er størst (se under). HELE JBV ER SKOLEVEI JBV er skolevei for mange barn både til Åsveien og Sverresborg skoler. Det gjelder *hele* veien. Til Sverresborg skole er JBV en hovedfartsåre for skolebarn pga gangstien mellom Sverresdalsveien og Øvergjerdet, og fotgjengerfelt over Breidablikkveien. På morgenkvisten er det en jevn strøm av barn til fots og på sykkel, og som bilist må man være svært forsiktig. I Planinitiativ (s.24) og referat fra oppstartmøtet, side 9, står det at Peter Egges vei er korteste skolevei fra planområdet. Det stemmer ikke: skolebarn på vei til Sverresborg ungdomsskole følger Johan Bojers vei til Sverresdalsveien (det ser vi fra kjøkkenvinduet hver morgen!). Det inkluderer svingen ved JBV 12 og 14 der det sannsynligvis er særlig vanskelig å få til 3m fortau. STOR FOTGJENGERTRAFIKK JBV er en gjennomfartsåre for myke trafikkanter. Gående på vei mellom de store boområdene omkring Sverresdalsveien/Breidablikkveien/Viktor Baumanns vei og Johan Falkbergets vei og videre mot Havstad går i JBV. Det er ingen andre fornuftige veier å gå veier "på tvers" (nord-sør). Det er stor fotgjengertrafikk også på kveldstid og i helger, for de som skal fra omkring Byåsveien og opp til Byåsen og Sverresborg butikkssenter, eller til Bymarka/Teisendammen. Likeledes på kveldstid, for barn på vei til f.ex. Havstein- og

Astorbanen og Åsveihallen. I Planforslaget (s. 24) står "selv om ikke JBV er korteste vei, er det naturlig å gå her...". Faktisk *er* JBV korteste vei i mange tilfeller; kanskje ikke til Åsveien skole, men definitivt til Sverresborg, samt til Byåsen/Sverresborg butikkssenter og derfra til Bymarka. PROSJEKTET LIGGER I ET UTSATT KRYSS Y-krysset JBV/Peter Egges vei er et særlig utsatt punkt mtp trafikksikkerhet. Det er dårlig sikt (særlig fra Peter Egges vei), alle skoleveier går her, og barn på sykkel kommer ofte (alt for) fort i krysset der prosjektet planlegges -- det bør de jo ikke gjøre, men sånn er det. Det er akkurat her trafikken vil øke mest, inkl innkjøring til parkeringskjeller. Konsekvensene for trafikken blir derfor større enn økningen i antall biler skulle tilsi. FOTGJENGERE I VEIBANEN Om vinteren presser ofte snøen fotgjengerne ut i veibanen, noe som alltid vil være tilfelle, særlig i "svingen" mellom JBV 1 og 16, uansett om trafikkmønsteret legges om -- veien som helhet er rett og slett for smal til noe annet. Legg til at JBV åpenbart ikke prioriteres ift snørydding, og ofte brøytes først langt utpå dagen etter snøfall om natta. Da har mange biler har måttet kjøre gjennom løssnøen, der fotgjengerne vasser. Et særlig farlig punkt er krysset JBV/Peter Egges vei, som beskrevet over. Her er det dårlig sikt, særlig med brøytekanter, og barn på skolevei må ofte gå i veibanen pga snø. TRAFIKKØKNING I OMRÅDET SOM HELHET Det er vel å forvente at den nye blokka som bygges i krysset Johan Falbergets vei/Byåsveien allerede utgjør en vesentlig fortetting i området, og vil kunne gi økt trafikk også i JBV. Det forplanter seg også videre: En del av trafikken i Johan Bojers vei går videre til Breidablikkveien via Svalsbergstien, som er svært smal med veldig dårlig sikt. Svalsbergstien er også skolevei, særlig til Sverresborg ungdomskole. OBSERVER TRAFIKKEN IFM UTREDNING! Jeg oppfordrer Kommunen til selv å observere og måle trafikk og trafikksikkerhet f.eks i krysset JBV/Peter Egges vei mellom 07:30 og 08:30, særlig når snøen kommer. ENVEISKJØRING Å innføre énveiskjøring i hele JBV vil få store konsekvenser for trafikken også i Sverresdalsveien og ikke minst den veldig smale Svalsbergstien, som blir raskeste forbindelse til krysset Breidablikkveien/Byåsveien. Det vil være snakk om en vesentlig omvei for anslagsvis 100 boenheter, som betyr at samme antall biler utgjør økt trafikk. Hoveddelen av Sverresdalsveien har i dag nokså lite av biltrafikken til/fra JBV, Peter Egges og nederste del av Sverresdalsveien, men alle disse vil nå måtte kjøre der den ene eller andre veien. PARKERING: Det må fortsatt være tillatt med parkering i deler av Johan Bojers vei/Peter Egges vei, fordi flere av husstandene ikke har alternativ parkering. Noen har garasje, men ikke alle, eksempelvis vi i Johan Bojers vei 5. (Det vil for oss kreve en stor ombygging av inngangsområdet som vi med én inntekt pr i dag ikke har økonomi til.) RÅDYRTRÅKK Skogen der utbyggingen skal skje, er hjem for rådyr. Vi ser dem omtrent månedlig selv om vi ikke bor helt i skogkanten. ANDRE MERKNADER Selv om Planinitieringen kaller trafikkøkningen "liten", legger de vekt på økning i kundegrunnlag for områdets bedrifter pga økt befolkning. Det er ulogisk argumentasjon. Tvert imot er det omvendt: trafikkøkningen lokalt i veien er vesentlig, mens økningen i kundegrunnlag i området er helt neglisjerbar. Der prosjektet ligger er det f.eks. 7 dagligvareforretninger innenfor 10 minutters gange*. (*) Rema 1000 Havstein, Bunnpris Havstad, Kiwi Havstad, Bunnpris Nyborg, Coop Prix Sverresborg, Meny Sverresborg, Rema 1000 Byåsen butikkssenter)

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for SIMEN A ÅDNØY ELLINGSEN:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 5
Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

From: [Sigurd Engum](#)
To: [Trine Aagaard](#)
Subject: Varsel om oppstart av planarbeid
Date: onsdag 13. november 2024 14:26:57

Hei!

Vi bor i Byåsveien 138, GNR 425, BNR 274

Vi blir ikke direkte berørt av utbygging, men av endring av veiareal.

I dokument 3C vises fortau inne på vår eiendomsgrense, men ikke varslingsbrevet. Sistnevnte er traseen fra Sverresdalsveien/Peter Eggesvei til Byåsveien lagt slik den er i dag. Førstnevnte går tvers over vår parkeringsområde i dag. Det kan vi ikke tillate. Fint om dere oppklarer denne uklarheten for oss. På forhånd takk!

Mvh

Sigurd Engum

Innspel til utbyggingsplanane i Johan Bojers vei 14 og 16

- Prosjektet bryt fundamentalt med bebyggelsen i området J.F. veg/Peder Egges veg/Sverresdalsveg/Byåsvegen fra krysset J.F.veg/JB.veg og ned til krysset ved Åsveien
- Arkitektur av volumiøst leilegheitskompleks midt inn i bebyggelse av småhus/rekkehus/einebustader.
- Arkitektur som overskyggar området, grip inn på lite estetisk og veldig overdimentsjoner vis. Preg av «drabantbyblokk» inn i småhus bebyggelse.
- Godt veldlikeholdte bustader frå 50-, 60- og 70 talet får forringa sitt nærmiljø og sin bukvalitet ut og inne
- Bumiljø blir sterkt forringa for alle i nærmiljø, svært merkbart for dei næraste naboar, svært merkbart for naboar som bur i Byåsvegen mellom kryssa ved Åsveien skole og ved J.F.veg., svært merkbart for beburar i Sverresdalsvegen
- Infrastruktur er ikkje dimensjonert for svære høge «bomaskiner» i dette strøket
- Trafikksikkerheit: liten grad av seriøsitet i vurdering av trafikksikkerheit, preg av overflatiske vurderingar, liten kunnskap
- Grøntareal blir fylt ut av lite estetisk «bomaskin»
- Forslag om å flytt renovasjon tilhøyrande 3 høghus ut i kommunal veg – ta av offentleg eiendom for å max.ut inntjening på 3 ruvande bygg
- Forslag om å utvida veg/fortau ved å ta av små hageandeler for rekkehus i J.B. veg –
- Utbygger viser liten respekt for andres eigendom og offentleg eigendom ved å flytta ulemper ned på
- Buområdet har varierte beburarar i alderssamansetting; frå nyetablerte i tidleg 20 åra til godt vaksne, til eldre beburarar. Høg trivsel blant beburar i alle aldergruppe pregar bumiljøet.

Med helsing

Nina Fossheim

*Bebuar ved Johan Bojers vei/Byåsveien gjennom over 20 år,
og mor til 2 barn som veks opp med Åsveien skule/Sverresborg skule som nærskular*

Uttalelse til oppstart reguleringsarbeider for Johan Bojers vei 14 og 16 i Trondheim kommune.

Viser til mottatt varsel om reguleringsarbeid for Johan Bojers veg 14 og 16, i Trondheim kommune. Mottatt revidert forslag foreslår en økning fra tidligere forslag i antall boenheter, fra 22 til 23 enheter, og et økt etasjetall, der 1. boligetasje i tillegg heves 3m over gatenivå. Illustrasjoner skisserer et formet tak.

Planområdet er lokalisert midt i et ensartet eksisterende boligstrøk med småhusbebyggelse fra 1950 og 1960-tallet. Typologien i området er ene- og tomannsboliger og rekkehus, i 1-2 etasjer, de fleste med formet tak. Et grønt preg med mange store bartrær er karakteristisk. Området ligger i en østvendt bratt skråning og grenser til et offentlig grøntområde. Grøntområdet er i dag synlig i fjernvirkning som en sammenhengende grønn sfære, vist i illustrasjon 1. Foreslått bebyggelse utgjør et stort og dominerende inngrep i den grønne åssida vist i illustrasjon 2. Inngrepet vil være synlig i fjernvirkning fra Midtbyen, Øya, og østsiden av byen.

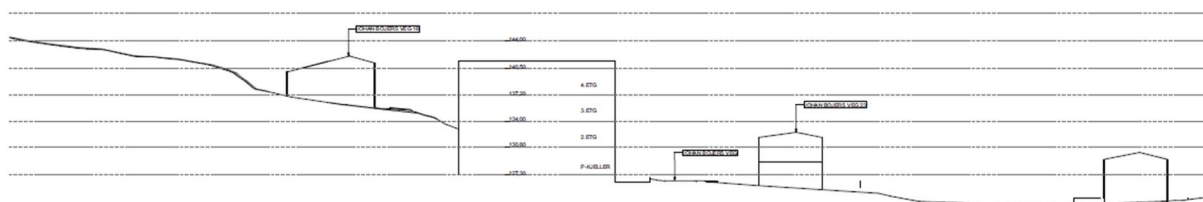


Illustrasjon 1: 3d modell fra Norkart



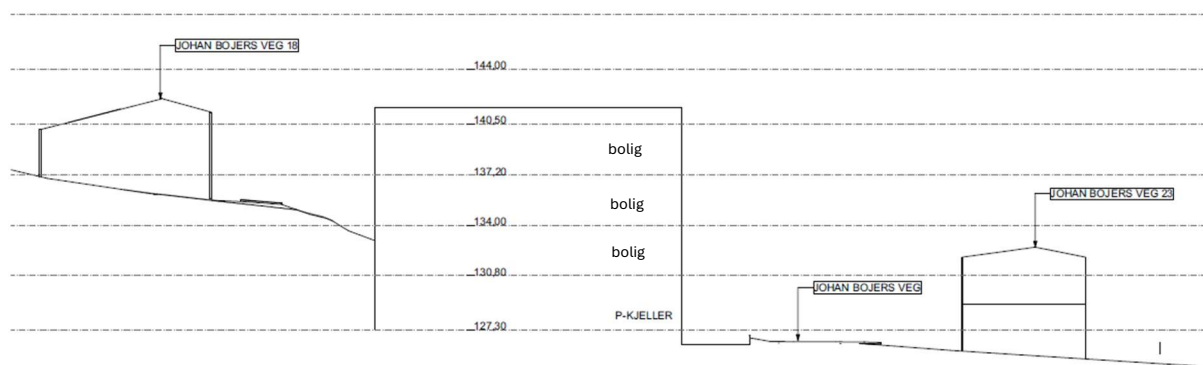
Illustrasjon 2: Planforslag modellert i modell fra Norkart.

Trondheim kommune har anbefalt en redusert utnyttelse som hensyntar forhold til terreng, sol og eksisterende bebyggelse. «Det er viktig å balansere målet om fortetting opp mot stedstilpasning, virkninger for nabolaget og bokvalitet.» Kommunen understreker i sin uttalelse at en redusert tetthet i forhold til KPA er akseptabelt i dette området: «På grunn av det skrånende og østvendte terrenget på tomten og nærhet til offentlig grønnstruktur er det spesielt viktig å få til en god stedstilpasning. Sammen begrenser dette antall boenheter og høyder som vil være akseptabelt i dette området.»



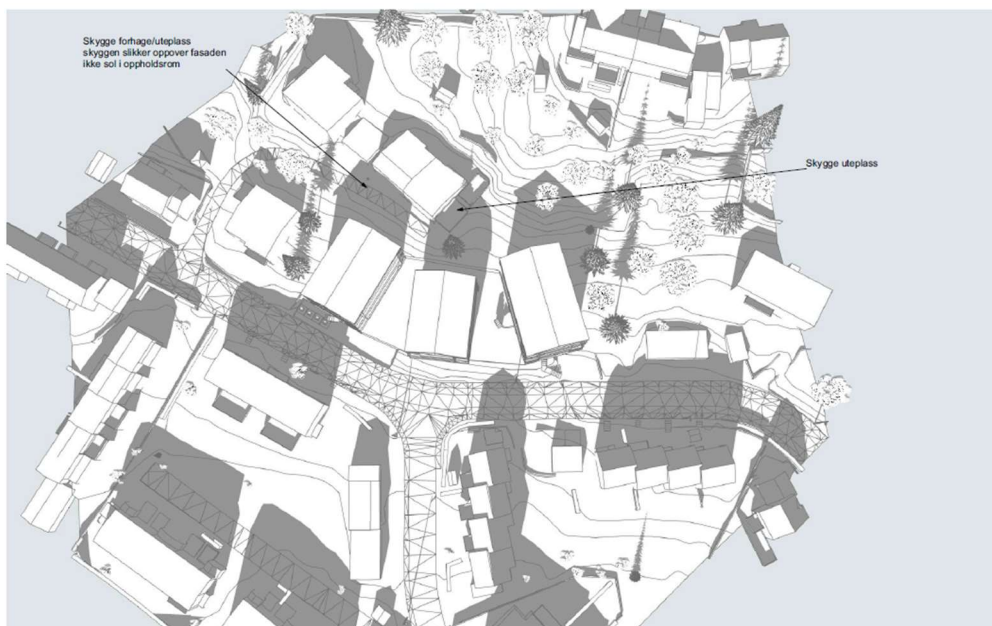
Forslaget har 23 enheter fordelt på 3 blokker med høyder på 4 og 5 etasjer. Tomteareal regulert til utbygging/bolig utgjør ca 1,597daa. Tetthet basert på areal regulert til utbygging er 14,4 boliger per daa. Illustrert BTA utgjør 3358 kvm, mer enn 200% av regulert utbyggingsareal. Med en brutto-nettofaktor for leilighetsbygg mellom 1,2 og 1,4 vi ikke se at dette medfører en redusert utnyttelse i forhold til KPA.

Området har fjell i dagen og reguleringsforslaget kan medføre masseuttak i høyder ca 7m, nært eksisterende bebyggelse og infrastruktur. Dette bør risikovurderes. Fasadeliv for nybygg planlegges mindre enn 9m fra eksisterende bebyggelse bl.a. i Johan Bojers veg 18. Valgt løsning medfører at foreslått ny bebyggelse kommer tett på eksisterende boliger og virker ruvende.

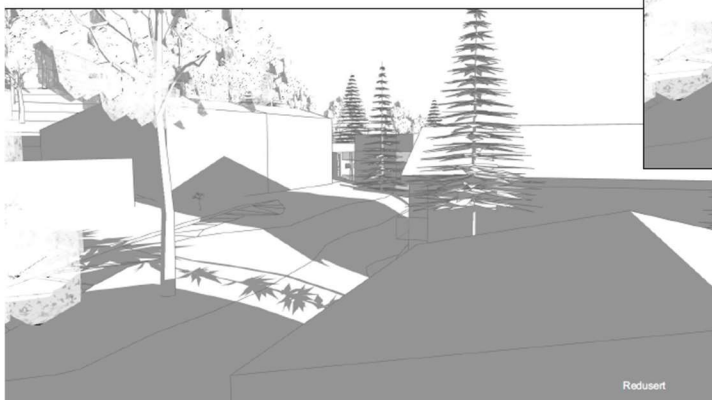
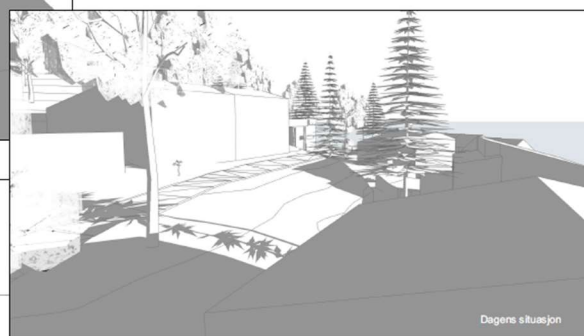
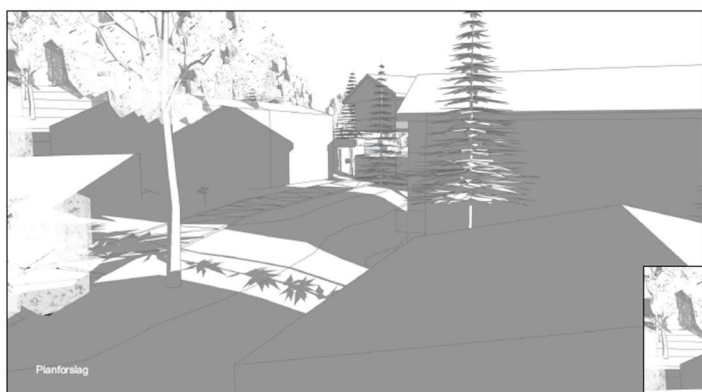


Johan Bojers veg 18 Illustrasjon til venstre viser dagens situasjon, til høyre er situasjon etter utbygging.

Boligområdet har vanskelige solforhold. Sol på de tidspunktene vi er hjemme er derfor svært viktig for oss beboere, både for trivsel og i et helseperspektiv. Dette vil også være et vesentlig aspekt for planområdet. Med ny bebyggelse i foreslått byggehøyde vil dagens morgensol for Johan Bojers veg 18 forsvinne for godt. Solinnslipp i disse boligene med østvendte oppholdsarealer vil også bli påvirket. Utsyn vil bli vesentlig redusert. Det bør også gis rom for en buffer mellom planlagte balkonger og eksisterende private uterom.

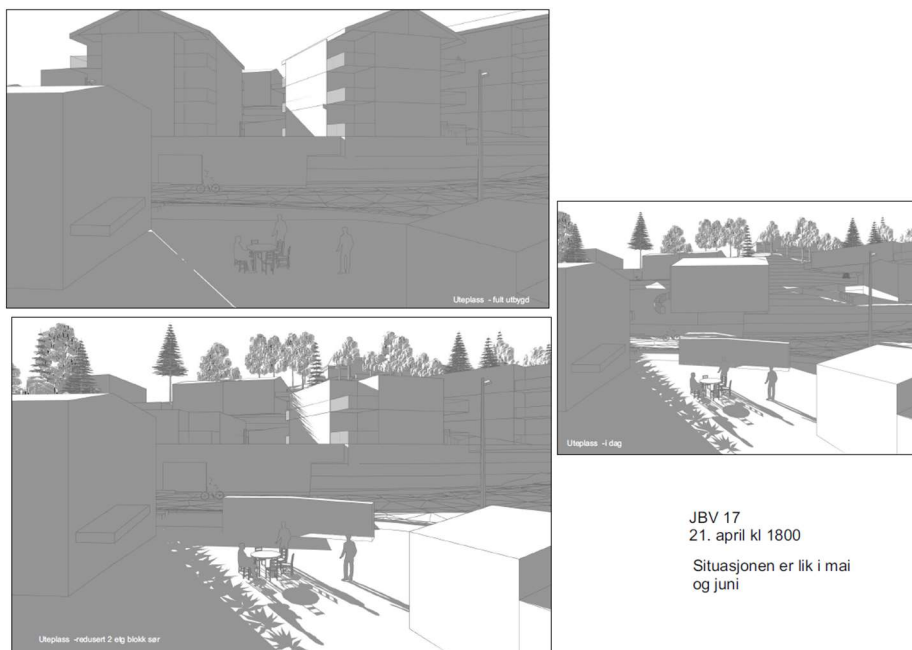


Illustrasjonen viser solforhold kl. 0800 i begynnelsen av mai



JBV 18 21. april kl 0800

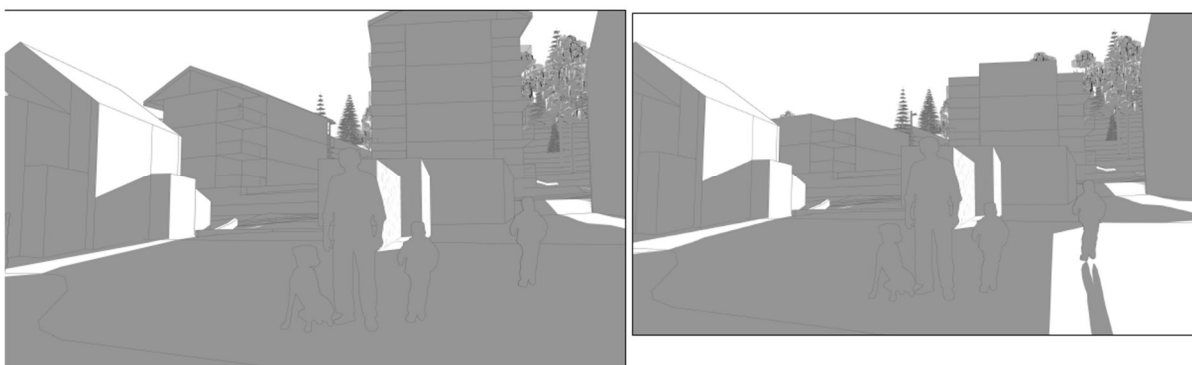
Skygge i forhage med frokostplass.
Det er vesentlig at nr. 18 a og b ligger i NØ bratt terreng, uten mye soltilgang

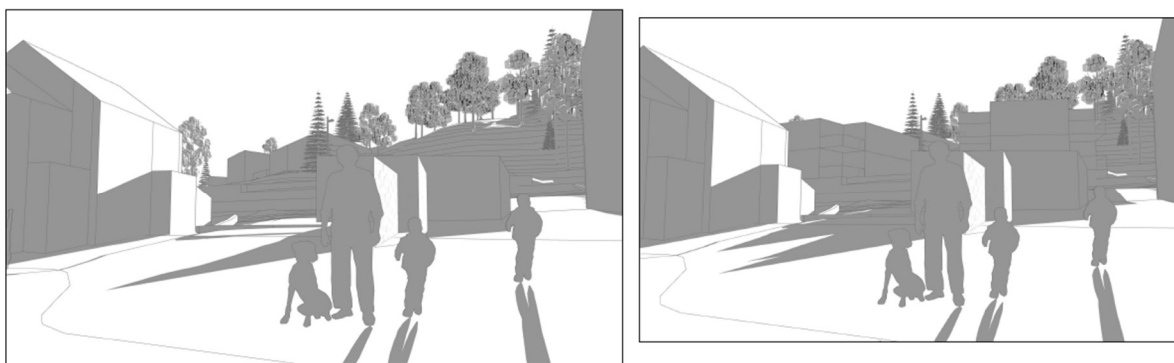


Felles lekearealer mellom rekkehusene i nord og vest og forhager langs gatas vestside mister ettermiddagssol og kveldssol hele sommeren. Dersom alle nybygg reduseres med en etasje, vil solforholdene forbedres vesentlig. Dersom alle nybygg har maksimalt tre etasjer vil situasjonen nærme seg dagens vilkår.



Illustrasjonene over og under viser situasjonen 21. mai kl. 1800. Full utbygging til venstre og reduksjon med 1 etasje til høyre. Det er lite endring ved midtsommer.





Fellesareal/lek ved rekkehus nord i planområdet, situasjon vist 21. april. Situasjonen i dag er vist til venstre, og situasjonen dersom alle blokker er 3 etasjer (inkludert p-kjeller) er vist øverst til høyre.

Reguleringen framstår foreløpig svært ambisiøs i forhold til arealutnyttelse, der foreslått utnyttingsgrad tar lite hensyn til bygde omgivelser, grønne arealer og terrengform.

Tomteområdet ligger i utkanten av byggesone 2, tilstøter byggesone 3 i vest, og grenser mot et grøntareal registrert som et viktig friluftsområde. Ny KPA §23.1 åpner for at detaljregulering kan justere grensene mellom byggesonene etter en stedsanalyse. *«Dette for å sikre (...) bedre tilpasning til etablert gate- og bebyggelsesstruktur, samt hensynta naturlige terrengavgrensninger, viktige natur- og kulturhistoriske verdier eller fjernvirkning i landskapet.»* Disse forhold ser foreløpig ikke ut til å være hensyntatt, noe vi regner med at et kommende planforslag vil vektlegge.

Analyse av terrengforhold gjennom snitt som viser både planlagte tiltak, eksisterende omliggende bebyggelse og eksisterende terreng og forhold til gata blir viktig her. Det er også viktig at både etasjehøyder, mønehøyde, gesimshøyde og terrenghøyder er kotesatt. Vi som er naboer trenger at solanalysene inkluderer eksisterende omliggende bebyggelse. Både ny og eksisterende bebyggelse bør ha god bokvalitet.

Vi mener foreslått byggehøyde for alle blokker må reduseres med minimum en etasje. Blokkene bør ligge på terreng, med boligetasje senket til gatnivå. Det er svært uheldig med en 3 meter høy terrengmur eller parkeringskjeller tett på fortauet, der skolebarn ferdes.

Fremdeles ved 3 bygninger mener vi hver bygningskropp fremstår for stor for området og dekker for stor del av tomtearealet. Bygningskroppene tar ikke opp i seg dimensjoner og særpreg i området. Valgt bygningsbredde for gavl er 2x gavlbredde ved rekkehusene på motstående side av gata. Det er avvikende med gavlfasade mot gateløp og svært uheldig med hjørner som vil stikke ut i den grønnes sonen langs gata, der bygningene vris. Planforslaget medfører en økning av antall boenheter langs gata fra ca 36 boenheter til ca 59 boenheter, en økning på om lag 60 prosent. Dette en vesentlig økt belastning for den lokale infrastrukturen, både veg, vann og kraft. Vi mener antall boenheter bør reduseres til 10-15 enheter som følge av behov for redusert byggehøyde, terreng og grøntdrag.

Forhold til grøntdrag:

Området grenser mot en blågrønn sone med dyretråkk til Bymarka, og har følgelig rikt dyreliv. Foreslått masseuttak og spredning av fjell i store deler av tomteområdet vil ha store konsekvenser for naturmangfold, økologiske funksjoner, habitat og biologisk mangfold i grøntdraget. Foreslått byggehøyde vil redusere soltilgang og påvirke mikroklima. Grøntdraget har også viktige opplevelseskvaliteter for beboere i området. Skogholtet og utsiktspunkt på kollen bak utbyggingsområdet er mye brukt både for lek og rekreasjon.

Boligblokkene trekkes opp mot dette området og vi vurderer at planforslaget kan ha en uheldig privatiserende effekt.

Vi mener konsekvensene for friområdet bør utredes.

Snø og fortau:

Basert på stigningsforhold har området i dag problematikk rundt snøopplagring langs gateløp og reduserte muligheter for økning i gatebredde. Ny bebyggelse med høy utnyttelse og hevet første etasje vil forsterke dette problemet.

Planforslaget lanserer muligheter for snøopplagring (lagt utenfor eget byggeområde) på østsiden av JBV. Vi minner om at det langs østsiden av gata ligger rekkehus med separate adkomster fra fortau og ned til hver enhet. Avstanden fra ytterdør til fortau er kort. Å fjerne fortau her for å anlegge snøopplagring er hverken en god eller reelt mulig løsning. Man vil i så fall skape en utrygg situasjon for skolebarn allerede fra dørstokken.

Samtidig er det også viktig med det sammenhengende fortauet langs gatas vestsiden, som leder trygt forbi y-kryss (Johan Bojers veg + Petter Egges vei) i bratt terreng.

Skolebarn på veg til Åsveien skole vil kanskje følge Petter Egges veg, mens skolebarn på veg til Sverresborg skole vil følge gateløpet langs Johan Bojers veg, til gata møter Sverresdalsveien. Den siste traseen er også mest vanlig for fotgjengere som skal til Byåsen butikkssenter, på tur i marka eller til Vestbybanen fotballplass. Vi er bekymret for at krysning av gateløp skaper uheldig trafikksituasjoner, særlig ved y- kryss i bratt terreng, slik det er foreslått. Vi ser verdien av brede fortau. Men med bakgrunn i nevnte forhold mener vi det bør prioriteres mest mulig sammenhengende fortau på begge sider av gateløpet, fremfor en større økning av bredden på en side. Renovasjon for ny så vel som eksisterende bebyggelse forutsettes løst på egen eiendom.

Med dagens trafikkavvikling er det ikke registrert ulykkespunkter i forhold til myke trafikanter i Johan Bojers veg. Parallelt med gateløpet går Byåsveien med gang og sykkelbane på hver side av gateløpet, tilrettelagt for myke trafikanter.

Overvann

Byåsen er et snørikt område med tidvis mye smeltevann. Tomteområdet får i tillegg avrenning fra tilgrensende grøntareal i skråningen. Med foreslått bebygd areal vil store deler av det som i dag er permeable gressflater utgå. Det er viktig at friområdet og snarvegen som blir liggende i skygge, og lavere enn byggeområdet på nordsida, ikke belastes med store mengder overvann. Lokalt system for overvannshåndtering i dag vil ikke ha kapasitet til å ivareta denne økningen.

Oppsummering

Vi mener:

Reguleringa framstår for ambisiøs i arealutnyttelse. Foreslått utnyttingsgrad medfører vesentlig ulempe for bygde omgivelser, grønne arealer og infrastruktur. Vi mener tillatt byggehøyde bør være maksimalt 3 etasjer over gatenivå og antall boenheter bør reduseres tilsvarende. Vi viser også til kommentarer fra Trondheim kommune, og KPA § 23.1 som åpner for justering mellom byggesoner i en detaljregulering.

Vi er bekymret for manglende synliggjørelse og utredning av konsekvenser ved at reguleringa vil innebære store terrenginngrep tett på eksisterende bebyggelse.

Nybygg bør berike gaterommet. Det vurderes ikke akseptabelt å plassere første boligetasje tre meter over fortausnivå. Tre meter høye tette parkeringshusfasader og/eller tre meter høye terrengmurer langs fortau strider mot kommunens arkitekturstrategi og er uønsket av oss i nabolaget.

Funksjoner tilhørende reguleringsområdet som tilstrekkelig snøopplagring, overvannshåndtering og renovasjon må løses på egen eiendom, ikke presses ut i allerede trange gaterom, eller friområder.

Forslag til vegutforming kan medføre økt trafikkfare, særlig ved y-kryss i bratt terreng. Det er viktigere enn økning av fortausbredde at det opprettholdes mest mulig sammenhengende fortau langs hele gata på begge sider av gateløpet.

Tiltaket presser nybygg opp mot grøntområdets attraktive utsiktspunkt og kan medføre uønsket privatisering, så vel som gjenbygging av fri sikt og utsyn fra friområdet. Store terrenginngrep, fjerning av vegetasjon og massiv skyggevirking vil påvirke flora og fauna. Vi mener konsekvensene for friområdet bør utredes.

Trondheim 22.11.2024

Cathrine Grande
Siv. Ark. MNAL

Celia, Andrea og Henrik Grande-Brostrøm



Illustrasjon ny situasjon fra øst

Generelt om illustrasjoner. Vedlagte illustrasjoner er utarbeidet på bakgrunn av terrengmodell fra Norkart, forslag til bebyggelse er modellert etter vedlagte plantegninger og vedlagt snitt. Det er vist en takvinkel på 23 grader.

Uttalelse fra GONZALEZ MARIA GUTIERREZ

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har GONZALEZ MARIA GUTIERREZ, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Reguleringsplanforslaget vil ha negative konsekvenser for meg og min familie (mann og to barn) som bor i Peter Egges vei 4. Vi er imot prosjektet slik det er presentert for oss, av flere grunner, inkludert: - Prosjektets omfang og høyde, samt belastningen på infrastrukturen, vil påvirke nærmiljøet negativt både på kort og lang sikt. - Den betydelige reduksjonen i livskvalitet i løpet av en toårig byggeperiode, som vil foregå bare noen meter fra vårt hjem. Vi vil fremlegge våre argumenter nærmere når prosjektet blir varslet fra kommunen. I tillegg ønsker vi å påpeke at prosjektet og den tilhørende dokumentasjonen reiser en rekke ubesvarte spørsmål. Vi opplever også at selskapene som planlegger å gjennomføre dette prosjektet har gjort lite/nesten ingen innsats for å presentere planene sine på riktig måte og knytte til seg nabolaget.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for GONZALEZ MARIA GUTIERREZ:

Telefon:

Epost:

Adresse: PETER EGGES VEI 4

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra RAGNAR HOLBERG NILSEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har RAGNAR HOLBERG NILSEN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Slik det fremstår i dag ser jeg prosjektet som for omfattende og påtrengende i et boområde bestående av småhus og rekkehus. Det er for stort, høyt og for mange enheter i for mange etasjer. Prosjektet vil påføre nabolaget store forandringer. Forandringer som ikke er til fordel for nabolaget. Det vil 1) Bryter med bebyggelsen i området. 2) Prosjektet kommer for nært vei og tomtegrenser 3) Forringelse av solforhold. størrelse og høyde vil ødelegge solforholdene til de fleste i nabolaget. Noe som vil medføre tap av livskvalitet og boligverdi. 4) Trafikksituasjon. Med så mange nye boenheter inn i et lite boområde vil det få store konsekvenser for Trafikksituasjonen. Det er allerede problemer med parkering og trafikkflyt i gaten. Flere enheter vil lage større belastning. Tiltakene som beskrevet i plan ser ut til å gå på bekostning av boenhetene i gaten. 5) Snø. Slik plan fremstår i dag vil snørydding bli mer problematisk med dette prosjektet enn det var før. Det er allerede utfordring med snødeponering og parkerte biler i gaten. 6) Støy: Prosjektet vil ikke medføre støy i en byggeperiode. Et prosjekt av denne størrelse med så mange enheter vil også tilføre boområdet mer støy. Det vil ikke bare øke trafikken betraktelig men det vil også være større gjennomgang av besøkende. Prosjektet har også lagt inn takterrasser. Når 25 enheter skal kunne benytte seg av slike fasiliteter vil også støynivået øke for naboer. 7) Fugl og dyreliv: Området rundt prosjektet er rikt på dyreliv av flere arter. Kan ikke se at et prosjekt av denne størrelsen tar dette i betraktning Nye naboer er velkommen i gaten. Men det er ikke ønskelig at det skal ta form av et slikt stort prosjekt

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for RAGNAR HOLBERG NILSEN:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 7
Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra EIRIN HOLBERG

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har EIRIN HOLBERG, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Takk for tilsendt planforslag til utbygging på Johan Bojers vei 14 og 16. Jeg har lest alle dokumentene. Slik planen er nå er det en urealistisk høy utnyttelse av tomtene i både antall boenheter, størrelse og høyde på byggene som eksisterende miljø og infrastruktur ikke kan bære, noe som også Byplankontoret har påpekt. Jeg forutsetter at prosjektet blir kraftig nedskalert og ser fram til å motta mer informasjon. Vennlig hilsen Eirin Holberg

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for EIRIN HOLBERG:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 11

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra JOHNSENS MINDE III B/L

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har JOHNSENS MINDE III B/L, med organisasjonsnummer 989678337, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Borettslaget er uenig i planene. Dette prosjektet vil ikke ha en positiv innvirkning på nærmiljøet vårt.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for JOHNSENS MINDE III B/L:

Telefon:

Epost:

Adresse: v/Trio Eiendomsservice AS

Postnummer og sted: 7075, TILLER

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no



Merknader til Varsel om oppstart av planarbeid for Johan Bojers vei 14 og 16, Trondheim

Fra Svein Mestvedthagen <svein.mestvedthagen@asplanviak.no>

Dato fr. 22.11.2024 20:03

Til Trine Aagaard <taag@soloneiendom.no>

Kopi vidarheimbrl@styrepost.no <vidarheimbrl@styrepost.no>; Svein Mestvedthagen <svein.mestvedthagen@online.no>

Johan Bojers vei 14 og 16

Varsel om oppstart av planarbeid

Planidentitet: r20240007

Kommunens saksnummer: 13382

Viser til varsel om oppstart av nevnte planarbeid.

Jeg er andelshaver/beboer i Johan Bojers vei 17 tilhørende Vidarheim borettslag og har følgende merknader/innvendinger til varselet.

Av dokumentene fremsettes som et premiss at det er parkeringsforbud i Johan Bojers vei, at dagens situasjon er preget av at parkeringsforbudet ikke overholdes og at det foregår utstrakt ulovlig parkering. Underforstått at prosjektet vil tilføre kvalitet til boligområdet gjennom at dagens villparkering ikke lenger vil bli praktisk mulig (begrepet er hentet fra dokumentene i varselet).

Dette medfører ikke riktighet, fremstillingen er misvisende. Det er det motsatte som er tilfelle.

Fakta er at det i dag er tillatt å parkere i deler av Johan Bojers vei, som langs østsiden av gaten foran Johan Bojers vei 17, 19, 21 og 23.

Dagens situasjon mht. parkering er allerede på et kritisk minimum i hele området. Det gjelder både mulighetene for parkering av egne kjøretøy, men like viktig, muligheten til å ta imot besøkende. De få plassene som tross alt fortsatt finnes representerer således en stor kvalitet og verdi. En ytterligere innskrenkning av parkeringsmulighetene i gaten, slik konsekvensene av forslaget vil være, representerer derfor en åpenbar og helt konkret forverring av bokvaliteten for dagens beboere. Ikke bare de nærmeste naboene, men området generelt.

Legger til grunn at dette ivaretas på behørig måte slik at dagens beboere ikke blir skadelidende.

Mvh

Svein Mestvedthagen

Johan Bojers vei 17

915 47 749

Kopi: Styret Vidarheim Borettslag

Uttalelse fra IVER NORDHUUS

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har IVER NORDHUUS, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Hei Takk for muligheten til å komme med noen tanker. Jeg bor i Johan Bojers vei 27. Jeg har ikke mottatt nabovarsel om dette, men det er sikkert for tidlig i prosessen å sende ut slike. Jeg blir direkte berørt av utvidelsen av Johan Bojers vet. som representant for utbygger kan du lure på om kommunen kan pålegge dere en veldig kostbar oppgradering av et helt gateløp. Jeg mener kommunen i så fall må legge frem dokumentasjon på at de antall biler (20?) som vil være knyttet til 14-16 vil utgjøre en forskjell. Videre om trafikkbelastningen i Johan bjoers vei er målt. jeg tror den er under 1000 Ådt som bringer veien ned i en kategori som ikke krever slik utforming. Mvh iverN ps Jeg får ikke lastet opp filer og sender dem til deg per mail

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for IVER NORDHUUS:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 27

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

From: [Iver Nordhuus](#)
To: [Trine Aagaard](#)
Subject: Johan Bojers vei, et spørsmål
Date: torsdag 21. november 2024 22:11:54

Hei igjen

Jeg lurer på hva som gjør at Kommunen tenker at det er nødvendig å legge inn Johan Bojers vei som en del av planene for utbygging av eiendommene 14 og 16 men ikke tar med Sverresdalsveien. Er ikke disse veiene potensielt likedan med hensyn til endringer i volumøkning av trafikk?

Hvordan argumenterer Kommunen for det ene og ikke det andre?

Mvh

Iver Nordhuus

From: [Iver Nordhuus](#)
To: [Trine Aagaard](#)
Subject: RE: Johan Bojers vei, et spørsmål
Date: lørdag 23. november 2024 12:35:12
Attachments: [image001.png](#)
[2019_12_19 Trafikk-Karolinerveien.pdf](#)
[Trafikk i Johan Bojers vei.docx](#)

Hei igjen

Takk for hyggelig og positiv mail fra deg. Det er veldig betryggende å vite at dere planlegger en trafikkteiling for Johan Bojers vei. Jeg tror resultatet av en slik teiling vil være avklarende i forhold til videre utvikling i denne saken. Kommunen vil måtte forholde seg til sine egne normkrav når det gjelder utforming av gateløp.

Trafikkteiling var også tema for Johan Falkbergets vei for noen år siden, i forbindelse med en utbygging i Karolinerveien med mange boenheter og en ny butikk. Jeg vedlegger denne. Tallene og metodene i den rapporten har jeg benyttet til en grov vurdering av trafikkbelastningen i Johan Bojers vei, også vedlagt. Denne vurdering vil jo være unødvendig når faktiske trafikk tall foreligger, men foreløpige antakelser er at det er en del gjennomgangstrafikk i området i dag.

Så er det et annet moment som bør belyses. Brøyting om vinteren i Johan Bojers vei ble tidligere utført med snøfreser. Da ble snøen kastet vekk fra gate og fortau. I de senere år har denne snøryddingen blitt utført med plog. Dette er sikkert billigere, tar kortere tid, men det fører til at fortauene blir til høye snøfonner. Dette er i tråd med kommunens normer for lavt trafikkerte veier, der man da tillater blandet trafikk i gateløpet, både gående og kjørende om vinteren. Som kommunen skriver i sin veileder: «Konsekvenser av smale fortau er at de fungerer kun som snøopplag i tett bebygde områder om vinteren grunnet utfordringer med generelt lite snøopplag utenfor vegareal». Dersom det blir innført et bredere fortau, vil dette medføre at brøyting må foretas både i gateløpet og på fortau, altså minst en dobling av innsatsen da det ikke nytter å anvende plog lenger. Dette vil koste mer penger, det går sikkert an å finne ut hvor mye ekstra dette vil koste per år. Denne ekstra driftsutgift bør også spille inn som et argument i denne saken.

Mvh

Iver Nordhuus

From: Trine Aagaard <taag@soloneiendom.no>
Sent: Friday, November 22, 2024 10:02 AM
To: Iver Nordhuus <IverNo@live.no>
Subject: SV: Johan Bojers vei, et spørsmål

Hei Iver

Bekrefter at innspill til varsel om oppstart av planarbeid i Johan Bojers vei 14 og 16 er

mottatt. Både innspillet som er sendt via altinn og vedleggene/henvendelsene som har kommet direkte til oss på e-post.

Vi vil nå lese gjennom og vurdere alle innspillene som er kommet. Innspillene vil bli lagt ved komplett planforslag når det sendes inn, og forslagsstiller vil svare ut hvordan innspillene er håndtert i planforslaget.

Til info så vil det gjøres en trafikkteiling (biler og mye trafikanter) av de nærliggende vegene så snart arbeidet med VA-ledninger i Peter Egges vei er fullført. Vårt ønske er i utgangspunktet å regulere inn trafikk sikre løsninger for mye trafikanter uten behov for inngripen i privat grunn langs vegen. Trafikkteilingene vil gi oss og kommunen et bedre grunnlag for å gjøre vurderinger av hvilke løsninger som kan fungere her. Vi kommer til å fortsette dialogen med kommunen rundt dette temaet i samarbeid med vår trafikk-konsulent fra Via Nova før innsending av et planforslag.

Det er bare å ta kontakt med oss om det skulle være noe annet.

Med vennlig hilsen,



Trine Aagaard
Prosjektutvikler
+47 930 89 300

Nordre gate 6
7011 Trondheim

soloneiendom.no

The information contained in this e-mail, and any attachment, is confidential and intended solely for the use of the individual client it is addressed to, and not for publication or redistribution.

Fra: Iver Nordhuus <IverNo@live.no>

Sendt: torsdag 21. november 2024 22:12

Til: Trine Aagaard <taag@soloneiendom.no>

Emne: Johan Bojers vei, et spørsmål

Hei igjen

Jeg lurer på hva som gjør at Kommunen tenker at det er nødvendig å legge inn Johan Bojers vei som en del av planene for utbygging av eiendommene 14 og 16 men ikke tar med Sverresdalsveien. Er ikke disse veiene potensielt likedan med hensyn til endringer i volumøkning av trafikk?

Hvordan argumenterer Kommunen for det ene og ikke det andre?

Mvh

Iver Nordhuus

Momenter til vurdering

1

Nybyggene i Johan Bojers vei 16-16 benyttes som en begrunnelse for store endringer i Johan Bojers vei. Nybyggene vil maksimalt bestå av 22 nye enheter med maksimalt 20 biler, kanskje mindre. De vil ha liten innvirkning på den trafikale situasjonen i Johan Bojers vei.

2

Det største problemet for trafiksikkerheten i gaten er parkerte biler. Gaten blir uoversiktlig. Parkerte biler skaper også problemer ved snørydding om vinteren. Kommunen står fritt til å håndheve allerede etablert parkering forbudt i gata. Denne forbudssonen bør også inkludere de første 50-100 meter fra Johan Falkbergets vei.

3

Det er ingen trafikkulykker påvist i Johan Bojers vei som inkluderer syklende eller gående. I hvert fall ikke de siste årene.

4

Det er uklart hvor kommunen henter sine størrelser fra når de påstår at 3 meters bredde skal være standard for fortau i gater som er av typen Johan Bojers vei. I Trondheim kommunes egen hovedplan veg 2018-2020 kan man lese om slike veier at «Godkjent standardkrav vil si bredde på 2,5 m og med jevnt asfaltdekke» men at «Status: Ca. 30-40 % av fortau er godkjent etter dagens standardkrav. Fortau i sentrumsområdene har vært prioritert vedlikeholdt og har en bedre tilstand enn resten. Resterende fortau er gamle og smale (0,5-1,5 m) med sterkt varierende og ujevn kvalitet på dekke.» Det er da litt underlig at kommunen ønsker å prioritere en slik drastisk utbygging i en så perifer og lite trafikkert gate som Johan Bojers vei.

5

I Statens vegvesens håndbok N100 står det at «Fortau i boligater/boligveger bør ha bredde minimum 1,5 meter» Videre at «Øvrige boligater/boligveier bør utformes med bredde 3.5-4.5 meter»

6

Før det tas noen avgjørelse om hva som skal skje med Johan Bojers vei, er det behov for å gjennomføre en trafikk telling. Det vil vise hvilken trafikkbelastning som veien er utsatt for. Jeg vil anta at det er mindre enn 1000 Ådt. Johan Falkbergets vei har en Ådt på 1800 nederst mellom Johan Bojers vei og Byåsveien og er dermed mye mer trafikkbelastet.

Det vil bringe Johan Boyers vei inn i beskrivelsen av det som i kalles Adkomstvei/gate «I noen tilfeller med liten trafikkmengde, Ådt < 1000 kjøretøy/døgn, fartsgrense 30 km/t og oversiktlig gatemiljø kan blandet trafikk – “del gaten” prinsippet – vurderes.»

7

Negative konsekvenser av en så drastisk endring av Johan Bojers vei er store for alle som bor i gata. Trondheim Kommune må kunne legge frem dokumentasjon som viser at slike endringer er nødvendige.

- Jeg kan ikke se at det er noen støtte i norm og regel for et slikt tiltak på en så lite trafikkert vei.
- Brøyting har hver vinter, i de tolv årene jeg har bodd her, foregått slik at snøen blir kastet opp på de fortau som finnes på hver side av gata. De blir aldri ryddet. Folk går, sykler, triller og biler i samme gateløpet, uten at det fører til farlige situasjoner.
- Det viktigste tiltaket bør være å fjerne parkerte biler. Da blir gata helt trygg for de som ferdes der.
- Trondheim kommune må kunne dokumentere at utbyggingen av 14-16 vil føre til vesentlig forverring av trafikksituasjonen i gata. Ellers kan jeg vanskelig se at Kommunen kan belaste denne utbygger de store kostnadene som ligger i en så dramatisk utbygging av Johan Bojers vei, med ekspropriasjon av eiendom som ett av elementene.
- Deler av gateløpet som nå gir et viktig preg til gatas utforming vil forsvinne. Det gjelder for eksempel de store bjørketrærne nær Johan Falkbergets vei.
- Likeledes vil borettslagene bortover gata få trafikken to meter fra husveggen og stuevinduer sine. Det vil oppstå en bratt og dyp grøft mellom fortau og kjellervinduer, som vil være ca en meter lavere enn kanten på fortauet. Skal det settes opp gjerde?

Jeg vil håpe at kommunen kan gå inn for reduksjon av gatebredden til 5.2 i stedet for 6 meter. Videre en reduksjon av bredden på et fortau til 2 meter. Dersom man da justerer fortauet på den andre siden av veien eller fjerner det helt, vil denne utbyggingen ikke få så store uheldige konsekvenser for gata. Videreføre den nåværende totale bredden og opprettholde utformingen av de positive elementene gata til det en er: En ganske liten boliggate.

Trafikk i Johan Bjoers vei

Spørsmålet er hva vi vet om trafikken i området. Og spesielt, hva områdets boenheter genererer av trafikk i gatene i området. Jeg skal gjøre et forsøk på å beskrive trafikken, baser på metoder hentet fra en annen plan for utbygging fra 2019-2024 i Karolinerveien.

1. Beregninger av turproduksjon

Metodebeskrivelsen er hentet fra Asplan Viaks rapport fra 2019 som ble laget i forbindelse med utbyggingen av Karolinerveien:

3.1. Metode

Turproduksjonsberegninger gjennomføres for to ulike nivåer av bilbruk som grunnlag for nye analyser. Antall personturer vil være det samme for begge beregningene, det vil være bilandelen som varierer.

- **Lavt nivå for bilbruk:** Turproduksjonsberegning som tar utgangspunkt i nullvekstmålet for biltrafikk. Bilturproduksjonen til planområdet er lavere sammenlignet med dagens situasjon og i tråd med data fra Mini-RVU Trondheim 2014-2017. Dette resultatet brukes i forbindelse med kapasitetsberegninger på vegnettet.

- **Høyt nivå for bilbruk:** Konservativ beregning som ikke tar utgangspunkt i nullvekstmålet for biltrafikk, men med generell trafikkvekst i tråd med prognoser for fylkesvis trafikkutvikling, samt spesifikk vekst i adkomsten til planområdet. Bilturproduksjonen er høy med reisemiddelfordeling i tråd med dagens reisevaner til planområdet. Dette resultatet brukes i forbindelse med støyberegninger- og analyser. Denne turproduksjonsberegningen vil bli utført i løpet av planprosessen.

Turproduksjon for bolig er beregnet med utgangspunkt foreliggende statistikk og Mini-RVU Trondheim 2014-2017. Tallgrunnlaget er vist i Tabell 2.

Tabell 2 Forutsetninger for beregning av turproduksjon fra boliger

Gjennomsnittlig BRA per boenhet	70
Gjennomsnittlig antall personer per boenhet ¹	2,02
Andel av befolkningen under 15 år ²	15 %
Antall reiser per person per årsdøgn ³	3,2

2. Vurderinger av disse tall

Det er ca 84 boenheter i dag i Johan Bojers vei og nederste del av Sverredalsveien til og med nummer 9.

For enkelhets skyld tenker vi at de hver har et BRA på 70, slik at tallene fra rapporten til Asplan Viak kan benyttes. Med 84 enheter blir det en turproduksjon på ca 240 personturer. En del av personene sitter i samme bil. Så dette representerer ca 100-150 ÅDT av den trafikk som Johan Bojers vei har, som er ca 500

ÅDT. Disse utregningene baseres på Asplan Viaks metoder. Men tallene kan være feil. Tilsvarende analyse bør gjennomføres i denne saken med oppdaterte tallgrunnlag.

Men dersom man har noenlunde de samme tallene som fra 2019 kan man slå fast at ca 50-80% av trafikken i gata er gjennomgangstrafikk som ikke har sitt utspring fra de som bor i det området som omfatter Johan Bojers vei, Peter Egges vei og Sverresdalsveien nedenfor friarealet.

3. Konsekvenser av tall

Dersom det viser seg at denne beregningen er holdbar, mener jeg at nødvendigheten av store, kostbare og negative endringer i Johan Bojers vei bør skrinlegges. Trafikkbelastningen er så lav at dagens utforming av gata kan forsvares, ut fra trafikksikkerhetsperspektiv og utformingen vil være i tråd med normkravene for gater i Trondheim.

Dersom man likevel mener at det er fare for gående trafikanter i veibanen om vinteren, finnes det etter min mening gode alternativer til store endringer i utformingen av gata.

1

Et alternativ til omfattende endringer i gateløpet som bør utredes, kan være å stenge gata med bom nord for Sverresdalsveien 9, der friarealet starter. Da vil man kunne redusere trafikken i Johan Bojers vei ned til 100 til 200 ÅDT. Samtidig kan man innføre enveisskjøring nederst i Sverresdalsveien og inn i Peter Egges vei. Bommen kan være av den typen som lar seg åpne dersom utrykningskjøretøy eller renovasjon m.m. har behov for å passere.

2

Et annet alternativ vil kunne være å innføre enveis-kjøring i Sverresdalsveien nedenfor Svalsbergstien, og i Johan Bojers vei/Peter Egges vei. Man vil da unngå halvparten av gjennomgangstrafikken, men vil få et tillegg i trafikk for de beboerne som i dag ikke trenger å kjøre gjennom hele gata for å komme frem til sitt bosted.

Ved innføring av enveis-kjøring vil en innsnevring av veibanen fra seks til fire meter ikke være problematisk.

Oppdragsnavn: Karolinerveien, Butikk og bolig Trafikkanalyse -
Oppdragsnummer: 623846-01
Utarbeidet av: Jorun Gjære
Dato: 19.12.2019
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Vurdering av trafikksituasjonen med utbygging i Karolinerveien

1. INNLEDNING

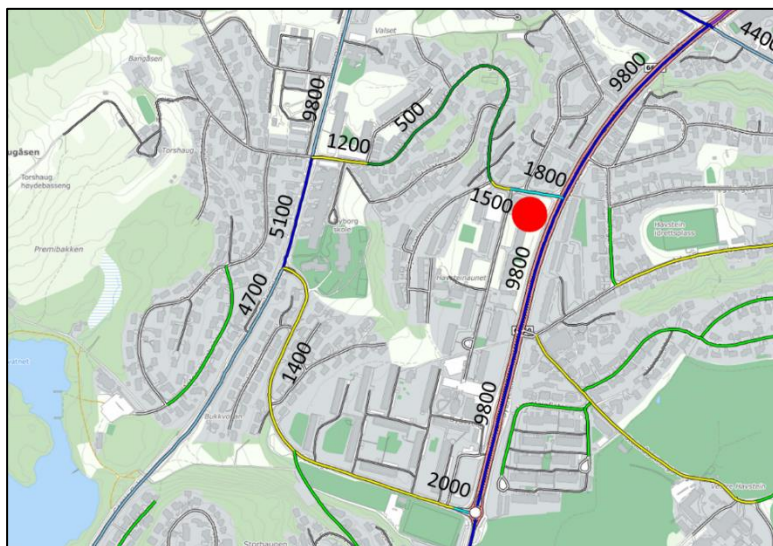
Dette notatet er en beskrivelse av trafikksituasjonen med utbygging i samsvar med forslag til reguleringsplan for Karolinerveien. Notatet omfatter en vurdering av de foreslåtte vegløsningene i planen, turproduksjonsberegning av foreslått arealbruk samt kapasitetsberegninger av krysset mellom Johan Falkbergets vei og Byåsvegen. Turproduksjonsberegningene er basert på reisemiddelfordeling fra mini-RVU Trondheim 2014-2017 og 60 boenheter, dagligvare på 1.300 kvm. og annet butikkareal på 800 kvm.



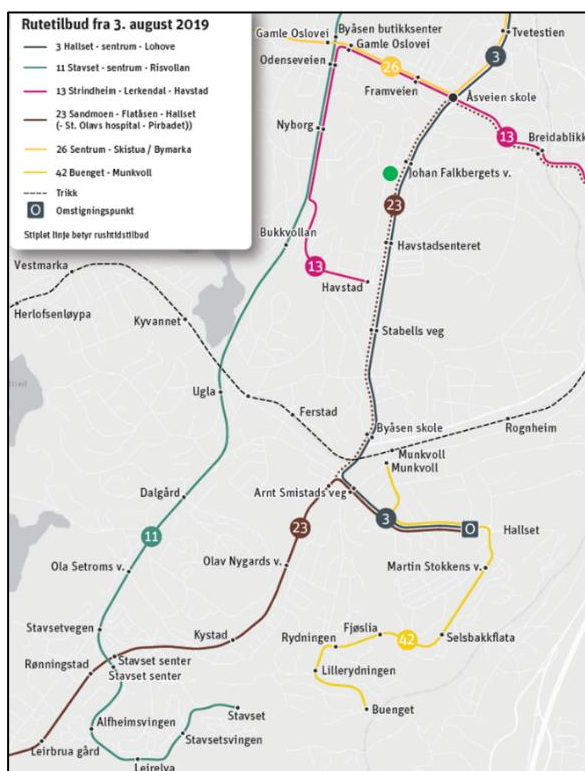
Figur 1-1 Dagens situasjon

Innen planområdet er det ikke aktivitet som genererer egen trafikk i dag. Området består av parkeringsgarasjer som tilhører naboblokkene og turproduksjonen til disse «hører til» boligene. Som grunnlag for turproduksjonsberegningene er et forutsatt at denne trafikken flyttes til et annet sted langs Karolinerveien.

I øvre del av Johan Falkbergets vei er ÅDT 1.200, og 500 ÅDT på et lengre strekk i på midten og 1.800 ÅDT i nedre del ved planområdet. Johan Falkbergets vei er cirka 850 meter lang mellom Gamle Oslo veg og Byåsvegen.



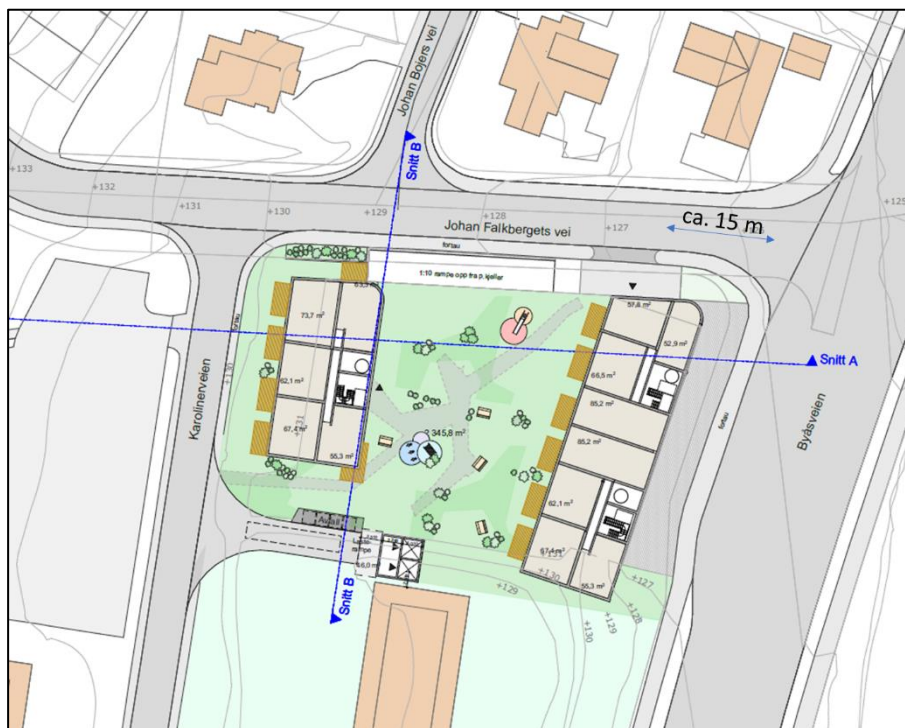
Figur 1-2 ÅDT på omkringliggende vegnett, planområdet vist med rød markering, Kilde: NVDB



Figur 1-3 Kollektivruter – planområdet vist med grønn markering, Kilde: ATB

Bussene som går forbi planområde er metrobuss nr.3 og buss nr.23. Buss nr. 13 og 26 kan nåes i Breidablikkveien.

2. FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN



Figur 2-1 Utsnitt av skisseprosjekt 1.etg / nivå 1.

Figur 2-1 viser utsnitt av skisseprosjektet med felles uteopphold og boliger på plan 2. På planet under, Plan 1, er det butikkareal. Figuren viser arealbruk og vegløsninger med innkjøring fra Johan Falkbergets vei, nedkjøring til parkeringskjeller og varelevering med renovasjonsløsninger.

Innkjøringen til planområdet blir liggende cirka 15 meter fra dagens fortauskant i Byåsveien. Dette gir plass til oppstilling av 2-3 biler i utkjøringen til Byåsveien. Plassering og utforming av adkomsten til planområdet ansees som uproblematisk og vil ha tilstrekkelig trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter. Dette under forutsetning om at det ikke etableres sikthindrede konstruksjoner som for eksempel i forbindelse med nedkjøringen til parkeringsgarasjen. Sikt og sporing for gjeldende kjøretøy bør kontrolleres.

Betjening av varelevering og renovasjon er plassert fra Karolinervegen, et stykke inn fra Johan Falkbergets vei. Dette er vurdert som en god og sikker plassering og utforming. Karolinervegen er vist med tosidig fortau og veg har en oversiktig geometri. Vare- og renovasjonsløsningen med rygging over fortau vil i dette tilfellet fremstå som sikker. Sikt og sporing for gjeldende kjøretøy bør og så her kontrolleres.

3. TURPRODUKSJON

3.1. Metode

Turproduksjonsberegninger gjennomføres for to ulike nivåer av bilbruk som grunnlag for nye analyser. Antall personturer vil være det samme for begge beregningene, det vil være bilandelen som varierer.

- **Lavt nivå for bilbruk:** Turproduksjonsberegning som tar utgangspunkt i nullvekstmålet for biltrafikk. Bilturproduksjonen til planområdet er lavere sammenlignet med dagens situasjon og i tråd med data fra Mini-RVU Trondheim 2014-2017. Dette resultatet brukes i forbindelse med kapasitetsberegninger på vegnettet.
- **Høyt nivå for bilbruk:** Konservativ beregning som ikke tar utgangspunkt i nullvekstmålet for biltrafikk, men med generell trafikkvekst i tråd med prognoser for fylkesvis trafikkutvikling, samt spesifikk vekst i adkomsten til planområdet. Bilturproduksjonen er høy med reisemiddelfordeling i tråd med dagens reisevaner til planområdet. Dette resultatet brukes i forbindelse med støyberegninger- og analyser. Denne turproduksjonsberegningen vil bli utført i løpet av planprosessen.

Resultatet av Lavt nivå for bilbruk vil være grunnlaget for kapasitetsvurderinger i kryss og vegnett, og resultatet av Høyt nivå av bilbruk vil danne grunnlaget for ÅDT-estimat til blant annet støyberegninger. Resultatet av beregningene er sammenlignet med håndbok V713.

3.2. Grunnlag for turproduksjonsberegninger

Beregningene av turproduksjon tar utgangspunkt i på antall kvadratmeter BRA fordelt på ulike formål. Arealgrunnlaget for turproduksjonsberegningene er det samme i begge metodene som vist i Tabell 1. Antall personturer vil være det samme for begge nivåer av bilbruk.

Tabell 1 Arealgrunnlag

Virkksomhet	Forslag til plan m ² BRA
Boliger – kvm./antall	4 200 / 60
Dagligvareforretning	1 300
Annet forretingsareal	800
SUM kvm.	6 300

Turproduksjon for bolig er beregnet med utgangspunkt foreliggende statistikk og Mini-RVU Trondheim 2014-2017. Tallgrunnlaget er vist i Tabell 2.

Tabell 2 Forutsetninger for beregning av turproduksjon fra boliger

Gjennomsnittlig BRA per boenhet	70
Gjennomsnittlig antall personer per boenhet ¹	2,02
Andel av befolkningen under 15 år ²	15 %
Antall reiser per person per årsdøgn ³	3,2

Turproduksjon for forretning, dagligvare og tjenesteyting/kontor er beregnet med utgangspunkt i erfaringstall for turproduksjon fra tilsvarende virksomheter basert på Strømmen (2001)⁴. Erfaringstallene er vist i Tabell 3

Tabell 3 Erfaringstall for beregning av turproduksjon fra forretning (yrkesdøgn⁵)

Kategori	Arbeidsintensitet1)	Reiser i arbeid per ansatt	Besøksintensitet 2)	Godsintensitet 3)
Dagligvareforretning	50	0,15	1,50	100
Annet forretningsareal	60	0,15	6	190
1) Antall gulvkvm. pr. næringsareal pr. ansatt (antar 80 % til stede hver dag)				
2) Antall gulvkvm. pr. næringsareal pr. besøkende/kunde				
3) Antall gulvkvm. pr. næringsareal pr. ankomst/leveranse med gods/varer				

Resultatet av turproduksjonsberegninger av antall personturer med utgangspunkt i erfaringstall og statistikk for boliger og forretning er vist i Tabell 4.

Tabell 4 Antall personturer fra planområdet med utbygging i henhold til forslag til plan

Virksomhet	Forslag til plan m ² BRA	Antall personturer per årsdøgn
Boliger – kvm./antall	4 200 / 60	330
Dagligvareforretning	1 300	1 630
Annet forretningsareal	800	270
SUM kvm.	6 300	2 230

Utbyggingen er beregnet å generere i overkant av 2 200 personturer per årsdøgn.

¹ SSB - Kommunefakta Trondheim: <https://www.ssb.no/kommunefakta/trondheim> (Hentet 23.10.2019)

² SSB - Alders- og kjønnsfordeling i kommuner: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/> (Hentet 23.10.2019)

³ Mini-RVU Trondheim 2014-2017 – Rapport 15.01.2018: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2018/01/Mini-RVU-rapport-2014-2017.pdf>

⁴ Kathrine Strømmen (2001): Rett virksomhet på rett sted – om virksomheters transportskapende egenskaper. Dr.ing. avhandling 2001:14, Institutt for by- og regionplanlegging, NTNU.

⁵ Antall turer per årsdøgn er forutsatt å utgjøre 90% av antall personturer per yrkesdøgn.

3.3. Turproduksjon med lavt nivå for bilbruk

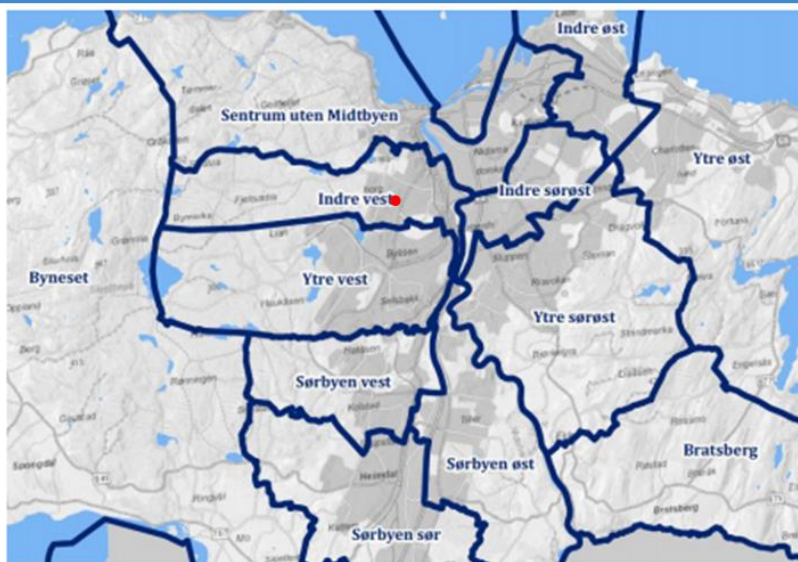
Mini-RVU for Trondheim 2014-2017 inneholder reisemiddelfordelinger for ulike reisehensikter og for ulike bysoner. Beregnet antall personturer innen hver arealkategori er fordelt på ulike reisemidler med dette som utgangspunkt.

Grunnlag fra MINI-RVU er presentert i egne Faktarute:

Faktarute 1 viser reisemiddelfordeling for bosatte i de ulike bysonene med planområdets beliggenhet i Indre vest. Faktarute 2 viser reisemiddelfordeling for ulike reisehensikter for hele byen.

Bilandelen i MINI-RVU gjelder for bilfører og bilpassasjer samlet. For arbeidsreiser er det forutsatt ingen passasjerer i bilen, for de andre reisehensiktene er det forutsatt samme forholdet mellom bilfører og bilpassasjer som i den nasjonale reise vaneundersøkelsen, dvs. 8 % passasjerer kommer i fratrekk på bilandelen.

Faktarute 1 fra Mini-RVU for Trondheim 2014-2017. Planområdets beliggenhet er merket med rødt



Figur 3-4: Inndeling av byen i 13 soner, brukt i nasjonal RVU.

		Bil	Kollektivt	Til fots	Sykkel	Sum	N
Sentralt	Midtbyen	20 %	14 %	52 %	14 %	100 %	1044
	Sentrum u/Midtbyen	32 %	15 %	40 %	13 %	100 %	5288
Indre ring: Indre ikke-sentrale bydeler	Indre vest	55 %	17 %	20 %	8 %	100 %	2538
	Indre sørøst	51 %	12 %	26 %	12 %	100 %	3064
	Indre øst	54 %	13 %	23 %	10 %	100 %	3360
Ytre ring: Ytre bydeler uten Heimdal/ Tiller	Ytre vest	60 %	14 %	20 %	6 %	100 %	4227
	Ytre sørøst og Bratsberg	58 %	12 %	20 %	9 %	100 %	4710
	Ytre øst	67 %	10 %	17 %	6 %	100 %	4243
Heimdal/ Tiller	Sørbyen vest	58 %	16 %	21 %	5 %	100 %	2477
	Sørbyen øst	64 %	12 %	18 %	6 %	100 %	2421
	Sørbyen sør og Byneset	66 %	12 %	19 %	3 %	100 %	3662

Tabell 3-1: Reisemiddelfordeling for bosatte i ulike bysoner, basert på sumtall Mini-RVU 2014-2017. NB: Postnummer er kilde for bosted, postnummerområde samsvarer ikke eksakt med kart i Figur 3-4 Tall angitt i høyre kolonne angir hvor mange reiser vi har registrert i hver av bysonene, jo lavere tall jo større usikkerhet.

Faktarute 2 fra Mini-RVU for Trondheim 2014-2017

	Bil	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Alle reiser	N
Arbeid	54 %	13 %	15 %	17 %	100 %	7.503
Skole/Studie	25 %	28 %	14 %	33 %	100 %	2.410
Barnehage/følge	70 %	16 %	7 %	6 %	100 %	2.178
Handel/service	59 %	27 %	6 %	8 %	100 %	9.354
Fritid/besøk	53 %	32 %	7 %	9 %	100 %	11.653
Alle reiser	54 %	25 %	9 %	12 %	100 %	33.099

Tabell 4-1: Reisemiddelfordeling for de ulike reiseformålene, hele byen. Gjennomsnitt for 2014 -2017. Andre/uspesifiserte reiser er tatt ut.

Faktarutene fra Mini-RVU gir følgende reisemiddelfordeling som vist i Tabell 5 som videre gir antall personturer fordelt på reisemiddel i Tabell 6.

Tabell 5 Reisemiddelfordeling for ulike kategorier innen planområdet

Kategori	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange- og sykkel
Bosatte	47 % (korrigert for bilpass.)	8 %	17 %	28 %
Dagligvareforretning og annet forretningsareal				
Arbeidsreiser	54 %	-	17 %	29 % ⁶
Reiser i arbeid	100%	-	-	-
Handel /kunder	51 % (korrigert for bilpass.)	8 %	8 %	33 %
Vareleveranser	100 %	-	-	-

Tabell 6 Beregnet antall personturer per årsdøgn fordelt på reisemiddel

Kategori	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Gange- og sykkel
Bosatte	156	26	56	93
Dagligvareforretning og annet forretningsareal				
Arbeidsreiser	31	-	10	16
Reiser i arbeid	5	-	-	-
Handel / kunder	918	144	144	594
Vareleveranser	31	-	-	-
Sum bolig og forretning	1 140	170	210	703

⁶ Justert opp 1% for å få 100 % i sum

Tabell 6 gir en gjennomsnittlig bilførerandel fra planområdet på 51 %. Det vil være flere momenter som tilsier at forventet biltrafikk fra planområdet vil bli lavere enn beregningene viser.

Beregning av antall bilturer tar ikke hensyn til at de som bor i området også er kunder i butikkene innen planområdet. Med både boliger og handel innenfor samme eiendom kan det forventes at den totale bilturproduksjonen/ trafikken fra området blir lavere enn summen av bilturproduksjonen av aktivitetene. Beboerne vil også være kunder i butikken slik at vi får en dobbelttelling dersom bilturproduksjonen til bolig og handel legges sammen.

Noen kunder til butikken vil også være eksisterende trafikanter på vegnettet som nå vil begynne å kjøre innom denne butikken i stedet for andre butikker i nærheten. Dette betyr at beregnet trafikk til / fra planområdet ikke betyr tilsvarende økning av trafikken på vegnettet.

Høsten 2019 ble det gjennomført store endringer i kollektivtilbudet i Trondheim. Planområdet har god kollektivdekning med metrobussholdeplass i Byåsveien i umiddelbar nærhet. Foreliggende statistikkgrunnlag i MINI-RVU baserer seg på det gamle kollektivtilbudet. Det kan derfor forventes lavere bilandel med det nye kollektivtilbudet enn foreliggende MINI-RVU oppgir.

4. KAPASITET PÅ VEGNETTET

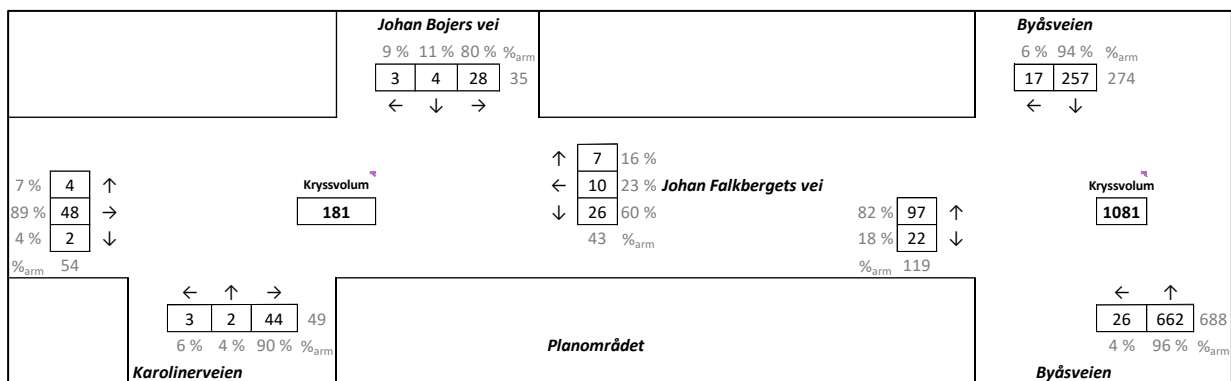
4.1. Kartlegging av dagens situasjon

Det er gjennomført trafikkregistreringer på vegnettet torsdag 20.11.2019 i tidsrommet kl.15.00 - kl.17.00 og tirsdag kl.07.00 - kl.09.00. Registeringene omfattet kryssene Byåsveien X Johan Falkbergets vei, Johan Falkbergets vei X Johan Bojers vei og Johan Falkbergets vei X Karolinerveien.

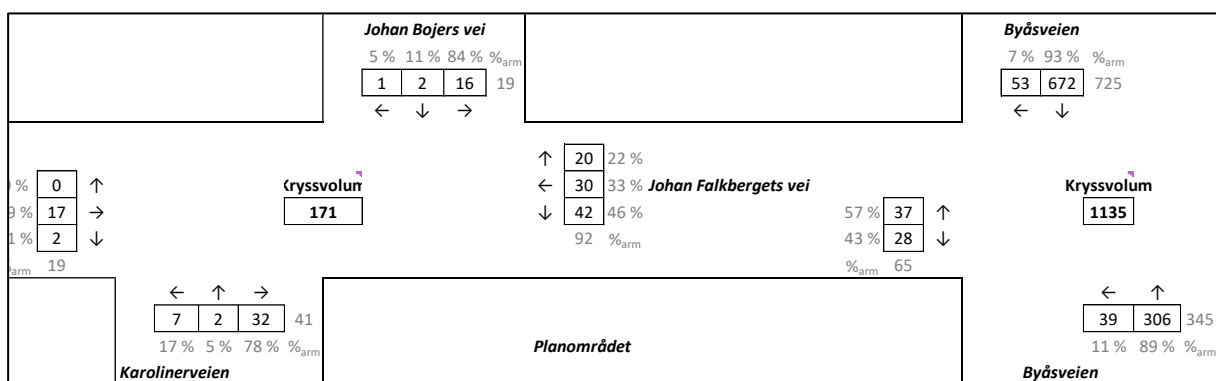
Deler av registerinsperiodene foregikk på tidspunkt av døgnet hvor det var mørkt, uten at det skapte problemer. Registeringene viste god avvikling både morgen og ettermiddag, ingen kødannelse av betydning ble registrert.

Med bakgrunn i registreringene er makstimetrafikken i morgen- og etter middagsrush identifisert. Figur 4-1 og Figur 4-2 viser trafikkbelastningen i makstimen for morgen og makstimen for ettermiddag.

I analysene videre av kapasitet og vurdering av behov for kanalisering av krysset er det valgt å bruke makstimetrafikken for ettermiddag som dimensjonerende time. Makstimen om ettermiddagen har størst timetrafikk i krysset på hovedvegnettet i dag. For framtidig situasjon vil det også være riktig å bruke denne timen da den også vil være sammenfallende med makstimetrafikken til planområde med både returtrafikk til boligene og trafikk til/ fra butikkene. Makstimen til/ fra boligene vil være størst om morgenen, men det vil være liten eller ingen trafikk i tilknytning til butikkene på samme tidspunkt.



Figur 4-1 Makstimetrafikken i perioden kl.07.30 – kl.0830, tirsdag 26.november 2019.



Figur 4-2 Makstimetrafikken i perioden kl.15.15 – kl.16.15, tirsdag 26.november 2019.

4.2. Metode

Kapasitetsberegningene er gjennomført med bruk av SIDRA Intersection 8.

Det er gjennomført kapasitetsberegninger med dagens og fremtidige trafikkmengder og utforming. Resultatene fra beregningene vil være i form av belastningsgrad, forsinkelse og kølengde for hver arm i krysset samt for krysset samlet.

Belastningsgraden beskriver forholdet mellom opptredende trafikkmengde og den teoretiske kapasiteten i krysset. Resultatene kan presenteres med fargekoder i henhold til Tabell 7.

Tabell 7: Fargekoder for beskrivelse av belastningsgrad

Belastningsgrad	Beskrivelse
< 0,6	Lav belastning
0,6 - 0,69	Moderat belastning
0,7 - 0,79	Høy belastning, noe forsinkelse
0,8 - 0,89	Belastning nær kapasitetsgrensen, betydelige forsinkelser
0,9 - 0,99	Overbelastning, store forsinkelser
> 1,0	Stor overbelastning, meget store forsinkelser

Forsinkelsen i krysset er presentert i form av den gjennomsnittlige forsinkelsen, og viser økt reisetid gjennom krysset sammenlignet med reisetiden gjennom krysset uten påvirkning fra andre trafikanter.

For kølengde er det tatt ut en dimensjonerende lengde fra SIDRA. Resultatene som er presentert er en 95-prosentil som beskriver lengden som køen er kortere enn i 95% av den modellerte timen. Denne lengden blir beskrevet som en maksimal kølengde selv om kølengden kan overskride dette for kortere perioder.

4.3. Forutsetninger

Det er gjennomført registreringer i tre kryss langs Johan Falkberget veg. Med bakgrunn i planområdets beliggenhet og trafikkmengder er det vurdert at storparten av trafikken til/ fra utbyggingen vil gå via krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei. En slik situasjon vil være den mest ugunstige for kapasiteten på vegnettet, en worst-case situasjon. De andre kryssene har relativt lave trafikkmengder og antas fortsatt å få god trafikkavvikling etter utbygging innen planområdet. Det er derfor ikke gjennomført egne kapasitetsberegninger for disse kryssene unntatt for krysset Johan Falkbergets vei X Adkomst til planområdet som vurderes å ha risiko for tilbakeblokkering til Byåsveien. Med bakgrunn i lave trafikkmengder antas de andre to kryssene å ha god avvikling.

Med utbygging innen planområdet er det forutsatt følgende for kapasitetsberegningene:

- de som bor omkring planområdet endrer IKKE sine handleturer med bil
- det er ikke korrigert for at de som bor innen planområdet er kunder i butikken og som eventuelt handler på vei hjem fra / på vei til andre aktiviteter
- det er ikke korrigert for at kunder besøker på flere butikker på en og samme tur
- all trafikk til/ fra planområdet kommer via krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei

Rapporten Reisevaner ved dagligvarehandel i Trondheim dokumenterer undersøkelser og analyser av folks reisevaner i forbindelse med innkjøp av dagligvarer. Denne rapporten kom fram til at dagligvareinnkjøp på ettermiddagen kombineres ofte med andre ærend, hele 79 % av handelsturene om ettermiddagen er kombinerte turer (for eksempel fra jobb til hjem). Dagligvareinnkjøp på ettermiddagen skjer sjeldnere i samme bydel som turen startet oftere i enn innkjøp på dag eller kveld. Rapporten oppsummerer at 19 % av handleturene er kombinerte turer med arbeidsreiser på vei fra hjem. Totalt 57 % av handleturene med bil har andre primære formål enn dagligvarehandling, dagligvarehandlingen utgjør en del av turkjeden.

Figur 4-3 viser utformingen av krysset som er signalregulert og Tabell 1 viser beregnet makstimetrafikk til /fra planområdet etter utbygging. Dette er grunnlaget til kapasitetsberegningene.

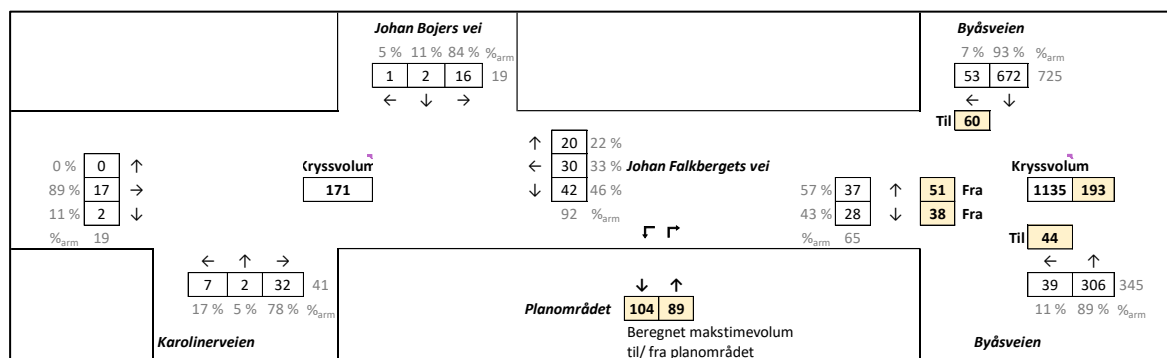


Figur 4-3 Krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei

Tabell 8 Beregnet makstimetrafikk ettermiddag til/ fra planområdet etter utbygging

Virksomhet	Bilturer - ÅDT	Andel TIL /FRA planområdet	Makstimeandel i % av ÅDT	Makstimetrafikk TIL/ FRA planområdet
Boliger	156	80 % / 20 %	16 %	20 / 5
Dagligvare-forretning	843	50 % / 50 %	17 %	72 / 72
Annet forretningsareal	141	50 % / 50 %	17 %	12 / 12
Sum	1 140	-	-	104 / 89

Figur 4-4 Figur 4-2 Makstimetrafikken i perioden kl.15.15 – kl.16.15, tirsdag 26.november 2019 viser sammenstilling av registrert makstimetrafikk torsdag ettermiddag 21. november 2019 (15:15-16:15), med forventet trafikkvekst til/fra planområdet. Det er det samme forutsetningene som ligger til grunn for vurdering av kravet for venstre svingefelt som for kapasitetsberegningene.



Figur 4-4 Makstimetrafikken ettermiddag, dagens trafikk og trafikken til/ fra planområdet markert med gult

4.4. Resultater for dagens situasjon for krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei.

Krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei er i dag signalregulert. Det er valgt å la programmet optimalisere omløpstid og grønttider. Beregningene vil da vise resultater for det optimale signalprogrammet og kan derfor kunne avvike fra faktisk observert avvikling på vegnettet. Høyeste V/C-forhold i krysset vil oppstå i Byåsveien fra nord og er beregnet til 0,34 med cirka 50 meter kølengde. Dette betyr god avvikling uten store forsinkelser og kølengder. Det er trafikken i Johan Falkbergets vei som får de største forsinkelsene i overkant av 30 sekunder.

4.5. Resultater for framtidig situasjon for krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei.

Med utbygging innen planområdet viser beregningene høyeste V/C-forhold i krysset i Byåsveien fra nord beregnet til 0,46 med cirka 70 meter kølengde. Tilfarten fra Johan Falkbergets vei er beregnet å få 0,44 i V/C-forhold. Dette betyr fortsatt god avvikling uten store forsinkelser og kølengder. Det er venstresvingene trafikken fra Byåsveien sør til Johan Falkbergets vei som får de største forsinkelsene opp mot 40 sekunder.

Kølengden i Johan Falkbergets vei er beregnet til 35 meter mot 16 meter i dagens situasjon. Dette betyr at med de gitte forutsetninger vil det ikke bli tilbake blokkeringer. Den økte kølengden vil være trafikk fra planområdet som vil stå inne på planområdet og ikke i Johan Falkbergets vei. Denne trafikken vil derfor ikke være til hinder for trafikk fra Byåsveien til planområdet.

4.6. Resultater for framtidig situasjon for krysset Johan Falkbergets vei X Adkomst til planområdet

Krysset Johan Falkbergets vei X Adkomst til planområdet ligger nært opp til det signalregulerte krysset med Byåsveien. Det kan derfor være en potensiell risiko for tilbakeblokkering til Byåsveien dersom trafikken til planområdet blir hindret og bilene blir stående i Johan Falkbergets vei.

Kapasitetsberegningene viser god avvikling med de forutsatte trafikkmengdene og ingen tilbakeblokkering. Avviklingen i dette krysset påvirkes av antall kjøretøy som skal til planområdet fra Byåsveien og antall kjøretøy som kommer fra Johan Falkbergets vei som skal til Byåsveien. Det er kjørt en følsomhetsberegning med en dobling av trafikken til planområdet og dobling av trafikken i Johan Falkbergets vei. For en slik trafikksituasjon viser beregningene fortsatt god avvikling og ingen tilbakeblokkering.

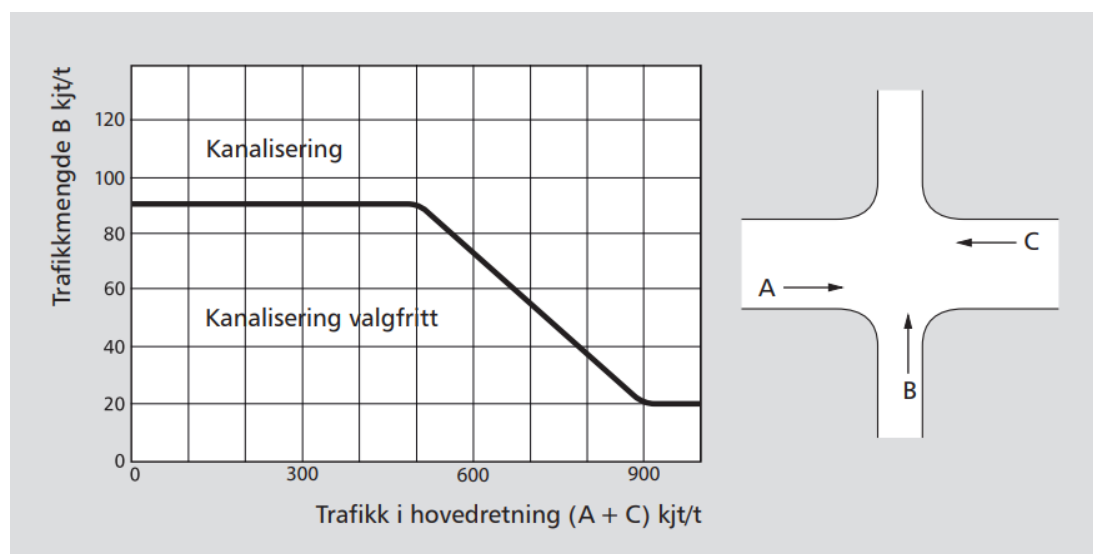
5. KANALISERING I KRYSSENE

5.1. Behov for trafikkøy i sekundærvei i krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei

Forutsetningene som ligger til grunn for vurdering av behovet for trafikkøy er de samme som for kapasitetsberegningene.

Figur 5-1 (i henhold til Figur 3.4 i SVVs *Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss*) definerer behovet for trafikkøy i sekundærvei, Johan Falkbergets vei.

Med disse trafikkmengdene på hovedvegen så viser figuren at det alltid bør vurderes trafikkøy i sekundærvei. Trafikkøy i sekundærvegen benyttes normalt ikke i gatekryss.



Figur 5-1 Trafikkøy i sekundærveg basert på trafikken i dimensjonerende time.

Resultat ved bruk av figuren gir kanalisering i Johan Falkbergets vei i krysset med Byåsveien, både for dagens situasjon og framtidig situasjon med utbygging innen planområde. Hvilke vurderinger som ligger til grunn for at det ikke er kanalisering i dag er ikke kjent. Det er derfor ikke entydig at det bør anleggs øy i sekundærveien med utbygging innen område.

Worst-case situasjonen som er beregnet gir en dobling av trafikkmengdene i tilfarten i forhold til registreringene. Med bakgrunn i momentene som tidligere er nevnt så kan det forventes lavere biltrafikk på vegnettet enn beregnet.

5.2. Krav til høyre- og venstresvingefelt i krysset Byåsveien X Johan Falkbergets vei

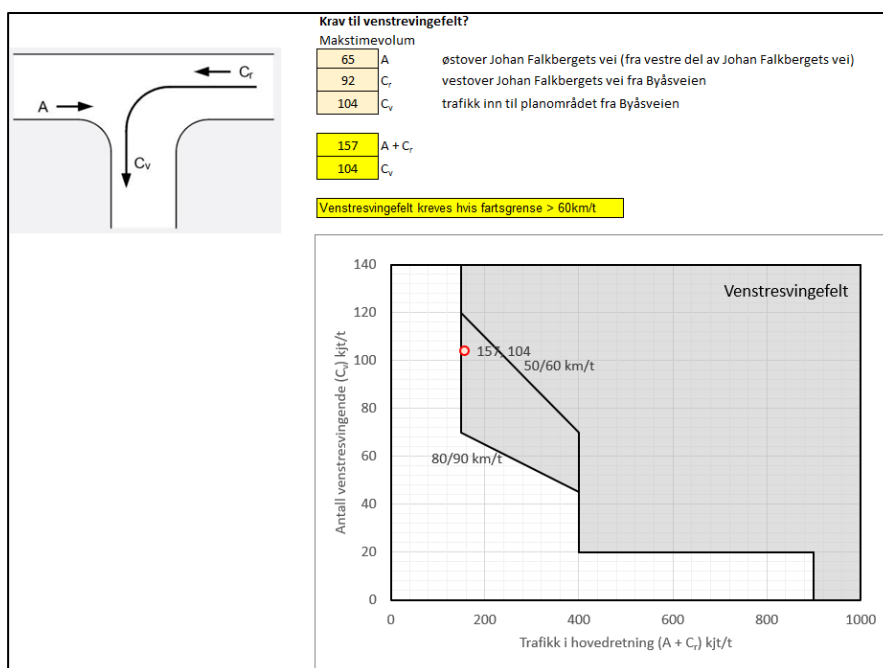
SVVs *Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss* angir at ved fartsgrenser 50 og 60 km/t brukes høyresvingefelt bare dersom det er kapasitetsproblemer i krysset. Beregninger viser at det ikke oppstår kapasitetsproblemer slik at det ikke vil være behov for høyresvingefelt i Byåsveien.

Det er 55 meter langt venstresvingefelt i Byåsveien dag.

5.3. Krav til venstresvingefelt i krysset Johan Falkbergets vei X Adkomst til planområdet

Forutsetningene som ligger til grunn for vurdering av venstresvingefelt er de samme som for kapasitetsberegningene.

Figur 5-2 (i henhold til Figur D.3 i SVVs *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*) viser hvordan beregnede framtidige makstimevolum ikke medfører krav til venstresvingefelt inn til planområdet.



Figur 5-2: Forventede framtidige makstimevolum medfører ikke krav til venstresvingefelt inn til planområdet.

Resultat ved bruk av figuren gir venstresvingefelt i Johan Falkbergets vei i krysset Adkomsten til planområdet med utbygging innen planområde. Det er summen av trafikken i Johan Falkbergets vei forbi planområdet fra Byåsveien som påvirker om det kreves venstresvingefelt.

Det er en Worst-case situasjon som ligger til grunn. Med bakgrunn i momentene som tidligere er nevnt så kan det forventes lavere biltrafikk på vegnettet enn beregnet.

6. VURDERING AV FELLES ADKOMSTLØSNING FOR ALLE TRAFIKANTGRUPPER FRA KAROLINERVEIEN

Forslag til plan viser kundeadkomst til forretningene og adkomst til boligene fra Johan Falkbergets vei. Varelevering og renovasjon er plassert fra Karolinervegen.

Det er ønskelig å få vurdert en løsning hvor alle trafikk til planområdet har adkomst fra Karolinerveien. Bakgrunnen for dette kan være faren for eventuell tilbakeblokkering av trafikk som skal til planområdet.

Av trafiksikkerhetsmessige hensyn så vil det være best å ha varelevering adskilt fra andre trafikanter, da spesielt myke trafikanter. Varelevering skjer ofte med store kjøretøy som vil ha behov for å snu og /eller rygge seg på plass inn til varemottaket. I byområder vil det ofte være for liten plass til at snuing kan forkomme inne på eget område slik at de store kjøretøyene rygger seg inn over fortau. Med mye annen trafikk rundt vil dette skape uoversiktlige situasjoner.

SVV's Håndbok 125 Byen og varetransporten skriver følgende:

Trafikk til varemottak og trafikk til parkeringsplasser for kunder bør holdes atskilt. Varemottakets manøvreringsareal, inklusive venteplasser, må ikke plasseres slik at det også benyttes av kjøre- eller gangtrafikk til eller fra parkeringsplasser

Felles adkomstløsning for all trafikk til planområdet vil derfor ikke være i overensstemmelse med håndboken og anbefales ikke.

Uttalelse fra MUBARAK SHAH PANAHI

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har MUBARAK SHAH PANAHI, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Vi ønsker ikke at det bygges, fordi det er skadelig for bomiljø, det er allerede tett befolket området, det blir mye støy, det er mange barn i området som kommer til å miste uteområder, det blir mye trafikk og ikke trivelig området å bo i.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for MUBARAK SHAH PANAHI:

Telefon:

Epost:

Adresse: SVERRESDALSV E I E N 4C

Postnummer og sted: 7020, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra ALBERT FRITZ PETERSEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har ALBERT FRITZ PETERSEN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Johan Bojers vei består i dag av i underkant 30 adresser. En fin blanding av småbarns familier og pensjonister. Det er planlagt å øke dette til langt opp på 50 tallet. Det vil bety en fullstendig rasering av nabolaget vi kjenner i dag. Vi er sterkt imot foreslåtte planer. - Et stort natur inngrep med dagens foreslåtte bebyggelse. - Hva skjer med dagens vann og avløps system? Det er lagt på sent 50 tallet og ikke fornyet. Definitivt ikke kalibrert for en dobling. - Parkering. Det er vanskelig nå med gateparkering. Det vil bli umulig i framtiden. Prosjektet har estimert 0,3 parkering per enhet. Hallo! - Om ikke det er nok ønsker man innsnevring av gateløp og sannsynligvis en veis kjøring/samt bredere fortau. Det høres jo fint ut – til vinteren kommer. Vi som har bodd her i over 50 år vet hvordan det vil bli. Og med en strammere kommunal økonomi – glem hyppig brøyting/fjerning av snø. Og avfalls henting. Ny gangvei vil bli midt i gaten. - Utbyggers rapport synes noe mangelfull på fugleliv og dyr. Det er mye mer. Det er å ødelegge eksisterende vilt korridor. - Det er en fullstendig mangel på kartlegging av insekt liv – bærebjelken for alt liv. - Bygg høyde 5 etasjer – det lille vi har av sol vil fullstendig forsvinne. Albert Petersen

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for ALBERT FRITZ PETERSEN:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 10

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra JARLY EDITH PETERSEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har JARLY EDITH PETERSEN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Johan Bojers vei består idag av i underkant 30 adresser. Det er planlagt å øke dette til langt opp på 50 tallet. Det vil bety en fullstendig rasering av det velfungerende nabolaget vi kjenner idag. Noen punkter. Bygghøyde 5 etasjer - det lille vi har av sol vil fullstendig forsvinne. Et stort natur inngrep med dagens foreslåtte bebyggelse. Hva skjer med dagens vann og avløps system? Det er lagt på 50 tallet og ikke fornyet. Definitivt ikke kalibrert for en dobling. Parkering. Det er vanskelig nå med gateparkering. Det vil bli umulig i framtiden, og prosjektet har estimert 0,3 parkering per enhet. Utrolig!!! Utbyggers rapport synes noe mangelfull på fugle og dyreliv i området. Det er mye mer. Foreslått prosjekt vil ødelegge eksisterende vilt korridor til Bymarka. Det er også en fullstendig mangel på kartlegging av insekt liv - bærebjelken for alt liv, i utbyggers prosjekt, og hvilke konsekvenser dette får. Vi er sterkt imot utbyggers planer om og ødelegge et av Byåsens fineste nabolag. Dette er ingen berikelse for vårt nabolag. Tvert om.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for JARLY EDITH PETERSEN:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 12

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Utbygging av Johan Bojers vei 14-16, 7021 Trondheim

Det er bedt om innspill på planlagte utbygging, og jeg tar utgangspunkt i dokumenter utsendt via Altinn i oktober 2024.

Prosjektet er planlagt i et strøk med rekkehus og eneboliger. Områder fremstår per i dag grønt med trær og hager, det er en liten skog i bakkant av området, og det er et rikt dyreliv med blant annet rådyr og fugler som er viktig å ta vare på.

Det er nå planlagt 2-3 store hus som bryter totalt med områdets særpreg, dette vil bli merkbart i hele bydelen fordi man i stedet for en grønn ås med eneboliger og rekkehus får store bygninger.

Strøket er allerede i dag preget av mangel på parkeringsplasser, og dette prosjektet planlegger lavere antall parkeringsplasser enn normen. I en tid med en aldrende befolkning som vil søke seg til leiligheter har man kun planlagt en handicapparkering.

Det er mange barn som bor og leker i området og langt flere som ferdes i området på sin vei til og fra skole og fritidsaktiviteter. Gatene er smale og fortauene så smale at mange velger å gå og sykle i gata. Trafikktettheten vil bli ytterligere forverret med dette prosjektet, og trafikksikkerheten er derfor en bekymring på lang sikt og under byggeperioden når det blir økt ferdsel av store kjøretøy.

Prosjektet virker ikke i tråd med tidens krav når det gjelder bærekraft og vil medføre et stort klimaavtrykk. Det skal tas ut store masser for å få tomte til å passe til prosjektet, dette medfører bortkjøring av store mengder masser og en lang byggeperiode som medfører bråk, skitt og trafikk.

Prosjektet kommer tett opptil grønn korridor der det per i dag er dyreliv med rådyr, fugler mm. Selv om denne teknisk sett blir uberørt når alt er ferdig, vil byggeperioden påvirke dyrelivet og skyggevirking fra husene vil endre det grønne området. Det er derfor en stor bekymring for at dyrelivet, som vi setter så stor pris på i dag, blir varig berørt.

Husene vil gi skyggevirking som berører hele nabolaget som allerede i dag har lite sol i perioder på ettermiddag/kveld.

Området har hver vinter utfordringer med store snøfall som berører trafikksikkerheten, planene for å løse dette i forslaget fra utbygger virker ikke adekvat ivaretatt.

Trivselen for oss som bor i området vil bli affisert av mange boenheter som rager langt over de andre husene, og vi vil føle at privatlivet blir berørt.

For å konkludere virker prosjektet overdimensjonert i forhold til det som egentlig er mulig å bygge, og jeg mener at man bør redusere omfanget med lavere bygg og færre boenheter for at dette skal kunne være akseptabelt.

Hilsen

Ingvild Saltvedt, Peter Egges vei 6

Uttalelse fra HANS FREDERIK SELVAAG

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HANS FREDERIK SELVAAG, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Jeg ser av planarbeidet at det er mulighet for å ekspropriere eiendoms grunn mot Johan Falkbergets vei. Vi bor i Johan Bojers vei 30, og er ikke inkludert i studien som kom ift trafikkavvikling. Dette må selvsagt med. Som grunneier er jeg svært kritisk til at eiendommen vår kan bli mindre. Dette utgjør svær mange kvm2 (2 m x ca 20-25 meter) på vår eiendom/hage, og vil forringe et evt salg i framtiden. Ved å legge fortau mot øst, vil veien komme helt inn på gjerdet som er bygd for å avgrense vår tomt mot Johan Bojers vei. Dette gjør at gjerdet vil bli svært utsatt for skade fra kjøretøy. Jeg er ikke innstilt på å selge noe av vår tomt til utbygger, og forventer at utbygger tar med alle hus mot vest. i sin utredning. Forventer dette snarlig. Vh Hans Frederik Selvaag

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for HANS FREDERIK SELVAAG:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 30A

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra ROLF IVAR SVENSLI

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har ROLF IVAR SVENSLI, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Reguleringsplanforslaget vil i all hovedsak innebære negative konsekvenser for oss som bor i Johan Bojers vei 9. Vi er mot prosjektet slik det framstår av flere årsaker, blant annet:

- * Prosjektets omfang/høyde, belastning på infrastruktur, konsekvenser for nærmiljøet både på kort og lang sikt.
- * Betydelig nedsatt livskvalitet under en to-årig byggeperiode bare få meter fra oss.

Vi vil tilkjenne argumentasjon omkring dette når prosjektet varsles av kommunen. Vi vil også anføre at prosjektet og dokumentasjonen slik det er lagt fram, reiser en rekke ubesvarte spørsmål. Rolf Ivar Svensli og Vesela Svensli

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for ROLF IVAR SVENSLI:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 9

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra RUNE TRANÅS

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har RUNE TRANÅS, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Byggene i prosjektet ligger for nært tomtegrense til nr. 18, antall etasjer (høyde) medfører direkte innsyn til eiendommen vår, og tap av sollys på vår sør/østvendte tomt (ikke kveldssol her). Antall boenheter vil medføre store trafikale utfordringer i nærområdet (som har mange myke trafikanter). Prosjektet vil ødelegge for dyre og fugleliv da det grenser mot friområde. Utforming (f. Eks. flate tak) bryter med områdets øvrige bebyggelse og egenart. Prosjektet er for massivt og stort, og vil forringe bokvalitet i området i stor grad.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for RUNE TRANÅS:

Telefon:

Epost:

Adresse: JOHAN BOJERS VEI 18A

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra HILDE C B VESTERDAL

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HILDE C B VESTERDAL, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Uenig i reguleringsplanforslag.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for HILDE C B VESTERDAL:

Telefon:

Epost:

Adresse: Peter Egges vei 12

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Til

Solon bolig AS v plankonsulent/ Trine Aagaard, taag@soloneiendom.no

Postboks 1571 Vika

0118 Oslo

Innspill og merknader til mottatt varsel om oppstart av Johan Bojers vei 14-16, plan id r20240007, kommunesaksnr: 23/13382

Viser til mottatte varslingsdokumenter til Vidarheim borettslag, samt link via kommunens hjemmeside:

<https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/kunngjoring-arealplan/igangsatt-planarbeid/varsel-om-oppstart-av-planarbeid---johan-bojers-vei-14-og-16/>

Vidarheim borettslag er nærmeste nabo på nedside /østsiden av utbyggingen i Johan Bojers vei. Under kommer våre innvendinger:

1. Mangelfull varslingsdokumenter:

- Borettslaget påpeker at varslingsdokumentene mangler vedlegg som er nevnt i planinitiativet, noe som gjør varslingsdokumentene ufullstendige.
- Det er uklart hvilke planendringer og arealformål som foreslås.

2. Fortetting og utnyttelse:

- Solon Eiendom AS planlegger en betydelig fortetting, fra småhusbebyggelse til konsentrert boligbebyggelse med 20-25 enheter. Antallet adresser i Johan Bojers vei vil nær fordobles i ei gate, der man fra før bor tett. Det vil i seg selv forringe bokvaliteten for eksisterende beboere.
- Borettslaget mener dette er langt over gjeldende regulering og at det ikke er tilstrekkelig dokumentert i varslingsbrevet.

3. Stedets karakter og tilpasning:

- Planforslaget hevder å tilpasse seg stedets karakter, men borettslaget mener det ikke ivaretar dagens bebyggelsesstruktur, infrastruktur, terreng eller nabobebyggelse.
- Det mangler vurderinger av høyder på eksisterende og nye bygg samt deres forhold til nabobebyggelsen.

4. Uteopphold og solforhold:

- Det er utført sol- og skyggeanalyser for egen tomt, men ikke i tilstrekkelig grad for eksisterende eiendommer.
- Borettslaget etterlyser analyser som viser påvirkningen på solrike arealer for rekreasjon og opphold for eksisterende beboere.

5. Utsyn og innsyn:

- Forslaget genererer økt innsyn for eksisterende beboere, noe som må belyses bedre.
- Det mangler vurderinger av hvordan forslaget påvirker dagens utsyn/utsikt.

6. Grønt areal og naturmangfold:

- Fortettingen vil øke andelen harde flater og påvirke overvannshåndtering og naturmangfold negativt.
- Borettslaget har allerede erfart problemer med overvann og mener fortettingen vil forverre situasjonen.

7. Trafikkforhold:

- Prosjektet vil generere økt trafikk, og det er foreslått rekkefølgekrav om 3 meter fortau. Borettslaget stiller spørsmål ved behovet for dette og hvordan det vil påvirke deres eiendommer.
- Økt biltrafikk i Johan Bojers, Sverresdalsveien og Peder Egges vei vil redusere sikkerheten til myke trafikanter.
- Borettslaget mener at renovasjonsløsning utbygger lander på må håndteres på egen tomt uten å i særlig grad påvirke offentlig og privat areal.

Konklusjon: Borettslaget mener at planforslaget må nedskaleres og tilpasses bedre til stedets karakter og eksisterende bebyggelse. Det etterlyses et nytt komplett varsel med alle vedlegg og en tydeligere vurdering av fordeler og ulemper ved fortettingen for eksisterende bebyggelse.

Uttalelse fra TORE VIKENE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har TORE VIKENE, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

Innsigelse mot foreslått utbygging i Johan Bojers vei 14 og 16. Jeg viser til varsel om oppstart av planarbeid for Johan Bojers vei 14 og 16. Etter å ha gjennomgått dokumentasjonen og vurdert konsekvensene av den foreslåtte utbyggingen, fremmer jeg innsigelse mot planene. Begrunnelsen for innsigelsen er basert på følgende hovedpunkter: Bygningsvolum og hensyn til nabobebyggelse: Terrenget i Johan Bojersvei er bratt. Høydene som er foreslått vil bryte fullstendig med nabolagets karakter. For å ivareta områdets karakter må utbygger justerer byggehøyden til maksimalt tre etasjer og plasserer all parkering i en garasjekjeller. Dette sikrer en bedre tilpasning til eksisterende nabolag og reduserer de negative konsekvensene for naboer. Av hensyn til nabolaget og Johan Bojers vei sin karakter, må utbygger justerer byggehøyden til maksimalt tre etasjer med saltak og plasserer av all parkering i en garasjekjeller. Trafikksikkerhet og renovasjonskjøretøy: Flere av de foreslåtte renovasjonsløsningene innebærer at renovasjonskjøretøy må stoppe delvis i kjørebanelen/fortau. Dette vil skape svært farlige situasjoner for fotgjengere, syklist og bilister, spesielt i et område med smale veier og begrenset sikt. Hele Johan Bojers vei benyttes daglig av svært mange barn som skolevei til Sverresborg Ungdomsskole. Utbyggingen vil skape økt trafikk både under byggeperioden og etter ferdigstillelse, med flere biler fra nye beboere og servicekjøretøy. Johan Bojers vei er allerede smal og lite tilrettelagt for høyere trafikkbelastning, noe som øker risikoen betydelig for ulykker med myke trafikanter, inkludert barn. Dette tilsier at utbygger på ha renovasjonsløsning på egen tomt, ikke på fortau. Snøoppheng og veiens bredde: Forslaget om å inkludere snøoppheng på 1 meter på vestsiden av veien er ikke realistisk uten betydelig innsnevring av kjørefelt. Foreslått løsning for snøoppheng øker risikoen betydelig for kollisjoner mellom bil og gående samt skaper store utfordringer for renovasjonskjøretøy, servicebiler som sykebil og brannbil samt vanlige biler. Solforhold og skyggelegging fra nye bygg: De foreslåtte byggene har betydelig høyde som vil kaste skygge over nabobebyggelse, uteoppholdsarealer til naboer samt grøntdraget langs Johan Bojers vei på naboeiendommer. Dette vil redusere bokvaliteten betydelig for eksisterende beboere og bryte med kravene til solbelyste fellesarealer samt opplevelsen av å bo i et grønt miljø. Flere beboere vil få tilnærmet ingen sol i løpet av dagen. Dette tilsier at bygget bør ha maksimalt 3 etasjer og parkering i parkeringskjeller. Miljø og estetikk og grøntdraget: Utbyggingen vil skade det karakteristiske grøntdraget langs Johan Bojers vei

samt skogen bak eiendommene. Skogen bak eiendommene i Johan Bojersvei er en viktig del av områdets estetikk og miljøkvalitet. En utbygging vil påføre dette område stor skade. Sprenging på utbyggers tomt: Grunnen på tomtearealet til utbygger består av mye fjell. Vår tomt står på samme fjellgrunn. Eventuell sprenging av fjellgrunn foretatt av utbygger medfører betydelig risiko for skade på vårt hus og nærliggende hus, inkludert vibrasjonsrelaterte sprekker og ustabilitet i grunnen. Videre kan støv, støy og kjemikalieavrenning påvirke både helse og miljø. Mange av forslagene innebærer med stor sannsynlighet inngrep på naboers eiendom. Enhver direkte eller indirekte skade, tap eller inngrep på vår eiendom og tilhørende infrastruktur (vann og kloakk) må erstattes økonomisk av utbygger. Tore Vikene og Bente Krogseth

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for TORE VIKENE:
Telefon:
Epost:
Adresse: JOHAN BOJERS VEI 20
Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra MARCO MARIEN VOORMOLEN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har MARCO MARIEN VOORMOLEN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240007

Plannavn: Johan Bojers vei 14 og 16

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 22.11.2024

Uttalelse

Kommentar

The zoning plan proposal will have negative consequences for me and my family (husband and two children) who live at Peter Egges vei 4. We are against the project as presented to us, for several reasons, including: The project's scope and height, as well as the strain on the infrastructure, will affect the local environment negatively in both the short and long term. The significant reduction in quality of life during a two-year construction period, which will take place just a few meters from our home. We will present our arguments in more detail when the project is notified by the municipality. In addition, we would like to point out that the project and the associated documentation raise a number of unanswered questions. We also experience that the companies planning to implement this project have done little/almost no effort to properly present their plans and connect with the neighborhood.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for MARCO MARIEN VOORMOLEN:

Telefon:

Epost:

Adresse: PETER EGGES VEI 4

Postnummer og sted: 7021, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Innsigelser mot planforslag

- Størrelse og høyde på byggene
 - Byggene er for store og høye. Dette påvirker naboeiendommer i svært negativ retning. Grønt dragene forsvinner, det blir skygge store deler av dagen som vil påvirke helse til beboere og fauna i hagene. Bebyggelsen bør etterstrebe økt bruk av rekkehus, noe som vil passe inn med dagens bebyggelse, da de eksisterende borettslag med rekkehus også mest sannsynlig vil bli stående. Det er viktig at ny og gammel arkitektur passer sammen, hvilket det ikke gjør med 4-5 etasjes leiligheter, hvor 1 etasje er løftet opp over en «parkeringskjeller» på over 3m. Rekkehusene på motsatt side av veien har en aktiv 1 etasje som er senket i forhold til veien. Her bør man etterstrebe et bedre samspill med eksisterende arkitektur samt god bokvalitet for nye og eksisterende boenheter. Det gjør man ikke ved å kun bruke samme takform – saltak – det gjør bare leilighetene nesten 1 etasje høyere. Byggene bør reduseres med 2 etasjer for å gi gode utearealer med sol, - samt for å passe inn i eksisterende bebyggelse.
- For mange boenheter
 - Johan Bojersvei er ikke dimensjonert og kan ikke dimensjoneres for på en sikker og praktisk gjennomførbar måte som ivaretar den økningen i biltrafikk som vil komme i sammenheng med en økning av antall boenheter på i overkant av 50%. Dette prosjektet vil også sette malen for hvordan resten av Johan Bojers vei kommer til å bli endret over tid, spesielt på vestsiden hvor det i dag er flere eneboliger/tomannsboliger som man på sikt må anta vil bli skiftet ut med boliger som gir større tetthet. Man må derfor planlegge alt fra grøntareal, snøopplagring, veikapasitet etc ut ifra en helhet om at dette prosjektet ikke blir enestående
 - Byantikvaren har besluttet å sette i Johan Bojersv. 22 i verneklasse C. Da må man også passe på at dette huset blir et dukkehus som blir liggende mellom store leilighetskomplekser
- Parkering
 - Besøkende er i dag avhengig av å parkere på veien og det er ikke lagt inn noen alternativ for disse hvis parkering i gaten utgår. I tillegg vil det vinterstid være dager hvor man ikke kan kjøre opp til noen av boligene i vest pga det bratte terrenget. Parkering på gaten er da helt nødvendig. Prosjektet kan derfor ikke gjøres så stort at det ikke passer inn i en infrastruktur som har delvis parkering på gaten.
- Snøopplagring
 - Snøopplagring er i dag allerede et stort problem i Johan Bojers vei. Dette problemet blir større med den nye planen, spesielt ved de høyeste leilighetsblokkene hvor det ikke er lagt til rette for snøopplagring på egen tomt. Det er store arealer med snø som skal fjernes fra garasje/inngang under leilighetene. I tillegg vil foreslått plan for vei/fortau/snøopplagring løsning ikke passe inn med snørydding på Byåsen. Her kjøres brøytebiler som legger igjen snø på begge sider av veien.
- Skolevei
 - Johan Bojersv er brukt som skolevei for flere skoler, både til Åsveien skole som presisert i planforslaget og til Sverresborg skole. Sistnevnte skolevei går forbi det planlagte leilighetskomplekset og videre opp til Sverresdalsveien. Denne skoleveien må også planlegges inn i ny plan.
- Tungtransport under byggingen

- det kan ikke kjøres stor tungtransport inn til prosjektet når barna går på skolen. Dette må legges til tidspunkt hvor barna er på skolen.
- Spregning
 - Området har fjell til overflaten, med svært liten del av løsmasser. Slik bygget er planlagt i dag vil man måtte sprengne seg ned opp 8-9 meter i en avstand til nabobygg på ca 8m. Dette vil føre kunne føre til setningsskader på eksisterende hus med sokkeletasje, garasjer i betong, asfalterte oppkjørsler med varmekabler til Johan Bojersv vei 18 og 22. Man bør derfor velge en mindre utbygning av området for å unngå skader på eksisterende bebyggelse.

Mvh

Christian Brostrøm

Siv. Ing Geologi

Innsigelse mot foreslått utbygging i Johan Bojers vei 14 og 16.

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid for Johan Bojers vei 14 og 16. Etter å ha gjennomgått dokumentasjonen og vurdert konsekvensene av den foreslåtte utbyggingen, fremmer jeg innsigelse mot planene. Begrunnelsen for innsigelsen er basert på følgende hovedpunkter:

Bygningsvolum og hensyn til nabobebyggelse:

Terrenget i Johan Bojersvei er bratt. Høydene som er foreslått vil bryte fullstendig ned nabolagets karakter. For å ivareta områdets karakter må utbygger justerer byggehøyden på alle hus med én etasje. Dette sikrer en bedre tilpasning til eksisterende nabolag og reduserer de negative konsekvensene for naboer. Av hensyn til nabolaget og Johan Bojers vei sin karakter, må utbygger justerer byggehøyden ned med én etasje på alle 3 bygg.

Trafikksikkerhet og renovasjonskjøretøy:

Flere av de foreslåtte renovasjonsløsningene innebærer at renovasjonskjøretøy må stoppe delvis i kjørebane/fortau. Dette vil skape svært farlige situasjoner for fotgjengere, syklister og bilister, spesielt i et område med smale veier og begrenset sikt. Hele Johan Bojers vei benyttes daglig av svært mange barn som skolevei til Sverresborg Ungdomsskole. Utbyggingen vil skape økt trafikk både under byggeperioden og etter ferdigstillelse, med flere biler fra nye beboere og servicekjøretøy. Johan Bojers vei er allerede smal og lite tilrettelagt for høyere trafikkbelastning, noe som øker risikoen betydelig for ulykker med myke trafikanter, inkludert barn. Dette tilsier at utbygger på ha renovasjonsløsning på egen tomt, ikke på fortau.

Snøoppheng og veiens bredde:

Forslaget om å inkludere snøoppheng på 1 meter på vestsiden av veien er ikke realistisk uten betydelig innsnevring av kjørefelt. Foreslått løsning for snøoppheng øker risikoen betydelig for kollisjoner mellom bil og syklende og skaper store utfordringer for renovasjonskjøretøy.

Solforhold og skyggelegging fra nye bygg:

De foreslåtte byggene har betydelig høyde som vil kaste skygge over nabobebyggelse, uteoppholdsarealer til naboer samt grøntdraget langs Johan Bojers vei på naboeiendommer. Dette vil redusere bokvaliteten betydelig for eksisterende beboere og bryte med kravene til solbelyste fellesarealer samt opplevelsen av å bo i et grønt miljø. Flere beboere vil få tilnærmet ingen sol i løpet av dagen. Dette tilsier at bygget bør ha maksimalt 3 etasjer og parkering i parkeringskjeller.

Miljø og estetikk og grøntdraget: Utbyggingen vil skade det karakteristiske grøntdraget langs Johan Bojers vei samt skogen bak eiendommene. Skogen bak eiendommene i Johan Bojersvei er en viktig del av områdets estetikk og miljøkvalitet. En utbygging vil påføre dette område stor skade.

Sprenging på utbyggers tomt: Grunnen på tomtearealet til utbygger består av mye fjell. Vår tomt står på samme fjellgrunn. Eventuell sprenging av fjellgrunn foretatt av utbygger medfører betydelig risiko for skade på vårt hus og nærliggende hus, inkludert vibrasjonsrelaterte sprekker og ustabilitet i grunnen. Videre kan støv, støy og kjemikalieavrenning påvirke både helse og miljø.

Mange av forslagene innebærer mulige inngrep på naboers eiendom. Enhver direkte eller indirekte skade, tap eller inngrep på vår eiendom og tilhørende infrastruktur (vann og kloakk) må erstattes økonomisk av utbygger.

Tore Vikene og Bente Krogseth