



MØTEINNKALLING - Nr. 5/2022

Møtet gjelder	Rådet for byarkitektur
Møteinnkaller	Byarkitekten
Møte nr.	5 - 2022
Møtetidspunkt	31.05.2022, 12:00 - 15:00
Sted	Kjøpmannsgata 36, Møterom Tuba, 5.etg. Samme inngang som K.U.K. og Gubalari restuarant
Deltakere innkalt	Rådsmedlemmer: Torgeir Rønning, Robert Nielsen (vara), Steffen Wellinger, Fredrik Shetelig (vara), Michelle Wright, Svein Skibnes (vara), Lisbeth Haug, Jan Løvdal (vara), Ragnhild Snustad, Aurora Schønfeltd Larsen (vara), Møteleder: Are Risto Øyasæter (Byarkitekt) Referent: Einar Bye Mette Bye (Byantikvar) Gjester/innledere: Vidar Vollan, Øystein Ask, Páll Tómasson, Hanne Norgård (Byplankontoret)
Meld forfall til:	einar.bye@trondheim.kommune.no / tlf: 46676670
Vedlegg:	Presentasjon til sak 5.2 Brøset - mobilitetsløsninger Saksframlegg: Arkivsaksnr.: 21/2906 (40071/22)

ER DU INHABIL ELLER FORHINDRET?

Hvis du er inhabil eller ikke kan møte (helt/delvis): - innkall din vara og gi beskjed til Byarkitekten ved enten: einar.bye@trondheim.kommune.no, tlf: 466 76 670 eller are-risto.oyaseter@trondheim.kommune.no



5.1. Godkjenning av agenda

5.2 Sak: Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042, mobilitetsløsninger i ny reguleringsplan

Innledning ved Páll Tómasson, Byplankontoret.

(Utdrag saksframlegg)

Utfordringer i planarbeidet

En større utfordring i planarbeidet har vært uenighet om mobilitetsløsninger. Områdeplanen har sterke føringer for trafikk innenfor området og omkringliggende veger. Det sentrale er at all biltrafikk skal komme inn til området fra vegsystemet på Tunga gjennom en større rundkjøring. Kollektivtrafikk skal kunne kjøre gjennom området, men privatbilen skal parkeres i et anlegg planlagt ved adkomst til området fra Tunga. I tillegg til adkomst fra Tunga, viser planforslaget flere adkomster til området fra Brøsetvegen, i strid med områdeplanen. Planforslaget innebærer også parkering av privatbilen i parkeringskjellere under hvert byggefelt (...)

5.3 Nytt fra Byarkitekten

Pause (13:15 - 13:30)

5.4 Orienteringssak: Reguleringsplan Reina

Innledning ved Vidar Vollan, Byplankontoret.

5.5 Gjennomgang av øvelse Arkitektur som verktøy

Vi går gjennom det rådsmedlemmene har skrevet og ber hver enkelt komme med sitt synspunkt på hvordan det har fungert å jobbe med Arkitektur+ som utgangspunkt og hvilke andre erfaringer man har gjort seg. Hvordan kunne det vi har skrevet blitt til en uttalelse?

Øvelse: Rådets medlemmer skriver en kort uttalelse, maksimalt en halv side, med fokus på hvert sitt tema fra Arkitektur+. Bruk arkitekturveilederen som utgangspunkt.

Temafordeling var som følger: Vakker: Ragnhild, Særpreget: Jan, Inkluderende: Michelle, Grønn: Steffen



5.6 Byggeskikkprisen nye statutter

Dersom det blir tid ser vi på endringene i statutter som vi nå har sendt til politisk behandling. Fristen for å sende inn kandidater til Byggeskikkprisen var 15.mai 2022.

4.7 Neste møte

Neste møte er tirsdag 21. juni, 12 - 15.

Møteinnkalling og informasjonsmateriale sendes ut senest torsdag 14. juni.

4.8 Eventuelt

Saksframlegg

Del av Brøset med tilliggende veger, r20210042, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 21/2906 (40071/22)

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å avise å legge forslag til detaljregulering av del av Brøset med tilliggende veger, ut til offentlig ettersyn og på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Dyrvik Arkitekter AS, datert 27.10.2021, sist endret 7.4.2022, i bestemmelser sist endret 20.4.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.4.2022

Planforslaget må endres til å være i samsvar med mobilitetsløsninger beskrevet i vedtatt områdeplan, før det legges fram for bygningsrådet på nytt.

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

Argumenter for forslag om å avise å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og på høring er beskrevet under Utfordringer i planarbeidet i dette saksframlegget.

Saken gjelder

Planforslaget gjelder detaljregulering av den nordlige delen av Brøsetområdet. Planforslaget omfatter også en hovedveg gjennom området og nærliggende eksisterende veger. Det foreligger en vedtatt områdeplan for hele Brøsetområdet som planforslaget bygger på. Med unntak av foreslått mobilitetsløsning er planforslaget i hovedtrekk i tråd med områdeplanen.

Utbygging av området er i samsvar med vedtatte overordnede planer. I følge en rekke politiske vedtak skal Brøset utvikles til å bli en fremtidsrettet miljøbydel som kan danne skole for fremtidig byutvikling i Trondheim og være til inspirasjon for andre byer, også utenfor Norge. Målet er å skape en bydel som er klimanøytral, og samtidig et bomiljø som er godt å leve i. Ved å fremheve verdier som fellesskap, grønne omgivelser og bilfrie nærområder er målet å vise at det kan være attraktivt å velge en klimanøytral livsstil.

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å utvikle en klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp og planlegge for nabolag med gode bokvaliteter, fellesskap, deling og frodige uterom med plass til dyrking. Området skal ha god funksjonsblanding, gjennomgående grønne strukturer, attraktive byrom og fokus på grønn mobilitet. Det planlegges for boliger, forretning, helse- og velferdssenter, skole med idrettsfasiliteter, svømmehall og barnehager.

Trondheim kommune

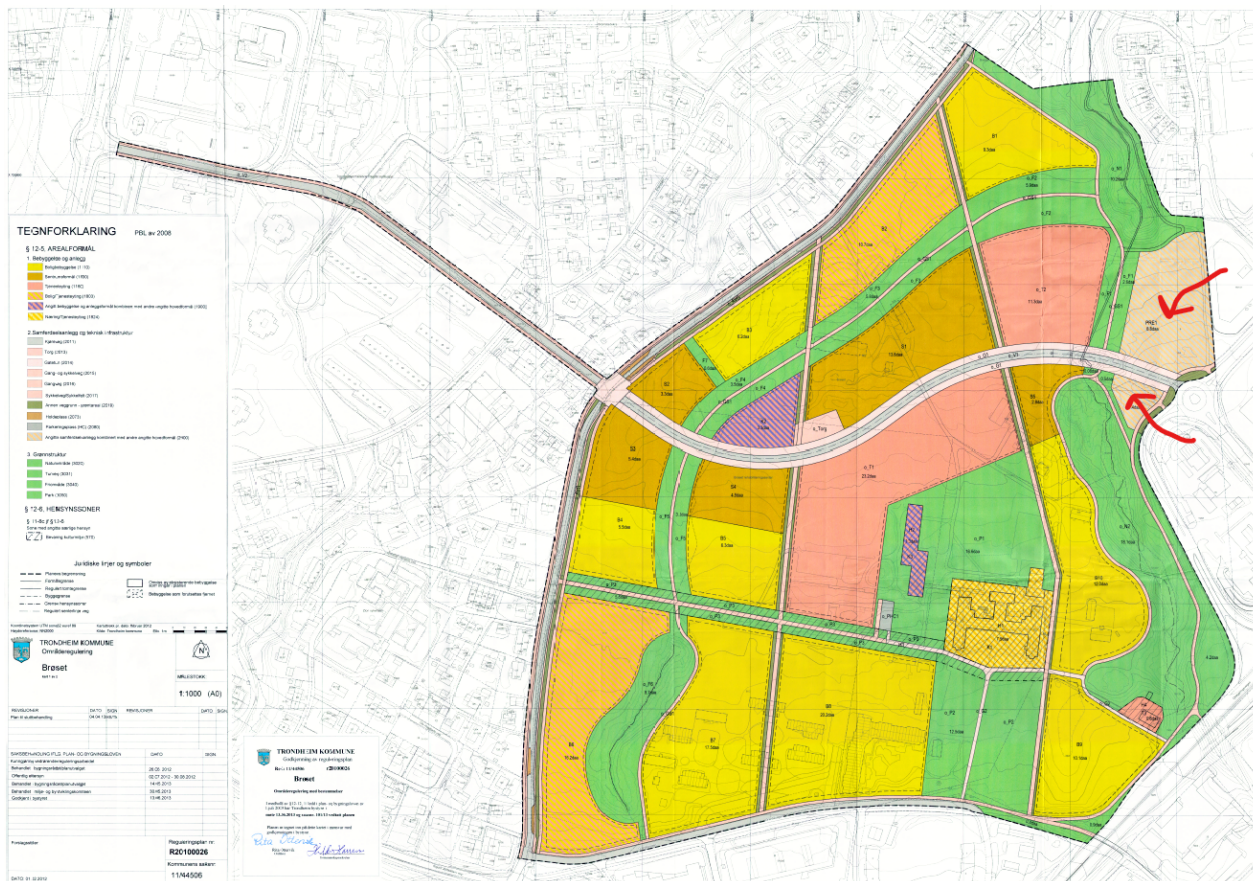
Utfordringer i planarbeidet

En større utfordring i planarbeidet har vært uenighet om mobilitetsløsninger. Områdeplanen har sterke føringer for trafikk innenfor området og omkringliggende veger. Det sentrale er at all biltrafikk skal komme inn til området fra vegsystemet på Tunga gjennom en større rundkjøring. Kollektivtrafikk skal kunne kjøre gjennom området, men privatbilen skal parkeres i et anlegg planlagt ved adkomst til området fra Tunga. I tillegg til adkomst fra Tunga, viser planforslaget flere adkomster til området fra Brøsetvegen, i strid med områdeplanen. Planforslaget innebærer også parkering av privatbilen i parkeringskjellere under hvert byggefelt. Det er store utfordringer med trafikk i Brøsetvegen spesielt i nord, hvor den er veldig trang. Økt trafikk i Brøsetvegen vil medføre behov for utvidelse av gatetversnittet, med større inngrep på private tomter til flere eksisterende eneboliger som konsekvens.

Vedtatt områdeplan

I vedtatt områdeplan foreligger et overordnet transportsystem som prioriterer fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk, fremfor privatbiler – for å gjøre det enklest å reise uten bil.

I følge områdeplanen skal det ikke legges til rette for kjøreadkomst fram til feltene for verken ansatte, foresatte eller andre besøkende, kun for kjørende med rett til å benytte parkeringsplasser for funksjonshemmede, og for nødtrafikk. Andre som ankommer med bil, deriblant de som skal bringe og hente i barnehage og på SFO, henvises i områdeplanen til parkering for besøkende innenfor felt PRE1/PRE2 (markert med røde piler på kartet under) ved rundkjøring på Tunga.



Vedtatt områdeplan

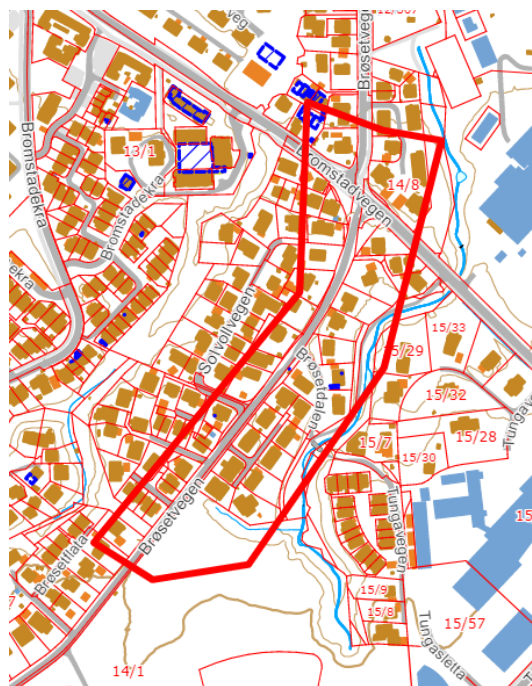
Trondheim kommune

Trafikksituasjonen

Brøsetvegen og kryss ved Bromstadvegen

Når det gjelder virkningen av trafikk på områdene rundt, tåler ikke Brøsetvegen økt trafikk. Trafikkberegninger viser at krysset Brøsetvegen/Bromstadvegen ikke har kapasitet. Med økt trafikk vil bussen bli stående i kø, og denne busslinjen kommer til å bli mer betydningsfull i kollektivnettet. Det må derfor være god avvikling i dette krysset. Med økt trafikk vil det kreve betydelige ombygginger av krysset for å sikre avvikling. Ombygging av krysområdet, avhengig av krysstype, vil kreve erverv av privat grunn og muligens riving av boliger og/eller garasjer. Tiltak som viser løsning i krysset er ikke vist/løst i planforslaget.

For å sikre gode og helhetlige gang- og sykkelforbindelser må det også sikres sykkelveg med fortau langs boligene i nord (fra Brøsetvegen 72 til krysset med Bromstadvegen). Sykkelveg med fortau må ses i sammenheng med ny løsning for krysset.

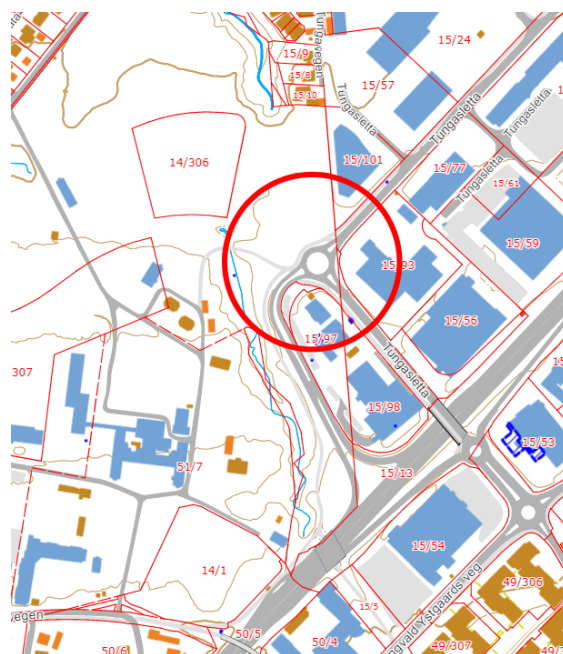


Nordlige delen av Brøsetvegen og kryss ved Bromstadvegen.

Rundkjøring i Tungasletta

For rundkjøringen i Tungasletta sier trafikktutredninger til forslagstiller at avviklingssituasjonen i krysset må forbedres ved å utvide sirkulasjonsarealet til to felt og etablere utvidelser til to felt på vestre, søndre og østre tilfart.

Planforslaget er i tråd med områdeplanens grep er et lavt antall parkeringsplasser, men har ikke tatt med områdeplanens grep om og å samle all parkering i et eget hus, slik at man må ut av eget hus og gå dit hvis man vil ta bilen. Gangavstanden er for de fleste lenger til bilen enn til bussholdeplass, og man må bevege seg motsatt av reiseretningen til de fleste daglige målpunkt. Reiseretningen med bil er også styrt via rundkjøringa i Tungavegen til hovedvegnettet. Dette forventes å føre til at beboerne foretar færre av sine reiser med bil, som igjen kan føre til at færre velger å eie bil og slik reduserer etterspørselen etter parkeringsplasser.



Rundkjøring i Tungasletta

Trondheim kommune

Situasjonen langs den nordligste delen av Brøsetvegen

Flere eiendommer i Brøsetvegen, nord for planområdet, står tett inn mot veggen. Det ble vurdert som ikke gjennomførbart, da områdeplan for Brøset ble utarbeidet, å gjøre nødvendige inngrep på eksisterende tomter for å utvide gatetverrsnittet til det samme som lenger i sør. Noen av eiendommene har både stue og soverom plassert mot veggen, og det er også flere trær som må tas hensyn til. Det kom sterke protester fra beboerne mot å utvide veggen med deler av deres tomter, da områdeplanen ble utarbeidet.

En egen plan for den nordligste delen av Brøsetvegen

Det ble laget en egen reguleringsplan for den nordligste delen av Brøsetvegen (r20100026).. Planen ble utformet mest mulig som dagens løsning, og det ble gjort mindre endringer for å øke trafikksikkerheten for gående. Løsningen ble vurdert til å være trafikksikker nok fordi det ikke skulle bli noen større økning i trafikken.

Mobilitetsløsninger for Brøset

Vedlegget **Mobilitetsløsninger for Brøset** (utredning om alternative konsepter og løsningsmuligheter) utarbeidet av forslagstiller er vedlagt saken. Dokumentet beskriver en mobilitetsløsning med mobilitetskjellere under alle byggefelt, med adkomst fra Brøsetvegen og fra ny hovedveg gjennom området.

I dokumentet er flere alternativer for lokalisering av bilparkering vurdert. Metoden som er brukt for å vurdere alternativene er etter kommunedirektørens vurdering ikke etterprøvbart. Alternativene som vurderes avviker fra forslaget til plan.

Alternativene er vurdert ut fra virkninger internt i planområdet, men viser ikke virkninger av planforslaget for vegger og kollektivtilbud utenfor planområdet. Løsninger for mobilitet og parkering er utredet grundig i forbindelse med områdeplanen, og kommunedirektørens vurdering er at disse løsningene fortsatt er de som best ivaretar målene for planen og gir akseptable virkninger for samfunnet ellers.



Illustrert «mobilitetskjeller» under alle byggefelt

Dokumentet Mobilitetsløsninger for Brøset (utredning om alternative konsepter og løsningsmuligheter) og brev fra forslagsstiller med forklaringer er lagt ved saksframlegget.

Planområdet, eksisterende forhold

Brøset ligger omtrent 4 km øst for Trondheim sentrum. Industriområdet Tungasletta ligger øst for området og Omkjøringsvegen (E6) like ved. Nordøst for området ligger Leangen og mot vest og nord ligger Valentinlyst og Strindheim. Denne delen av Brøset er på ca. 200 dekar. Det er relativt kort avstand til sentrum, samt god tilknytning til eksisterende infrastruktur.

Innenfor planområdet står det sju bygninger i varierende skala og utførelse. Foruten delvis fredet sykepostbygg, en låve og et stabbur, forutsettes øvrig bebyggelse revet. Eksisterende bebyggelse er ikke førende for ny bebyggelsesstruktur på denne delen av Brøset.

Trondheim kommune

Området har betydning for det lokale biologiske mangfoldet, og har verdi som del av byens grønstruktur. Området tilbyr fine naturopplevelser.

Beskrivelse av planen

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsforslaget er utarbeidet av Dyrvik Arkitekter AS på vegne av Brøset Utvikling AS og Trondheim kommune. Komplette planforslag ble sendt inn til kommunen 27.10.2022, revidert planforslag forelå 25.3.2022.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget inneholder boligbebyggelse, sentrumsformål, offentlig- og privat tjenesteyting som skole, barnehage, idrettsanlegg, omsorgsboliger og helse- og velferdssenter. Planen skal legge til rette for tilhørende funksjoner som reduserer beboernes behov for transport.

Hovedgrepet er bygget opp rundt tre tverrgående akser mellom Brøsetvegen og den planlagte kollektivgaten, og videre gjennom det planlagte feltet for offentlig tjenesteyting fram til den gamle psykiatritomten. Disse nye aksene deler planområdet i ulike delområder som kan utvikles med ulikt preg og karakter, binder området til nære omgivelser, skaper et nytt nett av gangforbindelser på Brøset, og skaper nye møteplasser og aktivitetssteder mellom delområdene.

I planforslaget vises store, felles friområder for å skape gode bomiljø. Etablering av gatetun, gang- og sykkelveger vil binde sammen nye og eksisterende grøntdrag, turområder og idrettstilbud med mål om et mangfold av tilbud for utendørs rekreasjon for beboerne.

Planforslaget viser veldig gode solforhold på offentlige grøntdrag, men noe mindre gode i planlagte gårdsrom.



Sol/skygge 21. mars kl. 15



Sol/skygge 23. juni kl. 18

Naturområde, park, friområde og turveger inngår som en del av planen. Illustrasjonsplanen viser forslag til bebyggelse og følger opp hovedintensjonene i områdeplanen.

Det planlegges en lav bilandel i området, dette ved å regulere maksimalt 0,6 parkeringsplasser per bolig. Vedtatt områdeplan for Brøset viser et sentralt parkeringsanlegg (PRE1), som i all hovedsak er ment å dekke parkeringsbehovet for boligene, offentlige formål og næringsvirksomhet i denne delen av Brøset.

Løsningen i planforslaget avviker fra områdeplanen ved å legge til rette for en desentralisert løsning med flere mobilitetskjellere for sykkel, bil og tilhørende fellesfunksjoner for beboerne, i stor grad lik de parkeringskjellerne vi har i ordinære boligplaner.



Situasjonsplan

Vurdering

Planforslaget har fått en bra utforming og viser mange kvaliteter. Unntaket er de planlagte parkeringskjellerne under alle utbyggingsfelt. Økt trafikk i Brøsetvegen som konsekvens av kjøring til enkelte boligfelt vil ha store konsekvenser for trafikkavvikling, og for private eiendommer i den nordligste delen av Brøsetvegen, og vil gjøre det mindre lettvent å velge bort bilen i hverdagen slik hensikten var i områdeplanen. Økt trafikk her vil medføre lange køer, og dermed ha negativ virkning på framkommelighet for buss. Krysset Brøsetvegen/Bromstadvegen har heller ikke kapasitet for økt trafikk.

Foreslått plan for parkering under hvert byggefelt motvirker en av hovedintensjonene i områdeplanen, om at det skal være lettere å gå, sykle og ta buss enn å kjøre bil. Lett tilgjengelighet til privatbil i kjeller under hvert byggefelt vil også kunne motvirke sosial bærekraft i området, ved at beboerne kan ta heis ned til p-kjeller og kjøre ut, uten kontakt med andre beboere.

I områdeplanen er det 500 meter på det meste fra mobilitetshuset. Denne avstanden til mobilitetshus er testet med suksess i blant annet Malmø og Helsingborg. Forslagstiller er skeptisk til avstanden, spesielt for gjester som er dårlige til beins, men ikke så dårlige at de har HC-bevis. Kommunedirektøren kan vurdere å legge inn ett mobilitetshus til for å redusere denne avstanden, dersom konsekvensene for vegnettet utredes og blir akseptable, men ønsker ikke å legge inn parkeringskjellere. Det vil gjøre at Brøset i større grad blir et ordinært boligområde uten det ekstra ambisjonsnivået for drastisk reduksjon av CO2 som områdeplanen la opp til. Parkeringskjellere vil gi mer massetransport og mer bruk av betong, som også vil medføre mer utslipp.

Hovedtrekk fra vedtatt områdeplan er for øvrig videreført i planforslaget.

Trondheim kommune

Fra planområdet er det kort avstand til sentrum og til lokalsentrum på Valentinlyst og Lerkendal. Det er også kort avstand til byens hovedsykkelnett. Framtidige beboere på Brøset vil få mulighet for å velge kollektiv, sykkel og gange på arbeidsreiser og daglige reiser.

Utbygging på Brøset er i tråd med vedtatt byutviklingsstrategi og utbyggingsrekkefølge.

Det er i dag begrenset skole- og barnehagekapasitet i området. Planen legger til rette for bygging av to nye barnehager og en ny barneskole innenfor planområdet.

Medvirkning

Alle innspill som kom inn ved varsel om oppstart er vedlagt saken med kommentarer fra forslagstillere. Kommunen har i tillegg til innspill, som er kommentert i forbindelse med annonsering av planoppstart og vedlagt saksframlegget, mottatt en del innspill fra naboer i Brøsetvegen. Alle innspillene handler om trafikk i Brøsetvegen som konsekvens av planlagt avvik fra gjeldende områdeplan. Beboerne er sterkt imot at det planlegges for parkering inne på planområdet med adkomst fra Brøsetvegen.

Konsekvenser for klima og miljø

Planforslaget følger opp mange av de gode intensjonene i områdeplanen for Brøset. Planforslaget legger til rette for at alle funksjoner man trenger i hverdagen er tilgjengelig i området, uten unødvendig transportbruk. Det er lagt inn strenge parkeringsrestriksjoner (0,58 parkeringsplasser pr. bolig).

Det er også mange gode intensjoner i kvalitetsprogrammene som følger planmaterialet (se kommunens nettsider under *Kunngjøring av planer – vedlegg kommende sak*), men mye av det er ikke sikret juridisk i planen.

Det viktige hovedgrepet i områdeplanen om *parkeringshus* som dekker de fleste boligene, heller enn parkeringskjellere er ikke med i dette planforslaget. Løsningen virket radikal da områdeplanen ble vedtatt, men er nå testet ut i mange prosjekt i Norden de siste årene.

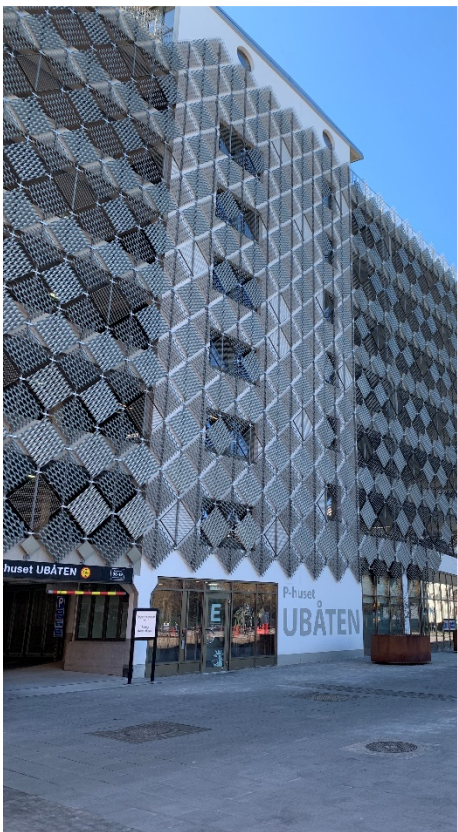
Parkeringshus gjør at kun de som eier bil betaler for parkeringsplass. Det gir også mindre massetransport og mindre betongbruk. Enkelte slike mobilitetshus har uterom på tak og en etasjehøyde som gjør at de kan transformeres til annen bruk dersom det blir mindre behov for parkering i fremtiden. Eksemplene under er fra Malmø, der kommunen kun planlegger med parkeringshus i nye boligområder. Disse har parkering for både sykkel, delebiler og privatbiler, samt verksted for sykkel med mer.

Med parkeringskjellere vil det bli mer bilkjøring enn gjeldende plan legger opp til.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune vil få utgifter til drift og vedlikehold av offentlig samferdselsanlegg som gate, turveg og sykkelveg gjennom planområdet i tillegg til sentralt avfallssuganlegg. Det planlegges offentlig helse- og velferdssenter med omsorgsboliger, barnehage, skole og idrettsformål som flerbrukshall med svømmehall, som vil gi utgifter for kommunen ved kjøp av tomt, utbygging og drift.

Trondheim kommune



Ubåten p-hus på Västra Hamnen i Malmø har 410 bilparkeringsplasser og 200 sykkelparkeringsplasser.



P-huset Elina i Malmø. Med abonnement koster bilparkering her 900 SEK per måned for beboere i området, og gjesteparkering 20 SEK/2 timer. P-huset dekker boliger i 500 meters radius.

Konklusjon

Kommunedirektøren finner at planforslaget ikke holder nødvendig planfaglig kvalitet på grunn av større avvik i mobilitetsløsninger for Brøset som det ikke er redegjort for konsekvensene av.

Ved å teste ut parkeringshus på Brøset i tråd med områdeplanen kan prosjektet være først ut med det som bør bli den nye normalen nå som Trondheim kommunes ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp har økt betydelig. Dette grepet var en forutsetning i den vedtatte områdeplanen, og kommunedirektøren minner om at det var kjent da nåværende eier kjøpte eiendommen at bystyret har vedtatt en plan med felles parkeringshus som en del av løsningen for å gjøre det lettest å ta grønne reisevalg.

Det er mye godt i planforslaget, men det er i strid med vedtatt områdeplan på viktige punkt som vil medføre at målsetning for Brøset som en fremtidsrettet miljøbydel som kan danne skole for fremtidig byutvikling i Trondheim og være til inspirasjon for andre byer, også utenfor Norge, ikke oppnås.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at planforslaget, slik det er lagt fram, avvises.

Anbefalt tekst i vedtaket dersom Kommunedirektørens forslag til vedtak *ikke følges*

Dersom bygningsrådet likevel vedtar å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og på høring *med* parkeringskjellere, istedenfor parkeringshus som i områdeplanen, anbefaler kommunedirektøren at følgende tas inn i vedtaket:

Trondheim kommune

Følgende punkter i plandokumentene må endres før planforslaget legges ut på høring og til offentlig ettersyn:

1. Planområdet må utvides til å ta med seg den nordlige delen av Brøsetvegen helt til Bromstadvegen.
2. Planforslaget må samordnes med pågående planarbeid, som Miljøpakken jobber med, for kryss ved Brøsetvegen, sør og nord for Bromstadvegen.
3. Planområdet må utvides ved Tunga for å ta med seg rundkjøringen ved Tungasletta.
4. Planmaterialet må vise forslag til utforming av Brøsetvegen nord og rundkjøring ved Tunga.
5. Planmaterialet må beskrive konsekvensene av tiltak som følge av utvidet planområde.

Følgende paragrafer i bestemmelsene må endres før sluttbehandling av planforslaget:

§ 3.1 2 Krav om at følgende setning slettes: *Trondheim kommune skal godkjenne en slik plan innen 12 uker fra den er mottatt. Dersom slik godkjenning ikke foreligger innen 12 uker, så vil planene være å anse som godkjent.*

§ 3.3 Krav om at «russervinduer»/dempet fasade ikke tillattes» tas inn i bestemmelsen.

§ 4.1.3 Krav om at maksimalt 15 % av takflata kan dekkes av tekniske installasjoner, inklusiv heis for adkomst til takterrasser.

Følgende tekst må revurderes slik at bestemmelsen ivaretar at slike elementer på tak ikke vil medføre økte skyggevirkninger på bakken.

«Over regulert høyde tillates det oppført solcellepaneler, veksthus, pergola eller lignende skjermingskonstruksjoner, samt nødvendige rekkverk for takterrasse.».

§ 4.1.4 Det må sikres at bestemmelsen er i tråd med nye bestemmelser for uteromsregnskap i KPA vedtatt 2.9.2021.

§ 4.1.5 Det må sikres i bestemmelsen at ensidige leiligheter mot øst ikke tillates, i tråd med bestemmelser i KPA.

§ 4.1.6 Bestemmelsen må sikre krav til uterom i tråd med KPA, slik som områdeplanen legger opp til. Det må sikres følgende:

Samlet uterom for boliger skal minimum være 50 m² per 100 m² BRA boligformål eller per boenhet. Minst halvparten av uterommet skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal. Felles uterom tillates på tak av enetasjes forretningslokaler.

Minimum halvparten av felles uterom skal være solfylt og egnet til lek og opphold.

Det må sikres i bestemmelsene at barnehage i felt BBH får tilstrekkelig eget uterom i tråd med retningslinjer i KPA § 31.1: *Det bør settes av minimum 25 m² uteoppholdsareal per barn. Arealene skal være egnet for lek og opphold, ha god sammenheng og kunne gjerdes inn.*

Rekkefølgekrav

Det må vurderes hvilke rekkefølgekrav som skal knyttes opp mot «brukstillatelse» og hvilke som skal knyttes opp mot «ferdigattest», slik at ansvaret for gjennomføring ikke havner på den enkelte boligkjøper.

Trondheim kommune

Tilgjengelighet

Følgende må sikres i bestemmelsene:

- a. Av boenheter i rekkehus skal 30% bygges iht. krav om tilgjengelig boenhet.
- b. Av boenheter mindre enn 50m² i boligblokk skal 75% bygges iht. krav om tilgjengelig boenhet.
- c. I anleggsfase skal det anlegges fast, jevnt og hinderfritt alternativt gangareal med tilfredsstillende stigningsforhold. Alternativt gangareal skal skiltes. Anleggsgjerder skal markeres slik at de er synlig også for personer med nedsatt syn.

Kommunedirektøren i Trondheim, 24.4.2022

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Pall Tomasson
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Brev fra forslagsstiller til Byplankontoret
- Vedlegg 5: Mobilitetsløsninger for Brøset
- Vedlegg 6: ROS- analyse
- Vedlegg 7: Rapport om medvirkning
- Vedlegg 8: Avvik fra vedtatt områdeplan
- Vedlegg 9: Innspill ved oppstart med kommentarer

Øvrig materiale i saken ligger på kommunens nettsider under *Kunngjøring av planer – vedlegg kommende sak*

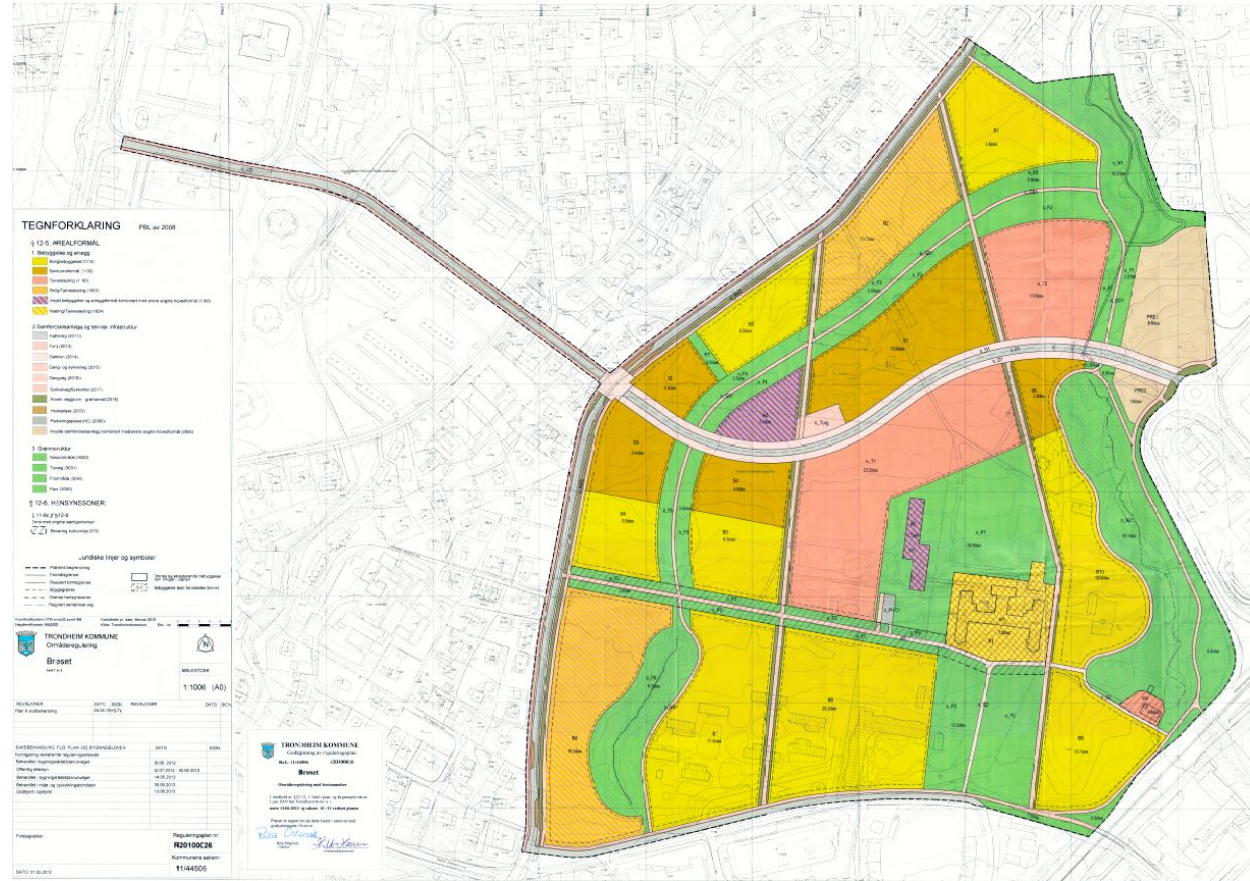
BRØSET I TRONDHEIM

- 3 km fra sentrum
- 3 km til sjøen
- 2,5 - 3 km til marka
- Tidligere “Reitgjerdet”
- Nåværende dyrkamark



OMRÅDEPLAN FOR BRØSET

- Vedtatt plan 2013
- En klimanøytral bydel
- Skal ligge til grunn for detaljplaner
- Fremtidsrettet plan, som tida har innhentet delvis



BRØSET DETALJREGULERING

ILLUSTRASJONSPLAN 1:2000

Illustrasjonsplan:

- Bebyggelse
(privat og offentlig)
- Grønnstruktur
- Vegforbindelser
- Gangforbingelser
- Gatetun



PLAN | MOBILITETSKJELLER

MOBILITETSKJELLERE

---- BYGGEGRENSE

EN ETASJE

TO ETASJER

DELEORDNING

BODER, TEKNISKE ROM M.M.



KOMMUNALDIREKTØRENS VURDERING:

- Planforslaget har fått en bra utforming og viser mange kvaliteter, og er i tråd med vedtatt områdeplan.
- Unntak er forslag til mobilitetsløsninger med forslag om parkeringskjeller under hvert felt, i stedet for et sentralt parkeringsanlegg ved hovedadkomst fra rundkjøring på Tunga.
- Parkering under hvert felt medfører økt trafikk i Brøsetvegen. Den motvirker også en av hovedintensjonene i områdeplanen, og at det skal være letter å gå, sykle og ta buss enn å kjøre bil.
- Det er fakta at vi skal “kjøre mindre bil”, og forskning viser at avstand til bilparkering i tillegg til parkeringsrestriksjoner fører til mindre bilbruk og økt bruk av andre transportmidler.
- Mobilitetsløsninger og parkeringsløsninger i områdeplanen må innarbeides i planforslaget.

OMRÅDEPLAN - MOBILITET OG PARKERING



hovedanlegg for parkering

Fra bestemmelsene i områdeplanen

FRAMTIDENS MOBILITETSLØSNINGER - PARKERING

- Sentralisert parkering for større områder, med avstand opp til 500 m fra boligen.
- Parkeringshus som bygges etappevis etter behov (Freiburg modellen)..
- Parkering i parkeringshus på bakken med fleksibilitet og transformasjonsmuligheter.
- Parkeringshus som eies av utbygger/investor og leies ut til boligeiere som ønsker å ha egen bil.
- Parkeringshus som rommer flere aktiviteter (bildeling, reparasjon og vask av sykler, servicemaskiner, og flere tilbud til fellesaktiviteter).
- Parkeringshus som utformes i tråd med stedskarakter, og/eller integrert i bygningsstruktur som er karakteristisk i et område.
- Forskning og innovasjon viktig for å komme fram til en ny form for parkeringsanlegg som imøtekommer klimautfordringene og støtter under sosial bærekraft.