SANNA ØSTRE, BUVIKA, DETALJREGULERING

PLANBESKRIVELSE

1. BAKGRUNN

1.1 PLANKONSULENT, FORSLAGSSTILLER

Planen er utarbeidet av TAG arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim og omegn boligbyggerlag (TOBB).

1.2 HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planen er å legge til rette for flere boliger i Buvika sentrum på en eiendom som grenser opp mot eksisterende boligområde.

Eiendommen er i dag ubebygd og ikke detaljregulert.

Planforslaget bygger opp under intensjonen om å utvikle Buvika sentrum.

1.3 VESENTLIGE UTFORDRINGER I PLANEN

Ingen vesentlige utfordringer i henhold til overordnede føringer.

1.4 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Det er tidligere gjennomført en detaljregulering av bolig og næring på eiendommen. Denne reguleringen ble vedtatt, men senere avvist av fylkesmannen med bakgrunn i manglende dokumentasjon av konsekvensene av planen.

1.5 PLANPROGRAM/KRAV OM KONSEKVENSVURDERING

Det er i samråd med Skaun kommune vurdert at det ikke er behov for en konsekvensutredning i forbindelse med planforslaget.

2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

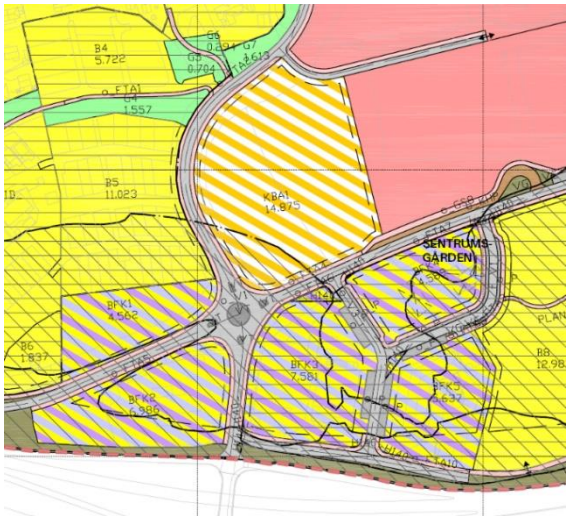
2.1 OVERORDNEDE PLANER (KOMMUNEPLANER, FYLKESKOMMUNALE PLANER)

Kommuneplanens arealdel 2014-2040 – Delplan Buvika
Planområdet er avsatt til næringsvirksomhet og bolig i kommuneplanens arealdel. Det anføres at boligandelen kan være inntil 30% av samlet bruksareal. Det skal etableres en buffersone mot boligene i vest. Området kan ikke tillates bebygd før det utarbeides en detaljplan for eiendommen.

2.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER

Områdereguleringsplan for Buvika 2016
Planområdet er i områdeplanen avsatt til kombinert formål med bolig, forretning og kontor. Det anføres at minimum 40% av BRA for gjeldende eiendom skal etableres som næringsbebyggelse/forretning/tjenesteyting.

Minimum 30 % av arealene i første etasje skal tilrettelegges for kontorer og forretninger med de tekniske krav som følger av dette. I første etasje skal det legges inn en minimumshøyde på 4,5 m i reguleringsformål som omfatter blandet formål kombinert bebyggelse og anleggsformål, forretning, tjenesteyting og næringsvirksomhet. Bebyggelsens gesimshøyde skal maksimum være 18 meter fra ferdig planert terreng. Minimum utnyttelse for planområdet på 70 % BRA, maksimum 100 % BRA.



Utsnitt plankart områdeplan Buvika

2.3 KART SOM VISER TILGRENSENDE PLANER OG OVERSIKT OVER STATUS FOR TILGRENSENDE PLANER

Reguleringsplan Saltnes

Reguleringsplan Saltnes park

2.4 TEMAPLANER

Ikke relevant.

2.5 STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 12.6.15
Regjeringen utarbeider nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Slik vil sammenhengen mellom nasjonal, regional og kommunal planlegging styrkes. Regjeringen vektlegger raskere prosesser for planlegging av bolig, næring og samferdsel. Enklere prosesser og riktig detaljeringsnivå er viktige faktorer for at gjennomføring ikke blir vanskelig.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkutvikling. Det skal i tillegg legges til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med fokus på utvikling av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov. Planleggingen skal bidra til styrke sykkel og gange som transportform.

Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunen
Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulerer til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringer.

2.6 FORHOLDET TIL/AVVIK FRA GJELDENDE PLANER

I KPA og områdeplanen for Buvika anføres følgende:

§5.1.8/5.2.2 – Minimum 40 % av BRA skal etableres som forretning/kontor/tjenesteytende virksomheter.

§5.1.8/5.2.2 – Minimum 30 % av arealene i første etasje skal tilrettelegges for kontorer og forretninger med de tekniske krav som følger av dette.

§5.1.6. Parkeringskrav gitt i bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Hvilket angir minimum 1,75 parkeringsplass per 3-roms leilighet eller større og 1,25 per 2-roms leilighet eller mindre.

§6.2/6.3/6.4 hvor det anføres at fortau, gang og sykkelveg skal være offentlig og opparbeides som vist på plankartet.
I kommuneplanens arealdel 2014-2040:

§8.3 – I første etasje skal det legges inn en minimumshøyde på 4,5 m i reguleringsformål som omfatter blandet formål kombinert bebyggelse og anleggsformål, forretning, tjenesteyting og næringsvirksomhet.

I detaljreguleringen vil det ikke stilles krav om å etableres næringsareal. Begrunnelse for dette er beskrevet i vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20.

Med bakgrunn i boligenes sentrale plassering og med fokus på miljøet vil det i detaljreguleringen legges til grunn et lavere parkeringskrav enn i områdeplanen med 1 parkeringsplass per 1 enhet i tillegg til 10 % gjesteparkering. Se argumentasjon i punkt.4.8

Gang- og sykkelveg vil i detaljreguleringen foreslåes justert noe i forhold til plasseringen i områdeplanen for å få plass til renovasjonslomme langs Fylkesveg 801 - Snøfuglvegen. For utdypende beskrivelse se punkt. 4.11.

3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 BELIGGENHET, AVGRENSNING, STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Buvika sentrum, nord for Fylkesveg 801 og den lokale bensinstasjonen. Planområdet avgrenses av boligbebyggelse i nordvest, Vigdalsvegen i nordøst og Fylkesveg 801 i sørøst.

Størrelsen på planområdet er ca. 4100 m2 (ca. 5000 inkludert gang- og sykkelveg og renovasjonslomme).

3.2 DAGENS BRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Tomten er i dag ubebygd med lav vegetasjon som busk og gress. Eiendommen ligger mot vegarealer i øst og i sør, og mot relativt ny boligbebyggelse i vest og nord.

3.3 STEDETS KARAKTER; STRUKTUR, ESTETIKK / BYFORM, EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Planområdet ligger i et område med småhusbebyggelse. På motstående side av Snøfuglvegen – fylkesveg 801 ligger et mindre næringsbygg i en etasje med bensinstasjon, kiosk og frisør. Vest for eiendommen ligger noen mindre leilighetsbygg i to etasjer med grå trekledning og saltak. Mot nord ligger det nyetablerte boligområdet Krokuslia. Dette består av rekkehusbebyggelse. Høyeste gesims på rekken av hus som står nærmest planområdet er cote c+ 32.

Området er i likhet med tilstøtende tomter tidligere jordbrukslandskap. Øst for eiendommen på motstående side av Vigdalsvegen er det et åpnet området med dyrket mark.

Bilde av området sett mot Buvika sentrum

Bilde av området sett fra rundkjøringen

3.4 LANDSKAP

Planområdet ligger sentralt i Buvika, mot E39 og fylkesvei 801. Terrenget er relativt plant på eiendommen, men skråner nedover mot fjorden i nord. Området ligger på det duvende slettelandet mellom Kvernberget og Bøksethaugen, og har utsikt mot fjorden som Buvika omkranser.

Høyeste punkt på planområdet er cote c+ 26,5. Terrenget heller svakt mot cote c+24,8 i nordøst.

Langs Fylkesveg 801 og Vigdalsvegen et det etablert gang- og sykkelsti.

Det er kort vei fra planområdet til rekreasjonsområder langs sjøen. Eiendommen har gode solforhold mot sør og vest og utsikt på havet i nord.

Herskende vindretninger er sørvest og nordvest.

3.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det er ikke registrert kulturminner i umiddelbar nærhet til planområdet.

3.6 NATURVERDIER

Det er ikke registrert vegetasjon av spesiell betydning på området. Planområdet er tidligere jordbrukslandskap med de verdiene det medfører.

3.7 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Det er svært god tilgang på uteområder for rekreasjon.

Planområdet og omliggende områder oppleves som åpne og grønne. Landskapet i Buvika kan karakteriseres som et duvende kulturlandskap som skråner ned i sør-nordlig retning, og omkranser Buvikbukta. I øst og vest er terrenget mer kupert og preget av skogkledte koller og åsrygger. Det er anlagt turstier og andre anlegg, herunder fiskeplasser langs strandsonen og langs Vigda. I tillegg kommer grønnstruktur internt i eksisterende boligområder, samt andre grønne områder som LNF-areal og kirkeområdet. Også idrettsområdet bidrar til opplevelsen av «grønt» i området.

Bilder/illustrasjon av friområder i Buvika

3.8 TRAFIKKFORHOLD; KJØREADKOMST, VEGSYSTEM, TRAFIKKMENGDE, ULYKKESSITUASJON, TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER, KOLLEKTIVTILBUD

Mot sør og øst er området avgrenset av Fv801 og Fv802. Begge fylkesveiene er opparbeidet med grøft og gang- og sykkelveg. E39 ligger 80m fra planområdet i sør. Selv om vegen ligger noe lavere i terrenget en planområdet, bidrar den til støy på området. Øst for planområdet ligger en rundkjøring som danner krysset mellom Fv801 og Fv802. På andre siden av Fv801 vis a vis planområdet ligger en bensinstasjon.

Oversikt over vegsystem med gang- og sykkelveger/fortau (rosa), fartsgrenser og ÅDT

Nærmeste bussholdeplass til planområdet er Buvikkrysset E39 med tre minutters gangavstand. Fra Buvikkrysset går rute 310 (Stjørdal – Fannrem). Reisetid med denne ruten inn til Trondheim sentrum er ca. 24 minutter.

Rute 410 (Trondheim – Orkanger) går fra bussholdeplass Buvika langs Fv800. Reisetid med denne ruten inn til Trondheim sentrum er ca. 25 minutter. Det er 6 minutters gangavstand fra planområdet til denne bussholdeplassen.

Region- og distriktsbusser som passerer gjennom Buvika er rute 905 (Trondheim – Molde), 320 (Trondheim – Frøya), 460 (Trondheim – Meldal) og 470 (Trondheim – Aure).

3.9 BARNS INTERESSER

Planområdet er i dag en ubebygd slette med lav vegetasjon som grenser opp mot vegarealer. Eiendommen har derfor lite verdi for allmennheten slik den nå fremstår. Det er kun de nærmeste boligene med hager mot eiendommen som kan ha nytte av arealet. Det er ikke kjent at barn og unge benytter arealer innenfor planområdet til lek eller andre aktiviteter i vesentlig grad.

I gangavstand fra planområdet, ligger skole- og idrettsområde. Området er et nærmiljøanlegg som er mye brukt av barn og unge på dagtid og ettermiddags/kveldstid til idretts- og kulturaktiviteter. Turstier med fiskeplasser langs Vigda, samt annet gang-sykkelvegnett/fortau gir relativt god forbindelse til nærmiljøanlegget fra omliggende boligbebyggelse. Friluftsområde i strandsonen og grønnstrukturen langs Vigda må i seg selv også framheves som et viktig område med hensyn til barns interesser i nærområdet til eiendommen.

3.10 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Planområdet ligger sentralt i Buvika sentrum med gangavstand til butikker, kafe/restaurant, skole, barnehage, frisør og idrettsanlegg. Boligene vil også ligge i gangavstand til bussholdeplass med ruter en til to ganger i timen inn til både Trondheim og Orkanger.

Lege, tannlege og andre offentlige tilbud ligger en kort sykkeltur unna i Børsa sentrum.

3.11 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Planområdet er relativt flatt og er per i dag ikke universelt utformet.

3.12 TEKNISK INFRASTRUKTUR; VANN, AVLØP, TRAFO, ENERGIFORSYNING, ALTERNATIV ENERGI, FJERNVARME

VA

Det ligger kommunale VA-ledninger langs Fv801 Snøfuglvegen og Fv802 Vigdalsvegen i felles ledningsgrøft. Det ligger i tillegg en Ø100 PE100-vannledning på tvers av planområdet.

Se punkt. 4.9

EL
Detaljert kartlegging av ledningsnettet er ikke gjennomført. Det er imidlertid tilstrekkelig el-kapasitet i distribusjonsnettet i området, og planområdet ligger dermed godt til rette for nyetableringer. Det er ikke behov for etablering av trafo.

FJERNVARME
Det er ikke gitt fjernvarmekonsesjon i kommunen foreløpig. Sjønære sentrumsområder med høy befolkningstetthet har et potensiale for utvikling av nær-/fjernvarmenett knyttet til varmeopptak fra sjøvann**.**

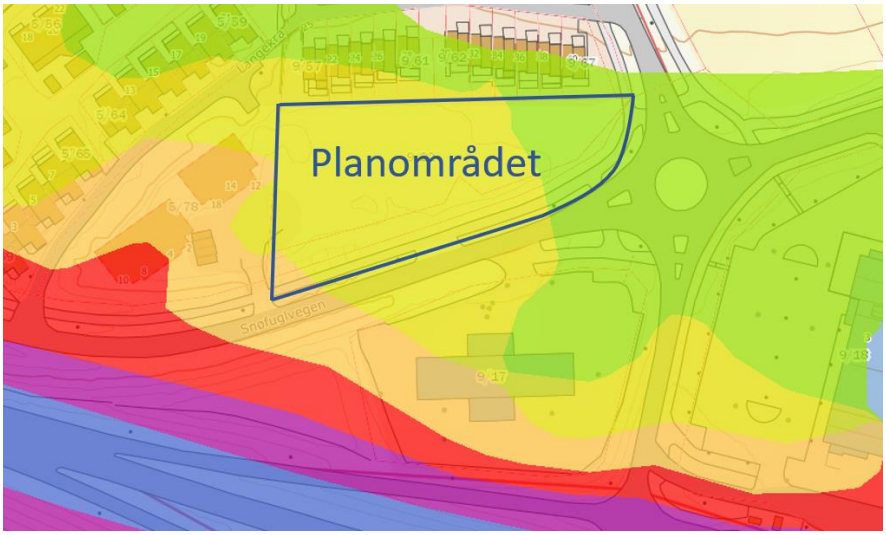
3.13 GRUNNFORHOLD; STABILITETSFORHOLD, LEDNINGER, RASFARE

Tomta ligger innenfor NVEs kvikkleiresone Saltnes. I henhold til NVEs retningslinjer 2/20111 /1/ er det krav om at reell skredfare og områdestabilitet skal utredes i forbindelse med reguleringsplan/byggeplan. Viser til vedlegg 07; Geoteknisk rapport, utarbeidet av Multiconsult, datert 28.10.13 og 12.03.14 og vedlegg 08; Geoteknisk rapport – tredjepartskontroll, utført av Rambøll, datert 13.11.13.

3.14 STØYFORHOLD

Store deler av planområdet ligger i gul sone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støynivå.

Viser til vedlegg 06; Støyrapport utarbeidet av Multiconsult, datert 13.05.20. Med utgangspunkt i kommuneplanens arealdel er T-1442 lagt til grunn for rapporten.



Støyklart eksisterende situasjon hentet fra Skaun kommune

3.15 LUFTFORURENSNING OG STØV

Planområdet ligger ved trafikkert veinett og i umiddelbarnærhet til E39. Det er både i Kommuneplanens arealdel og i Områdeplanen regulert boliger på eiendommen og i området. Det forutsettes derfor at det er gjort vurderinger i forhold til støv og annen luftforurensning og egnethet for boligbebyggelse her tidligere.
De siste årene er det bygget flere boliger i nærområdet som ligger nærmere E39 enn foreslått bebyggelse.
Området er generelt åpent noe som gir god luftgjennomstrømning. Luftkvaliteten i området antas derfor å være tilfredsstillende for boligbebyggelse.

3.16 RISIKO- OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

Se vedlegg 05: ROS-analyse, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 04.06.2020.

3.17 NÆRING

I planområdet inngår arealer som i gjeldende plan er regulert til kombinert formål – bolig/offentlig/kontor.
I detaljreguleringen legges det ikke opp krav om næringsarealer på eiendommen. Se redegjørelse for dette i vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20.

3.18 EKSISTERENDE ANALYSER OG UTREDNINGER

Ikke relevant.

4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 PLANLAGT AREALBRUK, REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til:

_BEBYGGELSE OG ANLEGG

Boligbebyggelse - blokkbebyggelse (1113)
Renovasjonsanlegg (1550)

_SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Kjøreveg (2011)
Gang-/sykkelveg (2015)
Annen veggrunn – grøntareal (2019)
Parkering (2080)
Parkeringsanlegg (2083)

4.2 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING /4.3 BEBYGGELSENS HØYDE

Den foreslåtte bebyggelsen består av to mindre blokker som følger gateløpet langs Fylkesvei 801, Snøfuglvegen og skaper et åpent grøntareal mot rekkehusene i Krokuslia. Blokkene er foreslått med kommunikasjonsveier og svalganger mot Fylkesveg 801 i sør og med hovedhenvendelse og utsikt mot havet i nord.

Bebyggelsesstrukturen gir skjerming mot støy, og alle leilighetene er planlagt som gjennomgående med stille side mot nord og lokalskjerming av uteoppholdsarealer på balkongene. Bebyggelsen er plassert med god avstand til nabobebyggelsen, og strukturen legger opp til siktlinjer gjennom området. Blokkene foreslåes i en stram form med variert plassering av balkonger. Høyden på bebyggelsen er satt til 4 etasjer.

Det er foreslått balkonger/uteoppholdsareal på begge sider av byggene med balkonger også langs svalgangen. Byggene foreslåes utført i lys trekledning med dempede grønne dører og vinduer.
Svalgangen foreslåes utført i ubrennbare materialer med rekkverk i grønt metall lik vinduene med innslag av glass for å gi variasjon og lys. Se vedlegg 04 illustrasjonsmateriale.

Mot rundkjøringen i vest, som knytter seg opp næringsbebyggelsen i området foreslås det å etablere et felles grøntareal tilgjengelig for alle i Buvika.

4.4 GRAD AV UTNYTTING, INKL SUM M2 BRA TIL DE ULIKE REGULERINGSFORMÅLENE

Planforslaget har en samlet BRA på omlag 3250 m^2. Hvilket gir en utnyttelse på ca. 80% BRA. Minimumskravet til utnyttelse i områdeplanen for Buvika er på 70% BRA for denne eiendommen.

I bestemmelsene anføres det at areal under bakken, utkragede bygningsdeler og bil- og sykkelparkering ikke skal medregnes i BRA.

4.5 ANTALL ARBEIDSPLASSER/STØRRELSE PÅ NÆRINGSAREAL

Det stilles ikke krav til etablering av næringsareal i planforslaget.

Se redegjørelse for dette i vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20.

4.6 ANTALL BOLIGER, LEILIGHETSFORDELING

Det planlegges inntil 35 leiligheter innenfor planområdet. Leilighetstypene er variert, med hovedvekt av 3-roms leiligheter på mellom 60-90m^2.

4.7 BOMILJØ/BOKVALITET

Planområdet ligger i Buvika sentrum med umiddelbar nærhet til alt man trenger i hverdagen med butikker, tjenester og opplevelser. Det er også kort vei til kollektivholdeplasser, gang og sykkelsti.

Det er fantastiske muligheter for rekreasjon i nærliggende grøntområder og idrettsanlegg. Det er gangavstand til strand og sjø med de mulighetene dette gir.

Bebyggelsen planlegges med direkte adkomst fra gateplan, men leilighetene er lagt ca. en meter over gateplan, og er tilbaketrukket fra vegen. Dette for å oppnå trygghet og redusere innsyn fra vei, gang og sykkelsti.

Alle leilighetene er gjennomgående med balkonger og oppholdsrom både mot sør og nord. I nord har alle leilighetene over plan 2 utsikt til sjøen og alle leilighetene har gode solforhold mot sør. Bebyggelsen er plassert med god avstand til rekkehusene i Krokuslia, slik at det dannes et stort felles uteoppholdsareal på stille side i nord som åpner seg mot vest. Her er det foreslått etablert felles lekeplass og grøntarealer.

Bebyggelsen foreslås trukket bort fra rundkjøringen i øst, slik at det dannes et åpent grøntareal her. Dette blir entreen inn i området fra Buvika sentrum.

Se vedlegg 03; Illustrasjonsplan, datert 04.06.2020

STØY
Fasade mot nord for begge bygningene vil i hovedsak ligge i hvit støysone, utenom noen deler av de øverste etasjene som vil ligge i gul sone. Dette kan løses med lokal skjerming på balkongene. Fasade på sørvestre hjørne i bygget mot vest vil ligge i rød sone. Denne delen av bygget er planlagt som trapperom. Begge byggene vil tilfredsstille kravet om leiligheter med stille side. Viser til vedlegg 06; Støyrapport, utarbeidet av Multiconsult, datert 13.05.20.

STØV
Fordi området ligger tett på trafikkert veg og det er viktig å sikre god luftkvalitet, foreslås det å plassere luftinntak for boligene på nordsiden av blokkene bort fra veien. Hovedvekten av uteoppholdsarealene i prosjektet er derfor også plassert bort fra vegen, skjermet av bebyggelsen. Alle leilighetene i prosjektet planlegges som gjennomgående med luftemuligheter på den nordlige fasaden som vender bort fra trafikken.

4.8 PARKERING, ANTALL P-PLASSER FOR BIL OG SYKKEL (MIN/MAKS), BEGRUNNELSE FOR EVT. AVVIK FRA NORM, UTFORMING OG LOKALISERING AV PARKERINGSANLEGG

KPA stiller krav om minimum 1,75 parkeringsplass per 3-roms leilighet og 1,25 per 2-roms leilighet. Dette for å sikre god parkeringsdekning i området basert på beboernes behov.

Eiendommen ligger sentralt i Buvika sentrum med gangavstand til butikker, kafe/restaurant, skole, barnehage, frisør og idrettsanlegg. Boligene vil også ligge i gangavstand til bussholdeplass med ruter en til to ganger i timen inn til både Trondheim og Orkanger. Dette gjør det reelle behovet for flere biler per boenhet mindre. Vi ser likevel at det er mange av beboerne som vil ha behov for bil. Derfor foreslås det å etablere en parkeringsplass per boenhet i kjeller, i tillegg til fire gjesteparkeringsplasser på bakkeplan. Det legges også opp til sykkelparkering på bakkeplan med over to sykkelparkeringsplasser per enhet.

På grunn av klimautfordringene vi står ovenfor, vil det være naturlig å ha økt fokus på kollektivtransport og gang- og sykkeltrafikk, og derav redusert fokus på bil, i tiden fremover. Det er også gjort tilsvarende vurderinger på andre prosjekter i området. Eksempelvis er det gitt dispensasjon for parkeringskravet til Sentrumsgården i Buvika.

Med bakgrunn i beskrivelsen over og plasseringen av eiendommen vil en reduksjon i parkeringskravet likevel sikre behovet.

Se vedlegg 04; Illustrasjonsmateriale.

4.9 TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR (VANN, AVLØP, RENOVASJON, EL, FJERNVARME MED MER)

VA/FJERNVARME

Se punkt 4.19.

Viser til vedlegg 09; VA-rapport utarbeidet av Rambøll datert 05.06.20.

Det foreslåes løsning med vannbåren varme (radiator eller gulvvarme), basert på el-kjele i teknisk rom med mulighet for fremtidig tilknytning til andre energikilder, eksempelvis varmepumpe, luft-vann evt. jordvarme.

RENOVASJON
Planforslaget legger opp til renovasjonslomme langs Fylkesvei 801 med nedgravde containere for restavfall, papir og plast. Nedkastet vil være i direkte forbindelse med boligenes hovedadkomst med trapp og heis.

I bestemmelsene anføres det at før igangsettingstillatelse kan gis skal det foreligge godkjent plan for avfallshåndtering.

Glass/metall skal leveres til felles offentlige punkt. Nærmeste punkt ligger ved bensinstasjonen på motsatt side av Fv801 ca. 50 meter fra planområdet.

EL
Det er tilstrekkelig kapasitet i området for etablering av nye boliger. Se vedlegg 14, Tilknytning til infrastruktur – EL.

Se punkt 3.12.

4.10 TRAFIKKLØSNINGER

Adkomst til boligene med bil er via avkjøring langs Fv801, Snøfuglvegen. Det vil kun være en avkjøring for bil vest på eiendommen. Denne vil være adkomst for både gjesteparkering på bakkeplan og nedkjøring til parkeringskjeller er for beboerne.

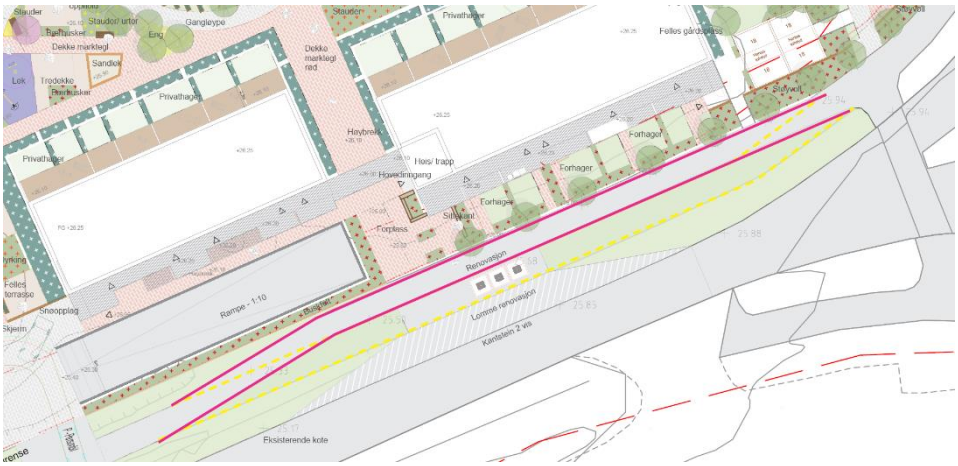
Adkomst til boligene til fots eller ved sykkel er via gang- og sykkelsti langs Fv801, Snøfuglvegen. Sykkelparkering er lagt til adkomsten øst på eiendommen og kobler seg direkte opp mot den offentlige gang og sykkelstien.

4.11 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

I områdeplanen for Buvika anføres det at gang- og sykkelveg skal opparbeides som vist på plankart.

Planforslaget legger opp til en løsning der renovasjonslomme langs Fylkesveg 801, Snøfuglvegen, bidrar til at gang- og sykkelveg flyttes inn mot eiendommen som utgjør planområdet. Endret plassering av gang- og sykkelveg er svært lik eksisterende løsning, og vil ikke gjøre veien for gående og syklende lengre eller gi flere svinger.

Diagram eksisterende og ny gang- og sykkelveg



Utsnitt situasjonsplan eksisterende og ny gang- og sykkelveg

Om man skal løse renovasjon inne på eiendommen, vil det kreve en vesentlig del av tomten. Noe som igjen fører til at fotavtrykket på bebyggelsen må bli mindre og for å nå kravet om minimumsutnyttelse som ligger i områdeplanen må bebyggelsen bli vesentlig høyere og mindre sammenhengende. Det vil føre til mindre skjerming mot støy og dårligere solforhold for prosjektet og naboene.

Løsningen er tidligere presentert for Statens Vegvesen (SVV). I epost datert 04.10.2019, er Vegvesenet åpen for at løsningen kan være en mulighet i Fylkesveg 801, Snøfuglvegen. I tilbakemeldingen fra SVV ble utfordringer med parkering i renovasjonslommen tematisert. Det vil derfor legges opp til god merking både i form av skilting og grafikk på bakkeplan. Kantstein vil bli senket som anbefalt.

Det vil være fire synlige gjesteparkeringsplasser på bakkeplan. Dette vil redusere sannsynligheten for tilfeldig parkering i renovasjonslommen. Drift og vedlikehold av gang og sykkelveg ble også tematisert i eposten nevnt ovenfor. I denne situasjonen er det kun snakk om en mindre justering av dagens situasjon.

Drift og vedlikehold vil være uendret, da fortau, gang- og sykkelveg allerede må brøytes separat. Endelig løsning for renovasjonslommen vil utvikles i samarbeid med vegeier.

Bestemmelsene om plassering av fortau, gang og sykkelveg skal sikre en trafikksikker og effektiv løsning for syklende og gående. Skissert løsning vil være mer trafikksikker med kun en inn- og utkjøring fra eiendommen og avstanden for gående og syklende vil være lik eksisterende situasjon. Hensynet bak bestemmelsene er derfor ikke vesentlig tilsidesatt.

4.12 MILJØOPPFØLGING, MILJØTILTAK

Se punkt 3.6, 4.19 og 5.6.

4.13 UNIVERSELL UTFORMING, KRAV TIL UU, HVORDAN LØSES UNIVERSELL UTFORMING

Da det i planforslaget ikke stilles krav om næringsarealer og kun planlegges boliger innenfor planområdet, vil ikke krav til universell utforming være aktuelt, kun krav om tilgjengelighet. Alle leiligheter over 50m2 vil planlegges som tilgjengelige boenheter. For leiligheter under 50m2 vil halvparten være tilgjengelige i tråd med nasjonale retningslinjer.

Adkomsten til alle boligene og til balkong vil være trinnfri. Felles uteoppholdsareal vil være universelt utformet iht. TEK17.

KPA stiller krav om etablering av minimum 5% HC-plasser i kjeller. I planforslaget foreslås det 1 HC-plass på bakkeplan og minimum 1 HC-plass i kjeller.

4.14 UTEOPPHOLDSAREAL

I KPA og Områdeplan for Buvika stilles det krav til at minste uteoppholdsareal (MUA) skal tilsvare 30% av total BRA. Eventuelt opparbeidet areal på tak og balkonger kan inngå i uteromsregnskapet.

En reduksjon i parkeringsareal i kjeller vil være en fordel ved at det gir mer jordtykkelse på eiendommen og derav et bedre uteoppholdsareal med mer variert beplantning.

Sammen med søknad om tiltak skal det foreligge en overordnet, høydesatt utomhusplan. Planen skal vise plassering av ny bebyggelse, hovedgrep for uteareal og tilpasning mot omkringliggende situasjon. Utomhusanlegg og lekearealer skal ferdigstilles før ny boligbebyggelse tas i bruk.

4.15 LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Ikke relevant.

4.16 KOLLEKTIVTILBUD

Se punkt 3.9.

4.17 KULTURMINNER

Se punkt 3.5, eksisterende forhold.

4.18 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Se punkt 3.10, eksisterende forhold.

4.19 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

Se punkt 3.12, eksisterende forhold.

Det planlegges å koble ny trasé til eksisterende anlegg i kummer nord og sør for området. Vannledning kan kobles til ny vannkum i krysset mellom Fv802 Vigdalsvegen og Langekra.

FORBRUKSVANN
Det planlegges et samlet tilknytningspunkt for forbruksvann for begge boligblokkene, som tilkobles kommunalt ledningsnett. Eksisterende vannledning som går gjennom eiendommen må omlegges. Ledningen omlegges fra ny vannkum VK2 til eksisterende kum 18836 i Langekra. Eventuell omlegging av stikkledninger som følge av dette må gjøres i samråd med naboer som blir berørt, samt koordineres med utbygging av planområdet.

SPRINKLERVANN
Uttak av sprinklervann går gjennom egen ledning og tilkobles hovednettet i kum. Det foreslås en sprinklerledning fra VK1 som forsyner begge byggene.

Der det ikke er tilstrekkelig kapasitet på vannledningsnettet til å forsyne sprinkleranlegg, kan det etableres en brannvannstank. Ved manglende trykkapasitet kan det etableres lokal trykkøkning. Tankens størrelse kan tilpasses ved etablering av vanntåkeanlegg, da det krever mindre vannmengde enn ved konvensjonelle sprinklersystemer.

Nødvendig trykk og mengde på sprinklervann prosjekteres i detaljeringsfase, og kontrolleres mot tilgjengelig kapasitet på kommunalt nett.

SLOKKEVANN
Iht. til TEK17 §11-17 er det i dette tilfellet krav om slokkevann på minst 3000 liter per minutt. Det eksisterer to brannkummer i nærhet til området. Planlagt VK1 blir også bygget med brannventil. Dette vil oppfylle avstandskravet til brannkummer på 50m fra inngangen til hovedangrepsveg.

Dersom kapasiteten i eksisterende ledningsnett i området ikke er god nok, må det vurderes andre muligheter som oppfyller kravene for slokkevann. En mulighet er å installere en brannvannstank i nærheten av tomten.

SPILLVANN
Det planlegges et samlet tilknytningspunkt for begge boligblokkene, som kobles på kommunalt ledningsnett.

OVERVANN
Det planlegges et samlet tilknytningspunkt for begge boligblokkene, som kobles på kommunalt ledningsnett. Overvann skal i størst mulig grad håndteres lokalt for å ikke belaste ledningsnett med overvann eller påvirke grunnvannstanden. Planlagt trasé for overvann legges meg jevnt fall i gangveg. Dette gir et fall på overvannsledning på 14,3 promille, som tilfredsstiller Skaun kommunes krav.

Når det gjelder sluk/renne fra parkeringskjeller må det det avklares om det anlegges løsning for spill- eller overvann. Dersom det blir overvannsløsning, kan dette pumpes med en drenspumpe til nærmeste kum. Ved spillvannsløsning kan dette føres inn på bunnledning.

Viser til vedlegg 09; VA-rapport utarbeidet av Rambøll, datert 05.06.20.

4.20 PLAN FOR AVFALLSLØSNING

Se punkt 4.9.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 OVERORDNET PLAN

Planforslaget er i tråd med KPA og Områdeplanen for Buvika med unntak av at det ikke stilles krav til næringsarealer i planforslaget. Dette er utredet i vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20.

Endring av gang- og sykkelveg og som følge av etablering av renovasjonslomme er avklart med Statens vegvesen. Tiltaket anses som positiv for tilpasning for avfallshåndtering for planområdet. Omlegging av gang- og sykkelveg gir ingen ulemper for gående og syklende.

Med hensyn til miljø og tomtens sentrale plassering er det i planforslaget foreslått en noe redusert parkeringsdekning i forhold til retningslinjer i KPA. Se punkt 4.8.

5.2 LANDSKAP; GEOLOGISK, GEOGRAFISK OG DEMOGRAFISK

GEOLOGISK
Tomta ligger innenfor NVEs kvikkleiresone Saltnes. Tidligere utredninger og sikringstiltak anses som tilstrekkelig dokumentasjon på at det ikke er reell skredfare for dagens situasjon. Det er gjennomført grunnundersøkelser som dokumenter at planlagt utbygging ikke svekker områdestabilteten. Viser til vedlegg 07; Geoteknisk rapport, utarbeidet av Multiconsult, datert 28.10.13 og 12.03.14.

GEOGRAFISK
Planområdet ligger geografisk gunstig til, med hensyn til tilgjengelighet til utdanningsinstitusjoner, service, tjenester, sosial infrastruktur, kollektivtilbud og Buvika sentrum.

DEMOGRAFISK
De nye boligene blir liggende i et allerede etablert boligområde, men vil kunne tilføre område noe nytt ved at dette er et leilighetsbygg med varierte leilighetsstørrelser som vil kunne tiltrekke seg andre befolkningsgrupper enn de eksisterende rekkehusene. Eksempelvis kan det være attraktivt for eldre som ønsker seg en mer lettstelt bolig.

5.3 STEDETS KARAKTER / 5.4 BYFORM OG ESTETIKK

Den foreslåtte bebyggelsen gir det etablerte boligområdet en god avslutning mot Fylkesveg 801, Snøfuglvegen.

Bebyggelsen består av to mindre boligblokker som følger gateløpet langs Fv801 og skaper et åpent grøntareal mot rekkehusene i Krokuslia. Blokkene er foreslått med kommunikasjonsveier og svalganger mot Fv801 i sør og med hovedhenvendelse og utsikt mot havet i nord. Det er foreslått balkonger/uteoppholdsareal på begge sider av byggene. Blokkene planlegges med en stram form med variert plassering av balkonger. Høyden på bebyggelsen er satt til fra 4 etasjer og planlegges med flate tak.

Hovedinngangen til prosjektet med trapp og heis er plassert på hjørnet av det østlige volumet inn mot midten av de to byggene. Inngangen er felles for begge blokkene og er plassert sentralt i planområdet med synlig adkomst fra gang- og sykkelvegen. Det er separate bi-innganger med trapp på enden av hver blokk mot øst og vest.

Bebyggelsen er plassert med god avstand til nabobebyggelsen, og strukturen legger opp til mye ute- og grøntareal. Planforslaget legger opp til bedre solforhold også for naboer og økt bokvalitet med mindre støy. Viser til vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20.

Mot rundkjøringen i vest foreslås det å etablere et felles grøntområde som vil være tilgjengelig for alle i Buvika. Grøntarealet vil være med på å heve kvaliteten på opplevelsen av å ankomme Buvika, da det er noe av det første du ser når du svinger av fra E39. Planforslaget bygger videre på eksisterende byform, sikrer større sammenhengende områder lik karakter og tilfører området nye kvaliteter til fordel for beboerne.

5.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, HERUNDER VIKTIGE SIKTROM

Ingen negativ konsekvens.

5.6 FORHOLD TIL KRAV I NATURMANGFOLDSLOVEN (KAP. II)

Ingen negativ konsekvens.

5.7 REKREASJONSINTERESSER/BRUK/FOLKEHELSE

Planområdet har en optimal plassering for boliger, med hensyn til rekreasjonsinteresser og folkehelse.
Nærhet til friområder og idrettsanlegg gir mulighet for rekreasjon og trening. Nærhet til både Buvika og Børsa sentrum, samt Trondheim og Orkanger, sosial infrastruktur, service og tjenester, bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange og sykling.

En realisering av planforslaget tilfører området et nytt felles uteoppholdsareal mot øst.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.8 UTEOMRÅDER

Eiendommen er i dag i liten grad i bruk og har få kvaliteter for nærområdet.

Planforslaget legger opp til to bygninger med felles uteoppholdsareal. Det vil etableres parkeringskjeller under deler av bebyggelsen med noe gjesteparkering på gateplan. Parkeringskjelleren gir mulighet for mer variert beplantning på bakkeplan.

Mot nord og øst planlegges det felles grøntarealer og lekeplass for boligene som også vil være tilgjengelig for nærområdet.

Se punkt 4.14.

Boligene vil ha private uteoppholdsarealer både mot utsikten i nord og solen i sør.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.9 TRAFIKKFORHOLD, VEGFORHOLD, TRAFIKKØKNING, KOLLEKTIVTILBUD

Trafikk- og vegforhold; se punkt 4.10.

I planforslaget er det kun en avkjøring til eiendommen fra Snøfuglvegen, denne vil krysse gang- og sykkelveg på oversiktlig rettstrekning.

Renovasjon løses ved henting i renovasjonslomme langs Snøfuglvegen.
Det legges i planforslaget opp til en lavere parkeringsdekning i prosjektet i forhold til overordnet plan. Dette vil medføre en mindre trafikkbelastning. Det samme gjelder kravet om næring utgår. Konsekvensen av dette vil være at en realisering av planforslaget vil ha en minimal påvirkning på trafikken.

Eksisterende gang- og sykkelveg forblir omtrent uendret. Se punkt. 4.11

Kollektivtilbud; se punkt. 3.9.

En etablering av flere boliger vil gi et større kundegrunnlag og slik styrke kollektivtransporten ytterligere.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.10 BARNS INTERESSER, RPR FOR BARN OG PLANLEGGING

Det er satt av gode utearealer, som kobler seg til eksisterende grøntanlegg. På denne måten er det mulig å bevege seg utendørs fritt uten å måtte krysse veger. Ellers er planområdet knyttet til gode gang- og sykkeltraseer som sikrer bevegelsesfrihet uten bil.

Det skal også etableres en lekeplass i forbindelse med de felles uteoppholdsarealene for boligene sørvest på eiendommen mot eksisterende rekkehusbebyggelse.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.11 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Prosjektet er planlagt med ca. 30 boenheter. Dette vil kunne føre til en mindre økning i belastningen på den sosiale infrastrukturen. Området er per i dag ikke overbelastet og har ytterlige kapasitet. Planforslaget vil derfor ha uvesentlige eller positive konsekvenser på sosial infrastruktur ved at den gir et større kundegrunnlag.

5.12 UNIVERSELL UTFORMING

Se punkt 4.13

Den planlagte bebyggelsen vil ha trinnfri adkomst direkte inn til heis og trapp. Alle leiligheter over 50m2 og halvparten av leilighetene under 50 m2 planlegges som tilgjengelige boenheter.

Konsekvensene av planforslaget vurderes å være positive.

5.13 ENERGIBEHOV, ENERGIFORBRUK

Bebyggelsen vil utføres iht. krav i TEK17. Energibehov og energiforbruk forventes å ikke avvike fra tilsvarende ny bebyggelse.

Ingen negative konsekvenser med hensyn til energibehov, energibruk.

5.14 ROS

Risiko- og sårbarhetsanalysen har avdekket og vurdert potensielle uønskede hendelser. Stedlige utfordringer som kan ha betydning for etablering av boliger på tomta er kartlagt og forebyggende tiltak er utredet.

Samlet vurdering er at planområdet er tilstrekkelig egnet for planlagte tiltak, med de tiltak som er sikret i planforslaget for å unngå mulige uønskede hendelser.

Viser til vedlegg 05; ROS-analyse, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 04.06.2020.

5.15 JORDRESSURSER/LANDBRUK

Ikke relevant.

5.16 TEKNISK INFRASTRUKTUR, VANN OG AVLØP, TRAFO, ANNET

VA
Se punkt 4.19

TRAFO
Det er tilstrekkelig el-kapasitet i området. Det stilles derfor ikke krav om etablering av trafo.

RENOVASJON
Renovasjonsløsning er prosjektert med tilstrekkelig arealer og tilkomst iht. føringer fra Skaun kommune.

Planforslaget gir ingen negative virkninger for teknisk infrastruktur.

5.17 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Ingen kjente.

5.18 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Forretninger og tjenester i området får økt kundegrunnlag.

5.19 INTERESSEMOTSETNINGER

I merknad fra Fylkesmannen stiller man seg kritisk til å fjerne kravet om næringsareal på eiendommen med bakgrunn i at man tar bort fremtidige muligheter for økt næringsareal i Buvika. Vi har i vedlegg 13; Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.20, redegjort for virkningene av dette. Basert på analysen i notat mener vi at det i realiteten ikke er interessemotsetninger i planen og at fremtidig utvikling av mer næring i Buvika er ivaretatt.

5.20 KONSEKVENSER FOR KLIMA OG DET YTRE MILJØ

Enhver utbygging vil være en belastning for miljøet.

Planforslaget legger imidlertid opp til etablering av et økt antall gode boliger i eksisterende sentrum med gangavstand til det meste man har behov for i hverdagen av tjenester og tilbud. Dette vil bidra til mindre transportbehov. Det foreslås derfor å redusere parkeringskravet og ha økt fokus på syklende og gående, se punkt 4.8.

5.21 GJENNOMFØRBARHET FOR TILTAK I PLANEN

Det vurderes ikke å være utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget.

5.22 AVVEIING AV VIRKNINGER

Den foreslåtte bebyggelsen vil skape en naturlig avslutning på det nye boligområdet opp mot Fylkesveg 801, Snøfuglvegen og den utnytter et areal som i dag ligger brakk med liten verdi for beboere i Buvika.

En opparbeidelse av plassrommet mot rundkjøringen sørvest i planområdet vil være med på å heve kvaliteten på de offentlige rommene i området.

Prosjektet balanserer forholdet mellom fortetting og tilpasning til eksisterende strukturer og miljø.

Samlet sett er virkningene av planforslaget positive.

6. PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

6.1 PLANOPPSTART, MEDVIRKNINGSPROSESS, EVT. PLANPROGRAM

Det ble avholdt oppstartsmøte med Skaun kommune den 11.12.2019.

Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Sør-Trøndelag 21.04.2020.

Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 19.03.2020. Frist for å gi merknad var 05.04.2019.

Varsel følger vedlagt i vedlegg 10; Varslingsdokumenter.

6.2 SAMMENDRAG AV MERKNADER MED KOMMENTARER

Fra overordnede myndigheter / kommunale samarbeidspartnere / private og offentlige organisasjoner har det innkommet merknader fra:

_Trøndelag Fylkeskommune
_Fylkesmannen
_Statens vegvesen

Fra naboer har det innkommet merknader fra:

_Erlend Holtan Lakså og Katrine Søvik Rødseth

Se vedlegg 11; Innkomne merknader og vedlegg 12; Innkomne merknader med tilsvar.

7. VEDLEGG

01. Plankart, datert 04.05.20
02. Bestemmelser, datert 04.05.20
03. Illustrasjonsplan, datert 04.05.20
04. Illustrasjonsmateriale, datert 04.05.20
05. ROS-analyse, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 04.06.20
06. Støyrapport, utarbeidet av Multiconsult, datert 13.05.20
07. Geoteknisk rapport, utarbeidet av Multiconsult, datert 28.10.13 og 12.03.14
08. Geoteknisk rapport – tredjepartskontroll, utarbeidet av Rambøll, datert 13.11.13
09. VA-rapport, utarbeidet av Rambøll, datert 05.06.20
10. Varslingsdokumenter
11. Innkomne merknader
12. Innkomne merknader med tilsvar
13. Notat til planforslag, utarbeidet av TAG Arkitekter, datert 26.05.2020
14. Tilknytning infrastruktur – EL