CK Nor Bygg AS
Skjellvikaveien 12C
3237 Sandefjord

www.byggsoker.no
post@byggsoker.no
(+47) 484 04 634

Reguleringsplan
Hallfred Høyems veg 59

Planbeskrivelse

Dato	19.10.2026
Eiendom	49/120, Trondheim
Adresse	Hallfred Høyems veg 59 7047 Trondheim
Forslagstiller	Preg Eiendomsutvikling AS e: kab@pregeiendomsutvikling.no, t: 40 47 47 54
Plankonsulent	CK Nor Bygg AS ved Leif Erlend Hjelmen siv. øk./cand. merk. fin. e: leh@byggsoker.no, t: 4840 4634
Plannavn	Hallfred Høyems veg 59
PlanID:	5001-r20250017

Bakgrunn....3
Utfordringer i planområdet....4
Planstatus og rammebetingelser....4
Statlige retningslinjer, rammer og føringer....4
Overordnede planer....4
Planprogram og konsekvensutredning....7
Tilgrensende reguleringsplaner....7
Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold....7
Berørte eiendommer....7
Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet....8
Dagens bruk og tilstøtende arealbruk....10
Stedets karakter....10
Naturverdier....11
Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder....11
Landbruk....11
Trafikkforhold....11
Barns interesser....12
Sosial infrastruktur....12
Universell utforming....12
Grunnforhold....13
Støyforhold....13
Risiko- og sårbarhet....14
Næring, forretning, privat tjenesteyting....14
Eksisterende analyser og utredninger....14
Beskrivelse av planforslaget....15
Planlagt arealbruk, reguleringsformål....15
Planlagt bebyggelse....15
Utbyggingsvolum og byggehøyder....16
Grad av utnytting....16
Antall boliger....16
Bomiljø/ bokvalitet....16
Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel....16
Tilknytning til infrastruktur....17
Trafikkløsninger....18
Planlagte offentlige anlegg....21
Miljøoppfølging, miljøtiltak....21
Universell utforming....21
Uteoppholdsareal....22
Landbruksfaglige vurderinger....24
Kollektivtilbud....24
Kulturminner....24
Sosial infrastruktur....24
Risiko- og sårbarhet....24

Virkninger av planforslaget....25
Landskap....25
Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer....26
Tiltakets virkning på eksisterende terreng og omgivelser....27
Grunnforhold....28
Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon....28
Trafikkøkning av de ulike trafikantgruppene....28
Virkninger for byvekstavtalen og nullvekstmålet....29
Beredskap og ulykkesrisiko....29
Barns interesser....29
Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage....29
Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy....30
Jordressurser og viktige mineralressurser....30
Kapasitet på infrastruktur....30
Virkninger som følge av klimaendringer....30
Samlet vurdering av virkninger for folkehelse....31
Samlet vurdering av klimafotavtrykk....31
Anleggsperioden....31
Planlagt gjennomføring....32
Tidsplan....32
Økonomiske konsekvenser....32
Gjennomførbarhet for tiltak i planen....32
Planprosess og innkomne innspill....32
Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram....32
Sammendrag av merknader med kommentarer....33

Bakgrunn

Hensikten med planen er å legge til rette for boligbebyggelse på eiendom 49/120, Hallfred Høyems veg 59, med tilhørende adkomst og uteoppholdsarealer. Planen legger til rette for totalt tre frittliggende eneboliger, hvorav én allerede er oppført. Bebyggelsen skal tilpasses eksisterende småhusbebyggelse og områdets strøkskarakter.

Utfordringer i planområdet

Et sentralt tema i planarbeidet har vært den økte utnyttelsen av eiendommen sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Reguleringsplan r1049 åpner for to boenheter på eiendommen, mens planforslaget legger til rette for totalt tre boenheter. Virkningene av den økte utnyttelsen er særlig vurdert med hensyn til trafikk, adkomst og trafikksikkerhet.

Andre sentrale tema i planarbeidet har vært bebyggelsens tilpasning til eksisterende småhusbebyggelse og naboeiendommer, samt håndtering av overvann og ivaretakelse av blågrønne kvaliteter.

Planstatus og rammebetingelser

Statlige retningslinjer, rammer og føringer

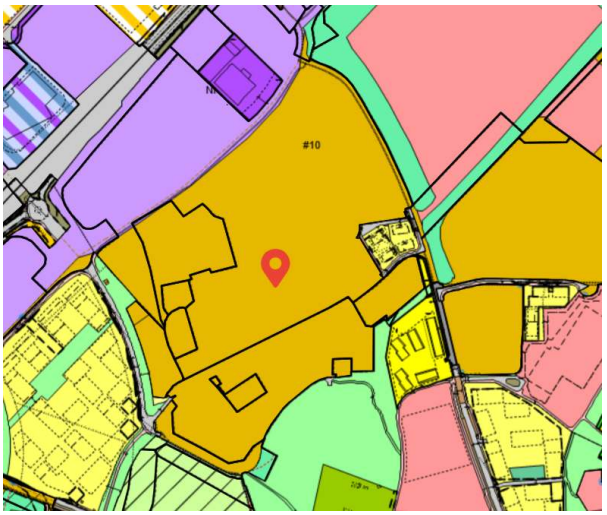
- *Statlige planretningslinjer for klima og energi.* Planleggingen skal bidra til reduserte klimagassutslipp, klimatilpasning og effektiv ressursbruk. For planområdet er særlig håndtering av overvann og framtidige klimaendringer relevant.
- *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.* Planleggingen skal bidra til effektiv arealbruk, trafikksikkerhet, gode transportløsninger og bærekraftig utvikling. Planforslaget innebærer boligfortetting innenfor et eksisterende boligområde med etablert teknisk infrastruktur og nærhet til kollektivtransport.
- *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.* Planleggingen skal ivareta barn og unges interesser og sikre trygge og gode oppvekstmiljøer. For planområdet er særlig trafikksikkerhet, eksisterende gangforbindelse og tilgang til leke- og rekreasjonsarealer relevante hensyn.

Overordnede planer

Planområdet ligger i byggesone 3 i kommuneplanens arealdel. For planområdet gjelder blant annet krav om minimum 75 m² uteoppholdsareal per boenhet og blågrønn faktor på 0,9.

Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde #10 Tunga fengsel, med bestemmelser knyttet til innsyn til luftegård.

Byplankontoret har i forbindelse med oppstart av planarbeidet vurdert at planlagt utforming er i tråd med byggesone 3 i kommuneplanens arealdel. Kommunen vurderer utnyttelsen som noe høyere enn på de fleste naboeiendommene, men tilpasset nabolaget.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2022–2034. Planområdet er markert med rød nål.

Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

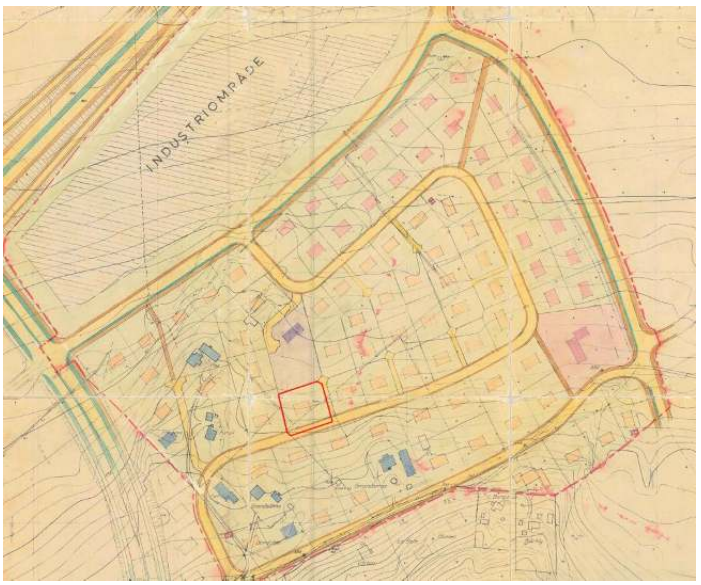
Relevante kommunale føringer for blant annet trafikksikkerhet, overvann, blågrønne kvaliteter og barn og unges interesser legges til grunn for planforslaget og omtales under de aktuelle temaene i planbeskrivelsen.

Gjeldende reguleringsplan

Eiendommen omfattes av reguleringsplan r1049 – Omkjøringsveien, Bromstadveien, Granåslia og ny vei fra universitetsområdet, stadfestet 06.10.1966. Eiendommen er regulert til boligformål. Reguleringsplanen fastsetter blant annet tomtedeling, plassering av bebyggelse og boligtype. Bestemmelsenes § 3 åpner for at boligbebyggelsen kan oppføres som enebolig eller tomannsbolig.

Bebyggelsen innenfor reguleringsplanområdet har over tid utviklet seg utover de opprinnelige rammene i planen. Ved nyere utbygging og byggesaksbehandling er det blant annet gitt dispensasjoner knyttet til plassering, etasjeantall og takutforming. Området framstår derfor i dag med større variasjon i bebyggelsens plassering og utforming enn det r1049 opprinnelig la opp til.

Deler av vegsystemet i r1049 er ikke realisert som regulert. Hallfred Høyems veg er etablert som blindgate, og området er senere bebygd på arealer som inngår i den regulerte videreføringen av vegen mot sør og vest.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan r1049, stadfestet 06.10.1966. Planområdet er markert med rødt.

Tidligere vedtak i saken

Planlagt bebyggelse med tre eneboliger, tilsvarende bebyggelsen som ligger til grunn for planforslaget, er tidligere behandlet i byggesak Bygg-22/84487. Trondheim kommune godkjente tiltaket med nødvendige dispensasjoner i vedtak datert 31.03.2023. Vedtaket ble påklaget og opprettholdt ved kommunens politiske klagebehandling, før saken ble oversendt Statsforvalteren. Statsforvalteren returnerte saken til kommunen for ny behandling.

Etter ny behandling godkjente Trondheim kommune tiltaket på nytt i vedtak datert 09.02.2024. Også dette vedtaket ble påklaget og opprettholdt ved kommunens politiske klagebehandling før oversendelse til Statsforvalteren. Statsforvalteren opphevet deretter kommunens vedtak 27.01.2025 og avslo byggesøknaden om tre nye eneboliger. Avgjørelsen var knyttet til de nødvendige dispensasjonene fra gjeldende reguleringsplan. Statsforvalteren hadde i den tidligere klagebehandlingen vist til at dersom gjeldende arealplan skaper store utfordringer for en ellers ønsket utbygging, kan planendring være riktig prosessuell fremgangsmåte. Det foreliggende planarbeidet følger opp dette ved at ønsket arealbruk og bebyggelse nå avklares gjennom ordinær reguleringsprosess.

Det ble senere sendt inn separat byggesøknad for én av de tre boligene, Bygg-25/80635. Tiltaket forutsatte dispensasjoner fra gjeldende reguleringsplan. Trondheim kommune innvilget dispensasjonene og godkjente tiltaket i vedtak datert 26.03.2025. Det foreligger ferdigattest datert 26.03.2025.

Planinitiativ for detaljregulering av eiendommen ble mottatt 22.05.2025, og oppstartsmøtet ble avholdt 06.06.2025. Byplankontoret anbefalte oppstart av privat reguleringsplanarbeid i tilbakemelding datert 27.06.2025. Kommunens tilbakemelding viser også til at løsningen tidligere er behandlet og godkjent i byggesak, og at den allerede oppførte boligen inngår i plansaken sammen med de to øvrige boligene.

Planprogram og konsekvensutredning

Planforslaget utløser ikke krav om konsekvensutredning. Byplankontoret har vurdert at planen ikke omfattes av §§ 6, 7 eller 8 i forskrift om konsekvensutredninger.

Tilgrensende reguleringsplaner

Tilgrensende og nærliggende reguleringsplaner framgår av oversiktskart.



Oversikt over gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner. Planområdet er markert med rødt midt i bildet.

Temaplaner

Relevante kommunale temaplaner og faglige føringer omtales under de enkelte temaene i planbeskrivelsen der disse har betydning for planforslaget.

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

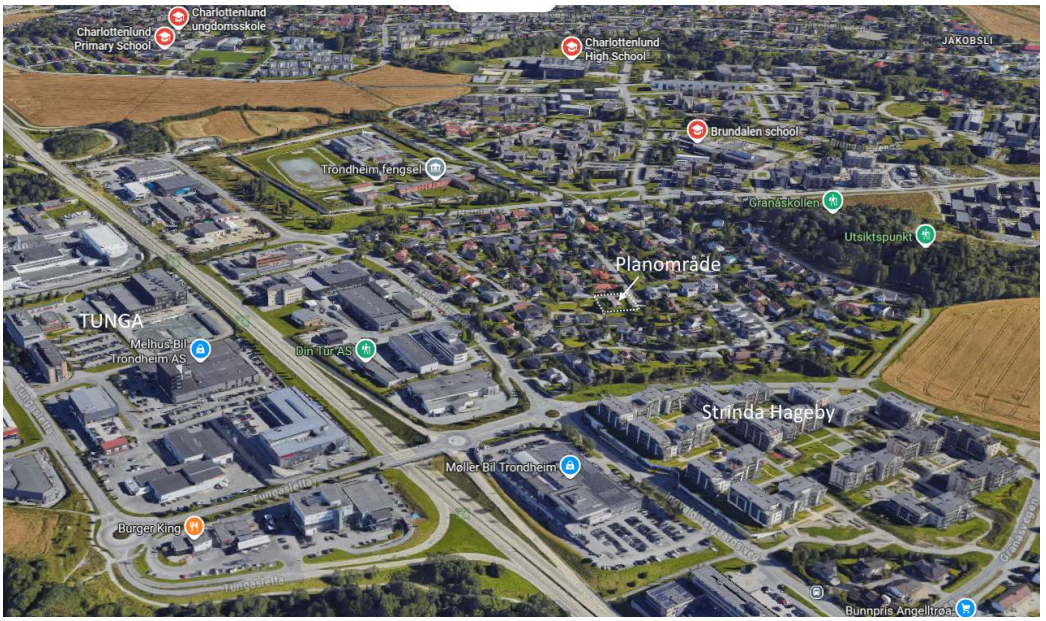
Planområdet omfatter eiendom gnr./bnr. 49/120, Hallfred Høyems veg 59, samt tilgrensende vegarealer fram til Hallfred Høyems veg. Deler av vegarealet ligger på kommunal grunn, mens deler ligger på privat naboeiendom. Arealene videreføres som vegareal i planforslaget.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

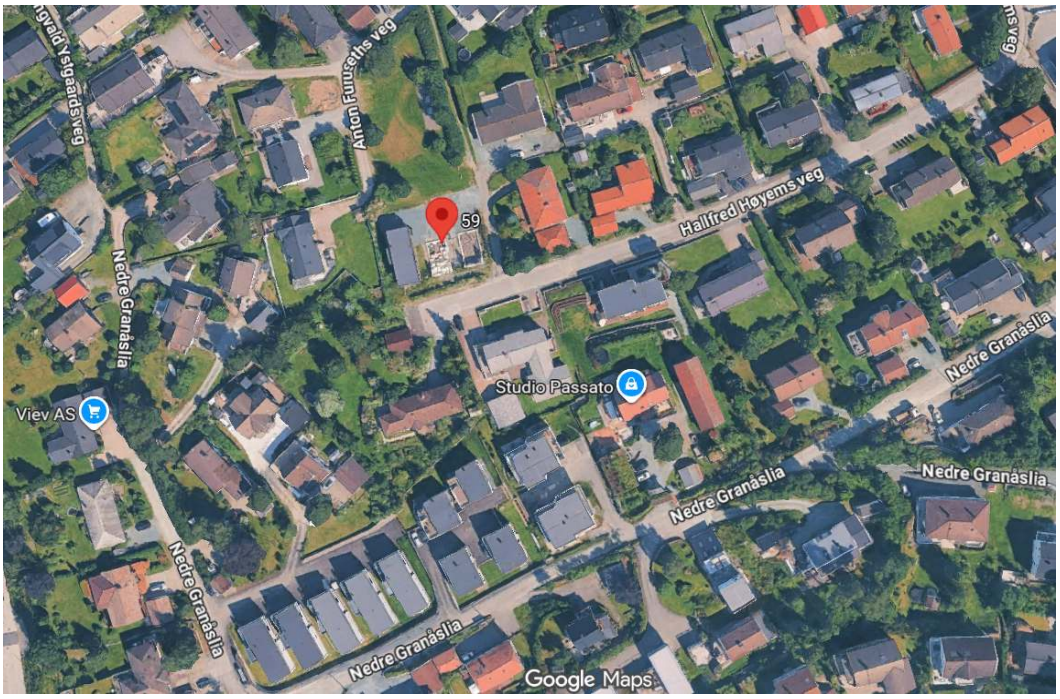
Planområdet ligger øst for Trondheim sentrum, i et etablert boligområde ved Hallfred Høyems veg. Området ligger mellom Moholt og Rotvoll, i nærheten av Tunga og med kort avstand til E6.

Planområdet omfatter eiendommen gnr./bnr. 49/120, Hallfred Høyems veg 59, samt tilgrensende arealer i adkomstveien mellom eiendommen og Hallfred Høyems veg. Planområdet ligger innerst i en eksisterende blindgate og er omgitt av etablert

småhusbebyggelse.



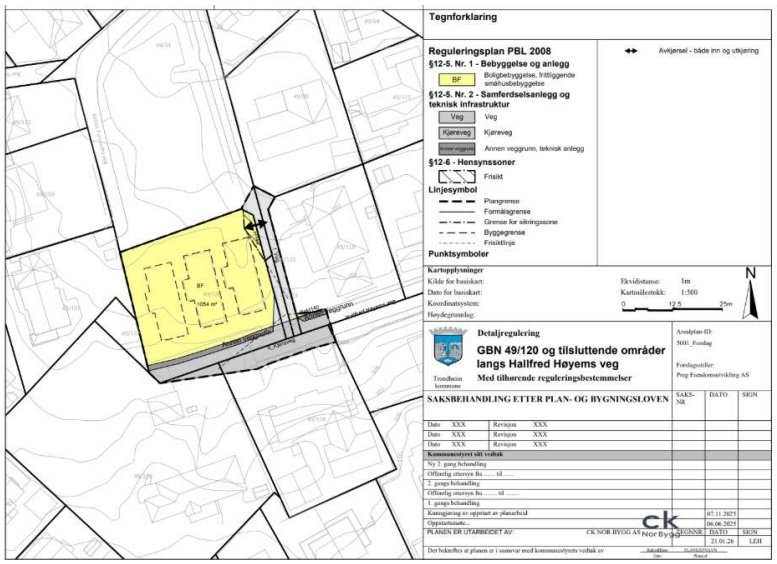
Planområdets beliggenhet i Trondheim. Planområdet er markert midt i bilde



Ortofoto av nærliggende områder

Planavgrensningen følger i hovedsak eiendomsgrensene til gnr./bnr. 49/120. Mot nordøst er planområdet utvidet til å omfatte eksisterende vegareal fram til Hallfred Høyems veg. Dette følger av avklaringer i oppstartsmøtet, hvor Trondheim kommune ba om at planområdet skulle inkludere alt vegareal ut til Hallfred Høyems veg.

Vegarealet innenfor planområdet omfatter både kommunalt og privat eid grunn. Arealene inngår allerede i eksisterende veg- og adkomstsituasjon og videreføres som vegareal i planforslaget.



Planområdet er på ca. 1,56 daa.
Arealet er fordelt på ca. 1,02 daa boligformål og 0,54 daa vegareal.

Avgrensning reguleringsplan

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag til boligformål og adkomstveg. Én av de tre planlagte eneboligene er allerede oppført på eiendommen, mens øvrige deler av tomta i hovedsak er ubebygd og delvis opparbeidet som følge av tidligere byggearbeider.

Planområdet har adkomst via eksisterende stikkveg fra Hallfred Høyems veg. Tilstøtende arealer består i hovedsak av etablert boligbebyggelse med tilhørende hager og utearealer. Området har dermed en tydelig og etablert boligkarakter.

Stedets karakter

Nærområdet er et etablert småhusområde med bebyggelse fra ulike perioder. En stor del av den opprinnelige bebyggelsen er fra 1970- og 1980-tallet, samtidig som det i nyere tid er oppført flere nye boliger og gjennomført fortetting innenfor området som omfattes av reguleringsplan r1049. Nyere bebyggelse og fortetting har bidratt til større variasjon i tetthet og plassering, mens oppgradering av eksisterende boliger har gitt større variasjon i arkitektonisk uttrykk.



Området består hovedsakelig av frittliggende småhusbebyggelse med

eneboliger og tomannsboliger. Bebyggelsen varierer i alder, høyde, volum, plassering og takform. Området har ikke et stramt eller enhetlig utbyggingsmønster, men framstår samlet med en tydelig småhuskarakter.

Innenfor planområdet er det oppført én nyere enebolig. Det er ellers ingen eksisterende bebyggelse innenfor planområdet.

Landskap

Planområdet ligger i et svakt skrånende terreng med fall mot nord, på ca. kote 102–103. Sør for planområdet ligger Granåsen som et høyere terrengparti. Landskapet åpner seg mot nord, og området har gode lys- og solforhold.

Planområdet ligger relativt skjermet i et etablert boligområde. Det er ikke kjent særskilte estetiske eller kulturelle landskapsverdier innenfor planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent fredete kulturminner eller andre registrerte kulturminneverdier innenfor planområdet. Planområdet ligger i et etablert boligområde og vurderes ikke å inngå i et særskilt kulturmiljø.

Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8 ivaretas i reguleringsbestemmelsene.

Naturverdier

Planområdet består av en allerede opparbeidet boligtomt og eksisterende vegareal. Vegetasjonen innenfor planområdet er i hovedsak knyttet til private utearealer, og det er ikke kjent registrerte naturverdier eller karbonrike arealer innenfor planområdet.

Planområdet vurderes ikke å ha særskilt betydning for naturmangfold.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet består i hovedsak av privat boligareal og eksisterende vegareal, og har i seg selv begrenset rekreasjonsverdi for allmennheten. Stikkvegen benyttes som snarveg for gående og andre myke trafikanter mellom Hallfred Høyems veg og Anton Furuseths veg.

I nærområdet finnes flere grønt- og uteområder, blant annet Granåsen, samt et større åpent grøntareal nord for planområdet. Området har dermed god tilgang til rekreasjonsarealer i gangavstand. I planarbeidet tas det samtidig høyde for at arealbruken på grøntarealet nord for planområdet kan bli endret i framtiden.

Landbruk

Planområdet ligger i et etablert boligområde og omfatter ikke landbruksarealer. Planforslaget berører ikke jordbruks- eller skogbruksinteresser.

Trafikkforhold

Planområdet har kjøreadkomst fra Hallfred Høyems veg via en eksisterende stikkveg på ca. 22 meter. Hallfred Høyems veg er en blindgate med lav trafikkbelastning. Stikkvegen er i dagens situasjon hovedadkomst for to boliger, Hallfred Høyems veg 57 og 59. Eiendom nr. 55 har avkjørsel mot stikkvegen, men har hovedadkomst og garasje direkte fra Hallfred Høyems veg.

Med en beregnet turproduksjon på 3,5 bilturer per bolig per døgn er trafikken i stikkvegen anslått til ca. 7 bilturer per døgn i dagens situasjon. Stikkvegen er kort, har lav kjørehastighet og fungerer samtidig som gangforbindelse og snarveg for gående mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg.

Hallfred Høyems veg har sommerfortau langs vegen og gir forbindelse videre til det omkringliggende gang- og sykkelnettet. Langs stikkvegen benytter gående og kjørende i dag samme vegareal.

Dagens situasjon har ikke tilfredsstillende snumulighet for renovasjonsbil, brøytebil eller dimensjonerende lastebil L=12 m.

Planområdet har god tilgjengelighet til kollektivtransport. Nærmeste bussholdeplass, Hallfred Høyems veg, ligger ca. 160 meter fra planområdet.

Barns interesser

Planområdet ligger i et etablert boligområde og tilhører Brundalen skolekrets. Det er korte avstander til skole, barnehager og leke- og rekreasjonsarealer. På naboeiendommen nord for planområdet ligger et større kommunalt grøntareal, og Granåsen friområde ligger i nærområdet sør for planområdet.

Stikkvegen ved planområdet fungerer som snarveg for gående mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg. Forbindelsen benyttes også av barn og er derfor et relevant hensyn i planarbeidet. Stikkvegen er kort og har lav biltrafikk.

Det er ikke gjennomført egen barnetråkkregistrering for planområdet. Den eksisterende gangforbindelsen er imidlertid kjent gjennom tidligere byggesaksbehandling og planarbeid, og barns ferdsel langs denne inngår i vurderingen av trafikksikkerhet.

Barn som benytter snarvegen, deler i dag stikkvegens areal med boligtrafikk og renovasjonsbil. Forholdet mellom barns ferdsel og kjøretøyenes kjøring og manøvrering er derfor et sentralt tema i planarbeidet. Virkningene av planforslaget for denne ferdselen er nærmere beskrevet under «Gående og snarveg» og «Barns interesser» i kapitlet om planforslagets virkninger.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning

Planområdet ligger i et etablert boligområde med god tilgang til skole- og barnehagetilbud. Eiendommen tilhører Brundalen skolekrets, og Brundalen barneskole ligger ca. 600 meter

fra planområdet. Nærmeste videregående skole er Charlottenlund videregående skole, ca. 1 kilometer unna.

Det finnes flere barnehager i nærheten. Angelltrøa barnehage ligger ca. 750 meter fra planområdet, og Leistad barnehage ca. 800 meter unna.

Planområdet omfatter totalt tre boliger, hvorav én allerede er oppført. Planforslaget innebærer en begrenset økning i antall boenheter og vurderes derfor å ha liten innvirkning på behovet for skole- og barnehagekapasitet.

Universell utforming

Innenfor planområdet er det i dag oppført én enebolig. Området og boligen er ikke tilrettelagt for universell utforming.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger i et etablert boligområde med eksisterende offentlig vann- og avløpsnett. Det ligger en DN63 vannledning i Hallfred Høyems veg, og eksisterende spillvannsledning er DN125. I forbindelse med tidligere godkjente tiltak og utførte grunnarbeider er vann- og avløpsanlegg framført og klargjort for boligene. Kapasiteten i vann- og avløpsnettet er tidligere vurdert som tilstrekkelig for den planlagte bebyggelsen.

Området har eksisterende strøm- og fiberforsyning. I forbindelse med utførte grunnarbeider er også strøm og fiber framført og klargjort for boligene.

Det er ikke etablert fjernvarmenett i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

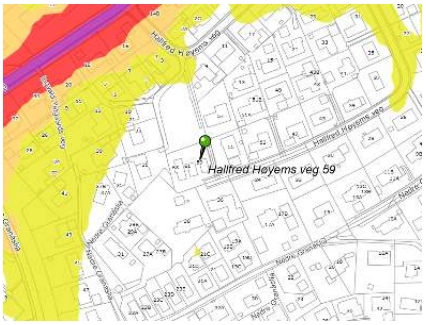
Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Det er gjennomført geoteknisk vurdering av grunnforholdene i planområdet. Vurderingen viser at grunnforholdene er stabile, og at det ikke foreligger fare for områdeskred som følge av kvikkleire.

Det er ikke kjent andre ras- eller skredforhold som har betydning for planområdet. Eksisterende ledningsanlegg er kartlagt og hensyntatt i forbindelse med tidligere utførte grunnarbeider.

Støyforhold

Planområdet ligger i et stille, etablert boligområde uten gjennomgangstrafikk. Hallfred Høyems veg er blindgate, og trafikkmengden i stikkvegen fram til planområdet er lav. Det er ingen kjente støyende virksomheter i umiddelbar nærhet til planområdet.



Trondheim kommunes støykart for vegtrafikk viser at planområdet ligger utenfor gul og rød støysone.

Planområdet er dermed ikke berørt av kartlagte støysoner for vegtrafikk.

Luftforurensning

Planområdet ligger i et etablert boligområde uten gjennomgangstrafikk og med lav lokal trafikkbelastning. Det er ingen kjente lokale virksomheter eller andre punktkilder til luftforurensning i umiddelbar nærhet.

Planområdet ligger i grønn sone i Miljødirektoratets luftsonekart og er dermed ikke utsatt for luftforurensning over anbefalte grenseverdier.*

Risiko- og sårbarhet

For eksisterende situasjon er relevante risikoforhold særlig knyttet til ekstremnedbør og overvann, trafikksikkerhet og grunnforhold.

Planområdet ligger i skrånende terreng med naturlig avrenning mot nord. Ekstremnedbør og framtidige klimaendringer er derfor relevante forhold i vurderingen av overvann og flomveier.

Stikkvegen har i dagens situasjon en kombinert funksjon som boligadkomst, adkomst for renovasjonsbil og snarveg for gående. Trafikkmengden er lav, men gående og kjørende benytter samme vegareal. Dagens situasjon har ikke tilfredsstillende snumulighet for større kjøretøy. Samspillet mellom gående, boligtrafikk og manøvrering med større kjøretøy er derfor et sentralt tema i trafikksikkerhetsvurderingen.

Planområdet ligger innenfor NVEs aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Norconsults geotekniske vurdering viser imidlertid stabile grunnforhold og konkluderer med at det ikke foreligger fare for områdeskred som følge av kvikkleire.

Næring, forretning, privat tjenesteyting

Planområdet ligger i et etablert boligområde og inneholder ikke næringsvirksomhet, forretning eller privat tjenesteyting. Det finnes handels- og servicetilbud i nærområdet.

Eksisterende analyser og utredninger

Det foreligger en geoteknisk vurdering utarbeidet av Norconsult AS, datert 28.01.2022, i forbindelse med tidligere byggesak på eiendommen. Vurderingen omfatter grunnforhold og områdestabilitet og inngår som grunnlag for planarbeidet.

Øvrige nødvendige analyser og utredninger er utarbeidet som en del av reguleringsplanarbeidet og omtales under relevante tema.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet reguleres til frittliggende småhusbebyggelse (BF), offentlig kjøreveg (o_KV), offentlig annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT), felles veg (f_V) og felles gangareal

(f_GG). Stikkvegen reguleres som f_V, og den separate gangpassasjen langs stikkvegen som f_GG. I tillegg avsettes hensynssoner for frisikt og bestemmelsesområde #1_OV for overvannshåndtering.



Illustrasjon av planlagt bebyggelse og tilpasning til eksisterende småhusbebyggelse i nærområdet. Boligen lengst til høyre innen planområdet er allerede oppført. Øverst til høyre ses fem eneboliger i Nedre Granåslia 23, med tilsvarende småhusstruktur og oppført innenfor samme eldre reguleringsplan.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng

Det planlegges tre frittliggende eneboliger i inntil to etasjer. Én av boligene er allerede oppført og har ferdigattest. De to øvrige boligene planlegges med tilsvarende plassering, volum og arkitektonisk hovedgrep.

Boligene plasseres på rekke med langsiden i øst–vestlig retning. Bebyggelsen tilpasses det skrånende terrenget ved at underetasjen utformes slik at én endevegg tar opp terrenget. Dette begrenser behovet for større terrenginngrep.



Prosjektert planløsning

Eksisterende bolig innen planområdet viser planlagt terrengtilpasning, volum og arkitektonisk uttrykk for bebyggelsen. Boligenes plassering styres gjennom byggegrenser i plankartet. Det tillates saltak med takvinkel inntil 30 grader, og pulttak med

takvinkel inntil 15 grader.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Planen tillater tre frittliggende eneboliger i inntil to etasjer. Prosjekterte arealer fremgår av avsnittet «Grad av utnytting og bruksareal».

Ved pulttak tillates maksimal gesimskote +108,70. Ved saltak tillates maksimal gesimskote +107,80 og mønekote +108,70. Kotehøydene er angitt i NN2000.

Én av boligene er allerede oppført og fungerer som referanse for planlagt volum og høyde for de øvrige boligene.

Grad av utnytting og bruksareal

Areal regulert til frittliggende småhusbebyggelse utgjør 1 017,7 m². Prosjektert bebygd areal (BYA) for de tre boligene er samlet 358,9 m², fordelt på 115,9 m² for hus A, 122,1 m² for hus B og 120,8 m² for hus C. Dette tilsvarer en utnyttelse på ca. 35 % BYA.

De tre prosjekterte boligenes samlede oppvarmede bruksareal (BRA) er 425,96 m², fordelt på 134,44 m² for hus A, 145,94 m² for B og 145,58 m² for hus C. I tillegg kommer 8,06 m² utvendige boder, 106,47 m² carport og 62,95 m² øvrige åpne, overbygde arealer. Samlet utgjør de oppførte bruksarealpostene 603,44 m². Bebyggelsens omfang sikres gjennom byggegrenser i fasadelivet og høydebestemmelser.

Antall boliger

Planen tillater totalt tre boenheter i form av tre frittliggende eneboliger. Én bolig er allerede oppført og har ferdigattest. Planforslaget legger til rette for ferdigstillelse av ytterligere to boliger.

Bomiljø/ bokvalitet

Planområdet ligger i et etablert småhusområde innerst i en blindgate med lite biltrafikk. Området har gode solforhold og nærhet til skole, barnehage, kollektivtilbud og rekreasjonsarealer.

Boligene er planlagt som familieboliger med fire soverom og private uteoppholdsarealer i direkte tilknytning til boligene. Sol- og skyggestudier viser gode solforhold på uteoppholdsarealene.

Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel

Krav til parkering følger KPA. Det er ikke lagt opp til avvik fra parkeringsnormen. Det skal etableres to biloppstillingsplasser og fire sykkelparkeringsplasser per boenhet.

Bilparkering løses på egen eiendom og er integrert i boligenes første etasje/carport. Sykkelparkering løses i tilknytning til boligene.

Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Alle boligene skal tilknyttes offentlig vann- og avløpsnett. Det er utarbeidet VA-notat av Norconsult for tre eneboliger. Vannforsyning til boligene tilknyttes DN63 vannledning i Hallfred Høyems veg. Eksisterende spillvannsledning DN125 har tilstrekkelig kapasitet for planlagt bebyggelse.

Norconsults VA-notat legges til grunn for vannforsyning og spillvann. For overvann er det utarbeidet et nyere løsningsforslag av CK Nor Bygg, basert på lokal infiltrasjon og fordrøyning. Dette erstatter den tidligere skisserte overvannsløsningen.

Løsningsforslaget viser permeable flater og en forsenket, åpen infiltrasjons- og fordrøyningsløsning langs nordlig del av eiendommen. Takvann føres til den lokale overvannsløsningen. Det permeable grusarealet er foreslått utformet med en terskel som holder tilbake vann og gir mulighet for infiltrasjon før kontrollert overløp til forsenkningen.

Nødvendig areal i nord sikres i plankartet gjennom bestemmelsesområde #1_OV. Bestemmelse 2.2 sikrer arealets funksjon, tilbakeholdelse og infiltrasjon i permeable flater, samt beskyttelse av bebyggelse og naboeiendommer mot skadelig avrenning. Illustrasjonene viser en mulig teknisk utforming. Planen binder ikke løsningen til et bestemt materiale eller en bestemt konstruksjon.

Renovasjon

Renovasjon løses med avfallsbeholdere på hjul. Beholderne plasseres samlet ved inngangen til boligområdet på tømmedag, utenfor gangpassasjen og nødvendig kjøre- og manøvreringsareal.

Renovasjonsbilen betjener boligene fra stikkvegen og trenger ikke å kjøre inn på selve boligtomten. Vendeløsning og kjøresporing er beskrevet under «Valgt løsning og kjøresporing».

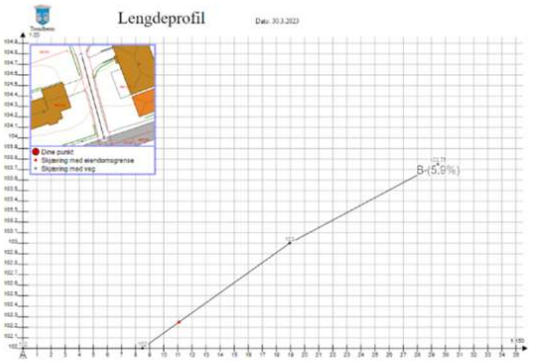
Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Planlagt bebyggelse har samlet BRA godt under 1 000 m², og avstanden til nærmeste fjernvarmetrasé er over 50 meter. I reguleringsbestemmelse 2.5-3 er det fastsatt at det ikke stilles krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg for bebyggelsen innenfor BF.

Statkraft Varme har i tillegg tidligere vurdert Hallfred Høyems veg 59 konkret. I uttalelse av 22.11.2021 viser Statkraft til at det er stor avstand til nærmeste fjernvarmeledning, og at framtidig energibehov er lavt i forhold til omfanget av en framføring. Statkraft vurderte derfor at det ikke ville være hensiktsmessig å legge fram fjernvarme til prosjektet.

Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende, atkomst, bredde

Dagens situasjon og premisser
Planområdet har adkomst fra Hallfred Høyems veg via eksisterende stikkveg. Adkomsten via stikkvegen skal fortsatt være felles for de tre boligene i planområdet. Stikkvegen er regulert som kommunal adkomstveg i gjeldende reguleringsplan r1049.



Lengdeprofil av adkomstveg

Hallfred Høyems veg er en blindgate med lav trafikkbelastning. Hovedvegen er ca. 6 meter bred og har fortau. Dagens fortau, som tilsvarer regulert fortau, er et sommerfortau. Stikkvegen frem til planområdet er ca. 22 meter lang og har en bredde på om lag 3,5 meter. Tidligere utarbeidet lengdeprofil viser en gjennomsnittlig stigning på ca. 5,9 %. Stikkvegen fungerer som hovedadkomst for Hallfred Høyems veg 57 og 59. Eiendom nr. 55 har også avkjørsel mot stikkvegen, men har hovedadkomst og garasje direkte fra Hallfred Høyems veg.

Stikkvegen fungerer i tillegg som snarveg for enkelte gående, mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg. Gående og kjørende benytter i dag samme vegareal.

Dagens situasjon har ikke tilfredsstillende snumulighet for renovasjonsbil, brøytebil eller dimensjonerende lastebil med lengde 12 meter (L). Renovasjonsbilen kommer i dag kjørende i Hallfred Høyems veg og rygger ned stikkvegen for å tømme avfallsbeholderne, før den kjører opp og ut av stikkvegen igjen.

Den kommunale eiendommen nord for planområdet er i dag ubebygd og benyttes som grønt-/friareal. Eiendommen har adkomst fra Anton Furuseths veg og benytter ikke stikkvegen som kjøreadkomst. Det legges derfor ikke til grunn ny biltrafikk via stikkvegen fra denne eiendommen i trafikkberegningen. Eventuell framtidig utbygging eller annen bruk kan likevel påvirke gangtrafikken gjennom området og inngår som et hensyn i vurderingen av snarvegforbindelsen.

Lastebil L med lengde 12 meter legges til grunn som dimensjonerende kjøretøy for vendeløsningen. Dette er et lengre kjøretøy enn renovasjonsbilene som i dag betjener stikkvegen og de øvrige stikkvegene langs Hallfred Høyems veg. Løsningen skal ivareta nødvendig snumulighet for dimensjonerende kjøretøy uten konflikt med eksisterende fortau langs Hallfred Høyems veg. Stikkvegens funksjon som snarveg for gående skal ivaretas ved vurderingen av alternativene.

I tidligere byggesaksvedtak av 09.02.2024 vurderte kommunen trafikkøkningen fra de to nye boenhetene som beskjeden og godkjente utvidet bruk av avkjørselen fra kommunal veg.

Fortau
Areal som er avsatt til fortau i gjeldende reguleringsplan, reguleres som offentlig annen veggrunn (o_AVT).

Trafikkmengde og trafikkgenerering
Stikkvegen har en kombinert funksjon som boligadkomst, kjøreveg for renovasjon og gangforbindelse/snarveg.

Tabell 5; Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2024 (N=9712).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	62,4%	5,8%	14,2%	11,5%	4,0%	2,2%	100%	226
Sentrum u/Midtbyen	50,6%	11,4%	13,6%	15,5%	5,8%	3,1%	100%	1656
Indre øst	34,6%	8,7%	15,5%	31,0%	7,1%	3,1%	100%	774
Indre sørøst	34,8%	13,2%	17,7%	21,4%	8,8%	4,1%	100%	900
Indre vest	32,5%	9,3%	15,0%	28,7%	10,4%	4,2%	100%	453
Ytre øst	23,6%	10,5%	10,9%	42,0%	10,3%	2,7%	100%	1243
Ytre sørøst	23,4%	15,4%	14,4%	34,0%	9,4%	3,5%	100%	1010
Ytre vest	20,6%	14,6%	11,7%	38,5%	12,6%	2,0%	100%	964
Sørbyen øst	26,4%	4,7%	13,4%	40,9%	13,3%	1,4%	100%	709
Sørbyen vest	20,7%	6,1%	11,4%	51,5%	8,8%	1,6%	100%	511
Sørbyen sør	19,0%	3,4%	13,6%	52,7%	9,1%	2,1%	100%	700
Byneset og Bratsberg	8,3%	0,9%	12,0%	60,2%	15,3%	3,2%	100,0%	216
Klæbu	18,4%	0,0%	6,0%	62,8%	11,7%	1,1%	100%	266

Stikkvegen benyttes i dagens situasjon som hovedadkomst for to boliger. For å anslå trafikkmengden er det lagt til grunn en turproduksjon på 3,5 bilturer per bolig per døgn. Dette ligger innenfor Statens vegvesens erfaringsbaserte variasjonsområde for boligbebyggelse. Tilsvarende turproduksjon er benyttet i flere nyere trafikkanalyser for frittliggende boligbebyggelse i Trondheim. Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2024 viser at 42,0 % av reisene i bostedssonen Ytre øst gjennomføres som bilfører. Valgt turproduksjon vurderes på denne bakgrunn som et rimelig anslag for planområdet. Én biltur tilsvarer ett kjøretøy inn eller ut.

Dette gir en beregnet trafikkmengde i stikkvegen på ca. 7 kjt/døgn i dagens situasjon. Ved full utbygging med totalt fire boliger som har hovedadkomst via stikkvegen, øker beregnet trafikkmengde til ca. 14 kjt/døgn. Planforslaget medfører dermed en faktisk økning på ca. 7 kjt/døgn sammenlignet med dagens situasjon. Ved vurdering av virkningen av selve planendringen er gjeldende regulering det relevante sammenligningsgrunnlaget. Gjeldende regulering åpner for tomannsbolig, mens planforslaget åpner for tre boenheter. Mertrafikken som følger av planforslaget sammenlignet med gjeldende regulering tilsvarer derfor én boenhet, beregnet til ca. 3,5 kjt/døgn.

Trafikkmengden i stikkvegen vil dermed også etter full utbygging være lav.

Vurderte vendeløsninger

Det er undersøkt tre alternative vendeløsninger for dimensjonerende lastebil L med lengde 12 meter. Alternativene er vurdert med hensyn til arealbehov, konsekvenser for eksisterende eiendommer, trafikksikkerhet og gjennomførbarhet. Et sentralt hensyn er forholdet mellom kjøretøyenes manøvreringsareal, eksisterende fortau langs Hallfred Høyems veg og gående som benytter stikkvegen som snarveg.

Alternativ 1 – utvidelse ved stikkvegen på egen eiendom



Alternativet innebærer at vending løses i krysset mellom Hallfred Høyems veg og stikkvegen. Avkjørselen og vendearealet utvides ytterligere inn på planområdet, slik at nødvendig tilleggsareal tas fra tiltakshavers egen eiendom. Stikkvegen justeres samtidig mot nærmeste bolig for å gi plass til en

separat, sammenhengende gangpassasje langs stikkvegen.

Løsningen krever at mer av egen tomt avsettes til veg- og manøvreringsareal, og fører manøvreringen nærmere den nærmeste boligen. Kjøresporingen viser at kjøretøyets overheng har nødvendig klaring til bygningen. Vendingen skjer i kryssområdet, uten at hjulspor eller overheng berører eksisterende fortau eller den separate gangpassasjen.

Fordelen er at arealutvidelsen løses på egen eiendom, samtidig som gående får en separat, sammenhengende passasje langs stikkvegen. Dette forbedrer forholdene for gående sammenlignet med dagens situasjon, der trafikantgruppene benytter samme vegareal.

Alternativ 2 – vendehammer sørvest i Hallfred Høyems veg



Det er vurdert en vendehammer innerst, sørvest i Hallfred Høyems veg. Alternativet gir et eget vendeareal adskilt fra krysset ved stikkvegen. Dette kan redusere behovet for vendemanøvrering i selve kryssområdet. En slik plassering løser imidlertid ikke i seg selv forholdet mellom gående og renovasjonsbilens ferdsel i stikkvegen.

Vendehammeren krever betydelig areal utenfor tiltakshavers eiendom og inngrep på to private naboeiendommer. Deler av disse eiendommene må omdisponeres til veg- og vendeareal, med konsekvenser for eksisterende bruk og disponering av arealene. Løsningen krever areal og rettigheter på to private naboeiendommer som tiltakshaver ikke disponerer.

Alternativ 3 – tosidig utvidelse ved krysset og stikkvegen



Det er også vurdert en vendeløsning i samme kryssområde som alternativ 1, men med nødvendig breddeutvidelse fordelt på begge sider. Alternativet reduserer arealbehovet innenfor planområdet ved at vendearealet samtidig utvides vestover inn på én privat naboeiendom.

Som i alternativ 1 skjer manøvreringen i kryssområdet. Forholdet til eksisterende fortau og gående langs stikkvegen må derfor ivaretas gjennom utformingen. Fordelingen av arealutvidelsen på to sider gir en annen geometri, men er ikke i seg selv grunnlag for å konkludere med bedre trafikksikkerhet.

Alternativet krever at deler av naboeiendommen tas i bruk til veg- og manøvreringsareal, med konsekvenser for disponeringen av eiendommen. Løsningen reduserer arealbeslaget på egen tomt, men krever areal og rettigheter på én privat naboeiendom som tiltakshaver ikke disponerer. Berørt grunneier har motsatt seg løsningen.

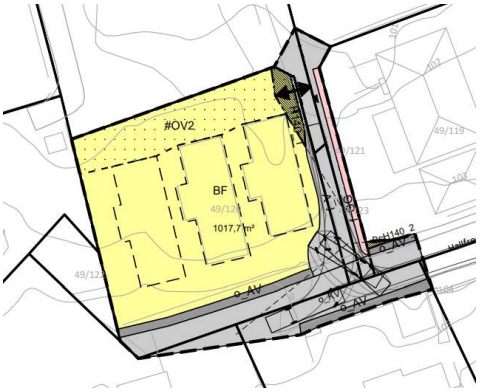
Samlet vurdering og valg av løsning

Alternativ 2 og 3 innebærer inngrep på henholdsvis to og én privat naboeiendom, med konsekvenser for eksisterende bruk og disponering av arealene. Tiltakshaver mangler nødvendig rådighet. Det foreligger ikke grunnlag for gjennomføring gjennom frivillige avtaler. Alternativene kan ikke gjennomføres med de grunn- og rettighetsforholdene som foreligger, og videreføres derfor ikke.

Alternativ 1 er valgt som vendeløsning i planforslaget. Løsningen innebærer at tiltakshaver tar det nødvendige tilleggsarealet til avkjørsel og vending fra egen eiendom, fremfor å gjøre utvidelsen avhengig av inngrep på private naboeiendommer. Samtidig etableres en separat, sammenhengende gangpassasje langs stikkvegen.

Valget innebærer større arealbeslag og tettere manøvrering ved bebyggelsen på egen eiendom. Dette oppveies av at løsningen begrenser inngrepene hos naboene, har bedre gjennomførbarhet og skiller gående fra kjørende langs stikkvegen. Kjøresporingen dokumenterer at L=12 m kan vende med tre manøvreringsoperasjoner uten konflikt med eksisterende fortau eller gangpassasjen.

Valgt løsning og kjøresporing



Vending løses i krysset mellom Hallfred Høyems veg og stikkvegen ved at avkjørselen og manøvreringsarealet utvides inn på planområdet. Nødvendig tilleggsareal tas fra tiltakshavers egen eiendom. Stikkvegen forskyves samtidig noe mot nærmeste bolig, slik at det gis plass til en ca. 1 meter bred, sammenhengende separat gangpassasje langs stikkvegen.

Kjøresporingen viser at dimensjonerende lastebil L med lengde 12 meter kan vende med tre manøvreringsoperasjoner. Sporingen viser både hjulenes kjørebane og arealet som dekkes av kjøretøyets overheng under manøvreringen. Verken hjulspor eller overheng berører eksisterende fortau langs Hallfred Høyems veg eller den nye gangpassasjen.

Kjøresporingen viser en minsteavstand på omlag 1,0 meter mellom dimensjonerende kjøretøys ytterste overheng og nærmeste boligfasade gjennom vendemanøveren. Manøvreringen skjer ved lav hastighet, og kjøretøy av denne størrelsen forventes å benytte vendearealet sjelden. Den begrensede avstanden til boligen er dermed knyttet til enkeltstående vendemanøvrer med større kjøretøy.

Renovasjon betjenes fra stikkvegen. Avfallsbeholderne for de tre boligene samles ved inngangen til boligområdet på tømmedag, slik at renovasjonsbilen ikke trenger å kjøre inn på selve boligtomten. Beholderne plasseres utenfor gangpassasjen og nødvendig kjøre- og manøvreringsareal.

Løsningen gir et utvidet og dokumentert vendeareal sammenlignet med dagens situasjon, samtidig som gående får en separat passasje langs stikkvegen.

Gående og snarveg

Stikkvegen inngår i en eksisterende snarvegforbindelse mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg. Forbindelsen benyttes av enkelte gående. I dagens situasjon deler gående vegareal med boligtrafikk og kjøretøy som betjener eiendommene.

Planforslaget opprettholder snarvegforbindelsen og etablerer en sammenhengende separat gangpassasje, f_GG, langs stikkvegen. Passasjen gir gående et eget ferdselsareal på denne strekningen, utenfor kjøretøyenes kjøre- og manøvreringsareal. Kjøresporingen viser at heller ikke overhenget til dimensjonerende lastebil berører gangpassasjen under vending.

Dette reduserer behovet for at gående må oppholde seg i kjørearealet eller vike til side ved passering og manøvrering. For barn som bruker snarvegen, gjør passasjen det tydeligere hvor de kan gå. Gangpassasjen forbedrer forholdene for gående sammenlignet med dagens situasjon ved å gi et sammenhengende ferdselsareal adskilt fra kjøre- og manøvreringsarealet. Bredden på ca. 1 meter gir begrenset plass til at gående kan passere hverandre. Passasjen følger imidlertid en kort og rett strekning på ca. 22 meter, der gående kan se hverandre og tilpasse passeringen. Med lav biltrafikk og bruk som lokal snarveg vurderes passasjen som egnet til å ivareta den aktuelle gangfunksjonen.

Til sammenligning er eksisterende fortau langs Hallfred Høyems veg opparbeidet som sommerfortau med varierende bredde på ca. 0,6–1,2 meter. Den foreslåtte gangpassasjen gir dermed en bredde innenfor samme spenn som fortauene langs vegen stikkvegen munner ut i, samtidig som gående holdes utenfor vendearealet.



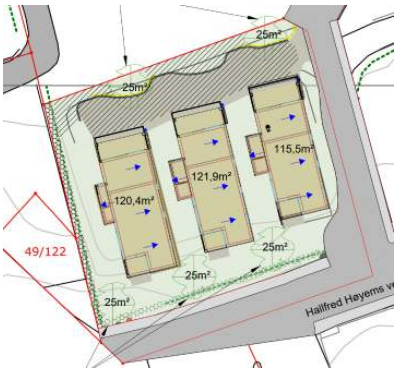
Den kommunale eiendommen nord for planområdet benyttes i dag som grønt-/friareal. En eventuell framtidig endring i bruken kan påvirke antallet gående gjennom området. En separat gangpassasje gir et tydeligere skille mellom gangtrafikk og biltrafikk også ved økt bruk av snarvegen.

Siktforhold

Siktforholdene må ivareta både kjørende og gående ved eksisterende fortau og gangpassasjens tilkobling til Hallfred Høyems veg.

Hallfred Høyems veg er blindgate videre forbi stikkvegen, og det er ikke gjennomgående biltrafikk fra denne siden av krysset. De ordinære kjørebevegelsene til og fra boligene er høyresving fra Hallfred Høyems veg inn i stikkvegen og venstresving fra stikkvegen ut i Hallfred Høyems veg. Planområdet ligger på yttersiden av disse svingbevegelsene. For disse kjørebevegelsene er sikten forbi det sørvestre hjørnet av eiendom nr. 55 et sentralt forhold.

Stikkvegen har en gjennomsnittlig stigning på ca. 5,9 %. Terrenget innenfor frisiktssonen hindrer ikke sikten mellom stikkvegen og Hallfred Høyems veg. Sikthindringen i dagens situasjon er knyttet til vegetasjon ved eiendom nr. 55. Oppfølging av denne vegetasjonen håndteres separat etter veglovas regler . Frisiktssonen for den reviderte avkjørselen er vist i plankartet.





Faktisk kjøremønster og siktforhold ved stikkvegen. Pilene viser aktuelle kjøretøybevegelser inn og ut av stikkvegen. Planområdet ligger på yttersiden av begge svingbevegelsene. Hallfred Høyems veg er blindgate videre forbi avkjørselen. Eksisterende vegetasjon som påvirker sikten ligger på motsatt side av stikkvegen, ved eiendom nr. 55.

Samlet trafikksikkerhetsvurdering

Stikkvegens funksjon som boligadkomst, snarveg for gående og kjøreareal for renovasjon er vurdert i sammenheng. Trafikkmengden er lav også etter full utbygging. Strekningen er kort, ca. 22 meter, og kjørehastigheten er lav.

Planforslaget forbedrer dagens situasjon ved å utvide avkjørselen og vendearealet og etablere en separat, sammenhengende gangpassasje langs stikkvegen. Kjøresporingen viser at dimensjonerende lastebil L=12 m kan vende med tre manøvreringsoperasjoner uten at hjulspor eller overheng berører eksisterende fortau eller gangpassasjen. Det er også dokumentert nødvendig klaring til nærmeste bolig. Manøvreringen med større kjøretøy skjer ved lav hastighet.

Gangpassasjen reduserer behovet for at gående, herunder skolebarn, må dele kjøreareal med biltrafikk og renovasjonsbil. Bredden er noe smal for at flere kan passere hverandre, men den korte og rette strekningen gir god oversikt og mulighet til å tilpasse passeringen.

På bakgrunn av lav trafikkmengde, kort vegstrekning, lav kjørehastighet, vendemulighet og separat gangpassasje vurderes den foreslåtte løsningen å ivareta trafikksikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon

Planområdet omfattes i dag av reguleringsplan R1049 fra 1966. Planforslaget erstatter reguleringsplan r1049 innenfor den nye planens avgrensning. Utenfor planområdet endres ikke gjeldende regulering.

R1049 viser en vegstruktur som ikke er fullt ut gjennomført. Hallfred Høyems veg er i dag etablert som blindgate. Ved stikkvegen tilpasses vegarealet til utvidet avkjørsel og vendeareal, og det avsettes plass til en separat gangpassasje. Gangpassasjen ivaretar forbindelsen videre mot Anton Furuseths veg.

Planlagt bebyggelse tilpasses eksisterende terreng ved at terrengfallet tas opp i bygningskroppene. Eksisterende bolig innen planområdet viser hvordan dette hovedgrepet fungerer i den faktiske situasjonen.

Planlagte offentlige anlegg

Offentlige samferdselsarealer omfatter kjøreveg (o_KV) og annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT). Tilpasningene ved vegen og avkjørselen er beskrevet under «Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende».

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Planforslaget skal oppfylle krav til blågrønn faktor på minimum 0,9. Blågrønn faktor dokumenteres i eget BGF-regnskap.

Planforslaget sikrer areal og funksjoner for lokal overvannshåndtering etter tretrinnsstrategien. Grønne og permeable flater inngår i løsningen. Prinsippene og forholdet mellom illustrert løsning og bindende krav er beskrevet under «Tilknytning til infrastruktur».

Terrenginngrep skal begrenses til det som er nødvendig for gjennomføring av tiltakene.

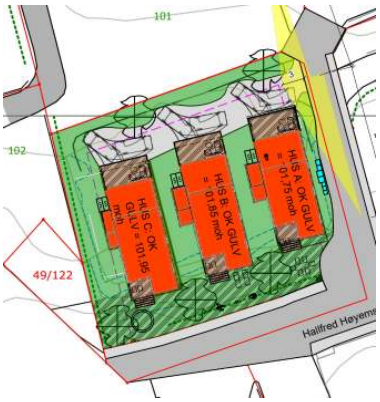
De prosjekterte boligene er tilpasset terrengfallet ved at høydeforskjellene tas opp i bygningskroppene. Dette begrenser behovet for større terrenginngrep.

Bestemmelsene stiller krav om tre som hovedmateriale i boligenes fasadekledning. Grunnmurer, støttemurer, fundamenter og øvrige konstruksjoner mot terreng tillates utført i betong.

Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming

Planen omfatter frittliggende eneboliger. Krav til tilgjengelighet og universell utforming ivaretas etter gjeldende byggteknisk forskrift.

Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, lekeplasser, eksisterende og evt. ny vegetasjon, offentlige friområder



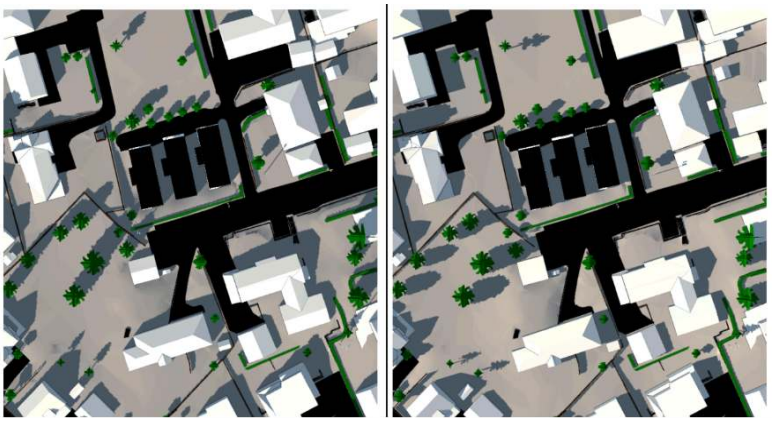
Kravet til uteoppholdsareal beregnes per boenhet. For tre eneboliger i byggesone 3 er minimumskravet etter KPA § 10.4 samlet 225 m², tilsvarende 75 m² per boenhet.

Prosjektet har samlet 260,2 m² uteoppholdsareal, hvorav 86,2 m² er terrasser tilknyttet boligene. Resterende uteoppholdsareal utgjør 174 m². Uteoppholdsarealene er samlet hovedsakelig langs sørlig del av planområdet. Utomhusplanen viser hvordan de sørlige uteoppholdsarealene kan brukes til sittegrupper, solsenger og lekeaktiviteter, blant annet med plass til trampoline. Hver prosjekterte bolig har direkte utgang fra hovedplanet til en sørvendt terrasse, med videre adkomst til uteoppholdsarealene på terreng mot sør. Kombinasjonen av terrasser og grønne arealer på terreng gir mulighet for både opphold og lek. Uteoppholdsarealene disponeres som private terrasser og hager tilknyttet hver av de tre boligene. Det planlegges ikke felles uteoppholdsareal. Den nærmere fordelingen av private utearealer avklares ved seksjonering.

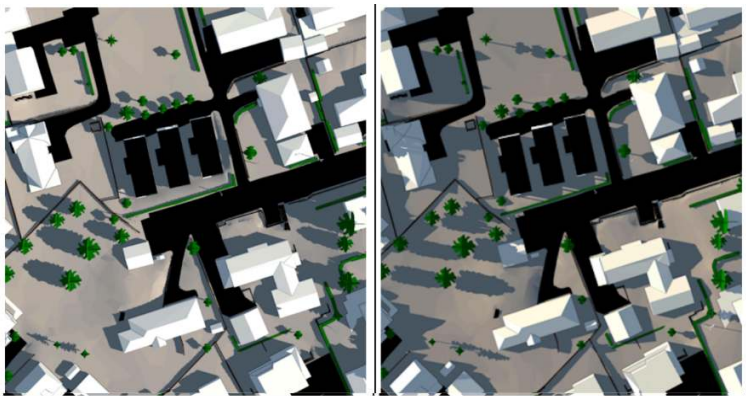
Sol- og skyggeillustrasjonene viser forholdene på relevante tidspunkt gjennom året. Fra vårhalvåret er særlig solforholdene på ettermiddag og etter ordinær arbeids- og skoletid relevante for uteopphold. De sørvendte uteoppholdsarealene har solinnfall fra tidlig på dagen og utover ettermiddagen. Om sommeren er det også sol på altanene mot nord.

Solforhold vår og sommer

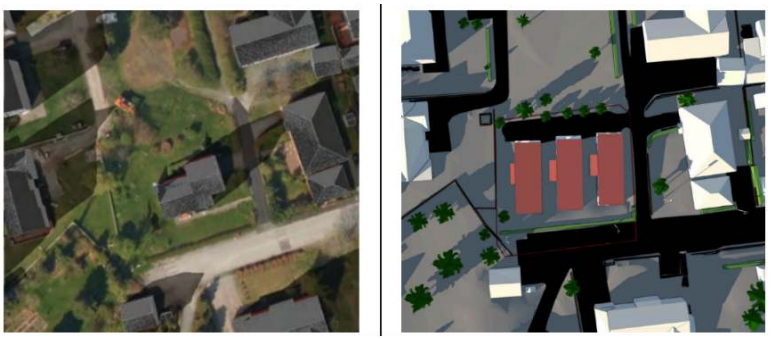
Illustrasjonene viser sol- og skyggeforhold 20. april kl. 15 (venstre) og 19. juni kl. 16. De sørvendte uteoppholdsarealene har sol på begge de viste tidspunktene.



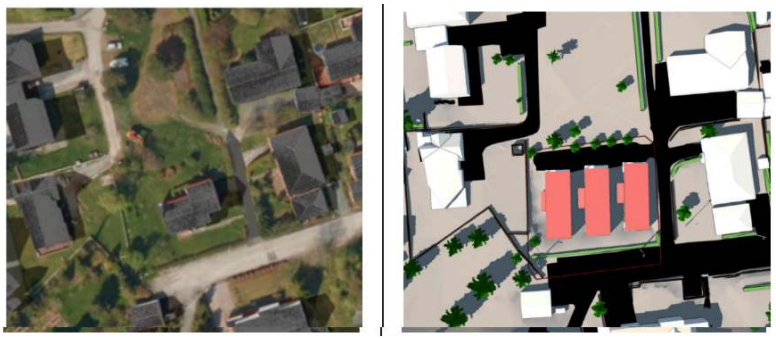
19. juni kl 08(venstre) og 19. juni kl 18. Det viser at tiltaket kaster lite skygge på naboeiendom, tidlig morgen og på kveld.



Illustrasjonene viser skyggvirkningen av eneboligen fra 1971 sammen med de tre prosjekterte boligene, den 20. mars kl 15.



Illustrasjonene viser skyggvirkningen av eneboligen fra 1971 sammen med de tre prosjekterte boligene, den 20. juni kl 15.



Arealene mellom boligene opparbeides som grønne arealer med jordkontakt og vegetasjon. Det skal plantes minst fem trær, fordelt på to trær med smal kroneform i nord og tre frukttrær i sør. Mot Hallfred Høyems veg etableres en vegetasjonsavgrensning med busker eller annen egnet vegetasjon. Langs deler av fasaden mot stikkvegen på den nærmeste boligen etableres klatreplanter som gir fasaden et grønnere preg. Beplantningen er sikret i bestemmelsene under § 2.4.

Planområdet ligger i kort avstand til eksisterende leke- og rekreasjonsarealer, blant annet kommunalt areal nord for planområdet og Granåsen friområde.

Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet omfatter ikke jordbruksareal. Planforslaget har ingen landbruksfaglige konsekvenser.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger i gangavstand til kollektivtilbud, med ca 160 m til nærmeste bussholdeplass, Hallfred Høyems veg. Fra denne er det bussforbindelser mot Trondheim sentrum og øvrige deler av byen.

Kulturminner

Det er ikke registrert fredete kulturminner eller andre kulturminneverdier innenfor planområdet. Dette er kontrollert mot Riksantikvarens Kulturminnesøk/Askeladden og

Trondheim kommunes Kulturminnekart. Den generelle aktsomhets- og meldeplikten ved eventuelle funn av fredete kulturminner er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

Sosial infrastruktur

Planområdet ligger i et etablert boligområde med skole, barnehage, leke- og rekreasjonsarealer i nærområdet. Planforslaget innebærer en økning på én boenhet sammenlignet med gjeldende regulering, som åpner for tomannsbolig.

Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det er utarbeidet egen risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget. Analysen omfatter særlig ekstremnedbør/urban flom, trafikksikkerhet, grunnforhold og anleggsfase.

Ekstremnedbør og overvann: Planforslaget sikrer areal for lokal infiltrasjon og fordrøyning i nord. Bestemmelse 2.2 stiller krav til trygg håndtering av overskuddsvann og beskyttelse av bebyggelse og naboeiendommer mot skadelig avrenning. Norconsults VA-notat fra 2023 beskriver en eksisterende flomvei vest for planområdet som ny bebyggelse ikke kommer i konflikt med. Håndteringen av overvann fra selve planområdet vurderes i oppdatert overvannsnotat, som omtalt under «Tilknytning til infrastruktur».

Trafikksikkerhet: Planforslaget innebærer to nye boenheter sammenlignet med dagens situasjon og én ekstra boenhet sammenlignet med gjeldende regulering. Beregnet trafikkmengde etter full utbygging er ca. 14 kjt/døgn. Avkjørselen og vendearealet utvides, og det etableres en separat, sammenhengende gangpassasje langs stikkvegen. Kjøresporingen dokumenterer vending med L=12 m uten konflikt med eksisterende fortau eller gangpassasjen og med nødvendig klaring til nærmeste bolig. Frisiktssone er inntegnet i plankartet. For nærmere vurdering vises det til trafikkdelen i planbeskrivelsen.

Grunnforhold: Geoteknisk vurdering utført av Norconsult viser stabile grunnforhold og at det ikke foreligger fare for områdeskred som følge av kvikkleire.

Anleggsfase: Grunn- og betongarbeider for planlagt bebyggelse er i stor grad allerede gjennomført. Gjenstående byggearbeider vil derfor ha mindre omfang enn ved ordinær etablering av tre nye boliger.

Synlighet
Planlagt bebyggelse tilpasses det eksisterende terrenget ved at høydeforskjellen tas opp i bygningskroppene. Én av de tre boligene er allerede oppført og viser planlagt volum, høyde og arkitektonisk uttrykk i den faktiske situasjonen. Byggegrenser og høydebestemmelser styrer plassering og maksimalt bygningsvolum for de øvrige boligene.

Terrengsnitt og oppriss dokumenterer planlagt situasjon og høydeforholdet mellom ny og eksisterende bebyggelse. Sol- og skyggestudier dokumenterer planlagt bebyggelses påvirkning på solforholdene for omkringliggende eiendommer.

Virkninger av planforslaget

Landskap (nær- og fjernvirkning)

Planområdet ligger i et etablert boligområde og er omgitt av eksisterende bebyggelse. Sett fra Hallfred Høyems veg vil ferdigstillelsen gi en tettere bebyggelse langs eiendommen, med tre separate boligvolumer og grønne mellomrom. De to nye boligene vil få tilsvarende utforming som boligen som allerede er oppført. Denne viser materialbruk, fasadeuttrykk og volum i den faktiske situasjonen.

På lengre avstand vil boligene inngå i den eksisterende bebyggelsen i skråningen. Terrengsnittene og opprissene viser at omkringliggende bebyggelse ligger høyere i landskapet, og at prosjektet ikke danner en ny dominerende silhuett i de viste utsynene. Fjernvirkningen vurderes på dette grunnlaget som begrenset.



Planlagt bebyggelse sett i sammenheng med nyere småhusbebyggelse i nærområdet.

Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer

Som beskrevet under «Stedets karakter» i kapittelet «Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold», har nærområdet et arealeffektivt preg, med overvekt av eneboligbebyggelse og stor variasjon i stilarter. Bebyggelsen består i hovedsak av to plan, med eller uten sokkeletasje avhengig av terreng. Det finnes også nyere eksempler med sokkel og to etasjer. Landskapet faller mot nord og landskapsrommet er åpent. Eksisterende utbygging har i stor grad ivaretatt dette åpne landskapet, slik at særlig boligene opp mot Granåsen har utsikt i flere retninger.



Ferdig oppført enebolig som inngår i planforslaget. Bygget fungerer som referanse for volum, terrengtilpasning og arkitektonisk uttrykk for de to øvrige boligene.

Planforslaget innebærer ytterligere to eneboliger med tilsvarende utforming som boligen som allerede er oppført innen planområdet. Det finnes flere nyere boliger i nærområdet med tilsvarende volum som planlagt bebyggelse. Planlagt maksimal byggehøyde ligger om lag på nivå med mønehøyden på den tidligere eneboligen fra 1971 på eiendommen**.** Planforslaget viderefører småhusskalaen gjennom tre frittliggende bygningsvolumer med grønne mellomrom. Tilpasningen til nærområdet bygger på bebyggelsens samlede skala, volum og plassering i skrånende terreng, samtidig som det arkitektoniske uttrykket har referanser i områdets nyere boliger. Dette knytter prosjektet til Arkitekturstrategi for Trondheim, punkt 4.1 og 4.5 om stedskarakter og tilpasning til omgivelsene.



Terrengsnittene viser hvordan planlagt bebyggelse inngår i skråningen og forholder seg til omkringliggende boliger. I de viste snittene fremstår bebyggelsen som del av det bebygde landskapet, uten å danne en ny dominerende silhuett. Boligenes gulvnivåer trappes etter terrenget. Dette konkretiserer tilpasningen til landskapet, jf. arkitekturstrategiens punkt 3.1 og 3.5.
Planlagt bebyggelse påvirker ikke overordnede siktlinjer eller landskapshorisonten som vist i illustrasjonene.



Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Planområdet ligger i skrånende terreng. Bebyggelsen er prosjektert slik at høydeforskjellene i størst mulig grad tas opp i bygningskroppene. Underetasjene utformes slik at én endevegg tar opp terrenget. Dette begrenser behovet for oppfylte platåer, større støttemurer og omfattende terrengbearbeiding.

Én av boligene er allerede oppført og viser hvordan dette prinsippet fungerer i den faktiske situasjonen. De to øvrige boligene følger samme hovedprinsipp.

Terrengsnitt og oppriss viser høydeforholdet mellom planlagt og eksisterende bebyggelse. De to nye boligene vil gjøre bebyggelsen på eiendommen tettere og endre utsynet over tomten fra nærliggende eiendommer. Mellomrommene mellom boligene opprettholder åpninger gjennom bebyggelsen.

Sol- og skyggeillustrasjonene under «Uteoppholdsareal» viser skyggevirkningen på omkringliggende eiendommer ved de angitte datoene og klokkeslettene. Illustrasjonene for 19. juni kl. 08 og kl. 18 viser begrenset skygge fra tiltaket på naboeiendommene på disse tidspunktene.

Byggesakskontoret har tidligere vurdert virkningene av de samme tre boligene som er illustrert i planforslaget, med tilsvarende plassering, volum og høyder. I byggesaken (BYGG-22/84487-26) ble det blant annet gitt følgende vurderinger:

- *«Naboenes lys- og skyggeforhold forverres ikke i vesentlig grad.»*
- *«Omsøkte boliger medfører ikke vesentlige ulemper i form av lys/skygge eller utsyn/innsyn.»*
- *«Eksisterende bomiljø vil ikke bli påvirket i negativ grad.»*
- *«Tiltaket er tilpasset strøkskarakteren.»*
- *«gir en beskjeden økning i belastning (2 ekstra boenheter)»*

Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Det er utarbeidet geoteknisk vurdering av Norconsult. Vurderingen viser at grunnforholdene er stabile og at det ikke foreligger fare for områdeskred som følge av kvikkleire.

Det er ikke kjent forurensning i grunnen innen planområdet eller tidligere virksomhet som tilsier særskilt risiko for grunnforurensning.

Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger

Planområdet ligger innenfor et etablert boligområde og består av allerede bebygd og bearbeidet boligeiendom samt vegareal. Vegetasjonen er knyttet til private hage- og utearealer. Områdets økologiske verdi vurderes som begrenset.

Det er ikke registrert naturtyper innenfor planområdet, herunder utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 52. Planforslaget vurderes derfor ikke å berøre utvalgte naturtyper som omfattes av hensynene i naturmangfoldloven § 53 og TEK17 § 9-4. Planforslaget innebærer heller ikke inngrep i omkringliggende grøntarealer, sammenhengende naturområder eller kjente viktige økologiske forbindelser.

Planen legger til rette for grønne arealer med jordkontakt, vegetasjon og permeable flater, og stiller krav om blågrønn faktor på minimum 0,9.

Trafikkøkning av de ulike trafikantgruppene

Planforslaget medfører en begrenset trafikkøkning. Stikkvegen benyttes i dagens situasjon som hovedadkomst for to boliger, med beregnet trafikkmengde på ca. 7 kjt/døgn. Ved full utbygging vil fire boliger ha hovedadkomst via stikkvegen, med beregnet ÅDT på ca. 14 kjt/døgn.

Planforslaget innebærer dermed en faktisk økning på ca. 7 kjt/døgn. Sammenlignet med gjeldende regulering, som åpner for én færre boenhet enn planforslaget, er forskjellen ca. 3,5 kjt/døgn.

Planforslaget endrer ikke hovedstrukturen for gående eller syklende. Eksisterende snarveg mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg opprettholdes. Langs stikkvegen etableres en separat, sammenhengende gangpassasje utenfor kjøretøyenes kjøre- og manøvreringsareal. Dette forbedrer forholdene for gående sammenlignet med dagens situasjon, der gående og kjørende benytter samme vegareal.

For nærmere vurdering av trafikkmengde, renovasjon, manøvrering og siktforhold vises det til kapittelet *«Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende».*

Virkninger for byvekstavtalen og nullvekstmålet

Planforslaget innebærer en begrenset og arealeffektiv fortetting innenfor et etablert boligområde med eksisterende teknisk infrastruktur. Planforslaget gir én flere boenhet enn gjeldende regulering og medfører en begrenset trafikkøkning. Utbyggingen benytter eksisterende teknisk infrastruktur, med lokale tilpasninger ved adkomsten. Planforslaget vurderes på denne bakgrunn ikke å være i konflikt med nullvekstmålet.

Beredskap og ulykkesrisiko

Det er utarbeidet egen risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget. Relevante risikoforhold omfatter blant annet trafikksikkerhet, ekstremnedbør/urban flom, grunnforhold og anleggsfase.

Stikkvegen har en kombinert funksjon som boligadkomst, snarveg for gående og kjøreareal for renovasjon. Trafikkmengden er lav også etter full utbygging. Strekningen er kort og med lav kjørehastighet.

Planforslaget utvider avkjørselen og vendearealet og etablerer en separat, sammenhengende gangpassasje langs stikkvegen. Kjøresporingen dokumenterer at L=12 m kan vende med tre manøvreringsoperasjoner uten konflikt med eksisterende fortau eller gangpassasjen, og med nødvendig klaring til nærmeste bolig.

Samlet vurderes trafikksikkerheten som tilfredsstillende. For nærmere vurdering vises det til trafikkdelen i planbeskrivelsen og ROS-analysen.

Barns interesser (statlig planretningslinje om barn og planlegging)

Planområdet ligger i et etablert boligområde med korte avstander til skole, barnehage og leke- og rekreasjonsarealer. Granåsen friområde ligger i nærheten, og langs planområdets nordlige grense ligger et større kommunalt areal som er regulert til barnehage. Arealet er ikke utbygd og benyttes i dag som kommunalt grøntområde.

Eksisterende snarveg mellom Anton Furuseths veg og øvre del av Hallfred Høyems veg opprettholdes. En separat gangpassasje langs stikkvegen gir barn et tydelig ferdselsareal utenfor kjøretøyenes kjøre- og manøvreringsareal. Dette forbedrer forholdene sammenlignet med dagens situasjon, der barn deler vegarealet med biltrafikk og renovasjonsbil.

Planforslaget beslaglegger ikke eksisterende lekearealer eller kjente viktige oppholdsarealer for barn og unge. Samlet vurderes barn og unges interesser som ivaretatt. For nærmere vurdering av gangpassasjen vises det til «Gående og snarveg» i trafikkdelen.

Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage

Planforslaget innebærer totalt tre boliger, hvorav én allerede er oppført, og gir én flere boenhet enn gjeldende regulering.

På grunn av planforslagets begrensede omfang vurderes virkningen på kapasiteten i skole og barnehage som liten.

Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy

Planforslaget innebærer ikke virksomhet som medfører særskilte utslipp til luft, vann eller grunn. Trafikkøkningen er begrenset og vurderes ikke å medføre merkbar økning i lokal luftforurensning eller trafikkstøy.

Planområdet ligger utenfor gul og rød støysone i Trondheim kommunes støykart for vegtrafikk. Planforslaget innebærer ikke etablering av støygenererende virksomhet. Det vurderes derfor ikke å være behov for særskilt støyutredning. Det er ikke kjent forurenset grunn i planområdet.

Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser

Planområdet ligger i et etablert boligområde og omfatter ikke dyrka eller dyrkbar jord. Det er heller ikke kjent viktige mineralressurser innen planområdet. Planforslaget har derfor ingen virkninger av betydning for jordvern eller mineralressurser.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Boligene tilknyttes eksisterende offentlig vann- og avløpsnett, og eksisterende vann- og spillvannsledninger er vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagt bebyggelse. Den illustrerte overvannsløsningen baseres på lokal infiltrasjon og fordrøyning. Eventuelt behov for påslipp til kommunalt overvannsnett og tilgjengelig kapasitet skal avklares med kommunen.

Området har eksisterende strøm- og fiberforsyning. I forbindelse med utførte grunnarbeider er også strøm og fiber framført og klargjort for boligene. Planforslagets begrensede omfang innebærer en liten økning i behovet for teknisk infrastruktur.

Virkninger som følge av klimaendringer

Økt intensitet og hyppighet av kraftige nedbørshendelser er den viktigste virkningen av klimaendringer for planområdet.

Planforslaget sikrer areal for lokal infiltrasjon og fordrøyning i nord gjennom bestemmelsesområde #1_OV. Bestemmelse 2.2 stiller krav til nødvendig kapasitet, tilbakeholdelse og infiltrasjon, samt at terreng og overvannstiltak utformes slik at bebyggelse beskyttes mot skadelig avrenning og tiltaket ikke øker faren for oversvømmelse eller erosjon på naboeiendommer. Dette er særlig relevant for eiendommene nord for planområdet, som ligger i terrengets naturlige fallretning.

Planområdet er ikke utsatt for havnivåstigning eller stormflo. Grunnforhold og skredfare er behandlet i geoteknisk vurdering og ROS-analyse.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Planområdet ligger i et etablert boligområde med tilgang til private uteoppholdsarealer, grøntarealer, gangforbindelser og større rekreasjonsområder i nærområdet.

Boligene har gode solforhold, og sol- og skyggestudier dokumenterer forholdene på uteoppholdsarealene og virkningen på omkringliggende eiendommer. Eksisterende snarveg opprettholdes, og planområdet har tilgang til skole, barnehage og kollektivtilbud.

Planforslaget medfører svært begrenset trafikkøkning og vurderes ikke å gi vesentlig økning i støy eller lokal luftforurensning. Samlet vurderes planforslaget å gi gode forutsetninger for bokvalitet og ikke medføre vesentlige negative virkninger for folkehelsen.

Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Planforslaget innebærer begrenset fortetting innenfor et eksisterende boligområde og utnytter eksisterende veg og teknisk infrastruktur.

Én av tre boliger er allerede ferdigstilt, og grunn- og betongarbeider for de to øvrige boligene er i stor grad gjennomført. Gjennomføring av planen innebærer derfor ikke riving av eksisterende boligbebyggelse eller etablering av omfattende ny infrastruktur.

Bebyggelsen tilpasses eksisterende terreng, noe som begrenser behovet for større terrenginngrep og massetransport. Tre benyttes i hovedsak som byggemateriale, mens betong begrenses til nødvendige konstruksjoner mot terreng. Planen innebærer ikke nedbygging av dyrka jord eller større sammenhengende naturområder.

For nærmere vurdering vises det til klima- og energidokumentasjonen som følger planforslaget.

Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)

Grunn- og betongarbeider for de to gjenstående boligene er i hovedsak allerede gjennomført. Gjenstående anleggsarbeider vil derfor ha mindre omfang og varighet enn ved ordinær etablering av tre nye boliger.

Gjenstående byggearbeider vil medføre midlertidig anleggstrafikk og noe støy i byggeperioden. Planområdet har direkte adkomst via eksisterende stikkveg, og nødvendig rigg- og lagerareal kan løses innenfor planområdet. Hensyn til omgivelsene i anleggsperioden ivaretas gjennom gjeldende regelverk og reguleringsbestemmelsene.

Sikkerhet og fremkommelighet for gående under anleggsarbeidene skal ivaretas i planen for beskyttelse av omgivelsene, jf. bestemmelse 2.5-2. Planen skal foreligge før igangsettingstillatelse, jf. bestemmelse 6.1.

Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Én av de tre boligene innen planområdet er allerede oppført og har ferdigattest. Fundamenter og betongarbeider for de to øvrige boligene er i hovedsak utført mens det forelå gyldige tillatelser. De resterende boligene planlegges ferdigstilt så snart reguleringsplanen er vedtatt og nødvendige tillatelser foreligger.

Det planlegges ikke gjennomføring i separate byggetrinn.

Økonomiske konsekvenser

Kostnader knyttet til ferdigstillelse av boligene, teknisk infrastruktur, overvannsløsning og nødvendige arbeider ved adkomsten bæres av tiltakshaver.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Gjennomførbarheten for tiltakene i planen vurderes som god. Én av tre boliger er allerede ferdigstilt, og grunn- og betongarbeider for de to øvrige boligene er i hovedsak gjennomført.

Løsninger for vann og spillvann, adkomst og renovasjon er beskrevet i planmaterialet. For overvann foreligger et løsningsforslag basert på lokal infiltrasjon og fordrøyning. Areal for overvannshåndtering sikres gjennom bestemmelsesområde #1_OV i plankartet, mens krav til arealets funksjon og beskyttelse av bebyggelse og naboeiendommer fastsettes i bestemmelse 2.2.
Nødvendig tilleggsareal til utvidelse av avkjørselen og vendearealet tas fra tiltakshavers egen eiendom, slik at utvidelsen ikke er avhengig av nye arealer eller rettigheter på private naboeiendommer.

Planprosess og innkomne innspill

Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune 6. juni 2025. Trondheim kommune anbefalte oppstart av planarbeidet i tilbakemelding datert 27.06.2025 etter internt samråd.

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 7. november 2025 ved annonse i avis, varsling av naboer og berørte via Altinn og kunngjøring på plankonsulentens nettside. Offentlige myndigheter og øvrige berørte instanser ble varslet særskilt.

Formell medvirkning er gjennomført etter plan- og bygningsloven § 12-8. I forbindelse med tidligere byggesaksbehandling har det også vært gjennomført møter på eiendommen med berørte naboer. Forslagsstiller tok i tillegg kontakt med representant for naboene i forkant av planinitiativet for å invitere til dialog. Henvendelsen ble ikke besvart.

Det er ikke utarbeidet planprogram. Planforslaget er vurdert ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

Sammendrag av merknader med kommentarer

Instans / part	Hovedinnhold i merknaden	Forslagsstiller kommentar / oppfølging
Statens vegvesen	Slutter seg til kommunens oppfordring om å sette av areal til framtidig fortau langs Hallfred Høyems veg. Har ingen ytterligere merknader og opplyser at de betrakter saken som en formalitet.	Areal som i gjeldende regulering er avsatt til fortau reguleres som annen veggrunn (o_AVT), i tråd med senere avklaring med Byplankontoret.
Trøndelag Fylkeskommune	Barn og unges interesser, snarveg og universell utforming. Ønsker blågrønne kvaliteter/overvann ivaretatt i bestemmelsene og aktsomhetsbestemmelse etter kulturminneloven.	Snarvegforbindelsen opprettholdes, og planforslaget legger til rette for en separat gangpassasje langs stikkvegen. Virkningene for gående og barn er vurdert i planbeskrivelsen. Planforslaget sikrer areal og funksjoner for lokal overvannshåndtering gjennom plankart og bestemmelser, og stiller krav til blågrønn faktor. Aktsomhetsplikten for kulturminner ivaretas i bestemmelsene.
Statsforvalteren i Trøndelag	Tema knyttet til støy og luftforurensning, klima og klimatilpasning, overvann, naturmangfold, friluftsliv og barn og unge.	Temaene er vurdert i planbeskrivelsen, ROS, VA-/overvannsdokumentasjon og klima-/energidokumentasjon.
Patrick Myran, 49/172	Innspill om tidligere byggesak, konsekvensutredning, lys/innsyn/bokvalitet, fortetting, parkering og trafikksikkerhet samt ønske om informasjon ved endringer.	Sol-/skyggeillustrasjoner og vurderinger av utsyn og innsyn belyser virkningene for naboene. Planforslaget omfatter utvidet vendeareal og separat gangpassasje for å forbedre manøvreringsforholdene og trafikksikkerheten. Se vurderingene under uteoppholdsareal, virkninger for omgivelsene og trafikk.
Naboer rep. advokat Hopsø	Merknader knyttet til planforslaget og tidligere byggesaksprosess.	Merknaden og forslagstillers merknadsbehandling følger planforslaget som egne vedlegg. Relevante planfaglige tema er

		vurdert i planbeskrivelsen.

Fullstendige uttalelser og merknader følger planforslaget som vedlegg. Forslagsstillers merknadsbehandling følger også som eget vedlegg.