

Saksframlegg

Områdeplan for Tempe, Valøya og Sluppen, Begrenset høring

Arkivsaksnr.: 11/44417

Planen er vist på kart i målestokk 1: 2000 (A1), merket Trondheim kommune senest revidert 9.6.2015 med bestemmelser senest revidert 9.6.2015.

Sammendrag

Hensikten med planen er omforming av et område preget av næring- og industribedrifter i variert skala, til en moderne ny bydel. Bydelen vil inngå i utviklingen av en kunnskapsakse som strekker seg fra Brattøra via Midtbyen til Sluppen, og som bidrar til å underbygge Trondheims posisjon som teknologi- og kunnskapsby. Planen legger til rette for utbygging av til sammen rundt 5 330 400 m² gulvareal. Dette blir dermed et av de mest omfattende byomformingsområdet i Trondheim. Planen skal avklare hovedstrukturen som gir rom for store bygningsvolumer og høyhus som vil signalisere bydelen.

Planen skal sikre overordnet arealbruk og gi rammer for utbyggingsmønster, utnyttning, grøntområder, kulturminner, teknisk og sosial infrastruktur. Hovedutfordringen er å få til en attraktiv by med mange funksjoner, samtidig som bydelen fortsatt vil være en hovedinnfartsåre til byen. Planen legger opp til bymessig bebyggelse i fem etasjer og fem høyhus i 15 etasjer. Det er satt av areal til helse- og velferdssenter og barnehage.

Det tilrettelegges for om lag 1 500 nye boliger, 200 studentboliger og om lag 400 000 m² for kontor og tjenesteyting. Handel er forutsatt plassert i og omkring diagonalen i nord. I bydelen legges det til rette for grønne uterom og effektiv tilgang til elverommet med gode kryssninger for myke trafikanter mellom øst og vest.

Det er i planen foreslått utnyttelse av Valøya til boliger og park. Planlagt boligbebyggelse på Valøya er ikke i tråd med bestemmelser i KPA. Det er vurdert positivt at nåværende drift blir erstattet med bymessige elementer og at området blir tilgjengelig for allmennheten.

Hovedutfordringen i omformings- og fortettingsplanen er den belastningen som bydelen har som følge av biltrafikk. Planen legger opp til endringer i trafikken ved å ta bort Tempevegen som gjennomfartsveg og en del av Valøyavegen. Dette vil føre til noe økt trafikk andre steder utenfor planområdet, men også medvirke til at flere benytter seg av kollektivtilbud inn til sentrum.

De tiltak som foreslås i planen for å bøte på belastning fra trafikk er etter rådmannens mening tilstrekkelig for å sikre en god utvikling av bydelen.

Trondheim kommune

Bakgrunn

Områdeplanen er utarbeidet av rådmannen. Planområdet eies av mellom 50 og 60 grunneiere som utgjør omlag 335 000 m² stor. Trondheim kommune eier om lag 100 000 m²

Det er behov for en helhetsplan som gir definerte rammer og kan fungere som et redskap til å styre utviklingen i området.

Oppstart av planarbeidet ble vedtatt i bygningsrådet 20.3.2012. Planprogram ble fastsatt i bygningsrådet 21.8.2012. Igangsatt regulering ble kunngjort 28.3.2012. Offentlige instanser, tomteeiere, driftsetater og andre berørte parter ble varslet i brev av 30.3.2012.

Forslag til reguleringsplan ble kunngjort og sendt på høring i perioden 4.1.2014 - 28.2.2014.



Illustrasjonsplan

Reguleringsplan for sluttbehandling ble sendt til bygningsrådet 25.11.2014. Rådmannen trakk planen før sluttbehandling begrunnet med at deler av områdeplanen skulle vurderes nærmere.

Tidligere vedtak og planpremisser

Bystyret fattet vedtak 24.4.2008 som oppfordrer til at Trondheim kommune tar initiativ til en plankonkurranse for fremtidig utforming av området.

Bystyret fattet vedtak 18.6.2009 om behov for planlegging av området og ber rådmannen vurdere mulighet for finansiering av dette.

Bygningsrådet fattet vedtak 8.12.2009 hvor de ber rådmannen sette i gang en prosess med mål om å flytte Trondheim bydrift fra Valøya til Sandmoen og at det settes i gang regulering av området på Valøya til bolig og grøntområde.

Bystyret fattet vedtak 29.9.2011 om detaljregulering av Holtermanns veg 70 og Sorgenfriveien 11.

Formannskapet fattet vedtak 20.8.2010 vedrørende forprosjekt for åpning av Fredlybekken også på strekningen mellom Bratsbergvegen og Kjeldsbergs eiendom. Premisser er regulering av areal til grønnstruktur med åpen bekk og tursti.

Bygningsrådet fattet vedtak 28.9.2010 om å sende forstudie for Tempe på høring.

Bystyret fattet vedtak 19.6.2014 om detaljregulering av Sorgenfriveien 18.

Avvik fra overordnet plan

Områdeplanen er i all hovedsak utarbeidet i tråd med kommuneplanens arealdel, med unntak av foreslått arealbruksendring av Valøya fra grønnstruktur til bolig og park, og reduksjon av parkerings- og uteromskrav på felt B.

Trondheim kommune

Risiko- og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning

Risiko og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning i planbeskrivelsen er tatt under de ulike tema. I videre arbeid med detaljplaner i området skal det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning for de felt som inngår inn i en detaljreguleringsplan.

Vurdering av alternativer

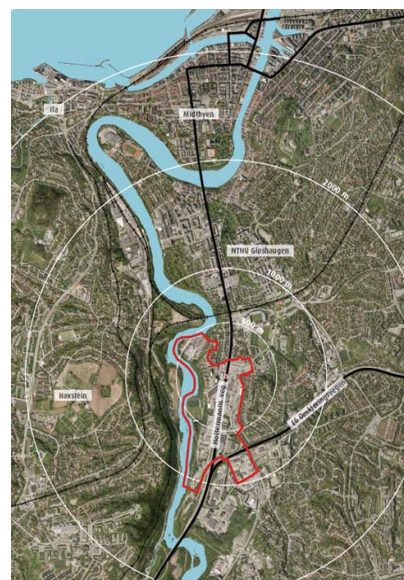
Det ble vurdert alternative løsninger som å legge lokk på deler av Holtermanns veg, eller forberede for fremtidig tofelts veg under bakken. Vurderingen viser store kostnadstall på delvis eller fullt lokk over vegen innenfor planområdet. Områdeplanen vil ikke legge begrensninger for eventuelle fremtidige etablering av lokkløsninger for hovedveger gjennom området.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter et areal på om lag 690 daa. Det avgrenses i store trekk av Valøyvegen i nord og Omkjøringsvegen (E6) i sør. I vest er plangrensa satt midt i Nidelva. I planområdet inngår Valøya samt en liten del av Sluppen sør for Omkjøringsvegen. Holtermanns veg går gjennom området.

I området finnes ulike næringsvirksomheter, herunder Trondheim bydrifts virksomhet på Valøya, og Siemens sentralt i området. Det er en konsentrasjon av boligblokker sør for Valøyvegen.

Nidelva med sidearealer er et av Trondheims viktigste grønt- og vassdragsområder. Elverommet er viktig for biologisk mangfold, og for rekreasjon med tursti, idrettsanlegg og fiskemuligheter.



Områdets plassering

Gjeldende reguleringer

Det er vedtatt detaljregulering for Holtermanns veg 70 og Sorgenfriveien 9-11 for kontor og næring. Detaljplan for Sorgenfriveien 18 for kontor, næring og boligformål ble vedtatt 19.6.2014. Disse planområdene er tatt ut av planområdet og gjeldende planer videreføres. Det samme gjelder området for Tempe sykehjem med omsorgsboliger.

Gjeldende detaljplan for Valøya er i dag kommunalteknisk virksomhet. Ved Valøyvegen er et felt regulert til bolig, og forretning/kontor i Tempevegen 22. For øvrig er områdene i hovedsak avsatt til industri eller offentlig virksomhet. Elveskrenten er regulert til ulike grønnstrukturformål.

Grunnforhold

Geoteknikk

Grunnundersøkelser viser at deler av området ikke er skredsikkert uten at det gjennomføres skredsikrende tiltak. I den sørlige delen av området, vest for Holtermanns veg, er det vurdert at det ikke er mulig å gjøre stabiliserende tiltak dersom eksisterende bebyggelse skal bestå. For områder som skal bebygges må det settes vilkår om tiltak for skredsikkerhet. Det anbefales å trekke byggegrenser inn fra elveskrenten for å minske risiko for skred.

Det er registrert kvikkleire i området. Området helt i sør er registrert som høy risiko sone. Området i nordvest er registrert som middels eller lav risiko sone. Det må gjøres grundigere undersøkelser ved detaljplanlegging av enkelte utbyggingsfelter.

Trondheim kommune

Forurensning i grunnen

Det er registrert forurensset grunn i forbindelse med Trondheim bydrift på Valøya, Renholdsverket ved Tempevegen og i industriområdet sør for Omkjøringsvegen. Det produseres deponigasser i den tidligere Fredlydalen, som kan utgjøre eksplosjonsfare. Forurensset grunn medfører utfordringer for utvikling av området.



Deponiområder

Flom

Nederste delen av Valøya kan bli oversvømt allerede ved 10 års flom. Tempebanen kan delvis bli utsatt for 100 års flom. I områdeplanen er det ikke lagt inn bebyggelsesområder på areal som er innenfor NVE sitt 500-års flomsonekart. I kommuneplanens arealdel er deler av Valøya innenfor bestemmelsesområde for havnivåstigning, og det er satt krav til planlegging og utforming.

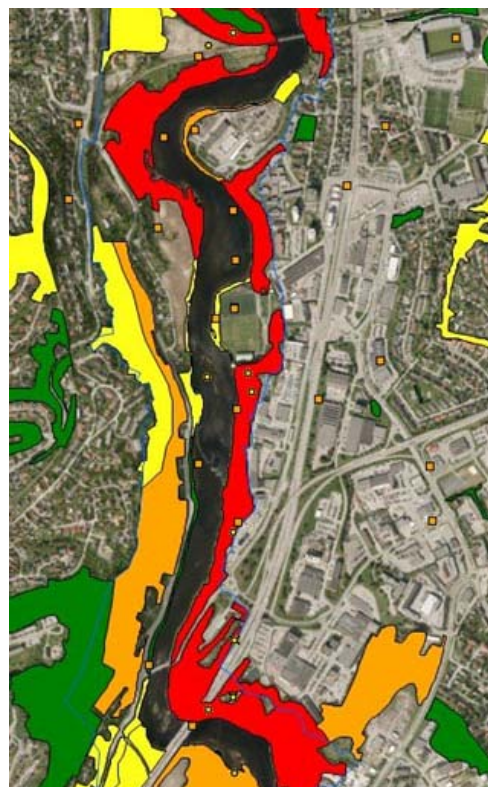
Naturverdier og biologisk mangfold

Naturverdier

I skråningen ned mot Nidelva finner vi store sammenhengende områder med gråorheggeskog som er gitt naturtypeverdi A (rød), regionalt svært viktig, og verdi B (oransje), regionalt viktig. Områdene har funksjon som oppholds- og hekkeområde, og vegetasjonen fungerer som en buffer mot elva i tettbebyggelsen. I skråningen sør for Tempebanen er det registrert flere rødlistede mosearter og mandelpil (NT). Det finnes også områder med verdi C, lokalt svært viktig (gult) og D, lokalt viktig (grønn) i planområdet.

Biologisk mangfold

Elva med kantvegetasjon er et viktig område for mange arter vilt. Eksempelvis har grevling, rådyr, bever og av og til elg tilhold her. Strekningen mellom Nidarø og Sluppen er også et av de tre viktigste stedene for sjøfugl i Nidelva. Området har godt bevarte kantsoner som fungerer som hekkeplass for en rekke spurvefugler og andre fuglearter, og er oppholdssted for registrerte rødlistearter som sangsvane, bergand, hønehawk, havørn og gråspett.



Naturverdier og biologisk mangfold

Nidelvassdraget er et nasjonalt laksevassdrag, og kommunens viktigste lokalitet for laks og sjørret. Elvas lakseførende strekning er kort, ca. 8 km, opp til Nedre Leirfoss. Beskyttelse av tilgjengelige gyteplasser og oppvekstområder i elva er avgjørende for naturlig reproduksjon.

Svartelistede arter

Det er registrert flere forekomster av parkslirekne, hybridslirekne og tromsøpalme ved Tempebanen. I søndre del av planområdet er det også registrert forekomster av kjempebjørnekjeks. Dette er alle arter som er plassert i kategorien *svært høy risiko* (SE), som sprer seg lett og som kan fortrenge stedegne arter.

Stedets karakter

Bydelen fremstår som et typisk bilorientert nærings- og industriområde. Elvekorridoren er lite

Trondheim kommune

synlig fra utbyggingsområdet på Tempeplatået, og Valøya framstår som avskåret fra resten av planområdet. Overordnet struktur for rekreasjon, grønne steder og møteplasser mangler. Holtermanns veg er en stor barriere for fotgjengere. Tempevegen ligger parallelt med Holtermanns veg, og den totale bredden på trafikkarealet medvirker til at byrommet flyter ut.

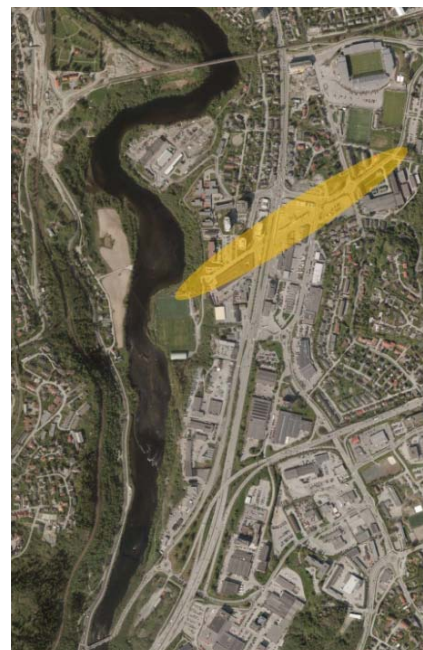
Historiske spor

Området har begrenset med historiske minner med verdi, men reminisensene som finnes og enkelte bygninger og anlegg har verdi som identitetsgivende og historiefortellende elementer.

Gamle Lerkendalvegen strekker seg diagonalt gjennom området. Den var en tidligere gårdsveg og viktig forbindelse mellom Lerkendal og elverommet. Det ligger også en tursti langs elven som er en gammel pilgrimsled inn til Nidarosdomen.

Antikvariske verdifulle bygninger

Det finnes 7 bygninger i planområdet som er klassifisert å ha antikvarisk verdi. Disse er: Sorgenfriveien 12 (Låven), Tempevegen 21 ("Lauguna"), Tempevegen 37 (Slangetårnet) og fire bygg til Siemens. Disse utgjør interessante og betydningsfulle minner om tidligere virksomhet og byforming. I tillegg har Sorgenfriveien 9 ("Fjellangerbygget") antikvarisk verdi.



Diagonal fra Lerkendal til Tempebanen

Trafikkforhold

Biltrafikk

Tempe er lokalisert svært sentralt i forhold til overordnet vegnett i Trondheim med E6 Holtermanns veg gjennom området og E6 Omkjøringsvegen like ved. Holtermanns veg har redusert kapasitet nord for Valøyvegen der biltrafikken flettes sammen fra to til ett kjørefelt. Holtermanns veg kan likevel avvike flere biler enn i dag dersom rushtiden utvides og flere kjører tidligere eller senere til og fra arbeid. I dag går rushtrafikken med køproblemer over en kort tidsperiode.

Sykkel – gående

Langs Tempevegen er det bygget en sykkelveg med fortau som separerer gående og syklende. Sorgenfriveien inngår i Klæburuta i det definerte sykkelvegnettet i Trondheim, og det er etablert sammenhengende sykkelfelt herfra til Lerkendal stadion. Langs Holtermanns veg er det ikke tilrettelagt for sykkel og den blir heller ikke benyttet av syklister i noen særlig grad. Gode krysningspunkter på tvers av Holtermanns veg for gående/syklende mangler.

Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i Holtermanns veg har høy frekvens på bussene. Busstilbudet kunne likevel vært bedre tilrettelagt med jevnere takting på bussene, bedre gangforbindelser mellom holdeplassene og viktige målpunkt inne i området, og bedre krysningsmuligheter over Holtermanns veg.

Parkering

Planområdet ligger innenfor det som kommuneplanens arealdel har definert som "indre sone" for krav til parkering med retningslinjer for hvor mange parkeringsplasser som tillates/kreves for ulike typer virksomheter.

Støy og luftforurensning fra trafikk

Trondheim kommune

Støy

I følge støykart utarbeidet i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel 2012-2024 ligger store deler av området innenfor rød sone (65-70db). Holtermanns veg er en av innfartsvegene til Trondheim sentrum og generer mye trafikk; over 22 000 ÅDT. Dette gjør at deler av bygg ved vegen er innenfor lilla sone (utendørs støy på 70-75db). Det er også mye støy langs Bratsbergvegen og Omkjøringsvegen.

Luftforurensning

Luftkvaliteten i området har sammenheng med trafikkmengden og hastighet. Mye av forurensningen kommer fra motorisert trafikk, ikke minst bruken av piggdekk og dieselmotorer. Vindforhold påvirker også luftkvaliteten ved at vind kan frakte støv fra nærområdene inn i området.



Støykart 2012

Sosial infrastruktur

Rekreasjon

Elverommet er den viktigste arena for rekreasjon og idrett på Tempe. Per i dag er det opparbeidet turveg langs østsiden av Nidelva, fra Nedre Leirfoss og til Valøya. Turvegen har status som Pilegrimsled. Innenfor planområdet finnes det to offentlig tilgjengelige fiskevald, Valøya/Stavne øvre og Fossumhølen og et privat fiskevald ved Tempebanen. Oppe på platået finnes uteoppholdsarealer tilknyttet Tempe sykehjem, samt til høyblokkene i Tempevegen. Disse er private og benyttes av beboere og ansatte i området. Det finnes også en kommunal leke- og ballplass ved Valøyvegen 9 og Alfred Larsens gate.

Kapasitet barneskole

Deler av Nidarvoll og Nardo barneskolekrets ligger innenfor planområdet. Dagens samlede kapasitet for de to skolene er på 835 elever, og dagens elevtall er 684 elever.

Beregnet elevtall i 2030 og 2040 er henholdsvis 1015 og 1031 elever. Planlagt kapasitetsøkning ved Nidarvoll skole vil omtrent dekke opp for veksten i denne opptakskretsen. Kapasiteten i Nardo skolekrets vil imidlertid etter hvert bli svært presset pga av skolen ikke kan utvides. Det planlegges utvidelse av Utleira skole som kan ta noen elever fra Nidarvoll, men Nardo vil fortsatt mangle rundt 100 elevplasser i 2030.

Kapasitet ungdomsskole

Områdeplanen berører kun Sunnland ungdomsskolekrets, men denne må sees i sammenheng med tiliggende ungdomsskolekrets Hoeggen. Ungdomsskolekapasiteten på 750 elever i de to kretsene er allerede fullt utnyttet.

I følge beregningene vil det allerede i 2030 være et underskudd på 250 elevplasser, og totalt ca 300 i 2040. Planlagte tiltak for kapasitetsøkning vil dekke opp for elevveksten fram til ca 2023, men kapasiteten vil etter dette bli svært presset. I 2040 vil Sunnland ungdomsskolekrets mangle kapasitet tilsvarende nesten en halv ungdomsskole. Sunnland skole er foreslått revet og samlokalisert tomtemessig sammen med Nidarvoll skole. Utbyggingen er ikke politisk vedtatt og det er ikke avsatt midler til utbyggingen.

Barnehagedekning

Opptaksområde for barnehager i planområdet omfatter skolekretsene Nidarvoll og Nardo, med

Trondheim kommune

om lag 20-30 % underkapasitet i forhold til antall barn i dette opptaksområdet.

Tilgrensende opptakssone bidrar med noe ekstra kapasitet, men sterk boligvekst gjør at det innen 2040 bør etableres minst 150 nye barnehageplasser innenfor opptakssonen. Det foreligger per i dag ingen aktuelle tomter for nye barnehageprosjekter innenfor opptaksområdet.

Helse- og velferdssenter

Tempe sykehjem er et helse- og velferdssenter (HVS) med 24 sykehjemsplasser og 61 omsorgsplasser. I tillegg ligger 48 omsorgsboliger rett sør for anlegget. Anlegget regnes som fullt utbygd og er ikke med i områdeplanen. Utenfor planområdet ligger Nidarvoll helsehus som har 60 sykehjemsplasser. Det er i dag en underkapasitet i denne sonen på omlag 70 plasser.

Prognosene tilsier at det innen 2025 vil være en underdekning på ca 120 plasser, og i 2040 ca 250 plasser – om kapasiteten ikke økes. Dette tilsvarer omtrent fire HVS av full størrelse. Det er planlagt kapasitetsøkninger med to nye HVS innenfor sonen, men framdrift er usikkert. I følge prognosene vil nybygging dekke behovet fram til ca 2035, men i 2040 vil det være behov for ytterligere et nytt HVS for å dekke behovet.

Kulturtilbud

Dagens kulturtilbud i området er begrenset sett bort i fra idrett- og turmuligheter. Bingo og aktiviteter på Tempe sykehjem utgjør mulighetene innenfor planområdet. Beboerne i området i dag må benytte øvrig kulturtilbud utenfor planområdet.

Idrettsanlegg

Nidelv idrettslag holder til ved Tempebanen i elverommet. Det er et opparbeidet baneområde som også er åpent for allmenn bruk utenom lagenes treningstid. Området brukes både av nærmiljøet og byens øvrige befolkning.

Arbeidsplasser og handel

Det er om lag 3.750 arbeidsplasser innen planområdet i dag. Det finnes ikke egentlig et bydelssenter i området, men Tempevegen 22 fungerer som et lokalsenter og de som bor i høyblokkene og tilliggende småboliger kan lett komme seg til butikken til fots. Beboere øst for Holtermanns veg bruker heller dagligvarebutikken sør for Omkjøringsvegen for å slippe å krysse Holtermanns veg.

Boligtilbud

Det er registrert 667 boliger og 983 bosatte innenfor planområdet, hvorav de fleste bor i høyblokkene ved Tempevegen. Tempe helse- og velferdssenter har 105 beboere. Det er regulert nye boliger og muligheter for småleiligheter innenfor Sorgenfriveien 18, hvor det kan komme ca 275 boenheter.

Barn og unge

Planprogrammet ble presentert i ungdommens bystyre 14.3.2012. Hovedpunktene fra ungdommene var at det bør legges vekt på idrettsformål, sikre tverrforbindelser over Holtermanns veg og fjerne industri til fordel for boliger.

Beskrivelse av planforslaget

Planens hovedgrep og detaljeringsnivå

Planforslaget er utarbeidet som en grovmasket områdeplan. Det gis føringer for lokalisering av

Trondheim kommune

offentlige formål og for utbygging av byggeområdene. Det er gjort endringer i veisystem, også for myke trafikanter, og lagt til rette for bebyggelse og grønnstruktur. Det er ikke tatt hensyn til eiendomsgrenser der dette ville hindret ønsket struktur i planen.

Hovedgrepene i planen er som følger:

- Dagens Tempevegen er fjernet sør for nr. 22, og erstattes som intern offentlig veg til ny byggefelt. Valøyvegen mellom Sorgenfriveien og Holtermanns veg er fjernet. Det er etablert ny avkjørsel mot vest fra Holtermanns veg ved kryss med Bratsbergvegen.
- Det er lagt ny sammenhengende sykkelveg med fortau langs kanten av skrenten mot Nidelva fra Valøyvegen til Sluppen bru.
- Valøya settes av til boligområde, offentlig friområde og mulig offentlig tjenesteyting.
- Elveskrenten bevares og forsterkes, og gjøres mer tilgjengelig, og det legges inn park midt i området og mindre parker i nord og sør.
- Det er planlagt fem høyhus langs Holtermanns veg.
- En historisk veg diagonalt fra Lerkendal til elveskrenten er forsterket i planen som gang- og sykkelforbindelse og skaper et knutepunkt / torg innenfor området.
- Bygningsstrukturen er tettere på østsiden av Holtermanns veg med hovedsakelig kontor, næring, tjenesteyting, lokal forretning og mulighet for boliger i høyhus. På vestsiden av Holtermanns veg planlegges boliger, kontorbygg, næring, tjenesteyting og grønnstruktur.
- Gaterommet i Holtermanns veg mellom bygningene planlegges til minimum 40 meter og skal kunne romme trafikk og muligheter for fremtidige endringer. Gaterommet er utvidet til 50 m ved mulige plasseringer av superbusstasjoner og for å kunne håndtere anlegg knyttet til nytt knutepunkt.

Bebyggelsesstruktur, bygningstyper og funksjonssammensetting innenfor feltene fastlegges i detaljreguleringsplanene.

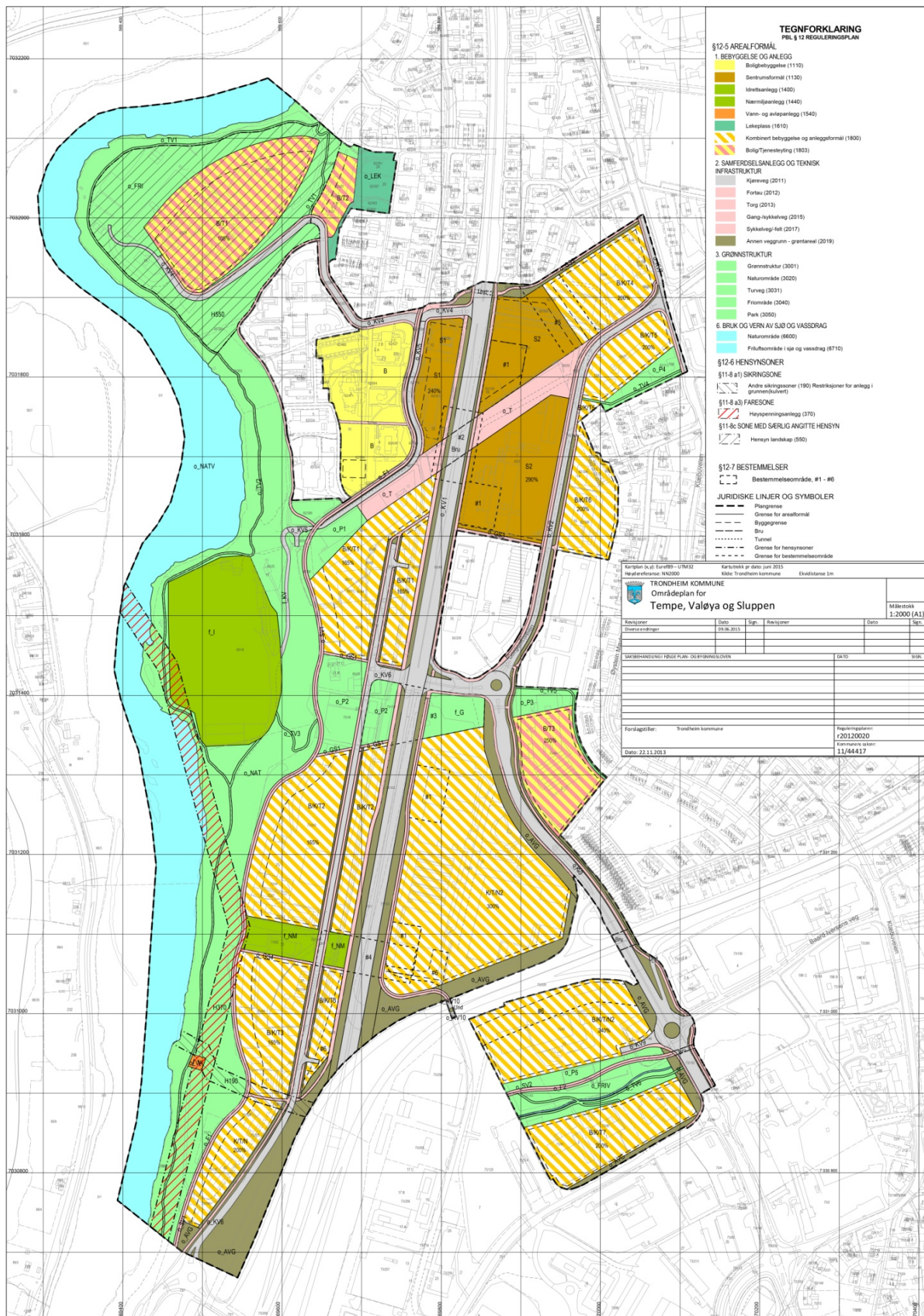
Planlagt arealbruk

Innenfor planområdet legges det opp til blandet arealbruk. Det er en plan som skal sikre gode offentlige uterom, funksjonelle trafikksystem for myke trafikanter og en hensynsmessig utbygging. Biltrafikken i området endres noe, men vegarealet til Holtermanns veg er beholdt i om lag dagens standard.

Øst for Holtermanns veg planlegges det først og fremst for kontorbygg, tjenesteyting, næring og forretning. Det åpnes for etablering av store bygningsvolumer. Det er planlagt 5 høyhus på 10 etasjer over en base på 5 etasjer. Uterom på tak tillates, for delvis å kompensere for at det ikke vil være mulig å etablere større offentlige / felles uterom på bakkeplan.

På vestsiden av Holtermanns veg planlegges det en mer åpen struktur og lavere tetthet, som en mykere overgang mot Nidelva og elverommet. På Valøya avsettes om lag halvparten av området til boligområde, eventuelt kombinert med offentlig tjenesteyting, og øvrig areal til offentlig rekreasjonsområde. Elveskrenten er planlagt som offentlig naturområde med tursti.

For alle områder avsatt til bebyggelse og anlegg stilles det krav om detaljregulering før større byggetiltak.



Plankart

Trondheim kommune

Bygningsfelt B/K/T1, B/K/T2, B/K/T3 og o_P1 har adkomst fra Holtermannsveg og ved en intern veg i feltene. Intern veg er offentlig inn til et felt i nord og 3 felt i sør. Vegen er lagt inn i plankart men kan ved detaljplanlegging bli flyttet innenfor hvert felt eller for hele strøket. Vegen er ikke tatt med i regnskap for utnyttelse.

Områder for boliger (B)

Felt B, Tempeblokkene, her åpner områdeplanen for en ny boligblokk på et område som i dag er en stor parkeringsplass. Utbyggingen er betinget av at all bakkeparkering, med unntak av gjesteparkering, for høyblokkene legges under bakken og området endres til uteoppholdsareal. Områdeplanens bestemmelser tillater mindre uteoppholdsareal og lavere parkeringsdekning innenfor dette arealet enn kravene satt i kommuneplanens arealdel 2012-2024 for å oppnå bedre utnyttelse av arealene.

Områder for boliger, kontor og tjenesteyting (B/K/T)

Felt B/K/T1, størrelse 18.631 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Kontorbygg plasseres mot Holtermanns veg som en støyskjerm for boliger lenger i vest. Det kan bli boliger også langs Holtermanns veg over andre etasje dersom støystemmestandardene i KPA tilfredsstilles. Minst 95 % av parkeringen innenfor feltet skal etableres i kjeller. Biladkomst til feltet løses med ny avkjørsel fra krysset Brattsbergveg og Holdemannsveg.

Felt B/K/T2, størrelse 24.953 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Det legges opp til at kontorbygg skal plasseres ved Holtermanns veg som støyskjerm for boliger lenger i vest. Det kan bli boliger også langs Holtermanns veg over andre etasje betinget av at støystemmestandardene i KPA tilfredsstilles. Minst 95 % av parkeringen innenfor feltet skal etableres i kjeller. Adkomst til feltet løses med ny veg fra Holtermanns veg.

Felt B/K/T3, størrelse 16.303 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Feltet er nært Holtermanns veg og Omkjøringsvegen og er utsatt for mye støy og støv. Det legges opp til at kontorbygg skal plasseres ved Holtermanns veg som støyskjerm for boliger lenger i vest. Feltet har fått likt formål og utnyttelsesgrad som nabofeltet B/K/T2, Bygningsform fastlegges i detaljreguleringsplan.

Adkomst til feltet er fra nytt kryss ved Brattsbergvegen gjennom felt B/K/T2 og felles nærmiljøområde. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller. Feltet skal planlegges sammen med K/T/N i sør, og det kan etableres felles parkeringsanlegg under bakken. Det er lagt inn hensynssone i sør hvor rør for Fredlybekken må ligge i bakken. Innenfor feltet finnes bygg som er vurdert til å ha antikvariske verdi, markert med hensynssone med tilhørende bestemmelse.

Det er sikret i planen at det skal holdes åpen vegforbindelse gjennom feltet til nytt kryss ved Brattsbergvegen.

Felt B/K/T4, størrelse 11.302 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Feltet skal ses i sammenheng med felt S2 for at det skal bli en helhetlig karakter i strøket mot Sorgenfriveien. Feltet er en viktig kopling mot NTNU samtidig som det grenser opp mot eksisterende lavere boligbebyggelse. Det forutsettes i planen at utbygging av feltet blir maksimalt 3 etasjer mot eksisterende boligbebyggelse i nord. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller. Det er i planen regulert en gangveg mellom undergangen under Holtermanns veg, Klæbuvegen og torget ved Sorgenfriveien. Bygningsform fastlegges i detaljreguleringsplan.

Trondheim kommune

Felt B/K/T5, størrelse 6.572 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Feltet planlegges for tett bebyggelse mot Sorgenfriveien men lavere mot park og boligbebyggelse i sør. Det forutsettes i planen at utbygging av feltet blir maksimalt 3 etasjer mot parken i sør. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller. Bygningsform fastlegges i detaljreguleringsplan.

Felt B/K/T6, størrelse 7.336 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Feltet skal ses i sammenheng med reguleringsplanen for Sorgenfriveien 18. Det er et bygg "Låven" (gnr. 62/bnr. 219) innenfor feltet som har antikvarisk verdi og er markert med hensynssone kulturminne. Låven bør bli mer synlig i området og adkomst og parkering skal løses felles med ny bebyggelse innenfor feltet. Det forutsettes i planen at utbygging av feltet blir maksimalt 3 etasjer mot eksisterende boligbebyggelse. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller.

Felt B/K/T7, størrelse 13.950 m². Arealet settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Det åpnes opp for tett bebyggelse med åpenhet til parkdraget med åpen Fredlybekk. Parken langs bekken kan vurderes som del av utearealer til bebyggelsen. Det tillates etablert en adkomst til feltet fra Sluppenvegen og en adkomst fra adkomstveg V2 i områdeplanen for Sluppenvegen 5-25. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller. Det står en bensinstasjon innenfor feltet mot Bratsbergvegen. Detaljplan vil klargjøre hvorvidt bensinstasjonen kan bli stående inklusive den handelsfunksjonen som den har i dag når feltet bygges ut. Områdeplanen begrenser adkomsten til bensinstasjonen.

Område for kontor, tjenesteyting og næring K/T/N

K/T/N1, størrelse 7.415 m². Arealet settes av til kontor, tjenesteyting og næring. Feltet er i stor grad utsatt for støy- og støvforurensing fra trafikk. Adkomst til feltet er fra nytt kryss ved Bratsbergvegen gjennom felt B/K/T2 og B/K/T3. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller, noe som kan ses sammen med nabofeltet. Det er lagt inn hensynssone for hvor rør for Fredlybekken må ligge i bakken.

Det er sikret i bestemmelsene til planen at det skal holdes åpen vegforbindelse gjennom feltet til nytt kryss ved Brattsbergvegen inntill etablering av nytt Sluppenkryss.

Felt K/T/N2, størrelse 51.191 m². Arealet settes av til kontor, tjenesteyting og næring. Det åpnes for store volumer og to høyhus. I detaljregulering skal bygningsform fastsettes, og henvendelsen mot Holtermanns veg må vektlegges. De store volumene mot Holtermanns vegen kan deles opp i mindre enheter. Minst 95 % av parkering innenfor feltet skal etableres i kjeller. En del av de eksisterende bygningene har antikvarisk verdi. Den mest kjente og markante av bygningene er "høyblokka" som er et historisk kjennetegn. Det er lagt hensynssone på høyblokka og den treklyngen i øst, og detaljregulering vil avgjøre hvor langt man skal bevare eksisterende bygning og landskap.

Det er planlagt gang- og sykkelveg langs Holtermanns veg til eksisterende undergang under Omkjøringsvegen. Undergangen kan stenges midlertidig i forbindelse med planlagt avkjøring fra Siemens inn på Omkjøringsvegen. Det må sikres med konstruksjon at undergangen kan brukes etter etablering av avkjøringen.

Det er lagt inn i planen område til annen veggrunn mot Brattsbergvegen. Dette er gjort for å sikre egen trasse for buss.

Trondheim kommune

Områder for bolig, kontor, tjenesteyting og næring B/K/T/N

Felt B/K/T/N, størrelse 19.213 m². Arealet ligger rett sør for Omkjøringsvegen og settes av til bolig/kontor og tjenesteyting. Sør for feltet planlegges park med åpen Fredlybekk, turveg, og sykkelveg med fortau. Feltet bør vurderes for offentlig tjenesteyting som for eksempel videregående skole. Bygningsform fastlegges i detaljreguleringsplan.

Etter offentlig høring av områdeplanen har byggegrensen mot Omkjøringsvegen blitt justert, og det er lagt bestemmelsesområde i sonen mellom 25 og 50 meter fra Omkjøringsvegen hvor det ikke kan bygges før ny detaljregulering av Sluppenkrysset er vedtatt. Dette er for å ta høyde for avviklingsproblemer ved en byggefase i Omkjøringsvegen.

Det legges opp til en høy utnyttelse av feltet fordi et robust bygg mot Omkjøringsvegen kan medvirke til støyskjerming av området i sør. Bygg langs Omkjøringsvegen bør være 6-7 etasjes høgt for å oppnå ønsket effekt.

Områder for bolig og tjenesteyting (B/T)

Felt B/T1 Valøya, størrelse 22.867 m². Arealet settes av til bolig og tjenesteyting. Byggeområdet skal heves inntil fem meter med steinmasse og bygningene skal etableres på fyllingen. Området skal benyttes hovedsakelig til boligbebyggelse og eventuelt til barnehage og helse- og velferdssenter. Plassering av barnehage og helse- og velferdssenter må avklares før området kan avsettes til bare boliger, og disse funksjonene kan bli integrert i boligbebyggelsen. De offentlige funksjonene utgjør inntil en tredjedel av utbyggingsvolumet.

Felt B/T2 bolig og tjenesteyting størrelse 3.164 m². Arealet settes av til bolig og tjenesteyting. Eksisterende bebyggelse er boligbygg med boliger for personer med rusrelaterte problemer. Geotekniske forhold medfører at byggegrensa er lagt 12 meter fra formåls grensa. Det er krav om detaljregulering også for mindre nybygg, tilbygg eller bruksendringer.

Felt B/T3 størrelse 10.973 m². Arealet settes av til bolig og tjenesteyting. Før området kan detaljreguleres skal plassering av ny barnehage (6 avdelinger) og nytt helse- og velferdssenter være avklart. Disse funksjonene tillates etablert innenfor feltet. Alle omtalte funksjoner kan være integrert i samme bygningsmasse, og det kan tillates kontorarealer i tillegg. All parkering bør være under bakken. Utearealer kan etableres på tak over 1. etasje. Det skal etableres turveg fra parken o_P3 til Anton Grevskottsveg.

Områder for sentrumsformål

Felt S1, størrelse 6.509 m² er i planen avsatt til sentrumsformål, som innbefatter bolig, kontor, tjenesteyting og forretning. Eksisterende bensinstasjon kan rives og det tillates nytt bygg på tomte. Nybygg kan delvis bygges sammen med eksisterende bygg eller stå avskilt. Eksisterende parkeringskjeller kan utvides under nybygg. Planen legger opp til gangbru fra torg på østsiden av Holtermanns veg til den sørlige delen av eksisterende bygg (Tempevegen 22). Gangbrua fra torget (o_T) kan forlenges inn i bygningsmassen.

Felt S2, størrelse 27.260 m² er i planen avsatt til sentrumsformål, som innbefatter bolig, kontor, tjenesteyting og forretning, oppdelt av felt avsatt til offentlig torg. Dette feltet er det mest sentrale området i hele planen og skal opparbeides som et lokalt senter og knutepunkt/møtested. Det skal legges opp til bygg med flere utadrettede virksomheter, og som også kan få viktig rolle i kunnskapsaksen.

Området er egnet for kvartalsstruktur med store volumer. Innenfor bestemmelsesområdene #1

Trondheim kommune

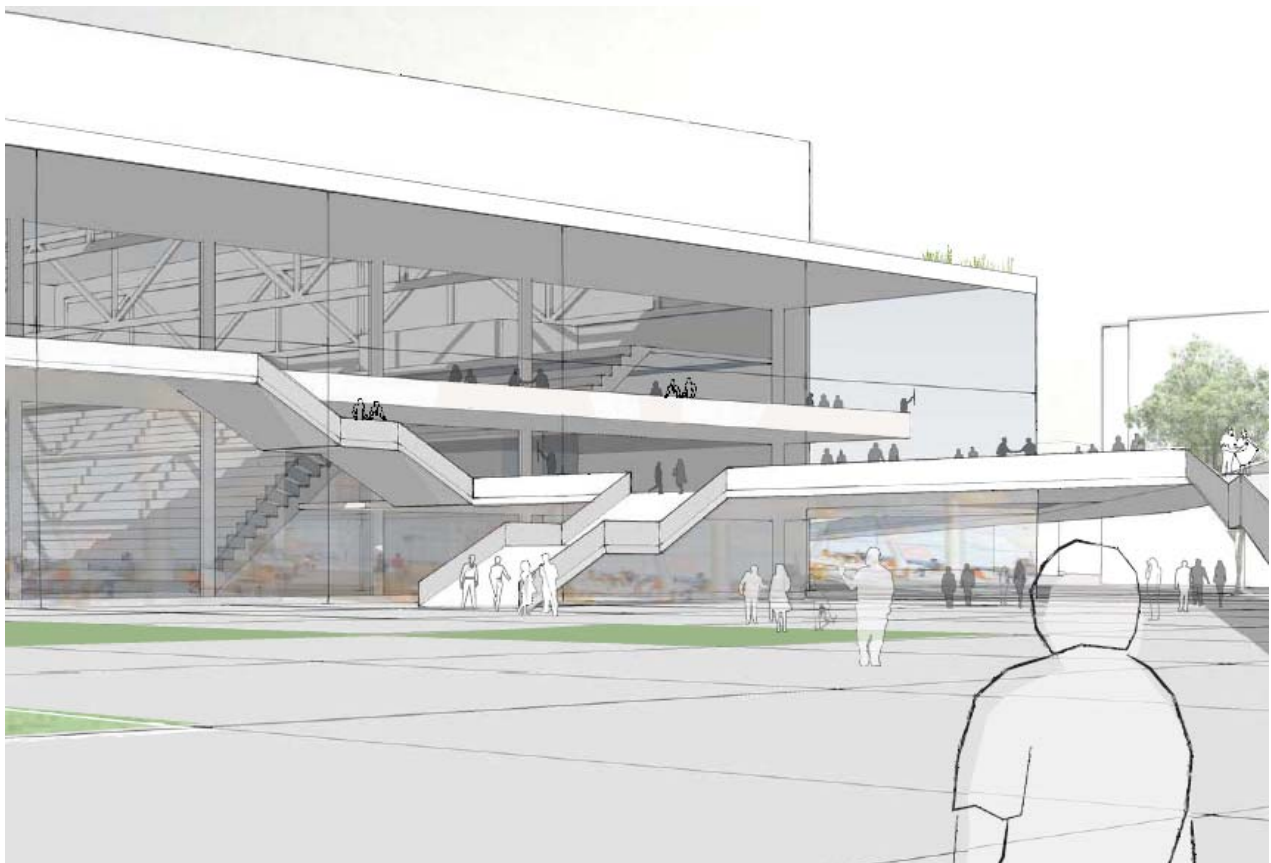
tillates etablert høyhus. Mot nord skal det etableres en gangforbindelse mellom Klæbuvegen og eksisterende undergang til Holtermanns veg med tilknytning til Sorgenfriveien. Det forutsettes i planen at utbygging av feltet blir maksimalt 3 etasjer mot eksisterende boligbebyggelse i nord.

Ved planlegging av boliger kan uteoppholdsareal tillates etablert på tak. Torg kan delvis inngå i regnskapet for uterom til boliger. Hovedadkomstene skal legges mot torget og varelevering skal løses på egen grunn. All bilparkering bør være under bakken. Det tillates etablert sentrumsbebyggelse også under torget.

Torget

Felt o_T, er bydelens sentrale knutepunkt, et møtested, et oppholdssted, sted for sosialt samvær og en forbindelse mellom øst og vest. Det er her bydelstorget skal bygges med trygg og attraktiv gang- og sykkelforbindelse på bru over Holtermanns veg. Gangbrua og torget skal binde sammen øst og vest samtidig som de gir hovedinngang til bygningene.

Torget og bruforbindelse skal være universelt utformet med ramper og heis. Grønne elementer kan tydeliggjøre den viktige forbindelsen til elverommet. Utforming og bruk av dette arealet bør gjøres gjenstand for en arkitektkonkurranse før detaljplanlegging.



Skisse av mulig utforming av torget utarbeidet av Tegn3 i forbindelse med mulighetsstudie

Høyhus

Områdeplanen tillater mer høyhusbebyggelse, og utredningen vedlagt begrunner de valg som er tatt. Utredningen bygger på tidligere forstudie, tidligere høyhusrapport og kommuneplanens arealdel 2007-2018 og 2012-2024 og Trondheim kommunes byformveileder.

Høyhus i området vil bidra til å gi høy arealutnyttelse, i tillegg til å forsterke både bydelens karakter og byens profil. I planområdet er det byform og byutvikling som begrunner valg om

Trondheim kommune

høyhus og plassering. Høyhus vil gi bydelen struktur, tetthet, rytme og identitet. Høyhusene skal være punkthus, og ikke skiver. Det stilles krav til høy arkitektonisk kvalitet fordi høyhusene vil være svært synlige og påvirke byens visuelle profil i lang tid.

Det åpnes for boliger i høyhus med uterom på tak av basen de står på. Her bør det tenkes mindre boliger og studentboliger. Egne utredninger av vindforhold, støy og luftforurensning kreves ved detaljplan.

Grønnstruktur

Grønnstrukturen i Nidelvkorridoren foreslås beholdt i sin nåværende form, men utvides med friområde og tursti på Valøya. Det planlegges flere store grøntarealer innenfor planområdet, uten at bruk av arealene er spesifisert. Ved detaljregulering skal det utarbeides en overordnet utomhusplan for et større område, slik at funksjoner, høyder, overvannshåndtering m.v. vurderes helhetlig.

Felt o_NAT, o_NATV med o_TV2-3 – elverommet med turstier. Nidelvkorridoren beholdes og styrkes. Det stilles krav om bruk av stedegen vegetasjon og forbud mot innføring av svartlistede arter. Det er gjort funn av svartlistede arter i skråningen langs elva, og det er i bestemmelsene angitt krav til håndtering av de infiserte massene.

Det tillates enkelte mindre konstruksjoner av bygg, eksempelvis gapahuker og lekeapparater i elvekorridoren. Det stilles krav til opparbeidelse av randsonen langs elva. For å ivareta naturkvalitetene i elverommet er en bred nok kantsone bestående av trær og busker viktige, som kan fungere som oppholdsområde og buffer mot forstyrrelser fra områdene rundt.

Det tillates ikke tiltak i elva som kan være til skade for biologisk mangfold, og gyteområder er særlig viktig. Eksisterende fiskevald innenfor området beholdes uendret.

o_TV2 er eksisterende turveg som er regulert til en bredde på 2,3 meter. Turvegen tillates flyttet innenfor regulert grønnstruktur for å tilpasses bedre til terreng og vegetasjon. Etablering av ny turveg o_TV3 på tvers av skrenten skal etableres for å bedre tilgangen til naturområdet og Tempebanen. Her er terrenget bratt og det kan bli trapper. Det er satt rekkefølgekrav om oppgradering eller etablering av turvegene.

Felt o_FRI, o_TV1, offentlig friområde på Valøya med turveg. Området blir et nytt offentlig friområde med turveger og nærmiljøanlegg for byens befolkning, med adkomst fra Tempe, eller fra elvestien fra Leirfoss. Med tiden kan friområdet også bli tilgjengelig fra Øya, Midtbyen og Lade, og bli et av uterommene langs Nidelva og fjorden.

Kantvegetasjon mot Nidelva skal ivaretas, og stedegen vegetasjon benyttes for å knytte sammenhenger til eksisterende vegetasjon. Flomsoner skal ivaretas i planleggingen. Det skal etableres et nærmiljøanlegg på minst fem daa med anlegg for ulike aktiviteter, fortrinnsvis uorganiserte. Siden det legges opp til mye boligbebyggelse oppe på platået, skal man tilstrebe at friområdet kan bli et stille sted, med elva og aktiviteter som lydkilder.

Trondheim kommune

O_TV1 er en ny turveg som skal ivareta forbindelsen mellom byggeområdet og elverommet, og er trukket litt vekk fra elvekanten. Det tillates noen avstikkere ned til elva for å kunne gi brukere mulighet til å oppleve vannet. Turvegen skal tilfredsstill prinsippene om universell utforming. Det skal tilrettelegges for en videreføring av stien videre, nord for planområdet.



Det skal være 2 parkeringsplasser for forflytningshemmede i tilknytning til fiskeplassen. Øvrige brukere må ankomme friområdet til fots, sykkel, eller med bussene i Holtermanns veg.

Hensynssone landskap

Terrenget på Valøya skal endres ved at bebyggelsen skal legges på en fylling. Fyllingen vil være et stort inngrep i elveskråningen, og det nye terrenget må bearbeides mest mulig skånsomt. Det skal legges vekt på god tilgjengelighet mellom bebyggelse, aktivitetsområder innen friområdet og turveg, og fyllingen må tilpasses omkringliggende terreng mot skrenten og elva slik at dette oppnås.

Felt o_P1 er en offentlig park midt i området. Parken er en del av en grønn kile som ligger på tvers av området. Det er en viktig grønn åpning i planen og en viktig siktlinje mot øst og vest. I planen er det lagt opp til planfri kryssing av Holtermansveg på bru i dette område.

Felt o_P2 er en mindre offentlig park. Parken er en del av interne forbindelser, møtesteder og til å skape åpenhet i planområdet.





Parkdrag på tvers

Felt o_P3 og o_TV5, offentlig park med turveg mellom Sorgenfriveien og Anton Grevskottsveg.

Mellom eksisterende småhusbebyggelse og ny sentrumsbebyggelse langs Sorgenfriveien er det lagt inn en park som viderefører den grønne kilen gjennom området og sikt mellom Nardoskrenten og Havstein kirke på Byåsen. Tett bebyggelse i området gjør det særlig viktig at utsyn til viktige terrengformer bevares, slik at orientering og perspektiv ivaretas. Turvegen gir en trygg snarveg til det eksisterende boligområde og ned til elverommet. Turvegen kan flyttes innenfor regulert grønnstruktur for å tilpasses bedre til terrenget.

Felt o_P4 og o_TV4, offentlig park med turveg. Mellom Klæbuvegen og Sorgenfriveien er det tatt inn en grønn forbindelse som også ligger i gjeldende reguleringsplan og KPA. Parken blir en viktig buffersone mellom ny sentrumsbebyggelse og eksisterende småhusbebyggelse. Turvegen vil være en snarveg mellom boligområdene øst for planområdet og bydelstorget.

Felt f_NM, et felles parkområde/nærmiljøanlegg. Nærmiljøanlegget vil gi større rekreasjonsareal for tiliggende boligområder og vil også bidra til utlufting av området. Sykkelvegen langs elveskrenten vil bli forbundet opp til Holtermanns veg her, og gi en god forbindelse til hensynsområdet som skal ivareta superbusterminal og gangbro.

Felt o_P5, o_SV4, o_F4, o_FRIV og o_TV6, Fredlybekken, offentlig park med sykkelveg med fortau, bekkeløp og tursti. Området skal være en offentlig park, hvor Fredlybekken kan reetableres som en åpen bekk. Grøntområdet har en bredde på ca. 30 m. Utforming av bekken er beskrevet i Forprosjekt for Fredlybekken (se www.trondheim.kommune.no/fredlybekken). Sikringstiltak skal inngå i opparbeidelsesplan for bekken. Turvegen er del av turvegdraget langs Fredlybekken. Regulert bredde er 2,3 meter. Turvegen og bekken tillates flyttet innenfor regulert grønnstruktur for å tilpasse denne bedre til terreng og vegetasjon.



Perspektiv

Trafikksystem og parkering

Vegsystem og trafikkfordeling

En utfordring ved stor utbygging i området vil være å begrense økning i biltrafikken som følge av utbyggingen. Det er gjennomført en trafikkberegning for planområdet og store deler av influensområdet for å se på hvordan fremtidig trafikk vil kunne fordele seg som følge av de foreslåtte endringene i trafikksystemet. Selv om det legges opp til lav parkeringsdekning innenfor planområdet vil flere mennesker få området som bosted og målpunkt og flere vil ferdes gjennom området. Dette vil øke det totale transportarbeidet. Området ligger sentralt til med korte gang- og sykkelavstander til Midtbyen og gode kollektivforbindelser. Mye av trafikkveksten forventes derfor dekket av miljøvennlige reisemidler.

Statens vegvesen planlegger fremtidig utvikling av veganleggene rundt en ny Sluppenbru, samt en eventuell fremtidig tunnel til Byåsen. Planforslaget legger ikke begrensninger for en fremtidig utvikling av Sluppenkrysset og Omkjøringsvegen jfr. blant annet tidligere diskusjoner om lokk over E6. Tempevegen. Det tas høyde for en midlertidig løsning ved at det stilles krav om veg fra sør, gjennom feltene K/T/N1, B/K/T3 og B/K/T2, til krysset med Bratsbergvegen (Siemenskrysset). Denne vegen kan brukes som fremtidig veg/adkomst innenfor feltene. Det blir ikke adkomst fra sør etter at nytt Sluppenkryss er etablert.

Trondheim kommune

Valøyvegen mellom Sorgenfriveien og Holtermanns veg reguleres bort for å muliggjøre en sammenslåing av flere utbyggingsareal og bedre utnyttelse. Økt trafikk i Sorgenfriveien bør begrenses, og det legges derfor opp til 30 km/t og fartsdempende tiltak. Krysset Bratsbergvegen – Baard Iversens veg planlegges som ny rundkjøring med avkjørsel til felt B/K/T/N.

Det etableres nytt kryss i Holtermannsvegen mot vest fra eksisterende kryss veg Bratsbergvegen (Siemsnskrysset). Det blir adkomst til byggefeltene fra Holtermannsveg. Krysset er planlagt stort nokk for å kunne bli lagt om til rundkjøring i framtiden. Det er også lagt til rette for planfri kryssing av gående og syklist på bru.

Kollektivtrafikk (superbuss)

Det legges opp til en lav parkeringsdekning innenfor planområdet, og et effektivt kollektivtilbud er en forutsetning for utviklingen.



Trafikk innenfor området

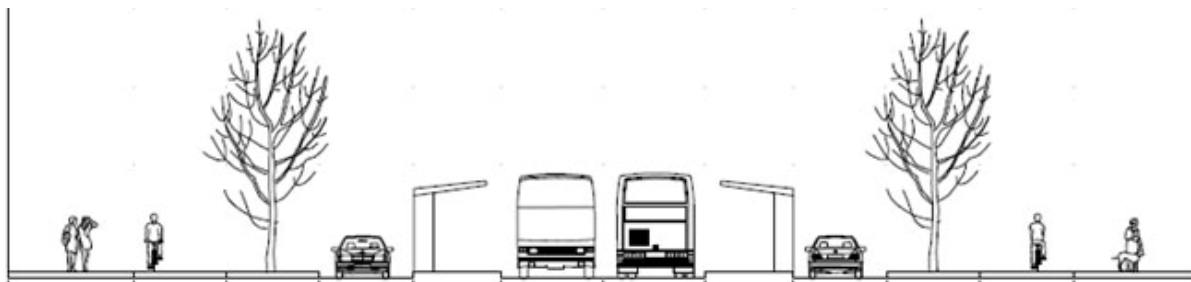
Kollektivtilbudet må gi effektive forbindelser fra planområdet til alle deler av byen. Det er samtidig viktig å tilrettelegge gode stasjoner og kollektivknutepunkt med korte og tydelige gangforbindelser til alle målpunkt innenfor planområdet.

Det er planer om superbuss fra Midtbyen til Sluppen, og vurderinger og løsninger fra superbussutredningen er lagt til grunn for arbeidet med områdeplanen. Et superbusskonsept kjennetegnes blant annet av et busstilbud med høy frekvens og fremføringshastighet, hvor miljøvennlige busser går på egne traseer.

De forhold som er vurdert i superbussutredningen og lagt til grunn for arbeidet med områdeplanen er:

- **Godt kollektivtilbud**, tett mellom bussavgangene, prioritering av bussene i signalanleggene, høy standard på holdeplasser med trafikksikre og effektive løsninger for fotgjengere, særlig med tanke på kryssing av kjørefelt.
- **Stasjoner** på Holtermanns veg sentralt plassert i området mellom Valøyvegen og Bratsbergvegen.
- **Redusert fartsgrense på Holtermanns veg** i forhold til dagens 60 km/t av hensyn til trafiksikkerhet for fotgjengere.
- **Knutepunktet** ved enden av superbustraseen er foreslått lagt ved E6 på Sluppen, sør for Omkjøringsvegen.

Detaljert plassering av kollektivfelt må vurderes i sammenheng med nye kryssløsninger for Sluppenområdet. Områdeplanen setter av så stort gaterom i Holtermanns veg at man senere står fritt til å velge midt- eller sidestilt superbussløsning. Det ble i forstudien vurdert om knutepunktet skulle ligge nærmere sentrum, men det ble konkludert med at det var bedre å trekke knutepunktet sør for Omkjøringsvegen, slik at det også kan benyttes av regionbusser.



Gatesnitt i Holtermanns veg med midtstilt superbusstrase

I områdeplanen fastsettes det to superbusstasjoner, under den nye tverrforbindelsen i diagonalen og et nytt kollektivknutepunkt i tilknytning til Sluppenkrysset. Disse to stasjonene vil betjene området med gode gangforbindelser. Bussholdeplassene langs Brattsbergvegen er beholdt i planen.

De nye foreslåtte kryssløsningene i Holtermanns veg vil kunne gi en enda bedre mulighet til å prioritere bussfremkommeligheten. Krysset Holtermanns veg - Brattsbergvegen kan avvikles uten kryssende fotgjengere i Holtermanns veg og Brattsbergvegen ved etablering av nye gang- og sykkelbruer. Krysset Holtermanns veg - Valøyvegen vil få enklere faseinndeling når det bygges om til T-kryss.

Parkering

Det legges opp til parkeringsdekning i tråd med bestemmelser i KPA innenfor planområdet med unntak av felt B. Parkeringsrestriksjoner i området er et kraftig virkemiddel for å begrense arbeidsreisende til næringsvirksomhetene. For boliger har parkeringsbegrensinger ikke vesentlig påvirkning av transportmiddelvalget. Planområdet ligger innenfor det som kommuneplanens arealdel har definert som "indre sone" for krav til parkering.

Det antas at 50 % av de ansatte bruker bil til og fra arbeid innenfor planområdet. Denne antagelsen er basert på erfaringstall fra før- og etterundersøkelser for reisevaner før og etter flytting av kontorarbeidsplasser fra områder utenfor sentrum til sentrumsområder. De nye parkeringsvedtektene tilsier at opptil 15 % av ansatte har tilgang til parkeringsplasser på arbeidsstedet. Det er vurdert at bilandelene sannsynligvis vil ligge noe høyere enn kravene tilsier på grunn av at:

- Tempe ligger litt mindre sentralt enn Midtbyen og ikke like tilgjengelig med kollektivtransport og gang/sykkel
- Flere enn de som har parkeringsplass ved arbeidsstedet kjører/blir kjørt til arbeid
- Usikkerhet i antakelser om utnyttelse av parkeringsplassene

Turproduksjonen basert på 50 % bilbruk er derfor lagt inn i matrisene i Contram-modellen og trafikken på vegnettet beregnet. Med dagens parkeringsnorm er det forventet at bilandelen for reiser til og fra arbeid vil ligge mellom 10 % og 35 %. For reiser "i arbeid", besøkende til næringsvirksomheter og vareleveranser, er det forutsatt høyere bilandeler.

Varelevering

Varelevering skal løses på egen grunn i detaljplanene. Det skal løses på en måte som er trafiksikkert for myke trafikanter vel som biltrafikk. Tidspunkt for varelevering bør reguleres ved detaljregulering dersom det vil være til sjenanse for boliger eller opphold.

Gang- og sykkelssystem

Trondheim kommune

Det skal etableres gode gang- og sykkelforbindelser både på langs og tvers av hovedvegene i området. Det skal både være mulig å gå og sykle trygt og effektivt gjennom området, samt god lokal tilgjengelighet. Det foreslås etablert en ny hovedsykkelveg med fortau langs elveskrenten. Sykkelvegen vil erstatte dagens tilbud i Heimdalsruta langs Tempevegen og tilknyttes planlagt sykkelveg over dagens Sluppen bru. Moholtruta fra Sluppen gjennom Nardo tilrettelegges parallelt med Fredlybekken med planfri kryssing over eller under Bratsbergvegen.

Hovedsykkelruta langs Sorgenfriveien ønskes forsterket ved at den bygges om til sykkelveg med fortau sørover fra Klæbuveien. Dette er i tråd med innspill fra politiet og Statens vegvesen til planforslaget for Sorgenfriveien 18.

Forbi Siemens legges det til rette for at forbindelse via eksisterende undergang mot Sluppen kan opprettholdes.

Det er foreslått tre hovedforbindelser for gående og syklende over Holtermanns veg i tillegg til dagens undergang. En på diagonalen over Tempevegen 22, en i nord og en sør for Siemens. Disse er planlagt som bruer, attraktive og trafikksikre krysningspunkter for gående og syklende i området. Universell utforming er en premiss for gang-/sykkeltilbudet i området, i tillegg til trapper.



Forbilde for gang og sykkelbru over Holtermanns veg – Cykelslangen i København



Forbilde for gang og sykkelbru over Holtermanns veg – BP bridge i Millennium Park, Chicago

Byform

Planen ligger innenfor definert sentrumsformål. Området skal omdannes fra et industrialisert preg til et urbant område. Det kan bygges tett og i utgangspunktet er det planlagt 5 etasjes kvartalsstruktur på østsiden av Holtermanns veg, og 4-5 etasjer på vestsiden, og fem høyhus på 15 etasjer på østsiden av Holtermanns veg i en rekke. På vestsiden av Holtermanns veg skal bebyggelsen være mer åpen mot elveskrenten. Bebyggelse på Valøya er planlagt i fem etasjer.

Trondheim kommune

Tillatte utnyttelse i % bruksareal er angitt på plankart.



Eksisterende struktur



Planens struktur

Det er i planen åpnet for forskjellige bygningstyper som vil medvirke til å skape variasjon i et ellers strengt urbant byområde. Høyhusrapporten vedlagt områdeplanen skal være veiledende i videre detaljplanarbeid. Endelige byggehøyder og form for de enkelte felt skal fastsettes i detaljreguleringsplan. Påvirkning fra vind, forurensning, sol og skygge på uterom, nærmiljøanlegg og konsekvenser for naboer skal vurderes i detaljregulering og sikre gode oppholdsarealer.

Grad av utnyttning

Grad av utnyttning er angitt som maksimal % BRA i reguleringsbestemmelsene. Samlet tillatt BRA for områder regulert i planen er om lag 533 400 m². Utnyttelse av feltene er satt fram som prosenttall. Dette varierer etter vurdert mulig utbygging på feltene. Utnyttingsprosenten er lavere i områdene vest for Holtermanns veg der det er større muligheter for og krav om etablering av boliger. Felt med høyere utnyttelse vurderes til at det kan bygges tettere med næringsbygg der boligpotensialet er lavt.

Tabellen under angir maksimalt tillatt % BRA over bakkeplan, og hvor mye m² BRA dette representerer.

Felt:	Maks % BRA	Tilsvarende m ² BRA	Felt:	Maks % BRA	Tilsvarende m ² BRA	Felt:	Maks % BRA	Tilsvarende m ² BRA
B	-	4 300 ekstra	B/K/T1	165	30 700	K/T/N1	200	14 300
			B/K/T2	165	41 200	K/T/N2	300	143 600
B/T1	105	24 100	B/K/T3	165	26 700			
B/T2	-	plankrav	B/K/T4	200	22 600	B/K/T/N	240	47 900
B/T3	250	26 200	B/K/T5	200	13 900			
			B/K/T6	200	16 800	S1	240	15 600
			B/K/T7	200	29 100	S2	290	79 400

Bruksareal under terreng eller under torg o_ T er ikke tatt med i regnskapet.

Hensyn til eksisterende bebyggelse innen for planområdet

Flere av byggefeltene har eksisterende bebyggelse som kan integreres i fremtidig urban

Trondheim kommune

ombygning. De mest sentrale byggene med antikvarisk verdi har fått en hensynssone for antikvarisk verdifulle bygg og landskap. Her skal bevaring vurderes spesielt.

Boligmiljø

Det er viktig for området at det bygges boliger, siden området er sentrumsnært og har veldig bra kollektivtransport. Det er utfordringer knyttet opp til utbygging av boliger i området knyttet til støy, luftforurensning, geoteknikk og grunnforhold, men også til trafikk og tilgjengelighet.

På vestsiden av Holtermanns veg er det krav at det detaljreguleres til boligformål. Det blir god tilgang til området, spesielt for gående og syklende. Området er flatt og krav til universell utforming på plannivå er ivarettatt. Området egner seg godt til familieboliger.

På østsiden av Holtermanns veg åpnes det for boliger i høyhus. Det er to høyhus innenfor S1 og S2, hvor det kan vurderes boliger i de øverste 10 etasjene. Uterom vil være på tak av basen på fem etasjer. Sentralt torg vil også funke som del av uterom. Dette kan være egnet som boliger for studenter og små husholdninger.

Dette området ligger i rød sone (over 65-70db) for støy og det skal planlegges støyskjermende tiltak mot støykilden. Etablering av boliger i området skal være i overensstemmelse med § 21.3 KPA.



Boliger mot elverommet

Størrelse på byggegrensene for høyhus er satt relativt romslig for å gi rom for variasjon av utforming og endelig plassering, mens fotavtrykket er begrenset.

Det er i planen tilrettelagt for sikre gangforbindelser over Holtermanns veg med bruer. Dette vil gjøre det mulig for østsiden å benytte seg av fellesområder og parker på vestsiden og omvendt. Dette vil bidra til sikker skoleveg fra nye boligområder. Det er veldig viktig at folk kan bevege seg på en sikker måte fra det urbaniserte området til naturfreden i elverommet.

Valøya er planlagt som bolig- og parkområde. Boligene skal bygges på ei fylling omtrent fire meter over dagens flate. Terrenget skal formes mykt ved overgangen fra boligplatået og til parken.

Leilighetsfordeling

Innenfor planområdet er det ønskelig med varierte boligstørrelser innenfor hvert felt. Det er stor etterspørsel for studentboliger innenfor området. Det er viktig å legge opp til en andel store leiligheter som er egnet for barnefamilier slik at disse også har et boligtilbud i sentrale strøk. Boligsammensetning og størrelser innenfor enkelte felt skal fastlegges nærmere i detaljplanlegging og vurderes i et levekårsperspektiv.

Uteoppholdsareal for boliger

Ved utarbeidelse av detaljreguleringsplaner skal det settes av leke- og oppholdsarealer i tråd med kommunens veileder for krav til uterom og det skal utarbeides utomhusplan. Utfordringer med å få til nok og solrikt uterom på bakkeplan kan gjøre det aktuelt å lokalisere uterom på tak. Dette skal vurderes i detaljplaner.

Trondheim kommune

Areal avsatt til offentlig parker, torg og felles nærmiljøanlegg kan regnes med som del av uterom til boliger dersom tilgjengelighet og brukbarhet er akseptabel. Reguleringsbestemmelsene definerer hvordan uteromsberegningen kan gjøres i de ulike boligfeltene.

Tilgjengelighet

Gang- og sykkelvegnettet er utformet i henhold til prinsippene om universell utforming. Også størstedelen av grønnstrukturanleggene vil kunne utformes slik at de er tilgjengelig for alle. Elveskrenten er tidvis svært bratt, og er i prinsippet vanskelig tilgjengelig. Det stilles krav om tilgjengelighet til de åpne områdene på Valøya, men det er ikke andre adkomster til elverommet som er universelt utformet. Tverrforbindelsene på bruer over Holtermanns veg skal utformes universelt.

Fiskevaldet gjøres tilgjengelig for alle hvor det er mulig, ved at det tillates kjøring og HC- parkering i nærheten. Dette må utredes i forbindelse med detaljplanlegging.

Støytiltak ved boliger

Planen åpner for plassering av boliger i rød sone. Bestemmelser og retningslinjer til KPA sier det kan vurderes boligbebyggelse i rød sone dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres.

Miljødepartementets retningslinjer for støy T-1442/2012 har som hovedformål å forebygge støyplager. Avvik fra anbefalingene kan vurderes tillatt for sentrumsområder og kollektivknutepunkter der det er aktuelt med høy arealutnyttelse, noe som vil si at det kan vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål.

Det bør vurderes å bruke andre funksjoner som næring og kontorbygg til å skjerme for støy mot boligbebyggelse. Det er foreslått redusert fartsgrense i Holtermanns veg fra 60 til 50 km/t og Sorgenfriveien, Valøyvegen og Tempevegen fra 50 til 30 km/t. Det bør også vurderes fysiske fartsdempende tiltak. Det vil medvirke til å redusere støyproblematikken i området.

Planen legger til rette for bedre tilgang til elverommet som uteareal og rekreasjon. Elverommet er for det meste innenfor grønn støysone.

Tiltak for luftforurensning

Grønne områder innføres i planområdet som kan motvirke tilbrakt luftforurensning. Redusering i hastighet fra 60 til 50 km vil redusere støv i området. Ny teknologi for bilmotorer, dekk og overflate på veg er noen av de elementene som vil bety mye for reduisering av forurensningen. Dette er tiltak som ikke kan sikres i arealplanlegging.

Energiforsyning

Fjernvarme er den mest sannsynlige energikilden for oppvarming, men det kan også arbeides med andre energiforsyningskonsept som en del av en overordnet strategi for hele kunnskapsaksen. Dersom man ønsker å bygge en standard hvor man ikke er avhengig av fjernvarme (passivhus, pluss hus) kan det søkes om unntak fra tilknyttingsplikten.

Høyspent

En høyspentledning på digre master ligger innenfor området i sørvest. Sikkerhetsavstand for linja er minimum seks meter fra ytterste strømlinje. Anbefalinger fra Statens Strålevern er at strålingen må komme under 0,4 µT. Eier av linja antar at den grensen ligger på ca 35 m til begge sider av

Trondheim kommune

linja. Avstand mellom ytterste linjer er ca 8 m. I planen er lagt inn hensynssone på 40 m til begge sider fra sentrum mellom de ytterste linjene (totalt 80 m).

Mastene har fundament under bakken som må tas hensyn til ved graving. Det er ikke forutsatt å fjerne linjene eller legge dem under bakken. Det kan bli aktuelt i forbindelse med ny bru til Byåsen tunnel, eller ved andre tiltak, å vurdere høyspentlinja fjernet fra området.

Vann og avløp

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en overordnet vann- og avløpsplan som beskriver vannforsyning, behandling av spillvann og overvann. Før utbygging av hvert enkelt byggfelt settes i gang, skal prosjektering utføres i henhold til den overordnede VA-planen og VA-normen. Trondheim kommunes VA-norm setter krav til at VA-anleggene skal være bærekraftige og optimale i forhold til både samfunnet, miljøet og økonomi.

Avløpsledning

Det er planlagt en stor kommunal avløpsledning gjennom felt o_LEK, B/T2 og o_FRI1 til Valøya og videre under Nidelva. Aktsomhetssone er ikke markert i planen men det kreves aktsomhet omkring denne ledningen ved detaljregulering av disse feltene.

Avfallsløsninger

I områdeplanen er det mest boligpotensial vest for Holtermanns veg. På østsiden er det beregnet boliger hovedsakelig i høyhus. I forhold til avfallsløsninger regnes to hybelenheter/småleiligheter som en bolig.

Eksisterende bebyggelse på Tempe innenfor planen består av om lag 550 boliger, en barnehage og et helse- og velferdssenter. Det er fordel om disse kan slutte seg til et avfallssuganlegg. Et anlegg må ha god tilgjengelighet og skal kunne betjenes med større kjøretøy som kan ta med seg konteinere. En sentral for avfallssuget skal plasseres innenfor felt B/K/T1 eller B/K/T2. Med en sentral her vil man kunne betjene alle boligene innenfor planområdet vest for Holtermanns veg. Det skal utarbeides en overordnet plan for avfallssug som sikrer virkning i hele området vest for Holtermanns veg.

På Valøya skal det etableres eget anlegg for avfallssug.

På østsiden av Holtermanns veg er det andre forutsetninger for avfallsløsningen. Det er antatt hybler og småleiligheter i høyhus. Mobilt eller stasjonært avfallssug må vurderes nærmere i detaljplan. På Sluppen (felt B/K/T/N og B/K/T/7) forutsettes behov for mobilt avfallssug.

For avfall som ikke kan inngå i avfallssug eller for andre bruksformål enn bolig skal det settes av plass til nedgravde konteinere eller etableres avfallsrom innenfor bygningsmassen. Det tillates ikke plassert avfallscontainere og lignende utendørs.

Gjennomføring

Før utbygging må byggeområdene og grønnstrukturen detaljreguleres. Samferdselsanleggene og parken med Fredlybekken (o_P5) kan opparbeides uten ny detaljregulering. Det kreves overordnede utomhusplaner som skal vise hvordan byggeområdene forholder seg til hverandre med grønnstruktur og samferdselsanlegg.

Planen viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av infrastruktur. Dette gir store utfordringer for gjennomføring av planen. Gjennomføringen

Trondheim kommune

kompliseres av at området har flere grunneiere og næringsdrivende med svært forskjellig syn på tids- og kostnadsaspektet ved byomforming. Dette betyr at utviklingen må forventes å skje gradvis og over relativt lang tid.

Områdeplanen har to hovedvirkemidler for gjennomføring:

Plankrav: krav til detaljreguleringsplaner for tiltak/bruksendringer over 400 m² BRA

Rekkefølgekrav: sikrer at nødvendig infrastruktur etableres i takt med utbyggingen

I områdeplanen er rekkefølgekravene vurdert ut fra behovene for ny infrastruktur som genereres av ny utbygging i området. Rekkefølgekravene er dessuten basert på at det skal være rimelig sammenheng mellom utbyggingstiltak og aktuelle infrastrukturanlegg. Det er utarbeidet et notat vedrørende strategi og virkemidler for gjennomføring. En tabell vedlagt saksfremlegget viser hvilke rekkefølgekrav de ulike byggeområder har.

Trondheim kommune er en betydelig eiendomsaktør innen planområdet. 27 % av planens totale utbyggingspotensial ligger på kommunens eiendommer. Det er definert fire hovedanlegg som er spesielt viktig å få gjennomført for å legge til rette for utvikling i området. Ved å bygge disse anleggene legges det til rette for at mange eiendommer kan utvikles. Hovedanleggene er:

- Friområde på Valøya (o_FRI), Pilgrimsleden (o_TV2) og GS-veg til friområde langs Valøyavegen
- Diagonalen med torg (o_T) og park (o_P1)
- Park (o_P2), GS-bru over Holtermannsveg og park (o_P3 med turveg til Anton Greivskottsveg.
- Ombygging av Holtermannsveg (o_KV1) inklusiv ombygging av kryss og ny sykkelveg/fortau foran Siemens fram til kulvert.

Trondheim kommune sin andel av rekkefølgekostnadene for hovedanleggene utgjør ca 31 %. Med bakgrunn i dette er det naturlig at Trondheim kommune tar en aktiv rolle i gjennomføringen slik som beskrevet i sak 21/07 "Plangjennomføring i byomformingsområder generelt og Lade, Leangen og Rotvoll spesielt" som formannskapet vedtok i januar 2007.

Miljøoppfølging

Krav til anleggsfasen

Det kreves en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen ved søknad om igangsetting, slik at utbygger ivaretar også sikkerheten til alle trafikanter i anleggsområdet. Miljøsaneringsplaner og massehåndteringsplan skal følge de ulike detaljplanene.

Krav til utredninger med hensyn til miljø:

Rapport fra geotekniske undersøkelser og geoteknisk prosjektering skal foreligge sammen med detaljregulering, med tredjepartskontroll før planforslaget kan vedtas.

En tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn godkjent av forurensningsmyndigheten skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse. Kartlegging av svartlistede arter skal følge søknad om tiltak på Valøya og i elveskrenten.

En vurdering av åpen lokal overvannsdisponering (LOD) skal følge forslag til detaljregulering. Ved detaljregulering av skal forurensning i lufta, lokalklima, støy og vindforhold utredes.

Virkninger av planforslaget

Virkninger på steds karakter og bybilde

Området vil bli transformert fra dagens situasjon som består av lav bebyggelse til en urban bydel. Det betyr tett, bymessig struktur hvor gaterom strammes opp med 5 etasjes bygg til kontor og boliger, i tillegg til 5 høyhus langs Holtermanns veg. Her møter man byens sentrumsbebyggelse sørfra. Bebyggelsen inn mot hovedvegen vil fremstå som varierte kvartalsbygg med tett struktur inn mot gaterommet på begge sider. Den markante diagonalen vil signalisere sterk knutepunkt og kontakt mellom to tidligere adskilte områder.

Bylandskapet vil forandres sett fra Byåsen til en tett bydel som danner en massiv tyngde ved foten av Sunnlandsskrenten. Silhuetten mot elverommet vil bli forandret med bygninger i 5 etasjer lagt oppe på skrenten med en åpen karakter mot vest. På østsiden av Holtermanns veg vil bebyggelsen framstå mer massiv og 5 høyere etasjer vil delvis dekke for utsikt mot vest for mange av de eksisterende boligene nederst mot flata. Bebyggelsen vil bli tonet ned til 3-4 etasjes leilighetsbygg hvor den møter eksisterende bebyggelse. Høyhusene vil bli fremtredende, endre silhuetten fra store deler av området og gi store slagskygger ved lav sol. Det er krav om at halvparten av takflatene skal være grønne tak, dette vil få stor betydning for fjernvirkningen av bebyggelsen.



Planområdet sett fra øst

Et sentralt møtested vil kunne oppstå ved bydelens torg med gangbro over Holtermanns veg nord i planområdet. Der planlegges en "stasjon" for superbuss og forbindelser til torg og gangbro via trappeanlegg. Eksisterende handel og virksomheter i Tempevegen 22 vil kunne få en helt ny situasjon i forhold til tilgjengelighet og kontakt med hele området.



Planområdet sett fra nord

Valøya vil bli totalforandret med en blanding av boligbebyggelse og offentlig friområde. Bebyggelse i 4-5 etasjer plassert på en terrassert fylning ved foten av skrenten vil stå fram som en del av bebyggelsen ovenfor mens friområdet tar del i elverommet.

Planen vil gi dominerende silhuettvirkning fra omkringliggende utviklingspunkt. Men de viktige landskapstrekkene Sunnlandsskrenten, Byåsen og elverommet vil fortsatt fremstå som de store landskapstrekkene i byen.

Virkninger for eksisterende bebyggelse

Kulturminner

Eksisterende bebyggelse med antikvarisk verdi som bør bestå er markert i plankartet med hensynssone. Hvilke bygninger i området som blir bevart avgjøres i detaljplanlegging.

Planen ivaretar historisk spor med diagonalen fra Lerkendal til elverommet.

Eksisterende boligene innenfor området

En ekstra boligblokk på dagens parkeringsplass ved Tempeblokkene vil kanskje virke som "en for mye", men det vil være veldig positivt å få parkeringsarealet erstattet med hager og lekeplasser. Dette vil medføre at uterommene for hele blokkbebyggelsen blir mer brukbare for beboerne. En boligblokk der den er planlagt vil ikke kaste ettermiddagsskygge på uterommene.

Bebyggelse øst for Sorgenfriveien vil gi negativ effekt på boligområdet i øst som blir hindret utsikt mot vest, men som beholder mulighet for sol fra sør. Boligområdene nord for feltene S2 og B/K/T4 vil bli berørt av ny bebyggelse, men bestemmelsene krever hensyn til eksisterende småhusbebyggelse. Det er i planen i lagt inn buffersoner mot eksisterende småhusområder i form av grøntareal, turveger eller gang- og sykkelveger og noe inntrukket byggegrense.

Virkninger for trafikk

Vegsystem og trafikkfordeling

Selv om det legges opp til lav parkeringsdekning innenfor planområdet vil flere mennesker få området som bosted og målpunkt og flere vil ferdes gjennom området. Området ligger sentralt til med korte gang- og sykkelavstander til Midtbyen og gode kollektivforbindelser. Mye av

Trondheim kommune

trafikkveksten forventes derfor dekket av miljøvennlige reisemidler. Trafikkberegninger basert på planlagt utbygging i området viser moderate trafikkøkninger uten at kapasiteten på vegnettet ser ut til å bli påvirket i vesentlig grad.

Statens vegvesen planlegger fremtidig utvikling av veganleggene rundt den nye Sluppenbrua, samt en fremtidig tunnel til Byåsen. Planforslaget legger ikke begrensninger for en fremtidig utvikling av Sluppenkrysset og Omkjøringsvegen jfr. blant annet tidligere diskusjoner om lokk over E6. Tempevegen reguleres bort som gjennomfartsåre. Planen tar utgangspunkt i at Sluppenkrysset i fremtiden vil løse alle svingebevegelser uten å bruke Tempevegen som tilfart fra nord, men ivaretar også at det opprettholdes midlertidig vegforbindelse fra sør inntil nyt kryss med Bratsbergvegen (Siemenskrysset).

Fjerning av Valøyvegen mellom Sorgenfriveien og Holtermanns veg gir mer trafikk i Sorgenfriveien, og det legges derfor opp til 30 km/t og fartsdempende tiltak. Utover dette vil ikke fjerning av disse vegene gi vesentlige konsekvenser for trafikkavviklingen i området.

Kollektivtrafikk (superbuss)

Krysset Holtermanns veg/ Brattsbergvegen kan avvikles uten kryssende fotgjengere i Holtermanns veg og Bratsbergvegen med ny gang- og sykkelbru. Krysset Holtermanns veg - Valøyvegen vil få enklere faseinndeling når det bygges om til T-kryss. De nye foreslåtte kryssløsningene i Holtermanns veg vil kunne gi en enda bedre mulighet til å prioritere bussfremkommeligheten. Avhengig av valgt løsning for kollektivtrafikk, vil man måtte se nærmere på holdeplassenes tilgjengelighet for publikum, og hvordan funksjoner kan lokaliseres for å bygge opp rundt attraktive og funksjonelle holdeplasser som gjør folks hverdag enklere ved å bruke kollektivtilbud.

Parkering

Parkeringsrestriksjoner i området er et kraftig virkemiddel for å begrense arbeidsreisende til næringsvirksomhetene. For boliger har parkeringsbegrensninger ikke vesentlig påvirkning av transportmiddelvalget. De nye parkeringsvedtektene tilsier at opptil 15 % av ansatte har tilgang til parkeringsplasser på arbeidsstedet. Med dagens parkeringsnorm er det forventet at bilandelen for reiser til og fra arbeid vil ligge mellom 10 % og 35 %. For reiser "i arbeid", besøkende til næringsvirksomheter og vareleveranser, er det forutsatt høyere bilandeler. Det er vurdert at bilandelene vil ligge noe høyere enn kravene tilsier på grunn av at Tempe er litt mindre sentralt enn Midtbyen og ikke like tilgjengelig med kollektivtransport og gang/sykkel, flere enn de som har parkeringsplass ved arbeidsstedet kjører/blir kjørt til arbeid, og det er usikkerhet i antakelser om utnyttelse av parkeringsplassene.

Virkninger for naturverdier og grunnforhold

Biologisk mangfold

Områdeplanen er utredet etter naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper for offentlig beslutningstaking (§§ 8-12). Bestemmelsene i naturmangfoldloven vurderes å være fulgt, både når det gjelder kunnskapsgrunnlag, aktsomhetsplikt og plikt til å ta hensyn til naturmangfoldet.

Kunnskapsgrunnlaget i denne plansaken vurderes som god (§ 8). Vurderinger er basert på naturtypekartlegging i Trondheim kommune, Artsdatabanken og Naturbase.

Det er ikke snakk om å endre eller fjerne eksisterende grønne strukturer i området, men å tilføre nye strukturer. Dette vil virke positivt inn på naturmangfoldet i området. Det er vurdert at føre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse. Områdeplanen vurderes heller ikke å ikke gi økt belastning for Nidelvkorridoren eller andre verdifulle arealer i området (§ 10).

§§ 11 og 12 åpner for at det kan stilles vilkår dersom tiltaket medfører skade på naturmangfoldet. Gjennom områdeplanen er det lagt inn bestemmelser som skal ivareta naturmangfoldet og begrense eventuelle skader. Eksempelvis er det stilt krav til at nye masser skal være rene og ikke å inneholde uønskede arter, og det stilles krav til bruk av stedegen vegetasjon.

Rasfare

Det kan være en fare for kvikkleireskred i deler av området. Det må vurderes i detaljplanleggingen hvor stor og utbredt faren er slik at relevante skredssikkerhetstiltak blir ivaretatt, og at det blir avklart i hvilken avstand fra kanten på skrenten som det er trygt å bygge.

Flomfare

Ved eventuelt flom vil det kunne bli oversvømmelser av idrettsområdet og deler av planlagt park på Valøya. Område for bebyggelse vil derimot ikke bli utsatt for flom, heller ikke i et tusenårsperspektiv, ved at terrenget heves med inntil fem meter hvor det planlegges bebyggelse.

Virkninger for folkehelse

Tiltak som kan fremme befolkningens helse er viktig i planarbeidet. Relevante tema er forurensning, luftforurensning og støy, forhold for gående og syklende, grønnsstruktur, idrett, uterom, barn og unges interesser.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten for myke trafikanter er godt ivaretatt. Ny hovedsykkelveg med fortau legges mest mulig unna all kryssende biltrafikk langs kanten av Nidelvkorridoren og vil gi gode trafikksikre løsninger for gående og syklende. Kryssingen av Valøyvegen vil få ny utforming med bedre trafikksikkerheten.

Den andre hovedsykkelruta, Klæburuta, blir også sykkelveg med fortau på vestsiden av Sorgenfriveien med videreføring på østsiden av Bratsbergvegen. Dette er en sikrere løsning enn dagens utforming med sykkelfelt, som ikke egner seg like godt for barn og ungdom. Her vil utformingen av kryssingen av Sorgenfriveien og systemskiftet mot sykkelfelt i Klæbuveien være kritiske rent trafikksikkerhetsmessig.

Sykel- og gangbruer over Holtermanns veg gir mer attraktive og trafikksikre kryssinger enn dagens løsninger. Nye snarveier mot Tempebanen og Valøya vil gi trygge bevegelsesveier for myke trafikanter uten innblanding av biltrafikk. Gangfeltet over Bratsbergvegen ved Baard Iversens veg erstattes av bru eller undergang, og gir en trygg kryssing av en høytrafikkert veg. I dette krysset vil ny rundkjøring gi bedre trafikksikkerhet også for biltrafikken. Redusert fartsgrense i Holtermanns veg fra 60 til 50 km/t og Sorgenfriveien, Valøyvegen og Tempevegen fra 50 til 30 vil virke positivt inn på trafikksikkerheten i området.

Støy og luftforurensning

Trafikkbelastning og bygging av tette fasader mot vei forverrer luftkvaliteten og støyeksponeringen som følge av refleksjon og dårligere utluftningsevne. Det er derfor viktig at det i områder med stor trafikkbelastning tas hensyn til dette i planleggingen av boliger og institusjoner. Hvordan hensynet til bomiljø (støy og støv) er ivaretatt må dokumenteres som del av detaljplanleggingen. I reguleringsbestemmelsene stilles det krav om at avbøtende tiltak må være gjennomført før boliger og uteromsområder kan tas i bruk. Avbøtende tiltak må gi tilfredsstillende forhold både innendørs og utendørs.

Trondheim kommune

Barn og unge

Området er svært lite brukt av barn og unge i dag, foruten Tempebanen. Planforslaget gir trygg adkomst for gående og syklende, og gjør det lettere for barn og unge å ta området i bruk. Parker og friområdene på Valøya vil kunne bli attraktive rekreasjonsarealer og gi tilbud til uorganisert lek og idrett. Barnehage i området vil også kunne gi tilgang til gode lekearealer.

Planforslaget gir rom for etablering av idrettshaller og annen sosial infrastruktur, men det er ikke påkrevd. Planforslaget gir meget positive virkninger for barn og unge.

Rekreasjon

Flytting av Trondheim bydrifts virksomhet på Valøya muliggjør utvikling av et større offentlig friområde. Friområdet skal være offentlig tilgjengelig og vil gi et viktig tilskudd til en bydel hvor det finnes få rekreasjonsarealer fra før. Situasjonsplan for friområdet skal godkjennes av Trondheim kommune.

Fredlybekken vil bli et sentralt landskapselement gjennom områder der den åpnes. Planlagt parkdrag etablert fra elveskrenten til Sorgenfriveien vil kunne brukes av alle som bor, arbeider eller oppholder seg i området.

Idrettsanlegg

Tempebanen reguleres til idrettsformål og avgrensningen følger dagens baneareal. Planen medfører at idrettsområdet blir lettere tilgjengelig og får dermed større betydning som et nærmiljøanlegg.

Turveger

Det etableres et sammenhengende turvegnett i området vest for Holtermanns veg. De store veganleggene på Sluppen er en stor barriere og det blir ikke en direkte sammenheng i grøntdraget mellom elverommet og området øst for Omkjøringsvegen.

Avveining av konsekvenser

Transformering av området betyr vesentlig endring. Det kan bli om lag 400.000 m² med kontor og næringslokaler og om lag 105.000 m² nytt boligareal, inklusiv om lag 15.000 m² til hybelhus.

Boenheter i høyhus som vender mot hovedveg og med uterom på tak vil bli en utfordring spesielt med hensyn til støy og luftforurensning. Store deler av området ligger i rød støysone og det vil kreve nøye planlegging av bygninger og tiltak for å motvirke støyproblemene. Hybelhus tilbyr små boenheter som ofte ikke egner seg som langtidsbolig. Det kan aksepteres at oppholdsrom og fellesfunksjoner ligger i rød støysone. Soverom skal plasseres mot stille side og det må gjøres tiltak for som tilfredsstiller kravene i KPA. Der minimumskravene til kvalitet for boliger ikke kan oppfylles, vil høyhusene uansett kunne brukes til kontor og næringsbebyggelse.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Barnehager, helse- og velferdssenter

Blir det barnehage og helse- og velferdssenter i B/T4 ved Anton Grevskottsveg må betydelige erverv- og anleggskostnader påregnes. Blir det barnehage og helse- og velferdssenter på Valøya må anleggskostnader påregnes.

Drift og vedlikehold av grønnstruktur

Driftsutgifter til vedlikehold av elverommet innenfor planområdet vil øke. Utgifter til ny grønnstruktur som del av offentlige rom vil øke utgifter.

Trondheim kommune

Drift av gang- sykkelveger

Driftsutgifter som følge av nye gang- sykkelveger, torg og bruer vil medføre økte utgifter.

Drift av bilveger

Drift av bilveger vil bli redusert ved at en stor del av Tempevegen og del av Valøyavegen fjernes.

Tomtesalg

Kommunen er stor grunneier i området og vil kunne selge eller utvikle eiendommer med høy verdi. Sannsynligvis må kommunen ta en aktiv rolle for å sikre en god byutvikling i området, og for derigjennom å forvalte kommunens eiendomsverdier på en god måte.

Felleskostnad innenfor området er anslått til om lag 750 millioner. Det gir kostnad på om lag 1.400 kr/m² ny bebyggelse. I denne summen inngår ikke kostnader ifb med grunnverv eller riving, herunder også bebygde næringseiendommer som kan utgjøre betydelige beløp. Geotekniske tiltak og tiltak ifb med forurensset grunn er heller ikke tatt inn i kostnadene.

Innspill til planarbeidet

Planoppstart og samrådsfase

Innspill ved annonsering av planoppstart og høring av planprogrammet er oppsummert og kommentert i høringsforslaget til områdeplanen. Det kom innspill fra NVE, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Barnas representant, ATB, Syklistenes landsforening, Idrettsrådet i Trondheim, Sluppen borettslag, Nidelv idrettslag, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens vegvesen, Valøyslyngen 3 (nabo) og Angel Næringsbygg AS.

I samrådsfasen ble det avholdt idedugnad, diskusjonsarena, interne samrådsmøter og flere offentlige virksomheter ble inndratt i planprosessen. Det ble holdt presentasjoner for offentlige instanser også politiske under planprosessen. Det ble avholdt møter med eiere og berørte i og ved planområdet som tok kontakt.

Det kom innspill i samrådet fra private i området, for det meste i form av møtereferat. Partene er stort sett positive til planarbeidet. Kjeldsberg AS som stor eier utenfor planområdet har merknader til planens avgrensning og mener området sør for E6/omkjøringsvegen burde inkluderes.

Innspill som ble behandlet i samrådsfasen og parter som byplankontoret har hatt presentasjoner og samrådsmøter med under planarbeidet er: Trondheim bydrift, K.Lund, Antong Grevkots vei 2, Koteng (Angel Næringsbygg DA) KLP, Asplan Viak, Brattsberg borettslag, NTNU, SINTEF, Schell, Siemens, Studentrådet, Tofa, Nidelv idrettslag, Trondos og Kjeldsberg.

Innspill ved høring av områdeplanen

Det kom 30 innspill i høringsfasen. To innspill kom flere måneder etter at etter at høringsperioden utløp. Disse ble medvirkende til at rådmannen trakk saken for å gjøre noen endringer før sluttbehandling.

Alle innspill er oppsummert og kommentert i vedlegg til saksframlegget. Innspill som har påvirket planen betydelig er omtalt i saksframlegget.

Statens vegvesen og Fylkesmannen kom med felles vilkår for egengodkjenning av planen. Vilkårene ble imøtekommet og har ført til endringer av planen. Vilkårene som har gitt endringer i

Trondheim kommune

planen gjaldt

- Nødvendig areal for etablering av eget kollektivfelt/traseer langs Bratsbergvegen og areal til holdeplasser både i Holtermanns veg og Bratsbergvegen.
- Fortau langs Holtermanns vegs vestsida som må tilknyttas gang- og sykkelveg.
- Byggegrense på 50-meter fra Omkjøringsvegen (for felt B/K/TN2), inntil vedtatt detaljplan for kollektivknutepunkt for Sluppen foreligger.
- Gjennomkjøring i Tempevegen fram til nytt kryss ved Bratsbergvegen opprettholdes inntil vegsystemet på Sluppen er bygd.

Grunneier ved Tempeblokkene ønsker å etablere nye studentboliger og viser til tinglysning av hjemmel for private studentboliger, og ønsker særbehandling i form av å unngå plankrav, parkeringskrav, rekkefølgekrav og avfallssug. Områdeplanen er imidlertid ikke utarbeidet med denne hensikten, og rekkefølgekravene sikrer infrastruktur som også er viktige ved nye boliger. Detaljregulering er nødvendig. SiT på sin side ønsker øremerket tomt for studentboliger og at kommunen skal sikre at området ikke blir dominert av private hybelhus. Dette tar områdeplanen ikke stilling til.

Flere grunneiere har ønsket høyere utnyttelse, friere høyder eller at utnyttelsesgrad tas i detaljregulering dersom det ikke bygges boliger.

Planen tar ikke stilling til fordelingen av bolig eller kontor/tjenesteyting i flere felt til kombinerte formål. Det er viktig å holde styr på utnyttelse til å oppnå ønsket bysituasjon og en helhet i planområdet. Hensyn til eksisterende boligbygninger som grenser opp til planområdet kan ivaretas gjennom utnyttelseskrav. Rådmannen mener det bør være mulig å vurdere boliger i en byintegret campus, og ønsker å beholde det som mulighet i planen.

I et helhetlig samfunnsperspektiv er det riktig at det legges arbeidsplassintensive virksomheter til Tempe, og det bør også være en miks hvor det også er boliger for ikke å få døde arealer utenom arbeidstid.

Rådmannen har ikke styring på når hvilke områder vil bli utviklet og behovene må ses på når detaljregulering igangsettes og ses i sammenheng med trafikkbelastningen. Det er ikke ønskelig fra rådmannens side å sette for stramme rammer for utviklingen, så lenge felles infrastruktur som vegnett og rekreasjonsarealer sikrer en bymessig utvikling.

Flere av grunneierne hadde merknader til gjennomføring av planen, kostnadsfordeling og rimelighet av rekkefølgekravene. Tomter som er avsatt til grønnstruktur ønskes kompensert. Rekkefølgekravene har blitt gjennomgått og kostnader beregnet for hvert byggefelt fordelt på tillatt bruksareal for å sjekke om kostnadsnivået er rimelig og noenlunde likt fordelt. Da er det også tatt høyde for delvis finansiering fra Miljøpakken på relevante tiltak, men tomteerverv, tapt husleieinntekter og kostnad ved innløsning av eksisterende bygninger er ikke medregnet. Dette er omtalt under avsnitt for gjennomføring.

Noen grunneiere oppfatter det som urimelig at Superbuss-holdeplass settes som rekkefølgekrav, da utbyggere ikke har påvirkning på når dette realiseres. Næringsforeningen framholder imidlertid viktigheten av superbuss for næringsutviklingen.

LO ønsker at nye arealer for Trondheim bydrift og bussdepot avsettes innenfor planområdet. Dette er ikke sikret i planen, med vil ikke stride mot arealformålene. Næringsforeningen er opptatt av at virksomhetene som forutsettes utflyttet for at planen skal gjennomføres ikke har et egnet

Trondheim kommune

sted å flytte til.

Gang- og sykkelforbindelsene får gode tilbakemeldinger, men det etterlyses også interne gang og sykkelveger innenfor byggefeltene. Dette må tas i detaljregulering, siden typologi og oppdeling av byggefeltene avhenger av bruk. Den interne gang- og sykkelforbindelsen vist i høringsutkastet gjennom Siemens sitt område er også tatt ut av plankartet etter innspill fra virksomheten. Det påpekes fra flere hold at tverrforbindelsen ville vært bedre dersom Holtermanns veg ble lagt under bakken. Det hevdes at gangbro over Bratsbergvegen til Nidarvoll skole ikke vil bli brukt, men dette beholdes i planen tatt i betraktning at det åpnes opp for boliger og dette vil bli en viktig skoleveg.

Idrettsrådet ønsker at planen skal sikre hvilke aktiviteter det skal tilrettelegges for i hvilke parker og friområder, og ønsker at torget tilrettelegges for skating og andre urbane aktiviteter. Områdeplanen krever overordnede utomhusplaner hvor dette skal vurderes, siden det må ses i sammenheng med hva som bygges og rekkefølgen av utbyggingen. Idrettsrådet mener det er viktig at det ikke dispenseres fra rekkefølgekravene til offentlige parker.

I kronikk i Adressa 4. september av forfatterne og arkitektene Petter Paus og Håkon Byberg, ble det stilt spørsmålsteget ved plantype, koordinering mot andre viktige prosesser og den planfaglige kvaliteten. Spesielt peker den på at planen ikke i tilstrekkelig grad tar stilling til adkomsten til byen, Holtermanns vegen som gate og ikke veg og de urbane kvalitetene.

Siemens kom med innspill til planen hvor de ikke ville akseptere flytting av Brattbergsvegen og etablering av en bydelspark på område som i dag er en parkeringsplass og tilhører dem. Siemens har planer om utvidelse av industirvirksomheten sin som ikke henger sammen med foreslått flytting av Brattsbergkrysset.

Planen ble trukket fra sluttbehandling på grunn av at rådmannen ville gjøre noen endringer i planen. Revurdering har resultert i at Brattsbergkrysset ikke blir flyttet fra dagens plassering og parken blir betydelig mindre. Det er kompensert for mindre park ved at utvide parker på vest siden av Holtermannsveg.

Flere av de øvrige merknadene har gitt mindre endringer i planmaterialet, mens andre merknader ikke har gitt endringer, da de gjaldt uklarheter eller forhold som skal behandles i etterfølgende detaljregulering.

Rådmannens samlede vurdering

Tempe utgjør innfartsportalen til Trondheim fra sør og inngår i den såkalte Kunnskapsaksen, som strekker seg fra Brattøra via Midtbyen til Sluppen. Innenfor Kunnskapsaksen legges det til rette for å etablere et byintegrert utdannings- og forskingscampus, med blant annet NTNU, Høgskolen i Sør-Trøndelag og SINTEF blandet med næringsliv, høyteknologibedrifter, boliger og servicefunksjoner. For at Kunnskapsaksen skal være attraktiv må områdene som inngår utvikles med sin egenart og med urbane kvaliteter. Denne aksen kan bidra til å definere en ny type byutvikling i Trondheim og styrke byens posisjon som teknologi- og kunnskapsby.

Hovedgrepene i områdeplanen består i å innføre en gateprofil for gående, syklende, og kollektiv- og biltrafikk i Holtermanns veg, etablere en ny langsgående bebyggelse som definerer det nye gaterommet og sikre en oppgradering av grøntstrukturen med gode rekreasjonsarealer inkludert en ny turveg langs Nidelva. Det etableres tre sikre forbindelser på tvers av den langsgående bebyggelsen og grøntarealene. I nord etableres "Diagonalen" som utgjør et lokalsentrumsstrøk,

Trondheim kommune

sentralt i området etableres en park med planfri kryssing på bru og i sør en gangforbindelse mellom Siemens-bygget og Nidelva. Med alle disse hovedgrepene gjennomført med et kvalitetsnivå og en profil som underbygger områdets profil, vil området sammen med de øvrige byområdene langs kunnskapsaksen bidra til å styrke byens urbane mangfold.



Tempeområdet som en del av Kunnskapsaksen.

I områdeplanen åpnes det for å bygge fem høyhus på 15 etasjer. Høyhusrekken vil rage over resten av bebyggelsen og sette et tydelig preg på området. Rådmannen anbefaler at det både i detaljreguleringsprosessene og i byggesakene legges ekstra vekt på at høyhusene må få et arkitektonisk formspråk som både hver for seg, i sammenheng med hverandre og i samspill med byens øvrige høyhus bidrar til å løfte byens profil og egenart, gjerne med bruk av tre og grønne overflater som gjenkjennende elementer. Hver av toppetasjene i høyhusene bør ha en allment tilgjengelig funksjon.

Utbyggingsområdene i områdeplanen for Tempe har en åpen spesifisering av arealbruk. Dette legger til rette for en urban bydel med funksjonsblanding og gir fleksibilitet med rom for endring over tid. Funksjonsblandingen må imidlertid realiseres gjennom detaljreguleringsprosesser og konkrete byggesaker. Den åpne formålsangivelsen er likevel delvis spesifisert innenfor hvert delområde for å kunne styre lokaliseringen av viktige funksjoner.

Bebyggelsesstrukturen er vist skjematisk i planen, men definerer hvilken utnyttelse områdeplanen åpner for. Planen er ikke så detaljert at den definerer den lokale infrastrukturen innenfor hvert delområde. Det må derfor legges vekt på å sikre det finmaskede nettverket av lokalgater, møteplasser og grønne lunger i de etterfølgende detaljreguleringene.

Hovedutfordringen i denne omformings- og fortettingsplanen er belastningen som biltrafikken påfører bydelen. Det er en bred enighet om at planen må legge til rette for en urbanisering av Tempe-området og gjøre det til et av Trondheims mest tilgjengelige bydeler. Målet er å skape et av byens mest attraktive områder å bo, arbeide, forske, besøke og drive næringsvirksomhet i. Satsingen på bedre sykkel- og kollektivtilbud i området har ført til nedgang i biltrafikk og mindre utslipp fra kjøretøy. Rådmannen forutsetter at den positive utviklingen forsetter og at ytterligere

Trondheim kommune

trafikkreduserende tiltak blir innført slik at Holtermanns veg kan bli den attraktive ryggraden som binder Kunnskapsaksen sammen.

Forslaget til områdeplan for Tempe er i samsvar med hovedtrekkene i Kommuneplanens arealdel. Områdereguleringen er tilstrekkelig detaljert til at det kan bygges hovedveger og hovedinfrastruktur i henhold til planen, men som krever detaljreguleringer innenfor hvert utbyggingsområde. Planprosessen har vært krevende, men gjennom volumstyring og rekkefølgekrav gir planen god styring av gjennomføringen av de offentlige anleggene som må komme på plass for at intensjonene kan oppfylles. Rådmannen peker på at kommunen som en stor grunneier sannsynligvis må ta en aktiv rolle for å sikre en god byutvikling.

Rådmannen mener at planen er tilstrekkelig utredet til at den kan fungere som et godt verktøy i byutviklingen.