

## Saksprotokoll

**Utvalg:** Bygningsrådet  
**Møtedato:** 17.10.2017  
**Sak:** 184/17

**Tittel:** **Saksprotokoll: Sentervegen, gnr/bnr 315/580, offentlig ettersyn**

**Resultat:** Behandlet  
**Arkivsak:** 15/47129

**Vedtak:**

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sentervegen, gnr/bnr 315/580 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rett Hjem Arkitekter AS, datert 21.10.2016, sist endret 24.8.2017, i bestemmelser sist endret 19.9.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 19.9.2017.

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

**Behandling:**

**Votering:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Sentervegen, gnr/bnr 315/580, r20160015, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 15/47129

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sentervegen, gnr/bnr 315/580 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

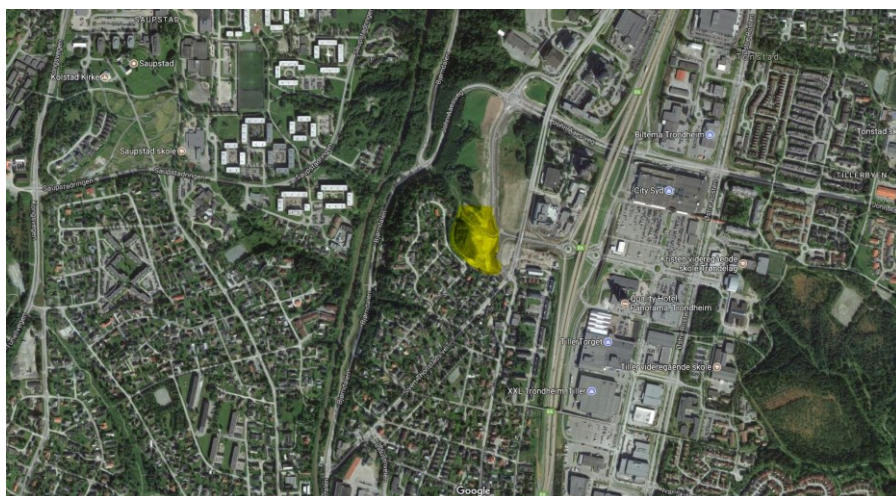
Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rett Hjem Arkitekter AS, datert 21.10.2016, sist endret 24.8.2017, i bestemmelser sist endret 19.9.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 19.9.2017.

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

#### Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Rett Hjem Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Vestre Rosten B1 AS. Siste revidering av planforslaget forelå 14.9.2017. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for 213 boenheter med tilhørende anlegg. Atkomsten er flyttet lenger nord og blir fra Sentervegen. I sør forlenges grønnstrukturen østover med felles grønnstruktur for å sikre tilgjengelighet gjennom området. Bebyggelsen foreslås som punkthus med p-kjeller og bilfrie utearealer.



## Trondheim kommune

### Tidligere vedtak og planpremisser

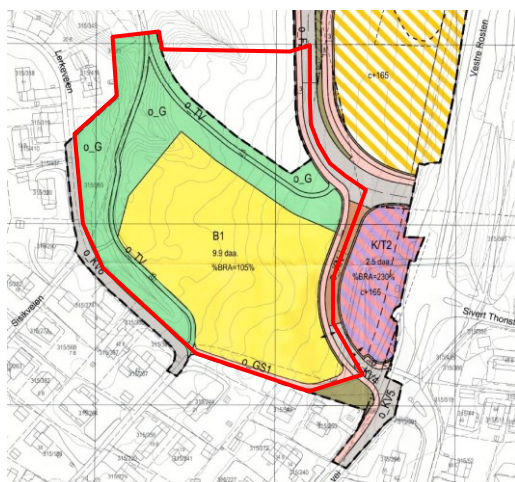


#### *Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)*

Planområdet er vist som boligbebyggelse, næringsareal og grønnstruktur i KPA, og ligger innenfor "ytre sone" for parkering og "midtre – ytre sone" for uterom. Næringsareal i KPA foreslås omregulert for å løse atkomsten inn til planområdet.

Det foreslås avvik fra parkeringsnormen som er nærmere beskrevet i beskrivelsen av planforslaget.

Sør for planområdet, mot boligbebyggelsen er det lagt inn en turvegtrasè ned mot Bjørndalen



#### *Områdeplan for Vestre Rosten gnr/bnr 315/441 og 315/373 m. fl., stadfestet 22.5.2014*

For utbygging innenfor B1 kreves godkjent detaljplan.

O\_G (offentlig grønnstruktur) koblingen gjennom området er i stedet løst i sør- enden av planområdet. Jf. beskrivelsen av planforslaget.

Planforslaget er i all hovedsak i tråd med hovedintensjonene for områdeplanen.

### Planområdet

Planområdet ligger i randsonen langs Sentervegen mellom småhusbebyggelse, næringsområder og grønnstruktur. Planområdet heller vestover ned mot Bjørndalen. Deler av området mot Lerkeveien og videre nordover langs John Aes veg er klassifisert som 'viktig lokal' verdi. Planområdet har gode solforhold. Det er gang- og sykkelveg både langs Sentervegen, langs busstraseen, og sør for planområdet. Mesteparten av planområdet har tilfredsstillende støyforhold for boligbebyggelse.

### Beskrivelse av planen

Planområdet får atkomst fra Sentervegen. Atkomsten er dimensjonert for utvikling av eiendommen nord for planområdet. Bebyggelsen foreslås i fire punkthus plassert i en vinklet rombeform som omkranser et større felles trafikkskjerm uterom. To av punkthusene kan oppføres til kote +164,5 (tilsvarer 8 etasjer), de andre to punkthusene opp til maksimal kote +161,2 (tilsvarer 7 etasjer). I forhold til planområdets størrelse 21 daa, blir grad av utnyttelse anslagsvis tilsvarende det som er lagt til grunn i områdeplanen (ca 9 -10 boliger pr daa). Det legges opp til utbygging av ca. 213 boenheter (minimum 180 og maksimum 240) med hovedvekt på to- og tre roms leiligheter. Minimum antall boliger pr. daa ca 8,6. Maksimum antall boliger pr. daa ca 11,4. Andel godkjent uterom vil være i overkant av minimumskravet iht. KPA. Hoveddelen av parkering foreslås i parkeringskjeller med nedkjøring i nord nært hovedatkomsten. Det foreslås maksimum 1 parkeringsplass for bil pr. 70 m<sup>2</sup> BRA boligareal, eller boenhet som er et avvik fra

## Trondheim kommune

KPA. Det skal settes av plass for minimum to sykler pr. 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet. Dagens offentlige turveg gjennom planområdet videreføres. I tillegg reguleres det inn et grønt belte i sør- enden av planområdet som kobles på eksisterende offentlig grønnstruktur. Det skal etableres ny nettstasjon og mobilt avfallsug som en følge av planforslaget.



### Virkninger

Planforslaget oppfyller intensjonen i områdeplanen om å bruke arealet til boligbebyggelse.

#### *Ny atkomst til planområdet krever omdisponering av næringsareal*

Planforslaget medfører at ca 3 daa næringsareal i områdeplanen omdisponeres til trafikkareal (atkomstsoner mm) og felles grønnstruktur.

Bakgrunnen for dette grepet er at vegen (o\_KV3), der den opprinnelige atkomsten var fra, kun blir for kollektivtrafikk i fremtiden. Arbeidet med ny atkomst har tatt tid, og planområdet får atkomst fra Sentervegen som egner seg bedre for mengden ny trafikk enn boligveggen Peder Morsets veg sør for planområdet. I en framtidig trafikksituasjon kan det være behov for venstresvingefelt i Sentervegen inn til planområdet. Avstandskravet er ivarettatt mellom planforslagets atkomst og nærmeste atkomst (naboplanen i øst).

## Trondheim kommune

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Planlagt bebyggelse anses ikke å medføre vesentlig økt belastning for økosystemer i området. Det må i allikevel i anleggsfasen vises varsomhet, og inngrep i terreng må gjøres iht. det som er strengt tatt nødvendig for å hindre mest mulig inngrep, jf. reguleringsbestemmelse § 3.1.

Området ligger nært Tiller sentrum og knutepunkt for MetroBuss i Sentervegen, men ligger lengre fra sentrum enn 5,3 km og vil derfor medvirke negativt til oppfylling av indikator for byfortetting.

Det er ikke ansett å være problem knyttet til områdestabilitet med dypereleggende glidninger forutsatt at retningslinjene for utgraving og fylling blir fulgt. Det forutsettes egne geotekniske vurderinger med supplerende grunnundersøkelser i forbindelse med detaljprosjekteringen, jf. reguleringsbestemmelse § 7.6.

### **Konsekvenser for folkehelsen**

Folkehelsen og forhold for barn og unge anses ivaretatt ved at uterom knyttes til eksisterende gangvegsystem i området. Uterommene er også skjermet mot intern trafikk. I tillegg til at eksisterende offentlig turveg gjennom planområdet videreføres, legges det til rette for en grønnstrukturkobling østover i sør- enden av planområdet.

For punkthuset BB3 må det gjøres avbøtende støytiltak i fasade (balkonger) for å sikre stille side for leiligheter som vender mot øst. Dette er sikret i reguleringsbestemmelse § 7.2

## **Vurdering**

### **Planforslagets utforming og kvalitet**

Lokaliseringen midtveis mellom Tiller sentrum og Heimdal sentrum gjør at en utbygging her vil kunne bidra til å styrke utviklingen av disse lokale sentrum. Samtidig vil planen bidra til å styrke etableringen av MetroBuss på grunn av nærheten til knutepunktet på Tiller.

Planforslaget løser overgangen mellom småhusbebyggelse og større volum (næringsbebyggelse etc) på en akseptabel måte med god avstand til småhusbebyggelsen i sør og med mye luft mellom punkthusene.

Uterommene knyttes til eksisterende offentlige turvegsystem, er trafikkskjermet for intern trafikk og får godt med sollys gjennom året.

Avstanden til småhusbebyggelsen i sør og vest, gjør at slagskyggen fra punkthusene er minimal mot vest.



*Området sett fra sør mot nord*



*Fjernvirkning*

## Trondheim kommune

De nederste leilighetene kan på enkelte steder i området virke noe presset i forhold til terrenget, spesielt inn mot vegskråningen i øst, og illustrasjonene viser lite bruk av vegetasjon som kan bidra til bedre overgang mellom private og offentlige utearealer, samt skape gode lokalklimatiske soner som kan inspirere til uteopphold og gi et godt bomiljø.



Området sett fra fortau langs Sentervegen.

### **Avvik ift parkeringskravet**

Det vises til planbeskrivelsen, beskrivelse av planforslaget og temaet *Parkeringsforhold – avvik fra parkeringsnormen*. I planforslaget foreslås maksimum 1 parkeringsplass per 70m<sup>2</sup> BRA eller per boenhet. Dette begrunnes med nærhet til MetroBuslinje, Tiller og Heimdal som målpunkt, og målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Det er ca 500 m til planlagt MetroBusknutepunkt i Sentervegen (City Syd) og ca 1 km til Heimdal sentrum. Med tanke på nullvekstmålet, at vekst i personbiltrafikken skal tas med gange-, sykling og kollektiv, er det en akseptabel nærhet til MetroBusknutepunktet i Sentervegen og andre dagligdagse målpunkt. Derfor kan det aksepteres at det legges til grunn en redusert parkeringsdekning som foreslått.

### **Omdisponering av næringsareal**

Det er uheldig at næringsareal omdisponeres til annet formål. Alternativet, for å løse atkomstsituasjonen for planområdet, hadde vært å etablere atkomst fra Peder Morsets veg/ Lerkeveien sør for planområdet. Mengden tilleggstrafikk fra planområdet til lokalgata, hadde sannsynligvis gitt behov for trafiksikkerhetstiltak i tillegg til økt støy og støv for beboerne. Trafikkfaglig er prinsippet at ny trafikk skal så raskt som mulig ledes ut på samle/ hovedveger, slik at ulempen med å omdisponere næringsareal for å løse atkomstsituasjonen for planområdet, må anses som større enn de negative konsekvenser som kan unngås for beboerne i Peder Morsets veg/ Lerkeveien. Dette vil også være i tråd med den trafikale forutsigbarheten gitt i områdeplanen.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planforslaget anses ikke å medføre vesentlige økte konsekvenser for kommunen.

### **Medvirkningsprosess**

Varsel om igangsatt planarbeid ble kunngjort den 16.3.2016. Det ble avholdt et informasjons- og medvirkningsmøte 6.4.2016 med naboer. Endret planavgrensning ble kunngjort den 31.8.2016.

## Trondheim kommune

Følgende parter hadde innspill til planforslaget i forbindelse med varsel om igangsetting av planarbeid; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Syklistenes Landsforening i Trondheim, TrønderEnergi Nett AS, Statkraft varme AS og NVE.

Det forelå ingen vilkår om egengodkjenning for planforslaget.

I tillegg hadde følgende forening/naboer innspill i forbindelse med varsel om igangsetting av planarbeid; Jernbanebyen Beboerforening, Anne Elisabeth Aarhoug Hammervik og Håkon Hammervik, Ellen Fossvoll og Kai Rune Lysbakken, Marita Hansen og Endre Engtrø, Anne Grete Jacobsen og Arne Jacobsen.

Det vises til planbeskrivelsens del om "innspill til planforslaget". Alle innspillene anses godt nok ivaretatt/kommentert til at planforslaget kan vedtas legges ut på offentlig ettersyn.

### Konklusjon

Rådmannen anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 1.10.2017

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad  
byplansjef

Jon Sivert Granhaug  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 19.9.2017
- Vedlegg 2: Reguleringskart, datert 21.10.2016, sist revidert 24.8.2017
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser datert 19.9.2017, med vedlegg
- Vedlegg 4: ROS – analyse, datert 25.1.2016
- Vedlegg 5: Geoteknisk vurdering, WatnConsult AS, datert 21.4.2017
- Vedlegg 6: Støyyvurdering, COWI, revidert 19.5.2017 (vedlegg til reguleringsbestemmelser)
- Vedlegg 7: VA- notat, ViaNova Trondheim AS, datert 28.4.2017
- Vedlegg 8: Trafikknotat, ViaNova Trondheim AS, revidert 19.9.2017
- Vedlegg 9: Sol -/skyggediagram, datert 28.6.2017
- Vedlegg 10: Illustrasjonsplan, datert, 28.6.2017
- Vedlegg 11: 3D – illustrasjoner, datert 30.5.2017