



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170001

Arkivsak:16/42405

## Detaljregulering av Osloveien 64 og 66, offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 02.03.2018

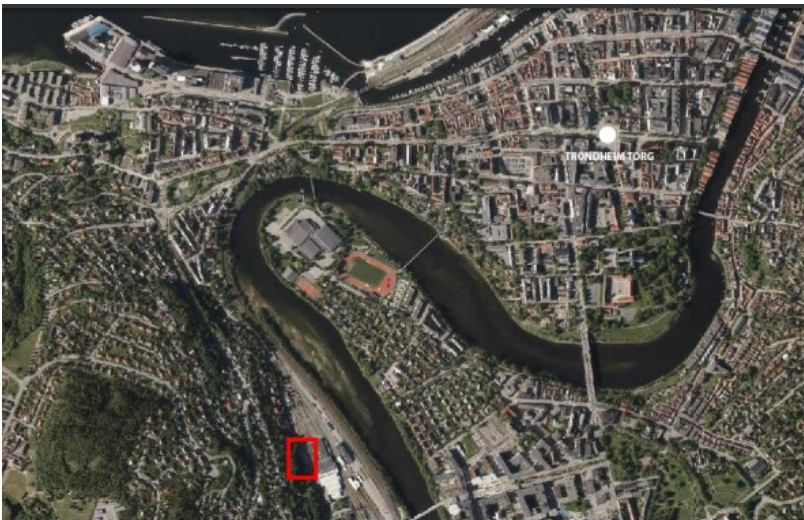
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan): <dato>

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Lie Øyen arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Circle K Norge AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for at eiendommene 421/360 og 421/361 skal kunne bebygges med kontorbygg.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Kartutsnitt som viser planområdet innrammet.

### Planstatus

#### Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planforslaget avviker fra kommuneplanens arealdel 2012- 2024. Planområdet er delt i to, et flatt parti er vist som boligbebyggelse, og en bratt skråning mot vest er vist som framtidig grønnstruktur. Planforslaget foreslår å omregulere det flate partiet til kontor og å sikre områdene satt av til grønnstruktur.



Utsnitt av KPA som viser planområdet markert med rødt/ Planavgrensning vist på reguleringsplan r0307

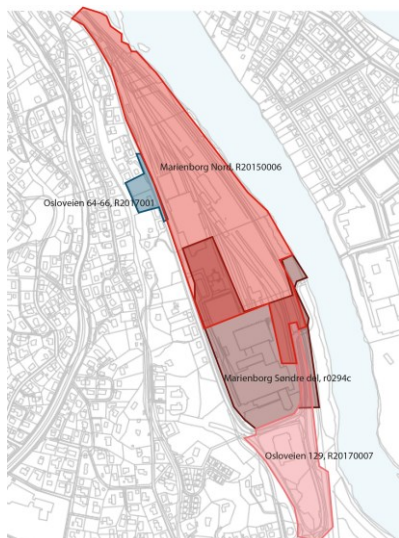
### Gjeldende reguleringsplaner

Planforslaget avviker fra gjeldende reguleringsplan «Vestbyen i Trondheim», r0307 vedtatt 16.11.1932, hvor eiendommene er regulert til boligformål «åpen boligbebyggelse».

### Tilgrensende planer

Det er flere tilgrensende planer i tilknytning til Osloveien, hvorav to av dem er under utvikling: Marienborg Nord og Osloveien 129. Marienborg Søndre ble vedtatt i 2003.

Alle tilgrensende planer vil ha innvirkning på områdets utvikling, og hvilken funksjon Osloveien vil få i fremtiden.

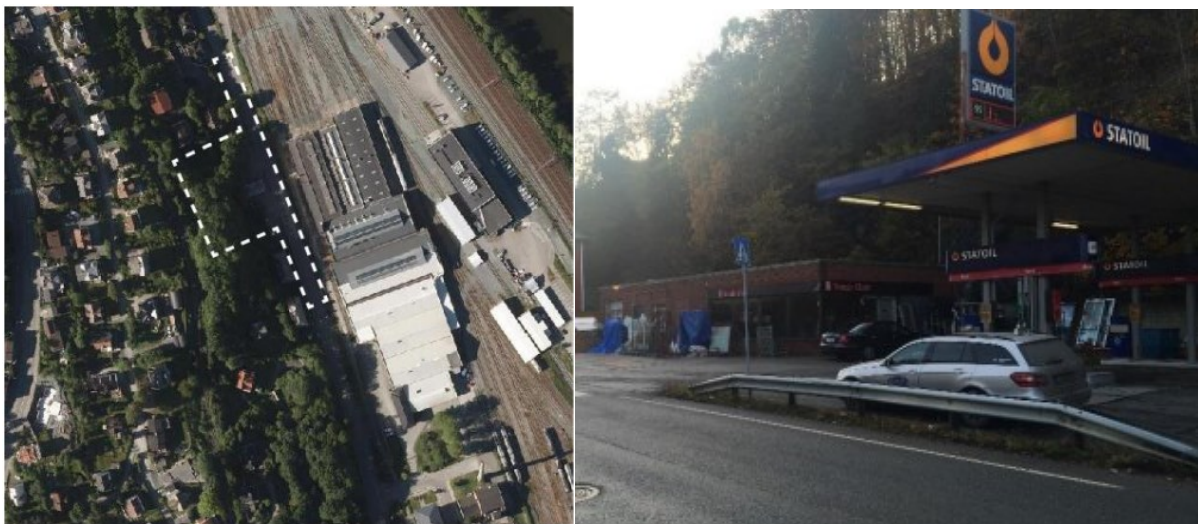


Oversikt over de tilgrensende planene

### **Planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet

Planområdet ligger langs Osloveien, innenfor det som betegnes som Trondheims midtre sone, i gangavstand til Trondheim torg. Tilstøtende arealer øst for planområdet består av Jernbanens Verksteder Marienborg, et større industriområde. Mot sør, nord og vest grenser planområdet mot boligbebyggelse.



*Planområdets avgrensning. Jernbanens verksteder Marienborg mot øst, villabebyggelse mot vest. Tidligere brukt som bensinstasjon.*

### Størrelse og eiendomsforhold

Planområdets samlede areal er ca. 5100 m<sup>2</sup>.

Planområdet omfatter eiendommene 421/360 og 421/361. Planområdet grenser til eiendommene 421/358, 421/359, 421/362, 421/363, 421/379 og 94/14.

### Dagens arealbruk

Deler av planområdet er regulert til bolig, men gjeldende regulering er ikke gjennomført. Området består i dag av en nedlagt bensinstasjon og en glassmesterforretning. Store deler av planområdet er en vegetasjonskledd skråning. Mesteparten av dette skogholtet er satt av til fremtidig grønnstruktur i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

### Områdets karakter

Planområdet ligger i et miljø med en sammensatt og variert stedskarakter. Vestsiden av Osloveien er preget av punkthus/villabebyggelse i et grønt landskap. På østsiden av Osloveien ligger Marienborg med sine karakteristiske industribygg.

Planområdet er todelt, bestående av en flat del mot Osloveien i øst og en bratt skogkledd skråning mot villabebyggelsen i vest. Den bebyggbare delen av tomte er smal, flat og østvendt i umiddelbar nærhet til Osloveien.



*Overordnet struktur i området.*



*Jernbanens verksteder på Marienborg.*



*Boligbebyggelse sør for planområdet.*



*Villabebyggelse nord for planområdet.*

Den omkringliggende bebyggelsen langs Osloveien består i hovedsak av 3-4 etasjes saltaks-/valmtakshus i tre på mursokkel. Industriområdet øst for Osloveien består av 3-4 etasjes murbygg med flatt tak eller saltak. Tomta har lite tilgang på sol.

#### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner på planområdet. Planområdet ligger imidlertid mellom to områder med hver sin tydelige karakter, villabebyggelse mot vest, sør og nord, og et større industriområde med sine karakteristiske bygninger mot øst. Deler av den omkringliggende bebyggelsen er klassifisert som antikvarisk verdi C.

#### Naturverdier

Grønnstrukturen på planområdet er klassifisert som lokalt viktig i Trondheim kommunes kartlegging av naturverdier. Alle registrerte fuglearter innenfor planområdet er i kategori LC (livskraftig). Ingen truede eller sårbare arter er registrert i umiddelbar nærhet.

#### Rekreasjonsverdi/barn og unges interesser

Grønnstrukturen vest på planområdet fungerer som avskjerming fra Osloveien og støyen derfra. Store deler av planområdet er skogbevokst. Det er ikke dokumentasjon eller erfaring fra befaringer som indikerer at planområdet benyttes av barn. Området synes ikke å være i aktiv bruk og fremstår noe utilgjengelig. Trikken passerer like i overkant av planområdet.

#### Trafikkforhold

Planområdet har avkjøring fra Osloveien (kv 5720). Veien gir adkomst til eiendommene 421/360 og 421/361. I dag har boligene nord for planområdet adkomst via eiendom 421/360 som er en del av planområdet. Boligen sør for planområdet har adkomst via eiendom 421/361.

Osloveien var tidligere en av hovedinnfartsårene til Trondheim sentrum. Fremdeles står den som reservehovedåre/beredskapsvei som kan benyttes i spesielle situasjoner, for eksempel hvis tunell under Byåsen må stenge Etter at Osloveien ble avlastet med ny hovedvei, har den blitt liggende relativt brakk, med en utforming som skulle tilsi mer biltrafikk enn den har i dag, og framstår lite innbydende for andre trafikantgrupper som gående og syklende.

Bensinstasjonen i Osloveien har hatt en ÅDT på ca. 400 biler/døgn da den hadde full drift. Innenfor planområdet er det registrert fire trafikkulykker siden 1977. To av ulykkene er relatert til avkjørsel fra Osloveien.

#### Gang- og sykkeltilbud

Innenfor planområdet er det tilrettelagt for fotgjengere med et fortau som går langs Osloveien mot øst og et fotgjengerfelt som kobler Osloveien 64 og 66 til fortauet. Fortauet gir god

tilgjengelighet for gående fra Ila i nord og fra Øya/Elgeseter i øst. Bredde på fortauet varierer på begge strekningene, og er til dels smalere enn dagens krav.



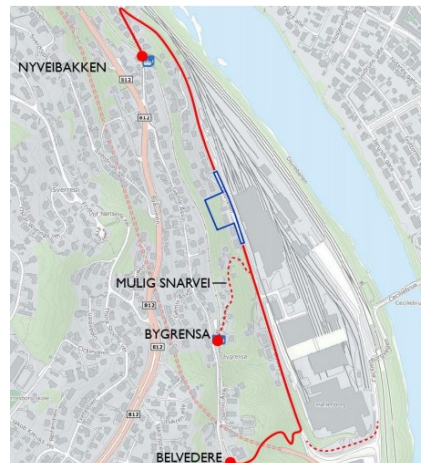
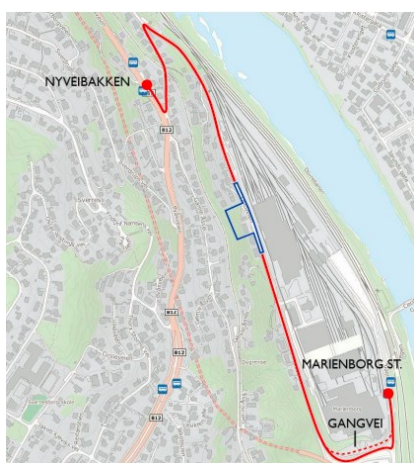
Fortau fra Ila til planområdet.



Fortau fra Elgeseter til planområdet.

### Kollektivtilbud

Det er ingen holdeplasser for kollektivtransport innenfor planområdet, men det er holderplasser for buss, trikk og tog innenfor 6-10 minutters gangavstand. Det er registrert avstander til holdeplasser for kollektivtransport og kvalitet på strekningene, for å vurdere om tilgjengeligheten til planområdet er god nok.

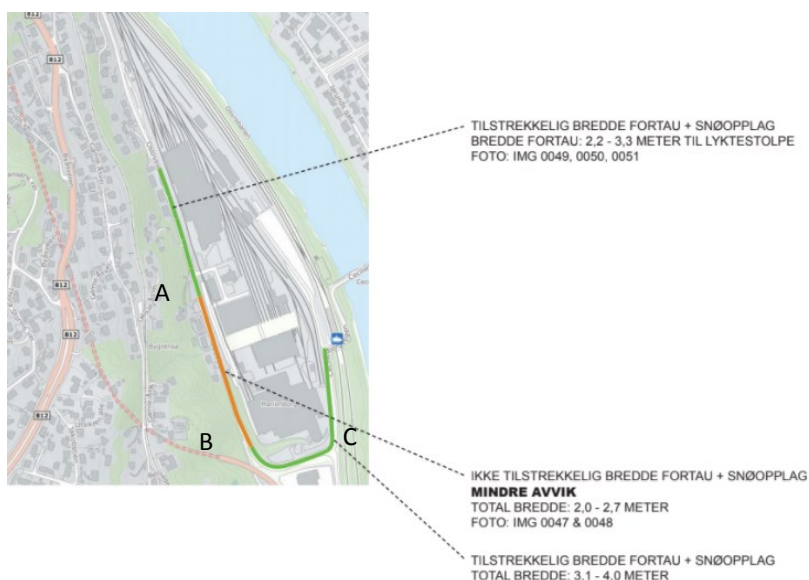


Avstand til kollektivtilbud fra planområdet

1. Bussholdeplasser i nærheten av planområdet:
  - Marienborg stasjon ca: 800 meter (8 min gangtid)
  - Nyveibakken: ca 700 meter (7min gangtid)
2. Avstand til togstasjon:
  - Marienborg togstasjon: ca 850 meter (8 min gangtid)
3. Avstand til trikkestopp:
  - Nyveibakken: ca 650 meter (6 min gangtid)
  - Belvedere: ca 750 meter (7min gangtid)
  - Bygrensa: ca 350 meter (3 min gangtid, men må opparbeides)

### Tilgjengelighet

Bussholdeplass Marienborg stasjon ligger ca 800 meter fra planområdet, med tilnærmet flatt underlag. Fortauet har på størsteparten av strekningen tilstrekkelig bredde i henhold til kommunens krav. Bredde på fortau på grønn strekning A: 2,2-3,3 meter og C: 3,1- 4,0 meter. Den oransje strekningen (B) på kartet nedenfor har en bredde på 2,0-2,7 meter.



Tilstand på fortau på den oransje strekningen, viser at den er brukbar også på vinterstid.

### Teknisk infrastruktur

Det ligger en tunnel for avløpsanlegg like utenfor planområdet mot vest. Adkomst til trafo og pumpe til pumpeledning ligger nær nordlig grense. Bebyggelse er foreslått sør på tomten og adkomstvei til eiendommer nord for planområdet er plassert slik at de ikke er konflikt med adkomst til trafo og pumpe. Dette er vist i vedlagt illustrasjonsmateriale. Godkjent overordnet VA-plan vil foreligge til 2.gangsbehandling.

### Forurenset grunn

Deler av planområdet er markert med rød trekant som betyr "Alvorlig forurensning – tiltak nødvendig". Stoffgruppen registrert på området er alifatiske hydrokarboner. Funnet tyder på at forurensningen kan stamme fra bensinpumpene som er på området. Forurensning i grunnen er fjernet før innsending til 1.gangs behandling.

### Grunnforhold

Planområdet ligger på samme type berggrunn som store deler av Trondheim kommune og det antas at berggrunnen ikke vil gi særlige utfordringer ved prosjektering av fremtidig bygg.

### Rasfare og skred

Planområdet ligger i et delvis bratt terreng som gjør at det ligger innenfor soner med potensielle løsne- og utløpsområder.

Deler av området er definert som mulig utløsningsområde for snøskred.

### Støyforhold

Nærheten til Osloveien medfører at planområdet i større grad påvirkes av veistøy. Planområdet er markert fra grønn til oransje.

Øst for planområdet og Jernbanens verksteder Marienborg ligger Dovrebanen. Planområdet ligger nesten helt utenfor støysone for jernbanen. Kun en liten flik av planområdet nordøstlige hjørne er påvirket av banestøy.



Støykart, veistøy.

### Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risikofaktorer i planområdet er:

- overvann/vannintregning
- Spesielt utsatt for nedbør
- skred
- Forurenset grunn
- Radon
- Støy fra veitrafikk

### **Beskrivelse av planforslaget**

#### Planlagt arealbruk

Totalt omfatter reguleringsplanforslaget et areal på ca. 5100m<sup>2</sup>. Tomtene 421/360 og 421/361 har et samlet areal på 3480m<sup>2</sup>. Det planlegges ikke kontorbebyggelse utover arealet satt av til formål bebyggelse/boligbebyggelse i KPA, som er 1120m<sup>2</sup>.

Innen formål bebyggelse og anlegg foreslås maks utnyttelse 10% BYA for tomtene 421/360 og 421/361 (eller 42% BYA for området som er satt av til formål boligbebyggelse).

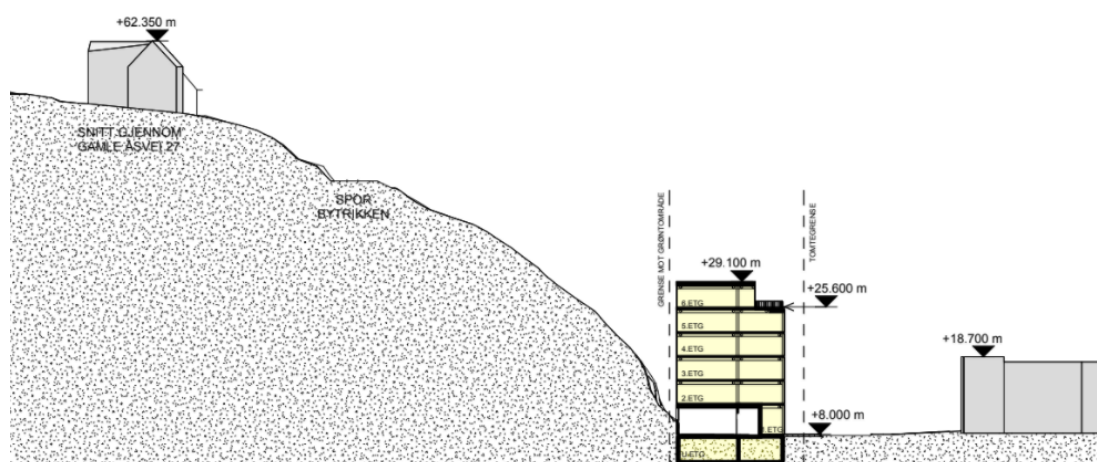
Det legges opp til en omregulering som tillater kontor over 6 etasjer + kjeller på tomtene 421/360 og 421/361, som også vil omfatte uteoppholdsarealer, avfallshåndtering, samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og ulike veiformål og parkering. All bebyggelse vil skje på flaten mot Osloveien som i dag er regulert til formål boligbebyggelse. Grønnstrukturen i skråningen vest på planområdet vil i all hovedsak bevares.

Adkomst for boliger nord for planområdet som går via tomt 421/360 endres noe for å bedre adkomst til disse boligene. Renovasjonsløsningen for boligene blir samtidig forbedret.

#### Bebyggelsens plassering og utforming

Bygget som er foreslått er tenkt som en fortsettelse av dagens bygningsrekke med frittstående bygninger langs Oslovegens vestsida. Fasaden er trukket 5 meter tilbake fra Osloveien. Det er

foreslått en tillatt høyde på 6 etasjer, der øverste etasje er trukket 4,0 meter tilbake fra vegglivet/byggegrensen mot Osloveien for at utbyggingen skal bli gjennomførbar og peke fremover for Osloveiens nye karakter med en noe mer bymessig utnyttelse. Utformingen av bygningen og avstanden fra Osloveien til vegglivet gir en mer romslig plass foran bygningen enn omkringliggende bebyggelse langs Osloveien har.



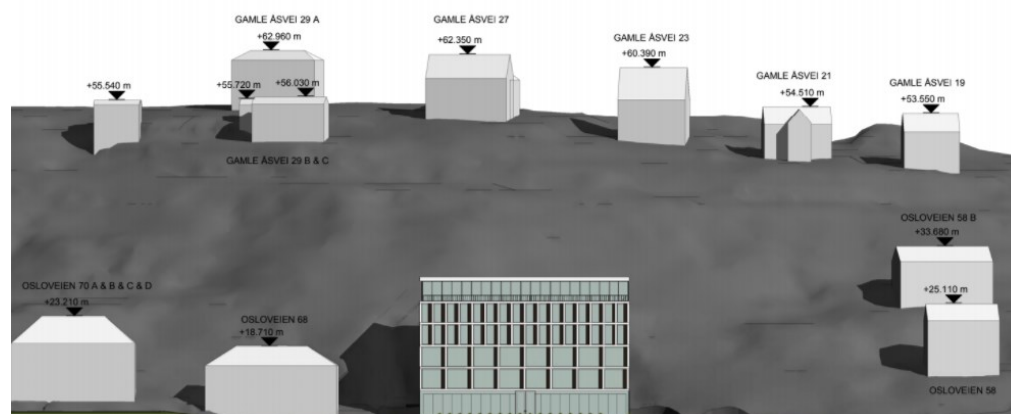
Situasjonsnitt.

### Bebyggelsens høyde

Det foreslås en bygning på 6 etasjer + kjeller. Med planene som er under utvikling på østsiden av Osloveien, der det planlegges en høyere tetthet av bygningsmasse, vil den foreslåtte bygningen på sikt innpasse seg naturlig i omkringliggende, bymessig bebyggelse. Den øverste av de seks etasjene er trukket tilbake fra gaten for at nybyggets høyde ikke skal virke for dominerende. Boligene som ligger langs Osloveien nord og sør for planområdet er på 3 til 4 etasjer, men på grunn av områdets topografi og boligenes plassering på tomtene har flere av nabohusene en høydes som nærmer seg nybyggets høyde.



Illustrasjon av planforslaget sett fra Osloveien i sørgående retning (tv) og i nordgående retning (th).



Oppriss mot Osloveien.



### Antall arbeidsplasser/størrelse på kontorareal

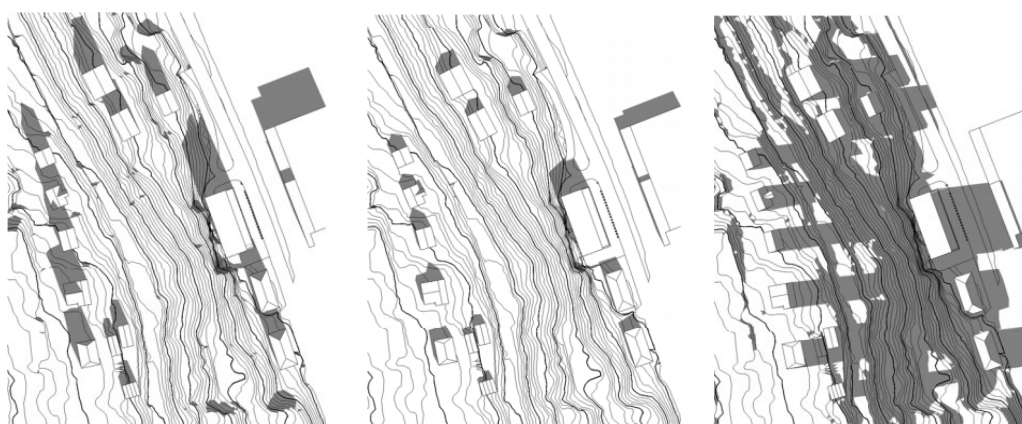
For å anslå mulig antall arbeidsplasser er det regnet med opptil 25m<sup>2</sup> per arbeidsplass i åpne kontorløsninger inkludert fellesarealer. Kontorlokaler over 6 etasjer på opptil 2200m<sup>2</sup> kan bety ca 90 arbeidsplasser.

### Omkringliggende bebyggelse

Planforslaget vil ikke være til hinder for et godt bomiljø i nærområdet. Et kontorbygg i et område med boliger sikrer aktivitet på flere tider av døgnet. Planforslagets maksimale bygningsvolum vil ha dimensjoner som ikke skiller seg vesentlig fra det som finnes i området.

### Sol- og skyggevirkinger av planlagt bebyggelse

Planlagt bebyggelse vil ikke virke inn på sol- og skyggeforholdene til den omkringliggende bebyggelse.



21.mars/september kl. 12.00

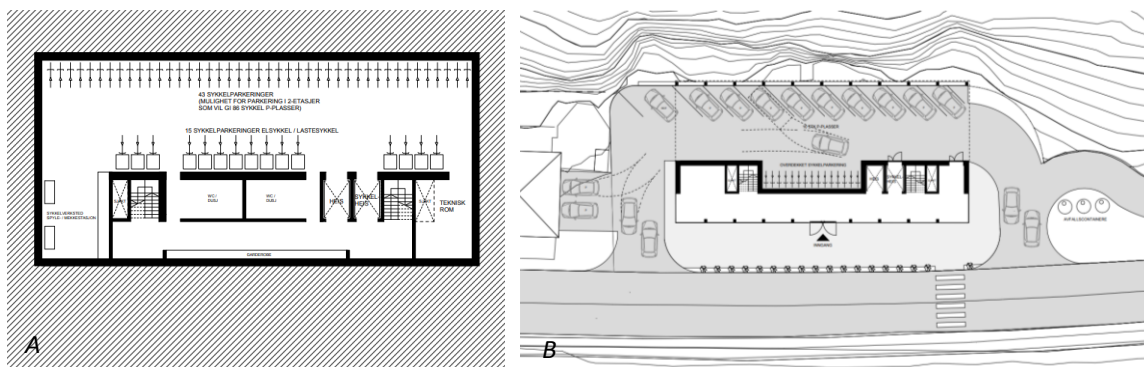
21.juni kl. 12.00

21.juni kl. 18.00

### Parkering

Det foreslås maks 0,5 p-plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA, hvor minimum 5 % av parkeringsplasser skal være tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. Alle p-plasser foreslås med mulighet for opplading av elbiler.

Det foreslås minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per 100m<sup>2</sup> BRA. Det er lagt opp til store områder for sykkelparkering i kjelleren som har direkte tilgang til utearealer på baksiden av bygget via heis. I tegningene vises det løsning for 59 sykkelparkeringsplasser hvorav 16 er større lastesykler og el-sykler. (Ved å parkere 2 sykler i høyden, kan man få 86 plasser). Det er også illustrert arealer for spyling og reparasjon av sykler. Deler av kjelleretasjen vies teknisk rom og et større garderobeområde med mulighet for dusjer.



A. Utforming og lokalisering av parkeringsanlegg for sykkel og garderobefasiliteter. Underetasje.

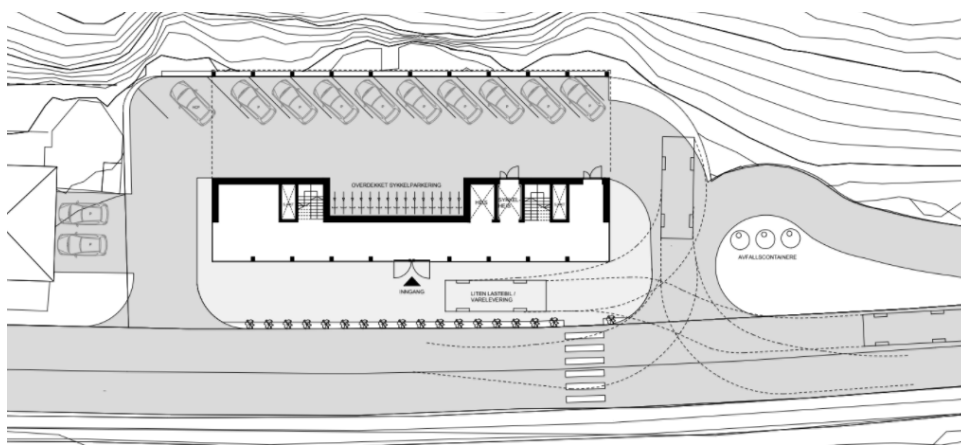
B. Planforslag, 1.etasje og parkeringsarealer.

### Trafikkløsninger

Det foreslås en samlet avkjørsel til nybygg og bebyggelse i nord, for å unngå for mange avkjørsler fra Osloveien. Avkjørsel for bolighuset sør for planområdet løses innenfor tomt 421/361 for å sikre tilstrekkelig sikt. Det foreslås parkeringsareal på baksiden av ny bebyggelse med innkjørsel nord for bygget og utkjørsel sør for bygget. Det legges opp til at varelevering kan skje på nordsiden av bygget. Avfallshåndteringen legges nord for avkjørselen og plasseres sammen med avfallscontainere tilhørende boligene nord for planområdet.



*Situasjonskart, utforming av veger og avkjørsler med siktlinjer.*



*Løsning for varelevering og sporingskurve for liten lastebil.*

### Universell utforming

Planen ivaretar tilgjengeligheten for bevegelseshemmede til uteareal og offentlige gangveger i tråd med prinsipper om universell utforming. Tilgjengelighet i forbindelse med bebyggelsen skal tilfredsstilles iht. gjeldende forskrifter, og ivaretas i byggesaksbehandlingen.

### Miljøoppfølging, miljøtiltak, 0-vekst-mål

Tiltaket bidrar til måloppfyllelse av overordnede planer da man planlegger for sentrumsnære arbeidsplasser som kan nås med sykkel og til fots i en kompakt by.

Tilgjengelighet til planområdet er ikke optimal, men det er i planforslaget lagt inn tiltak for å oppnå 0-vekstmålet:

- Maksimalkrav på parkering i stedet for minimumskrav.
- Krav om minimum 2,5 sykkelplasser per 100 m<sup>2</sup>
- Tilrettelegging for godt vedlikeholdstilbud for sykkel, samt garderobefasiliteter.

Trondheim kommune har som mål å oppnå 0-vekst i personbiltrafikken. For å oppnå dette er man avhengig av at det legges til rette for flere former for transport i tillegg til kollektivtilbud, også til områder som ligger utenfor sentrumskjernen. I planforslaget legges det til rette for god sykkeldekning, det skal være plass til både el-sykler og lastesykler, og det er viktig for brukerne at de har et sted å sette syklene hvor de står trygt i le for vær og vind slik at de ikke blir utsatt for unødig slitasje. En klar prioritering og tilrettelegging for syklende gjør at en nedprioritering av bilparkering kan forsvares i dette tilfellet.

#### Plan for avfallsøsning

For boligene langs store deler av Osloveien håndteres avfall i dag ved at renovasjonsbilen fra Trondheim Renholdsverk (TR) gjør et kort stopp i Osloveien for å tømme de enkelte avfallscontainere.

Planforslaget legger opp til at avfall for boligene sør for planområdet håndteres separat, mens avfall fra næringsbygget og boligene nord for planområdet kan samles ved en felles renovasjonsløsning innenfor planområdet.

#### Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Planforslaget er tenkt tilknyttet kommunal vannledning og avløpsledning som går i Osloveien. Godkjent overordnet vann og avløpsplan vil foreligge til sluttbehandling.

### **Virkninger av planforslaget**

#### Overordnet plan

Gjennomføring av planforslaget vil bidra til opprustning av et område som i dag fremstår som noe slitent og utdatert. Forslaget søker å tilpasse seg omgivelsene, landskap og bebyggelse, og på den måten bidra til utvikling av et sentrumsnært næringsområde.

#### Landskap

Opprinnelig topografi/terreng bevares i stor grad. Området markert med grønt i kommuneplanens arealdel vil i svært liten grad berøres av planforslaget. Forslaget vil ikke ha noen store konsekvenser for landskapsbildet.

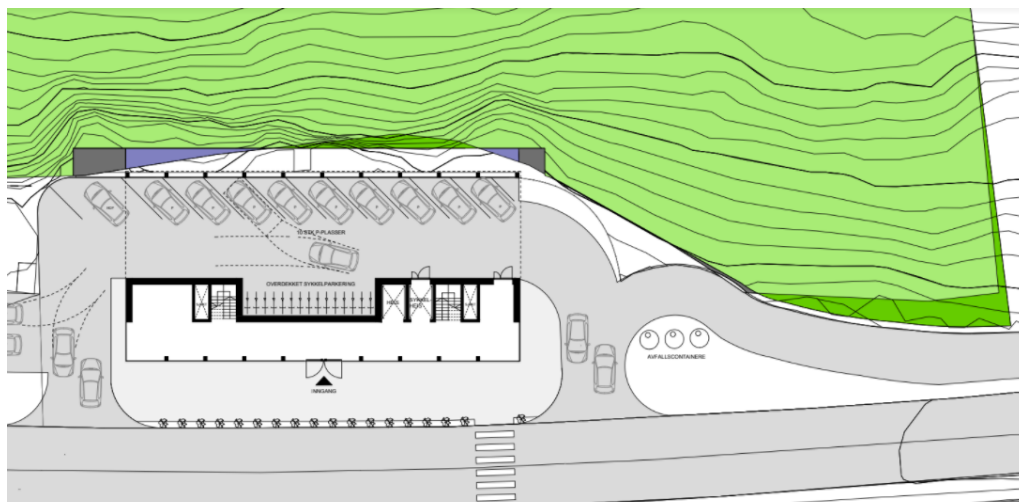
#### Stedets karakter, kulturminner og kulturmiljøer

Planområdet ligger i et miljø med en kompleks og variert steds karakter. Tilstøtende arealer øst for planområdet består av Jernbanens verksteder på Marienborg, et større industriområde, med sine karakteristiske industribygg og jernbanevirksomhet. Vestsiden av Osloveien er preget av punkthus/villabebyggelse i et bratt grønt landskap. Både sør og nord for eiendommene ligger bebyggelse med antikvarisk verdi C.

Bebyggelsen i planforslaget vil med sin plassering være mer tilbaketrukket fra Osloveien sammenlignet med nærliggende bebyggelse. Foreslått plassering gir nødvendig rom foran bygningen og mellom Osloveien. Byggets størrelse vil fremstå som tilforlatelig og akseptabelt mellom det store industriområdet i øst og den mindre villabebyggelsen i vest.

### Naturverdier

De delene av planområdet som i KPA er satt av til framtidig grønnstruktur vil i liten grad berøres. Det planlegges ingen stor inngripen i grønnstrukturen, kun en mindre tilpasning på noen få kvadratmeter langs byggets bakside. Dette vil ikke ha vesentlige konsekvenser for landskapsbildet, naturmangfoldet eller bruk av grønnstrukturen.



AREAL SOM TAS AV GRØNNSTRUKTUREN TIL ANNET FORMÅL: 24,5 m<sup>2</sup>  
 KONTOR (MARKERT LILLA): 10,5 m<sup>2</sup>  
 ANNEN VEGGRUNN TEKNISKE ANLEGG (MARKERT MØRKE GRÅ): 13,4 m<sup>2</sup>  
 KJØREVEG (MARKERT LYS GRÅ): 0,6 m<sup>2</sup>  
 AREAL SOM TILFØRES TIL GRØNNSTRUKTUR: 49,9 m<sup>2</sup>

### Uteområder

Uteområder langs bygget vil være tilgjengelig. Bygget legger til rette for mulig terrasse i hele byggets lengde mot øst i 5. etasje.

### Trafikkforhold

Planforslaget vil medføre noe økt biltrafikk i området. Planforslaget antas å bidra til økt pågang på kollektivtransport. Kapasiteten er antatt å være god.

	I DAG	OPPGRADERING AV DAGENS DRIFT	BENSINSTASJON I FULL DRIFT	OMREGULERING TIL 2200 M <sup>2</sup> NÆRING
OSLOVEIEN	775	775	775	775
BESØKENDE/TURER TIL OSLOVEIEN 64 & 66	25	75	400	135
TOTALSUM	800	850	1175	910

Bensinstasjonen i Osloveien har hatt en ÅDT på ca 400 biler pr. døgn.

Et næringsbygg med lite trafikkbehov, med en høyde på 6 etasjer, og totalt 2200m<sup>2</sup> næringsareal, gir turproduksjon (beregnet fra Håndbok fra trafikkdirktoratet) på 135 biler i døgnet. Det er langt under den turproduksjonen bensinstasjonen har hatt.

### Universell utforming

Planen ivaretar tilgjengeligheten for bevegelseshemmende til uteareal og offentlige gangveger jfr. prinsipper om universell utforming. Tilgjengelighet i forbindelse med bebyggelsen skal tilfredsstillende gjeldende forskrifter, og ivaretas i byggesaksbehandlingen.

Energibehov

Energibehov estimeres av rådgivende ingeniør ved byggesøknad, og skal følge gjeldende normer.

ROS-analyse

Konsekvenser av risiko- og sårbarhetsanalyse er ivaretatt ved utforming av planforslaget. ROS-analyse er vedlagt.

Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur synes relativt enkelt løst i forbindelse med Osloveien. Konsulenter for dette vil innhentes i forbindelse med rammesøknad.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget antas ikke å påføre kommunen direkte utgifter. Ny næring gir potensielt skatteinntekter for kommunen.

Interessemotsetninger

Det er ikke i planprosessen så langt avdekket vesentlige interessemotsetninger.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Det vurderes slik at planforslaget ikke vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

**Avveining av virkninger**

Ettersom eiendommen ikke er egnet til boligformål, ansees et kontorbygg som en egnet bruk av tomta. Planforslaget vil bidra til flere arbeidsplasser sentralt i byen, noe som reduserer behov for reise og gir tettere samhandling i et område der det allerede er arbeidsplasser.

**Planlagt gjennomføring**

Konkretisering av gjennomføring av planen er ikke tidsbestemt.

**Innspill til planforslaget**Prosess

Oppstartsmøte ble avholdt 07.12.2016. I referatet fra møtet, datert 22.12.2016, går det frem at tomtene, med lite tilgang på sol og støyutsatt store deler av døgnet, er lite egnet for boligbebyggelse, men ypperlig for lavintensiv næring eller kontorbygg.

Varsel om planoppstart ble annonsert i Adresseavisen 10.01.2017. Berørte naboer og offentlige organ ble varslet om planoppstart ved e-post datert 09.01.2017. Informasjon om planarbeidet ble lagt ut på [www.lieoyen.no](http://www.lieoyen.no) 10.01.2017.

Merknad 1: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

- a) Ingen avgjørende innvendinger til foreslått formålsendring, men legger til grunn at planforslaget ikke får konsekvenser for det totale behovet for boligareal og ber derfor om at det gjøres rede for dette.
- b) For å sikre en høy arealutnyttelse i henhold til føringer i kommuneplanens arealdel §34.4, er det viktig at det angis minimumskrav til utnyttelsesgraden.
- c) Det må redegjøres for hvordan planlagte kontorarbeidsplasser følger opp målet om at disse skal legges til sentrumsområder og kollektivknutepunkter. Det må gjøres en vurdering av hvordan planforslaget bidrar til at veksten i persontrafikken tas med kollektiv, sykkel og gange.

- d) Planforslaget må redegjøre for utfordringer knyttet til støy, luftkvalitet og forurensning i grunnen.
- e) Aktuelle folkehelse tema må vurderes og ivaretas. Der avbøtende tiltak er nødvendig bør disse tas inn med så presise beskrivelser som mulig i bestemmelsene.
- f) Forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger vurderes.

*Kommentar:*

- a) Tatt til følge. Foreslått formålsendring vil ikke ha konsekvenser for det totale boligbehovet. Kommunen uttrykker at planområdet ikke er egnet for boligbebyggelse.
- b) Tatt til følge. Det angis minimums utnyttelse i reguleringsbestemmelsene.
- c) Tatt til følge. Se planbeskrivelse hvor planrådets kontakt med Trondheim sentrum og nærheten til kollektivknutepunkter er redegjort for.
- d) Tatt til følge. Punktene følges opp i ROS-analysen.
- e) Tatt til følge. Punktet følges opp i ROS-analysen.
- f) Tatt til følge. Punktet følges opp i ROS-analysen.

Merknad 2: Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Regional Utvikling – Areal og Miljø

- a) Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.
- b) Mot øst og sør grenser området til bebyggelse som på kommunens aktsomhetskart for kulturminner er markert med antikvarisk verdi. Utforming av ny bebyggelse bør ta hensyn til dette, og Byantikvaren i Trondheim bør kontaktes.

*Kommentar:*

- a) Tatt til følge. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven.
- b) Tatt til følge. Foreslått bebyggelse tar hensyn til omkringliggende bebyggelse når det gjelder byggegrense og fasadeliv mot Osloveien. Byantikvar i Trondheim er varslet, men det er foreløpig ikke mottatt noen kommentar.

Merknad 3: Statens Vegvesen Region Midt

- a) En stor del av sykkelparkeringen bør bli under tak.
- b) I det videre planarbeidet må det være en dialog om blant annet byggegrense, for å ivareta behov for eventuelle utvidelser av vegen.

*Kommentar:*

- a) Tatt til følge. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til at alle parkeringsplasser for sykkel skal være under tak.
- b) Tatt til følge. Byggegrense legger til rette for en eventuell utvidelse av veg.

Merknad 4: Bane NOR

- a) Byggegrense må settes til 30 m.
- b) Det må gjennomføres en skredfarevurdering med fokus på geotekniske forhold. Det må dokumenteres at sikkerheten til jernbanen blir ivaretatt og ikke blir forverret som følge av tiltaket.
- c) Dersom det er nødvendig å gjennomføre risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot skred, må det sannsynliggjøres at de risikoreduserende tiltakene er gjennomførbare. Sikkerheten til jernbanen må være tilstrekkelig ivaretatt både i anleggsfasen og permanent.

- d) Det må beskrives hvordan overvannshåndtering tenkes løst. Dersom tiltaket fører til en forverring sammenliknet med dagens situasjon, må det gjennomføres risikoreduserende tiltak.
- e) I ROS-analysen skal jernbanestøy og vibrasjoner dokumenteres og avbøtende tiltak beskrives og sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.

*Kommentar:*

- a) *Ikke tatt til følge. Vi dispenserer fra Jernbanelovens §10 og plasserer bygget i lik avstand til nærmeste spors midtlinje som omkringliggende bebyggelse langs Osloveien. Dette er tatt opp med Bane NOR over telefon 16. februar 2017. Følges opp.*
- b) *Tatt til følge. Punktet følges opp i ROS-analysen, og det settes krav til geoteknisk undersøkelse til søknad om tiltak.*
- c) *Tatt til følge. Det er ikke nødvendig å gjennomføre risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot skred. Se ROS-analyse.*
- d) *Tatt til følge. Bestemmelsene påpeker viktigheten av å redegjøre for overvannshåndtering ved søknad om tiltak, og ivaretagelse av overvann fra skrenten kan bli bedre som følge av tiltak.*
- e) *Delvis tatt til følge. Se ROS-analyse for dokumentert jernbanestøy. Vibrasjoner ikke dokumentert. Ingen avbøtende tiltak vurderes å være nødvendig.*

Merknad 5: Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

- a) Er det vassdrag i planområdet? Styring av arealbruken bort fra vassdragene er det beste virkemiddelet for å ta vare på vassdragsmiljø og begrense vassdragsrelaterte fare.
- b) Kan området være flomutsatt? Dersom planområdet er innenfor 20-metersbeltet langs bekk eller 100-metersbeltet langs elv så bør flomfare vurderes.
- c) Kan området være skredutsatt? Å ha kunnskap om skredfare, og ta hensyn til dette ved planlegging og utbygging, er den mest effektive måten å forebygge skredulykker.
- d) Er det konsesjoner for vassdrags- eller energianlegg i området? Nettanlegg og trafoer som krever anleggskonsesjon etter energiloven er unntatt fra plan- og bygningsloven.

*Kommentar:*

- a) *Nei, det er ikke vassdrag i planområdet. Se ROS-analyse.*
- b) *Tatt til følge. Punktet følges opp i ROS-analysen.*
- c) *Tatt til følge. Ja, punktet følges opp i ROS-analysen.*
- d) *Nei. Ikke relevant.*

Merknad 6: Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Det forutsettes generell tilrettelegging for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre tilstrekkelig slukningsarbeid og tiltak som vil minimere faren for brann.

*Kommentar:*

*Tatt til følge. Det gjøres oppmerksom på gjeldende retningslinjer i reguleringsbestemmelsene.*

Merknad 7: Syklistenes Landsforening i Trondheim

- a) Det bør stilles rekkefølgekrav til at Osloveien stenges for gjennomkjøring med bil mellom Osloveien og Søndre Ilevollen før bruksrett gis.
- b) Anbefaler at man søker gode sykkelparkeringsløsninger med ulike tilbud til besøkende (nær inngang) og ansatte (innendørs), at man legger til rette for lading av elsykler og plass til større sykler (lastesykler) som forventes å bli mer utbredt i framtida.

*Kommentar:*

- a) *Tas til etterretning. Osloveien er reserve-innfartsvei til Trondheim. Syklistere kan om ønskelig*

*prioriteres selv om det er kjørevei.*

*b) Tatt til følge. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til plassering av sykkelparkering og tilrettelegging for elsykler og lastesykler.*

#### **Avsluttende kommentar**

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.