



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: R20090048

Arkivsak:20/32187

Detaljregulering av Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen - Marienborg, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 7.12.2020

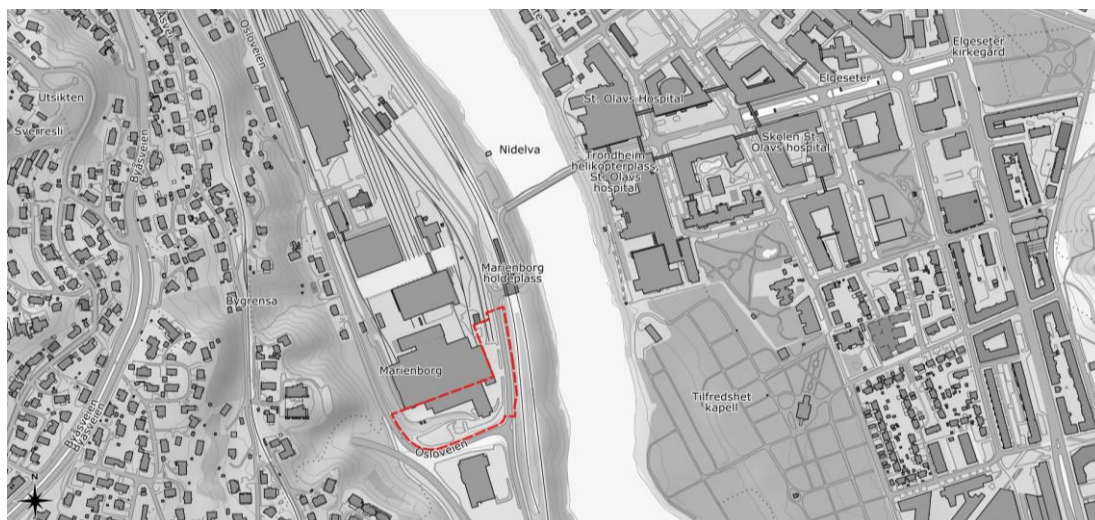
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

1. Innledning

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for boliger, parkeringsanlegg og forretning med tilhørende anlegg samt regulering av trafikkarealer.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av utarbeidet av Plansmia AS, Skibnes Arkitekter AS og SPARK studio AS på vegne av tiltakshaver Realinvest AS. Det skriftlige planmaterialet er utarbeidet av Plansmia AS. Illustrasjoner for bebyggelsen er utarbeidet av Skibnes Arkitekter AS m.fl. Plankartet er utarbeidet av SPARK studio AS. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn 10.11.2011, men ble sendt inn som komplett for ny førtsegangsbehandling 18.12.2017. Deretter har det blitt gjort endringer og ytterligere utredninger før planen ny komplett innsending 21.9.2020, med suppleringer 1.10.2020 og 15.10.2020.



Figur 1 Planområdet er merket med rød stiple linje.

2. Planstatus og rammebetingelser

Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2012-2024 vedtatt 21.03.2013, vist som framtidig sentrumsområde. Innenfor områder som er regulert til sentrumsformål er det krav til høy tetthet, dvs. minimum 10 boliger per dekar.



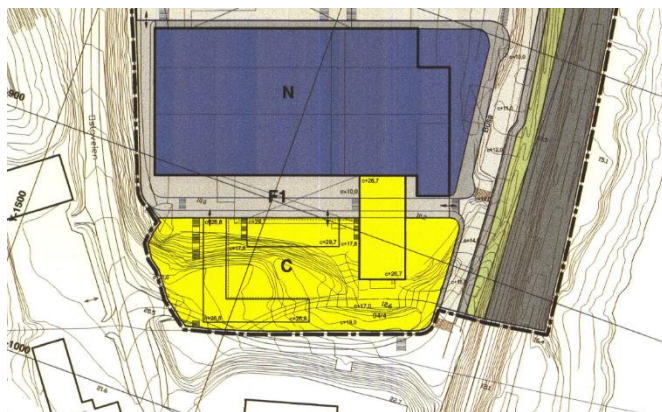
Figur 2 Utsnitt kommuneplanens arealdel 2012-2024

Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

Transformasjon av Marienborg er inngår i Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi, vedtatt 30.09.20 sak 94/20.

Gjeldende reguleringsplan

Eiendommene gnr./bnr. 94/4, 43, 326, 330 omfattes av Reguleringsplan med bestemmelser for Marienborg, søndre del, vedtatt i Trondheim bystyre 19.06.2003 sak 087/03. Planen legger til rette for en transformasjon av større deler av Marienborg, med nytt gatenett og bebyggelse for kontor og boliger. Ny plan omfatter område C på plankartet, se Figur 3, som er regulert til boligformål, med høy arealutnyttelse.



Figur 3 Gjeldende regulering

Tidligere vedtak i saken

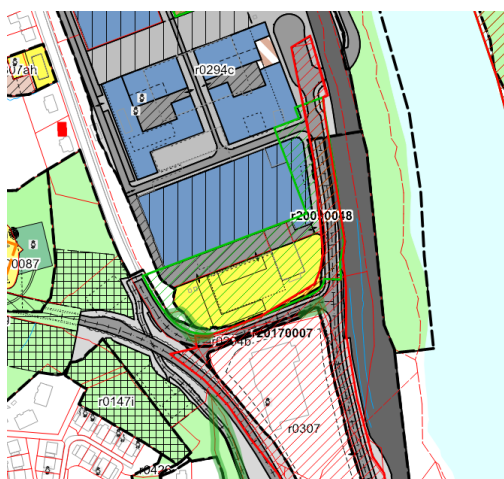
Forslag til detaljregulering for planområdet ble i Delegasjonsvedtak i plansak NR: FBR 1221/11 av 20.10.2011 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn/sendt på høring. Forslaget er senere omarbeidet i stor grad og er derfor lagt ut på ny høring.

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Det er vurdert at tiltaket ikke omfattes av forskrift for konsekvensutredning.

Tilgrensende planer

Det er igangsatt planlegging sør (planident r20170007 Osloveien 129) for det omsøkte planområdet som overlapper den varslede plan-avgrensningen for dette planforslaget. Iht. til avtale med Trondheim kommune er plangrensen justeret for det omsøkte planområdet iht. nevnte tilgrensende planforslag. Det innebærer blant at dette planforslaget omfatter mindre vegarealer enn slik det var lagt ut første gang til offentlig ettersyn i 2011.



Figur 4 Kartutsnitt, oversikt over tilgrensende reguleringsplaner.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Planen er i samsvar med overordnede planer. I gjeldende reguleringsplan er det avklart at området skal benyttes i hovedsak til boligformål. I bestemmelsene er det åpnet opp for at det også kan legges til rette for parkeringsanlegg eller næringsvirksomhet. Dette videreføres også i dette planforslaget.

3. Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planforslaget omfatter eiendommene gnr/bnr 94/4, 43, 326, 330.

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Marienborg i Trondheim kommune. Området avgrenses av Osloveien i vest og Cecilienborgvegen i sørøst. Planområdet er på totalt Ca. 13 389 m². Planområdet ligger langs Nidelva, atskilt med jernbane og et parkbelte mot elva i øst.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk

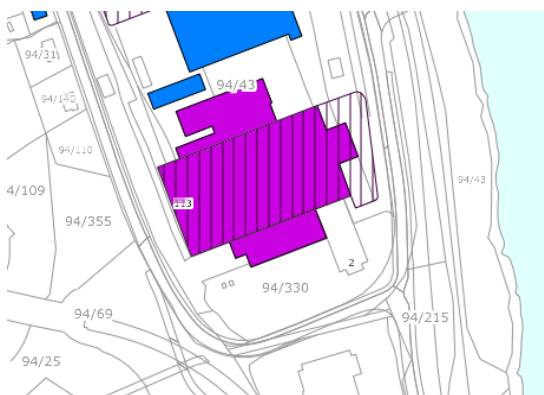
Eiendommen er i dag brukt til parkering og næringsvirksomhet, hovedsakelig verkstedsdrift og vedlikehold av jernbane. Omkringliggende bebyggelse er i hovedsak næringsbebyggelse med innslag av boligbebyggelse.

Landskap

Tomta ligger inn mot en bratt skråning opp mot omliggende veistruktur mot skrånende terreng ned fra Osloveien. På vestsiden av Osloveien skråner Byåsen oppover, med høye løv- og bartrær. Topografiske forhold i området gir gode sol- og lysforhold. Fremherskende vindretning i området er fra nordvest. Variert bebyggelse i området og store veganlegg er med på å bidra til at vindhastigheten brytes og vindtunneler ikke dannes. Bebyggelsen på Marienborg tilhørende Bane NOR Eiendom er et viktig og markant sæpreg i det bebygde miljøet på Marienborg.

Kulturminner og kulturmiljø

Jfr. Trondheim kommunes *Aktsomhetskart - kulturminner* ligger ikke omsøkte eiendom innenfor registrerte områder med kulturminner i grunnen. Nord for planområdet, på naboeiendommen gnr/bnr 94/43 er Lokomotiv- og kjeleverkstedet registrert i klasse B, bygg av høy antikvarisk verdi, vist med rosa skravur i kartutsnittet. Tilbyggene som berøres i planen er verksteds-arealer i sør og vaskehallen i sørvest, som er av nyere dato og er uten særskilt verneverdi.



Figur 5 Fra Trondheim kommunes aktsomhetskart - kulturminner.

Tilknytning til samferdselssystem

Planområdet ligger rett ved gang og sykkelveg sørover mot Stavne og inn mot byen via Cecilienborgbrua eller Oslovegen. Det er en planskilt kryssing for gående og syklende av Nordre avlastningsveg Fv. 706 og inn på Osloveien. Kjøreadkomst til planområdet er Cecilienborgvegen. Marienborg stasjonsområde betjener tog, trikk og buss og med følgende kollektivruter: nr. 13, 20, 23, 25, 26, 72. Linje nr. 25, 26 og 72 er tog. De resterende linjene er buss. I rushtida går det kollektivtransport hvert 3.-5. minutt.

Naturverdier

Det er ingen kjente naturverdier innenfor planområdet. Nidelva som grenser til planområdet er ei viktig lakseelv og med store naturverdier.

Rekreasjonsverdier

Det er ingen kjente rekreasjonsverdier innenfor planområdet. Stavne og Nidelva ligger i nærheten til planområdet og har rekreasjonsverdi.

Barns interesser

Det er ikke kjent eller registrert bruk av planområdet av barn eller unge.

Sosial infrastruktur

Både Åsveien og Ila barneskoler og Sverresborg ungdomsskole har kapasitet til å ta imot nye elever. De nærmeste barnehagene er Ila, Iladalen, Mellomila familiebarnehage, Stavne tospråklig barnehage og Åsveien familiebarnehage. Videre er det både Steinerskole- og barnehage i Ila.

Universell utforming

I området er det opparbeidet tilfredsstillende adkomster via relativt nylig etablerte gang- og sykkelvegløsninger med adskilte løsninger for gående og syklende med fysiske markeringer i gang-sykkelarealet.

Teknisk infrastruktur

Dagens ledningsnett i området for vann og avløp vurderes som tilfredsstillende. Sør og vest for planområdet er det store tilføringsledninger som også tilfredsstiller kravet til brannvannsdekning.

Grunnforhold

Viser til Trondheim kommunes *Aktsomhetskart om grunnforhold - kvikkleire*. Det er foretatt flere geotekniske undersøkelser av området i forbindelse med utbygging av Marienborgtunnelen. Det er også foretatt grunnunder-søkelser på tomte i tilknytning til prosjektet. Det er påvist noe kvikkleire i grunnen.

Jfr. Trondheim kommunes *Aktsomhetskart forurenset grunn*- ligger deler av omsøkte eiendom innenfor registrerte områder for forurenset grunn, hvor tiltakshaver har en selvstendig plikt til å vurdere om det er forurenset grunn. Ved tidligere undersøkelser er det gjort funn av noe forurenset masse i grunnen.



Figur 6 Støykilder i nærområdet.

Støyforhold

Planområdet ligger påvirket av flere ulike støysoner. Det er høyt støynivå (rød og lilla sone) i tilknytning til selve jernbanen og jernbanelinja, fra Oslovegen og fra Nordre Avlastningsveg og Marienborgtunnelen. Ellers er det noe støy fra helikoptertrafikk i forbindelse med sykehuset St. Olav og industrivirksomhet. Vedlagt støyrapport viser at støy fra jernbane og veg er de dominerende støykildene, som må skjermes for i prosjektet.

Luftforurensning

Det er luftforurensning fra biltrafikk, spesielt i forbindelse med åpning fra Marienborgtunnelen. Deler av planområdet mot sør og vest berøres av gul og rød sone for luftforurensning.

Risiko- og sårbarhet

Aktuelle hendelser som kan inntreffe på planområdet er vurdert i vedlagt ROS-analyse.

Planområdet berøres ikke av evt. havstigning iht. prognoser.

Næring

Det er i dag en sammensetning av ulike virksomheter og aktiviteter på Marienborg, både verksted, lager og kontorer. I planområdet det et næringsbygg i dag.

Eksisterende analyser og utredninger

Det er utført utredninger av planområdet i flere omganger. Geoteknisk rapport og tiltaksplan for miljøteknikk som ble utarbeidet i forbindelse med forrige høring ligger vedlagt. Det er også laget oppdatert støy- og luftforurensingsrapport.

4. Beskrivelse av planforslaget

Planen legger opp til 3 sokkeletasjer med parkering, forretning, boder og adkomst for boliger. Over sokkeletasjene, på nivå med Oslovegen, legges det opp til et boligkvarter fra 3-9 etasjer. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet skal rives inkludert deler av vaskehallen som tilhører Bane NOR Eiendom. Bebyggelse som søkes revet, er ikke deler av den antikvarisk verdifulle bebyggelsen i området.

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planlagt reguleringsformål omfatter følgende arealformål **på** og **over** grunnen:

1. Kombinert bebyggelse og anlegg

Bolig (1113)

Bolig/Forretning/parkering (1900)

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg, felles (2011)

Fortau (2012)

Gang- /sykkelveg (2015)

Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)

Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Kollektivholdeplass (2073)

Parkering (2080)

HENSYNSSONER

Frisikt

BESTEMMELSESMOMRÅDER

1 Uteoppholdsarealer på bakke

2 Overbygd uteoppholdsarealer på bakke

3 Midlertidig avkjørselsområde

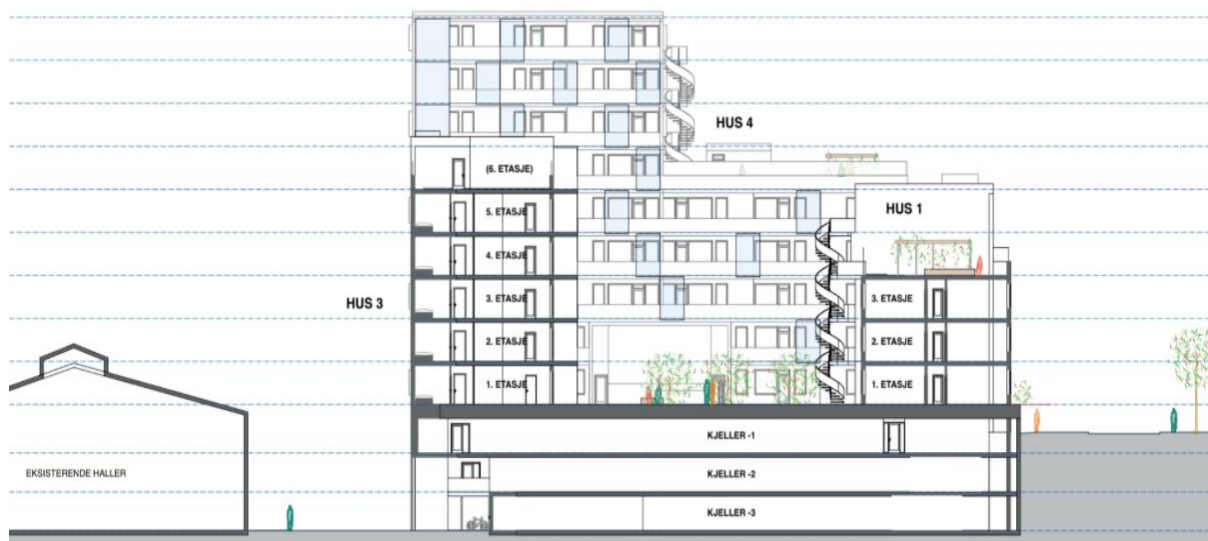
Plankartet *på grunnen* har arealformålene kombinert bolig, forretning og parkering. Plankartet *over grunnen* har arealformålet bolig. Videre er det regulert inn bestemmelsesområder i plankartet for å ivareta og sikre tilstrekkelig uterom på bakkenivå for boligene. Bestemmelsesområdene er vist med # for å skille mellom åpent og overbygd uteoppholdsarealer på bakken; #1: 2157 m² og #2: 132 m². Det er også lagt inn bestemmelsesområde #3 for å ivareta midlertidig avkjøring inkl. bussholdeplass/kantstopp i Cecilienborgvegen.

Planforslaget omfatter følgende reguleringsformål og arealstørrelser:

Arealbruksformål i planen	Kombinertformål: bolig/forretning/parkering	Annet formål – samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Sum, totalt
Sum grunnareal	Ca. 7 300 m ²	Ca. 6 089 m ²	Ca. 13 389 m ²
Utnytting planlagt maks bebyggelse over grunnen – bolig/parkering	13 200 m ² bolig/parkering - 181 % BRA (12 270 m ² BRA – kun for bolig – 168 % BRA)		
BRA bebyggelse på grunnen - bolig/ forretning/parkering	17 100 m ² BRA (hvorav 1850 m ² er forretning). Totalt 234 % BRA)		
Boliger	Ca. 159 antall boenheter/175 boenheter ved gj. snittstr. 70m ² pr. enhet		
Offentlig kjøreveg		Ca. 1 259,4m ²	
Felles kjøreveg		Ca. 1 404m ²	
Fortau		Ca. 973 m ²	
Offentlig gang- og sykkelveg		Ca. 1093 m ²	
Annen veggrunn-tekniske anlegg		Ca. 247 m ²	
Annen veggrunn-grøntareal		Ca. 453 m ²	
Kollektivholdeplass		Ca. 300 m ²	
Privat parkering		Ca. 200 m ²	

Planlagt bebyggelse

Det er 3 sokkeletasjer, regulert på plankartet merket *på grunnen*. Disse er hovedsakelig satt av til parkering for boligene over grunnen, forretning og til omkringliggende næringsbebyggelse. Innkjørselen til parkeringsanleget skal være fra f_SKV. Det skal etableres trapp, heis og boder for boligbebyggelsen, samt tekniske rom. Innganger for boliger skal være fra fortau (f_SF). Det tillates maksimalt 1850 m² BRA forretning. Forretning skal ha inngang direkte fra fortau (f_SF).



Figur 7 Det er tre sokkeletasjer, merket kjeller -1, -2 og -3 på figuren. Inngang hit er fra ca. kote 9. Over er det boligbebyggelse i 3-9 etasjer med gårdsrom på ca. kote 19.

Boligbebyggelsen blir på mellom 3 og 9 etasjer over sokkelen, regulert på plankartet *over grunnen*. 1. etasje skal ligge omtrent på høyde med dagens Osloveien. Bebyggelsen formes som et kvartal med gårdsrom i midten. I tillegg til boligbebyggelse, tillates det noe overbygd sykkel-parkering og boderareal.

Boligbebyggelsen over grunnen må bygges innenfor byggegrensene for felt B1-B4. Byggegrensen er satt 2m fra Oslovegen, for å sikre areal til snøopplag, og for etablering av adkomster til boligene og til de felles uteoppholdsarealene inne i gårdsrommet. Det er sikret åpninger mellom byggene og i selve fasaden i enkelte bygg, for å åpne opp mot omkringliggende områder og veger.



Figur 8. Illustrert mulig utnyttelse, sett fra sør. Høyder og passasjer, og forplass er sikret i planen.

Det skal bygges trapper mellom bakkeplan på grunnen (ca kote 9) og opp til Oslovegen (ca kote 19). Disse tillates bygd utenfor regulert byggegrenser rundt bebyggelsen, men innenfor arealer satt av til arealformål boligbebyggelse og annen veggrunn. Det skal bygges forplasser ut mot Cecilienborgvegen og mot krysset Cecilienborgvegen/Oslovegen. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidelse av forplassene og trappene iht. vedlagte soneplan datert 28.08.2020 for trapper og uterom.

Planområdet grenser til den verneverdige bebyggelsen på Marienborg. Av den grunn er det i bestemmelsene satt krav til fasadene til parkeringsanlegget, for tilpassing til bebyggelsen på Marienborg og opplevelse av gate i f_SKV. Hensikten bak bestemmelsen er å oppnå et hyggelig miljø for fotgjengere og at ikke den nye bebyggelsen framstår helt lukket mot den gamle bebyggelsen. Dette kan for eksempel løses med god belysning og bruk av åpne fasadematerialer.



Figur 9 Illustrert mulig utnyttelse og utforming, fra nord. Eksakt farge- og materialbruk er ikke sikret i bestemmelsene. Det er viktig at fasaden til sokkeletasjene bidrar til gatemiljøet sett fra nord. På øst og vestsiden av bebyggelsen kan man se trappeforbindelsene som går fra ca. kote 9 opp til nivået på gårdsrommet/Oslovegen, ca. kote 19.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det planlegges bebyggelse fra minimum 3 etasjer til maks 9 etasjer for boligbebyggelsen over grunnen. Høyden er begrenset med linje for regulert høyde i plankartet. Variasjon i høyder på bygg er gjort for å skape variasjon i bebyggelsen, men også for å få nok sol på felles uterom/i gårdsrommet. På takterrasser tillates det at rekkverk og støyskjermer går høyere enn gesims, men disse skal være tilpasset bygningens uttrykk. Det tillates også pergola og boder, eller andre mindre takoverbygg, opp til 2,5 meter over gesims. Mot gårdsrommet skal både takoverbygg og rekkverk trekkes inn fra gesims, for å ikke forringe sol/skygge-forhold på gårdsrommet.

Grad av utnytting

Maksimal utnyttelsesgrad sikres i plankartet. **Over** grunnen tillates det maksimalt 181 % BRA. Dette tilsvarer BRA 13 220 m², hvorav det skal etableres 930m² til overbygd sykkelparkering/-verksted og resterende 12 270 m² til bolig. I bestemmelsene sikres det at det etableres minst 10 boliger per dekar, men ved full utnyttelse åpner planforslaget for omtrent 21-22 boliger per dekar. Arealutnyttelsen **på** terreng er maks 17 100 m², maks 234 % BRA.

Forretning

Maks 1850 m² på grunnen er satt av til forretning. Butikken skal ha inngang fra fortau eller forplass på nederste sokkeletasje. Høyden på næringsareal/butikken kan ha fri høyde over 2 sokkeletasjer.

Antall boliger, leilighetsfordeling

Antall boenheter reguleres av tillat utnytting og krav om variert bebyggelsesstruktur, boligkvalitet (inkl. miljøforhold) og krav til uterom og parkering. Disse forholdene vurderes som tilfredsstillende løst i det illustrerte prosjektet, hvor det er vist 159 leiligheter. Dersom man regner 70m² BRA per bolig, gir prosjektet 176 boenheter.

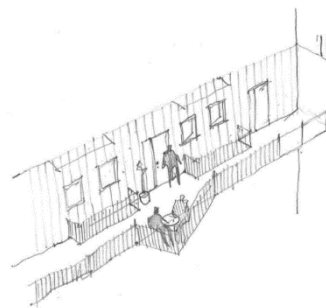
Det settes i bestemmelsene krav om maks antall 1-, og 2-roms leiligheter, for å sikre variert boligsammensetning.

Bokvalitet

Boligbebyggelsen er trukket ut mot ytterkantene av tomte med et gårdsrom i midten. Boligene skal være gjennomgående eller ensidig sørvendte mot gårdsrom.

Dersom boenhetene er mot rød eller gul støysone må de ha halvparten av rom for varig opphold, samt minst et soverom, mot stille side. Det stilles også krav til tilfredsstillende luftkvalitet for boliger.

Det tillates svalganger for noe av bebyggelsen. Det er i bestemmelsene satt krav til hvor mange leiligheter som kan dele svalgang samt krav til utforming av svalgang for å ivareta bokvaliteten. Muligheter for innsyn i leilighetene fra svalgang er begrenset, fordi ved svalgangene er det planlagt etablert avstand fra svalgang til soveromsvindu.

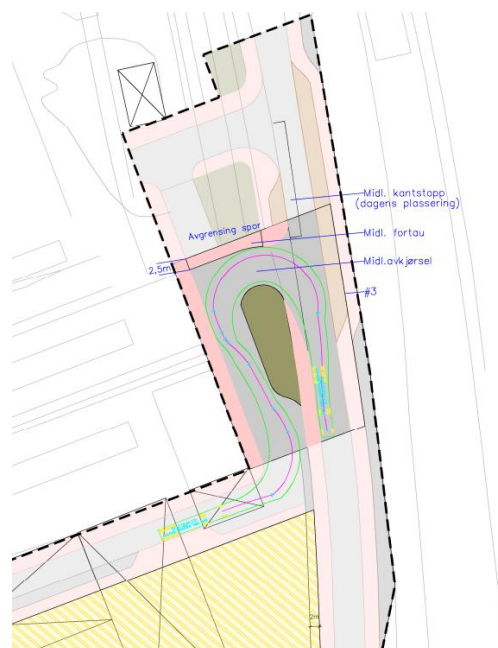


Figur 10 Mulig svalgangsløsning som ivaretar krav i bestemmelse om åpning mellom soveromsvindu og svalgang.

Parkering

Minimumskravet for bilparkering settes til 0,5 p-plasser pr. boenhet/eller 70m² BRA og for forretning maks 1,25 p-plasser pr. 100m² BRA. All parkering for bil for boenhetene skal dekkes i sokkeletasjene, hvor det skal anlegges trapper og heiser for boligene helt ned til terrenget, med utganger mot felles avkjørsel. Parkering for forretning dekkes også i sokkel, men det er lagt til

Dagens adkomst er i planforslaget regulert stengt, med ny adkomst lengre mot nord. Den nye adkomsten regulert i plankartet kan ikke gjennomføres før Bane Nors drift avvikles i området. Det er derfor også regulert en midlertidig adkomst fra Oslovegen inkl. stoppområde for buss, som er tatt inn i plankartet innenfor regulert bestemmelsesområde #3 med tilhørende bestemmelser. Den midlertidige adkomsten er flyttet noe sørover i forhold til det endelige planforslaget. Sørgående bussholdeplass opprettholdes der den ligger i dag. Den midlertidige adkomsten gir en krappere kurve. Det er bare semitrailer som ikke vil klare svingen uten å benytte motgående kjørefelt i den midlertidige adkomstsituasjonen.



Figur 12 Midlertidig avkjørsel fra Cecilieborgvegen som skal opparbeides i påvente av endelig løsning (vist i bakgrunnen på illustrasjonen).

Det er planlagt for adkomst til p-kjeller for boligene fra felles avkjørsel, f_SKV, med avkjøring fra Cecilienborgvegen. Adkomst og varelevering til forretning er planlagt fra samme adkomst som boligene. Bebyggelsen er planlagt med et trafikkfritt gårdsrom over sokkeletasjene, med gangadkomst til alle trapper og heiser.

Planlagte, offentlige anlegg

Planen inkluderer offentlige samferdselsareal i Cecilienborgvegen, med rekkefølgekrav om opparbeidelse.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

I området er det en del trafikkstøy og ved planlegging skal det etableres tilfredsstillende støyforhold både innendørs og av uteoppholdsarealene. Det er lagt til grunn MD's retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442/2016. Vedlagt følger oppdatert støyrapport. Denne er lagt til grunn for utforming av og høyder på bebyggelsen. Støyskjerming er lagt i fasadene samt at det er skal etableres støyskjerming av støyutsatte uterom på tak. Bebyggelsen er organisert rundt et mer eller mindre lukket gårdsrom regulert til felles og privat uteopphold som ligger i en hvit støysone.

Vedlagte rapport, Luftutredning, viser at størstedelen av planområdet, inkludert områdene i nordøst samt uteoppholdsområdene mellom boligbygningene, har god luftkvalitet jfr. Retningslinje for vurdering av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520). Foreslått bebyggelse i sør og vest berøres av gul sone og delvis av rød sone. Mulige tiltak for å avbøte dette er beplantning mot sørvest og plassering av luftinntak. Det er sikret i bestemmelsene at det skal redegjøres for behov av skjermende tiltak for luftkvalitet før tillatelse til tiltak, og opparbeiding av nødvendige tiltak før boliger tas i bruk.

Miljøteknisk undersøkelse er gjennomført fra tidligere og vurderes som tilstrekkelig ivaretatt også for dette planforslaget. Det har ikke vært forurensende aktivitet i området etter gjennomført miljøundersøkelse som har betinget tilleggsundersøkelser. Ved miljøgifter over normverdier kreves tillatelse fra forurensningsmyndighetene før tiltaket settes i verk.

Universell utforming, krav til UU, universell tilgjengelighet

Krav til universell utforming er ivaretatt. Gangadkomster til bebyggelsen fra bakkenivå, er planlagt ut fra kravet om tilgjengelighet for alle. Videre, for B1, B2 og B4 er det i tillegg adkomst til trapper og heiser fra utvendig gateplan/Osloveien og felles avkjørsel. Det skal utarbeides en utomhusplan som også viser hvordan universell utforming er ivaretatt.

Uteoppholdsareal

Felles uterom er i hovedsak i gårdsrommet. Minimumskravet til samlet uterom for er 30 m² pr. 100 m² boligformål. Det er lag til grunn bruksareal for bolig (BRA) på tomte. Parkeringsareal **over** grunnen dvs. sykkelparkering inkl. sykkelverksted, samt parkering og annet bruksareal **på** grunnen er ikke med i beregningsgrunnlaget for uterom. Det er ved beregning av uterom tatt utgangspunkt i bebyggelse over bakken som er beregnet til 12 270 m².

Beregning av uteoppholdsarealer er som følger:

GRUNNLAG		UTEROMSKRAV IHT. VEILEDER			UTEROM I ILLUSTRASJONSPROSJEKT		
Bolig	Arealstr. BRA(1)	Samlet uterom - 30% av BRA bolig	Min 50 % felles på bakke	Private uterom	Samlet uterom	Felles- på bakke	Privat - på bakke/ balkong/ tak
	12 270 m ²	3691 m ²	1845,5 m ²	1845,5 m ²	4159 m ²	2288 m ²	1222 m ² 649 m ²
SUM						2288 m ²	1871 m ²
OVERSKUDD/UNDERSKUDD m ² UTEOPPHOLDSAREALER					+ 468 m ²	+ 442,5 m ²	+ 25,5 m ²
(1) Grunnlag for beregning av uterom er maksimalt tillatt BRA for boligbebyggelse i plankart over grunnen, unntatt overbygd sykkelparkering som er sikret i bestemmelsene.							

Private uterom er lokalisert på balkong og tak, men også på bakken for boligene i 1. etasje og da utenfor de regulerte felles uteoppholdsarealene #1 og #2. Støyutsatte balkonger mot sør er innglasset da disse er vurdert til å kunne være gode uterom for den enkelte beboer, men pga. støy er ikke tatt med i uteromsregnskapet. I forslag til bestemmelser er det satt rekkefølgekrav om opparbeidelse av uterom og fellesanlegg.

Det er sikret et samlet felles uterom i gårdsrommet, skjermet fra omkringliggende samferdselsareal. Her vil det etableres ulike soner for lek og opphold. I tillegg skal det etableres felles takterraser, tilgjengelig for alle. Det skal utarbeides uteoppholdsplan før tillatelse til tiltak og opparbeidelse før bruk.

Krav til høyder på og plassering av bebyggelsen sikrer nok sol og romslighet på felles uterom, ihh. Trondheim kommunes uteromsveileder.



Kollektivtilbud

Det opparbeides nye holdeplasser i nærheten av dagens plassering i forbindelse med prosjektet.

Kulturminner

På naboeiendommen gnr/bnr 94/43 er bebyggelsen registrert i klasse B, bygg av høy antikvarisk verdi; Lokomotiv- og kjeleverkstedet på Marienborg. Disse blir ikke berørt av den planlagte utbyggingen. Tilbyggene som berøres i planen er av nyere dato og uten særskilt verneverdi, deriblant må deler av vaskehallen rives for å få til en tilfredsstillende adkomst til planområdet. Dette er markert i plankartet som bebyggelse som skal rives. I bestemmelsene stilles det krav til fotodokumentasjon av bebyggelse før rivning.

Sosial infrastruktur

Det stilles rekkefølgekrav om dokumentasjon av ledig skolekapasitet før bruk.

Risiko- og sårbarhet

Det følger ROS-analyse for planforslaget. En del av analysene og rapportene har også blitt oppdaterte i løpet av planprosessen. Avbøtende tiltak er gjennomført for relevante hendelser. Før utbygging av eiendommen er det satt rekkefølgekrav i forhold til både trafikk, overvann, rasfare, forurensning og teknisk infrastruktur.



Figur 13 Vurdering av Cowi viser at det er kjørbart tilkomst og oppstilling for brannvesenets innsatsmateriell til boliger og rømningsveier.

5. Virkninger av planforslaget

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og landskap

Det utarbeidet illustrasjoner som viser fjern- og nærvirkning av planlagt prosjekt samt planlagt og eksisterende bebyggelse med gateløp. Illustrasjonene viser at bebyggelsen bryter med eksisterende bylanskap som har preg av næringsbebyggelse. Den foreslåtte bebyggelsen framstår mindre dominerende sett fra sør. Fra Cecilienborgvegen i nord, ser man boligetasjene og alle sokkeletasjene, og den nye bebyggelsen vil framstå markant høyere enn omkringliggende bebyggelse. Det er utarbeidet et illustrasjonsprosjekt som viser virkninger av foreslått bebyggelse, se vedlegg «Hovedhefte».



Figur 14 Landskapsvirkning av prosjektet.

Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer

Høyder på ny bebyggelse vil være vesentlig høyere enn den omkringliggende bebyggelsen. Landskapssilhuetten i Trondheim er likevel vurdert som tilfredsstillende ivaretatt, ettersom ny bebyggelse ligger såpass nært skråningen opp mot Byåsen.

Kulturminner og kulturmiljø

Interesser knyttet til kulturminner og kulturmiljø vurderes som tilfredsstillende ivaretatt i prosjektet. Nærliggende bygg av høy antikvarisk verdi; Lokomotiv- og kjeleverkstedet, blir ikke berørt av den planlagte utbyggingen. Det stilles krav til utforming av fasade mot verneverdig bebyggelse. I dialog med byantikvaren har byantikvaren fremmet ønsker om at fasadene på de tre parkeringsetasjene mot nord skal gi mer liv til gata, dette er forsøkt ivaretatt i bestemmelsene. Liv i gata ivaretas også ved at det er planlagt utvendige gangløsninger på begge sider av bebyggelsen, samt forplasser tilknyttet gangadkomsten i øst.

Grunnforhold

Planområdet ligger på kvikk grunn, som betinger prosjektering og tiltak i terreng før utbygging. Se vedlagte geotekniske rapporter.

Forhold til krav i Naturmangfoldloven (kap. II)

Forhold til krav i Naturmangfoldloven naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser, økologiske funksjoner er vurdert som ikke relevant da planområdet, men også tilgrensende eiendommer er bebyggt fra tidligere. Det foreligger ingen registrerte kjente verdier eller interesser innenfor selve planområdet.

Friluftsliv

Planområdet ligger relativt nært grønnstrukturen på Staven og langs Nidelva. Videre er det flere allment tilgjengelige anlegg og parker både på Øya og Byåsensida. Planforslaget vil bidra til noe økt bruk av disse områdene.

Trafikkøkning, vegforhold

Planforslaget medfører endring fra næringstransport til personbiler og økt kollektivtransport.

Vegløsninger både innenfor og utenfor planområdet er planlagt for en god og trafiksikker framkommelighet for alle typer trafikanter. Trafikk for varelevering og besøkende til forretning er planlagt via samme adkomst som til boligene. Dagens to avkjørsler fra Cecilienborgvegen blir redusert til en. Det er pr i dag en del parkering i området fra ansatte ved St Olavs Hospital, og med bedre parkeringsforhold i den planlagte bebyggelsen vil dette lette på parkerings- og trafikksituasjonen innenfor sykehusområdet.

Beredskap og ulykkesrisiko

Det er foretatt en vurdering av planområdet ut fra muligheter til å gjennomføre redning av folk ut av bebyggelse, som viser tilfredsstillende løsninger. Detaljer tas ved prosjektering av bebyggelsen. Det er mulig å komme til eller ut av området med bil/kjøretøy fra flere sider.

Videre er det mulig å komme til eller ut av området med bil/kjøretøy fra flere sider iom at det er regulert en rundkjøringsmulighet via arealene tilhørende Bane NOR Eiendom. Verken den delen av Osloveien eller Cecilienborgvegen som planområdet grenser eller ligger i umiddelbar nærhet til, er med på listen i trafiksikkerhetsplanen til Trondheim kommune over problempunkter i det fysiske vegnettet hvor det er behov for tiltak for å bedre trafiksikkerheten i området.

Barns interesser

I dette prosjektet er barn og unges interesser vurdert med utgangspunkt i *Plan for friluftsliv og grønne områder*. Vedlegg L099 – ytre uteromskvaliteter viser at innenfor avstandene både 1 og 2 kilometer fra planområdet er det tilgang på flere gode uteområder. Dette er for langt unna for å dekke behovet for aktivitet i hverdagen, hvor kravet er 200 meter til kvartalslekeplass og 500 meter til nærmiljøanlegg. Det er lagt opp til lekeareal på egen grunn, som vil avbøte noe på dette.

Kapasitet på sosial infrastruktur

Både Åsveien og Ila barneskole og Sverresborg ungdomsskole vil ha kapasitet til å ta imot nye elever som følge av planforslaget. Det skal imidlertid dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før tillatelse til tiltak. De nærmeste barnehagene er Stavne tospråklig barnehage og Åsveien familiebarnehage.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Tilfredsstillende ivaretatt. Planområdet ligger inn mot en bratt skråning opp mot omliggende veistrukturer inkl. gode gang- og sykkelvegløsninger. Det er i planforslaget satt krav til universell utforming av uterom og boligene vil utformes i tråd med kravene til Tilgjengelig bolig i TEK 17.

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

Støyskjerming er planlagt i selve bebyggelsen, på takterrasser og ut fra hvordan bebyggelsen er organisert innenfor formålet.

I luftutredningsrapporten står det som følger:

«at hoveddelen av spredningen kommer fra portalen til Marienborgtunnelen og ikke trafikken ved Osloveien. Det mest effektive tiltaket for å forbedre luftkvaliteten ved Marienborg Boliger vil være skjermingstiltak ved Marienborgtunnelen.».

Videre:

«I beregningene er det antatt at alle utslipp fra biltrafikken inne i tunnelen går ut gjennom portalene i kjøreretningen. De reelle utslippstallene kan være lavere, dersom det foreligger tall for mulig avsetning av svevestøv langs tunneloverflater som så blir vasket bort jevnlig, ventilasjonsløsninger o.l.».

Etablering av skjermingstiltak for støv ved portalen ved Marienborgtunnelen for å forbedre

luftkvaliteten i området vurderes av tiltakshaver som et såpass kostnadskrevende tiltak som ikke samsvarer med utbyggingen av det omsøkte planområdet.

Luftkvaliteten for planområdet er vurdert som ivaretatt med følgende tiltak:

- For håndtering av støv, foreslås det å beplante arealene som ligger mot Osloveien. Videre, å legge luftinntak og ventilasjon ved bygningsfasader som er vendt bort fra Osloveien og inn mot gårdsrommet. Dette er også avbøtende tiltak som er anbefalt i den vedlagte luftutredningen. Før tillatelse til tiltak skal det redegjøres for tilfredsstillende skjerming for luftforurensing.
- Den planlagte bebyggelsen er organisert i ytterkant av planområdet og rundt et felles gårdsrom/uterom i hvit støysone. Dette skjermer for både støy og støv.
- Marienborg ligger i sentrale deler av Trondheim by. I veilederen Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 åpnes det opp for at det kan etableres bebyggelse med bruksformål som er følsom for luftforurensning i områder som er definert som sentrumsområder og kollektivknutepunkter, slik som er tilfelle for planområdet.

Avbøtende tiltak for både støy og luft er ivaretatt i forslag til planbestemmelser for Marienborg. Se også vedlagte utredninger/analyser for støy og støv.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Prosjektet tilknyttes vann og avløp i tråd med vedlagt VA-utredning utarbeidet av Rambøll. Detaljer tas ved søknad om tillatelse til tiltak. Både på sør- og vestsiden av ny bebyggelse, er det store tilføringsledninger for vann. Når det gjelder overvann må fall og kapasitet må vurderes. Det er pr. i dag en privat spillvannsledning fra Osloveien 129 som må legges rundt nytt bygg fram til ny kum. Eksisterende ledning må kontrolleres. Oppgradering av anlegg for håndtering av vann før utbygging, er i varetatt i bestemmelsene under rekkefølgekrav.

Tilknytning til strømforsyning skal avklares med strømlleverandør og ved evt. behov er det plass for å etablere eget rom for trafo innenfor bygningen. Prosjektet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og skal tilknyttes fjernvarmenettet.

Konsekvenser for næringsinteresser

Næringsinteressene flyttes gradvis til andre deler av byen, og til områder som er mer tilpasset næringsinteressenes behov. Etablering av forretning er en del av transformasjonen i området fra næringer som verksted og kontorer til boliger og en mer bymessig struktur som planlegges for utbygging av området jfr. kommuneplanens arealdel.

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass vurderes som tilfredsstillende. Alle boenheter har tilgang til felles uterom på bakkenivå. I tillegg er det planlagt for privat uterom på bakke, balkong og takterrasser.

Virkninger som følge av klimaendringer og flomrisiko

Det er lite sannsynlig at området vil bli vesentlig berørt av virkninger fra klimaendringer, risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred pga områdets plassering i forhold til vindretning, høyde over havet og avstand til Nidelva. Ekstremvær med mye vann betinger løsninger for håndtering av overvann. Dette er vurdert i vedlagte VA-notat hvor det er vurdert omlegging av overvannsledning samt fordrøying.

Fremherskende vindretning i Trondheim kommer fra sørvest. Byåsen ligger som en levegg mot denne vinden. Det antas at vinden delvis følger elvedraget i dette området som gir vind inn fra sørøst. Variert bebyggelse, høy vegetasjon og store veganlegg resulterer i at vindhastigheten brytes og motvirker at vindtunneler dannes.

Norges vassdrags- og energidirektorat har påpekt at det ved utbygging må tas hensyn til 200-årsflommen i Nidelva. Jfr. Flomsonekartet for Trondheim (www.nve.no) ligger planområdet nærmest profil 14. Ved en 200-årsflom vil flomvannstanden bli på kote på 3,5 moh. Videre anbefaler NVE et påslag med 0.3 m på de beregnete vannstander for å dekke opp usikkerheter i beregningen av vannstanden. For å unngå flomskade må også dreneringen til et bygg ligge slik at avløpet fungerer under flom. Den planlagt bebyggelsen er lagt på kote 9 moh. og vil med utgangspunkt i NVE's beregninger av vannstand ved 200-årsflommen ikke bli berørt. Tilsvarende gjelder også for drenering av området og håndtering av overvann.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Avstanden til rekreasjonsareal utenom planområdet er over veiledende avstander i Trondheim kommunes plan for friluftsliv og grønne områder. Dette kan øke terskelen for å være i aktivitet, spesielt for barn og unge. Felles uterom i prosjektet avbøter noe på dette. Plasseringen mellom ulike kilder for støv og støy-forurensing er også utfordrende i et folkehelseperspektiv. Bebyggelsen gir derimot gode belyste leiligheter med delvis gode utsiktsforhold. Bebyggelsen er også organisert rundt et indre gårdsrom som er skjermet for støy og støv.

Nullvekstmålet i personbiltrafikken

Fortetting langs kollektivårer og i sentrumsnære strøk med god tilgjengelighet til handel og friområder, vil bidra til å skape en bærekraftig byutvikling og bidra til mindre transportbehov. Mulighetene for å kunne velge alternativ til bil for persontransport på Marienborg er store, med godt utbygd buss-og togtilbud i området samt et godt utviklet gang- og sykkelvegnett. Det er i prosjektet planlagt godt med sykkelparkering på samme nivå som 1. etasje bolig. Videre er det planlagt flere gangadkomster fra boligbebyggelsen med direkte koplinger mot det tilgrensende gang- og sykkel-vegnettet. Det er også planlagt sammenhengende gangforbindelser med forplasser fra Cecilienborgvegen, via trapper til Oslovegen, som supplement til fortau og gang og sykkelveg.

Anleggsperioden

Anleggsperioden vil betinge tiltak for å beskytte omgivelsene mot støv, støy, anleggstrafikk. Dette er ivare tatt i bestemmelsene under rekkefølgekrav. For å håndtere forurensede masser i grunnen skal det lages tiltaksplan for å transportere disse bort.

6 Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Planområdet har vært under planlegging til utbyggingsformål siden 2009, med utlegging til offentlig ettersyn første gang i 2011. Det forutsettes endelig vedtak av plansaken i løpet av 1. halvår av 2021, for deretter å fortsette på byggesøknadsprosesser. Før utbygging av tomte, må eksisterende bebyggelse rives, inkl. deler av tilstøtende bygningsmasse på tomte tilhørende Bane NOR Eiendom med verksted og vaskehall. Deler av vaskehallen vil først rives når denne aktiviteten er avviklet.

Økonomiske konsekvenser

Ved gjennomføring av rekkefølgebestemmelser, vil en del offentlig arealer og anlegg bli oppgradert som medfører økt drifts- og vedlikeholdsansvar for Trondheim kommune.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

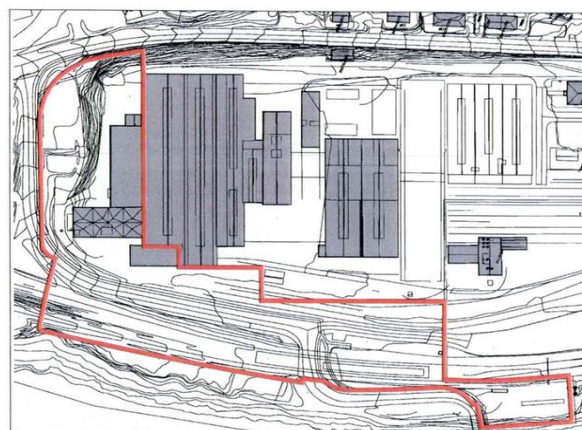
Tiltakene i planen vurderes som gjennomførbare. Vedlagt illustrasjonsprosjekt i «hovedheftet» viser en utbygging som vil være i tråd med bestemmelsene og kommunens veiledere. Det må etableres midlertidig avkjørsel, som sikret i bestemmelsene, fram til eiendommen nord for planområdet er klar til omforming.

7 Innspill til planforslaget

Planoppstart og medvirkningsprosess

Ved oppstart av planarbeidet, ble det avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune, 14.01.2009. Oppstart av arbeidet med detaljregulering gnr/bnr 94/4-1, 11, 43, 43-1, 326, 330, del av Marienborg er kunngjort på vanlig måte i Adressa 05.02.2009 med frist for å komme med merknader til planarbeidet innen 09.03.2009.

I tillegg til annonsering ble varsel om planoppstart sendt via vanlig brevpost til private, private og offentlige organisasjoner og offentlig høringsinstanser. Innen fristen kom det inn merknader fra private, private og offentlige organisasjoner og høringsinstanser, se vedlegg. I innsjallsperioden har det også vært avholdt samrådsmøter. Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn 20.10.2011.



Nytt planforslag ble sendt inn første gang 18.12.2017, men har blitt supplert flere ganger, sist 15.10.2020. I dialog med byplankontoret ble det avklart at det ikke er nødvendig å varsle planoppstart på nytt.

Innkomne innsjall fra første kunngjøring er lagt til grunn for dette planforslaget. I tillegg følger en del analyser og utredninger som ble utarbeidet ved det første planforslaget. Det har også vært behov for å revidere en del rapporter og analyser samt at det er laget nye. Det har i løpet av planarbeidet vært samme hovedreguleringsformålet for eiendommen, som er boliger og forretning med parkering i underliggende etasjer. Høy arealutnyttelse har også vært tema helt fra starten av planarbeidet i 2009.

Planforslag på høring i 2011	Planforslaget i 2020
 Plankonsulent: Narud-Stokke Wiig Lamellbebyggelse, 6 etasjer over sokkel på 3 etasjer.	 Plankonsulent: Plansmia, Skibnes Kvartalsbebyggelse, 3-9 etasjer boligbebyggelse over sokkel på 3 etasjer.

Innkomne innspill

Både innspillene fra oppstart i 2009 samt innspillet fra høring/offentlig ettersyn er lagt til grunn for utforming av også dette planforslaget. Det kom inn følgende innspill:

1. **Jernbaneverket, datert 17.02.2009:** påpeker viktigheten av Marienborgområdet for avvikling av jernbanetrafikken nordafjells. Realisering av eiendommen tilhørende Realinvest er i samsvar med gjeldene reguleringsplan og jernbaneverket har i utgangspunktet ingen innvendinger til dette. Pr. dd. (dvs. 2009) leier Jernbaneverket lokaler av Realinvest for sin virksomhet. Realinvests planlagte utbygging må sees i sammenheng med det øvrige planarbeidet på Marienborg og det må finnes egnede lokaler for jernbaneverket i området til erstatning for den bygningsmassen som saneres som følge av tiltaket.
Forslagsstillers kommentar: Nytt planforslag for eiendommen er tilpasset det øvrige planer i området. Leiekontrakter er privatrettslige forhold og omfattes ikke av detaljregulering etter plan- og bygningsloven. Utover dette er Realinvest i dialog med Jernbaneverket for å finne gode løsninger for begge interesser i området.
2. **Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 06.03.2009:** Innledningsvis påpeker NVE at planområdet ligger i kvikkleiresone med faregrad middels og i risikoklasse 4 jfr. "Faregradskart for kvikkleire". Videre, i henhold til plan- og bygningsloven kan grunn bare bebygges dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare. Områdestabiliteten for faresonen for kvikkleireskred må dokumenteres. Vurderingen må også inkludere den delen av kvikkleiresonen som ligger utenfor reguleringsplanen. Dokumentasjon fra geotekniker må vise at det vil være tilfredsstillende sikkerhet både i anleggsfasen og ved ferdigstilt anlegg. NVE påpeker nærheten til Nidelva og viser til flomsonekartet for Trondheim og 200-årsflommen. Videre opplyses det om friluftslivsinteresser langs Nidelva og viktigheten av at reguleringsplanen ikke medfører hindringer for eventuelle eksisterende eller planlagte høyspentlinjer/kabler etc.
Forslagsstillers kommentar: Vedlagt planforslaget følger det flere geotekniske rapporter som dokumenterer geoteknikken i området. Videre foreligger det tredjepartskontroll fra NGI av geotekniske beregninger og vurderinger utført av Rambøll. Krav til detaljer ved utbygging av planområdet er ivarettatt i forslag til rekkefølgebestemmelser. Hensyn til flom ivaretas i planforslaget.
3. **Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 25.05.2009:** opplyser om at det ikke ser ut til at planforslaget kommer i konflikt med verken allmenne friluftsinnteresser eller kulturminner i området. Viser til den generelle aktsomhetsplikten etter kulturminneloven. Det påpekes at ny bebyggelse bør ta hensyn til tilliggende verkstedbygninger samt at bebyggelse som skal rives må fotodokumenteres før riving. Sør i området står det en del vegetasjon, blant annet to store trær og det bør vurderes om disse fortsatt kan bli stående.
Forslagsstillers kommentar: Hensynet til både kulturminner og fotodokumentasjon er ivarettatt i forslag til rekkefølgebestemmelser. Ved utbygging av området skal det planlagt å ta mest mulig hensyn til tilliggende verkstedbygninger, men det er vurdert at eksisterende vegetasjon ikke kan bevares pga utbyggingens omfang.
4. **Fylkesmannen i Sør-Trøndelag datert 29.05.2009:** ber om at barn og unges interesser blir synliggjort og vektlagt i planarbeidet. Videre, tilgangen til andre viktige arealer (grøntområder, lekeplasser, idrettsanlegg o.l.) utenfor planområde. Videre må det gjennomføres støyberegninger for planlagt bebyggelse. Støyreducerende tiltak må tas inn i plankart og bestemmelser. Innenfor planområdet er det registrert forurensning i grunnen, og det må tas inn i bestemmelsene hvordan dette skal ivaretas. Fylkesmannen ber om at det gjennomføres en utredning angående parkering i og med at kommunen i utgangspunktet har

en restriktiv parkeringspolitikk. Planområdet ligger i en sone med kvikk grunn og FM krever at det gjøres en risikovurdering for hele sonen, ikke bare for selve planområdet, med hensyn på fare for kvikkleireskred.

Forslagsstillers kommentar: I planforslaget er bebyggelsen plassert slik at det gir gode uterom for lek og uteopphold for alle på bakkenivå. Til dette planforslaget følger analyser og rapporter som ble utarbeidet ved det første planforslaget som dokumenterer forhold til geoteknikk, VA, miljø; forurensning i grunnen, parkering og støy og med forslag til avbøtende tiltak.

5. **Syklistenes landsforening, datert 02.12.2011:** er positive til fortetting i bynære strøk, kombinerende av bolig og næring samt at det ryddes i bilparken i området. Utover dette har SFL flere forslag til tiltak for å fremme syklistenes interesser.

Forslagsstillers kommentar: På Marienborg har det vært omfattende endringer og ombygginger av veganlegget i området. Deriblant er det opparbeidet svært gode gang- og sykkelvegløsninger iht. designprofilen til sykkelanlegg i Trondheim. Rekkefølgekrav for når opparbeidelse av gang- og sykkelanlegg skal være ferdig opparbeidet ivaretas uansett i det nye planforslaget. Bebyggelsen er planlagt med gode parkeringsløsninger også for sykkel i egne anlegg både på og over grunnen.

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.