



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Delegasjonsvedtak i plansak NR: FBR 1221/11

Vår saksbehandler
Nils Jørgen Moltubakk

Vår ref.
08/44652-16
L12 oppgis ved alle henv.

Deres ref.

Dato
20.10.2011

Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn av detaljregulering av søndre del av Marienborg.

Byplansjefen har etter delegasjon, gitt i medhold av Trondheim kommunes delegasjonsreglement, behandlet påfølgende sak og fattet slikt vedtak:

VEDTAK

Byplansjefen vedtar å legge forslag til detaljregulering av søndre del av Marienborg ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Narud Stokke Wiig arkitekter as, datert 16.2.2011, og i bestemmelser sist endret 7.10.2011.

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

Saksfremstilling

Sammendrag

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for parkeringshus med boliger rettet mot studenter lengst sør på Marienborg. Planen innebærer at det åpnes for en kompakt og høy utnyttning av tomten, hvor hele eiendommen i realiteten nedbebygges. Fordelen med denne løsningen er at man etablerer et nytt "terrengnivå" på høyde med dagens Osloveg, og hvor arealet under benyttes til parkering. Takflaten på p-huset utnyttes til boligbebyggelse i tråd med tidligere reguleringsplan.

Utfordringene på tomten er sol- og støy-forhold. Tomten ligger inn mot en åsside mot vest som begrenser solinnfall på ettermiddag. Boligbebyggelsen er derfor orientert nordøst-sørvest for å gi gode solforhold på tidlig ettermiddag. Utfordringen er da at dette samtidig gjør deler av bebyggelsen utsatt for støy fra ny Osloveg. Samtidig er området også innenfor støysone fra ambulanshelikopter på St.Olav. Det er gitt bestemmelser for å sikre tilfredsstillende støyforhold.

Lokaliseringen nært sykehuset og Gløshaugen gjør området attraktivt i forhold til studentboliger. Tomten ligger nært annen boligbebyggelse på Marienborg, men er ikke direkte integrert i boligmiljøet. En mener derfor at det er mer egnet for studentboliger/mindre boenheter enn familieboliger. Dette kan ikke direkte bestemmes gjennom planen, men det er satt krav til leilighetsfordeling og størrelser som skal ivareta disse hensynene.

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
Postboks 2300 Sluppen
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Telefaks:
+47 72542721

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
Internettadresse: www.trondheim.kommune.no/byplan/

I kommunedelplan for Marienborg og senere reguleringsplan er det stilt krav om en samlet parkeringsanalyse for å sikre tilstrekkelig dekning for området som helhet. Dette er ivaretatt. Det er også stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av friområde ved Nidelva i tidligere planer. Dette er ikke videreført i denne planen, da en har sikret tilstrekkelig uteoppholdsareal på egen tomt. Spørsmålet om opparbeiding av denne må derfor tas stilling til når, og dersom, det kommer nye planer som innebærer boliger på øvre deler av Marienborg. Pr. i dag er dette mer usikkert, fordi Jernbaneverket og Mantena signaliserer at de har behov for mer areal til sin drift, enn det som lå til grunn ved utarbeidingen av kommunedelplanen for området.

Byplansjefen mener planen ivaretar de offentlige hensynene i forhold til framkommelighet for trafikkerende i området, bl.a. har man gjenopprettet sammenhengende gang- og sykkelvegnett mot Cecilienborgbrua. Utformingen av bebyggelsen har en god utforming og står godt i samsvar med verkstedanleggene til tross for en større høyde.

Bakgrunn

Planforslag er innsendt 17.02.11 av Narud Stokke Wiig AS Sivilarkitekter MNAL (NSW) og senere komplettert. Planforslaget er utarbeidet av NSW som forslagsstiller, på vegne av tiltakshaver Realinvest AS. Planforslaget er utført i samsvar med Trondheim kommunes reguleringsveileder og avtaler gjort i oppstartsmøte 14.01.09. Planområdet omfatter eiendommene: Gnr/bnr: 94/43-1, 94-2, 326, 330.

Intensjoner i planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for parkeringshus med boliger rettet mot studenter lengst sør på Marienborg. Tidligere planer har lagt en bymessig struktur for utbyggingen i bydelen, med utvidet kollektivtilknytning i form av lokaltog og lokalbuss i umiddelbar nærhet. Utbyggingen planlegges på restarealer som nyttes til parkering i dag. Dette vil bidra til økt utnyttelse i området, og legge til rette for et boligområde med nærhet til byen.

Arkitektonisk hovedgrep:

Laveste kotehøyde for boliger heves slik at lys- og utsiktsforhold bedres. Boligvolumene er lagt med en hovedretning nord-sør, med en justering for å gi god utsikt og bedre solforhold for flere enheter i prosjektet.

Vedlegg til saken, tidligere innsendt materiale:

	Datert
- Adresseliste for varsling, samråd og høring	
- Møtereferat, utveksling informasjon	14.01.09
- Varsel om igangsatt regulering	02.02.09
- Annonse for igangsatt regulering	05.02.09
- Brev fra NSW til Trondheim kommune vedr. NSBs verkstedhall	05.02.09
- Brev fra Trondheim kommune til NSW vedr. oppstartsmøte	12.02.09
- Innspill fra Jernbaneverket	17.02.09
- Innspill fra Norges vassdrags- og energidir.	06.03.09
- Brev fra NSW til parter, invitasjon til samrådsmøte	15.05.09
- Innspill fra Sør-Trøndelag fylkeskommune	25.05.09
- Innspill fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	29.05.09
- Parkeringsanalyse, Trondheim parkering	15.06.09
- Utredninger fra Rambøll*	03.06.09
- Møtereferat, samrådsmøte	10.06.09
- Reguleringsbestemmelser	20.11.09
- Plankart	20.11.09
- Illustrasjonsplan	20.11.09

*ROS, Grunnforhold, miljøundersøkelse, trafikkanalyse, støy- og luftforurensning

Planprogram

Planen har ikke et omfang eller konsekvenser som stiller krav om planprogram.

Planstatus

Området ligger under følgende overordnede planer:

- Kommuneplan for Trondheim kommune (arealdel) 2007–2018 av 27.09.07
- Kommunedelplan for Marienborg, Cecilienborg og del av Stavne K448 av 19.06.03
- Reguleringsplan for Marienborg søndre del av R294C av 19.06.03

Forslag til ny reguleringsplan for området er i samsvar med overordnede planer. I kommunedelplanen er området avsatt til fremtidig bybebyggelse. I gjeldende reguleringsplan for området er det lagt til rette for boliger og parkering, samt åpnet for muligheten for noe handel i underetasjer.

Forslaget om parkeringsanlegg er i tråd med vedtak i Formannskapet 13.02.07 (sak 44/07), hvor det fremkommer at behov for parkeringsanlegg i tilknytning til St. Olavs hospital kan dekkes på områder på vestsiden av Nidelva.

For å tilpasse planen til kommende ny plan nord for tomten, har forslagsstiller hatt dialog med Per Knutsen Arkitekter. Veiene som møtes i overgangen mellom de to planene er samkjørt. Denne planen er imidlertid utsatt, og eventuelle tilpasninger vil måtte gjøres i tilstøtende plan.

Risiko- og sårbarhet

I Rambølls *Rapport Cecilienborgvegen 2, 2.2 Gjennomførte undersøkelser* fremkommer det at følgende temaer er vurdert som aktuelle: Grunn- og miljøforhold; Trafikksikkerhet; Støyforurensning; Luftforurensning

Planområdet, eksisterende forhold

Planens avgrensning

Planområdet ligger på Marienborg i Trondheim kommune og omfatter gnr/bnr: 94/43-1, 94-2, 326 og 330. Området avgrenses av gamle Osloveien* i vest og Cecilienborgveien i sydøst. Planområdet er på totalt 18394 m². Dagens bruksformål er hovedsakelig verksteddrift, og virksomhet knyttet til vedlikehold av jernbane.

**Når nye E6 åpner vil denne også hete Osloveien. Det er gjennom hele dokumentet derfor presisert hvorvidt det gjelder dagens Oslovei (heretter referert til som gamle Osloveien), eller den nye E6.*

Grunn- og miljøforhold

Grunn- og miljøundersøkelser presenteres i egen rapport. En halv meter inn fra det tilliggende veganlegget ligger en kabelgrøft. Det er ellers ikke infrastruktur i grunnen som har innvirkning på prosjektet. Fra Rambølls *Rapport Cecilienborgvegen 2*:

"De geologiske forholdene i Trondheim og omegn er gunstige med tanke på radon og ligger langt under de anbefalte verdier for hele byen, det er registrert kvikkleire i området men ikke på den aktuelle tomte."

Det er foretatt grunnundersøkelser på tomten. Fra sammendraget i *G-rap-001* oppsummeres det at *"Det er utført totalsondering i 4 punkter. Det er tatt opp prøver i ett punkt og utført trykksondering (CPTU) i ett punkt. Fjell er påvist i alle punkter med 2,8 – 3 meter innboring. Sonderingene viser generelt at en har lagdelte masser av leire, silt og sand over bløt leire fra ca. kote +5 i øst og fra ca. kote +17 i vest. Mektigheten av de grovere massene ser ut til å øke østover, mot Nidelva."* Disse forholdene må det tas høyde for i den videre prosjekteringen.

Det er i tillegg foretatt en miljøundersøkelse på tomten (M-rap-001). Under 3.3 Analyseresultater

fremkommer: ”Kjemiske analyser viser konsentrasjoner av tungmetaller og PAH høyere enn SFTs normverdier. De største overskridelsene av metaller er knyttet til Cu, Pb og Zn, med maks-konsentrasjoner på henholdsvis 860 (100), 2500 (60) og 770 (100) mg/kg. SFTs normverdier er gitt i parentes. Maks-konsentrasjonene er avdekket i en og samme prøve (B6, 0-1 m under terreng).”

Natur og rekreasjonsverdi

Planområdet ligger langs Nidelvens vestre bredd, atskilt med et parkbelte mot elva i øst. Tomten er flat, men ligger inn mot en bratt skråning opp mot omliggende veistruktur. Skråningene har innslag av diverse vekster. Fra området kan man følge en bro over Nidelven for å komme til Øya. Tomten slik den ligger i dag, har ingen rekreasjonsverdi. Området innbyr ikke til lek og aktiviteter for barn og unge.

Stedets karakter

Tomten ligger i et sterkt skrånende terreng ned fra gamle Osloveien. På vestsiden av gamle Osloveien skråner Byåsen oppover, med høye løv- og bartrær. Bygningsmassen i området er knyttet til verkstedvirksomhet og bærer arkitektonisk preg av dette.

Klima

Fremherskende vindretning i Trondheim kommer fra sørvest (vindrose på målestasjon på Voll). Byåsen ligger imidlertid som en levegg mot denne vinden. Det antas at vinden delvis følger elvedraget i dette området. Det vil derfor komme noe vind inn fra sørøst. Området ligger tildels i skyggen fra Byåsen. Solforholdene er best på formiddagen/ midt på dagen.

Kulturminner og byform

NSBs verkstedhall nord på planområdet er verneverdig. Hallen er oppført i stålkonstruksjoner med teglsteinsfasader. Tilbyggene som berøres i planen er av nyere dato (verkstedsarealer i sør, og vaskehallen i sørvest) og uten egen verneverdi. I en fremtidig byggesak og en tenkt riving av disse, vil reetableringen av fasaden til selve verkstedshallen bli et tema som må drøftes med Byantikvaren.

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Det siste året har det vært store omlegginger i det trafikkale bildet rundt tomten. Rambøll har vurdert konsekvensene av endringene (S-not-002-rafikkanalyse_11, 5.5 Oppsummering):
”Osloveien (gamle Osloveien) har i dag en ÅDT på 6000 kjt per døgn hvor mellom 80 og 90 % av disse er gjennomgangstrafikk. Trafikksituasjonen vil endre seg mye i forhold til dagens situasjon på grunn av den ”nye E6 Osloveien” som vil avlaste området for gjennomgangstrafikk. Trafikken vil reduseres med 60 % i området som følge av den nye vegen.”

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Rambøll har i sitt notat (S-not-002-rafikkanalyse_11, 2.2. Gang og sykkel) kartlagt det som vil være dagens situasjon når veianleggene rundt den aktuelle tomten står ferdig:

”Det er planlagt en ny gang-/sykkelforbindelse mellom Stavne og Cecilienborgveien. Samtidig vil eksisterende Osloveg bli omgjort til adkomstvei, noe som bedrer fremkommeligheten for gang og sykkel på denne strekningen betraktelig. Det etableres en planskilt kryssing under ”Ny E6 Osloveien” og inn på Osloveien (gamle Osloveien) ved Cecilienborgveien x Oslovegen. Det er viktig at gang- og sykkelssystemet knyttes opp mot viktige målpunkt som skoler og barnehager og at det etableres trygge akser for ferdsel langs disse. I dag er den nærmeste barneskolen Åsveien barneskole, og de nærmeste barnehagene er Stavne tospråkelige barnehage og Åsveien familiebarnehage. Barnehagene ligger innenfor en radius på 300 meter, mens barneskolen ligger ved Byåsveien som ligger 650 meter unna. Det nye gang- og sykkelvegnettet legger opp til en sikker adkomst til disse målpunktene med en planskilt undergang ved Fv 715, som er den vegen med høyest hastighet og trafikkbelastning i området i en fremtidig situasjon. Videre adkomst vil være via

lokalgater i boligområdene ved Belvedere og Åsveien.”

Vektleggingen av et utbedret kollektivtilbud og god tilgjengelighet til stoppesteder vil gjøre området mer tilgjengelig for de gående. Når planarbeidet med reguleringsplan nord for området starter opp igjen vil det være viktig at tilgjengeligheten mellom disse områdene sikres i den tilliggende planen.

Kollektivtilbud

Området er tilknyttet kollektivtransport. Det er både bussholdeplasser og jernbanestopp i nær tilknytning til området. Planen knytter seg på det eksisterende nettet av gang og sykkelveier i området. Bussfrekvensen i Cecilienborgvegen er imidlertid lav.

Parkering

Dagens parkeringssituasjon i området er preget av sammensetningen av virksomheter og aktiviteter på Marienborg i tillegg til sykehuset. Av industri er hoveddelen knyttet til jernbanevirksomheten, samt noe annen virksomhet av varierende størrelse. Ansatte ved disse virksomhetene har relativt god tilgang til parkeringsplasser, samt at ansatte ved St Olavs Hospital har tilgang til mer enn 300 p-plasser. Dette skaper noe rushtidstrafikk morgen og ettermiddag. Næringsvirksomheten har sitt største aktivitetsnivå mellom kl 7.30 – 16.00, men noe turnusarbeid foregår også.

St. Olavs Hospital opplever parkeringssituasjon innenfor sykehusområdet som anstrengt. Det har vært økende antall av både ansatte og besøkende til sykehuset de siste årene. Antall besøksplasser vurderes utvidet i forhold til nåværende situasjon. Både gateparkeringsplasser og parkeringshuset i St. Olavs Hospital er tilnærmet fullt belagt fra kl. 9.00-15.00. Besøkende til sykehuset som har timeavtale og lignende har problemer med å finne parkeringsplass.

En detaljert oversikt over dagens parkering er tabellarisk vist under kapitlet ”virkninger av planforslaget”.

Støy

Veianleggene rundt, samt nærheten til St. Olavs Hospital med tilhørende helikopterlandingsplass har vært vurdert av Rambøll:

”Det er blitt vurdert støy fra veitrafikk, jernbanestøy og helikopterstøy. Det totale støynivået for leiligheter med fasader mot sør og øst vil medføre at innendørs støynivå overskrider kravene i teknisk forskrift. Det betyr at for disse må det i den videre prosjekteringen vurderes støyreducerende tiltak.”

Luftkvalitet

Konklusjonen fra Rambølls rapport viser at det ikke er problemer knyttet til luftforurensning:

”SFT og Folkehelse har utarbeidet retningslinjer eller anbefalte luftkvalitetskriterier som angir de laveste nivåene hvor man ikke har helseeffekter av luftforurensning. Beregningene viser at i Cecilienborgvegen 2 vil CO, NO₂ og PM₁₀ verdiene ligge under de anbefalte grenseverdiene. Ut fra dette er konklusjonen at utbygging på Cecilienborgvegen 2 ikke er problematisk i forhold til luftforurensning.”

Trafikksikkerhet

Veiene rundt (i ytterkant) av området er i dag svært trafikkerte. Det ligger to viktige trafikkarer på hver sin side av området; Cecilienborgveien og Osloveien (gamle Osloveien). Med omleggingen av E6 inn til byen vil imidlertid trafikken på gamle Osloveien reduseres. Disse arbeidene pågår, og vil være ferdigstilte før denne planen ferdigbehandles.

Skolekrets og kapasitet

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

Infrastruktur

Teknisk infrastruktur er etablert i planområdet og betjener eksisterende bebyggelse. Området er innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og skal tilknyttes fjernvarmenettet.

Prosess

Oppstartsmøtet for reguleringen ble avholdt 31.10.08. I etterkant av dette har det vært holdt flere møter for å avstemme innholdet i og utformingen av planen. I utgangspunktet var formålene bolig, kontor, handel og parkering. Etter en helhetlig vurdering av tomtens kapasitet og beliggenhet er prosjektet omformet til å skulle inneholde studentboliger, noe forretning, samt parkering.

Samråds- og medvirkningsprosess

Samrådsmøte ble avholdt den 10.06.09. Referat, samt byplankontorets kommentarer til referatet gjengis her i korte trekk: Fra flere hold ble det understreket viktigheten av tilrettelegging for syklist og gående, samt behovet for å undersøke støy og luftforurensning i området. Dette er ivare tatt. Behovet for dialog med Jernbaneverket, Mantena og Cargonet ble understreket. Dette har gjennom prosessen vært ivare tatt via ROM Eiendom.

Sammendrag av innkomne innspill og beskrivelse av hvordan disse er ivare tatt i planforslaget

Oppstart av reguleringsarbeidet ble annonsert i Adresseavisa 05.02.09. I tillegg ble offentlige instanser og berørte parter tilskrevet i brev av 02.02.09.

Sammendrag av kunngjøringsinnspill:

1. Jernbaneverket 17.02.09

- JBV ser at arealene på Marienborg nå er svært begrenset i forhold til de mange ønsker og behov de ønsker realisert innen området.
- Den planlagte utbyggingen ses i sammenheng med det øvrige planarbeidet på Marienborg og det må fremskaffes egnede lokaler for JBV i området til erstatning for den bygningsmassen som saneres som følge av tiltaket.

2. Norges vassdrags- og energidirektorat 06.03.09

- Grunnforhold: Områdestabiliteten for faresonen for kvikkleireskred må dokumenteres. Vurderingen må også inkludere den delen av kvikkleiresonen som ligger utenfor reguleringsplanen. Det må dokumenteres tilfredsstillende sikkerhet både i anleggsfasen og ved ferdig stilt anlegg.
- Vassdrag: Området bør ikke bebygges uten nærmere vurdering av flomfaren og mulige tiltak
- Miljø: Kantsonen på min. 20 meters bredde fra vassdrag må holdes fri for nye bygninger.
- Kraftledninger: Reguleringsplanen må ikke føre til hinder for eventuelle eksisterende eller planlagte høyspentlinjer/kabler etc.

3. Sør-Trøndelag Fylkeskommune 25.05.09

- Nybygging bør ta hensyn til tilliggende verkstedbygninger. Bebyggelsen som skal rives, må fotodokumenteres før riving.
- Det bør vurderes om to store trær sør i området kan bli stående.

4. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 29.05.09

- Barn og unge: Ber om at barn- og unges interesser blir sannsynliggjort og vektlagt i planarbeidet.
- Trafikksikkerhet i forbindelse med tilgangen til viktige arealer (grøntområder, kvartalslekeplasser, balløkker, idrettsanlegg etc.) utenfor planområdet må vurderes.

- Miljøvern: Det må gjennomføres støyberegninger og tiltak må tas inn på plankart og i bestemmelsene. Støyberegninger skal følge planen når den legges ut til offentlig ettersyn.
- Forurensning i grunnen: Miljøteknisk undersøkelse må gjennomføres og bestemmelse om forurenset grunn må tas inn i reguleringsbestemmelsene. Ved miljøgifter over normverdier kreves tillatelse fra forurensningsmyndighetene før tiltaket settes i verk.
- Parkering: Ber forslagsstiller om å utrede behovet for mer tilrettelegging av parkeringsplasser i bydelen, som ligger forholdsvis nært sentrum.
- Samfunnsikkerhet: Det må gjøres risikovurdering med hensyn på fare for kvikkleireskred.

Forslagsstillers kommentar til kunngjøringsinnspill:

1. Jernbaneverket 17.02.09

- Område for jernbane (samferdsel) er tatt inn i plankart og bestemmelser.
- Reguleringsplanen viser muligheter, men pålegger ingen å endre ved eksisterende forhold. Leieforholdet er et privatrettslig anliggende som må avklares direkte mellom leietaker og utleier, utenom reguleringsplanen.

2. Norges vassdrags- og energidirektorat 06.03.09

- Grunn og miljøundersøkelser presenteres i egne rapporter, som følges opp gjennom byggesaken. Krav om geologisk undersøkelse av grunnen sammen med søknad om tiltak som vil kunne berøre grunnen i planområdet er ivaretatt i reguleringsbestemmelsenes § 9.3. Rapport med detaljert geologisk prosjektering skal være ferdig før igangsettingstillatelse kan gis.

- Miljø: Elvesonen er nå tatt ut av planen.
- Kraftledninger: Planens omfang er redusert og dette punktet er dermed ikke aktuelt.

3. Sør-Trøndelag Fylkeskommune 25.05.09

- Forholdene er ivaretatt, men det er vurdert at eksisterende vegetasjon ikke kan bevares.

4. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 29.05.09

- Forholdene er ivaretatt.

Beskrivelse av planens utforming

Generelt

Store deler av området på Marienborg er planlagt for byomforming, omfanget og framdriften på en slik utvikling er avhengig av arealbehovet til jernbaneforhold. Det er usikkert om alle planene vil gjennomføres, men denne delen av området kan utbygges uavhengig av de øvrige arealene. Den aktuelle tomten ligger nærmest forbindelsen til St. Olavs Hospital, og vil være et kollektivt knutepunkt for innkommende til Elgeseter. Videre vil dette kunne være starten på den bymessige strukturen som møter Ila. Dersom Marienborg/ Cecilienborg skal bygges ut sør og nord for den aktuelle tomten, vil dette være et viktig møtepunkt mellom de to områdene, og en utbygging vil kunne ta opp i seg terrengspranget mellom områdene på hver sin side

Parkering

I tillegg til å dekke behovet for studentboliger og næring innenfor planområdet vil parkeringshuset være tilgjengelig for ansatte og besøkende til St. Olavs Hospital og NTNU. Det opprettes et busstilbud med shuttlebusser fra P-huset og til viktige stoppesteder i nærområdet og sentrum. Parkeringsanlegget er planlagt for å erstatte deler av parkering som St. Olavs hospital i dag leier innenfor Jernbaneverkets arealer.

Boliger

Planen legger til rette for små og mellomstore boenheter basert på det økende behovet for boliger for unge (jamfør Kommunedelplanen 2007-2018). Tomten ligger like i nærheten av broen som knytter Marienborg til St. Olavs Hospital. Nærhet til sykehuset og den korte avstanden til NTNU, vil gjøre det attraktivt for studenter å finne hybel i dette området. I tillegg til nærhet til utdanningsinstitusjonene, er nærheten til turområder, til Studentersamfundet og til Trondheim

sentrum viktige faktorer som vil gjøre dette til et egnet sted å bosette seg for studenter.

Enhetene skal utformes med tanke på studentmarkedet. Det finnes ingen hjemmel i lovverket for å bestemme hvilken gruppe av befolkningen som skal kunne leie enheter i et boligprosjekt. Det er likevel gode muligheter for å utforme prosjektet slik at det vil være mest attraktivt for studenter. Det er stor mangel på studentboliger i Trondheim, og prosjektet vil avhjelpe dette behovet.

Forretning

Handelsarealet skal gi tilbud til beboere i prosjektet og området forøvrig. Aktuelle tilbud kan være nærbutikk, kvartalscafé eller bokhandel eller lignende.

Uterom

Etableringen av 5500m² bolig medfører et samlet krav til uterom på 2750m². 1375m² av disse skal avsettes til felles bruk. I tillegg kommer takhager og balkonger.

Eksisterende bygningsmasse som rives

For å klargjøre tomten er det nødvendig å rive flere av de eksisterende volumene på tomten. Dette gjelder i hovedsak Realinvest sin bygning på egen tomt, samt tilstøtende bygningsmasse på ROM Eiendom sin tomt. Byggene brukes i dag til jernbanerelatert virksomhet, med verksted og vaskehall. Vaskehallen vil først rives når denne aktiviteten er avviklet.

Plandata

Arealbruksmål i planen	Bolig	Forretning	Parkering	Teknisk	Samferds- eisanlegg	Annet*	Sum alle byggefor mål	Ute- områder
Grunnareal		6.272			11.837		18.109	
Fotavtrykk bebyggelse - på bakken - på takflate	1.845	1.200	5.940					2.750
Planlagt bebyggelse - over terreng (m ² BRA) - under terreng (m ² BRA)	5.500	1.000	13.500	200			20.000	
Areal eksisterende bebyggelse (m ² BRA)								
- Over terreng	0	0	0			4.400		
- Under terreng	0	0	0			844		
Antall boliger	**							
Arbeidsplasser		***						

* Lagerbygning med verkstedsaktivitet og diverse utleiearealer

** Antall boenheter vil variere ut i fra sammensetningen av enheter, og avklares nærmere i byggesak.

*** Det vil være arbeidsplasser knyttet til forretningsarealene, men bruker er ikke avklart.

Planlagt arealbruk

Reguleringsformål

- Bebyggelse og anlegg: Bolig, forretning, parkering

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Kjøreveg, gang/sykkelvei, annen veggrunn/grøntareal, kollektivholdeplass, jernbaneformål.

Planlagt bebyggelse

Bebyggelsens areal og høyde, utnyttingsgrad

Bebyggelsens maksimale volum, m² BRA fordelt på reguleringsformål

- Bolig 5.500 m²
- Forretning 1.000 m²
- Parkering 13.500 m²
- Bebyggelsens maksimale fotavtrykk 6.000 m² BYA
- Maks antall etasjer over p-anlegg: 6

Stedstilpasning, struktur og plassering

Området planlegges utviklet som bystruktur. Bebyggelsen plasseres slik at den avgrenses av den nye vegen i sør og den private veien mellom bebyggelse og verkstedhallene i nord. De nye bygningsvolumene skal planlegges slik at de harmonerer med eksisterende bebyggelse. Dette gjøres volummessig ved at hovedretningen på bebyggelsen ligger i forlengelsen av øvrig bebyggelse, og justeringen av retning tas opp i bygningsmassens midtparti.

Parkering

P-hus Marienborg skal ha P-plasser som gir plass til ca. 400 biloppstillingsplasser. Boenhetene skal sikres plasser i anlegget ut i fra dekningsgraden som er fastsatt i bestemmelsene. Det er avsatt færre p-plasser for boenhetene enn det som er vanlig for boligprosjekt fordi det antas at studenter vil ha et lavere behov for parkering. Bestemmelsene fastsetter at p-plassene reserveres og merkes for beboere. Det skal reserveres plasser for gjesteparkering i tilknytning til disse plassene.

Parkeringsanalyse av 31.08.2010 utarbeidet av Trondheim parkering følger vedlagt. Det fremkommer av analysen at: *"Parkeringsplassene er et viktig bidrag for å tilfredsstille sykehusområdets totale behov på 1360 p-plasser. P-hus på Marienborg er et viktig P-hus prosjekt som skal hjelpe til å bedre parkeringstilbudet for ansatte og besøkende ved St. Olavs Hospital. Det nye parkeringsanlegget anbefales lokalisert på Marienborg. Plasseringen av p-huset er positivt i forhold til St. Olavs Hospital. Trondheim kommune har en målsetting om at etablering av p-plasser skal være en bidragsyter for å bedre sikkerhet, fremkommelighet og miljø".*

Sykkelparkering legges delvis i tilknytning til adkomsten til boligens første etasje, og delvis i p-kjeller. Det settes av egne sykkelparkeringsplasser i tilknytning til adkomst forretning.

Volumoppbygging

Fire boliglameller legges i nord-sydlig retning oppå en base i form av et p-hus. Basen forholder seg terrengmessig til gamle Osloveiens nivå. I første boligetasje avgrenses uterommene mot nord av en lav forretningslamell. Boliglamellene har hovedretning normalt på verkstedhallens sideflate, men det midtre partiet tar opp i seg en forskyvning som gjøre at uterommene mellom dem åpnes rett mot syd. Dette midtre partiet er nedsenket i forhold til resten, for å gi bedre solforhold og for å trekke tenkte takhaver ned mot bakkenivå.

Arkitektonisk kvalitet og estetikk

Både innvendig og utvendig skal det legges særlig vekt på utformingen av fellesarealene. Dette er en viktig ramme rundt de sosiale aktivitetene i studentfelleskap.

Parkeringsanlegget har to hovedfasader. Disse blir viktige elementer i helhetsuttrykket fra de tilliggende gatene. Det skal legges vekt på belysning og fargebruk, slik at fasadene brytes opp. Det

vil være viktig å vektlegge beplantning og belysning særlig inn mot den private gaten mellom verkstedhallen og p-anlegget. Verkstedarkitekturen i området krever at ny bygningsmasse bearbeides slik at den harmonerer med denne. Det vil påvirke materialvalg og detaljering.

Tilgjengelighet for alle

Det skal opparbeides gode uteområder etter prinsippet om tilgjengelighet for alle. Alle nivåforkjeller i uterommene skal tas opp i ramper. Uteområder på tak skal være tilgjengelig via heis.

Uterom, grøntarealer og tilgang på offentlige friarealer

Lekeareal for barn vil bli ivaretatt innenfor planområdet. Det legges opp til opparbeidelse av arealer tilpasset lek på dekket som har direkte adkomst fra gamle Osloveien, samt på takterrasser i tilknytning til de store plassrommene mellom boligvolumene. Det skal være en variasjon i funksjoner og aktiviteter mellom de forskjellige uterommene. Barns lek kan foregå side om side med øvrige beboeres opphold.

Veier inn i planområdet har gang- og sykkelvei. Universell utforming skal ivaretas slik at alle nivåer i utomhusanlegget skal kunne ha trinnløs adkomst.

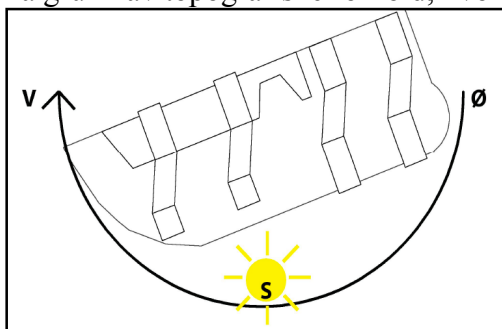
Overgangen mellom eksisterende og ny vegetasjon skal beplantes, slik at de nye arealene får en naturlig og fin overgang til tiliggende terreng. Uteområdene skal beplantes med 30-40 mindre trær.

I den eksisterende planen stilles det krav til opparbeidelse av områdene F01/ F02. Områdene innbefattes nå ikke i planen. Planarbeidet nord for inneværende plan er midlertidig stoppet opp. Når dette arbeidet gjenopptas bør det vurderes hvorvidt områdene innlemmes i den planen. Utomhusarealer for inneværende plan skal derfor dekket innenfor prosjektet, og nevnte rekkefølgebestemmelser tas ut.

Det stilles krav til 50 m² utomhusarealer per 100 m² BRA bolig i direkte tilknytning til boligene. Takhager og balkonger medregnet er det i prosjektet lagt opp til i overkant av 60 m² utomhusareal per 100 m² BRA bolig. Kvaliteten på utomhusarealene er hevet, særlig i form av bedre solforhold.

Utforming i forhold til solforhold og klima

På grunn av topografiske forhold, hvor Byåsen skygger for solen deler av ettermiddagen, er bebyggelsen henvendt slik at uterommene har best lysforhold midt på dagen. I tidsrommet 09.30 til 14.00 vil over 70% av uterommene ha direkte sollys.



Midtre del av lamellene er trukket ned, slik at det gis gode lysforhold om morgenen. Det vil være særlig gode solforhold på takhavene i midtpartiene om morgenen og ettermiddagen.

Det legges vekt på å etablere gode oppholdssteder utendørs med solvegger og lesoner som muliggjør utendørs opphold mesteparten av året. Volumer som lager levegger er planlagt integrert i uterommene.

Bebyggelsen og tilknytning til infrastruktur

Det legges opp til mulighet for søppelsug. Beholderen plasseres under p-anlegget, med muligheter for avhenting fra den private veien mellom verkstedhallen og p-anlegget. Den private veien mellom

verkstedhallen og p-anlegget vil opparbeides i det vaskehallen til NSB fjernes. I mellomtiden vil søppelsuget måtte skje fra forsiden av p-anlegget. Dette er avklart med Trondheim Renholdsverk.

Varelevering til forretningsarealene skjer fra den lokale gaten nord for p-huset (c +10,00), og fraktes via heis.

Veiene rundt (i ytterkant) av området er trafikkerte, men som følge av utbygging av ny E6 kommer gjennomgangstrafikken til å gå betydelig ned. Det er opparbeidet ny vei , med tilhørende gangfelt sør for planområdet.

Teknisk infrastruktur er allerede etablert i planområdet. Eventuell utvidelse og utbedring av den eksisterende strukturen utføres etter behov.

Som følge at utbygging av parkeringshus vil det i området ved parkeringshuset organiseres et kollektivknutepunkt der man har avgang av shuttlebusser som blant annet frakter personer til St. Olavs hospital, NTNU og ellers inn i byens sentrum. Dette kommer i tillegg til vanlig rutetrafikk.

Energi

Utbygger ønsker at det legges til rette for et lavt energiforbruk i prosjektet. I den grad det er mulig vil målet være å ligge godt under energikravene i TEK.

Virksomheter av planforslaget

Endringer i forhold til gjeldende plan

I den eksisterende planen for området er det lagt til rette for boliger og parkering, samt åpnet for muligheten for noe handel i underetasjer. Bebyggelsen i eksisterende plan ligger på c +17,80, og består av tre volumer som omslutter et gårdsrom som altså er lukket både mot sør og vest.

De viktigste endringene i det nye forslaget er:

- Bebyggelsen er hevet opp på høyde med den gamle Osloveien
- Det er åpnet for en større utnyttelse i m² BRA
- Forretningsarealene ligger på samme plan som første boligetasje
- Bebyggelsen er formet slik at den åpner seg mot sør, slipper inn lys fra øst og vest
- Parkering utgjør en større del av det totale arealet

Parkering

Parkeringstilbudet i området blir ryddigere og bedre enn dagens situasjon. Nytt parkeringshus i planområdet skal dekke behov for parkering for flere institusjoner i nærområdet. Planen om parkeringshus har bakgrunn i at Jernbaneverket ønsker å sanere sine 448 parkeringsplasser øst på sporområdet for å gi mer rom for sin virksomhet. St.Olav hospital leier i dag 347 plasser her, og har dermed behov for å erstatte tapt parkeringskapasitet, jfr. FBR sak 44/07. I gjeldende plan er det satt krav om en helhetlig vurdering av parkeringskapasitet ved omregulering. Parkeringsplassene vil ha status som privat parkeringsanlegg.

Tabellen under viser konkrete endringer som følge av planen. ROM eiendom vil ha en avgang på 448 p-plasser øst på sporområdet, samt 16 p-plasser som følge av trafikkomlegging i søndre del av eiendommen. De vil beholde 86 p-plasser langs gate, samt minst 44 p-plasser som Mantena i dag disponerer. Det nye parkeringshuset vil ha kapasitet på om lag 400 p-plasser. 250 av disse vil disponeres av St.Olav for ansatteparkering, 80 p-plasser vil disponeres av beboere i Cecilienborgvegen, mens resterende er besøksparkering for forretning, St.Olav og området for øvrig.

Lokalisering	Eksisterende	Planlagt	Framtidig situasjon
--------------	--------------	----------	---------------------

Marienburg (ROM)			
- Jernbaneverket	16		0
- Mantena	145		44
- St. Olav	347		0
Gateparkering	86		86
Cecilienborgvn 2	45		400
- P-hus St. Olav		250	
- P-hus beboere/besøkende		150	
Sum parkering	639	400	530

Tabellen under viser beregnet etterspørsel for de ulike bedriftene på Marienburg og for St. Olav hospital. Sett i sammenheng med tabellen over, gir den en kapasitet på om lag 75-p-plasser for besøksparkering. Under forutsetning av at Jernbaneverket gjennomfører sanering av sin parkeringskapasitet vil antall parkeringsplasser på Marienburg bli følgende:

Parkeringsbehov	Ansatt/bolig	Besøkende	Sum
ROM (JBV, Mantena m.fl.)	110		110
St. Olavs hospital	250	40	290
Cecilienborgvn 2	80	10	90
Sum parkeringsetterspørsel			490

Nedenstående tabell angir potensialer som er gjenværende i Marienburg-området. Med unntak av gateparkering og korttidsparkering for Marienburg stasjon, forutsetter de alle at deler av bebyggelsen blir transformert/revet og det blir bygget nye parkeringskjellere. Jernbaneverket har gitt signaler om et økt behov for areal til sin verksted- og vedlikeholdsvirksomhet. Det kan fortsatt være aktuelt med en byomforming på Marienburg, men trolig i mindre omfang enn tidligere anslått. Dette vil på den andre siden også medføre at parkeringsetterspørselen vil reduseres.

Parkering potensiale i framtidige planer	
ROM	
- P-kjeller (nord for Lok-verksted)	420
- P-anlegg (sporanlegg øst)	420
- P-kjeller (v/innkjøring)	60
- gateparkering	65
- Marienburg stasjon	10
Sum	975

Transportproduksjon og trafikkavvikling

Det er foretatt beregninger av endringene i transportproduksjon som følge av bygging av parkeringsanslegg. Beregningene er gjort i en tidlig fase av planleggingen, hvor det var antatt at det var mulig å bygge et større p-anlegg, og at deler av utbyggingen også ble regulert til kontor. Begge disse forholdene bidrar til høyere trafikk tall. En må derfor anta at framtidig situasjon ikke vil medføre en så høy trafikkbelastning som utredningen viser. Totalt er det antatt en turproduksjon på 2.800 kjøretøy pr. døgn, av dette utgjør trafikk til/fra dagligvare 1.100 turer. Beregningene viser en maksimumsbelastning på 356 turer fra anlegget på ettermiddag. Trafikkavvikling i kryss mot Oslovegen er beregnet med basis i makstime for denne, ut fra resultatene vil krysset fungere godt avviklingsmessig både i planlagt situasjon og med hensyn til framtidig trafikkutvikling.

Kulturminner og byform

Området vil få økt fortetting, høyere utnyttelse og en større variasjon som resultat av planforslaget. Det vil etter utbygging være en mer variert bygningstypologi. Dette ses i sammenheng med

kommunedelplanen, og ønsket om å utvikle Marienborg som en bystruktur. Verkstedhallen er vernet, og det vil være viktig i utviklingen av prosjektet å oppnå et arkitektonisk samsvar mellom eksisterende og ny bygningsmasse.

Arkitektonisk kvalitet og estetikk

Området preges i dag av industribygg. Innføring av studentboliger vil kunne revitalisere området arkitektonisk. Prosjektet vil dessuten gi et nytt fondmotiv for bilister på E6 inn til sentrum.

Naturmangfold

Utbygging går ut over et mindre område med diverse vekster og trær i den vestlige del av området. I planforslaget inngår ny beplantning både omkring bebyggelsen og på uterom på tak.

Rekreasjonsverdi

Tomten i seg selv har ingen rekreasjonsverdi. Ved en god opparbeiding av utomhusanlegget i prosjektet vil dette kunne tilføre viktige rekreasjonsarealer til området.

Grunnforhold, rasfare, flomfare og forurensning

Rapporten som er gjort i forhold til grunnundersøkelser må følges opp for å unngå risiko knyttet til endringer i grunnforholdene. Det er forøvrig ingen flomfare i området, da tomten ligger på kote +10.

Det vil være behov for å håndtere de forurensede massene som befinner seg i grunnen. Dette er et omfattende arbeid, ettersom det er store masser som må fjernes.

Støy

I Rambølls *Rapport Cecilienborgvegen 2*, fremkommer det at: *"Støyreducerende tiltak kan være ekstra isolasjon av tak og fasader samt hel eller delvis innbygging av eventuelle balkonger. I tillegg gjør helikopterstøyen det aktuelt å se nærmere på takkonstruksjonene."* Dette er forhold som må hensyntas i den videre prosessen.

Trafikksikkerhet

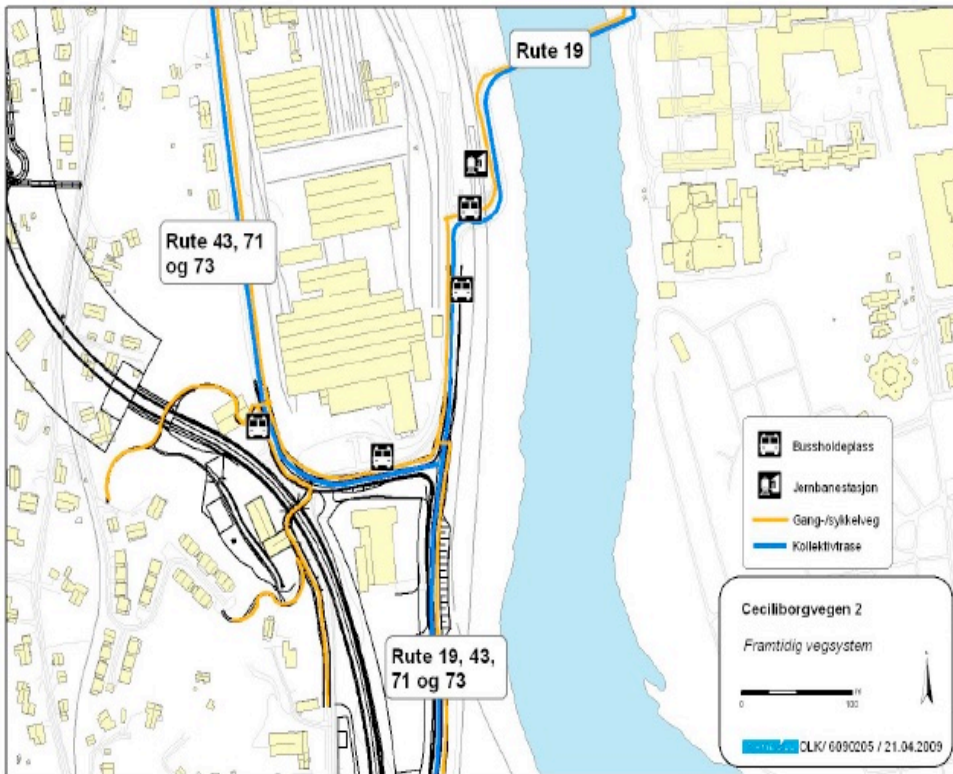
Trafikkforhold er utredet av Rambøll (*S-not-001-trafikkanalyse_cecilienborgvegen_11*), og konklusjoner er medtatt i *Rapport Cecilienborgvegen 2*: *"Osloveien (gamle Osloveien) har i dag en ÅDT på 6000 kjt per døgn hvor mellom 80 og 90 % av disse er gjennomgangstrafikk."*

Trafikksituasjonen vil endre seg mye i forhold til dagens situasjon på grunn av den "nye E6 Osloveien" som vil avlaste området for gjennomgangstrafikk. Trafikken vil reduseres med 60 % i området som følge av den nye vegen."

Videre kan vi lese at trafikksikkerheten vil øke for gående og syklende: *"Gang- sykkeltilbudet vil bedres ytterligere som følge av endringene av Osloveien (gamle Osloveien). Planskilt kryssing under Osloveien (nye Osloveien), og utvidelse av fortauene vil sikre god og sikker fremkommelighet både fotgjengere og syklister til viktig målpunkt som barnehager og barneskoler."*

Infrastruktur

Det legges opp til busslommer på begge sider av Cecilienborgveien. Planen viderefører gang- og sykkelveinettet for tilliggende planer, slik at det fremkommer et sammenhengende nett for gående og syklende. Prosjektet planlegges koblet til Trondheim Energiverks varmesentral på Marienborg.



Tilgjengelighet for alle

Adkomsten fra gamle Osloveien ligger opp en bakke fra kollektivknutepunktet i Cecilienborgveien. Dette er en utfordring med hensyn på stigningen i denne bakken. Det vil bli økt tilgjengelighet for funksjonshemmede som resultat av planforslaget. Dekket over p-anlegget flukter med gamle Osloveien, og det legges opp til et trinnløst

utomhusanlegg, slik at adkomsten til boligene også er universelt utformet. Takhagene kan nås via heiser som er plassert i tilknytning til disse.

Barn og unges oppvekstvilkår

Selve tomten, og tiliggende tomter på syd- og nordsiden gir få tilbud rettet mot barn og unge. Nærheten til Nidelven, tilrettelagte utearealer og barnerike områder som Øya og Byåsen vil være de største kvalitetene i så måte. Forbindelsen til disse områdene styrkes ved gode gang og sykkelstiforbindelser.

Bygninger som må rives - rekkefølge

Forsinkelser i rivingen av ROM Eiendom sine to bygninger vil ikke ha noen påvirkning på prosjektet per se. Men det er viktig at disse to rives samtidig, slik at det sikres en trygg passasje. Området skal ikke være tilgjengelig for publikum før det er åpnet for gjennomgang. Dette medtas i bestemmelsene.

Planlagt gjennomføring

Tiltaket planlegges gjennomført så snart det foreligger rammetillatelse. Det er ønskelig å gjennomføre hele tiltaket under ett, men et alternativ som vurderes er å gjennomføre parkeringshuset som en første fase og boligene m.m som fase 2. Beslutning om dette vil bli tatt før søknad om igangsettelse vil bli innsendt.

Avveiing av konsekvenser

De ovennevnte virkningene av planforslaget er vurdert i tre kategorier: Tekniske/ strukturelle, arkitektoniske og rekreasjonsrelaterte virkninger.

Konsekvenser som må håndteres teknisk/ strukturelt knytter seg til grunnforhold/ miljøundersøkelser og og støy. Dette er fysiske forutsetninger for at prosjektet kan igangsettes. Som det fremkommer under *Vesentlige konsekvenser av planforslaget/ virkninger av planforslaget* er det ingen risiko knyttet til trafiksikkerheten rundt planforslaget. Og det er som beskrevet under *Planområdet, eksisterende forhold*, ingen problemer knyttet til luftforurensning.

Arkitektoniske virkninger knytter seg til kulturminner og byform/ arkitektur og estetikk, og konsekvensene av dette kan vurderes i illustrasjonsprosjektet.

Konsekvenser knyttet til muligheter for rekreasjon og opplevelse av naturmangfold henger også sammen med trafikksikkerhet i omliggende gang- og sykkelnett, samt tilgjengelighet for alle. Disse gir også ramme for barn og unges oppvekstvilkår. Dette er konsekvenser av planen som kommer frem i overgangen til tilliggende områder og i mellomrommene mellom de planlagte volumene. Dette kan også delvis vurderes i illustrasjonsprosjektet.

Grunnforhold/ miljøundersøkelser

Dersom området Marienborg skal bygges ut, vil det nødvendigvis være utfordringer knyttet til grunnforhold. Det er for eksempel registrert kvikkleire i området (ikke på tomten), og på grunn av terrengfallet vil det naturligvis være nødvendig å gjøre beregninger på jordtrykk i forbindelse med prosjekteringen. Det er nødvendig å følge alle grunnundersøkelser nøye opp i byggesaken. Når dette gjøres vil det ikke være negative konsekvenser knyttet til planforslaget. For å håndtere forurensede masser i grunnen er det laget tiltaksplan for å transportere disse bort. Denne skal følges opp i etterkant, ref: *M-rap-001, 6. Rapportering: "Etter gjennomføring av tiltak i forbindelse med gravearbeidene skal tiltakshaver sluttrapportere til kommunen om gjennomføring i henhold til tiltaksplanen. (...) Den skal inneholde en oversikt over mengder som er gravd opp/håndtert, disponering og eventuelle avvik i forhold til tiltaksplanen. Alle kvitteringer fra godkjente mottak skal legges ved i rapporten."*

Støy

Disse forholdene skal ivaretas i byggesaken. Balkonger utformes på en slik måte at de skjermer mot støy. Vinduer og andre åpninger må plasseres og utføres i materialer som demper støy fra utsiden.

Kulturminner og byform

En fortetting i området vil medføre en endring i det arkitektoniske landskapet. Dette vil være en nødvendig konsekvens ved transformasjon av bynære områder. For å ivareta stedets karakter, må utformingen av volumer og fasader behandles med særlig oppmerksomhet rundt tilliggende strukturer.

Naturmangfold og rekreasjonsverdi

Det legges opp til opparbeidelse av arealer tilpasset lek integrert i utearealene for beboerne. De tilgrodde skråningsarealene vil bli erstattet med opparbeidede grønne områder på dekket mellom boligvolumene. Dette dekket flukter med gamle Osloveien i vest, og de nye grønne arealene blir tilgjengelige for alle. Det vil ikke være mulig å ivareta det som er av natur på tomten i forbindelse med utbyggingen. Det er derfor viktig at de grønne innslagene erstattes i prosjektet, og at uterommene behandles som parkanlegg.

Tilgjengelighet for alle

Det er ikke mulig å endre den tilliggende veistrukturen. For å bøte på utfordringen med fortauets stigning, må det for beboere i prosjektet være mulig å benytte heis fra p-anlegget og opp til boligene og uteområdet rundt.

Barn og unges oppvekstvilkår

Opparbeiding av lekeplasser og oppholdssoner inne på tomten vil gi trygge rammer for barn og unges lek. I byggesaken må adkomsten til omliggende terreng sikres ytterligere, slik at forbindelsen til omliggende lekeområder sikres.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Veianlegget rundt området er allerede delvis igangsatt og fullført. Området er allerede knyttet opp mot infrastruktur så som strøm, vann og kloakk. En ser derfor ikke at planforslaget vil ha betydning for kommunen driftsmessig.

Andre relevante forhold

Generelt – forslagsstillers kommentar

Planforslaget bidrar til en heving av arkitektoniske og romlige kvaliteter i området. En utbygging vil være en viktig start på utviklingen av Marienborg som helhet. Ønsket om å lage en bymessig struktur på Marienborg forutsetter at området blir attraktivt for flere grupper. Gode infrastrukturelle tilbud, aktive brukere i studentboligene, og en økt kvalitet på omgivelsene vil bidra til å aktualisere utviklingen både nord og sør for tomten.

Både introduksjonen av studentboliger og parkeringshus vil være viktige tilskudd til vitaliseringen av nærområdet; Studenter er aktive hele døgnet, og p-huset vil gi et tilskudd i form av økt gangtrafikk over til sykehuset og grunnlag for shuttlebusstrafikk.

Ved at trafikken på gamle Osloveien inn til byen reduseres etter at de nye veianleggene er klare, vil det oppleves enda enklere å bevege seg til fots og på sykkel inn til byen. Marienborg vil bli et viktig utviklingsområde blant de mest bynære strøkene.

Byplansjefens vurdering og konklusjon

Vurdering

Planen legger til rette for en økt arealutnytting og start på en byomforming på Marienborg. Dette er i tråd med overordnede mål for arealutviklingen i Trondheim. Tidligere planer for Marienborg la til grunn en omfattende omdisponering av området. Pr. i dag er dette mer usikkert, fordi Jernbaneverket og Mantena signaliserer at de har behov for mer areal til sin drift, enn det som lå til grunn ved utarbeidningen av kommunedelplanen for området.

Utfordringene på tomten er sol- og støy-forhold. Tomten ligger inn mot en åsside mot vest som begrenser solinnfall på ettermiddag. Boligbebyggelsen er derfor orientert nordøst-sørvest for å gi gode solforhold på tidlig ettermiddag. Utfordringen er da at dette samtidig gjør deler av bebyggelsen utsatt for støy fra ny Osloveg. Samtidig er området også innenfor støysone fra ambulanshelikopter på St.Olav. Det er gitt bestemmelser for å sikre tilfredsstillende støyforhold.

Planforslaget har lagt til grunn en utbygging av boliger rettet mot studenter. Både lokalisering i forhold til utdanningsinstitusjoner og at tomten ligger litt isolert i forhold til nabolag gjør dette tilforlatelig. Dette kan likevel ikke direkte bestemmes gjennom planen, selv om det er satt krav til leilighetsfordeling og størrelser som skal ivareta disse hensynene. Planforslaget ivaretar krav til uterom, slik at det også skal være egnet for alle brukergrupper.

I kommunedelplan for Marienborg og senere reguleringsplan er det stilt krav om en samlet parkeringsanalyse for å sikre tilstrekkelig dekning for området som helhet. Materialet som er levert er ikke entydig med hensyn til hvor mange p-plasser som foreligger i dag og hvor mange som blir gjenværende. Dette har bakgrunn i at disponeringen av jernbanearealene endres over tid og dette er et verkstedområde med disponible arealer. Analysen viser likevel at antall p-plasser vil bli redusert, men at det er tilstrekkelig potensiale innenfor gjenværende eiendommer tilhørende jernbaneverket og Rom eiendom til å håndtere framtidig parkeringsbehov. Det er også stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av friområde ved Nidelva i tidligere planer. Dette er ikke videreført i denne planen, da en har sikret tilstrekkelig uteoppholdsareal på egen tomt.

Byplansjefen mener planen ivaretar de offentlige hensynene i forhold til framkommelighet for trafikkerende i området, bl.a. har man gjenopprettet sammenhengende gang- og sykkelvegnett mot Cecilienborgbrua. Utformingen av bebyggelsen har en god utforming og står godt i samsvar med verkstedanleggene til tross for en større høyde.

Konklusjon

Byplansjefen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte. Planforslaget er utført i samsvar med avtaler gjort i oppstartsmøte 31.8.2008.

Planforslaget har en god planfaglig kvalitet og kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

TRONDHEIM KOMMUNE

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Nils Jørgen Moltubakk
saksbehandler

Vedlegg

Vedlegg 1 :	Reguleringskart, datert 16.2.2011
Vedlegg 2 :	Reguleringsbestemmelser, datert 7.10.2011
Vedlegg 3 :	Illustrasjonsplan
Vedlegg 4 :	Oversiktskart
Vedlegg 5 :	Illustrasjoner