

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering Heggdalen, Bynesveien 46, gnr/bnr 418/1 og 418/3, r20200018, offentlig ettersyn

---

Arkivsaksnr.: 20/37400

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Heggdalen, Bynesveien 46, gnr/bnr 418/1 og 418/3 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring, med følgende tillegg:

Rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang- og sykkelveg fra avkjørsel til Heggdalen og til eksisterende gang- og sykkelveg i Fagervika skal tas inn ved sluttbehandling.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Gottlieb Paludan Architects, datert 30.10.2020, i bestemmelser sist endret 7.12.2020 og planbeskrivelse sist endret 7.12.2020.

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

#### Saken gjelder

Formålet med planen er å legge til rette for at NTNU og SINTEF kan møte nåværende og fremtidige behov og være et attraktivt undervisnings-, forsknings- og utviklingsmiljø innenfor havbaserte aktiviteter, gjennom å åpne for utvidelse av eksisterende kai og etablering av nytt driftsbygg. Tiltaket er en del av campusutviklingen og etableringen av Ocean Space Centre (OSC) Fjordlab i Trondheim.

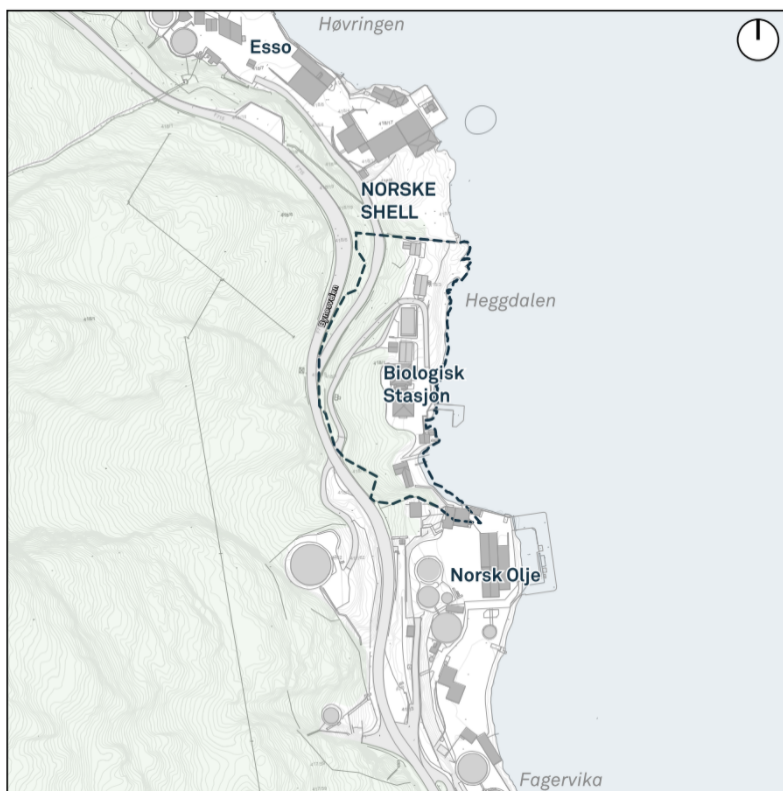
Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Gottlieb-Paludan som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statsbygg. Komplette planforslag forelå 27.11.2020. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

#### Beskrivelse av planforslaget

Planområdet ligger ved Trondheimsfjorden i Heggdalen, relativt nært Ila og Trondheim sentrum. Terrenget skråner bratt opp 22 meter fra fjorden til Bynesvegen (Fv.715) og videre opp mot Byåsen. Området er i Kommuneplanens arealdel regulert til næring, og er bebygd av testbasseng, kai, driftsbygninger og to eneboliger. I dag brukes området av NTNU og Sintef. Flere av byggene har antikvarisk verdi og er knyttet til driften av Trondhjem biologiske stasjon, som åpnet i år 1900.

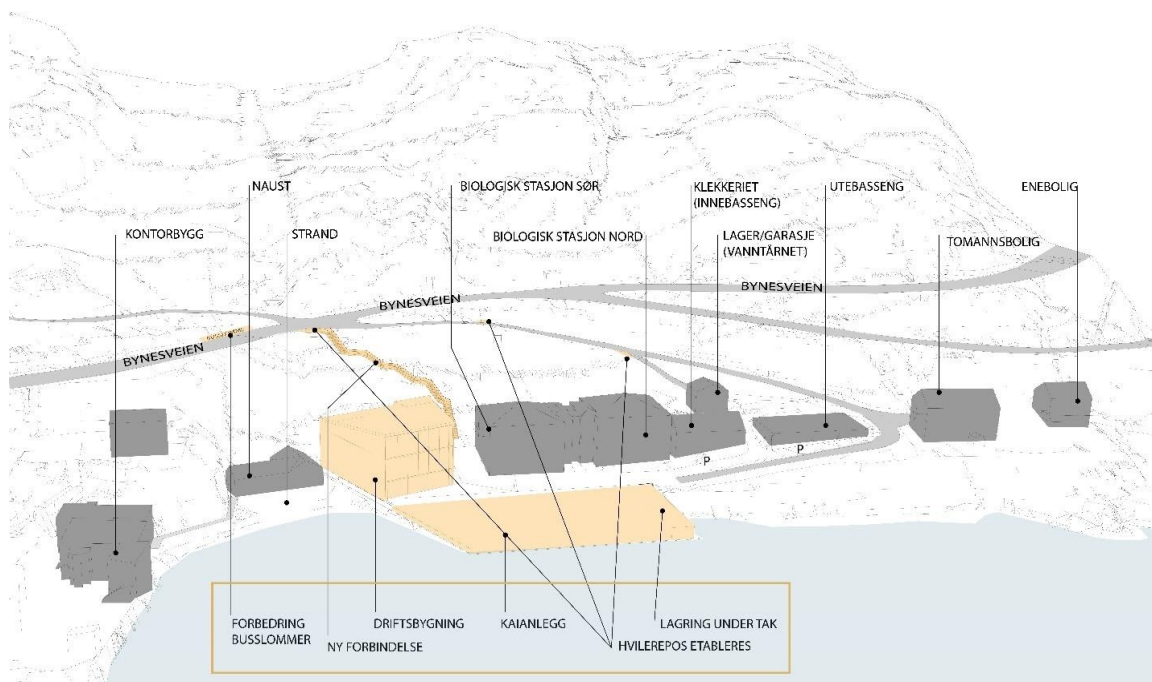
Adkomsten til tomte går via Bynesveien. Det er gang- og sykkelveg fra Trondheim sentrum frem til Fagervika. Derfra er det omtrent 230 meter langs Bynesveien uten tilrettelegging for gående og syklende. Det er holdeplasser like ved avkjørselen til planområdet. Det er lav frekvens på busstilbudet.

## Trondheim kommune



Figur 1 Planområdets beliggenhet og avgrensing.

Planforslaget åpner for ny bebyggelse og kai. Det planlegges et lager- og driftsbygg med BRA på ca. 1 700 m<sup>2</sup>. Maksimalt tillatt fotavtrykk på bebyggelse er 750 m<sup>2</sup>. Maksimal tillatt høyde for ny bebyggelse er c+18,5. Det stilles krav om at bygget skal ha pulttak som skråner ned mot terrenget i vest, og at fargesettingen skal tilpasse seg rødfargene på eksisterende bebyggelse.



Figur 2 Prosjektert driftsbygg har et fotavtrykk på 560 m<sup>2</sup>, men planen åpner for noe større utnyttelse.

Utvidelse av eksisterende brygge/kai planlegges øst for driftsbygget. Kaianlegget planlegges med en størrelse på ca. 1000 m<sup>2</sup>. Det åpnes også for plassering av en flytebrygge på inntil 85 m<sup>2</sup> på sørsiden av kaia.

## Trondheim kommune

Planen sikrer ikke tilrettelegging for gående og syklende på den strekningen på 230 meter langs Bynesveien som mangler dette fram til avkjørsel til tomta, men har med andre tiltak for å bedre forholdene for myke trafikanter. Adkomstvei fra fylkesveien ned til kai er bratt (1:8 på de bratteste partiene) og har ikke fortau. Den skal oppgraderes med tre hvilerepos for gående, slik at de er trygge for møtende biler. Det skal også etableres en snarveg-trapp ned til anlegget. Det stilles også rekkefølgekrav om oppgradering av holdeplass og etablering av tilrettelagt kryssing over Bynesvegen, for å bedre trafiksikkerheten for gående. Planen legger opp til maksimum 16 parkeringsplasser for bil og minimum 20 sykkelparkeringsplasser.

Tiltakene i planen har ingen store negative virkninger. Flere av byggene med antikvarisk verdi får et sterkere vern gjennom planen og ingen foreslås revet. Ny bebyggelse har et volum og en fargesetting som gjør at den føyer seg til eksisterende bygg i området.

Det vil bli noe økt bilbruk som følge av planen, som gjør det vanskeligere å nå mål for nullvekst i personbiltrafikk. Trafiksikkerhetssituasjonen blir bedre til og fra holdeplassene i Bynesveien, men ikke for gående og syklende langs Bynesveien.

### Vurdering

Planen legger opp til en utvidelse og oppgradering av eksisterende anlegg i Heggdalen, som vil bidra til at Trondheim kommune kan nå sine mål om å bli en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby. Tiltaket gir ikke negative virkninger for den verneverdige bebyggelsen i området.

Det mangler i dag et trafiksikkert tilbud for gående og syklende til den biologiske stasjonen i Heggdalen, selv om planområdet ligger sentrumsnært. Bynesveien er relativt smal og uoversiktlig, kombinert med mye trafikk. Tiltak som sikres i planforslaget forbedrer trafiksikkerheten for reisende med buss, men ikke for gående og syklende langs Bynesveien.

Med flere arbeidsplasser og økt aktivitet vil det bli noe økt bilbruk som følge av planen. I utgangspunktet ligger planområdet dårlig til for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikk.

Planområdets beliggenhet er derimot godt egnet for formålet og intensjonen i planen, som er å bidra til forskning tilknyttet Trondheimsfjorden.

Virksomheten kan klassifiseres som arealkrevende og forslagsstiller mener det da er akseptabelt med en plassering med mindre god tilgjengelighet.

Forslagsstiller mener videre at avbøtende tiltak i planen, som rekkefølgekrav om oppgradering av holdeplassen, bedret tilgjengelighet mellom holdeplass og bebyggelsen, og få bilparkeringsplasser, i kombinasjon med at brukerne i stor grad er studenter, vil redusere bilbruken.

Kommunedirektøren vurderer at foreslåtte tiltak bidrar i positiv retning, men at dette ikke vil være nok til å si at planen bidrar til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kommunedirektøren mener at det er viktig at det er attraktivt å gå og sykle i en by som legger til rette for at dette skal være førstevalget



Figur 3 Stiplet linje viser manglende gang- og sykkelveg på ca 230 meter mellom Fagervika og Heggdalen.

## Trondheim kommune

framover. Siden strekningen uten gang og sykkelveg er såpass kort, vil flere velge å sykle og gå i kjørevegen på den siste strekningen uten gang- og sykkelveg, noe som kan føre til trafikkfarlige situasjoner langs Bynesveien.

Gang- og sykkelveg er regulert langs Bynesvegen mellom Fagervika og Trolla i reguleringsplan r1193, vedtatt i 2003. På flere steder har det vist seg dyrt å bygge gang og sykkelveg. Et utfordrende strekk er i rett i overkant av planområdet, hvor det er bratt ned fra Bynesvegen. Forslagsstiller mener at krav om gang- og sykkelveg ikke er økonomisk forholdsmessig i forhold til tiltaket, og gjør gjennomførbarheten av planen usikker. Se også vedlagt notat med forslagsstillers redegjørelse.

Kommunedirektøren vurderer at hensynet til trafiksikkerhet og nullvekstmålet for personbiltrafikk likevel gjør det nødvendig å stille rekkefølgekrav om gang-sykkelveg, og vil kun anbefale planen med forbehold om at dette taes inn som rekkefølgekrav til sluttbehandling.

Etter planoppstart kom det inn seks merknader. Et gjennomgående tema er tilgjengelighet og trafiksikkerhet. Oppsummerte merknader kan leses i planbeskrivelsen.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget, med forbehold om at rekkefølgekrav om gang og sykkelveg legges inn før sluttbehandling. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 11.12.2020

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Bjørnar Sandberg  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 6: Illustrasjonshefte
- Vedlegg 7: Oppsummering av merknader
- Vedlegg 8: Kulturminnenotat
- Vedlegg 9: Vurdering av skredrisiko
- Vedlegg 10: VA notat m vedlagt overordnet VA plan
- Vedlegg 11: Trafikknotat
- Vedlegg 12: notat rekkefølgekrav gang og sykkelveg

