



Detaljregulering av Yrkesskolevegen, gnr/bnr 16/511, felt B14 #1, r20220024, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 28.8.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

1. Bakgrunn

1.1. Plankonsulent, forslagsstiller

Forslagsstiller er NorgesGruppen Eiendom Midt-Norge AS og plankonsulent er Voll Arkitekter AS.

1.2. Hensikten med planen

Hensikten med planen er å detaljregulere felt B14 #1 innenfor vedtatt områdereguleringsplan r20150025 "*Øvre Rotvoll, områderegulering*". Områdeplanen regulerer for en ny bydel på Øvre Rotvoll, og felt B14 #1 er sentralt plassert i bydelen.

Felt B14 #1 i områdeplanen er regulert til boligformål og et lokalt sentrum med forretninger, bevertning, tjenesteyting og et offentlig torg..

Formålet med detaljreguleringsplanen er å plassere ovennevnte formål og å sette nærmere rammer for utforming av bebyggelsen i tråd med områdeplanen sine føringer, herunder:

- høy tetthet, med attraktive boliger med gode uterom.
- gode løsninger for varelevering, trafikk- og kundeflyt

1.3. Vesentlige momenter i planen

I. Støyforhold:

Planområdet har veier på alle fire sider. Det er beregnet større trafikkmengde for veier mot nord og øst (Brundalsforbindelsen) og noe trafikk i gater mot sør og vest. Dette innebærer at fasadene til planlagte bebyggelse blir liggende i rød støysone mot øst og i gul støysone mot nord, sør og vest.

II. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) sammenholdt med bygging på dyrkamark:

Planområdet har en gunstig plassering i forhold til føringer gitt i SPR-BATP (se avsnitt 2.1). Planområdet ligger innenfor et område med matjord. Utbygging på eksisterende landbruksområder forutsetter derfor god utnyttelse av arealene. Før det gis tillatelse til tiltak innenfor planområdet skal det foreligge plan for håndtering av matjord og jordbruksarealer i og etter anleggsfase.

Planlagte kollektivforbindelser og sykkel/gange-løsninger, planområdets funksjon som lokalt sentrum og nærhet til kollektivbuen med en høy andel av byens arbeidsplasser,

fordrer høy tetthet.

Minimumsutnyttelsen må være som i områdeplanen eller høyere.

III. Innsyn til luftegårder i Trondheim Fengsel:

Hensynet til sikkerheten i og rundt Trondheim fengsel må ivaretas gjennom å hindre innsyn til luftegårdene for innsatte.

Det er ikke mulig å oppnå påkrevd minimumsutnyttelse for deler av felt B14#1 i områdeplanen uten at det oppstår en direkte siktlinje mellom planlagt boligbebyggelse og luftegårdene.

Det er vurdert løsninger og gitt forslag til planbestemmelser for å imøtekomme punktene II og III.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Planforslaget følger opp på overordnet statlig og kommunal politikk; herunder:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)
- Nasjonal transportplan (NTP)
- Byvekstavtale for Trondheimsområdet
- Sikkerhetshensyn for Trondheim Fengsel

Det følger av statlige planretningslinjer (SPR-BATP) bl.a. følgende retningslinjer (vår utheving):

"4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer. [...] Det er nødvendig å ta vare på god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov [...]"

4.4 Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. [...] Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. [...]"

4.8 Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet."

Nasjonal Transportplan (NTP) viderefører nullvekstmålet for de 9 største byområdene i Norge. Og det går bl.a. frem av NTP:

"8.2.2 En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler

[...] Regjeringen har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige

kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene.

Nullvekstmålet for persontransport med bil er nedfelt i Byvekstavtale for Trondheimsområdet (seneste utgave 2023), som bl.a. gir følgende viktige føringer:

Mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling. [...]

2.7 Riksveger

[...] Partene vil arbeide for å få utredet løsninger for å forbedre fremkommeligheten for kollektiv og muligheten til å etablere en metrobusslinje langs E6 mellom Sluppen og Rotvoll. Dette kan ses i sammenheng med forbedring av trafiksikkerhet og av- og påkjøringsrampene langs E6 Omkjøringsveien.

4 Arealutvikling

[...] Partene forplikter seg gjennom denne avtalen til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter gjennom å sikre effektiv og høy arealutnytting med høy by og bokvalitet, prioritere utbyggingsområder og følge en vedtatt samordnet parkeringspolitikk.

[...] Hovedtyngden av arealutviklingen i Trondheim legges i sentrale byområder, lokale sentra og langs hovedårer for høyfrekvent kollektivtransport.

Det er Statsbygg på vegne av Trondheim Fengsel/ Kriminalomsorgen og Kriminalomsorgsdirektoratet som har ansvaret for å sikkerheten knyttet til Trondheim Fengsel, og som har gitt føringer for hvordan sikkerheten kan ivaretas nå planområdet og tilliggende områder skal bygges ut.

2.2.Overordnede planer

Regional plan for arealbruk 2022-2030 (Vedtatt i Fylkestinget 9.3.2022) har som utgangspunkt at det ikke bygges på dyrkamark. Planen åpner likevel for bygging i områder med høyt arealpress og i nærhet til sentra og/eller kollektivtrafikk. Jf. regional plan kapittel 4.6.1:

"Ved eventuell omdisponering av dyrka jord må det satses på høy tetthet – innenfor rammen av god kvalitet (se kapittel 4.3.1. [i Regional plan, red.])"

Kommuneplanens arealdel (KPA 2012-2024) regulerer planområdet til boligbebyggelse. Gjeldende KPA skal erstattes av ny KPA (2022 – 2034) som forventes vedtatt i løpet av 2024.

I forslag til ny KPA 2022 – 2034 (07.05. 2024) er planområdet foreslått regulert til: *"Byggesone 1 – sentrumskjerner, felt S4 (Andre lokale sentra med robust befolkningsgrunnlag og godt kollektivtilbud)"*.

- Forslag til Kommuneplanens Arealdel 2022 – 2034, forslag 07. mai 2024, herunder:

- Støykrav, en andel av boligene i og omkring lokale sentra kan ha dempet fasade som erstatning for stille side.
- Det er (jf. avsnitt 4.2 i planbeskrivelsen) vurdert forskjellige bebyggelsesstrukturer i planforslaget, hvor en "fingerstruktur" med lamellblokker orientert i SV-NØ-retningen kunne løst krav til stille side, uterom og solbelyst areal iht. KPA 2012 – 2024 med veiledere. Ved i stedet å legge til grunn en mer klassisk by med kvartalsstruktur i/rundt lokale sentra må en derfor også legge til grunn støy og uteromskrav gitt i KPA 2022 – 2034, med tilpassing til det konkrete planforslaget.
- Uteromskrav, Byggesoner 1, S2 – S5) tilpasset ønsket om å kunne arbeide med kvartalsstrukturer og lukkede gårdsrom. Et lukket gårdsrom vil naturlig nok motta mindre solbelysning på gitte tidspunkter, enn en lamellstruktur som åpnes mot ønsket solretning. Og uteromskrav i forslag til KPA 2022 – 2034 er tilpasset dette.
- Knutepunkt-fortetting omkring eksisterende og planlagte lokale sentra.

2.3.Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

- Byutviklingsstrategi for Trondheim, vedtatt 09.12.2020 – planforslaget er som beskrevet i tråd med forslag til ny KPA 2022-2034, og denne er utformet i tråd med Byutviklingsstrategien.
- Veileder for byform og arkitektur, vedtatt 20.08.2013

2.4.Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er *Områdeplan for Øvre Rotvoll*, r20150025.

Inneværende reguleringsplan følger områdeplanen, men med noen avvik fra bestemmelsene:

- § 3.2 Støyskjerming

Planens bestemmelser er revidert for å tilpasses oppdatert støyretningslinje T-1442/2021 og foreslått hovedgrep med kvartalsstruktur.

- § 4.1.2 Plassering av balkonger, markterrasser og karnapper

Det tillates balkonger og karnapper fra første boligetasje og opp mot sør og vest. Dette vil være med på å gi et triveligere bomiljø, en høyere bokvalitet og et mer levende gatemiljø enn det områdeplanen sitt krav legger opp til, der det legges opp til at sonen mellom bygg og fortau skal holdes fri for balkonger og karnapper i minimum 4 meters høyde.

Første boligetasjes høyde over tilliggende gatenivå er mer detaljert beskrevet i detaljplanen.

Gjennomganger fra gater til gårdsrom er sikret på plankartet.

Mindre avvik fra områdeplanen sin regel om maksimum 75 meter mellom gjennomganger.

- § 4.1.5 Bilparkering

Krav til parkering foreslås satt i samsvar med krav i områdeplanen.

- **§ 4.1.3 Uterom for boliger**
Områdeplanen har ikke egne uteromskrav. Prosjektet tar utgangspunktet i arealkravene til uteromskravene for ny KPA (KPA 2022 – 2034).
- **§ 9.1 Rekkefølge-krav for bebyggelse**
Kjøreveg o_KV13, som ligger sør for planområdet, passerer boligfelter som bygges ut på et senere tidspunkt. Det er foreslått å begrense rekkefølgekravet i områdeplanen til kun å omfatte del av o_KV13 som betjener inneværende planområde.
- **§ 10.3 Skole- og barnehage-kapasitet**
Iht. forslag til ny KPA (2022 – 2034) skal ikke lokale sentrum (byggesone 1) omfattes av rekkefølgekrav til skole- og barnehagekapasitet. Det foreslås derfor å ikke videreføre områdeplanen sin bestemmelse om skole- og barnehage-kapasitet.

I tillegg er det gjort justeringer i forhold til følgende §§ i områdeplanen:

- **§ 4.1.1 Grad av utnytting;** beregningsgrunnlaget for tellende BRA er gitt ytterligere presiseringer.
- **§ 5.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg;** Paragrafen er utvidet til at alle samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur tillates brukt som flomveg.
- Vareleveringslommer er redusert i omfang, fra 50 % til 30 %, av lengden mot Brundalsforbindelsen i øst.
- Det er i plankartet tatt inn et returpunkt for avfall som ikke går i søppelsug.
- **§ 10.10 Geoteknisk prosjektering og § 10.12 Plan for bygge- og anleggsfasen;** Igangsettingstillatelse (ikke tillatelse til tiltak) vurderes å være det rette innslagspunktet.

2.5.Tidligere vedtak i saken

- 20.05.2021: Bystyret i Trondheim vedtok områdeplanen, r20150025
- 12.07.2022: Statsforvalterens stadfestet områdeplanen, r20150025
- 20.06.2023: Fylkesutvalget, vedtak om bygging av Brundalsforbindelsen del 1. Vedtak om 4 felt i o_KV1 og o_KV2, og ellers 2 felt
- 14.12.2024: Bystyret, vedtak om bygging av Brundalsforbindelsen del 1. Vedtak om 4 felt i o_KV1 og o_KV2, og ellers 2 felt. En rekke tilleggspunkter i vedtaket (bl.a. innsnevring ved kryss) skal vurderes videre i regi Miljøpakken. Forslag til oppfølging på Bystyrevedtaket skal behandles i en egen sak (antatt før sommerferien 2024).

Ingen vedtak er gjort for inneværende detaljreguleringsplan.

2.6.Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Inneværende reguleringsplan er i all hovedsak i samsvar med Kommuneplanens Arealplan på

tidspunkt for planinnsending (KPA 2012 – 2024) og med gjeldende områdereguleringsplan. Mindre avvik er angitt ovenfor (2.4). Kriterier i vedlegg I eller II til Forskrift om konsekvensutredninger slår ikke inn for noen av avvikene. Avvikene har heller ikke miljømessige konsekvenser, som gjør at forskriften slår inn. Planen er derfor ikke konsekvensutredningspliktig iht. Forskrift om konsekvensutredninger.

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Planområdet omfatter del av eiendommen GNR/BNR 16/511, som i dag er et jorde. Det vil bli fraskilt egne eiendommer i tråd med plankartet.

3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet omfatter felt B14 #1 og del av tilgrensende offentlig infrastruktur, som regulert i områdeplanen. Del av offentlig infrastruktur (annen veggrunn, fortau og kjørevege) er tatt med i planavgrensningen for å sikre gode overganger til det omliggende vegsystemet.

Planområdet er på ca. 14,3 daa, hvorav selve byggefeltet utgjør ca. 9,6 daa.

3.3. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området er i dag dyrkamark.

Ca. 100 m vest for planlagt bebyggelse ligger eksisterende boligbebyggelse i Brundalen/Øvre Charlottenlund. Den nærmeste bebyggelsen her er blokker på 3 etasjer.

Ca. 120 m mot sørvest ligger Trondheim Fengsel på Tunga og eksisterende småhusbebyggelse.

3.4. Stedets karakter

Planområdet ligger på et åpent jorde, og bortsett fra trebelte rett vest for planområdet er det ikke særlig karaktergivende beplantning i området. Overordnet karakter er et jorde omgitt av veier og noe småhusbebyggelse med innslag av blokker øst for planområdet og med fengsel og næring imot sørvest. Det er en dalsenkning med tettere vegetasjon omkring Stokkbekken et par hundre meter sør/sørøst for planområdet.

3.5. Landskap

Jordet, hvor planområdet ligger, er en stor åpen flate som heller mot nord med et fall på ca. 1:17. Høydeforskjellen innen planområdet er på ca. 10 m. Fra kt. + 85 i sør til kt. + 75 i nord.

3.6. Kulturminner og kulturmiljø

Mot nordvest (på den fjerne siden av E6) ligger den historiske Schmettows allé, som har stor kulturhistorisk verdi. Alléen ligger ikke i umiddelbar nærhet til planområdet.

3.7. Naturverdier, inkl. karbonrike arealer og vegetasjon

Planområdet består av dyrkamark med innhold av karbon i vekstjordlaget.

Det er oppført nyere registreringer i Artsdatabanken og, av biolog tilknyttet reguleringsplanen, gjort registreringer av flere rødliste-arter og fremmed-arter i/ved planområdet, jf. figurer 2 og 3.

Rambøll oppsummerer i vedlagt notat registreringene sine slik:

"Det er tidligere registrert hekkende vipe (CR), kornkråke (VU) og gulspurv (VU) i området.

Under feltarbeidet ble det ikke observert eller hørt noe vipe/gulspurv i området. En ansatt ved Rotvoll gård kunne fortelle at de har hatt et spesielt fokus på vipe de siste årene, men at det har vært flere år siden de hadde observert fuglen på åkrene rundt undersøkelsesområdet. Vedkommende kunne også informere om at kornkråkene som hekket i området tidligere, forsvant P.G.A. byggingen av nye E6, og at den største kolonien er lokalisert ved Tunga kretsfengsel [...].

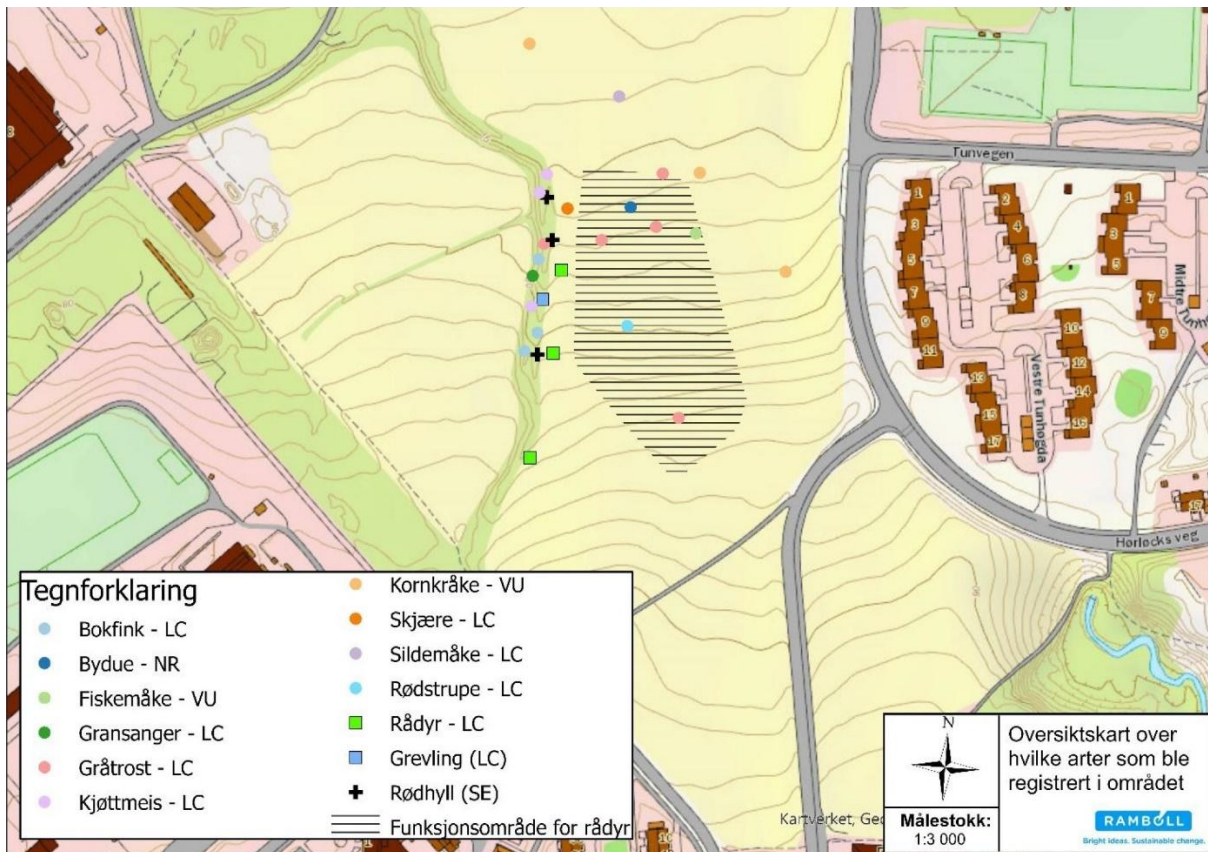
Det ble også undersøkt om det var hekkende gulspurv i området. Nærområdet for B14 #1, er en kulturmarksområde som representerer åpne områder med rikelig tilgang på insekter, med en kantvegetasjon og nærliggende skogsområder. Det ble ikke sett eller hørt gulspurv i området.

Av andre rødlistede arter som ble observert var det overflyvende fiskemåke (VU) og kornkråke.

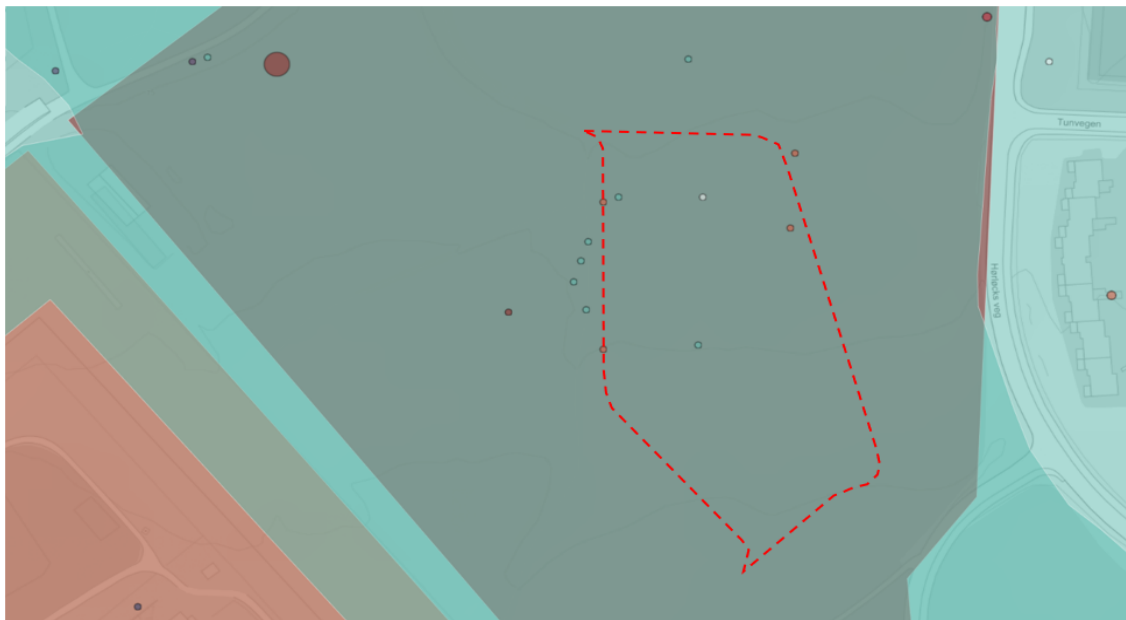
Av spurvefugl ble det registrert bl.a. rødstrupe (LC), grå- /rødvingetrost (LC), kjøttmeis (LC), gransanger (LC) og bokfink (LC) hovedsakelig i skogen vest for undersøkelsesområdet (Figur [2, red.]). Det var en noen observasjoner av overflyvende byduer (NR) i området i skogen og på kulturmarka i området. Av arter som hekker i nærheten av undersøkelsesområdet, ble det kun bekreftet hekking av skjære (LC).

4.2 Pattedyr

Det ble registrert rådyr i skogkanten ved undersøkelsesområdet. Det var totalt fire dyr som oppholdt seg i kantsonen (Figur [2, red.]). Nordøst for undersøkelsesområdet ble det observert grevling (LC)."



Planområdet vist på kart over naturregistrering utført av Rambøll, på befaring den 20.06.2022 i tidsrommet 04:00 til 09:00.



Planområdet vist på utsnitt fra Artsdatabanken. Rødliste-arter inntil planområdet (som er registrert i Artsdatabanken) er: Fiskemåke, Kornkråke og Vipe (observert i 2017).

3.8. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Rekreasjonsverdier i området knytter seg primært til området omkring Stokkbekken et par hundre meter sør/sørøst for planområdet.

3.9. Landbruk

Planområdet består av dyrkamark i klasse 1 (kilde: NIBIO).

3.10. Trafikkforhold

Planområdet har ikke veiadkomst i dag. Planområdet ligger inntil den planlagte Brundalsforbindelsen (regulert gjennom områdeplanen, r20150025). Brundalsforbindelsen vil bli liggende på nordsiden og østsiden av planområdet. I områdeplanen er det også regulert internveier øst og sør for planområdet.

Brundalsforbindelsen er en ny vegforbindelse som skal avlaste flere av de østre bydelene i Trondheim. Dette gjøres ved å etablere en ny vegforbindelse som forbinder E6/Omkjøringsvegen med Hørløcks veg i øst og Jonsvannsveien lengere sør. Brundalsforbindelsen vil avlaste det trafikalt belastede Skovgårdskrysset.

Del 1 av Brundalsforbindelsen vedtatt utbygd gjennom vedtak i Fylkesutvalget og Bystyret i hhv. juni og desember 2023. Forslag til oppfølging på Bystyrevedtaket behandles i en egen sak (antatt før høsten 2024). Inneværende planforslag antas sluttbehandlet etter dette, slik at det kan gjøres evt. justeringer i reguleringsplanen innen sluttbehandling; basert på hvordan Bystyrevedtaket fra desember 2023 detaljert følges opp.

3.11. Barns interesser

Barn bruker ikke planområdet i dag, da det er et åpent jorde.

3.12. Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Barneskole er Charlottenlund, hvor beregnet antall ledige plasser om 6-10 år er 290 stk. Ungdomsskole er Charlottenlund, hvor beregnet antall ledige plasser om 10-14 år er 38 stk. (basert på skolekapasitetskartet datert 24.01.2024).

3.13. Universell utforming

Dagens gjennomsnittlige terrenghelling oppfyller kravet til universell utforming.

3.14. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme

Det er vannforsyning, og ledningsnett for øvrig infrastruktur, ved Haakon VII's gates tilkopling til E6. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Nærmeste fjernvarmeledning går i Hørløcks veg og Yrkesskolevegen omkring 100 meter øst for planområdet.

3.15. Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Området består av fast leire som gir mulighet for stor dybde på byggegrop og for høye/tunge bygg.

3.16. Støyforhold

Planområdet er godt utenfor rød støysone fra E6. I høyden bidrar E6 med støy og planområdet ligger i gul støysone fra E6. Brundalsforbindelsen vil gi trafikkstøy i fremtiden.

3.17. Luftforurensning

Planområdet ligger godt utenfor rød og gul sone for støv-/partikkelforurensning fra E6. Brundalsforbindelsen vil bidra med partikkelforurensning i fremtiden.

3.18. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

- Støy fra E6
- Risiko og sårbarhet knyttet til naboforholdet til fengselet (ca. 120 m fra planområdet)

3.19. Næring

Bortsett fra landbruk er det ingen næringsinteresser innen planområdet.

3.20. Eksisterende analyser og utredninger

Forslaget til detaljreguleringsplan bygger videre på utredninger gjort til områdeplanen (r20150025). Det er utført oppdaterte/nye utredninger for innværende reguleringsplan.

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet reguleres til følgende formål, jf. plan og bygningsloven:

BEBYGGELSE OG ANLEGG (sosi-formål i parentes)

Boligbebyggelse (1110), felt B

Renovasjonsanlegg (1550), felt o_RA

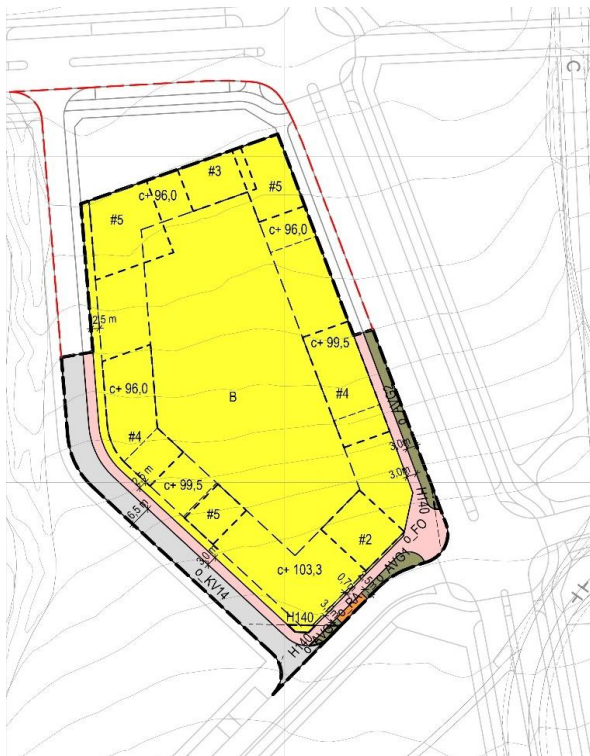
Forretning, bevertning, tjenesteyting og parkering (1900), felt BBA

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Kjøreveg (2011), felt o_KV14
Fortau (2012), felt o_FO
Torg (2013), felt o_TO
Sykkelanlegg (2017), felt
o_SV01
Annen veggrunn – grøntareal
(2019), Felt o_AVG1 og
o_AVG2
Kollektivholdeplass (2073),
felt o_KH

BESTEMMELSEOMRÅDER

#1 Parkeringskjeller og boder
#2 Åpning i bebyggelsen
#3 Åpning i bebyggelsen
#4 Portrom
#5 Gangadkomst
#6 Midlertidig bygge- og
anleggs-område



TEGNFORKLARING PLAN- OG BYGNINGSLOVEN § 12.5, PLANFORMÅL (SOSIKODING I PARENTES)

§ 12-5 AREALFORMÅL

1. BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Boligbebyggelse (1110)
- Renovasjonsanlegg (1550)

2. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Annen veggrunn - grøntareal (2019)

§ 12-6 HENSYNSSONER

- Frisikt (H140)

§ 12-7 BESTEMMELSESMÅL

- Åpning i bebyggelsen
- Åpning i bebyggelsen
- Portrom
- Gangatkomst

LINJESYMBOLER M. V.

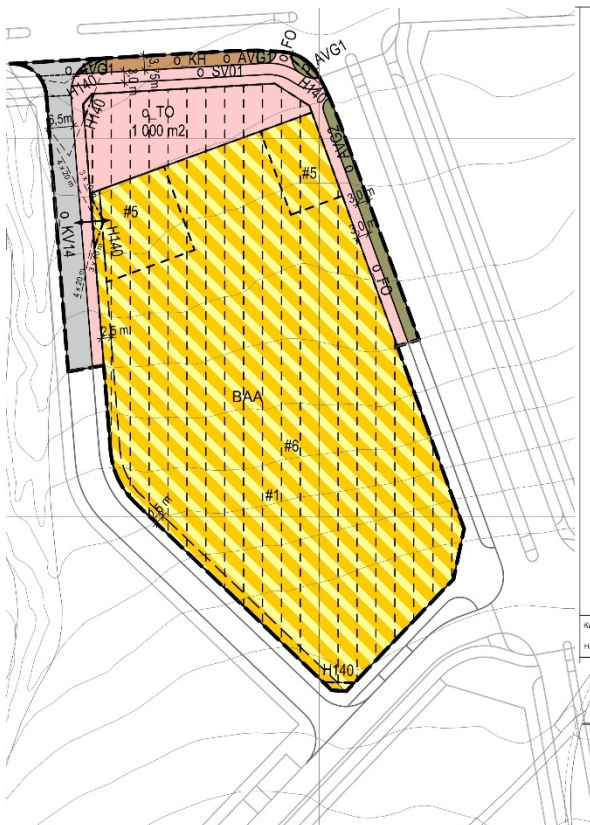
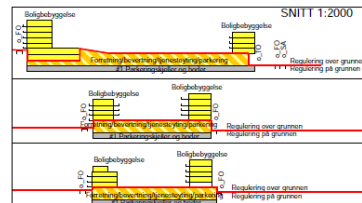
- Plangrense
- Formålsgrænse
- Sikringsgrænse
- Bestemmelsesgrænse
- Byggegrænse
- Frisiktlinje
- Regulert høyde

ILLUSTRASJONSLINJER

- Plangrense på grunn
- Formålsgrænse på grunn
- Formålsgrænse områdeplan

PUNKTSYMBOLER

- Avkjørsel (1242)



TEGNFORKLARING PLAN- OG BYGNINGSLOVEN § 12.5, PLANFORMÅL (SOSIKODING I PARENTES)

§ 12-5 AREALFORMÅL

1. BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Forretning/bevertning/tjenesteyting/
parkering (1900)

2. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Torg (2013)
- Sykkelanlegg (2017)
- Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- Kollektivholdeplass (2073)

§ 12-6 HENSYNSSONER

- Frisikt (H140)

§ 12-7 BESTEMMELSESMÅL

- Parkeringskjeller og boder
- Gangatkomst
- Midlertidig Bygge- og anleggs-område

LINJESYMBOLER M. V.

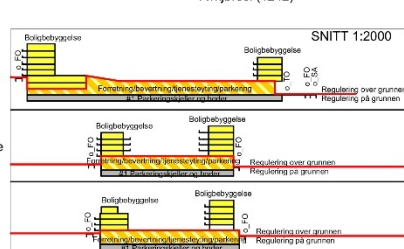
- Plangrense
- Formålsgrænse
- Sikringsgrænse
- Bestemmelsesgrænse
- Byggegrænse
- Frisiktlinje
- Regulert forgjengerfelt

ILLUSTRASJONSLINJER

- Formålsgrænse over grunn
- Formålsgrænse områdeplan

PUNKTSYMBOLER

- Avkjørsel (1242)



Kartplan (x, y) EUREF89 - UTM32

Kartuttrekk pr. dato: 24.10.2022

Høydereferanse: NN2000

Kilde: eTorg

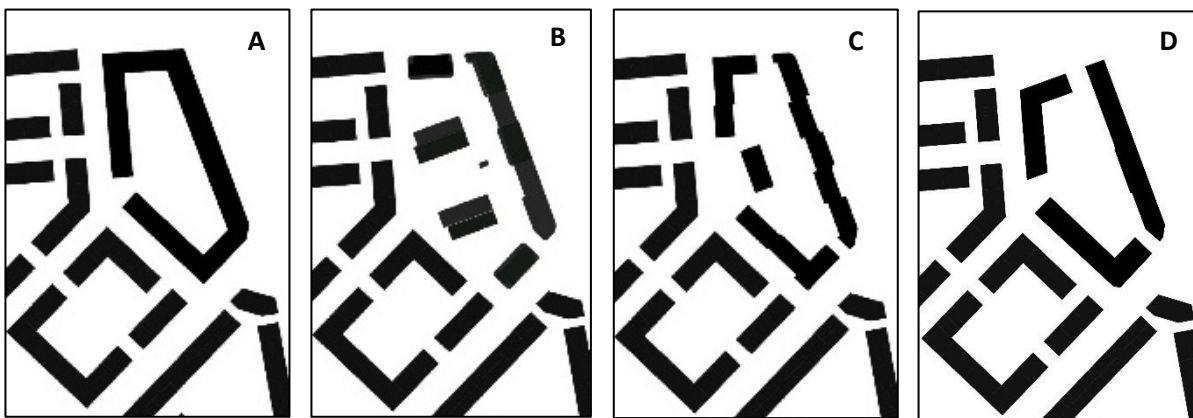
Elevasjonsfane: 1m



Plankart på grunnen (nederst) og over
grunnen (øverst). Målestokk 1:2.000

4.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming

Flere utbyggingsalternativer har vært vurdert for planforslaget. De viktigste hovedalternativene er illustrert nedenfor og diskutert i vedlegg 4_08 og 6_09.



De viktigste 4 alternativene fra planprosessen. Målestokk 1:5.000

- | | |
|---|--|
| A. Illustrasjonsplan til områdeplanen
kvartalsstruktur med "innvendig" torg | C. Et alternativ vurdert i prosessen
kvartalsstruktur med "utvendig" torg i vest |
| B. Planinitiativet
åpen fingerstruktur med torg i vest | D. Planforslaget
kvartalsstruktur med torg i nord og åpninger mot nord, sør og vest. |

To forhold har vært spesielt viktig i vurderingene av hovedgrep:

1. Åpen bebyggelsesstruktur (f.eks. "fingerstruktur") eller kvartalsstruktur?
2. Plassering av offentlig torg i vest eller nord?

Kvartalsbebyggelse

Hovedgrunnen til valget av kvartalsstruktur er at grepet gir et tydelig skille mellom offentlige og halvprivate byrom, samtidig som man får ett stort og skjermet gårdsrom. Det offentlige torget lokaliseres sammen med lokalsenteret mot nord, mens boliger og felles uteoppholdsareal (gårdsrommet) legges i etasjene over grunnplanet (som har butikker/tjenesteyting og parkering).

Kvartalsstruktur gjør det også enklere å innpasse åpninger og mindre smett i bygningsstrukturen, da disse kan plasseres uavhengig av interne bebyggelsesstrukturer (C og D). Dette sammenlignet med f.eks. en fingerstruktur (B), hvor åpninger og smett er avhengige av "fingrenes" plassering.

Med kvartalsstrukturen unngås også basebygg. Fingerstrukturen får en tydelig base, hvor "fingrene" med boliger møter den mer utadvendte sokkelen med butikk og tjenesteyting.

Selv om en fingerstruktur kunne åpnet for mer solinnfall på ettermiddag og kveld, så veier de regulerte åpningene i kvartalet delvis opp for det reduserte solinnfallet. De regulerte åpningene tilgjengeliggjør også kvartalet for beboere og besøkende på en oversiktlig og logisk måte.

Hele sju åpninger i kvartalsstrukturen sikres med byggegrenser og bestemmelsesområder i

plankartet.

Åpningen i vest kan utformes som et lokalt møtested der man f.eks. kan sette seg ned i et trappe-amfi som vil være solbelyst på ettermiddagen. Åpningen vil også være en forbindelseslinje fra de framtidige byggeområdene i vest, gjennom byggefeltet og videre mot planlagte grøntområder i øst.

Åpningene i nord og sør gir solinnfall og utsikt til/fra det store gårdsrommet i kvartalet. Det etableres også en større portåpning i kvartalets østre del (figur under) og 3 mindre portåpninger / trapper i kvartalets hjørner mot sørvest, nordvest og nordøst (bestemmelsesområder #5 på plankart).



Plan 0 (til venstre), plan 2 (til høyre). Målestokk 1:1.500

I gårdsrommet er det mulighet for å ha et frittstående heis/trapperom, som forbinder gårdsrommet med butikketasjen og parkeringskjeller under gårdsrommet. Gårdsrommet ligger ca. to etasjer over terreng i nord og på terreng i sør. Det er i skisseprosjektet illustrert et gårdsrom med en samlet høydeforskjell på en etasje mellom den nordre (laveste) og den søndre (høyeste) delen av gårdsrommet.

Mot gater i sør og vest tillates privat uteoppholdsareal i form av terrasser og balkonger på gatenivå for å aktivisere gaterommet og skape et levende bymiljø. Langs offentlige uterom i nord, øst og sør tillates balkonger og karnapper utkraget over offentlig arealer, forutsatt fri høyde på minimum 4 m. Mot øst tillates utkraget 1 meter, mens mot de andre vegene tillates 2,0. Områdeplanens bestemmelse sier 1,5 mot alle veger.

Offentlig torg

Det offentlige torget plasseres mot nord for å tilpasse seg den overordnede bystrukturen i forhold til målpunkter og myke trafikanter bevegelser, se flytdiagram i illustrasjonen under. Det offentlige torget plasseres slik at det åpnes for et levende byliv og en møteplass for bydelen rett ved lokalsenteret og med mulighet for uteservering og markedsfunksjoner. Et torg mot nord vil i større grad fungere som et bydelstorg i motsetning til et vestvendt alternativ (C) som ville hatt mer lokale kvaliteter.

Felt B14 (rett vest for planforslaget) er regulert med minimum 3900 m² og maksimum 4.000 m² næring. Dette er lokaler som høyst sannsynlig vil bli lokalisert mot nord i 1 etasje og slik sett stå i en forlengelse av det nordvendte torget i innværende planforslag. Det understreker at et torg i nord er den beste lokasjonen med tanke på nabo-byggefelter og bydelen som helhet.

Torget i nord vil også være nær planlagte bussholdeplasser, nærtilstøtende bevegelsesakser og nær parker og idrettsanlegg nord og øst for planområdet. Dette gjør at torget naturlig henger sammen med øvrige bydelsfunksjoner og byliv i nærområdet. Samtidig vil ikke uteserveringen på torget virke påtrengende på boligene, i og med at uteserveringen ligger på yttersiden av kvartalet.

café/bevertning. Det kan være mulighet for en mesaninetasje i planlagt café/bevertning.

Avkjørsel til området er lagt nordvest i bebyggelsen fra lokalgate o_KV14. Varelevering og parkering for butikktilbud og bevertning betjenes fra arealer under terreng. Eventuelt butikker/utadvendte funksjoner i gateplan mot øst vil ha varelevering fra stopplommer langsmed Brundalsforbindelsen i øst.

4.3 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Byggegrenser og byggehøyder fremgår av plankartet. Boligbebyggelsens samlede møne- eller gesims-høyde skal ikke overstige de kotehøydene som er vist på plankartet, med unntak som angitt i planens bestemmelser. Regulerte høyder tilsvarer ca. 5½ etasjer med en byggehøyde over terreng på ca. 16 – 21 meter. Balkonger, karnapper mv. tillates å overskride byggegrenser med begrensninger, som angitt i planens bestemmelser.

4.4 Grad av utnytting

Det er regulert for inntil 19.000 m² BRA bygg over terreng, hvorav mellom 2.500 og 5.000 m² BRA skal nyttes til utadvendte formål i form av forretning, bevertning og tjenesteyting.

4.5 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det er i skisseprosjektet vist 2.500 m² BRA med forretning, bevertning og tjenesteyting. Det er antatt 20 årsverk / 40 arbeidsplasser for forretningen og ytterligere 30 – 40 arbeidsplasser for øvrige funksjoner. Samlet ca. 75 arbeidsplasser. Ved større andel forretning, bevertning og tjenesteyting (inntil 5.000 m² BRA) antas det å kunne bli inntil 100 – 150 arbeidsplasser.

4.6 Antall boliger, leilighetsfordeling

Minimum boligantall for inneværende planområde er 151 stk. iht. områdeplanen. I skisseprosjektet er det p.t. illustrert ca. 210 boliger.

Ved en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 70 m² BRA tilsvarer boligutnyttelsen ca. 235 boliger. Dersom næringsarealet i skisseprosjektet økes (fra 2.500 til 5.000 m² BRA) så vil skisseprosjektet inneholde tilsvarende færre boliger.

Det er gitt en bestemmelse om boligsammensetning, som sikrer en andel store boliger og begrenser andelen små boliger. Maksimum 5% av leilighetene innen planområdet kan være ettroms leiligheter. Tre- og fireroms leiligheter skal til sammen utgjøre minimum 50 % av leilighetene innen planområdet.

4.7 Bomiljø/bokvalitet; herunder akustikk/støy

Gårdsrommet i kvartalet skjermes mot støy av planlagte boligbygg. Det romslige og sammenhengende gårdsrommet åpner for flere oppholdssoner, fra private til halvoffentlige. Det er stilt krav til beplantning av uterommene i planens bestemmelser.

Det vurderes at det skjermede, felles gårdsrommet vil tilføre boligene en stor kvalitet.

Det har også vært avholdt møter med Statsbygg og Kriminalomsorgen v/Trondheim fengsel om hvordan siktlinjer mellom planlagte boliger og fengselets luftegård kan brytes. Det har både vært diskutert skjerming løst hhv. på/i planområdets bygg og skjerming løst innenfor fengselsmuren. Gjennom møtene med Statsbygg og Kriminalomsorgen har det kommet frem at innsynsskjermingen til fengselsgården kan etableres inne på fengselets område. Det har vært diskutert et nytt aktivitetsbygg for de innsatte oppføres innenfor fengselsmurene og i tilknytting til luftegården.

En skjerming løst på planlagte bygg ble vurdert å ikke gi god nok bokvalitet til boligene.

Vurderte planløsninger:

- **Alternativ A: oppgangsbygg og ensidige boliger vendt mot sør eller vest:**
Av hensyn til solbelysning vurderer forslagsstiller at oppgangsbygg med flest mulig boliger vendt mot sør, vest eller nordvest kan gi høyest bokvalitet, selv om løsningen gir flere boliger ensidig vendt mot gul støysone. Løsningen er utredet i vedlagt støyrapport og vist i figur 9, alt. A. Andelen boliger med behov for **dempet fasade er inntil 35 %** i denne løsningen.
- **Alternativ B: korte svalganger, der hvor gate- og sol-orientering tillater det:**
I alt. B er det utredet en løsning med en kombinasjon av oppgangsblokker og korte svalganger, jf. figur under. Løsningen viser svalganger hvor disse kan bidra med bokvalitet til leilighetene. I løsningen er andelen boliger med behov for **dempet fasade 22 %**. Planens bestemmelser stiller i tillegg krav til at svalgangene skal ha private møbleringssoner, for å legge til rette for oppholdssoner. Svalganger mot offentlig veg tillates ikke.



Figur 9: Alternativer i støyutredning. 1:1.500

Leiligheter mot Brundalsforbindelsen i øst

Blokken mot øst er like i begge alternativene A og B. Blokken har oppganger mot gaten i øst og uterom mot gårdsrommet i vest. Med denne planløsningen oppnår de fleste leilighetene en stille side. Noen av boligene mot nord og sør i blokken vil ha behov for dempet fasade. Dette skyldes at bebyggelsen åpnes mot i nord og sør av hensyn til sol og utsyn til/fra gårdsrommet og av hensyn til solbelyst areal på torget i nord. Med åpningene løftes kvaliteten på gårdsrommet og kvaliteten på privat uteareal på balkonger. Med bruk av tett rekkverk og skillevegger mellom balkongene oppnår likevel alle leilighetene her vestvendt, skjermet, privat uterom med støy under 55 dB.

4.8 Parkering

Bilparkering avsettes ihht. nedenstående skjema. . I tillegg til antall parkeringsplasser angitt i tabellen, skal det ved etablering av bolig anlegges minimum 0,1 parkeringsplass per 100 m² BRA til besøkende og nyttekjøretøy

Formål	P-plasser, min.	P-plasser, maks.	Bilparkering, per
Boligformål	-	0,8	70 m ² BRA boligformål/boenhet
Forretning, bevertning og tjenesteyting	1	2	100 m ² BRA

Boligparkering er satt iht. bestemmelsene i områdeplanen. Minimum 5 % av parkeringsplasser skal være utformet for forflytningshemmede.

Sykkelparkering avsettes iht. nedenstående skjema. For boligene er dette i samsvar med områdeplanen, men sykkelparkering for forretning, bevertning og tjenesteyting settes i samsvar med KPA 2012 – 2024.

Formål	Sykkelplasser, minimum	Sykkelparkering, per
Boligformål	3,0	70 m ² BRA boligformål/boenhet
Forretning, bevertning og tjenesteyting	1,0	100 m ² BRA

Minimum 5 % av sykkelplassene tilknyttet boliger skal være tilpasset lastesykkel/sykkelvogn. For forretning, bevertning og tjenesteyting gjelder det tilsvarende for 15 % av sykkelplassene.

Minst halvparten av sykkelparkeringsplassene skal være i kjeller eller i sykkelbod med tak. For hver 100. boenhet skal det avsettes innendørs eller overdekket fellesareal for stell og vedlikehold av sykkel.

4.9 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer).

Prosjektet kobles på vann- og avløpsnett, og på ledningsnett for øvrig infrastruktur, hvor Haakon VII's gate møter E6. Dette jf. vedlagt VA-plan. Fjernvarmeforsyning kobles til eksisterende fjernvarme-ledning i Hørløcks veg og Yrkesskolevegen omkring 100 m øst for planområdet. Nettstasjon er vist lagt innomhus i plan 0, i bebyggelsens nordvestre del og med atkomst fra offentlig gate. Høyden på plan 0 tillater at det kan bli et isolerende hulrom over nettstasjonen for å beskytte boligene over mot elektromagnetisk stråling.

4.10 Trafikkløsninger

Det planlegges fortau på alle fire sider av regulert kvartal. Mot nord planlegges det i tillegg for egen sykkelveg i tillegg til bussholdeplass.

Parkering og varelevering er i kjeller med atkomst fra kjøreveg o_KV14 i vest. Det tillates i tillegg

varelevering med mindre biler ($\leq 8\text{m}$) fra felt o_AVG2 på plankartet.

Kjøreveger, fortau, sykkelveg, annen veggrunn og bussholdeplass er alle offentlige arealer. Trafikkarealene skal stå ferdige innen det kan gis brukstillatelse for bygg.

Brundalsforbindelsens del 1 er vedtatt utbygget med fire felter forbi planområdet, jf. vedtak i Fylkesutvalget den 20.06.2023 og vedtak i Bystyret den 14.12.2024. Vedtaket i Bystyret innebærer bl.a. innsnevring til to felter i kryss og mulig stenging av krysset o_KV01 x o_KV14. Basert på at vedtaket i Bystyret ikke er vurdert i detalj har Bystyret vedtatt at:

"Kommunedirektøren bes komme tilbake med en sak med konkrete forslag før sommeren 2024."

Miljøpakken har engasjert trafikkrådgivere for å se på konkrete løsningsforslag, som skal følge opp på Bystyrevedtaket. Og det diskuteres bl.a. ensidig høyre-av og høyre-på i krysset o_KV01 x o_KV14 med Miljøpakken.

Det er foreslått at returpunktet sør i planområdet baseres på en løsning uten oppstillingslomme for renovasjonsbilen. Dette mtp. at det forventes forholdsvis begrenset trafikk i veg o_KV13 og at det ønskes en bymessig løsning uten store befestede arealer. Det foreslås at utforming av returpunktet og plass for renovasjonsbilen følges opp for endelig vurdering ved sluttbehandling av regulerings-planen, når kryss er endelig utformet og det kan gjøres en endelig vurdering av trafikkmengder. Det er satt av brede nok byggegrenser til at det kan tas inn en stopplomme ved sluttbehandling uten at BRA for bebyggelsen må reduseres.

Som vist til i ROS-analysen kan det, når returpunktet tømmes, oppstå fare for tilbakeblokkering ut i Brundalsforbindelsen fra o_KV13. Dette er avhengig av kryssløsning/lysreguleringen av krysset o_KV13 x o_KV2 og av trafikkmengden i o_KV13. Punktet følges opp til sluttbehandling.

4.11 Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon.

Planområdets formålsgrenser og offentlige formål samsvarer med og bygger videre på områdeplanens formål.

4.12 Planlagte offentlige anlegg

Alle samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på plankartet er offentlige arealer.

4.13 Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er utarbeidet og vedlagt et eget miljøoppfølgingsprogram for planområdet. Miljøoppfølgings-programmet legger rammebetingelsene for den videre miljøsatsingen i byggesaken. I dokumentet defineres og beskrives miljømål som det skal fokuseres spesielt på under bygging og i driftsfase. Dokumentet må ses i sammenheng med planbeskrivelse, planbestemmelser og disposisjonsplan for byrom og grøntområder.

Hovedutfordringen i planområdet er støy, som er ivaretatt slik som beskrevet og i vedlagt

støyrappport. Videre støyutredning skal følge byggesak for planområdet og løsninger defineres/kvalifiseres innen det gis byggetillatelse.

4.14 Universell utforming

Utomhusplan viser hvordan universell utforming sikres for bebyggelsens gårdsrom og offentlig torg. Det er benyttet ramper med helling iht. krav for universell utforming.

4.15 Uteoppholdsareal

Felles uteoppholdsareal legges til bebyggelsens gårdsrom og takterrasser.

Torget i nord er ikke talt med i uteoppholdsareal. Det ligger i øvre del av gul støysone ($> 60 \text{ dB } L_{\text{den}}$). Hadde torget ligget mer støyskjermet til (som omtalt i områdeplanens planbeskrivelse) ville det kunne inngått i beregningsgrunnlaget for uteoppholdsareal.

Det er krav om en andel av utearealene settes av for dyrkning av nyttevekster.

4.16 Landbruksfaglige vurderinger

Matjord skal benyttes til fortsatt jordbruksproduksjon og skal flyttes til et ikke dyrkbart areal for å opprettholde det totale omfanget av dyrket jord. I planens bestemmelser stilles krav om at matjordplan må foreligge før det kan gis tillatelse til tiltak.

4.17 Kollektivtilbud

Det reguleres bussholdeplass nord i planområdet. Brundalsforbindelsen, som vil grense til planområdet mot nord og øst, får kollektivfelt. Se ellers avsnitt 4.10.

4.18 Kulturminner

Det er ingen kulturminner i umiddelbar nærhet til planområdet.

4.19 Sosial infrastruktur

Det er ikke planlagt sosial infrastruktur innen planområdet.

4.20 Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det vises til vedlagte risiko- og sårbarhetsanalyse, og denne er oppsummert i følgende punkter:

- *Geoteknisk prosjektering må gjennomføres innen det kan gis igangsettingstillatelse.*
- *Detaljert VA-plan må følge byggesaken.*
- *Den generelle aktsomhetsplikten jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd må overholdes.*
- *Adkomst til planområdet skal skje fra kjøreveg o_ KV14, og det skal avsettes tilstrekkelig sikt.*
- *Planområdet ligger innenfor blått område for skolekapasitet. Jf. forslag til ny KPA er det ikke krav om skolekapasitet for lokale sentra grunnet lav andel barnefamilier i slike områder.*
- *Bebyggelsen utformes slik at det er tilkomst for brann og redning.*
- *Plassering av nettstasjon er klarert med netteier. Ytterligere detaljering og nøyaktig plassering av nettstasjon må dokumenteres i byggesak.*
- *Planbestemmelser iht. fagnotat på støy tas inn i planforslaget.*

- *Områdeplanens bestemmelser ang. partikkelforurensning videreføres.*
- *Krav om tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, eller påvisning av rene masser, videreføres fra områdeplanen.*
- *Reguleringsbestemmelse (med krav om at detaljplaner for teknisk infrastruktur skal godkjennes av kommunen) videreføres fra områdeplanen.*
- *Reguleringsbestemmelse (med krav om at det skal utarbeides egen plan for bygge- og anleggsfasen) videreføres fra områdeplanen.*
- *Det må gis bestemmelser som sikrer at hensyn til fengselet ivaretas videre i byggesak.*
- *Faren for tilbakeblokkering ut i Brundalsforbindelsen fra o_KV13 må følges opp til sluttbehandling av reguleringsplanen, når kryssløsninger og trafikkmengder er bedre kjent.*

4.21 Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Inneværende reguleringsplan er i samsvar med nullvekstmålet for personbiltrafikk som beskrevet i avsnitt 2.9. Det legges opp til en "5-minutters-by", hvor de fleste funksjoner (butikker, spisesteder, skoler, barnehager, idrettsanlegg og parker) er tilgjengelige innenfor 5 minutters gange eller er en kort sykkeltur unna. Det blir direkte tilgang til bussholdeplasser og til hoved-sykkelnettet fra planområdet.

Inneværende reguleringsplan følger dermed opp på Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP). Nasjonal transportplan (NTP) og Byvekstavtalen for Trondheimsområdet. Lav bilparkeringsdekking for boliger, og høy parkeringsdekking for sykler, vil bidra ytterligere til å redusere klimagassutslipp. Tetting av handelslekkasjen på Charlottenlund/Jakobsli (se avsnitt 5.17.) vil også redusere biltrafikk.

Det er vedlagt utfylt arealbruksendringsskjema fra Miljødirektoratet og denne viser at omdisponeringen av matjord til utbyggingsformål ikke i seg selv bidrar med mer CO₂-utslipp.

Arealbruksendringsskjemaet hensyntar landbruket sitt klimautslipp, men ikke opptak. Dyrkajord, beitejord og skogens evne til lagring av CO₂ er dermed ikke hensyntatt i skjemaet til departementet.

All matjord/mold fra planområdet vil imidlertid bli ivaretatt ved at matjord-laget flyttes til bruk til nydyrking annen plass.

Dermed vurderes det at CO₂-opptak (for hhv. dyrkamark i dag og for grønnstruktur mv. i fremtiden) kan utelates av beregningene.

Matjordlaget vil nyttes som vekstjordlag både i dag og i fremtiden. Matvekster i dag og trær, busker, gras og parcellhager mv. i fremtiden.

Derfor er det (på nåværende detaljnivået) antatt samme CO₂-opptak for landbruk i dag og for grønnstruktur/uteområder i fremtiden. Dette også mtp. at departementet ikke har satt opp en metode for beregning av CO₂-opptaket.

Skjemaet viser litt høyere CO₂-utledning for dyrkamark (863,2 tonn over 20 år) enn for bebygde område (828,4 tonn over 20 år). Og vi vurderer at planforslaget er tilnærmet CO₂-nøytralt isolert

sett knyttet til omdisponeringen av matjorda. Om noe vil nok fremtidens trær og busker i uterom ha større CO₂-binding enn dagens mat-produksjon.

5. Virkninger av inneværende reguleringsplan

5.1.Landskap (nær- og fjernvirkning)

Det bygges et lokalsenter på et åpent jorde på et eksponert gatehjørne i en fremtidig større, sammenhengende bydelsstruktur. Det planlagte prosjektet vil derfor få stor synlighet fra omgivelsene, særlig inntil resterende deler av bydelen etableres. Skalaen på den planlagte bebyggelsen er tilpasset den fremtidige bydelen. Bebyggelsen avtrappes sammen med landskapet, jf. regulerte høyder på plankartet. Dette i samsvar med skisseprosjekt til områdeplanen.

5.2.Byform, steds karakter og viktige siktlinjer, (*veileder for Byform for Trondheim*)

Det etableres en kvartalsbebyggelse med tydelig avgrensede byrom. Regulerte veier i områdeplanen åpner opp sikt til fjorden. I tillegg er planområdet regulert med åpninger i kvartalsstrukturen av hensyn til sol og utsikt. Planforslag tilfører området en helt ny karakter, både når det gjelder bebyggelse og gatenett, i tråd med intensjonene i områdereguleringsplanen.

5.3.Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Trondheim fengsel ligger ca. 120 m sørvest for planområdet. Dette innebærer også at det fra planområdet (ca. fra 2. boligetasje mot vest og oppover) vil være mulig med innsyn til fengselets luftegård. Dette er ikke ønskelig mtp. bl.a. de innsattes sikkerhet. Etter dialog med Statsbygg og Trondheim Fengsel/ Kriminalomsorgen har det derfor vært undersøkt forskjellige løsninger for å hindre innsyn fra planområdet og til luftegården (se avsnitt 4.7).

En innsynsskjerming innenfor fengselsmurene (i form av et bygg eller tilsvarende) er sikret i planens bestemmelser.

Virkninger på omgivelsene er ellers skyggeeffekter fra nye bygg, og visuelle endringer av nærområdet. Dette er dokumentert i vedlagte 2D- og 3D-visualiseringer og sol/skyggediagrammer. Den største skyggeeffekten på omkringliggende områder er mot vest. Store deler er vegareal, men hvor det på ettermiddag kveld vil skyggelegge fremtidige grøntområder, særlig innenfor felt o_P15 i områdeplanen.

5.4.Kulturminner og kulturmiljø

Ingen kulturminner eller kulturmiljø påvirkes direkte av inneværende reguleringsplan.

5.5.Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Geoteknisk notat for planområdet viser at det fast leire med mulighet for direktefundamentering i stedlige masser og mulighet for dype byggegrøper om ønskelig.

Planens bestemmelser stiller krav om at byggesøknad må dokumentere massehåndtering og at geoteknisk detaljprosjektering må foreligge, slik at grunnforhold ikke påvirkes negativt.

5.6.Naturverdier

Det vises til avsnitt 3.3 for dagens situasjon.

I etterfølgende er gjort en overordnet vurdering iht. Naturmangfoldloven §§ 8 – 12:

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Det er innhentet registreringer fra Artsdatabanken og gjort egen befarings av fagkyndige kombinert med innhenting av lokal kunnskap. Det vises til avsnitt 3.3 i inneværende planbeskrivelse.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Iht. fagrapport og befarings er det tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Det er kjent at planområdet fungerer for fødesøk, men ikke som hekke-område, for rødlistearter. Føre-var-prinsippet vurderes derfor å være ivaretatt.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Økosystemtilnærmingen er vurdert på overordnet plannivå gjennom områdeplanen. Registreringer gjort for inneværende planområde endrer ikke på vurderinger i overordnede planer.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Vurderinger er gjort på overordnet plannivå, kompenserende tiltak er sikret i områdeplanen og videreført fra områdeplanen bl.a. gjennom krav til uterom.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode vil ivaretas bl.a. gjennom tiltaksplan for anleggsfasen.

5.7.Friluftsliv

Det er ingen friluftsinnteresser innen planområdet. Opparbeidelse av felles uterom og offentlig torg vil bidra med områder for lek og opphold og dermed kunne bidra positivt til friluftsliv.

5.8.Trafikkøkning, vegforhold

Det vises til vedlagt trafikknotat. Vegnettet i områdeplanen er dimensjonert for økte trafikkmengder. Det planlagte prosjektet vil bidra til økt trafikk, men siden det samtidig med prosjektet etableres ny adkomst fra E6 blir det liten påvirkning på eksisterende boligområder i øst. Etableringen av et nytt lokalt sentrum vil imidlertid kunne trekke noe mer trafikk fra og gjennom eksisterende boligområder hit.

5.9.Beredskap og ulykkesrisiko,

Frisikt er sikret i alle kryss og avkjørsler. Atkomst til bebyggelsens ytterside og angrepsvei for brann- og redningsmannskap er løst; også med mulighet for nivåfri atkomst inn i gårdsrommet fra sør.

Det er ledig kapasitet på Charlottenlund barne- og ungdomsskole.

Virkninger på det samlede trafikkbildet er nærmere beskrevet i områdeplanen. Der hvor innværende planområde kan ha en virkning på omgivelsene er under anleggsperioden, og dette forutsettes nærmere redegjort for og ivare tatt i byggesaken – jf. planens bestemmelser.

Planforslaget inngår i en omfattende utbygging som berører store verdifulle jordbruksområder. Området består i sin helhet av dyrka jord. Matjordplanen skal ivareta håndtering av matjorda.

Det vises til vedlagt VA-plan. Utbyggingen kan håndteres i vann- og avløpsnettet. Det etableres egen nettstasjon innen planområdet, slik at strømmettet håndterer utbyggingen.

Jf. vedlagt VA-plan etableres det et eget fordrøyningsmagasin for overvann (+/- 130 m³) innenfor planområdet, for å ikke overbelaste overvannssystemet eller resipienter nedstrøms.

NorgesGruppen har innhentet dagligvarerapport ut ifra tilgjengelige handelsdata i området. Innenfor analyseområdet bor ca. 8.400 personer fordelt på vel 3.500 husstander

Det er tre dagligvarebutikker innenfor analyseområdet med en samlet, estimert omsetning på 107,9 mill. NOK (eks. MVA). Dette gir en beregnet handelslekkasje på ca. 204,6 mill. / 65 %.



Med utgangspunkt i områdeplanen er det rimelig å anta at det blir et sted mellom ca. 955 og 1.600 nye boliger innenfor Øvre Rotvoll, avrundet til mellom 1.900 og 3.200 nye beboere. Tilsvarende en økning av befolkningsstørrelsen på 23 % – 38 % innen analyseområdet. Det er dermed både kundegrunnlag og behov for det nye lokalsenteret på Rotvoll.

Planlegging for "5-minutters-byen" og det omfattende, regulerte nettet av sykkel- og gange-
ruter i områdeplanen bygger opp om delmålet om sosial kontroll og attraktiv og trygg
tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder mv.

Planområdet har en gunstig plassering i forhold til føringer gitt i SPR-BATP (se avsnitt 2.1 og 2.9).

Gode, planlagte kollektivforbindelser og sykkel/gange-løsninger, samt nærhet til sentrum og kollektivbuen med en høy andel av byens arbeidsplasser, fordrer høy tetthet. Ved å sikre minimums-utnyttelse som i områdeplanen, og utbyggingen av et nytt lokalsenter, bygges det godt opp om statlige planretnings-linjer for samordnet areal- og transportplanlegging samt kommunens energi- og klimahandlingsplan.

5.17. Virkninger som følge av klimaendringer

Kvartalsstrukturen vil gi et godt mikroklima og beskytte mot vind. Økte nedbørsmengder er ivare tatt i VA-plan vedlagt planforslaget som ivaretar tre-trinns-strategi for overvannshåndtering. Inneværende reguleringsplan er derfor godt tilpasset klimaendringer.

5.18. Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)

Det etableres oljeutskillere ved overvannsluk fra trafikkarealer. Det etableres fordrøynings-magasin innen planområdet iht. VA-notat for å ivareta økt avrenning som følge av flere tette flater. Etter fordrøying ledes overvannet til kommunalt overvannssystem innen utledning til resipienter. Inneværende reguleringsplan skal derfor ikke ha negativ virkning på vannmiljø.

5.19. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Det planlegges for tett by med alle bydelsfunksjoner. Videre etableres det felles og offentlige uterom i tillegg til at det (i nabo-områdene) bygges ut offentlig park og offentlige idrettsanlegg. Støy- og støvforurensning er ivare tatt iht. planens bestemmelser og vedlagte fagnotater. Inneværende reguleringsplan (og områdeplanen) bygger derfor godt opp om folkehelse.

5.20. Byveksttalen; nullvekstmålet i personbiltrafikken.

Det er gjort en analyse av potensialet for oppfyllelse av nullvekstmålet. Analysen er gjort etter Trondheim Kommune sin foreløpige metode, og viser lav måloppnåelse i dag (2-4 poeng), mens det i fremtiden (ved ferdig utbygging iht. områdeplanen) er en måloppnåelse på 9 av 14 mulige poeng (tilsvarende øvre poengsum for middels måloppnåelse). Forslag til KPA 2022 – 2034 vektet lokalsentra som viktigere enn i KPA 2012 – 2024, ikke minst mtp. å ha alle byfunksjoner innenfor 5-10 minutters gange fra boligen. En analysemetode tilpasset KPA 2022 – 2034 kan derfor vel tenkes å gi planområdet en høyere måloppnåelse.

5.21. Anleggsperioden

Før igangsettingstillatelse for anleggsarbeider kan gis skal det lages en tiltaksplan jf. planbestemmelsene. Utgravning for fundamenter vil kreve anleggsvei. Anleggstrafikk skal ikke benytte eksisterende boligater etter ny avkjøring fra E6 er etablert. A

Etter utgravning av byggegrop vil det tilføres drenerende lag i form av stein-/kvalitets-masser, som kjøres til planområdet. Støpning og bygging av de to nederste etasjene vil bli første byggetrinn. Anleggstrafikk vil bli mindre etter at denne støpen er utført. Riggområde kan etableres på et nabobyggefelt i områdeplanen (B13 eller B14) etter nærmere avtale med grunneier her.

6. Planlagt gjennomføring

6.1.Tidsplan

Planforslag er sendt inn ultimo 2022, med revisjoner medio 2023 og primo 2024. Avhengig av videre saksbehandling og kommunen sine vurderinger av foreslåtte løsninger antas planforslaget å gå ut på offentlig ettersyn i 2. kvartal 2024. Antatt sluttbehandling og planvedtak i løpet av. 2024. Oppstart av bygging ventes primo 2025. Første byggetrinn kan da tas i bruk i 2027/2028 og siste byggetrinn inntil 5 år senere.

6.2.Økonomiske konsekvenser

Nødvendig infrastruktur sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. Det vil inngås utbyggingsavtale mellom utbygger og kommunen for offentlig torg. Utbygging av offentlige trafikkanlegg ivaretas i en overordnet plan, som skal omfatte hele områdeplanen sine offentlige trafikkanlegg.

6.3.Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Felles parkeringskjeller og felles næringsetasje (kjeller og sokkel) vil bli oppført i ett byggetrinn. Og deretter vil boligbygg antakelig oppføres trinnvis på forberedt fundament over sokkel/kjeller. NorgesGruppen har erfaring og økonomi til å gjennomføre en slik type utbygging.

Det er fast leire innen planområdet, og ved å bygge kjelleren før fortau og sykkelveg kan en etablere en enklere byggegrop uten behov for spunting. Trafikkarealene kan da utbygges etter kjeller er støpt.

7. Planprosess og innkomne innspill

7.1.Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

Anmodning om planoppstart er datert 15.03.2022. Oppstartsmøte ble avholdt 27.06.2022. Varsling om planoppstart ble gjort september 2022. Det ble avholdt arbeidsmøte med Byplan 10.10.2022 for presentasjon av et revidert plangrep. Planforslaget er en videreutvikling av plangrepet, som ble presentert i arbeidsmøtet med torg i nord.

Det ble avholdt møte med Statsbygg, Trondheim Fengsel, Byplankontoret og Rotvoll Eiendom den 09.12.2022 for presentasjon av plangrep/bebyggelse og med en åpen dialog rundt mulige skjermingstiltak mellom planlagte bygg og fengselets luftegårder, jf. vedlagt presentasjon og møtereferat. Det ble avholdt et arbeidsmøte med Byplan 16.05.2023 for gjennomgang av mulige løsninger for støyskjerming av planområdet og innsynskjerming mot fengselet.

7.2. Sammendrag av merknader med kommentarer er gitt i vedlegg 1_03

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.