

## Saksprotokoll

**Utvalg:** Bystyret  
**Møtedato:** 26.04.2017  
**Sak:** 54/17

**Tittel:** **Saksprotokoll - Detaljregulering av Industriveien 1, r20150029, sluttbehandling**

**Resultat:**  
**Arkivsak:** 15/4566

**Vedtak:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Industriveien 1 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II AS senest datert 3.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 6.2.2017, med følgende endring: Ordet «minimum» strykes under § 3,2 Fellesbestemmelser for boliger og garasjeanlegg. Ny tekst blir da:

Bilparkering

Det skal etableres 0,8 parkeringsplasser per 70m<sup>2</sup>, eller per boenhet i parkeringskjeller  
Det skal være minst 5% parkeringsplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Minst 10 av plassene skal avsettes til gjesteparkeringsplasser. Disse skal plasseres nærmest innkjøringen.

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

**Behandling:**

**Votering:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Industriveien 1, detaljregulering, r20150029, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 15/4566-71

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Industriveien 1 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II AS senest datert 3.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 6.2.2017.

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

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Pir 2 AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Smedplassen Prosjekt AS v/Selvaag Bolig ASA. Kommunen mottok komplett planforslag 6.6.2016. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å rive eksisterende næringsbebyggelse og bygge boligblokker.



Planområdets plassering nord i Industriveien på Heimdal



Flyfoto av tomten, med dagens bebyggelse

#### Planområdet

Tomten ligger nordøst for jernbanen innenfor sentrumsformålet på Heimdal, i krysset mellom Sivert Thonstads vei og Industriveien. Området består i dag av næringsarealer som skal transformeres til sentrumsformål. Det er et krav i KPA om minimum 10 boliger per dekar. Nord og øst for Industriveien består området i hovedsak av toetasjes en- og flermannsboliger med saltak og valmtak. Forsamlingshuset til Jernbanebyens beboerforening ligger som direkte nabo til planforslaget, men tomten er ikke tatt med i planområdet.

## Trondheim kommune

### Beskrivelse av planen

Smedplassen prosjekt AS v/Selvaag Bolig ASA utarbeidet i 2015 et planforslag for Idrettsveien 1-3, 400 m lenger syd i Industriveien. I den forbindelse ble det utarbeidet et enkelt mulighetsstudie for hele sentrumsområdet øst for jernbanen. Denne planen er utformet i tråd med mulighetsstudiet.

Det er foreslått høy utnyttelse på tomten. Det legges opp til ca. 160 boenheter, som tilsvarer ca. 14 boliger per dekar beregnet med en gjennomsnittsstørrelse per boenhet på 70 m<sup>2</sup> BRA. Tettheten begrunnes med sentrumsformålet i området, og kort avstand til kollektivtilbud, ca. 500 meter unna Heimdal stasjon, samt nærhet til kommende superbustrasé i Sivert Thonstads vei.

Illustrasjonsplanen viser fem boligblokker på fire-fem etasjer rundt et felles uteoppholdsareal. Tilliggende veier oppgraderes med fortau og sykkelvei med fortau. Parkering skal legges i kjeller, varelevering og renovasjon skjer via internveg gjennom området.



Konsept fra mulighetsstudiet med gang og sykkelforbindelse og parkdrag i området. Parkdraget ligger nå langs nord-søraksen inne i kvartalet.



Plankartet



Illustrasjonsplan

### Virkninger av planen

Det foreslåtte volumet gir rom for opp mot 15 boliger per daa med gjennomsnitt på 70 m<sup>2</sup> per bolig. Det er positivt at tiltaket har tilrettelagt for å samle felles uteoppholdsareal i et stort tun på bakkeplan med gode solforhold.

Ny bebyggelse er vesentlig høyere enn den eksisterende, og naboeiendommene vil få redusert utsikt, men ikke vesentlig skygge ved nøkkeltidspunktene i uteromsveilederen som følger kommuneplanen. Solforholdene på eget uterom er gode ved samme tidspunkt. Naboeie i

## Trondheim kommune

C.J.Hambros vei og Ole Øisangs vei vil oppleve noe mer skygge på kveldstid enn tidligere.

Deler av bebyggelsen får fasader som ligger i gul og rød støysone. Krav i bestemmelsene sikrer gjennomgående leiligheter og stille side med støynivå lavere enn 55 dB som er grenseverdien i støyveilederen T-1442/12. Med lokale skjermer og enkle tiltak vil bebyggelsen få tilfredsstillende støyforhold. Tiltakene må følges opp i byggesaksbehandlingen.

Sykkelveg med fortau langs Industriveien, og fortau og tursti mellom Industriveien og Bjørndalen, vil bedre forholdene for myke trafikanter. Opparbeidelse av sykkelveg med fortau langs Industriveien er et bidrag til opparbeidelse av en ny, helhetlig hovedsykkelerute langs vegen.

Grendehuset i Sivert Thonstads vei vil få ny avkjørsel via boligområdet, noen få meter fra dagens avkjørsel. Det blir også tilrettelagt for etablering av fortau og filterfelt for superbuss i krysset Sivert Thonstads vei/Bjørndalen, og sikring av skråningen ned mot krysset.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Planområdet er eksisterende plan regulert til næringsformål, men er i gjeldende kommuneplanens arealdel (2012-24) avsatt til sentrumsformål.

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak 123/16 den 28.6.2016 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

### Rådmannens vurdering

Bygg A, nordøst i planområdet, var foreslått med seks etasjer ved offentlig ettersyn, men er til sluttbehandling tatt ned til fem etasjer. Dette gir forbedrede solforhold på nabotomtene og ivaretar utviklingsmuligheter på egen eiendom for naboene.

Til sluttbehandling er det gjort en vurdering av parkeringskravet for planområdet.

I kommuneplanens arealdel er det krav om 1,2 biloppstillingsplasser per boenhet eller per 70 m<sup>2</sup> BRA i ytre sone. Til førstegangsbehandling ble det lagt fram krav om minimum 0,8 plasser per 70 m<sup>2</sup> eller per boenhet. Rådmannen mente da parkeringskravet ikke burde senkes til mindre enn minimum 1 parkeringsplass per boenhet, med begrunnelse at det vil kunne øke villparkering i området, og at Heimdalsområdet i reisevaneundersøkelser har høy grad av bilhold og bilbruk. Det ble imidlertid åpnet for at man ved større tilrettelegging for sykkelhold i prosjektet og av hensyn til nærhet til superbustrasé kunne vurdere å senke kravet til sluttbehandling.

Til sluttbehandling er det sikret økning i antall sykkelparkeringsplasser i planen fra to til tre per enhet, der halvparten skal stå under tak, i tillegg til fasiliteter for vedlikehold og renhold av sykkel. Det er også sikret minimum ti gjesteparkingsplasser i parkeringskjeller for å unngå villparkering i nærområdet, samt minimum to vareleveringsplasser på bakkeplan. Denne tilretteleggingen, områdets status som sentrumsformål og nærheten til kollektivtrasé og kommende superbuss gjør at rådmannen mener det er akseptabelt å legge 0,8 parkeringsplasser per boenhet eller per 70 m<sup>2</sup> BRA til grunn for planområdet.

Heimdals vil få økende press på vegsystemet og trafikkavvikling som følge av utbygging i bydelene sør og vest for Heimdals sentrum. Dette vil også medføre trafikkøkning langs planområdet. Dette førte til uenighet med forslagsstiller som mente at nullvekst må legges til grunn for trafikkanalyse og støyrapport. Etter offentlig ettersyn er det utarbeidet nye støyrapporter for planområdet, med framskrevne trafikk tall i tråd med byplankontorets trafikkanalyse for Heimdals. De nye rapportene

## Trondheim kommune

konkluderer med at man fortsatt vil få tilfredsstillende støyforhold med lokale skjermer og enkle tiltak. Nødvendige tiltak for å redusere støybelastning på bebyggelsen er sikret i bestemmelsene. Rådmannen har vurdert at det ikke er behov for ny trafikkanalyse for planområdet, og viser til kommende *Plan for Heimdal sentrum*, vedtatt av bystyret 8.12.2016 i *Kommunal planstrategi*, som vil ta for seg framtidig helhetlig trafikkavvikling på Heimdal.

Leilighetsfordeling er justert til sluttbehandling for å skape større variasjon i leilighetstyper og beboere i planforslaget, deriblant barnefamilier. Endret bestemmelser tilføyer at det skal være minimum 5 % fire til fem-romsleiligheter i endelig prosjekt.

Etablering av superbustrasé i Sivert Thonstads vei har vært tema etter offentlig ettersyn. Dette gir konsekvenser for arealbruken langs skråningen vest i planområdet. For å tilrettelegge for superbuss er det regulert inn støttemur og fortau langs skråningen, med rekkefølgekrav om forberedelse for senere utgraving til støttemur ved spunting eller annen teknisk løsning. For å kunne bygge kollektivfelt, fortau og støttemur blir det umulig å gjennomføre turvegforbindelsen i sørvest som lå inne i planforslaget til offentlig ettersyn. Denne forbindelsen er isteden løst som en forbindelse mellom fortau i sør av planområdet og fortau langs Sivert Thonstads vei som skal etableres før brukstillatelse for de første boligene. Rådmannen mener det er viktig at det på lang sikt sikres en gangforbindelse mellom plataet og gang – og sykkelveg i Bjørndalen. Dette må nå sikres ved neste plan, sør for området.

Til sluttbehandling er det åpnet for tilrettelegging av boareal (kjellerstuer e.l) i sokkelen i blokk E langs skråningen mot Sivert Thonstads vei. Rådmannen ser fordeler ved å tillate dette, da det vil være med å senke høyden på framtidig støttemur mot vegen og fortauet, slik at det oppleves hyggeligere å ferdes langs Sivert Thonstads vei.

Planområdet ligger innenfor sentrumsformål, der det vil være naturlig å se på en blanding av formål. Det er imidlertid kun foreslått boliger i planforslaget. Forslagsstiller begrunner dette med at de ikke ønsker å svekke Heimdal som handelsarena ved å planlegge næringsareal i området, der tendensen har vært forretningsnedgang, samt liten tro på etterspørsel etter slike lokaler i denne delen av Industriveien.

Rådmannen mener det burde tilrettelegges for mulig næringsareal i bebyggelsen, ved forhøyet 1.etg mot Industriveien f. eks, som kan transformeres ved behov i framtiden. Det vil imidlertid kreve en større tilrettelegging for parkering, samt kunne medføre større byggehøyder mot naboene.

Planforslaget gir ingen økonomiske konsekvenser for kommunen, foruten økt driftsansvar som følge av nye offentlige anlegg etter opparbeidelse av sykkelveg med fortau, i tillegg til eventuelt kjøp av annen veggrunn til opparbeidelse av støttemur og fortau.

Det har kommet innspill fra naboer om at planen vil medføre fremmedparkering, økt trafikk, at høydene bryter med eksisterende bebyggelse og vil medføre redusert utsikt og noe redusert solforhold på deres tomter. Rådmannen vurderer fortetting i områder hvor man kan dra nytte av den infrastrukturen som allerede finnes, som positivt. Rådmannen mener at ulempene reguleringsforslaget gir for naboer er akseptable. Fortetting med nye boliger i dette området er positivt og vil kunne bidra til å bygge opp om Heimdal som senterområde.

## Trondheim kommune

### Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 14.2.2017

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad  
byplansjef

Julie Nordhagen  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart over bakken
- Vedlegg 3: Reguleringskart under bakken
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 5: Støyutredning og vurdering av flerkildeproblematikk
- Vedlegg 6: Bekreftelse for gyldig geoteknisk notat
- Vedlegg 7: Illustrasjonsvedlegg

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved