



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20120031

Arkivsak: 12/29514

Detaljregulering av Dybdahls veg 3 og 5

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 5.3.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Per Knudsen Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller I K Lykke AS.



Planområdet

Hensikten med planen er å legge til rette for riving av eksisterende bebyggelse, for så å etablere ny bebyggelse for forretning, kontor og tjenesteyting. I 1. etasje er det planlagt dagligvarebutikk.

Utbyggingsområdet ligger i et potensielt utløpsområde for skred fra deler av to faresoner for kvikkleireskred, men det er dokumentert at det ikke vil være unødig høy risiko for dette prosjektet med tanke på et eventuelt skred.

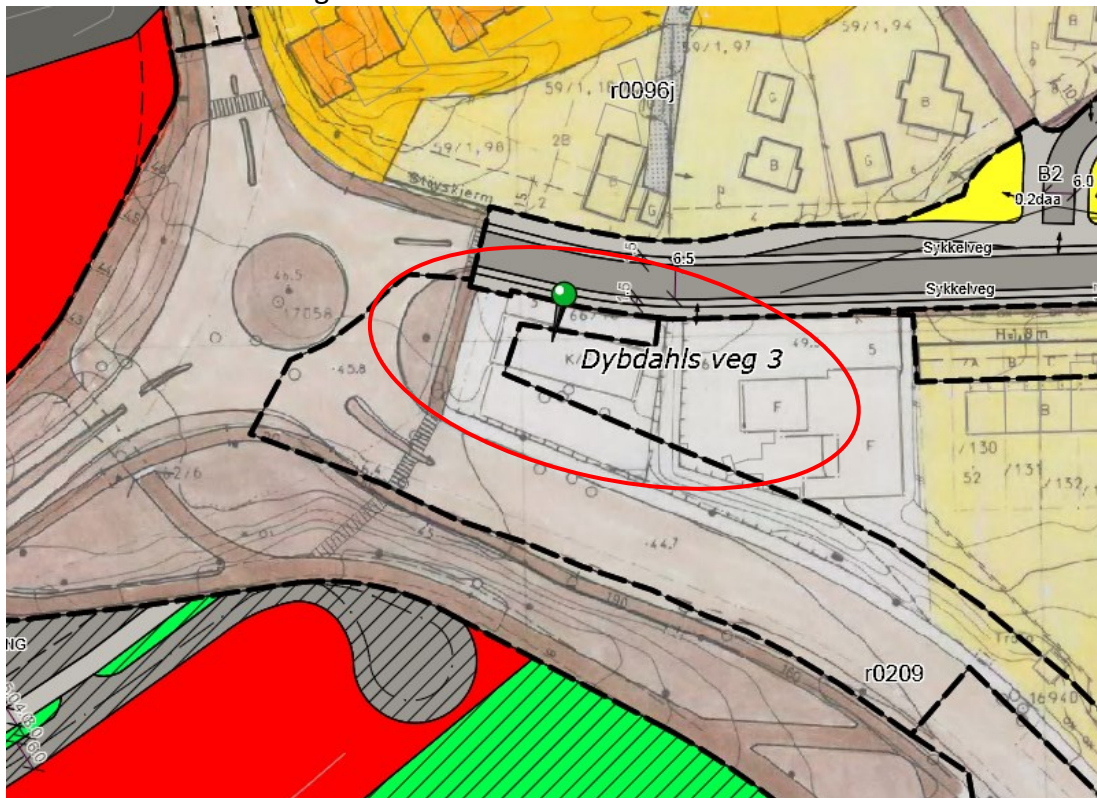
Planstatus

Overordnede planer

I kommuneplanens arealdel 2012- 2014 er området vist som eksisterende boligbebyggelse. Dette formålet kan omfatte innslag av mindre næringsvirksomhet og annet. Planområdet ligger i midtre sone for parkering.

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er R90 "Reguleringsplan for Nardo nordre" fra 1953. De aktuelle eiendommene er der regulert til "Nærbutikker".



Eksisterende regulering

Tilgrensende planarbeid

Statens vegvesen har satt i gang et forprosjekt for ombygging av tilliggende rundkjøring, for å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten for kollektivtrafikken i dette krysset. Metrobuss skal gå i Dybdahls veg.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er ca. 3800 m² og omfatter Dybdahls veg 3 og 5, gårds- og bruksnummer 66/18 og 66/107. I tillegg er fortau langs Torbjørn Bratts veg og langs Dybdahls veg tatt med i planområdet. Begge eiendommene er eid av I K Lykke Eiendom AS.

De to eiendommene ligger som en forholdsvis smal tunge mellom Dybdahls veg og Torbjørn Bratts veg, inn mot rundkjøringen der Strindvegen, Torbjørn Bratts veg og Dybdahls veg møtes. Dybdahls veg stiger fra rundkjøringen, mens Torbjørn Bratts veg har et svakt fall, slik at det på østsiden av området er ca. 5 m høydeforskjell.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Nåværende bebyggelse er en Bunnprisforretning og en toetasjes bygning med diverse utleieforhold til kontorer og kafé. Rundt bygningene er det mest asfalterte flater med en utflytende karakter. Bak butikken er det en bratt gressbakke ned til Torbjørn Bratts veg, med en sti

som en snarvei mellom de to vegene.

Nåværende bygninger har i alt et bruksareal på 1340 m².

Stedets karakter

Mot øst og nord er det småhusbebyggelse. Mot vest ligger nedre del av NTNU-området. Mot sør er Nardoskrenten med krattskog. På motsatt side av Dybdahls veg ligger de nye studentboligene på Berg, som i gjennomsnitt er i fire etasjer.

Støyforhold

Det er i dag mye trafikk i området. Dybdahls veg er utvidet med store støyskjermer øst for planområdet, for å skjerme bebyggelsen mot støy. Planområdet er ikke skjermet mot støy.

Risiko og sårbarhet

Risiko i området er knyttet til geoteknikk, trafikk og påkjørsler, avkjørsler, krysninger og parkeringsareal. Det er en utløpssone for kvikkleireskred ved planområdet. Denne er avklart, det vil ikke være fare for menneskeliv og store ødeleggelser av bygningsmassen.

Grunnforhold

Det er to kvikkleiresoner i området. Dette er "Berg Studentby" og "Nardo nordre". De er registrert med henholdsvis middels og lav faregrad for skred.

Kommunen har foretatt undersøkelser av Nardo nordre. I tillegg følger det en utredning til planen. Undersøkelsene viser at det ikke er kvikk eller sensitiv leire innenfor selve utbyggingsområdet. Hvis det skulle gå skred fra de to kvikkleiresonene i området og massene går helt ned til planområdet, så vil det ikke være av en slik mektighet, konsistens og/eller kraft som kan utgjøre fare for og vesentlig skade på byggverk og /eller fare for menneskeliv.

Det har ikke vært aktivitet på tomten som tilsier at det er risiko for forurenset grunn.

Naturverdier

Det er ikke registrert spesielle verdier i forhold til biologisk mangfold innenfor planområdet.

Barn og unge

Det er ikke lagt til rette for eller registrert barnetråkk eller lek på planområdet.

Trafikk

Dybdahls veg har trafikkmengde på 6580 ÅDT og Torbjørn Bratts veg 7600 ÅDT. Strindvegen vest for rundkjøringen har 8100 ÅDT.

Adkomst til eiendommene skjer fra Dybdahls veg.

Kollektivtilbud

Det er god kollektivdekning i området. Bussrute 5, 36, 60, 66 og 155 går i Dybdahls veg. Bussrute 8, 17, 22, 88 og 188 går i Torbjørn Bratts veg. Metrobuss vil gå i Dybdahls veg.

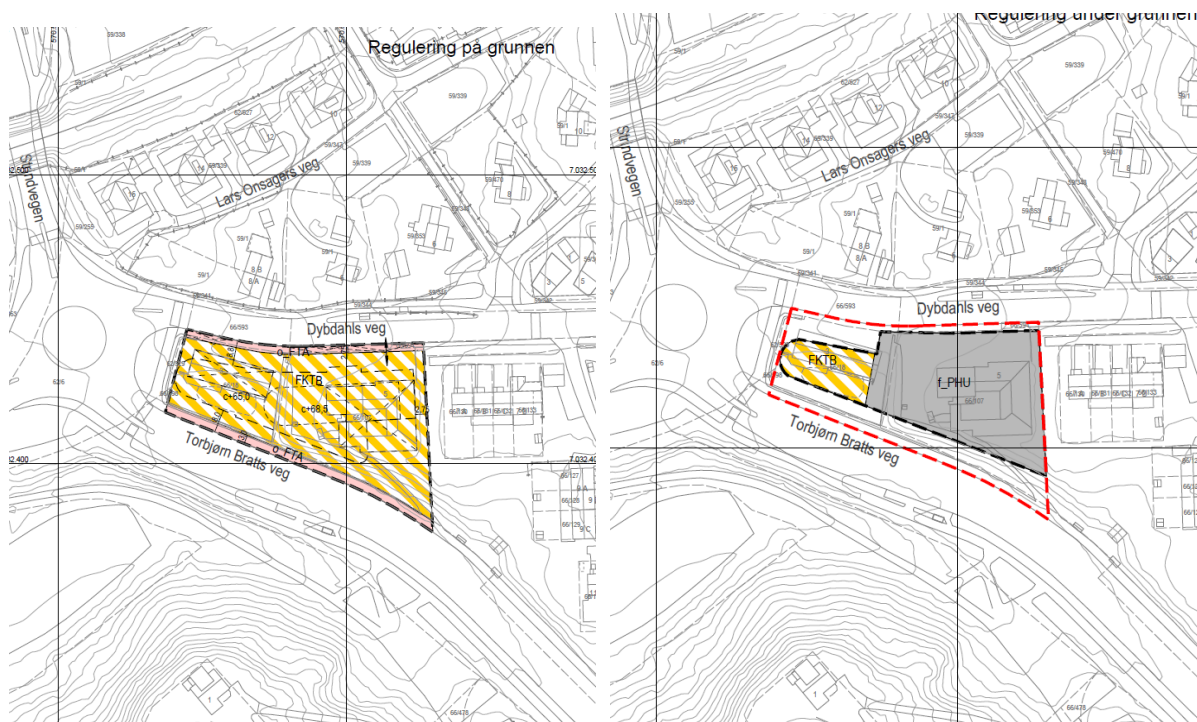
Gang-/sykkelveg

Det er fortau og sykkelfelt på begge sider av Dybdahls veg. I Torbjørn Bratts veg er det fortau på siden mot planområdet, og separat gang- og sykkelveg på sørsiden.

Beskrivelse av planforslaget

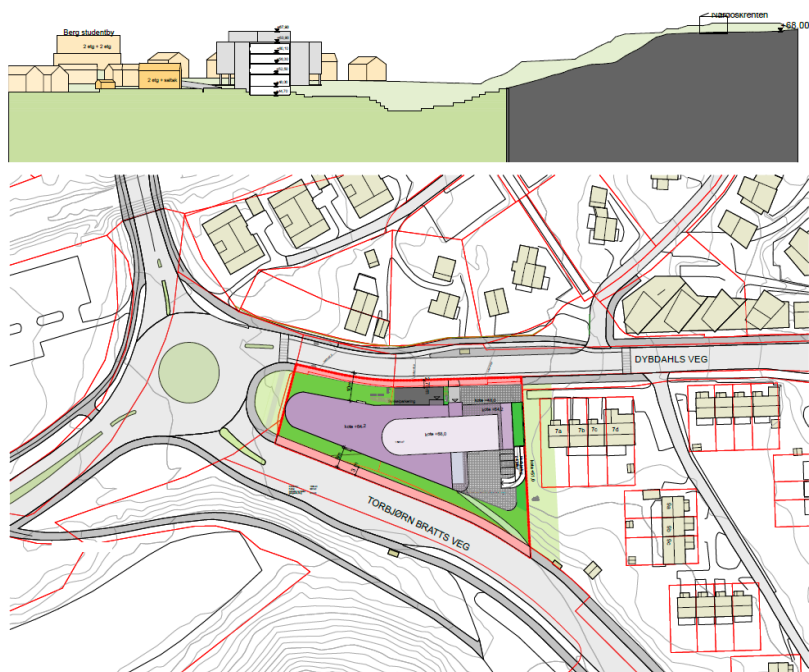
Planlagt arealbruk

Tomta reguleres til kombinert formål kontor/forretning/tjenesteyting og parkeringsanlegg, FKTB. Det er foreslått ca 8 500 m² BRA, av dette utgjør p-kjeller ca. 2.100 m² BRA. Eksisterende næringsbygg på planområdet forutsettes revet.



Plankart, over bakken

Plankart, under under grunnen



Illustrasjonsplan

Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget viser et nytt kompakt anlegg som er arealbesparende og vil betjene nørårdene og bydelen. Utearealene skal gis et urbant preg med kvaliteter som beplantning og gatebelegning.

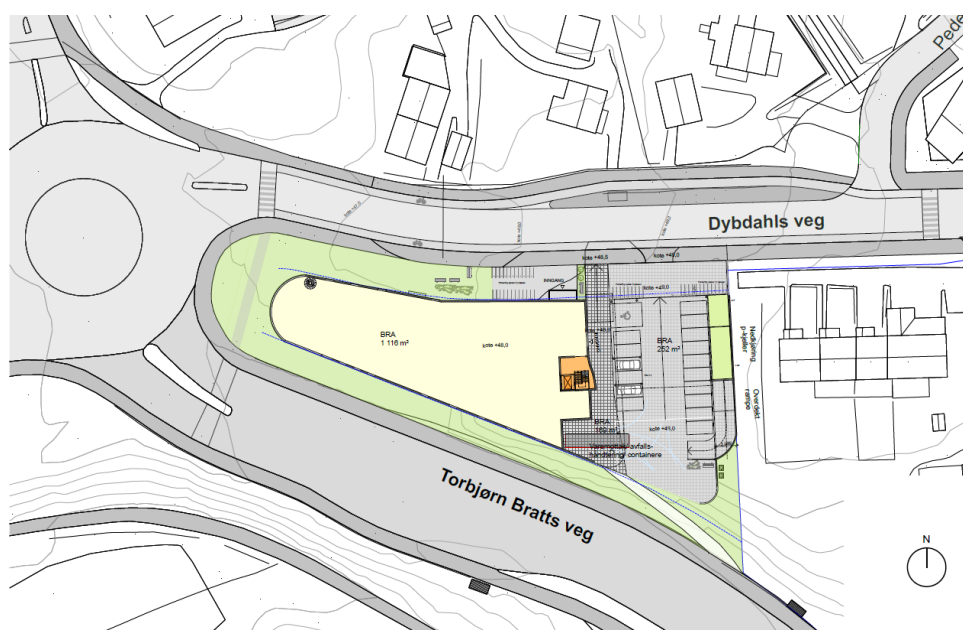
Planen legger til rette for et nybygg i fire etasjer med tilbaketrukket femte etasje over en sokkeletasje.



Sett fra rundkjøringen

Bygget forholder seg til Dybdahls veg og Torbjørn Bratts veg, fasadene følger veglinjene, strammer opp gaterommet og danner en markant fasade mot rundkjøringen. I samråd med Statens vegvesen er byggeavstanden til Dybdahls veg fastsatt til 10 meter fra vegkant i 2012, som er 8,8 m fra dagens vegkant. Byggegrense til Torbjørn Bratts veg er satt til 8 meter. Tillatt høyde er inntil kote 64,8 med en inntrukket femte etasje på inntil kote 68,4.

Plan 1 måler ca. 1.150 m² og omfatter dagligvareforretning og ca 20 p-plasser på terreng tilknyttet butikken. Plan 2-5 er planlagt for kontor, til sammen ca. 5 200 m². Sokkeletasjen måler ca. 2 200 m² og planlegges for forretning/næringsvirksomhet, parkering og nødvendige tekniske rom og lager.



Plan 1.etasje

Trafikk og varelevering

Biladkomst til området vil bli som i dag fra Dybdahls veg. I samråd med Statens vegvesen er planen

endret. Atkomst til og fra Dybdahls veg er samlet i en avkjørsel. Parkering og varemottak ligger nå innenfor bebyggelsen. Inngangen til butikken for myke trafikanter er utvidet og flyttet slik at det ikke blir konflikter med biltrafikk. Med bestemmelser sikres det at det blir sikt og avgrensning mot Dybdahls veg. Logistikk-løsningen i planen vil ikke være til hinder for midtdeler i Dybdahls veg. I tilfelle det blir midtdeler i Dybdahls veg, så vil det bli bare bli høyre inn i området og høyre ut i Dybdahls veg.

Gang- og sykkeladkomst blir også fra Dybdahls veg, hvor det er fortau og sykkelfelt på begge sider. Det er fotgjengeroverganger i Dybdahls veg og Torbjørn Bratts veg like ved planområdet. Det er i dag også en sti langs skråningen sør for eksisterende Bunnpris og ned til bussholdeplass i Torbjørn Bratts veg. Stien er en snarvei mellom de to vegene. Denne gangforbindelsen vil bli ivaretatt i den nye planen med mulighet for gjennomgang til Dybdahls veg via parkeringsplass på terrenget.



Sett fra nord - nordvest

Parkering

Det er satt bare maksimumskrav for bilparkering i denne planen. Det er kort avstand til store arbeidsplasser, så som NTNU og St Olavs hospital. Det er forholdsvis kort avstand til midtbyen. Og det blir spesielt god kollektivdekning med Metrobuss. For bil skal det per 100 m² BRA anlegges maksimum 1 parkeringsplasser for kontor og 1,5 parkeringsplasser for forretning.

For sykkel skal det per 100 m² BRA anlegges minimum 1,75 parkeringsplasser for kontor og 1, 5 parkeringsplasser for forretning.

Med 1.150 m² forretningsareal og 5150 m² kontorareal gir det maks 69 plasser for bil og minimum 107 plasser for sykkel.

Parkering skal være i p-kjeller og innenfor byggeområdet på terrenget. Det er planlagt sykkelparkeringplasser på terrenget og i kjeller. Nedkjøringsrampe til p-kjeller er lagt i eiendomsgrensen mot naboegendom i øst.

Offentlig infrastruktur

Trondheim kommune krever fordrøyning av overvann. Eksisterende vannledning ligger i Torbjørn Bratts veg og Dybdahls veg. Forslag til fordrøyningsanlegg er vist på tegning H100 i VA- plan (Rambøll), som følger planen. Tilgjengelig slokkevann dekker kravene iht. TEK10. Det antas å være god kapasitet på eksisterende kommunal spillvannsledning. For tilknytning av spill- og overvannsledning til eksisterende kommunalt nett foreslås det at det legges ny AF- ledning over Torbjørn Bratts veg. Spill- og overvannsledning fra tomta samles i en felles kum før kryssing av veg.

Det sikres i bestemmelsene at kommunen skal godkjenne plan for vann og avløp og renovasjon før

igangsettingstillatelse gis.

Avfallshåndtering

Nedgravde containere for glass og metall vil bli etablert på nordsiden av nybygget. Fotgjengere vil ha sikker tilgang til containerne fra fortauet langs Dybdahls veg. Sjøppelbil vil kunne benytte samme avkjørsel som varebiler.

Energiforsyning

Eksisterende nettstasjon vil med forsterkninger kunne betjene nybygget. Bygget ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Virksomheter av planforslaget

Ras - og skredfare

Sonderinger utført i 2012 tyder på at grunnen hovedsakelig består av fast leire. Utbyggingen vil ikke påvirke omkringliggende områder, og det vil ikke utgjøre fare for vesentlig skade på byggverk og /eller fare for menneskeliv innenfor planområdet dersom det skulle gå skred.

Parkeringsgarasje er i forslaget trukket tilbake i henhold til anbefalinger i geoteknisk notat. Det vil i prosjekteringsfasen bli vurdert spunting - og fundamenteringsløsninger i samråd med geotekniker. I bestemmelsene er det sikret at geoteknisk prosjektering skal foreligge før rammetillatelse gis.

Konsekvenser for nærområdet

Den planlagte dagligvarebutikken vil gi en mulighet for å kunne handle dagligvarer i gangavstand i nærområdet.

Trafikksituasjonen rundt eiendommene vil bli strammet opp, og dermed gi en mer trafiksikker løsning. Det vil bli etablert et nytt felles uterom mot sør med beplantning og møblering.

Dybdahls veg og områdene rett nord for denne vil bli mer skyggefull på vår og høst som følge av planlagt bebyggelse. Det vil berøre mest Lars Onsagers veg 6 og 8A.

Tilgjengelighet

Det er god kollektivdekning langs Dybdahls veg og Torbjørn Bratts veg. Det er bussholdeplasser i begge retninger i umiddelbar nærhet av planområdet hvor blant annet MetroBuss vil gå. Dybdahls veg er nylig oppgradert med fortau og eget sykkelfelt på begge sider.

Det er trinnfri gangadkomst fra parkeringsplass på terreng til butikkinngang og til heis til kontorarealene.

Eksisterende fotgjengersnarvei mellom Torbjørn Bratts veg og Dybdahls veg vil bli opprettholdt.

Trafikk og støy

Det er foretatt en trafikkanalyse som baserer seg på en årlig økning i trafikkmengde på 1,5 % fremskrevet til 2020. Støyberegningene i rapporten er utført på grunnlag av dette. I tillegg må det påregnes en økt trafikkmengde i Dybdahls veg som følge av nytt kontorbygg og større dagligvarebutikk på ca 6 %. Denne økningen vil være relativt liten sett i sammenheng med ekvivalent støynivå, og antas ikke å gi noen vesentlig endring av angitt støybilde.

Støyberegningene viser at støynivået ved fasader vil ligge opp til 71 dB, med høyest støynivå på fasade mot Dybdahls veg. Det tillates derfor ikke støyfølsom arealbruk innenfor planen. Støynivå

ved nabobygg vil stort sett være uendret, men det vil bli ca 1 dB økning på noen punkter og ca 1 dB reduksjon for enkelte fasader pga skjermingseffekten av nybygget mot Torbjørn Bratts veg. I støyrapporten anbefaler konsulenten at det prosjekteres med spesielle krav til lydisolasjon i vinduer i fasade. Gjeldende støybestemmelser sikrer at det blir tilfredsstillende støyforhold inne i bebyggelsen.

Folkehelse

Det planlagte tiltaket vil kunne fungere som en møteplass i lokalmiljøet. Det kan slik bidra til økt trivsel. Kort avstand til nærbutikk gjør at flere ærender kan gjøres til fots.

Andre forhold

Det er ingen flomfare eller viktige typer natur i området, og virksomheten vil ikke gi forurensninger i grunnen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil ikke gi økonomiske konsekvenser for kommunen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Det legges opp til et nytt kontorbygg med dagligvareforretning. Det er mange sykkelparkeringsplasser. Flere vil kunne velge å gå eller sykle til butikken.

Avveining av virkninger

Sentralt plasserte arbeidsplasser i nær tilknytning til god kollektivdekning er gunstig ut fra miljøhensyn og nullvisjonsmålet. Planområdet ligger i nær tilknytning til NTNU/ SINTEF og vil være et gunstig sted for fortetting av kontorlokaler.

Et nytt felles uterom og oppstramming av kjøremønster og parkering vil være positivt for nærområdet.

Dybdahls veg antas å ville få en trafikkøkning, men støybildet vil ikke bli vesentlig endret av forslaget. Eiendommene rundt vil i varierende grad bli berørt av skygge fra nybygget, men vil i liten grad bli berørt i sommermånedene.

Samlet sett er det få negative konsekvenser av forslaget i forhold til fordelene ved å fortette i et så sentrumsnært område.

Planlagt gjennomføring

Tidspunkt for oppstart av utbygging er ikke gitt.

Innspill til planforslaget

Planforslaget ble vedtatt utlagt til offentlig ettersyn 7.12.2015. Frist for merknader var 23.1.2016. Det kom åtte innspill. Planen var lenge stanset etter førstegangsbehandling i påvente av geoteknisk rapport, for Nardo nordre kvikkleireområde, som skulle utarbeides av Trondheim kommune. Det var nødvendig å vente på denne utredning, for å få klarlagt at området var bebyggbart.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 19.1.2016 påpekte at risikovurderingen av skred i analysens kommentarfelt mangler en kildereferanse. De bemerket at klassifikasjonen av risiko i ROS-analysen er inkonsekvent. De anbefalte kvalitetssjekking av risikovurderingene. De gjorde oppmerksom på at ROS-analysen skal inkludere en vurdering av hvordan fremtidige

klimaendringer kan påvirke tiltaket.

Kommentar

ROS - analysen omtaler risikoen for kvikkleireskred. Geoteknisk notat viser at dersom massene fra et eventuelt skred går helt ned til planområdet så vil det ikke være av en slik mektighet, konsistens og/eller kraft som kan utgjøre fare for vesentlig skade på byggverk og /eller fare for menneskeliv.

Vedlagt VA - plan er utarbeidet. Beregninger, dimensjonering og fordrøyning av overvann utføres iht. Trondheim kommunes VA- norm. VA - norm angir at tilførte mengder skal innberegnes med en sikkerhetsfaktor på 20 %. Alt av overvann fra tomt skal ivaretas og føres til kommunalt nett via fordrøyningsbasseng. Dimensjonering vil bli utført under detaljfasen og skal teknisk godkjennes av kommunalteknikk.

Statens vegvesen (SVV), brev av 19.1.2016, stilte følgende vilkår for egengodkjenning:

- § 5.1 må endres slik at det fremkommer at det er vegeier, ved Statens vegvesen som vegmyndighet, som skal godkjenne tekniske planer for veg.
- Siktsonene fra avkjørslene til Dybdahls veg må angis.
- Siktsonene fra avkjørslene til fortauet langs Dybdahls veg må angis.
- Det må angis i bestemmelsene hvilken avkjørsel, med sosikode 1243, som skal være til innkjøring og hvilken avkjørsel, med sosikode 1244, som skal være til utkjøring. Det må også angis at disse inn- og utkjøringene kun skal kunne benyttes til varetransport og renovasjon.
- Det må tas inn i bestemmelsene at det skal etableres et fysisk skille som hindrer at arealet mellom inn- og utkjøringen til varemottaket fremstår som en utflytende avkjørsel. Innretningen må ikke hindre sikt.
- Utformingen av avkjørsel til parkeringskjeller kan ikke aksepteres og må endres før sluttbehandling av planen.

Kommentar

Vilkåret er etterkommet. Planen og bestemmelsene er endret i samråd med Statens vegvesen. Alle vilkårene er oppfylt i plankart eller bestemmelser i revidert planmateriale. Vilkåret vil bli formelt avklart parallelt før endelig vedtak av planen.

Vegvesenets råd om å øke bredden på fortau langs Dybdahls veg fra 2,75 meter til 3 meter, er ikke etterkommet, fordi fortauet bør ha samme bredde som i tilgrensende plan for Dybdahls veg.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 18.12.2015 så positivt på at det settes av så mange parkeringsplasser til sykkel. De forslø at noen av disse bør plasseres ved inngang.

Kommentar

Parkeringsplasser utendørs er plassert ved inngangsparti.

Brann- og redningstjenesten, IKS minnet om at det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats uansett årstid.

Kommentar

Det må ivaretas i prosjekteringsfasen.

LUKS (Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter) støtter forslaget om egen innkjøring for vare- og avfallsbiler fullt ut. De kommenterer anslaget på vareleveranser og utforming av

innkjøringsfelt, og minner om at TEK 10 og arbeidsmiljøloven må følges i videre prosjektering.

Kommentar

Det må ivaretas i prosjekteringsfasen.

Opplysningsvesenets fond har ingen merknader til planen.

Kristian Sandvik, Dybdahls veg 23 A mener det er viktig med godt gjennomtenkt atkomstløsning som ikke bidrar til å forverre dagens forhold i denne delen av Dybdahls veg. Han viser til at det planlegges tre avkjørsler og at venstresvingende biler som kommer fra øst må i perioder med mye trafikk vente på å kjøre inn, noe som medfører kødannelse. Han anmoder om at det vurderes et forenklet avkjørselsmønster med én avkjørsel ut fra eiendommen og én inn med venstresvingefelt i Dybdahls veg for innkjørende trafikk. Han påpeker at det er viktig med god varelevering og renovasjonsløsning siden all manøvrering foregår på egen grunn.

Kommentar

Planen er endret slik at det bare blir en inn- og utkjøring til Dybdahls veg. Bestemmelser sikrer sikt, og avgrening mot Dybdahls veg.

NTNU Eiendomsforvaltning ber om at det utføres en trafikkfaglig vurdering av konsekvensene for trafikkavviklingen i rundkjøringen og tilgrensende veger mht. kødannelse i rushtid før planen sluttbehandles. NTNU ber også om at Trondheim kommune og Statens vegvesen prioriterer å gjennomføre en utredning for hvordan trafikkavviklingen i rundkjøringen kan økes.

Kommentar

Det er ikke gjort noen utredning for hvordan trafikkavviklingen i rundkjøringen kan økes, men Statens vegvesen har satt i gang et forprosjekt for utbygging av rundkjøringen.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.