



Områdeplan for Overvik

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 12.6.2018

Dato for godkjenning av Trondheim bystyre : 21.6.2018

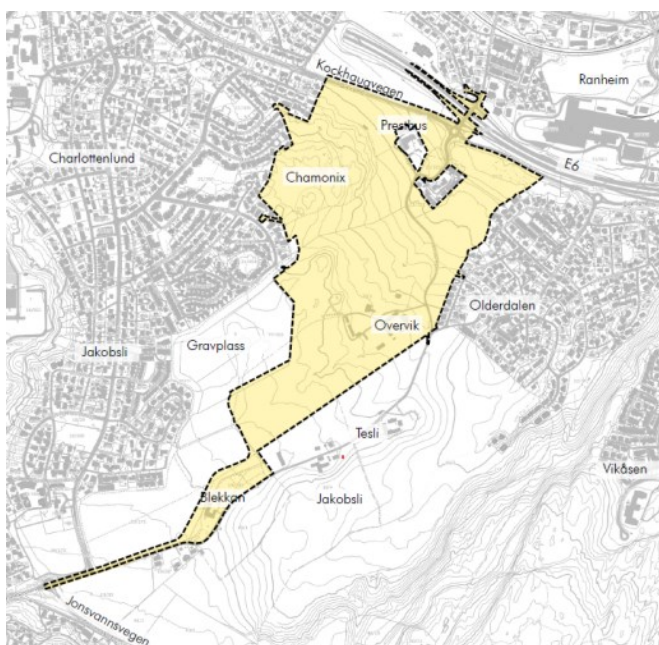
Innledning

Områdeplanforslaget er utarbeidet av Overvik utvikling AS. Asplan Viak AS har vært engasjert av Overvik Utvikling AS for å bidra med å utarbeide områdeplanen.

Bygningsrådet vedtok i møte 5.5.2015 å gi Overvik Utvikling AS ansvar for å utarbeide områdeplanen.

Hensikten med planen

Formålet med planen er å skape et boligområde på Overvik, som en integrert del av Trondheim øst og i tråd med målsettingen om at all trafikkvekst skal skje med miljøvennlig transport. Planforslaget muliggjør utbygging av minimum ca. 2400 boliger, som vil si 6 boliger pr dekar.



Planavgrensing

Planen legger opp til:

- god utnyttelse
- hensiktsmessig utbyggingstakt
- Gode gang-, sykkel- og kollektivløsninger langs en miljøgate.
- Møteplasser og nærservice.
- Offentlig tjenestetilbud.
- Rekreasjons- og idrettstilbud.
- Blå - grønne strukturer som sikrer både forbindelser fra marka til fjorden, og som gjør området robust mot klimaendringer.
- Sikring av viktige kulturminner og sentrale elementer i kulturlandskapet.
- Hensyntaking til dyrkamark.

Premisser for planarbeidet, planstatus og tidligere vedtak

Kommuneplanens arealdel (KPA)

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er hoveddelen av planområdet avsatt til framtidig boligbebyggelse.

Områdene nord og sør for planområdet er satt av til eksisterende landbruk - natur- og friluftsmål (LNF). Området nord for Kockhaugvegen er avsatt til næringsbebyggelse.



Planen er i hovedsak i tråd med KPA, men hovedvegen må delvis gå gjennom LNF- områder, da det ikke er satt av atkomst til Overvik i KPA.

Arealet som er avsatt som byggeområde i KPA er ca. 370 daa.

Andre planer og planarbeid som har betydning for planen

- R20130025, Detaljregulering av Overvik, gnr/bnr 20/101,102 og 103, Charlottenlund gravplass, vedtatt 18.6.2015.
- Planprogram for kommunedelplan for Dragvoll, fastsatt i bygningsrådet i møte 3.3.15.
- Pågående områderegulering for Øvre Rotvoll.
- En reguleringsplan for Brundalsforbindelsen som ikke er vedtatt.
- Pågående reguleringsplanarbeid for Ranheim senterområde.
- Pågående planarbeid for ny skole på Charlottenlund/Overvik

Tidligere vedtak i saken

Bystyret i Trondheim vedtok 21.3.2013, ved rullering av kommuneplanens arealdel, at Overvik og deler av Øvre Rotvoll skal utvikles som boligområder. Miljøverndepartementet godkjente områdene ved brev av 20.12.2013, samtidig som de anbefalte at blant annet Øvre Rotvoll bygges ut før Overvik. Ved sin behandling av oppdatering etter sluttbehandling av KPA, i møte 24.4.2014, forutsatte Bystyret at Overvik og Øvre Rotvoll planlegges helhetlig gjennom områderegulering.

Bygningsrådet forutsatte senest i vedtak 5.5.2015 at rådmannen starter opp feltregulering av områdene Blekkan og delfelt 1 på Overvik.

Bygningsrådet fastsatte planprogram for Overvik i møte 1.9.2015. Planprogrammet gir detaljerte rammer og premisser for planarbeidet, blant annet så skal områdeplanen gi tilknytning til overordnet vegstruktur og andre kommunaltekniske anlegg.

Førstegangs behandling

Bygningsrådet vedtok i møte 3.5.2016 å legge forslag til områderegulering av Overvik ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Bygningsrådet vedtok samtidig:

1. Før sluttbehandling skal det foreligge:

1.1. En ekstern trafikkfaglig vurdering av planmaterialet med tilhørende

trafikkdokumentasjon for å få en vurdering av i hvilken grad planen ivaretar planprogrammet og kan bidra til å oppfylle nullvekstmålet i bymiljøavtalen.

- 1.2. Et Miljøprogram som er endret slik at det samsvarer med kommunens energi- og klimaambisjoner, og kan legges til grunn for framtidige detaljreguleringsplaner og byggesaker innenfor hele områdeplanen.*
- 1.3. En bedre redegjørelse og kartfesting av hvordan skolevei og trafiksikkerhet er ivaretatt til og fra ny skole slik at det blir lett, trygt og effektivt å gå og sykle. På bakgrunn av dette bør det vurderes om planmaterialet bør justeres slik at tiltak er sikret bl.a. en forbedring av gang- og sykkeltilbudet langs områdeplanens foreslåtte miljøgatetrasé i nord og snarvegmuligheter både innenfor planområdet, inn og ut av planområdet og mot viktige målpunkt i de omkringliggende områdene.*
- 1.4. En bedre redegjørelse for trinnvis utvikling og hvilke rekkefølgekrav som hører sammen med hvilke utbyggingstrinn. Bygningsrådet ber om at det i høringsrunden blir vurdert mulige midlertidige løsninger for adkomst til B1 og B2 slik at skolekapasitet kan utnyttes tidligst mulig.*
- 1.5. En endelig avklaring av vegtrasé i sør.*
- 2. Før sluttbehandling skal planmaterialet justeres med:*
 - 2.1. Fastsettelse av en nedre og øvre grense for antall boliger og angitt BRA for hvert av de ulike delområdene.*
 - 2.2. Flytting av turstien og fastsettelse av tilstrekkelig grønn buffer mot gravplassen slik at det skapes en verdig distanse mellom de to funksjonene.*
 - 2.3. Endring av bestemmelsene slik at planen sikrer opprusting av regulert sti innenfor Chamonix området.*
 - 2.4. Fastsettelse av formålsområde som sikrer grøntområde på tvers av delområdene som i høringsutkastet er angitt med bestemmelsesområde #3.*
- 3. I høringsperioden bør det vurderes om det kan være formålstjenlig at områdeplanen også omfatter skoleområdet i sør. Lokaliseringen av ny skole er blitt besluttet parallelt med planarbeidet, og en samkjøring av planene vil kunne være aktuelt for å sikre best mulig helhetlige løsninger i områdeutviklingen. I vurderingen skal det legges avgjørende vekt på risiko for forsinkelser og framdrift.*
- 4. Bygningsrådet ber om at det utarbeides en fysisk 3D-modell eller film som stilles ut i bytorget i høringsperioden. En slik modell bør illustrere utnyttelse og høyder på bebyggelsen som planforslaget legger til rette for. I bytorget er det tilrettelagt for at det også kan vises presentasjon på skjerm med planforslaget satt inn i kommunens virtuelle bymodell. En slik utstilling bør kunngjøres for byens befolkning.*
- 5. Bygningsrådet ber om at også veialternativ Øst, med tilknytning til rundkjøringa i Kockhaugvegen legges ut til offentlig ettersyn og på høring. Konsekvenser for videre drift av Presthus gård skal synliggjøres ved de ulike veialternativene.*

Høring og offentlig ettersyn

Det kom 37 innspill fra offentlige instanser, berørte parter og naboer.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag har samordnet uttalelser fra Statens vegvesen og Jernbaneverket. Fylkesmannen og Statens vegvesen fremmer vesentlige vilkår for egengodkjenning av reguleringsplanen. Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune behandlet planen som sak 188/16 på møte 21.6.2016, og fattet vedtak som medfører vilkår for egengodkjenning.

Sluttbehandling

Planforslaget ble behandlet i Bygningsrådet 23.5.2018 hvor følgende innstilling ble vedtatt:

Bystyret understreker at nullvekstmålet ligger fast. Veksten i persontransporten skal tas

med kollektivtransport, sykkel og gange. Bystyret ber derfor om det ved alle reguleringsplaner innarbeides et fast punkt med etterprøvbare kriterier etter nullvekstmålmotoden om hvordan de bidrar til at dette nås.

Bystyret vedtar forslag til områderegulering av Overvik, som vist på kart i målestokk 1:2000, fremmet av Trondheim kommune, utarbeidet av Asplan Viak, merket r20150024, datert 25.11.2015, sist datert 18.8.2017 med bestemmelser sist datert 18.8.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist datert 18.8.2017 med følgende endringer:

1. Bystyret vedtar at planarbeid for tomt til ny skole med idrettsanlegg i Trondheim øst tar utgangspunkt i arealer som ligger innenfor arealet som er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel på Overvik.
2. Bystyret vedtar at hovedveien i nord skal baseres på veialternativ Øst med tilknytning til rundkjøringa i Kockhaugvegen.
3. Bystyret vedtar at det skal velges en vegtrasé i sør som ikke deler opp dyrka mark og som medfører så lite omdisponering av dyrka mark som mulig. Dette gjelder også plassering av gang- og sykkelveg.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) med temaene kvikkleireskred, elveflom, overvannsflom, sårbar fauna/fisk/vilt, automatisk fredete kulturminner, nyere tids kulturminne/-miljø, viktige landbruksområder, parker og friluftsområder, vei, bru, knutepunkt, sykehus/-hjem, barnehage, skole, kirke, annen institusjon, brannvesen/ politi/ambulanse/sivildforsvar, kraftforsyning, telenett, vannforsyning og avløpsnett, støy og vibrasjoner, støv, ulykke i av-/påkjørslar og ulykke med gående/syklende.

Nødvendige tiltak er innarbeidet i plankart og bestemmelser.

Forholdet til konsekvensutredning

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, så skal områdereguleringer og detaljreguleringer på mer enn 15 dekar, som omfatter nye områder til utbyggingsformål alltid behandles etter forskriften. Rådmannen mener at Overvik ikke er et nytt område til utbyggingsformål, da det allerede er omdisponert i KPA.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommene Overvik og Blekkan med gnr/bnr 20/1, 20/104, 20/105, 19/329 og 19/343.

Andre berørte eiendommer er:

- Gnr 19, bnr 3, 171, 429, 328, 413, 422, 111, 110, 249, 28
- Gnr 20, bnr 6, 11, 99, 103, 101
- Gnr. 21, bnr 969, 661, 1, 121, 51, 39, 908, 924, 468, 936, 58, 305, 1125, 1126, 87, 41, 938, 1123, 1127, 937, 382 og 536.



Beliggenhet og dagens bruk

Planområdet ligger i Charlottenlund bydel, ca. 7 km øst for Trondheim sentrum. Området grenser til jordbruksarealer, til Kockhaugvegen, boligområdene Jakobsli og Olderdalen, og planlagt gravplass.

Området skråner relativt mye mot nordøst. Det er i dag sjøutsikt på det meste av området. Planområdet består i hovedsak av de to gårdene Overvik og Blekkan. Området har til nå vært dyrka mark, i tillegg til at det drives virksomhet som stall og minilager.

Grunnforhold

Sweco AS har utarbeidet en geoteknisk vurdering for planområdet. De geotekniske forholdene må verifiseres i etterfølgende detaljreguleringer, og det må utføres mer nøyaktige beregninger av bæreevne og setninger. Det må også gjøres nærmere vurderinger av grunnvannstand før byggestart.

Det er funnet kvikkleire i ett punkt øst for Presthusvegen, i dybde ca 12 – 24 m under terreng. Det vurderes at det ikke utgjør noen særlig rasfare. I områdene øst for Presthusvegen der kvikkleire er funnet må det utføres supplerende undersøkelser for vurdering av områdestabilitet, i henhold til NVE sin veileder om sikkerhet mot skred i kvikkleireområder.

Utførte undersøkelser er tilstrekkelig for områdeplanen. Stabilitetsberegninger viser tilstrekkelig sikkerhet for skred i det undersøkte området. Dog må utvidelsen av kvikkleiren kartlegges i senere fase for å verifisere beregningene som har blitt utført i dette stadium.

Vann og avløp og strøm

Eksisterende VA- anlegg er knyttet til bebyggelse på Jakobsli og Olderdalen.

Det ligger ikke kommunale ledninger i planområdet, unntatt en vannledning som er tilknyttet i Almevegen og Sverre Svendsens veg.

I nord mot gammel og ny E6 ligger en overvannskulvert og felles avløpsledning. Avløpsledningen er ført mot nord i retning Sjøskogbekken. Overvannskulverten leder overvann ut i Sjøskogbekken på nordsiden av nye E6.

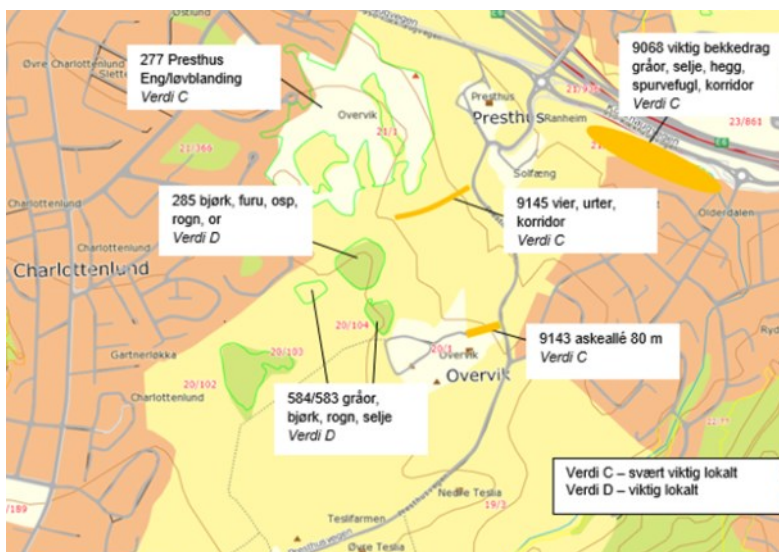
Det går et bekke drag gjennom området, fra sørvest mot nordøst. Bekken går dels i dagen, dels i rør. Det er så lite vannføring i bekken at den kan videreføres i en flomveg dersom den ikke skal legges i rør.

Det ligger en strømkabel i Presthusvegen.

Området ligger i dag utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Naturtyper

Kollene i området er registrert med naturtypeverdi D – viktig lokalt. Alleen til Overvik gård er registrert med verdi C – svært viktig lokalt, og har i tillegg til det rent visuelle også en kulturhistorisk verdi. De enkelte naturtypelokalitetene inngår i et kulturlandskap som er delvis fragmentert, men som til en viss grad også henger sammen via kantsoner langs veger og grøfter. Det varierte kulturlandskapet er som helhet et verdifullt økosystem for mange artsgrupper. Det utgjør samlet sett trolig en større verdi for det biologiske mangfoldet enn summen av enkeltlokalitetene innenfor området. Det er imidlertid ikke en kontinuerlig sammenheng i tre- og buskvegetasjon i området. De skogklede kollene i jordbrukslandskapet fungerer derfor mer som «øyer» i et fragmentert system.



Vilt

Kulturlandskapet med kombinasjon av åpne jorder med større og mindre skogsområder er viktige oppholds- og rasteområder for enkelte sårbare fugle- og dyrearter, herunder flaggermus, storspove (sårbar) og kornkråke (nær truet). I tillegg er det flere andre arter her som står på Artsdatabanken sin rødliste. Det dreier seg om stær (nær truet), vipe (sterkt truet), hettemåke (sårbar) og hønsehauk (nær truet). Kulturlandskapet er også viktige leveområder for rådyr. 90 % av landbruksarealet knyttet til Overvik og Blekkan er i dag inngjerdet på grunn av gårdsdriften. Gjerdene har trolig en viss barriereeffekt for rådyr.

Rekreasjonsverdi

Området som er kalt Chamonix, er et mye brukt friluftsliv- og rekreasjonsområde på Charlottenlund. Områdene på Blekkan og Overvik brukes til hestesport, og det finnes flere rideveger som benyttes som turveger av beboerne i området.

Det er ikke registrert barns lek på jordene, men det er gjort flere registreringer i Chamonix. Nordre del av Presthusvegen er registrert som farlig veg i barnetråkkregistreringene. Innenfor inngjerdet område er det ikke registrert barnetråkk.

Stedskarakter, landskap og terreng

Vikåsen, med høyeste punkt på ca. 250 meter over havet, danner en skogkledd vegg mot sørøst.

Sør for planområdet starter marka med markerte topper som Stokkmarka på 335 moh, og Stokkhaugen. Områdene mot vest danner også et svakt høydedrag. Her er arealene i hovedsak bebygget.

Den vegetasjonskledde kollen Chamonix har stor verdi som viktig del av silhuetten på Overvik, både sett fra fjorden, Ranheim Charlottenlund og Jonsvannsvegen. Chamonix har stor verdi som nærrekreasjons- og lekeområde for beboerne på Charlottenlund, og vil ha det også for den nye befolkningen på Overvik.

Skogsbildet er variert med partier med tett og mer åpen skog. Det er også åpne glenner og små og store grassletter. Det varierte uttrykket gjør mange aktiviteter aktuelle for flere brukergrupper både sommer og vinter.

Om vinteren er det aking og turaktiviteter, om sommeren mulighet for lek, ballspill, tur mm. Hundelufting er en hyppig aktivitet som skjer hele året.

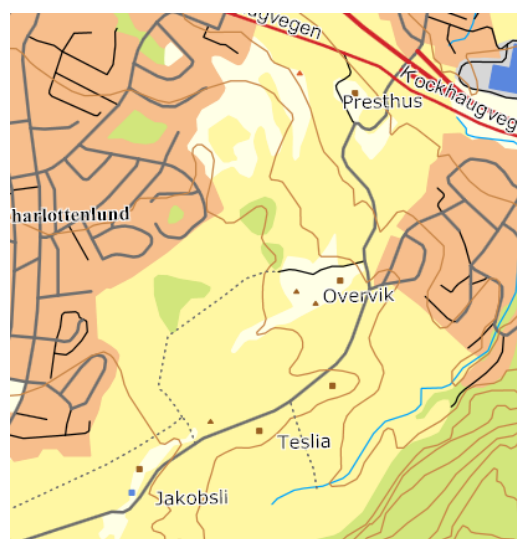


Terrenget i planområdet faller/skrår mot Trondheimsfjorden i nordøstlig retning. Høydeforskjellen fra E6 og opp til Jakobsli er ca. 80 meter. Det fallende terrenget har varierende helningsgrad, med det bratteste partiet nord for gården.

Det ligger to skogkledde koller som grønne øyer i jordbrukslandskapet. Disse er viktige landskapstrekk som gir karakter til området, og er synlige i hele byggeområdet. Sør og nord for Overvik gård finnes spor etter et bekke­drag som har gått gjennom området på nordsiden av gården. Flyfoto fra 1937 og 1947 viser at det har gått flere bekke­drag gjennom området.

Planområdet kan karakteriseres med en nordre del som vender mot Ranheim og Trondheimsfjorden og en søndre del som vender mot jordbrukslandskapet og marka. Kollene, vegetasjonen og et svakt høybrykk i midtre del av området er med på å dele området i en østre og vestre del, slik at boligområdet i vest ikke oppleves fra Presthusvegen og motsatt. I nord ligger Kockhaugvegen og E6 som tydelige, trafikkerte barrierer mot Ranheim og fjorden.

Overvik tilhører landskapsregion 26 «Jordbruksbygdene ved Trondheimsfjorden» (Skog og landskap).



Vegetasjon

Vegetasjon har stor betydning for lokalklimaet, både for vindskjerming, temperaturutjevning, fuktighetsregulering og rensing av luftforurensing. Åsene og marka omkring planområdet er dekket av skog der hovedtreslaget er gran. I planområdet er det kraftige belter med løvskog ved Chamonix. Furuskog finnes også nord for gårdstunet. Det er også spredte treklynger i grenser,

langs veger, gammelt bekkedrag og ved tun og i hager. Vegetasjonen danner rom og deler opp store åpne jorder.

Kulturminner og kulturmiljø

I landskapsrommet ligger gårdene Presthus, Overvik, Tesli og Jakobsli som historiske spor. Gårdene ligger i dag i sin opprinnelige sammenheng med opprinnelig funksjon, der landskapsrommet er lite påvirket av nye tiltak.

Gårdene Overvik, Jakobsli og Presthus ligger innenfor planavgresningen. Tesli - gårdene ligger utenfor planavgrensningen, men innenfor planens influensområde.

Gårdene Tesli, Jakobsli og Presthus fremstår som typiske og tradisjonelle trønderske firkanttun med autentisk form, materialbruk og plassering i landskapet.

Våningshuset og buret på Tesli nedre er vist med svært høy antikvarisk verdi, klasse A, i Trondheim kommunes aktsomhetskart. Øvrig bebyggelse på Presthus og Tesli nedre er vist med høy antikvarisk verdi, klasse B. Bebyggelsen på Tesli øvre og Jakobsli (Blekkå) har antikvarisk verdi, klasse C. Overvik gård skiller seg ut i utforming, størrelse og status. Her er tunstrukturen med våningshus, kårhus og fjøs/låve av byantikvaren klassifisert med høy antikvarisk verdi, klasse B.

I tilknytning til gårdstunet på Presthus er det registrert flere fornminnelokaliteter fra jernalder. Gravhaugene, bautasteinene på Presthus og kullgroplokalitetene sør for Overvik gård er alle automatisk fredet. De automatisk fredete kulturminnene viser stor tidsdybde.

Det er en sammenheng mellom gravminner, vegfar og bautasteiner fra jernalder og gårdstun, som gir stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi. Samlet viser kulturminnene til lang kontinuitet. Kulturmiljøet er vurdert å ha middels til stor kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi, samlet middels til stor verdi.

Lokalklima

Planområdet ligger et stykke inn fra Trondheimsfjorden, og ligger dermed noe i le for de sterke vindene som virker ytterst på kysten. Hovedvindretningene på Overvik gjennom hele året er fra sørlig og vestlig sektor med hovedvekt på vindretning fra sørøst, sør, vest og sørvest. I vinterhalvåret er hovedvindretningene fra sør og sørøst. Også fra vestlig sektor er det i sum hyppig vind. I sommerhalvåret er hovedvindretningene fra sørlig og vestlig sektor med hovedvekt på vindretning fra vestnordvest, sør og sørøst. Om ettermiddagen mellom klokken 16.00 og 20.00 er hovedvindretningene tydeligere fra vestnordvest. Det går en «knekk» i landskapet ved Overvik gård. Knekkpunktet er en sone som kan være utsatt for «speed up effekt», dvs. at vinden tar ekstra godt i denne sonen.

Det er bra solforhold i hele planområdet mesteparten av året.

Miljøforhold

Planområdet er belastet med trafikkstøy fra E6 og Kockhaugvegen. Planområdet er ikke belastet med luftforurensning. Arealene har historisk ikke vært brukt til annet enn jordbruksvirksomhet, og det er ikke registrert forurensninger i grunnen ut over denne bruken. Det er derfor ikke grunn til å tro at det finnes forurensninger i grunnen som vil legge føringer for disponeringen av området.

Skole

Overvik sokner i dag til to ulike barneskoler, Charlottenlund og Jakobsli (midlertidig på gamle

Ranheim), og to ulike ungdomsskoler, Charlottenlund og Markaplassen. Skolekapasiteten er utfordrende øst i Trondheim, på grunn av store boligutbygginger. Det må derfor bygges ny skole, og det er etablert ny skolekretsinndeling som omfatter planområdet, Olderdalen og sørlige deler av Jakobsli.

Ved behandling av områdeplanen for Overvik i Bygningsrådet 23.5.18 ble det vedtatt at nye skole og idrettsanlegg skal plasseres innenfor arealet som er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel på Overvik.

Idrettsanlegg

Dekning av idrettsanlegg er lavere for Markaplassen ungdomsskolekrets enn i byen for øvrig, og hele utbyggingsområdet på Overvik er vurdert innenfor denne ungdomsskolekretsen. Det er vurdert å være behov for minimum tre nye spilleflater for fotball og fleridrett i planområdet. Bygningsrådet ba Rådmannen sørge for opparbeidelse av en 11-er fotballbane innenfor planområdet til Overvik utvikling og Jakobsli skole, ved behandling av planprogrammet for skolen.

Veg - og trafikkforhold

Presthusvegen har lite biltrafikk (ÅDT 1000), men anses ikke som trafiksikker for gående på grunn av manglende fortau og fartsgrense 50 km/t.

Det er ingen kollektiv rute som går gjennom planområdet. Det er kollektivtrasé langs Kockhaugvegen (gamle E6) nord for området. Sør for planområdet er det busstrasé i Jonsvannsvegen og i Jakobslivegen, med holdeplasser innenfor 300 m fra den sørlige delen av planområdet. Det er problemer med fremkommelighet for buss i Skovgårdkrysset og Moholtkrysset.



Kartutsnitt med trafikk tall ÅDT, dagens situasjon i 2015

Beskrivelse av planforslaget

Saken ble supplert med/endret til sluttbehandling, i henhold til bygningsrådets vedtak ved utleggelse til offentlig ettersyn:

- En ekstern trafikkfaglig vurdering av planarbeidet, utarbeidet av TØI i Oslo. Trafikkrapporten er revidert i henhold til merknader fra TØI.
- Et endret miljøprogram, som samsvarer med kommunens energi- og klimaambisjoner. Miljøprogrammet er også revidert i henhold til merknader fra TØI.
- Snarveger/forbindelser er sikret i plankart og bestemmelser. Det er vurdert gang-sykkeltilbud langs områdeplanens miljøgate i nord. Det er satt av plass til utvidelse av hovedvegen om det blir aktuelt i framtiden.
- En bedre redegjørelse for trinnvis utvikling og hvilke rekkefølgekrav som hører sammen med hvilke utbyggingstrinn.

- Veg i sør er flyttet inn til vestkant av B10 (Blekkkan). Vegen ligger på LNF- område utenfor B10. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag stiller vilkår til plasseringen, og mener vegen må plasseres inne på gult område som er omdisponert i KPA.
- Det er i bestemmelsene fastsatt nedre grense for antall boliger for området som helhet. Et arealregnskap for tenkt utnyttelse av de forskjellige felt følger saken, og kan brukes som utgangspunkt for utarbeidelse av detaljplaner.
- Det blir en tilfredsstillende buffersone mellom gravplassen og vegen. I stedet for at det etableres en gangveg i midten av grøntdraget mellom gravplassen og vegen, så legges sykkelveg med fortau, langs hovedvegen inn i kanten på grøntdraget. Således blir det mer plass for å opparbeide resten av grøntdraget slik at det virkelig blir en buffer mot gravplassen. Fortauet kan fungere som del av turveg.
- Bestemmelsene er endret slik at det sikres opprusting av gangsti innenfor Chamonix.
- Grøntområde på tvers er sikret som friområde i plankart og bestemmelsene.
- Skolen er ikke innlemmet i områdeplanen, da områdeplanen og skoletomta er i to forskjellige planfaser og har forskjellig kompleksitet ved seg.
- Det ble utarbeidet en 3D film som ble vist på skjerm i bytorget i høringsperioden.
- Alternativ med veg i øst, med tilknytning til rundkjøringa i Kockhaugvegen er utredet. Begge alternativene til veg i nord er innarbeidet i revidert landbruksnotat. Det er overvekt av positive virkninger ved å legge vegen over mot vest, over Presthusjordet. Veg er derfor opprettholdt mot vest over Presthusjordet. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag varsler innsigelse til plassering av veg i vest. Sør- Trøndelag Fylkeskommune vil vurdere å stille vilkår for egengodskjenning til veg i øst.

Oppfølging av vedtak ved sluttbehandling i Bygningsrådet 23.5.2018

Saken er supplert med/endret:

- Areal sør for kollene reguleres til kombinert bebyggelse for bolig, lokalsentrer og barneskole med tilhørende anlegg, to barnehager, nærmiljøanlegg og idrettsbane. Detaljering forutsettes avklart i en detaljplan. Det er viktig at området sees under ett, for å finne en optimal og sammenhengende løsning for både skolen, barnehager, senterområde, boligene og hele området forøvrig.
- Alternativ med hovedveg i øst er lagt til grunn i den nordlige delen av området.
- I den sørlige delen av planområdet er hovedvegen lagt langs Blekkkan (B11) slik at landbruksareal ikke deles opp. Vegen er ikke lagt inne på Blekkkanområdet, for å få en hensiktsmessig utnytting på Blekkkan.

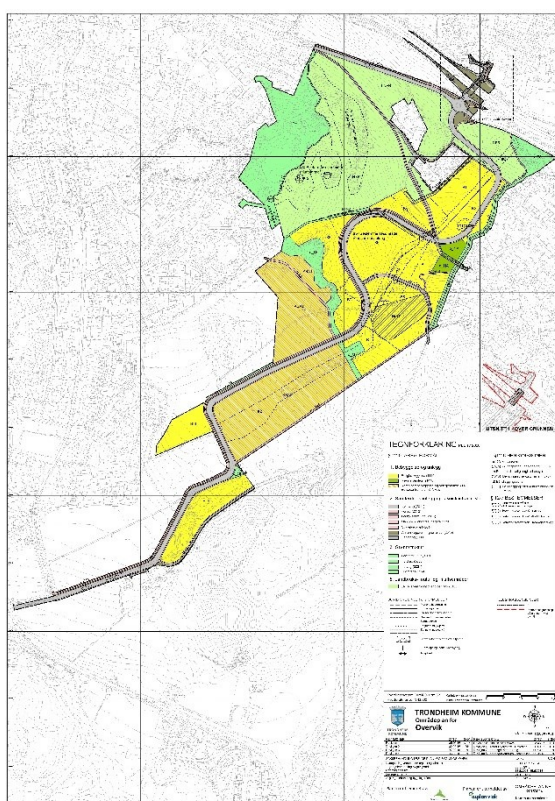
Planlagt arealbruk

Området reguleres i hovedsak til boligbebyggelse, sentrumsformål, skole, barnehage, idrettsbane, nærmiljøanlegg, tjenesteyting, avfallssug, samferdselsanlegg og grønnstruktur. Det reguleres også landbruks-, natur og friluftsområder mellom utbyggingsområdet og Kockhaugvegen. Det reguleres hensynssoner for vannledning, kulturmiljø og friluftsliv.

Hovedtrekk i planen

- Boliger og barneskole, barnehager, idrettsbane og sentrumsformål, i en hensiktsmessig plassering i forhold til hverandre.
- Ei gjennomgående miljøgate fra Jonsvannsvegen til Kockhaugvegen. Gata er hovedåren for gående og syklende, for kollektivtrafikk og som atkomst til alle boligfeltene.
- Videreføring av turdraget fra gravplassen sørover langs Jakobsli.
- Tursti mellom Overvik og Olderdalen, og en grønn forbindelse fra østsiden av planområdet til Chamonix.

- Regulering av Chamonix til friområde og LNF, med bestemmelsesområde friluftsmål.
- Nye barnehager, balløkker og nærmiljøanlegg.
- Sikring av gang- og sykkelveger som knytter det nye boligområdet til nabobydelene og det overordnede vegnettet.
- Langs en flomveg nord/sør legges det inn bestemmelsesområde for å definere bredde på randarealene langs flomvegen. Tilsvarende legges det også inn bestemmelsesområde for å sikre bredde på tverrgående grønnstruktur ved kollene.
- Bestemmelsesområde hvor renovasjonsanlegg kan plasseres.
- Grønnstruktur fra øst til vest gjennom Overvik, som også sikrer den mest markante kollen.



Plankart

Illustrasjonsplan

Utnyttelse

Krav i bestemmelsene sikrer at det blir minimum 6 boliger pr dekar i området som helhet. Det vil si ca 2400 boliger, når det legges til grunn areal avsatt til utbygging i KPA, det vil si 400 dekar. Ved utregning av antall boliger fremover, vil det bli lagt til grunn at skolearealet ikke skal inngå i beregningsgrunnlaget for antall boliger. I følge retningslinje til KPA så skal 70 m² BRA brukes som gjennomsnittstørrelse ved beregning av tetthet, uten at det angis om det er netto eller brutto 70 m² BRA som skal brukes ved beregning. I denne planen så legges det til grunn at den gjennomsnittlige nettostørrelsen på boligen er 70 m² og at bruttostørrelsen da blir ca 100m². Erfaringstall fra nye boligområder viser et gjennomsnittlig BRA på ca 90 m² brutto per bolig.

Arealtabellen, som følger planmaterialet er oppdatert etter bygningsrådets vedtak av 23.5.2018, angir BRA=246363 m². Tabellen baserer seg på volum vist i illustrasjonsplanen som er utarbeidet før bygningsrådets vedtak om endring av hovedveg trasé i nord. Østlig vegtrasé innebærer en reduksjon på ca 10.000 BRA i forhold til om vegen legges i vest.

Det stilles ikke noen krav til maksimum antall boliger. Det er grunn til å anta at det ikke kommer mer enn ca 2500. Det er mange forhold som vil begrense utnyttelsen, så som krav til uterom og solforhold, og at området er nordvendt og skrånende. Ved beregning av behov for blant annet skole, barnehage og idrettsanlegg, så er det lagt til grunn at det skal komme 2400 boliger.

Overvik ligger såpass langt fra sentrum i Trondheim, at antall boliger her bør være i nærheten av 6 boliger pr. dekar. Siste reisevaneundersøkelse viser at bilbruken i Trondheim øst er høyere enn ellers i byen. Her blir det skole, barnehager, idrettsanlegg, nærservice og rekreasjonsområder. Det legges opp til gode sykkel- og gangvegforbindelser. Gjennomgående miljøgate gjennom området gir mulighet for god kollektivdekning. Det kan bidra til en lavere bilbruk for Overvik, enn det som tradisjonelt har vært for Trondheim øst.

Bebyggelsens plassering, utforming og arealbruk

Det legges opp til at bebyggelsen langs hovedvegen blir bymessig med høy utnyttning. En slik bebyggelse kan bidra til å skape gatekarakter både i hovedgata og i atkomstgatene.

Det tillates publikumsrettet næringsvirksomhet i første etasje i boligbebyggelse langs hovedvegen.

Gårdstunet på Overvik reguleres med sone med særlig hensyn, bevaringssone kulturmiljø. Driftsbygningene kan bruksendres til boliger. Det tillates også nye boliger innenfor området. Det er krav i bestemmelsene som sikrer at byantikvaren får forelagt alle søknadspliktige tiltak.

Kombinert bebyggelse og anleggsformål

Innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål skal det avsettes areal til boliger, lokalsenter, ny barneskole med tilhørende helsestasjon, 2 barnehager, fotballbane, idrettshall og grøntanlegg. Om lag 25 daa blir sentrumsformål, som omfatter boligbebyggelse, kontor og tjenesteyting, her under bl.a. bevertning og overnatting, og et felles torg for hele bydelen.

Byggeghøyder

I området mellom Presthus og kollene vil bebyggelsen få høy synlighet fra Ranheim. Fjernvirkning vil derfor være et viktig moment når eksakte byggeghøyder skal fastsettes i detaljplan. Krav i bestemmelsene sikrer at den høyeste kollen vil fremstå som et landskapselement etter utbygging.

Forholdet til naboer er et tema som alltid blir vurdert i detaljplaner. Krav i bestemmelsene sikrer at det blir varierte byggeghøyder i hvert byggefelt.

Idrett og nærmiljøanlegg

Det legges opp til to nærmiljøanlegg i planområdet, i O_NA og i tilknytning til areal som reguleres til kombinert bebyggelse og anleggsformål. I bestemmelsene sikres det at begge nærmiljøanleggene opparbeides for barn i alderen 6-18 år. Det skal også være en flate for ballspill på minst 46 x 66 meter i begge områdene. Nærmiljøanlegget o_NA tillates justert ved detaljregulering av hovedvegen slik at man kan få plass til en spilleflate av tilfredsstillende størrelse. Justeringen tillates såfremt arealet ikke reduseres. Det skal etableres en 11er- bane sammen med skole.

Barnehager

Barnehagebehovet er vurdert ut fra Trondheim kommunes krav om 0,15 barnehageplasser pr. bolig, boligsammensetning innenfor området og dagens barnehagedekning innenfor bydelen. Behovet for barnehageplasser er vurdert å bli ca 300, med full utbygging med ca 2400 boliger på Overvik. Det vil si at det er behov for to åtteavdelings barnehager.

Det skal innpasses to barnehagetomter innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål. Den ene barnehagen skal etableres innenfor areal som reguleres til barneskole med tilhørende formål.

Boligmiljø og støy

Nye boliger innenfor planområdet kan bare etableres med støynivå (L_{den}) inntil 65 dBA ved fasade. Det er krav i bestemmelsene som sikrer at alle boliger som ligger i gul støysone blir gjennomgående boliger og får uterom på stille side. Det legges opp til at bebyggelse i hovedsak skal plasseres og utformes slik at den skjermer utearealene mot støy fra gate. Det skal redegjøres for eventuelle nødvendige tiltak for skjerming av støy ved søknad om rammetillatelse.

Sammenhengende hovedveg gjennom området

Fremtidig trafikk, ÅDT, er beregnet å bli maksimalt på 7000-9000 kjøretøy per døgn med 2400 boliger på Overvik og fremtidig utbygging på Dragvoll.

Det reguleres en sammenhengende veg gjennom området. Vegen får en lengde på ca. 2,6 km, og går fra Kockhaugvegen ved Presthus til Jonsvannsvegen ved Jakobsli. Vegen stiger hele vegen. Den får en stigning på mellom 5 og 7 %, og blir således en trafiksikker veg med universelt utformede gang- og sykkelforbindelser. Det stilles krav om detaljregulering av hovedvegen, inklusiv avkjørsler, bussholdeplasser etc. Mindre justering av trasé og vegprofil tillates.

Det er vurdert tre alternative traseer både i nord og i sør for hovedveg gjennom området.

Alternativer for hovedveg i nord



Hovedgata langs eksisterende Presthusvegen; for bratt for buss og ikke universelt utformet



Hovedveg som slynger seg gjennom området; mulig for buss, store terrenginnrep.



Hovedveg over Presthusjordet; universelt utformet, egnet for buss-, gang - og sykkeltrafikk.

Alternativer for hovedveg i sør

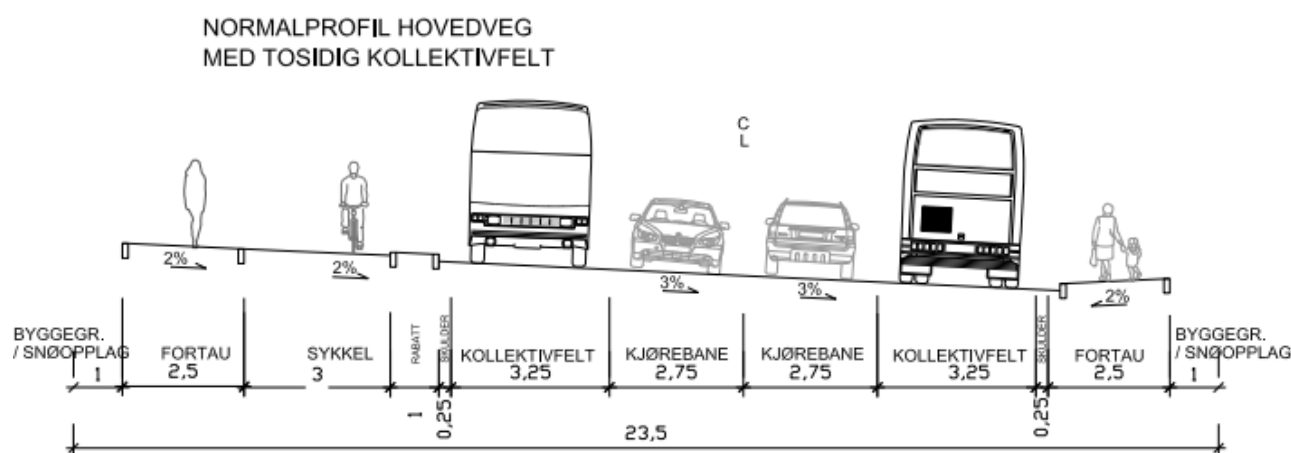


Rødt alternativ: hovedvegen ligger over og deler opp dyrka mark. Oppdeling ikke ønskelig

Blått alternativ: hovedvegen ligger på LNF område vest for Blekkan. Reduserer ikke utbygging av Blekkan

Svart alternativ: hovedvegen lagt på eksisterende Presthusvegen

Vegen planlegges med to kjørefelt, som dimensjoneres for å tåle kollektivtrafikk. Det reguleres en vegbredde som muliggjør at vegen i en framtidig situasjon kan bygges om med tosidige kollektivfelt i tillegg til to felt. Inntil det eventuelt vil oppstå behov for kollektivfelt benyttes dette arealet til grønnskratter. Kapasitetsgrensen til en tofelts gate ligger på ÅDT 15 000.



Vegprofil som viser mulig fremtidig situasjon med kollektivfelt

Kockhaugvegen

Planen viser nye vestvendte ramper på E6 i Presthuskrysset, for å overføre mer av biltrafikken til og fra sentrum til E6, og avlaste Kockhaugvegen og Skovgårdkrysset.

Presthusvegen

Presthusvegen stenges lengst nord ved Kockhaugvegen, og atkomst fra Kockhaugvegen til Presthus gård og eksisterende boliger erstattes med atkomst fra ny hovedgate.

Eksisterende gårdsbruk på Tesli vil benytte Presthusvegen videre til atkomst som i dag. Deler av Presthusvegen inngår i den sammenhengende hovedveg gjennom området. Den delen av Presthusvegen som inngår i hovedvegen, vil bli utvidet i tråd med profilet som resten av vegen har.

Gang og sykkeltilbud langs hovedvegen

Det reguleres et tilbud for gående og syklende parallelt med vegen på hele strekningen fra Jonsvannsvegen til Kockhaugvegen. På det meste av strekningen reguleres tovegs sykkelveg med fortau på vestsiden og fortau på østsiden av vegen.

Gang- og sykkelforbindelser

Hovedsykkelveger som binder området sammen med andre bydeler er sikret i planen. Gangnettet vil bestå av fortau langs hovedvegen og atkomstgater, og langs turveger/ stier. Interne gangforbindelser forutsettes sikret i detaljplanene. Det legges også opp til en turveg øst i kanten av området, fra Kockhaugvegen til Blekkan, som ikke vil bli krysset av biltrafikk.

Det legges opp til et sammenhengende sykkelvegnett. Sykkeltraseer er plassert slik at de får minst mulig høydeforskjell og bakker.

I tillegg til sykkelveg langs hovedgata, er følgende sykkeltraseer/koblinger lagt inn i planen:

- Kobling til eksisterende sykkelveg ved Kockhaugvegen i retning Skovgård.
- Kobling til eksisterende sykkelveg langs Jonsvannsvegen i sør.
- Sykkelveg på tvers som kobles på Almevegen mot Jakobsli.

Kollektivtrafikk

Kapasitetsberegningene av kryssene viser at det ikke er behov for kollektivfelt eller venstresvingefelt for å gi god fremkommelighet for kollektivtrafikken, med antatt trafikkmengde for Overvik. Veg med to felt kan også gi et kollektivtilbud som gjør det attraktivt å velge buss fremfor bil, spesielt til arbeidsreiser. Det reguleres plass for etablering av kollektivfelt gjennom området, slik at det også i fremtiden kan bli et tilfredsstillende kollektivsystem dersom det mot formodning blir behov for det. Det legges opp til en trinnvis utbygging av trafikkarealet, og at fremtidige kollektivfelt opparbeides som grønne rabatter inntil det eventuelt blir behov for å etablere kollektivfelt.

Det er skissert utflatinger på vegen som tilrettelegger for 2-3 bussholdeplasser på strekningen langs hovedvegen. De skisserte plasseringene vil gi ca 500-600 meter lengste avstand for boligene innenfor planområdet, en avstand som sikrer god kollektivdekning. Nærmere plassering og detaljering av bussholdeplassene skal avklares i detaljregulering av vegen.

Parkering

Planen legger opp til at parkeringskravet i KPA gjøres om til et maksimumskrav i stedet for et minimumskrav, det vil si maksimum 1,2 parkeringsplasser pr boenhet eller 70m² BRA.

Områdeplanen tilrettelegger for nærtilbud med barnehager, skole, idrett og lokalsenter, innenfor avstander som gjør at dette kan nås enkelt uten bruk av bil. Et maksimumskrav for parkering gjør det lettere å tilpasse et eventuelt framtidig redusert parkeringskrav. Redusert parkering kan være et virkemiddel for å nå målet om mindre bilbruk. Utbygging på Overvik vil skje over mange år. Dersom parkeringskravet endres i KPA ved fremtidige revideringer, så vil detaljplaner bli tilpasset et eventuelt endret parkeringskrav.

Transport og bilbruk i Trondheim og Norge er i endring. Transportbildet vil kunne være annerledes om 10 år enn hva den er i dag. Det er et mål i Nasjonal Transportplan 2018-2029, at nye bensin- og dieslbiler fases ut innen 2025 til fordel for el- og hydrogenbiler som ikke slipper ut CO₂. Ordninger med bilpool/ bildelingsordninger blir mer vanlig ved nye større utbygginger i Europa og Skandinavia. Et maksimum parkeringskrav vil gjøre det lettere å legge til rette for slike ordninger.

Renovasjonsløsning/ avfallssug

I henhold til KPA, så skal det være stasjonært avfallssug i dette området. Det er avklart at en stasjon er tilstrekkelig til å betjene hele planområdet. I henhold til krav i bestemmelsene, så skal:

- Boligene innenfor planen tilknyttet stasjonært avfallssug.
- Avfallssuget plasseres innenfor areal vist som bestemmelsesområde #5, renovasjonsanlegg.
- Næringsavfall håndteres på egen grunn eller utomhus.
- Nedgravde oppsamlingsløsninger utomhus skal være nedgravde og universelt utformet.
- Teknisk godkjent plan for avfallsløsninger skal foreligge før detaljplan for de enkelte feltene sendes på høring.

Områdene B1, B2 og B10 tenkes utbygd først. Disse feltene tillates utbygd med midlertidig avfallsløsning, som skal godkjennes av Trondheim kommune.

Grønnstruktur

I tillegg til arealer vist som grønnstruktur og friområder i plankartet, vil også nærmiljøanlegg, skole og barnehager innenfor kombinert bebyggelse og anlegg inngå som del av friområdetilbudet.

Deler av Chamonix er foreslått regulert til offentlig friområde i tråd med KPA. Det skal opparbeides med turveger og anlegg for lek og rekreasjon. Bevaring av områdets karakter er sikret i bestemmelsene til planen.

Området som ligger opp til Chamonix, og har samme landskapskarakter, er LNF område omgitt av skog. Dette området er foreslått som bestemmelsesområde for friluftsmål. Plan for opparbeidelse og vesentlige inngrep i terreng og vegetasjon i friluftsområdet skal godkjennes av Trondheim kommune.

Kollen nærmest Chamonix bevares. Således kan det bli et sterkt landskapstrekk i området og et fint punkt for utsikt mot fjorden.

Ved vedtak av første detaljreguleringsplan skal det foreligge en felles overordnet plan for alle områder regulert til offentlig grønnstruktur, nærmiljøanlegg og torg.

Turveger

Turveg foreslås regulert i henhold til trasé vist i KPA. Det vil utgjøre en del av et sammenhengende turdrag mellom marka og fjorden.

Det reguleres også et turdrag vest for bebyggelsen i Olderdalen. I tillegg til arealer vist som turveg og turdrag i plankartet, stilles det krav til opparbeidelse av stier internt i området, blant annet forbi kollene. Det tas sikte på stier mellom feltene langs flomvegen.

Hensynssone, sikringssone vannledning, H190

Sikringssonen omfatter en sone på 5 m til hver side for omlagt hovedvannledning. Det tillates ikke noen form for bygningsmessig aktivitet eller øvrige tiltak innenfor dette området uten godkjenning fra ledningseier.

Øvrige nødvendige tiltak for vannforsyning, spillvann, overvann og flom er sikret i reguleringsbestemmelser.

Hensynssone, bevaringssone kulturmiljø, H570-1

Hensikten med hensynssonen er bevaring av tunformen og allé i tilknytning til gårdsanlegget på Overvik. Alle søknads- eller meldepliktige arbeider som har betydning for verneinteressene skal forelegges antikvarisk fagkyndig rådgiver (byantikvaren) til uttalelse.

Hensynssone, båndleggingssoner etter kulturminneloven, H730 1-3

De tre automatisk fredede områdene i Chamonix, som er båndlagt etter kulturminneloven med tilhørende sikringssoner, er sikret i planen med hensynssone og bestemmelse om at det ikke er tillatt med tiltak som kan ha innvirkning på kulturminnet.

Bestemmelsesområde #1, fredede kulturminner

Det ligger et automatisk fredet kulturminne i felt B2. Kulturminnet kan frigis, men detaljene rundt det må klarlegges nærmere. Området sikres i planen som bestemmelsesområde, med bestemmelse om at kulturminnet skal være ferdig avklart med Riksantikvaren før anleggsstart i B1 og B2. Sør-Trøndelag fylkeskommune har etter en samlet vurdering vedtatt at reguleringsplan for Overvik kan vedtas uten vilkår om ytterligere arkeologisk undersøkelse av kokegropene. Tilstrekkelig dokumentasjon er allerede gjennomført i forbindelse med registrering av Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Bestemmelsesområde #2, flomveg

#2 sikrer at flomveg blir ivaretatt. Innenfor bestemmelsesområdet #2 skal det etableres en sammenhengende flomveg. I forbindelse med første detaljreguleringsplan som berører bestemmelsesområde #2, med unntak av B1/ B2, skal det tas stilling til om Overvikbekken skal åpnes. I tilfelle at bekken skal åpnes skal det foreligge utredning om nødvendige tiltak. Utredninger og tiltak skal godkjennes av Trondheim kommune.

Bestemmelsesområde #3 og #4, friluftsmål

Hensikten med disse bestemmelsesområdene er å sikre sammenhengende grøntområde for å sikre at grøntareal og vegetasjon bevares i tilstrekkelig grad. Innenfor bestemmelsesområdet #3 og #4 skal vegetasjonen opprettholdes i størst mulig grad. All hogst og tynning av eksisterende skog innenfor bestemmelsesområdet skal skje i samråd med en skogsforvalter og Trondheim kommune.

Bestemmelsesområde #5, renovasjonsområde

Renovasjonsanlegg for stasjonært avfallssug skal plasseres innenfor bestemmelsesområde #5.

Matjord

Det sikres som krav i bestemmelsene at det redegjøres for håndteringen av matjordressurser. Matjord som fjernes ved utbygging, skal tas vare på og brukes andre steder i planområdet, eller ved nydyrking og jordforbedring av andre områder. Før anleggsstart skal det undersøkes om matjord som skal flyttes er fri for floghavre og potetål. Dette skal kontrolleres av lokal landbruksmyndighet. Dersom det gjøres funn skal det lages en tiltaksplan.

Det skal redegjøres for hvordan utbyggingen ivaretar hensynet til drift av jordbruksarealene underveis. Det skal i anleggsperioden og ved ferdig anlegg sikres trafiksikker atkomst til landbruksarealene.

Miljøoppfølging

Med planmaterialet følger et miljøprogram for Overvik, sist datert 5.10.2016. Miljøprogrammet er knyttet til reguleringsbestemmelsen som vedlegg. Det er stilt som krav i bestemmelsene at det skal foreligge et miljøoppfølgingsprogram (MOP) som skal redegjøre for hvordan miljømålene realiseres i tiltak og nødvendige avbøtende tiltak, før detaljreguleringsplaner for enkelte felt sendes til offentlig ettersyn. Miljøprogram skal ligge til grunn for alle miljøoppfølgingsprogrammer

innenfor områdeplanen.

Anleggsfase

Utbyggingen av et stort boligområde som Overvik vil nødvendigvis strekke seg over en relativt lang tidsperiode, over 10 år. De områdene som ferdigstilles først vil i en del år være belastet med anleggsvirksomhet i nærheten. Det er derfor viktig at man i den videre planleggingen har en bevisst holdning til skjerming, både innenfor og utenfor planområdet. I tillegg vil det være viktig å sikre gode bevegelleslinjer gjennom planområdet, særlig for fotgjengere/skolebarn.

Landbruksarealene som ikke er bygget ut skal driftes fram til utbygging i følge konsesjonen.

Det legges opp til at hovedvegen og de gjennomgående gang- og sykkelforbindelser bygges etappevis. Bestemmelsene sikrer at det i forbindelse med hvert byggetrinn utarbeides en plan som redegjør for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Utbyggingsrekkefølge

Området tenkes utviklet parallelt sørfra og nordfra, slik at de midterste områdene blir utviklet til slutt. Det stilles ikke konkrete krav i bestemmelsene om utbyggingsrekkefølge, men det sikres nødvendige infrastrukturiltak i takt med utbygging.

Virkninger av planforslaget

Langsiktig byutvikling og overordnet byutviklingsstrategi

Overvik ligger et stykke fra sentrum og store arbeidsplasser som St. Olavs hospital. Det er derfor usikkert om utbygging her vil kunne bidra til å nå målet om nullvisjonen og målet i bymiljøavtalen. Men planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel for Trondheim og IKAP, der fortetting av byen skal skje mot øst, langs kollektivkorridoren mot Stjørdal. Planforslaget innebærer et potensial på mellom 2400-2500 boliger.

Planforslaget legger vekt på gode, sikre og effektive gang-/sykkelforbindelser mot tilgrensede sykkeltraseer som fører inn mot sentrum. Sykkeltraseer mot målpunkt er plassert slik at de får minst mulig høydeforskjell og bakker. Nettverket for myke trafikanter gjør det enkelt og effektivt å gå og å sykle til skoler, lokalsenter, kollektivknutepunkt, bussholdeplasser, inn mot sentrum og andre viktige målpunkt. Med lokalsenter, skole, barnehager og idretts- og nærmiljøanlegg i området, så vil transportbehovet bli vesentlig mindre enn det som er vanlig i områder som ikke har slike anlegg i nærheten.

Arealbruk og jordvern

Samlet varig arealbeslag varierer, basert på om det etableres kollektivfelt eller ikke.

Det østlige hovedvegalternativet medfører et arealbeslag på hhv 9,5 daa (med kun ett kollektivfelt nærmest Kockhaugvegen) og 9,6 daa (med tosidig kollektivfelt). Ny gang-/sykkelveg mot Skovgård medfører en deling av en større sammenhengende teig.

Fyllinger og utslag langs vegen vil bli bearbeidet med en helningsgrad på 1:5-1:7 slik at de i størst mulig grad kan dyrkes, slik at det beslaglegges kun nødvendig areal til veg. Bestemmelsene sikrer at det utarbeides en plan for disponering av matjord, fra bygging av vegen.

Grunnforhold

Det er funnet kvikkleire i nordlig del av reguleringsplanområdet. Kvikkleiren er vurdert å være lokale lommer av kvikkleire uten forbindelse til annen påvist kvikkleire i nærområdet. Det vurderes at området ikke har potensielle løsneområder for kvikkleireskred. Stabilitetsberegningene viser tilfredsstillende stabilitet med $\gamma_m > 1,4$ for ny situasjon med last fra bygninger. Området vurderes bebyggbart i henhold til NVE's retningslinje 2/2011 og veileder 7/2014. De utførte grunnundersøkelsene anses som tilstrekkelig for å kunne ta stilling til områdeplanen. Det er krav i bestemmelsene som sikres at geotekniske forhold blir ivaretatt i byggeprosessen.

Offentlig tjenesteyting

Ny skole med tilhørende formål, 2 barnehager og idrettsbane, skal plasseres innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål. Barna vil få god tilgjengelighet med gange og sykkel.

Vannforsyning

Det blir en sikker og fleksibel vannforsyning til Overvik. I sør ligger hovedforsyningsnettets til Trondheim. Hovedforsyningsledningen til Ranheim krysser i nedre del av Overvik.

Dimensjonerende vannforbruk vil være brannvannsdekning inklusiv sprinkleranlegg, som avhenger av størrelse på bygninger og funksjon. Forsyningsnettets for Overvik må sees i sammenheng med det øvrige forsyningsnettets på Jakobsli/Ranheim. Eksakte valg av dimensjoner og traseer for vannforsyning vil bli avklart i detaljplanene for hvert enkelt delfelt.

Spillvann

Som del av en saneringsplan fra 2004 er det planlagt avskjærende avløpsledning gjennom Jakobsli, som vil gi en betydelig avlastning for Sjøskogbekken. De øvre delene av Overvik vil kunne benytte denne ledningen, mens resten kan gå til Sjøskogbekken, som vil ha fått bedre kapasitet pga avkjærende ledning. Det antas at denne er etablert før Overvik er utbygd. Det første utbyggingstrinnet i sør kan få midlertidig spillvannsledning med pumpe til Jakobslivegen. Dette må koordineres med skoleutbyggingen. Eksakt løsning for spillvann vil bli avklart i detaljplaner for de enkelte felt.

Overvann

Trondheim kommune har et generelt krav til fordrøyning i alle nye utbyggingsfelt. Det sikres i bestemmelsene, at fordrøyning av overvann skal håndteres internt på hvert enkelt delfelt. Hovedprinsippet er at det bør benyttes åpne løsninger for overvann der dette er hensiktsmessig. Eksakt overvannsløsning vil bli avklart i detaljplanen for hvert enkelt felt.

Flom

Beregninger viser at overvannet fra byggeområdene må fordrøyes lokalt før det når Overvikbekken. Dette for ikke å gi nedstrøms områder økte flomulempere. Kulverter nedstrøms er i dag dimensjonert for 200-årsflom, men ved en økning av vannmengdene kan disse bli underdimensjonerte. Drenering fra kjellere ut til bekkeløpet må utføres på en slik måte at det ikke forekommer tilbakestuing i drensledning ved flom i bekken. På bakgrunn av planområdets helning ligger forholdene til rette for at dette lar seg gjøre. Det er utført beregninger av forventet vannmengde (200-årsflom) til Overvikbekken. Beregningene viser at nedslagsfeltet er lite og at det vil være varierende vanntilførsel til bekken. Det kan forventes at bekken tidvis vil ligge tørr. Planen tillater bekk plassert i flomvegen. Beregninger av flomnivå viser at sideområder, tursti og bebyggelse må legges min 0,5m over forventet flomnivå for Overvikbekken.

Åpning av bekk og bekkeløpet kan utformes med ulike variasjoner, med blant annet mindre kulper og fossefall. Kulper kan for eksempel utformes på en slik måte at den ved lav vannføring renner

som en vanlig bekk, mens det ved større vannføringer danner seg en kulp (oppstuvning) styrt av en «utløpskonstruksjon». Ved utforming av bekkeløpet bør det tas hensyn til at den i perioder kan ligge tilnærmet tørr. Eksakt overvannsløsning vil bli avklart i detaljplanen for hvert enkelt felt. Flomveg er sikret som bestemmelsesområde på planen.

Naturverdier

Det blir bebyggelse i område hvor det er registrert flere rødlistede fuglearter, herunder kornkråke. Skogområdene Chamonix og Vikåsen fungerer trolig som hekkelokaliteter for kornkråke. Chamonix er avsatt til LNF, og planen sikrer således bevaring av dette området. Planforslaget vil ikke berøre viltområde/viltkorridor øst for Presthusvegen. De to mest markerte kollene innenfor planområdet er registrert med naturtype D – viktig lokalt. Kollen nærmest Chamonix sikres som grønnstruktur i planen. Bestemmelsesområdene #3 og #4 i planen sikrer at naturverdier blir opprettholdt.

Vurdering i henhold til naturmangfoldloven

Det er innhentet kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde fra Miljødirektoratets naturbase og naturtyperegistreringer/viltkart for Trondheim kommune. Notat om kornkråke og flaggermus i området Overvik - Rotvoll (Sesseng 2015) og notat om avbøtende tiltak med hensyn til naturmiljøet (Sesseng 2016) er lagt til grunn for planarbeidet og vurderingene. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§8) vurderes å være oppfylt. Områdeplanen redegjør tilstrekkelig for planens virkninger for naturmangfoldet.

Åpning av bekken ved Overvik gård og bevaring av skog på koller i området, vil begrense de negative konsekvensene ved nedbygging av kulturlandskapet med tilhørende landskapsøkologiske elementer. Den samlede belastningen (jf. § 10) på aktuelle økosystemer vurderes ikke til å være uakseptabel høy. Planforslaget medfører ikke inngrep i viltområdene. Den store kollen med bestående trær bevares.

Stedskarakter, landskap og terreng

Landskapsrommet rundt Ranheim får mer sammenhengende boligbebyggelse, med ny bebyggelse. Fra avstand kan deler av bakgrunnen/silhuetten bli borte bak den nye bebyggelsen. Det kan bli redusert utsikt både utenfra til Overvik gård og kollene, og innenfra til både Chamonix, Overvik gård og kollene.

Hovedvegen legges hovedsakelig inne på planområdet, og vil være omgitt av bebyggelse og derfor lite synlig fra omgivelsene. I nord krysser hovedvegen landbruksareal mellom utbyggingsarealet på Overvik og Kockhaugvegen. Terrengtet som vegen krysser i dette området er bratt, hvilket medfører større skjæringer og fyllinger. Det skal redegjøres nærmere for konsekvensene av skjæringene/fyllingene i forbindelse med detaljregulering av vegen.

Ny bebyggelse

Ny bebyggelse med den tetthet som er påkrevd, skaper en ny karakter i området. Området vil få en klar bygningsstruktur med en hovedgate som binder alle delene sammen.

Det er positivt at Overvik gård får lavere utnyttelse, slik at tunet trer tydelig frem. Det er også positivt at bebyggelsen ikke er trukket helt ned til Kockhaugvegen og E6, slik at utsikten nordfra mot Presthus opprettholdes.

Endelig utforming og høyder på bebyggelsen skal fastsettes i detaljreguleringsplaner for de enkelte delfelt.



Planområdet sett fra broen over E6 ved Ranheim fabrikker

Konsekvenser for folkehelse

Boligene på Overvik vil få lett tilgang til friluftsområder og marka. Planen legger til rette for lekeplasser/nærmiljøanlegg inklusiv ballplasser og torg i lokalsenteret, noe som kan gi gode møteplasser og derfor være et godt folkehelseiltak.

Et nett av grønnstruktur og turveger er viktige tiltak for å fremme fysisk aktivitet og dermed mental helse.

Lokalklima og solforhold

De ytterste husrekkene i feltene mot sørvest og nordøst og i knekkpunktet på høyde med Overvik gård, vil være mest utsatt for vind. Den forholdsvis tette bebyggelsen i området vil dempe vinden og bryte den gradvis ned. Der hovedvegen følger hovedvindretningen vil vinden kanaliseres, noe som kan påvirke bygningene som ligger langs vegen. Husrekker og vegetasjon på tvers vil dempe vindhastigheten. God planlegging av ny bebyggelse kan gi gode vindforhold.

Kulturminner og kulturmiljø

Fredede kulturminner innenfor område B2 blir berørt av utbyggingen. Automatisk fredede kulturminner i Chamonix blir sikret.

Utbygging i tråd med planen gir området en ny karakter fra dagens kulturhistoriske jordbrukslandskap. Utbyggingen vil ikke medføre større endring av den visuelle opplevelsen av Presthus gård og Chamonix. Ny bebyggelse vil følge terrenget og skape en ny helhet, hvor tun og silhuetter inngår som viktige elementer.

Overvik gård settes inn i en ny sammenheng med boligbebyggelse. Gårdene på Tesli ligger utenfor planområdet, og vil ikke bli direkte berørt. De vil fortsatt bli liggende i sin opprinnelige sammenheng, men noe visuelt påvirket av de store endringene av tilliggende kulturlandskap.



Planområdet sett fra øverst i Overvikvegen

Støy

Området blir støyutsatt. Det tillates ikke boliger i rød støysone her. Mye av området ligger i gul støysone. Krav i bestemmelsene sikrer at boliger i gul støysone blir gjennomgående og får stille side. Med å bruke bebyggelse som støyskjerming mot veg, så vil gul støysone reduseres betraktelig. Uterom vil da få gode støyforhold. Det stilles krav om støyutredning i forbindelse med detaljregulering av de enkelte felt.

Luftforurensning – støy

Gul sone for luftkvalitet er en vurderingssone der kommunen bør vise varsomhet med å tillate etablering av bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning. Nærmeste planlagte ny bebyggelse ligger ca. 150 m fra E6, og dermed godt utenfor denne sonen.

Det kan i løpet av byggeperioden bli forhøyede verdier av svevestøv på grunn av massetransport og oppvirvling av støv. Det kan være aktuelt å benytte støvdempende kjemikalier for å redusere plagene. Intern bruk av masser planlegges, for å redusere transport av masser ut av området.

Forurensning i grunnen

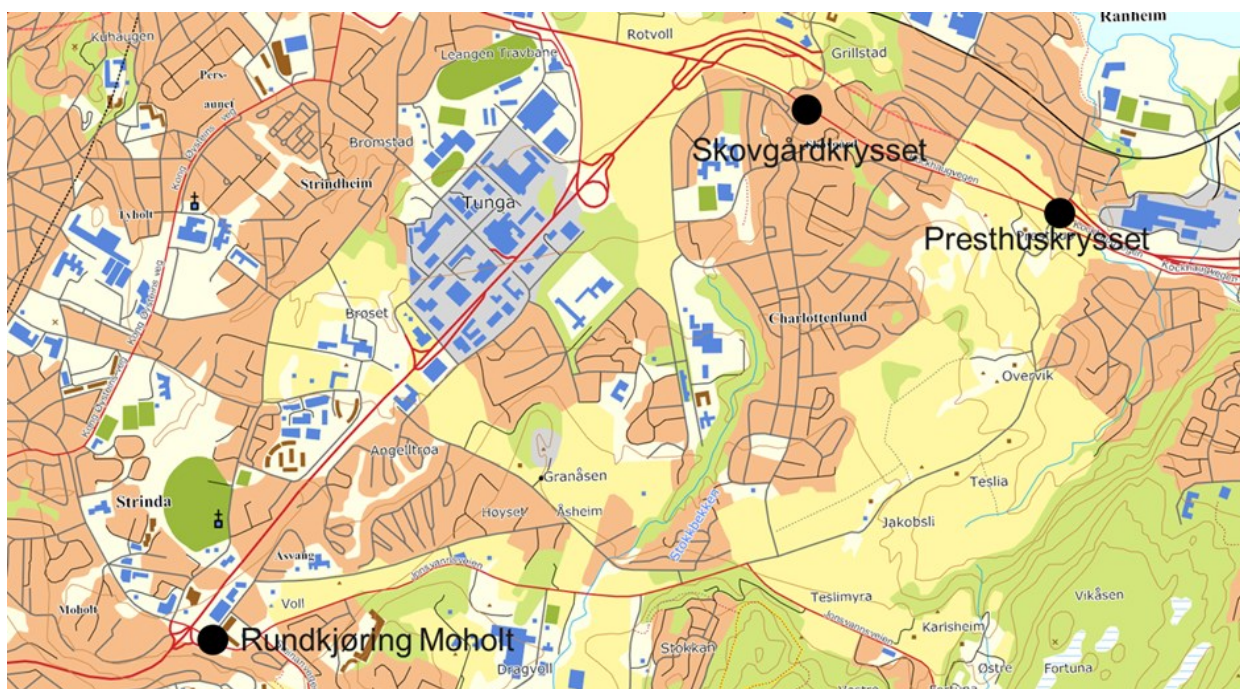
Med bakgrunn i notat datert 02.11.2015, foreslås det at miljøtekniske grunnundersøkelser utføres i forbindelse med detaljplanlegging av området. Dette gir mulighet til å utarbeide en tiltaksplan som er tilpasset den fremtidige arealbruken for de enkelte delene av området (veg, bolig, uteareal mm). Samtidig vil man kunne tilpasse undersøkelsene til behovet for graving og eventuell utskifting/mulighet for gjenbruk av masser basert på de geotekniske vurderingene.

Krav i bestemmelsene sikrer at det blir redegjort for forurenset grunn i detaljplanene for de enkelte felt.

Veg - og trafikkforhold

Det er utført en trafikkanalyse (Rapport: Trafikkutredning Områderegulering Overvik, Asplan Viak (sist revidert august 2017) som en del av planarbeidet. I tillegg til miljøgate åpen for gjennomkjøring, forutsetter beregninger for vegnettet at det etableres ny hovedveg over Brundalen (Brundalsforbindelsen).

I trafikkanalysen redegjøres det for gjennomførte kapasitetsberegninger i rushperiodene for dagens og fremtidig situasjon for tre kryss, Presthuskrysset, Skovgårdkrysset og rundkjøring på Moholt. Hensikten har vært å avdekke eventuelle forsinkelser for kollektivtrafikken og tilbakeblokkering på E6.



Trafikktellinger og kapasitetsberegninger i rundkjøring på Moholt, Skovgårdkrysset og Presthuskrysset

Resultatene fra kapasitetsberegningene for Presthuskrysset viser at det vil bli god flyt i trafikken i dette krysset, også med utbygging i Trondheim øst. Maksimal kølengde som er beregnet er på 20 meter (fire biler i kø) i rundkjøringen. På både eksisterende og nye E6-ramper er køen beregnet å bli under 10 meter. Forsinkelsen er i alle vegarmene under 10 sekunder for alle alternativene som er beregnet for dette krysset.

I fremtidig situasjon med utbygging i Trondheim øst, har de nye vestvendte E6-rampene i Presthuskrysset stor betydning for avviklingen i Skovgårdkrysset. Uten de nye rampene i Presthuskrysset blir trafikken betydelig større på Skovgård, og krysset ligger da helt på kapasitetsgrensen. Dersom de nye vestvendte E6-rampene bygges i Presthuskrysset vil mye av trafikken på Skovgård flyttes over fra Kockhaugvegen til E6. Trafikken vil da være ustabil i kun kortere perioder. Kølengden er med nye vestvendte E6-ramper beregnet til å bli betydelig kortere på Kockhaugvegen vest, med 220 meter sammenlignet med 450 meter uten nye E6-ramper.

Kapasitetsberegningene av rundkjøringen på Moholt i krysset mellom Jonsvannsvegen, Vegamot og avkjøringsrampe fra E6 fra sør, viser at det er god avvikling både i dagens og fremtidig situasjon med utbygging i Trondheim øst. De nye vestvendte E6-rampene i Presthuskrysset har ingen betydning for resultatene i kapasitetsberegningene for rundkjøringen på Moholt, sett i sammenheng med usikkerheten som ligger i beregningene.

Nullvisjonen for trafiksikkerhet legges til grunn for utforming av alle veg- og gatesystemer. Med utforming i henhold til gjeldende normer for veg- og gateutforming, skal normalt trafiksikkerheten være ivarettatt. Det er likevel viktig at trafiksikkerhet får stor oppmerksomhet i den videre detaljutforming innenfor planområdet.

Det er utarbeidet en supplerende trafikkanalyse for Trondheim øst, som konkluderer bl.a. med at Overvkkforbindeslen kan i hovedsak utformes som en lokalveg uten kollektivfelt og at den vil få mindre betydning for gjennomgangstrafikken.

Hovedgata anbefales å få en fartsgrense på 30 km/t på de strekninger hvor mange myke

trafikanter skal krysse vegen. Lav hastighet er spesielt viktig ved mange gående, spesielt barn ved skole, barnehage, grøntområder og forretninger.

Der bil og sykkel bruker samme gateareal, bør bilførere til enhver tid se de syklende. Separate sykkelveger gir sikre og gode løsninger mellom kryssene, mens sikkerheten i kryssene ofte er bedre ved sykling i blandet trafikk eller i sykkelfelt. Områdeplanen viser kun prinsipp for fortau og sykkelfelt. I planen er det foreløpig ikke vist detaljert hvordan kryssene skal løses.

Hovedgata har en stigning på mellom 5 % og 7 % i nedre del, mot Kockhaugvegen. Sykkelveg etableres langs hovedgata, med en stigning på 5 %, 7 % stigning på kortere strekk. Presthusvegen stenges lengst nord ved Kockhaugvegen, og atkomst fra Kockhaugvegen til Presthus gård og eksisterende boliger erstattes med atkomst fra ny veg over Overvik. I overkant av alle forgjengerkryssninger skal vegen flates ut slik at det blir lettere for bilene å stoppe. Godt vintervedlikehold er et avgjørende og viktig tiltak for å bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter og unngå materiellskader på kjøretøy.

Antall syklistar på Overvik er beregnet til 4.100 personer. Det antas at 630 personer vil sykle fra Overvik til arbeid. Om lag 150 av disse vil sykle i Almevegen til jobb/skole. Til sammen i begge retninger er det beregnet 300 sykkelturer per hverdag. ÅDT i Almevegen antas å være på ca. 100-300 kjøretøy per døgn, inkludert trafikk til den nye gravplassen vest for Overvik, som får atkomst via Almevegen. Trafikken vil i hovedsak være lette kjøretøy til og fra boliger og gravplassen. Fartsgrensen i Almevegen er 30 km/t, og det er anlagt fartshumper. Kjørebane er forholdsvis bred, og det er fortau på begge sider. Almevegen faller ikke inn under veger hvor det anbefales egne felt for syklistar. Almevegen har mange sidegater. Ved å forkjøre regulere Almevegen vil fremkommeligheten for syklistar bli bedre. Samtidig blir også fremkommeligheten for bilene bedre.

Universell utforming

Det er utfordrende å tilfredsstille krav til universell utfordring i et område med stigningsforhold som her, men ikke umulig. Plan- og bygningsloven, Teknisk forskrift og Kommuneplanens arealdel har alle bestemmelser om universell utforming som vil gjelde for detaljplaner og byggesaker. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å ta med ytterligere bestemmelser om dette i områdeplanen.

Barn og unges oppvekstvilkår

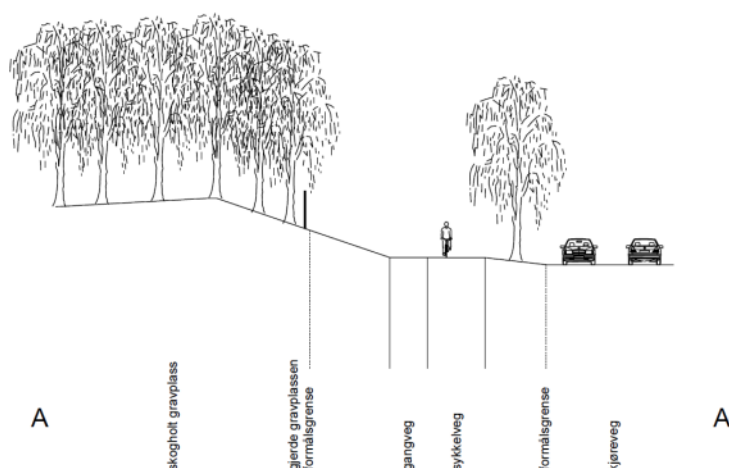
Områdeplanen knytter sentrums- og boligområder samt barnehager til friluftsområder på en sikker måte med trygge og sammenhengende gang- og sykkelveger. Det etableres også nærmiljøanlegg og aktivitetsområder samt småbarnslekeplasser, for at barn og unge kan ta del i livet i bydelen.

Det kommer skole innefor området. Områdeplanen legger opp til at en stor andel av skolebarna kan følge turveger og gang- og sykkelveger til skolen, som ikke krysser bilveger. Det legges i tillegg opp til trafiksikre kryssinger på alle viktige kryss langs hovedvegen.

Det er krav om opparbeidelse av midlertidige skoleveger før hele området er bygd ut.

Forholdet mellom gravplass og bebyggelse

Som snittegning viser, så vil høydeforskjellen mellom gravplass og planlagt veg gi et naturlig skille mellom disse to funksjonene. Det må jobbes med å tilrettelegge for gode overganger mellom veg og gravplass, særlig ved port inntil gravplassen.



Snitt gjennom gravplass, grøntdrag og framtidig vei

Ny hovedveg er plassert i nærhet til eksisterende boliger på Solfæng/Presthus, vestlige del av Olderdalen og sør for Blekkan. Disse boligene vil merke trafikkøkningen i form av økt støybelastning. Det sikres som krav i bestemmelsene at støytiltak for disse boligene utredes i forbindelse med detaljreguleringen av hovedvegen.

Mot eksisterende boliger skal bebyggelsen trappes ned. Nedtrappingen er sikret i planbestemmelsene, men konkrete høyder skal dokumenteres/ vurderes nærmere i detaljreguleringsplaner for det enkelte felt.

Lokalsenterstruktur

Et nytt lokalsentertilbud på Overvik vil gi et bedre handelstilbud til framtidige beboere på Overvik, og dermed holde transportarbeid til handelsreiser nede. Utførte beregninger viser at et nytt lokalsenter på Overvik kan få et kundegrunnlag på oppunder 5000 innbyggere. Befolkningsveksten innenfor omformingsområdene på Dragvoll er ikke med i analysen, og faktisk antall kunder kan derfor forventes å bli høyere. Beregningene viser videre at nye beboere på Overvik vil få mindre enn seks minutters sykkelavstand til det framtidige lokalsenterområdet.

Det er som en del av planprosessen også utført analyser for lokalisering og behov for dagligvareforretninger innenfor planområdet. Beregningene gir et grunnlag for en foreløpig dimensjonering av handelstilbudet, basert på potensielt kundegrunnlag i sykkelavstand fra handelstilbudet.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Overtakelse av hovedveg og en hovedgang-/ sykkelveg gjennom området vil øke kommunens driftskostnader. Et nytt vannforsyningssystem og offentlig nærmiljøanlegg vil tilføre kommunen økte driftskostnader. Kommunen må innløse en tomt til ny barneskole med tilhørende formål, samt to tomter for åtteavdelings barnehager og tomt til en idrettsbane (11er bane), innenfor planområdet. Kommunen skal overta avfallssuget med stasjon.

Kjøp av grunn til kommunale formål og drift av offentlige anlegg vil bli belastet Trondheim kommune. Med tettheten som det legges opp til her, blir det en kostnadseffektiv utbygging.

Etablering av offentlig infrastruktur som kjøreveger (inkludert hovedgata), gangveger, grøntanlegg og ledningsanlegg blir belastet alle grunneiere/utbyggere innenfor planområdet.

Planlagt gjennomføring

Utbygging vil skje over en periode på 10 – 20 år. Rekkefølgekrav sikrer at nødvendige infrastrukturiltak blir gjennomført parallelt med utbyggingen.

Innspill til planforslaget

Planprosessen

Planoppstart ble vedtatt i bygningsrådet 5.5.2015. Overvik Utvikling AS fikk ansvar for å utarbeide planen. Det ble kunngjort igangsatt reguleringsarbeid i Adresseavisen og på nettet 16.5.2015. Berørte naboer og offentlige instanser ble varslet om oppstart av planarbeid 18.5.2015. Planprogram ble vedtatt i bygningsrådet 1.9.2015.

Det er avholdt flere åpne møter for naboer/ berørte og øvrige interesserte, hvor det ble orientert og svart på spørsmål. I høringsperioden er planforslaget utstilt i Bytorget med digital modell, beskrivelse av planforslaget og illustrasjoner. I tillegg er det avholdt møter med AtB, Statkraft, NTNU, Agri Eiendom og naboer i Olderdalen, Solfeng og Jakobsli. Det er avholdt møter med Fylkeskommunen og Statens vegvesen, hvorav flere der Fylkesmannen også deltok.

Planen ble førstegangsbehandlet i bygningsrådet i møte 3.5.2016. Planforslaget er kunngjort og varslet utlagt til offentlig ettersyn, 14.5.2016. Reguleringsforslaget lå ute til offentlig ettersyn og var på høring i perioden 13.5.2016- 25.6.2016. I høringsperioden var planforslaget utstilt i Bytorget med digital modell, beskrivelse og illustrasjoner.

Reguleringsforslaget ble endret med bakgrunn i innkomne innspill ved offentlig ettersyn og høring, i hovedsak ved at vegen i sør ble lagt om, for å begrense oppdeling av landbruksområdet. Saken ble sendt på begrenset høring 24.10.2016.

Fylkesmannen, Statens vegvesen og Fylkeskommunen stilte flere vilkår for egengodkjenning av planen. Det er avholdt flere møter med Statens vegvesen, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommune, for å forsøke å avklare vilkår for egengodkjenning.

Innspill før offentlig ettersyn og høring

Innspill fra berørte naboer gikk hovedsakelig på trafikk, gangforbindelser og bekymring for uheldige virkninger av planen. Innspill fra offentlige instanser omhandlet i hovedsak ny hovedveg gjennom området og virkninger på omkringliggende vegnett. Kirkelig fellesråd ba om at det tas hensyn til Charlottenlund gravplass. Innspillene ble behandlet ved førstegangs behandling av planen. Plankart og bestemmelser ble utformet med en trafiksikker hovedveg for bil, buss, gående og syklende trafikanter. Det ble lagt opp til en grønn forbindelse fra Olderdalen på tvers av planområdet fram til Chamonix, slik at eksisterende og nye bydeler bindes sammen.

Innspill ved høring og offentlig ettersyn

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, samordnet med uttalelser fra Statens vegvesen og jernbaneverket, datert 1.7.2016.

Fylkesmannen og Statens vegvesen stilte samordnet vilkår, som går ut på at:

1. Det må tas inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at Brundalsforbindelsen er etablert før boliger innenfor planområdet tas i bruk.
2. Det må tas inn en bestemmelse som sikrer at hovedvegen gjennom planområdet og gang- og sykkelveg er ferdig etablert før planområdet tas i bruk.
3. Areal til framtidige kollektivfelt langs hovedveg må sikres i plan, for eksempel som annen veggrunn, grøntareal.

4. Bestemmelse § 4.5 må endres, slik at det settes krav om at det skal foreligge støyfaglig utredning ved innsending av forslag til reguleringsplan.

Fylkesmannen stilte også egne vilkår for egengodkjenning, i hovedsak med bakgrunn i Jordlova § 9, som går ut på at:

5. Alt areal til nødvendig offentlig og privat tjenesteyting, inkludert skole, må løses innenfor det arealet som er satt av til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel. Areal til tjenesteyting som er nødvendig for at planen skal kunne realiseres må reguleres som en del av områdereguleringen.
6. Alternativ 1 (vest) må ikke velges som hovedveg i nord. Dersom alternativ 3 (øst) velges, må gang- og sykkelvegen legges slik at landbruksinteressene hensyntas på en tilfredsstillende måte.
7. Det må velges en annen vegtrasé i sør enn vist i plankartet. Det må velges en trasé som ikke deler opp dyrka mark og som medfører så lite omdisponering av dyrka mark som mulig. Dette gjelder også plassering av gang- og sykkelveg.
8. Område o_fri må ikke omreguleres fra LNF- område til friområde. Bestemmelsene til hensynssone friluftsliv H530_1 og H530_2 må sikre at tilrettelegging for friluftsliv ikke kommer i konflikt med drift av landbruksområdene.
9. Det må foreligge en risikovurdering av nærhet til risikofylt industri. Det må også avklares om dette forholdet eventuelt må hensyntas i planen.

Også Statens vegvesen stilte egne vilkår for egengodkjenning av planen, som går ut på at:

10. Hovedveg gjennom området må være etablert før det gis brukstillatelse innenfor områdeplanen i sin helhet og at det ikke legges opp til trinnvis utbygging av vegen.
11. Vestvendte ramper på E6 må være etablert før boliger kan tas i bruk.
Rekkefølgebestemmelsene må presisere at nye vestvendte ramper må være etablert sammen med hovedveg gjennom området før det gis brukstillatelse for boliger.
12. Det innføres rekkefølgebestemmelse som sikrer at sikker gang- / sykkelforbindelse over E6 må være etablert før boliger kan tas i bruk.

Statens vegvesen ga faglige råd om:

- Bestemmelsene bør sikre at det gjennomføres utredninger av luftkvalitet i forbindelse med detaljreguleringen.
- Trondheim kommune bør utsette endelig vedtak av områdeplanen for Overvik, inntil planen for ny Jakobsli skole er ferdigbehandlet eller kan sluttbehandles samtidig.
- Bestemmelsene bør sikre at utforming av kryss i sør mot Fv 861 / Jonsvannsveien, skal godkjennes av Statens vegvesen.
- Nytt kryss mellom Kockhaugvegen / Fv 950 og hovedgata gjennom området må være etablert før boliger kan tas i bruk.
- Statens vegvesen kan godta både alternativ vest og øst for veg i nord. Til tross for manglende dokumentasjon anser de alternativ vest, totalt sett, å gi den beste trafikale løsningen.
- Av hensyn til trafiksikkerhet og støy, anbefaler de at Trondheim kommune i sør velger det traséalternativet som ligger lengst bort fra skoletomta.
- Områdeplanen bør regne inn fremtidig breddeutvidelser i kurvene, og avsette det som behøves av tilleggsareal til vegareal. Eventuelle kryss og avkjørsler i innersving må også justeres i forhold til kurve.
- Ytterligere trafikale tiltak burde ha vært utredet og diskutert, både for Moholtkrysset og for Skovgårdkrysset.
- Gang- og sykkeltrafikk bør adskilles som en sykkelveg med fortau langs vestsiden av sentrumsområdet.

- Forbindelsen fra Odd Sørli's veg til skole/sentrumsområdet i Overvik bør reguleres til gang-/sykkelveg.
- Det bør reguleres inn en gang/sykkelveg langs sørsiden av Fv. 950/ Kockhaugvegen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ga faglige råd om:

- Alternativ 4 i landbruksnotatet bør velges som hovedveg i sør.
- Overskytende matjord bør primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, og det bør innarbeides krav om dette i reguleringsbestemmelsene.
- Det bør utarbeides en plan for disponering av matjord og overskuddsmasser fra veganlegg på LNF- område som gir nærmere beskrivelse av hvordan matjorda skal håndteres slik at den ikke forringes.
- Krav til håndtering og istandsetting av midlertidig berørt jordbruksareal bør tas inn i bestemmelsene.
- Det bør stilles krav i bestemmelsene om at eksisterende jordbruksdreneringer som berøres tilpasses slik at de opprettholder sin funksjon.
- Det bør utarbeides rekkefølgekrav om utbygging av området for å ivareta hensynet til drift av jordbruksarealene underveis.
- Det bør utarbeides en bestemmelse som sikret adkomst til landbruksarealene, både jord og skog, både i anleggsfasen og i ettertid.
- Det bør henvises til T-1442/2012 i bestemmelsene, slik at grenseverdiene i T-1442/2012 gjøres gjeldende for planområdet.
- Bestemmelse bør endres slik at det stilles krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal foreligge ved innsending av forslag til reguleringsplan.
- I ROS- analysen bør det gjøres en vurdering av hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket.

Jernbaneløst anbefalte at:

- Det dokumenteres at tiltaket ikke vil øke faren for flom, erosjon, setninger og skred mot samferdselsanleggene, inklusive jernbanen.
- Kollektivtransport, sykkeltransport og gangveger, vektlegges.

Sør- Trøndelag fylkeskommune, fylkesutvalget 21.6.2016

De ser utfordringene i å nå målet om at trafikkveksten i Trondheim skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Sør- Trøndelag fylkeskommune støtter planens trafikkkløsning, da den er bra for gange, sykkel og kollektiv. Fylkeskommunen stiller som vilkår for egengodkjenning av planen, at det settes av plass til kollektivfelt gjennom området. De krever at det stilles rekkefølgebestemmelse om at vegen blir opparbeidet gjennomgående i tidlig fase av utbyggingen. Fylkeskommunen anbefaler at det stilles rekkefølgebestemmelse om samtidig opparbeidelse av Overvik og Brundalsforbindelsen. Ved brev av 13.2.2017 presiserte Sør- Trøndelag fylkeskommune at alternativet med veg i vest, nord i området, er best. De vil vurdere å foreslå innsigelse til planen, dersom det velges en løsning med veg i øst.

Riksantikvaren, datert 23.6.16

Riksantikvaren tillater de omsøkte inngrepene i kulturminner, forutsatt at det gjøres justeringer i bestemmelsene. Omfanget av kulturminner i planområdet anses som beskjedent. De krever at § 4.8 endres til: "De berørte kulturminnene, id. 178485 som er markert som bestemmelsesområde i plankartet kan fjernes uten vilkår om arkeologisk utgraving."

TrønderEnergi Nett AS, 4.7.16

De mener det må opparbeides helt ny infrastruktur for strøm på dette området. TrønderEnergi Nett må involveres når detaljplanene for området starter opp.

WSP, på vegne av Agri Eiendom AS, datert 24.6.16

Med merknaden følger et notat om vegsystem, barriereeffekter og egnethet av alternative løsninger, et notat med innspill til landbruksnotatet som fulgte saken og et notat om urbant landbruk på Presthus gård.

De anbefaler alternativ 2 (øst) som atkomst i nord, da de mener det er best for landbruk og gir minst barriere- og landskapsvirkning. De forutsetter at vegføring / infrastruktur i hovedsak løses innenfor avsatt utbyggingsområde. De mener det må bli bedre medvirkning overfor Agri Eiendom i videre planprosess. Agri Eiendom AS aksepterer ikke veg over Presthus (alternativ 1, vest). De mener at alternativene til veg i nord ikke er likeverdig behandlet, at det ikke er vesensforskjell på de to alternativene i forhold til 0- visjonen, universell utforming, stigning, støypåvirkning, kollektivtrafikk og utbyggingsmuligheter. De mener at alternativ 2 (øst) vil bli mindre synlig. De viser til at ny atkomst til Presthus gård vil bidra til ytterligere arealbeslag og oppdeling av eiendommen, og berøre gårdsanlegget og barnehagen mer. De ber om en redegjørelse for konsekvensene for landbruk, ved at Chamonix reguleres til friområde. Agri Eiendom viser til at Chamonix er en viktig arealressurs for dem i deres planer for å utvikle et område til urbant landbruk, og ber om at det ikke legges noen restriksjoner på bruk av Chamonix. Agri jobber med planer for å utvikle sin eiendom til urbant landbruk, for bevaring av dyrkajord, sikring av fremtidsverdier, positiv profilering av matproduksjon og landbruket generelt, positiv profilering av Fellekjøpet som markedsaktør og god forretningsmessig drift av gården. De forutsetter at det stilles krav i bestemmelsene om fordeling av arealverdier og kostnader i henhold til jordskifteloven, jf. plan- og bygningslovens § 12 – 7, nr 13.

NTNU, datert 23.6.16

De viser til at området deres sør for Overvik er ervervet til utbygging, for utvikling av universitetet og boliger. NTNU ber om at arbeid med Kommunedelplan for Dragvoll prioriteres. De ber om at det velges en annen vegføring i sør.

TOBB, 23.6.16

TOBB er medeier i flere av utbyggingsfeltene i områdeplanen. De mener planen legger opp til bærekraftige løsninger med valgte veger i nord og sør, både for å nå 0-vekstmålet og for god utnytting av boligområdene. TOBB er fornøyd med at områdeplanen er robust, og at den gir overordnede føringer til detaljplanene om infrastruktur og god utnytting. TOBB støtter at det arbeides med midlertidig atkomst til B1 og B2, slik at boligutbyggingen kan komme i gang og ny skolekapasitet kan utnyttes så tidlig som mulig. De mener at parkeringskravet må være i tråd med krav i KPA. De mener at en eventuell lavere parkeringsdekning må fastsettes i KPA og ikke i områdeplanen, slik at det blir likebehandling i hele Trondheim øst.

AtB, datert 23.6.16

AtB ønsker en mest mulig rettlinjet trasé gjennom området, fortrinnsvis med minst mulig stigning. Dette med tanke på reisetid, kjørekomfort, sikt, vintervedlikehold, sjåførhensyn m.m. Fartsreduserende tiltak i form av puter skader bussene og utgjør en ulempe for sjåførene. AtB mener kryss o.l. må utformes slik at busstrafikken får god flyt og akseptabel kjøretid gjennom området.

FAU Jakobsli skole 19.6.2016 og FAU Charlottenlund skole 25.5. 2016

De mener skolen bør plasseres i midten av skolekretsen, ved Overvik gård. FAU mener reguleringsarbeidet for Overvik bør stoppes til man har endelig skoletomt klar. De mener det er risiko ved å regulere skole utenfor areal avsatt til byggeområde. De mener det ikke kan tillates

ytterligere boligbygging i stort omfang i skolekretsen. FAU viser til at det er mangel på lekeplasser og idrettsflater for barn i Olderdalen. De ber derfor om at antall idrettsflater økes fra to til minimum tre, og at en av disse plasseres i nær tilknytning til Olderdalen. De påpeker behov for sikker skoleveg og gode trafikkløsninger, fra omliggende eksisterende boområder.

Syklistenes Landsforening i Trondheim, 24.6.2016

Syklistenes Landsforening (SL) mener at planen gir lite igjen til samfunnet sammenlignet med hva man får. Relativt høy utnyttelsesgrad teller positivt. Manglende skole og forbedring av forhold for gående og syklende teller negativt. De ser rom for forbedring og har følgende innspill:

- Plassere skole nærmere Overvik gård og trygg skoleveg fra Jakobsli reguleres inn.
- Sykkelveg med fortau bør etableres langs Kockhaugvegen før første brukstillatelse.
- Ny snarveg for gående og syklende med bro over Stokkbekkdalen.
- Ny gang- og sykkelbru over E6 bør etableres før første brukstillatelse.
- Ny snarveg for gående mellom Vikåsen og Overvik.
- Området med sentrumsformål bør vurderes flyttet mot nordøst.
- Sikre styrt utbyggingsrekkefølge slik at eksisterende og nye beboere får tilgang på gode tjenester og transporttilbud med kort gåavstand.
- Stenging av Kockhaugvegen for gjennomkjøring bør vurderes som rekkefølgekrav.
- Planområdet bør utvides med gode tilkoblinger for gående og syklende til Skovgårdkrysset, til Kruskajordet og til Brattvollvegen 5.

Idrettsrådet i Trondheim, 4.7.2016

Merknaden representerer Ranheim idrettslag, Charlottenlund sportsklubb, Norges fotballforbund Trøndelag og Idrettsrådet i Trondheim. De viser til at det er avholdt samordnende møte mellom idrettene. Idrettsrådet mener behovet for idrettsanlegg stort sett er dekket for en stor utbygging som her, men de foreslår en 11-fotballbane og en idrettshall på skolen. De ser at det kan være behov/ interesse for etablering av et idrettslag i Overvik- og Jakobsliområdet. Et idrettslag kan være positivt for å bygge tilhørighet til den nye bydelen. De foreslår klubbhus for framtidig idrettslag/ treningssaler for idrett, i kjeller på barnehagene. De mener også at det trengs en aktivitetsflate, da det på Ranheim mangler et egnet nærmiljøanlegg til fritidsaktiviteter for de yngste når Ranheim friidrettshall er stengt. Nærmiljøanlegg anbefales med kunstgressbane for femmerfotball og en mindre flerbruksflate for bandy og andre ballaktiviteter om sommeren og islegging på vinterstid. De mener turdrag stort sett er løst på planområdet. De er i tvil om skiløypenettet gir tilstrekkelig sammenheng med Stokkanhaugen. De foreslår BMX- løype/pump trax for sykkel, i grønnsstrukturen nordøst i planen.

Presthus gård barnehage, 27.6.2016

De mener ny veg vil ha fryktelig negativ påvirkning på deres skog/friområder, og føre til trafikkfarlige situasjoner for barna som bruker Chamonix året rundt. De er bekymret for støyforurensing for Chamonix og for dyrelivet der. Presthus barnehage ønsker at eksisterende veg utbedres i stedet.

Solfeng grendalag (beboere i Presthusvegen 22-48), 24.6.2016

Grendalaget er sterkt i mot at vegen legges mot øst, på grunn av støy og støv. De mener veg i vest vil være best for dem, selv om det alternativet vil redusere mulighetene for vinteraktivitet / aking på Presthusjordene. De etterlyser støytiltak på gamle E6 / Kockhaugvegen. Grendalaget mener at dagens Presthusvegen ikke er egnet som anleggsveg, og ber om en anleggsveg som påvirker eksisterende boliger minst mulig. De mener det må være veg med fortau mellom Solfeng

grendalag og Presthus gård barnehage. De ber om at eksisterende gangveg på jordet langs bebyggelsen opprettholdes i samme avstand fra boligene som i dag.

Ranheim inn i framtida, 26.6.2016

De ber om grøntområder som ivaretar både ferdsel i fri natur og naturmangfold. De mener at bekker og vannspeil må gjenåpnes der det er mulig, og at kantvegetasjon langs slike områder er spesielt viktig, slik at yngling av dyr, fugler og insekter kan fortsette også etter utbygging. De ber om at viltkorridorer mot Vikåsen og Estenstadmarka ivaretas. De mener det må sikres at skoleveger til den nye skolen er på plass før skolen tas i bruk. De anbefaler samarbeid om kommunikasjon med andre områder og utbyggere på Ranheim.

Per Kvists veg velforening, datert 24.6.2016

De foreslår at vegen legges langs og inne på Blekkan. De begrunner det med at LNF- areal spares, av hensyn til matproduksjon og fuglelivet. De mener det bør tas mer støyhensyn til eksisterende bebyggelse. De mener bebyggelsen på skolen kan brukes som støyskjerm mellom veg og skolegård. De ber om at konsekvenser på støy for eksisterende boliger utredes ytterligere, og at nødvendige avbøtende tiltak beskrives. De mener at flytting av vegen gir et mer sammenhengende turdrag langs Per Kvists veg og Odd Sørli's veg. De mener at planlagt høyde på bebyggelsen ikke harmonerer med kulturlandskapet, og foreslår at bebyggelse på sju etasjer vurderes på nytt. De mener at trafikkutredningen må revideres, slik at den belyser konsekvenser for eksisterende bebyggelse i sør. De anbefaler at landbruksnotatet viser skoletomten, for å få avdekket konsekvenser for landbruk / matproduksjon.

Sameiet Prestmovegen 1, 22.6.2016

Sameiet etterlyser at konsekvenser for støy utredes, og at det gjøres støydempingstiltak, i forhold til at det blir mer trafikk på E6- rampene og i Presthuskrysset.

Odd Sørli's veg velforening, 20.6.2016

De krever at bebyggelsen i felt mot Odd Sørli's veg blir maks fire etasjer, med fallende høyde inn mot eksisterende bebyggelse. De mener det er feil med store næringsbygg inn mot skoleområdet på grunn av trafikk. De foreslår at regulert sti fra Odd Sørli's veg mot grøntdraget ved gravplassen, beholdes, selv om den ikke har universell utforming. Velforeningen mener turdraget mellom Odd Sørli's veg og ny veg må være minimum 30 meter, av hensyn til turmuligheter, skoleveg og avstand mot bebyggelse. De ber om at det velges en av de to andre alternativene til veg i sør, fordi det er best for eksisterende bebyggelse, for skolen, for landbruket, for rekreasjonsmuligheter og vilttrekket som går mot Chamonix.

Naboer i Brattvollvegen, 22.6.2016

De etterlyser bedre utredning av alternativ 2 (veg i øst) til veg i nord. De mener alternativet med veg i øst vil ha svært negative konsekvenser for utearealet deres. De tviler på effekten av støyskjermingstiltak, på grunn av hellende terreng. De anbefaler alternativ 1 (veg i vest) til veg i nord. De ber om at det legges opp til en grønnstruktur som både binder sammen bydeler og som gir en sammenhengende turveg til Strindamarka. De mener at grøntdraget mot Olderdalen bør økes fra 15 meter til 30 meter. De syns det er beklagelig at det planlegges sykkelsti over deres fellesareal. De er svært positive til lekeområdet som planlegges som integrert del av grøntdraget langs øvre Olderdalen. De mener at det arkitektoniske og visuelle samspillet mellom nytt og gammelt er like viktig som høy utnyttelse. De ber om nedtrapping av bebyggelsen mot eksisterende bebyggelse. De mener bebyggelse på seks etasjer vil ha svært negative konsekvenser for både utsikt og solforhold for mange beboere. De oppfordrer til lavere bebyggelse i B1 og B2 enn det planen beskriver. De mener det er behov for at nye lekearealer på Overvik også kan være

for barn i Olderdalen.

Kathrine Myran, 24.6.2016

Hun mener at en miljøgate som medfører trafikk og støy, vil ødelegge atkomsten til Chamonix fra barnehagen, skogen og dyrelivet. Hun viser til at Chamonix er en viktig lekeplass og rekreasjonssted for barn, med mange fugler og dyr.

Oslandsbotten og Andreassen, Martin Barstads veg 19, 20.6.2016

De mener at vegtrasé øst er det dårligste alternativet med hensyn til trafiksikkerhet og bokvalitet, både for eksisterende bebyggelse i Olderdalen og nye boliger i Overvik.

Auran og Berre, Presthusvegen 60, 22.6.2016

De mener at Presthusvegen ikke egner seg til anleggstrafikk eller større trafikkmengde, og at det er avgjørende at ny Overvikforbindelse blir etablert og åpnet for alminnelig ferdsel før Jakobsli skole og Blekkan bygges ut. De viser til at det er svært uoversiktlig, og at det er ingen trafiksikkerhetstiltak gjennom tunet på Øvre Tesli. De ønsker at Presthusvegen stenges for gjennomkjøring med bom, slik at all trafikk går over Overvikforbindelsen. De ber om fartsdempere på Presthusvegen inntil Overvikforbindelsen er på plass.

Jon Magne Nielsen, Martin Sæterhaugs veg 16, 22.6.2016

Han ber om at skolen legges lenger nord, slik at skoleveg for barna fra Olderdalen ikke blir unødvendig lang og bratt, og får universell utforming. Han ber også om at skoleveg for barn i Olderdalen, langs Martin Barstads veg og Brattvollvegen, får fortau og asfalt. Han mener kapasiteten på fotballbaner må dobles med ny utbygging. Han ønsker at noe idrettsanlegg legges nært Olderdalen, alternativt at idrettsplassen i Severin Saksviks veg oppgraderes til 7'erbane. Han viser til at det må etableres gode sykkelforbindelser til Markaplassen ungdomsskole på Vikåsen og på tvers fra Olderdalen til Overvik. Han tror ikke det er marked for mange blokker så langt fra sentrum, og foreslår at det settes av mer areal til eneboliger og rekkehus med hage.

Thomas Berg, Huldervegen 75, 20.6.2016

Han mener det bør vurderes anlagt en bred grønn gate, med turveg og skiløype, fra Ladestien til undergangen ved Fortunalia, og at det vil sikre Overvik som en attraktiv bydel og god forbindelse mellom ny skole og fjæra.

Godtland, Odd Sørli veg 5, 17.6.2016

Han mener at matjorda ikke bør bygges ned og at ny hovedveg må flyttes. Han kan ikke akseptere støy fra en veg med 8000 ÅDT, kun noen få meter fra sitt hus. Han ber om at vegen flyttes til Blekkan. Han mener det vil gi fordeler som bedre kollektivdekning, mindre behov for støydemping for eksisterende boliger, mindre støy for gravlunden, sikrere skoleveg for flere barn, mindre forbruk og deling av dyrkamark og mindre ulemper for eksisterende og nye beboere. Han ønsker lave hus mot Odd Sørli veg. Han mener at man ikke kan begrunne traseen med at det er bratt for buss, da busser kjører på brattere veger andre steder. Han mener at bredden på turdraget langs Odd Sørli veg må være minst 30 meter.

Liv og Jon Forbord, Presthusvegen, 23.6.2016

De mener det er avgjørende at Overvikforbindelsen blir åpnet for ferdsel før byggestart på Jakobsli skole og første byggetrinn på utbyggingsområdet. De ønsker at Presthusvegen stenges for gjennomkjøring med bom slik at all trafikk går via Overvikforbindelsen.

Per Terje Osmundsen, 26.6.2016

Han ser med vantro på at furuhaugene ved Overvik skal bygges ned, da disse er de siste tilfluktsområdene til de rødlistede kornkråkene. Han mener rødlistearter må ha høyere prioritet.

Siri Sæther, Eikvegen 4a, 16.6.2016

Hun viser til at rødlistede kornkråker holder til i planområdet, og at Trondheim er viktig for bestanden. Hun viser også til at ROS- analysen konkluderer med at bevaring av vegetasjon vil være avbøtende tiltak, men at illustrasjonene viser massiv utbygging. Hun oppfordrer til å bevare kvalitetene og landskapsvirkningene som disse kollene har. Hun mener det bør vurderes en åpen korridor fra kollene til skogkanten av Vikåsen. Hun er skeptisk til vegtrasé nedenfor Chamonix, da det vil påvirke støyforholdene i rekreasjonsområdet.

Beboere i Martin Barstads veg 21 b og 23 c, 24.6.2016

De mener at ny bebyggelse ikke må kaste skygge mot Olderdalen, og at høy utnyttelse bør konsentreres sør for Overvik gård. De mener også at vegen må plasseres vekk fra eksisterende bebyggelse. De foreslår at tursti langs Olderdalen utvides til 30 meter. De mener områdeplanen ikke bør ferdigstilles før skoletomt er sikret. De foreslår at skoletomt og nærsenter bør ligge mer sentralt i Overvikområdet.

Agnar Auran, Presthusvegen, 22.6.2016

Han mener at Presthusvegen er uegnet som anleggsveg og som framtidig atkomst for delfelt Blekkan, og at atkomst derfor bør flyttes til motsatt side i området. Han anbefaler at Presthusvegen stenges for gjennomkjøring. Han mener at en farlig sving i Presthusvegen bør utredes i forbindelse med gjenlegging av åpen bekk.

Ingrid Langø, Brattvollvegen 7d, 22.6.2016

Hun viser til at alternativ øst for veg i nord innebærer støy- og støvutfordringer for nærmeste bebyggelse og planlagt tursti, og at det må vektlegges ved valg av trasé. Hun mener at bygg i tre-fem etasjer både vil svekke ettermiddagssola vesentlig for eksisterende bebyggelse og utsikt. Hun ber om byggehøyder som ikke påvirker solforhold og utsyn.

Skogdalen og Utne, 19.6.2016

De mener at fremtidig kryss mellom Kockhaugvegen og Overviktraseen kun må tillate biltrafikk inn til Overvik fra øst og ut fra Overvik mot øst, i retning nye E6-ramper, da det er best for kollektivtrafikk, økt trafiksikkerhet for gående og syklende, bedre trafikkavvikling i Skovgårdkrysset og mindre trafikk langs Kockhaugvegen.

Innspill ved begrenset høring

Fylkesmannen i Sør Trøndelag, 2.12.2016

Fylkesmannen viser til samordning av uttalelse med Statens vegvesen (SVV). Fylkesmannen gjentar følgende to vilkår for egengodkjenning av planen:

- Fylkesmannen har som vilkår for egengodkjenning at det må velges en annen vegtrasé i sør enn vist i plankartet. Det må velges en trasé som medfører så lite omdisponering av dyrka marka som mulig og ikke deler opp dyrka mark. Dette gjelder også plassering av gang- og sykkelveg, jf. jordlova § 9.
- Statens vegvesen
 1. I tråd med fylkesutvalgets vedtak av den 21.6.16 mener Statens vegvesen det er svært viktig å følge opp følgende: Kollektivtrasé må reguleres inn som vegareal langs hele Overviktraseen. Det må etableres kollektivtrasé i begge kjøreretninger. For ordens skyld presiseres det at Fylkesmannen og Statens vegvesen opprettholder alle vilkår for egengodkjenning fremsatt i tidligere uttalelser (hhv.1.7.16 og 24.6.16). De viser til

disse for nærmere begrunnelser for vilkår for egengodkjenning og generell rådgivning for det videre planarbeidet. De minner om at vilkår for egengodkjenning innebærer at det er innsigelse til planen dersom vilkårene ikke imøtekommes, og oppfordrer til videre dialog for å komme fram til en løsning. Det fremmes følgende faglige råd:

- Fylkesmannen
 1. Fylkesmannen har faglig råd om at det gjøres en grundig vurdering av behovet for arealer til sentrumsformål (herunder forretning, tjenesteyting, torg/møteplasser) før sentrumsarealet reduseres til fordel for boligformål.
- Statens vegvesen
 1. Trondheim kommune bør utsette endelig vedtak av områdeplanen for Overvik inntil planene for ny Jakobsli skole er ferdigbehandlet eller kan sluttbehandles samtidig.
 2. Av hensyn til trafiksikkerhet og støy, anbefales at Trondheim kommune for området i sør velger det traséalternativet som ligger lengst bort fra skoletomta.

Ranheim inn i Framtida, datert 19.11.2016

De mener generelt at myke trafikanter skal ferdes planfritt i områder som her, ved at det er planskilte kryssinger. De mener særlig at kryssing av Overviktraseen inn til skolen nordøstfra må skje planfritt, da skolen skal være en samlings- og kulturplass for hele Ranheim. De mener også at gang/sykkelveger, som krysser trafikkerte veger i plan, må få forkjøringsrett slik at bilister har vikeplikt. De ber også om etablering av skog, for å skjerme mot vær og vind, der forholdene krever det.

FAU Jakobsli skole, 30.11.2016

FAU ber om tryggere overgang/ planskilt kryssing, der barn fra Olderdalen og deler av Overvik får skoleveg. De begrunner det blant annet med at skolen blir et kultur- og idrettssenter for den nye bydelen. De ber om tiltak ved undergangen for å hindre at barna ikke får mulighet til å krysse i plan. De mener planen ikke viser tilfredsstillende løsninger, ved at det bare vises innsnevret gangfelt. De forventer at det beskrives hvordan skjerming mellom skolen og ny veg skal skje, slik at barn har helt trygge uteområder. De ber om hensiktsmessige skoleveger fra alle deler av Olderdalen, og at det beskrives i skolesaken. De mener fremdeles at skolen burde vært plassert mer sentralt i området. FAU Jakobsli skole opplyser at de vil, i separat skriv, be departementet om ikke å støtte det kommunale politiske vedtaket om å gjøre om LNF- areal til ny skoletomt. De vil i stedet be Trondheim kommune gå i forhandling med Overvik Utvikling om skole sentralt plassert i skolekretsen, like ved Overvik gård.

Johan Andresen A/S ved Svein Jarle Andresen, 8.12.2016

Han viser til at Per Kvists veg planlegges som framtidig skoleveg, og at vegen tenkes supplert med fortau. Han forutsetter at opparbeidelse av fortauet tas som rekkefølgekrav til Overvik, og ikke blir belastet eierne langs Per Kvists veg. Han tror at ny veg på Overvik og Jakobslivegen vil kunne utsette Brundalsforbindelsen, og at Jakobslivegen blir omtrent bilfri når Brundalsforbindelsen kommer.

NTNU, stab for Eiendomsforvaltning, 7.12.2016

Det vises til at vegen legges i sin helhet på deres eiendom, at den vil ta om lag 12- 15 dekar landbruksjord, og at det er mot deres tidligere anbefaling. NTNU mener det ikke er gjort en likeverdig og balansert vekting av ulemper og gevinster mellom de ulike partene. NTNU mener det er urimelig at hele vegarealet legges på landbruksareal. De anbefaler at alternativ 2 A og B legges til grunn for planen. De mener det ikke er gjort rede for NTNU sitt forslag om å legge vegtraséen ut til eksisterende Presthusvegen. De mener det er et mellomalternativ, at vegens midte legges i

eiendomsgrense mellom 19/171 og 19/343. De mener at alternativ 3 har de største konsekvensene for NTNU.

Eiere av Presthusvegen 80, 9.12.2016

De viser til at omlegging av vegen gir en langt større trafikkbetlastning for dem. De anmoder derfor primært om at vegen ikke plasseres som foreslått. De ber om at de støymessige konsekvensene utredes før planen sluttbehandles. De foreslår at det stilles rekkefølgekrav om støyskjerming. De ønsker ikke foreslått løsning for fellesatkomst, slik den går over deres eiendom. De oppfordrer til en egen planprosess for fellesavkjørselen.

Naboer i Presthusvegen 78, 80, 82, 84a og 84b, 12.12.2016

De viser til at vegen i alternativ 1 ligger svært nær eksisterende bebyggelse, og at det dermed forringer bokvalitet for dem. De mener at den opprinnelige planen, benevnt som alternativ 3, fordeler ulemper mellom alle berørte bedre og at de slipper å få etablert en ny felles avkjørsel. De kan ikke se at alternativ 1 er en bedre vegløsning enn alternativ 3, da den har to 90 gradersvinger. De mener alternativ 3 vil innebære mindre bruk av dyrka mark, og være mer hensiktsmessig for gang/sykkel og turveg, enn alternativ 1. De mener at ulempen med to landbruksteiger fremfor en, må veies opp mot ulemper for naboer. De ønsker at vegen i alternativ 1 legges mest mulig mot nord for å øke avstanden mot eksisterende bebyggelse. De ber om at det sikres trafiksikker kryssing av vegen for myke trafikanter.

Naboer i Presthusvegen 82, 11.12.2016

De er imot forslag til ny vegtrasé, da vegen vil komme for tett inn på eksisterende bebyggelse. De mener at alternativ 1 vil medføre dårligere bomiljø, med støy og forurensing og redusert trafiksikkerhet for barn og eldre i Presthusvegen 78-84. De mener at alternativ 1 tar mer LNFR-område og gir lengre veg enn alternativ 3, og at alternativ 3 tar best hensyn til eksisterende bebyggelse og er best for rekreasjon og friluftsliv. De mer at argumentene for å endre fra alternativ 3 til alternativ 1, ikke støttes opp av fakta i landbruksnotatet og manglende nullvisjon i trafikkutredningen. De mener at lengre busser er et reelt alternativ for fremtidig kollektivtransport i Trondheim, og at det tilsier at vegen bør gå retttest mulig. De stiller spørsmål ved om hva som gagner matproduksjonen best, oppdeling i teiger eller er totalt medgått areal i de to alternativene. De anmoder om at konsekvensene av ulike traséalternativer utredes nærmere før planen tas opp til politisk behandling.

Avklaring av vilkår for egengodkjenning

Vilkår for egengodkjenning av planen i høringa og i begrenset høring er sammenfallende, så i det videre så legges det til grunn at det dreier seg om 12 vilkår. Etter åtte møter med påfølgende e-poster og notater er det faglig enighet om seks av vilkårene. Det er ikke oppnådd enighet om de øvrige seks vilkårene.

Vilkår 1 og 2, etablering av Brundalsforbindelsen og gjennomgående veg før boliger tas i bruk

Vilkårene 1 og 2 er ikke etterkommet. Revidert trafikkrapport konkluderer med at utbygging på Overvik ikke utløser behov for Brundalsforbindelsen og gjennomgående veg gjennom Overvik fra trinn en. Rekkefølgekrav for begge disse tiltakene vil sannsynligvis medføre at det ikke blir noen utbygging på Overvik på veldig lenge.

Vilkår 3, areal til kollektivfelt langs hovedveg

Vilkåret er etterkommet. Areal til framtidig kollektivfelt reguleres som annen veggrunn – grøntareal.

Vilkår 4, endring av støybestemmelse

Vilkåret er etterkommet. Støybestemmelsen er endret, slik at den er i tråd med retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T- 1442/2016.

Vilkår 5, areal til tjenesteyting må løses innenfor areal avsatt til utbyggingsareal

Vilkåret er etterkommet. Skolen er lagt innefor utbyggingsområdet, i tråd med bygningsrådets vedtak i 23.5.2018.

Vilkår 6, alternativ 1(vest) må ikke velges som hovedveg i nord

Vilkåret er etterkommet. Alternativ øst for veg i nord er valgt, i tråd med bygningsrådets vedtak av 23.5.2018.

Vilkår 7, det må velges en annen vegtrasé i sør enn vist i plankartet

Vilkåret er ikke etterkommet. Blekkanområdet er smalt og langt i formen. Området bør ha den bredden det har for å gi mulighet til bebyggelse i kvartalsstruktur med indre gårdstun, beskyttet fra støy. Det er viktig å utnytte området best mulig til boliger, da kan det bidra til å støtte opp om skole og sentrumsfunksjoner. Å legge vegen inn på området vil gi vesentlig dårligere utnyttelse.

Vilkår 8, Chamonix må ikke omreguleres fra LNF- område til friområde og hensynssone friluftsliv må ikke komme i konflikt med drift av landbruksområdene

Vilkåret er etterkommet. Plankart og bestemmelser er utformet i samarbeid med Fylkesmannen.

Vilkår 9, det må foreligge en risikovurdering av nærhet til risikofylt industri

Vilkåret er etterkommet. Det er utarbeidet en risikovurdering i tråd med anbefalinger fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Vilkår 10, krav om gjennomgående veg

Vilkåret er ikke etterkommet. Vilkåret er i realiteten det samme som i vilkår 2.

Vilkår 11, vestvendte ramper på E6 må være etablert før nye boliger kan tas i bruk

Vilkåret er etterkommet.

Vilkår 12, krav om sikker gang- og sykkelveg over E6 før nye boliger kan tas i bruk

Vilkåret er etterkommet.

Fylkesmannens faglige råd om at det gjøres en grundig vurdering av behovet for arealer til sentrumsformål (herunder forretning, tjenesteyting, torg/møteplasser), er etterkommet. Det er klarert med Fylkesmannen.

Vilkår fra Sør- Trøndelag fylkeskommune

Krav om at det settes av plass til kollektivfelt er etterkommet, jamfør vilkår 3 ovenfor.

Krav om gjennomgående veg i tidlig fase av utbyggingen er ikke etterkommet, jamfør vilkår 2 ovenfor. Krav om at Brundalsforbindelsen opparbeides tidlig i byggefasen er ikke etterkommet, jamfør vilkår 1 ovenfor. Krav om at veg i nord må legges i vest er etterkommet.

Kommentarer til merknader

Østlig hovedvegtrasé i nord er valgt, som følge av vedtak i Bygningsrådet 23.5.2018.

Presthusvegen er bratt og ikke trafikksikker, og den kan ikke brukes som permanent vegløsning.

Veg i sør er flyttet, og ligger nå langs vestsiden av Blekkan, slik at ny veg ikke deler opp

landbruksarealet. Vegen legges i sin helhet på NTNU sin eiendom, for å sikre en hensynsmessig utbyggingsmulighet på felt B10. Presthusvegen vil bli en ren gårdsveg og turveg til marka. Det er lagt vekt på trafikksikkerhet i planen, med fartsreduksjon ved skolen og gjennom senterområdet.

Trafikkutredning er revidert. Landbruksnotatet er revidert vesentlig.

Chamonix er i KPA delvis vist som grønnstruktur og delvis som LNF- område, og planen er i hovedsak i tråd med KPA. Østlig hovedvegtrasé er valgt i nord, og det er derfor ingen barrierer mellom Chamonix og Presthus gård.

Rådmannen mener det ikke er nødvendig å gi bestemmelse om fordeling av arealverdier og kostnader ved ulike felles tiltak innenfor planområdet, jf. Plan- og bygningslovens § 12-7 nr. 13. Dette bør løses i gjennomføringsfasen.

Det er ikke forventet betydelig økning i trafikk øst for rundkjøring på Kockhaugvegen som konsekvens av utbygging på Overvik. Det kreves støyutredninger i forbindelse med alle detaljreguleringer, inkludert detaljregulering av ny hovedveg. Det sikres i bestemmelsene at plan for trafikk i anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Sikre gang- og sykkelforbindelser er ivare tatt i planen.

Detaljregulering av ny skole skal ses i sammenheng med sentrumsformål. Gang- og sykkelvegnett i områdeplanen vil gi gode forbindelser mellom ny skole/ sentrumsområdet og omkringliggende områder.

Områdeplanen har krav om detaljplan for hvert enkelt byggeområde, og berørte vil bli hørt i detaljplanprosessene. Bygningshøyder og konsekvenser vil bli satt i en detaljplan.

Sti fra Odd Sørli's veg blir ikke berørt av områdeplanen. Sentrumsområdet er viktig for å støtte aktivitet i området. Det sikres i planen at det også skal opparbeides nærmiljøanlegg der.

Det legges opp til en 11-er bane og idrettshall i forbindelse med utbygging av ny barneskole. Det er sikret som krav i bestemmelsene til områdeplanen, at nærmiljøanlegg skal inneholde en samlet spilleflate på totalt 46 x 66 meter. Grønnstrukturen nordøst i planen er et skogsområde med bekkeløp.

Infrastruktur og forbindelser til andre områder sikres gjennom rekkefølgebestemmelser til planen. Det sikres i bestemmelsene at det skal utarbeides landskapsplan ved detaljregulering av de enkelte byggeområdene.

Det er ivare tatt i rekkefølgebestemmelsene til planen at ramper på E6 må være på plass før første bolig i nord tas i bruk. Vestvendte ramper på E6 er utredet i tidligere plan.

Det er sikret gang- og sykkelforbindelser mellom nord og sør i området og mot naboområdene. Eksisterende Presthusvegen vil få begrenset trafikk, så det blir mulighet for turgåing på/langs den til marka. Et av friområdene er plassert mot Olderdalen. Det er sikret forbindelse mellom Olderdalen og Chamonix.

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.