

Saksframlegg

Områderegulering av Overvik, r20150024, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 14/43152-213

Forslag til innstilling

Bystyret er forelagt to alternativer til vedtak for områderegulering av Overvik:

Alternativ 1:

Bygningsrådet vedtar at forslag til områderegulering av Overvik utsettes til byutredning med nullvekstmålet er ferdigstilt og nytt transportsystem for Trondheim øst er fastsatt.

Bygningsrådet ber rådmannen å starte behandling av detaljplanlegging av utbyggingsfelt merket B1, B2 og/eller B10 på forslag til plankart for områdeplan for Overvik, med forutsetning om at utbygging av disse ikke innvirker negativt på fremkommelighet for MetroBuss og kollektivtrafikken eller på annen måte innvirker negativt på å ivareta nullvekstmålet.

Alternativ 2:

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.

Saken legges fram med vilkår for egengodkjenning fra Fylkesmannen i Sør- Trøndelag og Statens vegvesen. Bystyret ber om at det settes i gang meklingsprosess mellom Trondheim kommune og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag umiddelbart etter at bystyret har behandlet planen.

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

Saken gjelder

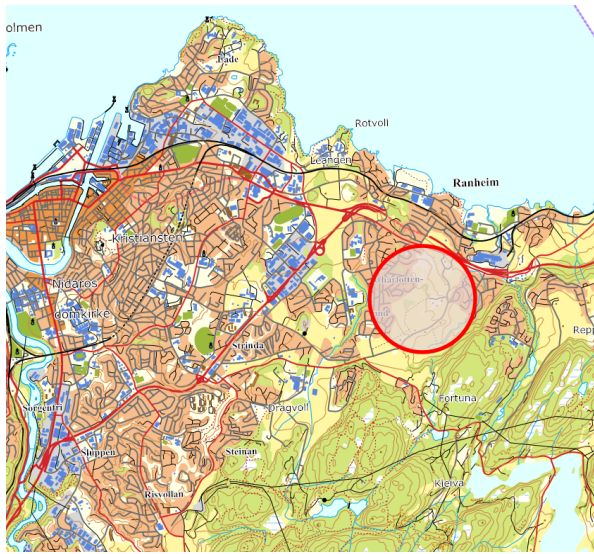
Forslag til områdeplan utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, for Overvik utvikling AS. Trondheim kommune har fulgt opp planarbeidet, bidratt med planfaglig kompetanse og kvalitetssikring av planmaterialet. Planen har vært sendt på høring og utlagt til offentlig ettersyn.

Formålet med planen

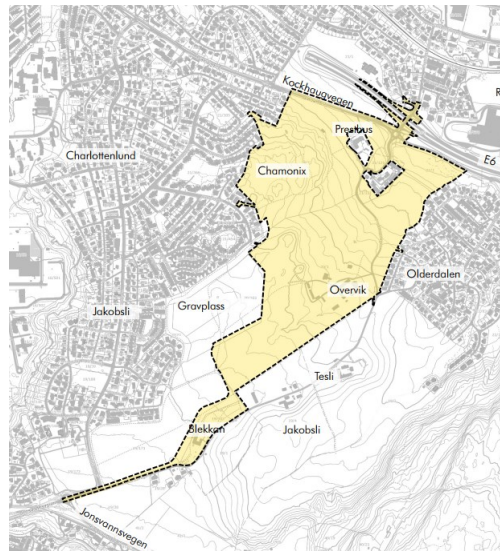
Planen legger til rette for utvikling av et nytt boligområde på Overvik, et område som i dag primært er et landbruksområde. Planen tilrettelegger for utbygging av ca 2 400 nye boliger innenfor området, en åtteavdelings barnehage, nærmiljøanlegg inklusive to nye ballbaner, og fellesområder. Handel er forutsatt plassert i et lokalsenter. Barneskole og en åtteavdelings

Trondheim kommune

barnehage på tomt som grenser opp mot planområdet i sør er under planlegging, parallelt med områdeplanarbeidet. Deler av frilufts- og rekreasjonsområdet Chamonix reguleres til offentlig friområde, og øvrige deler til LNF med hensynssone for friluftsliv.



Planområdet i Trondheim øst



Planavgrensning

Planpremisser og tidligere vedtak

Visjon om 0- vekst i trafikken

Utvikling av bydelen skal bygge på målet om at all framtidig persontrafikk skal skje med miljøvennlig transport. I planen foreslås dette ivarettatt ved at hovedgata gjennom bydelen skal utformes som en miljøgate som er egnet for kollektivtrafikk og gående og syklende trafikanter. Det skal legges til rette for gode gang- og sykkelforbindelser internt i området og til øvrige målpunkter inn mot byen, nærliggende bydeler, fjorden og marka. Det skal tilrettelegges for et variert tilbud for rekreasjon, idrettsmuligheter, møtesteder, offentlig tjenestetilbud og lokalsenter med butikker, torg/bydelspark og tilknytting til skole, som er planlagt inntil området i sør. Det skal være begrenset parkering gjennom at det fastsettes et maksimalt antall parkeringsplasser som er likt med minimumskrav i KPA.

Varsel om egengodkjenning av planen

Ved høring av planen ble det varslet felles vilkår for egengodkjenning fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Statens vegvesen i 12 punkter:

- Vilkår 1: **Brundalsforbindelsen (ikke imøtekommet)**

Det må tas inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at Brundalsforbindelsen er etablert før boliger innenfor planområdet tas i bruk, jf. SPR-BATP

- Vilkår 2: **Gjennomgående veg (ikke imøtekommet)**

Det må tas inn en bestemmelse som sikrer at hovedvegen gjennom området (o_KV1) og gang- og sykkelveg (GS1-3) er ferdig etablert før planområdet tas i bruk, jf. SPR-BATP.

- Vilkår 3: **Areal til kollektivfelt (imøtekommet)**

Areal til fremtidige kollektivfelt langs o_KV1 må sikres i plan, for eksempel som annen veggrunn – grøntareal, jf. SPR-BATP.

- Vilkår 4: **Støybestemmelse (imøtekommet)**

Bestemmelse § 4.5 må endres, slik at det settes krav om at det skal foreligge en støyfaglig utredning ved innsending av forslag til reguleringsplan, jf. T-1442/2012.

Trondheim kommune

- **Vilkår 5: Areal til skole og andre utbyggingsformål (ikke imøtekommet)**
Alt areal til nødvendig offentlig og privat tjenesteyting, inkludert skole, må løses innenfor det arealet som er satt av til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel, jf. jordlova § 9 og nasjonal jordvernstrategi. Areal til tjenesteyting som er nødvendig for at planen skal kunne realiseres må reguleres som en del av områdereguleringen.
- **Vilkår 6: Hovedveg i nord (ikke imøtekommet)**
Alternativ 1(vest) må ikke velges som hovedveg i nord. Dersom alternativ 3 (øst) velges, må gang-/sykkelvegen legges slik at landbruksinteressene hensyntas på en tilfredsstillende måte, jf. jordlova § 9.
- **Vilkår 7: Vegtrasé i sør (ikke imøtekommet)**
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, jf. jordlova §9.
- **Vilkår 8: Planformål Chamonix (imøtekommet)**
Område o_FRI må ikke omreguleres fra LNF- område til friområde, jf. jordlova § 9. Bestemmelsene til hensynssone friluftsliv H530_1 og H530_2 må sikre at tilrettelegging for friluftsliv ikke kommer i konflikt med drift av landbruksområdene.
- **Vilkår 9: Risikovurdering (imøtekommet)**
Det må foreligge en risikovurdering av nærhet til risikofylt industri. Det må også avklares om dette forholdet eventuelt må hensyntas i planen, jf. PBL § 4-3.
- **Vilkår 10: Gjennomgående veg (ikke imøtekommet)**
Under § 7 rekkefølgekrav må punktet som omtaler at o_KV1 kan bygges trinnvis fjernes. Videre må bestemmelsene § 7.1, 7.2 og 7.3 og 5.12 presisere at vegløsninger må være etablert før det gis brukstillatelse innenfor områdeplanen i sin helhet.
- **Vilkår 11: Vestvendte ramper (imøtekommet)**
Vestvendte ramper på E6 må være etablert før boligområder innenfor planen kan tas i bruk. Rekkefølgebestemmelsene § 7.4 må presisere at nye vestvendte ramper må være etablert sammen med o_KV1 før det gis brukstillatelse for boliger innenfor områdeplanen.
- **Vilkår 12: Gang- og sykkelveg over E6 (imøtekommet)**
Det må innføres rekkefølgebestemmelse som sikrer at sikker gang-/sykkelforbindelse over E6 må være etablert før boligområder innenfor planen kan tas i bruk.

Behandling av vilkår for egengodkjenning

Det er faglig uenighet mellom Trondheim kommune og Fylkesmannen på gjenstående vilkår. Trondheim kommune har forsøkt å komme til enighet med Fylkesmannen og Statens vegvesen i flere møter, på e-post og med notater.

Partene er blitt enige om seks av 12 vilkår. Det er ikke oppnådd enighet om de resterende seks vilkårene. Vilkår som gjenstår handler hovedsakelig om trafikk, jordvern og plassering av skole.

Vilkår for veg og trafikk er basert på usikkerhet rundt manglende avklaring av hovedvegstruktur for hele Trondheim øst, og konsekvensene dette har på trafikkutviklingen. Det er vanskelig å fastsette et slikt system før det foreligger en helhetlig byutredning for Trondheim. Trafikkanalysene som er utarbeidet for ulike områder i Trondheim øst har et begrenset perspektiv som gjør at de ikke fungerer som et godt nok grunnlag for vurderinger av de trafikkmessige

Trondheim kommune

konsekvensene sett opp mot det totale trafikkbildet i Trondheim øst og byen forøvrig. Da blir det også vanskelig å overskue hva dette betyr for muligheten til å ivareta nullvekstmålet i bymiljøavtalen.

Rådmannen har i en sak til Formannskapet 20.6.2017, sak 163/17, og ved senere *Faktaark for Trondheim Øst*, opplyst om mangel i kunnskapsgrunnlag for nytt transportsystem, og foreslått utsettelse av områderegulering i bydelen til slikt grunnlag foreligger.

Rådmannen har lagt fram flere argumenter for nødvendigheten av å legge vegforbindelse i LNF-område, basert på trafiksikkerhet, best vilkår for kollektivtrafikk og gang- sykkelforbindelser inn mot byen. Rådmannen mener også at foreslått plassering av veg gir best mulig utnyttelse og bokvalitet innenfor byggefeltene i nord og sør. Fylkesmannen er uenig og vektlegger jordvern.

Kommunen har forsøkt å imøtekomme Fylkesmannen sine krav ved å ta boligfelt B11 ut av planen og dermed forminske negativ effekt for LNF i planen. Fylkesmannen mener at forslag om plassering av veg i nord og sør beslaglegger for mye LNF- område og skaper unødvendig barrierevirkning. Fylkesmannen krever at veg i nord og sør må legges i større grad innenfor område for utbyggingsformål i KPA.

Trondheim kommune ønsker å sikre areal til skole gjennom rekkefølgekrav i planen. Fylkesmannen er uenig og står fast på at en skoletomt må reguleres inn i områdeplanen og løses innenfor område som allerede er omdisponert til utbyggingsformål i KPA.

Tidligere vedtak i saken

Bystyret vedtok 21.3.2013, ved rullering av kommuneplanens arealdel, at Overvik og deler av Øvre Rotvoll skal utvikles som boligområde.

Miljøverndepartementet godkjente området ved brev av 20.12.2013, samtidig som de anbefalte at blant annet Øvre Rotvoll bygges ut før Overvik.

Bygningsrådet forutsatte i vedtak 5.5.2015 blant annet at "*ansvar for utarbeidelse av områderegulering skal, basert på plan- og bygningsloven § 12-2, gis til Overvik Utvikling AS*", og at rådmannen starter opp detaljplanregulering av felt 10 (Blekkan) i sør, og felt B1 og B2 i nord parallelt med områdereguleringsarbeidet.

Bygningsrådet fastsatte 1.9.2015 planprogram for Overvik. Planprogrammet gir detaljerte rammer og premisser for planarbeidet, blant annet skal områdeplanen sikre tilknytning til overordnet vegstruktur og andre kommunaltekniske anlegg. Planprogrammet er vedlegg til saken.

Bygningsrådet vedtok 3.5.2016, i sak 92/16, å legge planen ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring. Bygningsrådet vedtok samtidig at før sluttbehandling skulle følgende foreligge:

- *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.*
- *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.*

Trondheim kommune

- *En bedre redegjørelse og kartfesting av hvordan skolevei og trafikksikkerhet er ivare tatt 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.*
- *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.*
- *En endelig avklaring av vegtrasé i sør.*

Bygningsrådet vedtok også at følgende justeringer på planmaterialet må gjennomføres:

- *Fastsettelse av en nedre og øvre grense for antall boliger og angitt BRA for hvert av de ulike delområdene.*
- *Flytting av tursti og fastsettelse av tilstrekkelig grønn buffer mot gravplassen slik at det skapes en verdig distanse mellom de to funksjonene.*
- *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*
- *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.*
- *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.*
- *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.*

Supplering av planmaterialet

Det er gjennomført tredjepartskontroll av trafikkutredningen. Den konkluderer med en del mangler i oppfølging av planprogram, og at planen ikke bidrar til å oppfylle nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Det er etter at saken har vært ut på høring gjort endringer i planen og bestemmelser for blant annet å imøtekomme konklusjonen i tredjepartskontrollrapporten. Disse er beskrevet i senere kapittel i saksframlegget og i planbeskrivelsen.

Det er gjort endringer i miljøprogram som følger saken i tråd med vedtak. Det er gjort endringer i plankart og bestemmelser i tråd med vedtak.

Trondheim kommune

Det er redegjort for trinnvis utbygging og rekkefølgekrav. Disse er beskrevet i senere kapittel i saksframlegget. Det er vurdert midlertidig adkomst til B1 og B2, som er beskrevet i senere kapittel i saksframlegget.

Det er gjort vurderinger av ny plassering av veg i sør, som konkluderer med forslag om at vegen blir lagt på LNF- område vest for B10 (Blekkan). En ny plassering av vegen er lagt ut på begrenset høring.

Det er laget et arealregnskap som viser foreslått utnyttelse av enkelte felter.

I bestemmelsene til områdeplanen er det stilt krav om detaljregulering av alle byggefelt, der tetthet må beskrives i forhold til krav i KPA.

Det er i planen foreslått etablering av jordvoll og beplantning mellom fortau og sykkelveg og gravplassen, for at det skal bli et godt skille mellom de to funksjonene.

Bestemmelsene er endret til å ivareta opprusting av regulert sti gjennom Chamonix. Et grønt område på tvers er sikret i plankart og bestemmelser til planen.

Det er gjort vurdering av å legge skoletomta inn på planområdet for Overvik, hvilket ville gitt best mulig samkjøring av planene. Det er imidlertid avklart politisk i formannskapet (sak: 25/16, 2.2.2017, og sak: 2017/16, 30.8.2017), at skoletomta skal ligge utenfor planområde til Overvik. Det har vært et tett samarbeid om disse to planene for å sikre best mulig samkjøring av funksjoner.

En 3D film er utarbeidet, kunngjort og vist fram i bytorget.

Alternativet med veg i øst ble lagt ut til offentlig ettersyn og på høring, og konsekvenser for landbruk synliggjort ved de ulike alternativene.

Andre større endringer som er gjort i planen før sluttbehandlingen er at sentrumsområde SF2 ble gjort om til boligfelt B11. Endringen ble varslet i begrenset høring. I en videre behandling er B11 tatt ut av planen som utgjør ca. 20 daa. Dette bidrar til å kompensere noe for økt beslaglegging av areal til vegadkomster.

Avsatt areal i KPA var 366,8 dekar. Med min. 6 boliger per dekar ble det beregnet et boligpotensial på 2 400 boliger. Ved første gangs behandling var det avsatte arealet til utbyggingsformål 318,06. Til sluttbehandling er dette redusert til 287,3 dekar når B11 er tatt ut. Dersom 2 400 boliger bygges ut, vil det i gjennomsnitt gi en utnyttelse 8,4 boliger per dekar.

Det er gjennomført revidering på flere deler av planmaterialet. De største elementene er: Ny landbruksanalyse, Trafikkberegninger med tilleggsnotat, og et Miljøprogram.

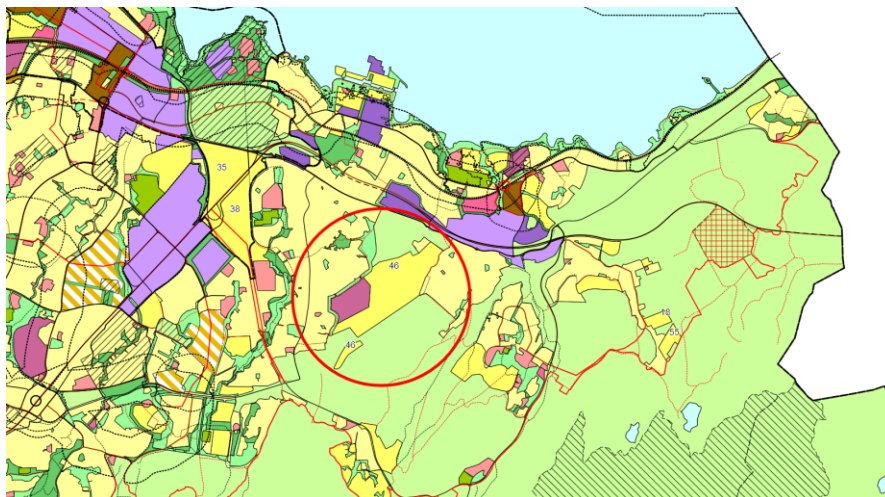
Det er gjort en stor jobb for å finne løsninger på vilkår for egengodkjenning av planen fra Fylkesmannen og Statens vegvesen. 6 av 12 punkter er avklart. Det som gjenstår er hovedsakelig tilknyttet usikkerhet i trafikksituasjonen i Trondheim øst og uenighet tilknyttet bruk av landbruksjord knyttet til ulik vekting av verdien av landbruksarealene. Det stilles krav fra Fylkesmannen om at all infrastruktur inklusiv skole må plasseres innenfor utbyggingsområdet for Overvik slik det er definert i KPA.

Trondheim kommune

Det er gjort vurderinger av konsekvenser ved å starte utbygging på byggefelt B 10 i sør, og/eller byggefelt B1 og B2 i nord. Utbygging i sør vil ha en positiv effekt på bygging av sentrumsområdet og ny Jakobsli skole. Det vil styrke grunnlaget for at det kan bli et fungerende lokalsenter og et møtepunkt som får lokalt identitet. Det er imidlertid noe uklart hvordan skolebehov kan løses inntil ny skole blir etablert. Utbygging i nord vil medføre økt press på den midlertidige løsningen for å dekke skolebehovet på Ranheim.

Planstatus

Bystyret i Trondheim vedtok 21.3.2013 ved rullering av kommuneplanens arealdel, at Overvik ble omdisponert fra LNF-område til utbygging for boligformål.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel (Overvik nr. 46 i rød sirkel)

Planområdet

Planområdet ligger i Charlottenlund bydel og grenser opp til jordbruksarealer, til Kockhaugvegen, boligområdene Jakobsli, Olderdalen og Presthusvegen 2248 og planlagt gravplass. Planområdet skråner mot nordøst med sjøutsikt. Det er to markante koller inne på området som er vurdert viktig lokalt. Inne på området ligger også Overvik gård med en allé som er vurdert svært viktig for området.

Området som kalles Chamonix er et mye brukt frilufts- og rekreasjonsområde på Charlottenlund. Blekkan gård og Overvik brukes til hestesport med flere rideveger.

Planområdet kan karakteriseres med en nordre del som vender mot Ranheim og Trondheimsfjorden og en søndre del som vender mot jordbrukslandskapet opp mot Dragvoll og Estenstadmarka.

Beskrivelse av planen

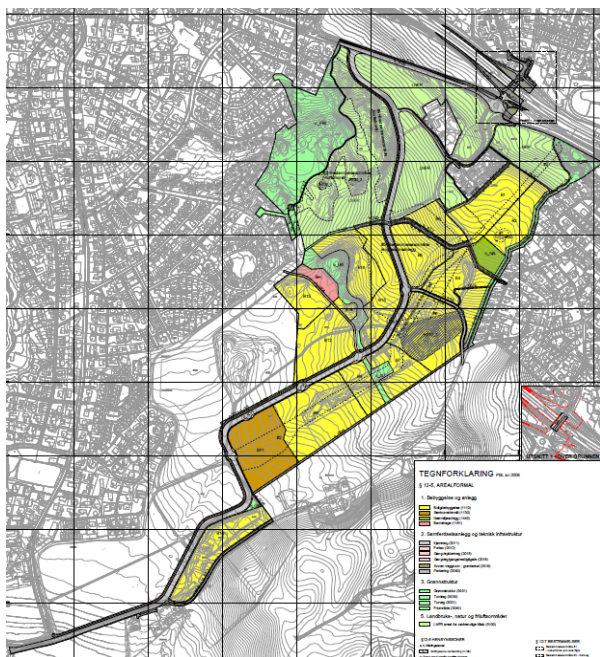
Området reguleres i hovedsak til boligbebyggelse, sentrumsformål, nærmiljøanlegg, tjenesteyting, barnehager, avfallssug, samferdselsanlegg og grønnstruktur. Det reguleres også landbruks-, natur- og friluftsområder mellom utbyggingsområdet og Kockhaugvegen, inklusiv rekreasjon i og med ivaretagelse av Chamonix. Det reguleres hensynssoner for vannledning og kulturmiljø, og bestemmelsesområder for friluftsformål.

Krav i bestemmelsene sikrer at det blir minimum seks boliger pr. dekar i området som helhet. Beregningsgrunnlaget på 2 400 boliger er lagt til grunn i alle utredninger av planen ikke minst når det gjelder trafikk. Arealtabellen som følger bestemmelsene til planen danner utgangspunkt ved detaljplanlegging av de enkelte feltene. Arealregnskapet viser forskjell i tetthet mellom feltene.

Trondheim kommune

Det er felt som har lav tetthet (1,4 bolig pr. daa), på grunn av terreng eller antikvariske forhold. De feltene som har høyest tetthet ligger nær sentrumsområdet. Den gjennomsnittlige tettheten for alle utbyggingsområdene er beregnet til 8,4 boliger per dekar, men tettheten i de fleste felt ligger på mellom 7 og 11 boliger per daa. Arealregnskapet angir BRA=246 170m² og 2 364 boliger totalt. Planen viser en fordeling av leilighetstyper hvor 84 % er i blokkbebyggelse og 16 % i rekkehus dvs. i hovedsak en urban utbyggingsform.

Rådmannen er usikker på hva som blir endelig tetthet på området, og det vil først vise seg konkret i en detaljreguleringsplan. Det er stilt krav om at ved utarbeidelse av detaljplaner for enkelte felt, skal konsekvens for tetthet vises for hele området.



Illustrasjonsplan

Det reguleres en sammenhengende hovedveg gjennom området. Vegen er utformet med mulighet for å etablere egne kollektivfelt senere. Det er noe LNF-område som går til vegformål; Det kompenseres for delvis ved at tidligere boligfelt B11 utgår av planen og at eksisterende veger tilbakeføres til LNF.

Det reguleres gang- og sykkelforbindelser som vil binde sammen området internt og med nærliggende områder. Det reguleres også tilkoplinger til hovedsykkelnett inn mot byen, til sjø og marka. Krav om universell utforming av gang- og sykkelforbindelser har vært viktig i utformingen av planen.

Virkninger

Utbygging vil sannsynligvis medføre økt personbiltrafikk i Trondheim øst dersom det ikke tilrettelegges med kollektivtilbud som konkurrerer i reisetid med bil, samt andre tiltak som kan redusere personbiltrafikken.

Planen medfører at det må bygges ny skole. En ny skole vil minske press på midlertidige løsninger på Ranheim, i og med at Olderdalen og deler av Charlottenlund vil benytte ny skole.

Trondheim kommune

En hovedveg gjennom området kan bidra til at det blir etablert et mer helhetlig tilbud for kollektivtrafikk i Trondheim øst.

Gang- og sykkelforbindelser og grønt område på tvers vil medvirke til en bedre flyt i bevegelser innenfor området, og mellom Olderdalen og Charlottenlund.

Utbyggingen vil ha innvirkning på naturområder og biologisk mangfold ved at LNF blir nedbygd. Det vil gi negativ virkning på stedlig vegetasjon og ulike dyre og fuglearter, eksempelvis kornkråker.

Nye forbindelser og opparbeiding av eksisterende stier vil gi økt mulighet for folk i området til å benytte Chamonix som rekreasjonsområde.

Bygging av vestvendte ramper på E6 vil bidra til at trafikk fra Olderdalen kommer seg fortere av Kochaugvegen inn på E6. Med bygging av dette kan det vurderes å stenge Kochaugvegen for biler fra Presthus og inn mot byen. Det vil kunne avlaste Skovgårdkrysset og gi bedre framkommelighet for MetroBuss der. Hovedveg over Presthus vil på noen strekninger framstå som en barriere mellom dyrkajord og Chamonix.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Utbygging av området medfører negative konsekvenser for utslipp av klimagasser. Områdets plassering langt fra Trondheim sentrum gir stor sannsynlighet for at folk vil velge personbil. Det vil kunne ta tid før det er etablert gode nok miljøvennlige alternativer som gjør at folk velger bort bil som hovedframkomstmiddel. Skal nullvekstmålet kunne nås med en utbygging av Overvik som tillater personbilbruk, må et tilsvarende antall beboere slutte å bruke bil et annet sted i byen dvs. om lag 4-5000 personer. Det er en viss fare for at ny gjennomgående veg vil kunne bidra til økt personbiltrafikk fra andre deler av byen, fordi forbindelsen er hensiktsmessig som korteste forbindelse mot E6 nordover og mot flyplassen for store deler av byen. Utvidelse av E6 til fire felt vil bidra ytterligere til å gjøre forbindelsen til et attraktivt reisevalg.

Overvikområdet slik det er planlagt, vil ha karakter av et bysamfunn utenfor bykjernen som ikke knyttes opp mot et etablert lokalsenter, men får et eget sentrumsområde og offentlig tjenesteyting. Det er sannsynligvis ikke grunnlag nok for å få til et tilstrekkelig servicetilbud i sentrumsområdet på Overvik, derfor må innbyggerne hente servicetilbud i andre bydeler. Dette vil medføre økt bruk av privatbil i et langsiktig perspektiv.

Området er omdisponert fra dyrka jord til boligbygging ved siste rullering av KPA. Det ble da ikke gjort tilstrekkelige vurderinger av vegforbindelser for å kople området til det øvrige vegnettet i Trondheim øst. Planforslaget medfører derfor at ytterligere omdisponering av dyrka jord må gjøres for å sikre tilgjengelighet inn til området. Det er gjort avveininger i prosessen hvor trafiksikkerhet, tilgang på gode boligarealer og forbindelsen til disse er vurdert opp mot dyrka jord som beslaglegges. Dette gjelder vegforbindelse i sør og i nord.

Vegforbindelse i nord

Eksisterende veg er ikke trafiksikker og har ikke universell utforming. Ved høring av saken ble to alternativer lagt ut, ett med veg i vest og ett med veg i øst. Begge alternativene vil medføre økt omdisponering av dyrka jord.

Trondheim kommune

Alternativ øst vil være litt brattere enn i vest, og kan ikke bli universelt utformet for gående og syklende trafikk. Det må i tillegg etableres en gang- og sykkelveg over Presthusjordet mot vest. Det er beregnet at alternativ øst vil ta om lag 9 daa dyrka jord ved gjennomføring og vil gjøre det vanskelig å få til en god utnyttelse av byggefelt B1 og B2. Føringer vil gi mer støy i eksisterende boligområder.

I alternativ vest er vegen lagt over Presthusjordet. Vegen vil dele opp eksisterende jordbruksområde, men eksisterende veger vil bli tilbakeført til dyrka jord.

Plasseringen er trafikksikker, og det kan etableres universelt utformet gang- og sykkelforbindelse parallelt med vegen. Alternativet vil ta om lag 14 daa dyrka jord ved gjennomføring.



Alternativ øst



Alternativ vest

Kollektivtrafikk og gang- og sykkeltilbud er rettet mot byen og hovedsykkelnettet. Forbindelsene kommer inn på hovedsykkelnettet høyere i terrenget og dermed bedre vilkår for syklist.

Veg i sør

Eksisterende Presthusvegen kan ikke ta imot økt trafikk, den er for smal, har dårlig teknisk standard og ligger nært gårdene på Tesli. En ny veg må etableres fra Jonsvannsvegen inn til området. Det er vurdert to alternativer for plassering av veg, den ene med veg øst for og inne på B10 (Blekkan), og en med veg på LNF område vest for B10.

Rød alternativ: hovedvegen ligger over og deler opp dyrka mark. Oppdeling av LNF ikke ønskelig

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

Svart alternativ: hovedvegen lagt oven på eksisterende Presthusveg



Boligfelt B10 er langt og smalt og en hovedveg plassert inne på området, vil gi en dårlig utnyttelse og dårlig bokvalitet i forhold til etablering av mest mulig beskyttet felles opphold innefor feltet. B10 blir et av de første områdene som blir realisert, og det er viktig at det blir høy utnyttelse her for å styrke sentrumsfunksjon og ny skole. I planforslaget er vegen lagt på LNF- område vest for boligfelt B10 (Blekkan).

Trondheim kommune

Alternativ med veg vest for B10 vil ta om lag 14,7 daa LNF- område til veg. Alternativ med veg vest for, eller fullt inne på B10, vil ta om lag 7,5 daa. Håndtering av matjord er sikret i bestemmelsene til planen.

Planens virkning på LNF er ytterligere beskrevet i et Landbruksnotat som er vedlagt saken.

Miljømål og 0-vekst

Det er utarbeidet et miljøprogram for planområdet, og det er sikret i bestemmelsene til planen at i alle detaljplaner skal miljømålene i programmet oppfølges og svares ut.

Et miljøprogram beskriver ambisjoner og mål, og hvordan man i størst mulig grad kan underbygge 0-vekst målet, slik det er beskrevet i bymiljøavtale mellom Trondheim kommune og staten. Det kan være vanskelig å måle konkret resultat av mål som er definerte i områdeplanen, men det er gjort flere tiltak i planen som vil medvirke til å oppnå miljømålene:

- Kollektivtrafikk: det er lagt til rette for at buss kan kjøre gjennom området, og det er regulert for mulige kollektivfelt langs hovedvegen.
- Det er lagt opp til at gang- og sykkelforbindelser er lett tilgjengelige, binder sammen intern i området og gjør det enkelt å komme seg til nærliggende områder.
- Føringer for gang- og sykkelveg inn mot byen er lagt best mulig i terreng for at det skal være lett å komme seg til viktige målpunkt i byen. Alle gang- og sykkelveger er planlagt med stigning som er tilpasset krav om universell utforming.
- Det er planlagt et sentrumsområde (lokalsenter) innenfor planområdet, for at det skal være mulig å handle og bruke service i nærheten av der folk bor, uten å kjøre bil.
- Det er planlagt nærmiljøanlegg og barnehager innenfor planområdet.
- Det er planlagt gode gangforbindelser til rekreasjonsområdet Chamonix.
- Det er stilt maksimalkrav for tillatt parkering i området og sikret i bestemmelsene til planen at det oppfylles i detaljplaner for hvert felt.
- Det er stilt krav til at parkering plasseres hensiktsmessig innenfor hvert boligfelt. Det vil si at adkomst og plassering blir samlet mest mulig i utkant av feltene. Det vil medvirke til at folk heller velger sykkel og buss framfor å hente bilen.
- Det er lagt opp til at privatbilen ikke kan kjøre direkte inn mot byen, den må kjøre tilbake fra kryss ved Kockhaugvegen for å komme seg over E6 og på vestvendte ramper inn mot byen. Det kan medvirke til at man tenker buss framfor bil.
- Det stilles krav til maks parkering på 1,2 biler per boenhet i planen.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

En områderegulering er en overordnet plan som ivaretar de store linjene, og som legger føringer for utarbeidelse av detaljplaner innenfor området. Hovedgrepene i planen vil medføre muligheter for variert utforming av enkelte utbyggingsfelt og planen som helhet. Det er lagt vekt på at det legges opp til mulige framtidige kollektivruter og gode sykkelforbindelser gjennom området, slik at planen kan danne grunnlag for at all vekst i persontrafikken i framtida kan skje ved at folk reiser kollektivt, sykler eller går.

Trondheim kommune

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er området vist som boligbebyggelse. Boligformål er angitt som et hovedformål som også åpner for annen bruk. I et så stort område som Overvik er det nødvendig å tilrettelegge også for andre formål, ivareta nødvendig infrastruktur, uteoppholdsareal, forbindelser, tjenestetilbud, offentlige funksjoner og idrettsanlegg. Ideelt sett burde areal til ny skole vært innlemmet i planen for å ha sikret en best mulig helhetlig områdeutvikling. Siden skolelokaliseringen var usikker ved oppstart av områdereguleringsplanen, ble det valgt å lage områdeplanen for seg og regulering av skolen for seg.

Skoler med tilhørende uteanlegg er målpunkt for aktivitet for ulike brukergrupper både på dag, kveld og i helger. Skolekretsen omfatter et relativt stort geografisk område som krever forsering av både terreng og barrierer. Det gjør at trafikksikkerhet og egnede rutevalg blir avgjørende for om barn og foreldre velger bærekraftig transport eller ikke.

Det er lagt vekt på følgende elementer for å sikre et område med god bokvalitet:

- Hovedveg definert som miljøgate og en ryggrad i området.
- Mulighet for bussforbindelser gjennom området for å kunne sikre et tilbud om bærekraftig transport.
- Tilrettelegging for bydelssenter slik at folk i området i størst mulig grad kan få dekket hverdagsbehovet lokalt.
- Grønnstruktur og rekreasjonsområder til glede for bydelens innbyggere, men også til glede for øvrige innbyggere og besøkende i Trondheim øst.
- Gode forbindelser for myke trafikanter, både inne i området og til omkringliggende områder, og tursti opp til marka.
- Tilrettelegging for barnehager.
- Sikre areal for nærmiljøanlegg.
- Nærhet til ny barneskole og en 11er bane, i sør utenfor planområdet.

Ved å plassere hovedveg forbi Presthus gård er det lagt til rette for framkommelighet for buss gjennom området, og det er oppnådd en optimal trasé for gang- og sykkeltrafikk til og fra byen. Rådmannen mener at foreslått plassering (alternativ vest) av den nordligste delen av vegen er god, og den beste av alternativer som er utredet. Rådmannen mener at foreslått plassering av veg i sør er god i forhold til å oppnå best mulig utnyttelse og kvalitet av byggefelt B10 og for få redusert hastigheten for de som kjører forbi framtidig skole og lokalsenterfunksjoner.

Etablering av vestvendte ramper på E6 og forbud mot venstresving i nytt kryss ved Kockhaugvegen for biler, er tiltak som vil avlaste trafikksituasjonen og Skovgårdkrysset. Siden MetroBuss må passere Skovgårdkrysset, vil en forbedring av trafikkavviklingen her kunne bidra positivt på framkommeligheten for MetroBuss som et sentralt tiltak for å ivareta nullveksmålet.

Å tilrettelegge et område for utvikling av inntil 2 400 boliger krever en langsiktig strategi. Området må fungere uavhengig av om det tar kort eller lang tid å ferdigstille utbyggingen. I bestemmelsene til planen er stilt rekkefølgekrav i tråd med planlagt trinnvis utbygging av området.

Utbygger har ønsket at felt B1 og B2 kan bygges ut uten at ny veg blir lagt ned til Kockhaugvegen. Dette mener rådmannen ut fra en trafikksikkerhetsmessig vurdering ikke kan anbefales. Presthusvegen er for bratt i dag og ikke universelt utformet. Det er ikke forsvarlig å bygge ut om

Trondheim kommune

lag 200 boliger uten ny veg ned til Kockhaugvegen.

Det er utredet forhold mellom ny hovedveg og omdisponering av dyrka jord, beskrevet i revidert landbruksnotat som ligger ved saken. Det er ikke mulig å unngå at en del dyrka jord beslaglegges ved realisering av vegen. I planen er det forsøkt å omdisponere så lite som mulig LNF-område til vegformål, men rådmannen mener ut fra en helhetlig vurdering at trafiksikkerhet og bokvalitet må tillegges mer vekt enn om noe mer areal avsatt til LNF må omdisponeres.

Det sikres i bestemmelsene til planen at vestvendte ramper på E6 og en sikker overgang over E6 er på plass tidlig, når planen skal realiseres. Utbygging av disse vil medføre at det i en tidlig fase blir igangsatt tiltak som støtter opp om avlastning av Skovgårdkrysset, og sikrer forbindelser for myke trafikanter mot Ranheim og sjøen.

Rådmannen finner at planen ellers er i tråd med overordnede planer, og at avveininger som er gjort legger opp til en robust plan som vil medvirke til å skape et kompakt boligområde i byens ytterkant.

Avveiing av konsekvenser

Utbygging av området betyr en vesentlig endring av området fra landbruk til et boligområde med 2 400 boliger. Området ligger synlig, og vil derfor prege ankomsten til Trondheim fra øst.

Fordi området ikke har en god tilknytning til eksisterende vegsystemet, medfører tiltaket at det må bygges ny hovedvegforbindelse gjennom området som må forsere områder avsatt til LNF i gjeldende kommuneplanens arealdel. Rådmannen har avveid hensynet til jordvern opp mot hensynet til å få en forbindelse som muliggjør bussforbindelse og som sikrer god framkommelighet for gående og syklende. Rådmannen mener man har funnet en god vegløsning som er tilpasset terrenget. Det er søkt å kompensere tap av landbruksjord ved at eksisterende veg som er for bratt, tilbakeføres til landbruksareal. Dette er ytterligere kompensert ved at byggefelt B11 er tatt ut av planen.

Selv om planen inneholder flere gode grep som gjør det mulig å tilrettelegge for at hverdagsaktiviteter kan løses gjennom å gå, sykle eller reise kollektivt, er rådmannen usikker på om planen i tilstrekkelig grad bygger opp om nullvekstmålet. I tråd med en uavhengig vurdering gjort etter høring av planen, er planen revidert for at det skal være mulig å bidra til nullvekstmålet. Imidlertid er det vanskelig å vurdere holdbarheten i dette før byutredningen foreligger.

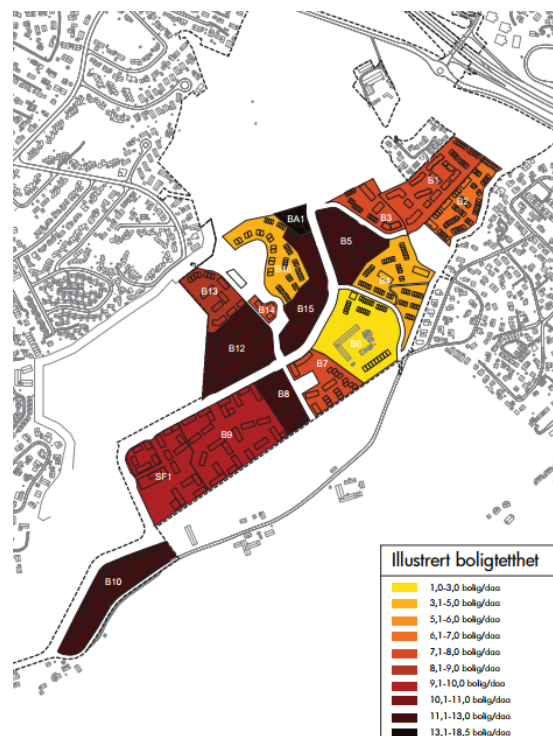
Det legges opp til en høy tetthet i et område som ligger i byens nåværende periferi. Området heller mot nord, noe som gir fin utsikt, men utfordringer med skyggevirkninger vil begrense tettheten i noen grad.

Rådmannen mener at området bør tilrettelegges med gode kvaliteter på uterom, og en tetthet som er avpasset lokaliseringen og de stedlige forutsetningene.

Trondheim kommune

Krav til sollys og gode uterom vil påvirke tetthet, og det er foreløpig ikke grunn til å anta at boligantall vil gå mye opp ved detaljplanlegging av feltene. Det begrunnes med bratt terreng mot nord, og bevaring av kollen og kulturhensyn mot Overvik gård.

En tverrgående grønnstruktur er lagt inn i planen, bevaring av den store kollen, og fastsetting av Chamonix som rekreasjonsområde er fastsatt i planen. Dette vil bidra til økt bruk av naturområdene og gi god tilgang til tursti som forbinder området både til sjøen og marka.



Trondheim kommune

Kommunen vil bli påført kostnader forbundet med økt driftsansvar av ny veg og gang- og sykkelforbindelser. Et nytt vannforsyningssystem og offentlig nærmiljøanlegg vil tilføre kommunen økte driftskostnader.

Kommunen skal overta et avfallsug - anlegg for hele området inklusiv stasjon.

Kommunen vil bli påført kostnader tilknyttet midlertidige løsninger for skole på Ranheim, og senere en ny Jakobsli skole som må bygges for å dekke skolebehovet for utbyggingsområdene i Trondheim øst inkl. Overvik.

Det er sannsynlig at god tilrettelegging for kollektivtrafikk for å motvirke økt biltrafikk vil innebære høy grad av subsidiering fra det offentlige for å understøtte driftskostnadene for kollektivdekning av Overvikområdet, såfremt dette ikke dekkes gjennom økte priser på kollektivtrafikken for alle kollektivreisende i Trondheim.

Medvirkningsprosess

Innspill fra berørte naboer går hovedsakelig på trafikk og støy også i anleggsfasen. Merknadene er svart ut i planbeskrivelsen. Innspill fra offentlige instanser omhandler i hovedsak veg og trafikk, omdisponering av LNF- formål til veg, og plassering av skole.

Det er avholdt flere møter med Statens vegvesen og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, der også Sør-Trøndelag fylkeskommune har deltatt. I tillegg er det holdt flere møter med AtB, Statkraft, NTNU og Agri Eiendom som eiere av Presthus gård.

Det har vært samarbeid med pågående planarbeid på Jakobsli skole. Det har vært nødvendig å samordne flere forhold mellom skoleplanen og områdeplanen, for å klarere ansvarsområder og rekkefølgekrav.

Fylkesutvalget stilte vilkår for egengodkjenning av planen. Fylkeskommunen har ved brev presisert sitt ståsted angående veg i nord, og krever at alternativ med veg i vest blir valgt i planen. Vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Agri Eiendom som eier av Presthus gård, spilte inn protest mot plassering av veg over Presthus-jordet. Agri Eiendom har planer om "urbant landbruk" på jordet. De mener at en veg som deler opp, og dermed gjør det vanskeligere å bruke Chamonix-området til rekreasjon, vil stå i veien for at planer om urbant landbruk kan lykkes. Det er avholdt flere møter med Agri Eiendom hvor de har lagt fram dokumenter som viser intensjonen med å etablere urbant landbruk på jordet. Rådmannen mener at en veg i vest ikke vil ha stor virkning for mulighetene av å drive urbant landbruk på jordet. Det er sikret i bestemmelsene til planen at det etableres trafiksikker overgang over ny hovedveg.

Naboer på Tesligårdene ved Presthusvegen i sør er bekymret for at det vil bli økt trafikk på Presthusvegen forbi gårdene. De ønsker at Presthusvegen stenges for gjennomgående trafikk og gjøres om til gårdsveg, som også kan fungere som turveg for gående og syklende. Det er holdt møter med gårdseierne, og innspill er behandlet i planen.

Konklusjon

Rådmannen er usikker på om grunnlaget for utredningene er tilstrekkelig til å vise de reelle virkningene av planforslaget. Det er ekstraordinært at rådmannen legger fram en plan der 6 av 12 innsigelsespunkter ikke er etterkommet eller løst. Det er bekymringsfullt at det ikke er kjent hvilke konsekvenser planforslaget vil ha for kommunens evne til å ivareta bymiljøavtalen og dermed heller ikke kjent hvilke ringvirkninger dette vil kunne få trafikalt, klimamessig og økonomisk.

Rådmannen anbefaler derfor at sluttbehandlingen av områdeplanen utsettes inntil manglende grunnlagsmateriale, byutredning med nullvekstmålet, er ferdigstilt og nytt transportsystem for Trondheim øst er fastsatt.

Rådmannen anbefaler at det fattes vedtak på igangsetting av arbeid med detaljreguleringsplaner for felt B1, B2 og/eller B10. På grunn av vilkår om egengodkjenning for områdeplanen fra Statens vegvesen og Fylkesmannen, må rådmannen avklare med innsigelsesmyndighetene hvilke vilkår som gjelder for disse områdene, og hvilken utnytting som kan være mulig her før nye vegsystemer er avklart. Utbygging av felt B1, B2 og/eller B10, vil begrenses ved uenighet om plassering av hovedveg i nord og sør. Rådmannen mener at det bør være mulig å komme til enighet med Fylkesmannen og Statens Vegvesen om å kunne planlegge for noe utbygging på Overvik gjennom detaljreguleringer før områdeplanen ferdigbehandles.

Rådmannen i Trondheim, 21.8.2017

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Páll Tómasson
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Miljøprogram
- Vedlegg 5: Arealregnskap
- Vedlegg 6: Illustrert boligtetthet