

Saksframlegg

Detaljregulering av Byåsveien 162 - r20140038, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 14/8156

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Byåsveien 162 - r20140038, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, et på bakken og et under bakken, senest datert 27.4.2018 med bestemmelser senest datert 27.4.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 27.4.2018. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

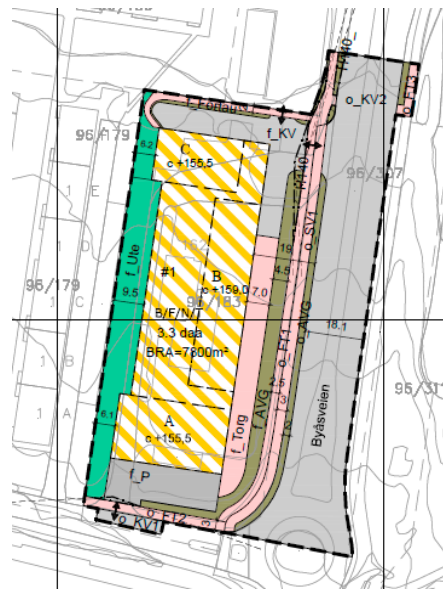
Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av pka ARKITEKTER som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Norgesgruppen Midt-Norge AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å omforme et tidligere område med bensinstasjon, bilverksted og vaskehall til område for hovedsakelig dagligvareomsetning og boliger, men også for annen næring og tjenesteyting.



Oversiktskart. Planområdet er merket gult.



Utsnitt av plankartet

Utfordringer i planen

Med bakgrunn i vedtak i bygningsrådet 10.1.2017 (gjengitt under) ble planforslaget sendt tilbake for videre bearbeiding. Med vedtaket fulgte flere premisser for bearbeidelsen. Med bakgrunn i vedtaket har forlagsstiller og byplankontoret samarbeidet for å omarbeidet planforslaget. For å

Trondheim kommune

imøtekomme vedtaket i bygningsrådet, utarbeidet rådmannen i samarbeid med forslagsstiller tre alternative løsninger (1, 2 og 3). Disse ble lagt ut på en begrenset høring i perioden 7.3. – 4.4.2018.

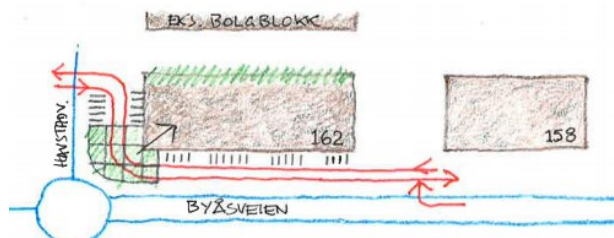
Det som skiller planalternativene fra hverandre er i hovedsak tre forhold. Det ene er adkomstsituasjonen til området, som i tillegg til adkomst til det omsøkte prosjektet, også skal sikre adkomst til Bunnprisbutikk nord for området (Byåsveien 158). Det andre er om det bør være kjøring over Byåsveien 162 for å komme til Havstadveien 158. Det tredje er hvilken avstand bebyggelsen skal ha til Byåsveien.

For å svare ut det politiske vedtaket har det vært et mål å komme fram til en løsning som:

- Sikrer gode adkomstforhold for to eiendommer langs Byåsveien der det ønskes å drive forretningsvirksomhet og også bygge boliger.
- Løser adkomst og organisering av bygninger på en helhetlig måte som ivaretar trafiksikkerhet for gående, syklende, Metrobuss og kjørende.
- Utformer og plasserer bygningsmassen og velger parkeringsløsninger som underbygger en framtidsrettet utvikling av Byåsveien som en attraktiv gate og karakterfullt byrom.

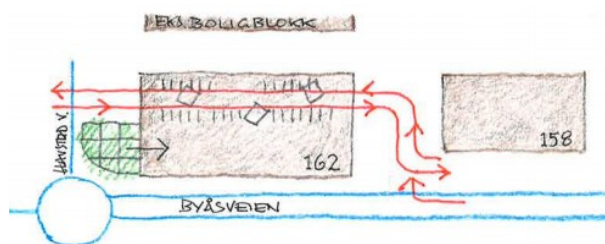
Rådmannen mener planalternativ 3 er den beste løsningen og velger å fremme dette til sluttbehandling. Forslagsstiller ønsker at også planalternativ 2 fremmes som en alternativ løsning. Dette er slik rådmannen forstår det fordi forslagsstiller er bekymret for at planen kan bli avvist ettersom alternativ 3 har lysregulert avkjørsel fra Byåsveien i strid med bygningsrådets vedtak fra første gangs behandling. Rådmannen mener det er foretatt en grundig drøfting av de tre alternativene gjennom den begrensede høringen, og at alternativ 3 er det eneste gode forslaget. Statens vegvesen anbefaler også alternativ 3.

Alternativ 1



Innkjøring fra nord fra Byåsveien (høyre av) til nr.162 og 158. Inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 162 og 158. Kjøring foran nr. 162 med ensidig parkering mot Byåsveien. Kjøring over møtested/torg mot sør.

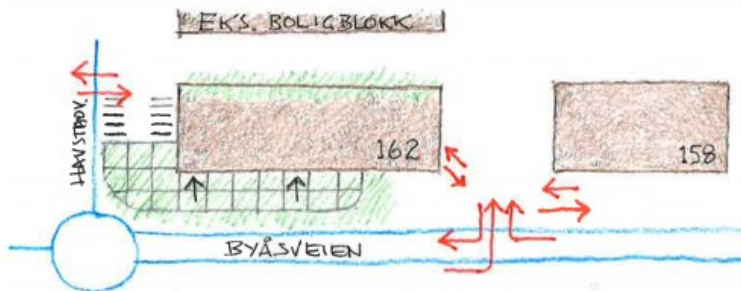
Alternativ 2



Innkjøring fra nord fra Byåsveien (høyre av) til nr. 162 og 158. Kjøring gjennom nytt bygg, parkering på begge sider av gjennomkjøringen til Byåsveien 158. Bilfritt møtested/torg mot sør.

Trondheim kommune

Alternativ 3. Den valgte løsning til sluttbehandling.



Forslaget innebærer av- og påkjøring fra Byåsveien til nr. 162 og 158. Inn- og utkjøring fra Havstadveien til nr. 162. Ingen kjøring foran, bak eller gjennom bygning i nr. 162. All kjøring til nr. 158 skjer fra Byåsveien. Bilfritt møtested/ torg etableres langs vestsiden av Byåsveien.

Til begrenset høring ble alle kryssalternativene, inkludert lysregulering, også drøftet for alt. 1 og 2. Adkomsten til Byåsveien skiller tydeligst alt. 1 og 2 fra alt.3. I motsetning til alt. 1 og 2 forutsetter alternativ 3 lysregulert adkomst fra Byåsveien.

Alt. 1 og 2 blir også drøftet, men fremmes ikke som egne reguleringsalternativ. Da alt. 1 og 2 kan løses med hovedadkomst fra Havstadveien og med kun høyre avkjøring fra Byåsveien fra nord slik som det er i dag, er disse to alternativene kun vist med denne løsningen til sluttbehandling.

Tidligere vedtak og planpremisser

Gjeldende reguleringsplan er R 1006 fra 9.12.1964. I kommuneplanens arealdel 2012 - 2024 er det aktuelle planområdet definert som nåværende boligbebyggelse. Planforslaget er i samsvar med overordnet plan.

Da saken var til sluttbehandling i bygningsrådet, 10.1.2017, ble det gjort følgende vedtak:

"Bygningsrådet sender planforslaget tilbake for bearbeiding før sluttbehandling.

Det er ikke ønskelig å etablere nytt vegkryss i Byåsveien.

Det må etableres adkomstløsning til planområdet fra Havstadveien, og det må sees på hvordan tilliggende eiendom i nord som i dag bruker adkomst over planområdet, kan bli sikret en god nok framtidig adkomst. Bygningsrådet ser gjerne at eiendommene utvikles i samarbeid.

Bygningsrådet ber om at planen omarbeides slik at byggelinja flyttes lengre ut mot Byåsveien, uten parkering mellom bygg og fortau. Eiendommen ligger ved superbussrute og andre bussruter. Antall parkeringsplasser bør derfor ikke overstige minimumsnorm og plassene legges primært under bakken.

I kommuneplanens arealdel skal §15.1 sikre at forretningsareal med BRA over 2000m² kun tillates i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter. Bygningsrådet ber rådmannen i arbeidet med Kommunedelplan for knutepunkt og lokalsenter som vil danne grunnlag for framtidig rullering av Kommuneplanens arealdel, om å se på lokalisering, avgrensning og bestemmelser for lokalsenter i Trondheim kommune, slik at man sikrer en god framtidig lokalsenterutvikling".

Planområdet

Planområdet ligger nordvest for krysset Havstadveien/Byåsveien, og er på 13,2 daa. Det omfatter del av Byåsveien i øst, og avgrenses av Havstad boligområde i nord og vest. Terrenget heller svakt mot nordøst med utsikt mot Trondheim og Trondheimsfjorden.

Trondheim kommune

Beskrivelse av planen

På et lokk over næringsareal i første etasje foreslås tre bygningsvolumer med 49 boliger. Bygningsvolumene legges i ytterkant av lokket nord, øst og sør på flaten for å danne et åpent uterom i midten. Mot vest åpner rommet seg og går over i et system av trapper og ramper som avtrapper uterommet ned mot den eksisterende blokkbebyggelsen. Hovedadkomsten til boligene skjer fra dette uterommet som utgjør det vesentlige av uteoppholdsarealet for de nye boligene.



Alternativ 3 sett fra sørøst



Alternativ 3 sett fra sørvest

Langs hele bygningen mot øst mot Byåsveien skal det være et bilfritt torg med adkomst til butikker og plass for uteservering og heisadkomst til boligene.

Varelevering og nedkjøring til parkeringskjelleren for beboerne skjer fra nordøst. Planen tillater 14 parkeringsplasser for handlende og besøkende på bakkeplan/under tak av totalt 102 plasser.

Næringsarealet i 1. etasje overstiger ikke 2 000 m². Boligblokkene varierer i høyde med tre og fire etasjer over forretningsetasjen. Tomta for utbyggingen er 7,2 daa. Med 49 boliger gir det en tetthet på 7,2 boliger/daa. Boligene varierer i størrelse fra 40 til 90 m². Med et gjennomsnitt på 70 m² tilsvarer dette 9 boliger per daa. I tillegg kommer ca 2 000 m² næringsareal i første etasje.

Trondheim kommune

Virkninger

Utbygging her kan bidra til en fornuftig fortetting av byen, langs Metrobusstrase.

Tiltaket vil øke dagligvaretilbudet i området. Fra før er det en Bunnprisbutikk rett nord for tomta, og en ny REMA1000 butikk lenger nord på den andre siden av Byåsveien. Planen vil forsterke hverdagservice tilbudet langs denne del av Byåsveien, og kan påvirke konkurransen om utvikling av nærliggende lokalsentra som Byåsen og Munkvoll.

Prosjektet vil ta noe av utsikten, spesielt fra Havstadvegen 1 A - 1F. Samtidig vil planen bidra til begrensning av støy fra Byåsveien.

Planområdet ligger i et område med flere skoler. Nærmeste skole er Nyborg skole, 500 meter fra planområdet. Skolekapasiteten er god.

Tilgjengeligheten til planområdet er god for myke trafikanter. Øst for Byåsveien er det i dag sykkelveg med fortau og gang/sykkelveg. Sør for planområdet er det fortau langs Havstadvegen. Det er god kollektivdekning i området med ca. 150 meter til nærmeste bussholdeplass i Byåsveien. Byåsveien er definert som metrobusstrase og vil få god kollektivdekning.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen er vurdert til å ha middels måloppnåelse for målet om nullvekst i personbiltransport. Området ligger mindre enn fem kilometer fra sentrum, men det er stor høydeforskjell som er tung å forsere med sykkel. Det er tilgang på lokalsenterfunksjoner og kollektivtilbudet er godt med Metrobuss like ved planområdet. Hvis kommunen innfører bilrestriktive tiltak vil det være enkelt å endre transportvaner til Metrobuss. Mulighetene for å gå og sykle til lokalt sentrum er gode.

Ytterligere utbygging langs Byåsveien styrker opp om Metrobuslinjen og øker grunnlaget for lokalsenterfunksjoner i området.

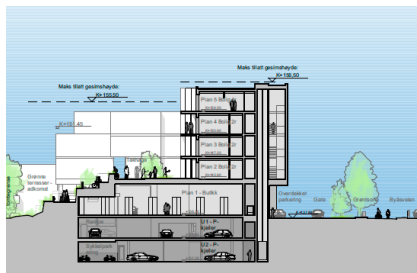
Planen bidrar ikke til tap av matjord.

Vurdering

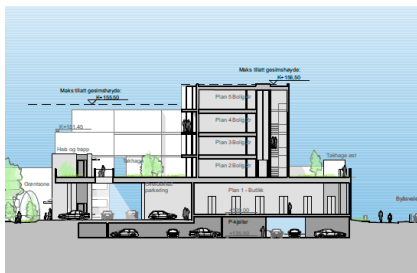
Planforslagets utforming og kvalitet

Rådmannen mener planforslaget (planalternativ 3) har en god utforming som på en helhetlig måte forsøker å løse vedtaket i bygningsrådet 10.1.2017. Planforslaget sikrer en mest mulig likeverdig adkomst til Byåsveien 158 og 162. Adkomst fra Byåsveien anses som den mest lesbare løsningen for kunder/publikum.

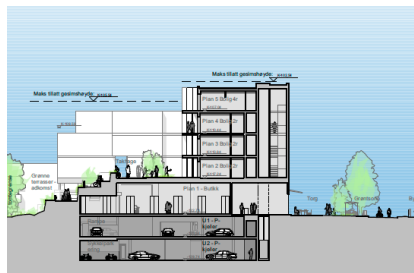
Alternativ 1 og 2 oppfyller bygningsrådets syn på at det må etableres adkomst fra Havstadvegen til planområdet og til Byåsveien 158, men det resulterer i at besøkende til Byåsveien 158 må passere over Byåsveien 162. Dette gir ikke likeverdig adkomst til Byåsveien 158 og kan være sterkt konkurransevridende.



Snitt alt. 1



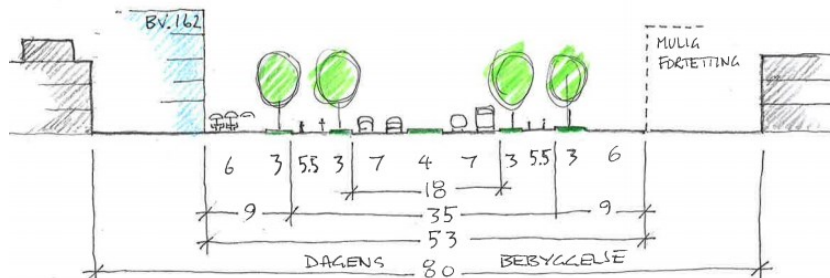
Snitt alt. 2



Snitt alt. 3

Trondheim kommune

Byggelinja for boligene er flyttet 1,5 meter nærmere Byåsveien enn ved førstegangsbehandling i planalternativ 1 og 3. Planalternativ 2 plasserer bebyggelsen tett mot Byåsveien. I planalternativ 2 er forretningsetasjen lagt helt inntil Byåsveien fordi denne funksjonen kan ligge i rød støysone. Planalternativ 1 og 3 har tilstrekkelig avstand til Byåsveien for at den på lang sikt, kan utvikles til en attraktiv gate. Det er viktig at bebyggelsen på dette eksponerte stedet plasseres slik at det legger til rette for en videre fortetting langs Byåsveien. Byåsveien har potensiale til å utvikles til en fin boulevard med trekker, som et attraktivt byrom.



Planforslaget (planalternativ 3) legger i tillegg opp til en aktiv fasade slik det vil være i en bygata med henvendelse til publikum gjennom utstillingsvinduer for ulike aktiviteter og oppgaver til boligene. Fasaden henvender seg til en oppholdssone for evt. sykkelparkering, beplantning, fortauskafe etc. mellom bygning og gang- og sykkelveg. Alternativ 1 forkludrer i stor grad denne muligheten ved å legge parkering mot Byåsveien. Alternativ 2 vil bli svært framtrødende ved å bygge helt inn mot Byåsveien. Separering av byggelinje for forretningsetasje og boligetasjer er også en uklar måte å bygge fasadevegger på i et bymessig gaterom. Boligenes innganger bidrar ikke i dette alternativet til å aktivisere gaterommet.

Planforslaget løser framkommelighet for Metrobuss og trafikkikkerhet.

Alternativ 1 og 2 kan oppfylle bygningsrådets syn på at det ikke er ønskelig med etablering av nytt vegkryss i Byåsveien. Alternativ 3 gjør ikke det og forutsetter en lysregulert adkomst fra for Byåsveien 158 og Byåsveien 162. Statens vegvesen mener at en lysregulert adkomst til Byåsveien ikke hindrer framkommeligheten for Metrobuss da den har prioritert signal. For syklister og for gående er det samlet sett den beste løsningen med økt trafikkikkerhet.

Planforslaget har ikke bakkeparkering mellom bygning og Byåsveien. Bygningsrådet ber om redusert parkering på terreng og at situasjonen skal løses uten parkering mellom bygget og Byåsveien. Alle planalternativene har hoveddelen av parkering under bakken. Alternativ 2 har parkering på bakken under lokk. Planalternativ 2 og 3 er uten parkering mellom bygningen og Byåsveien, slik bygningsrådet ønsker.

Planforslaget sikrer en skånsom terrengbehandling mot blokken i borettslaget Havstad Østre. Etablering av en grønn, terrassert forbindelse mellom oppholdsarealet på takhagen til de nye boligene og bakken mot borettslaget Havstad Østre er en viktig kvalitet å ivareta. Denne forutsetningen er ivaretatt i planalternativ 1 og 3, men lar seg ikke gjennomføre i planalternativ 2 hvor bygget er plassert lengre vest og med en vesentlig større grunnflate enn de andre planalternativene. Planalternativ 2 har større uterom over forretningsetasjen, men volumet virker påtrengende mot blokken i borettslaget Havstad Østre.

Planforslaget beslaglegger minst areal for bilkjøring og parkering på bakkeplan.

Alternativene 2 og 3 har bilfritt torg/møteplass. Alternativ 3 har det største bilfrie torget, som er godt synlig langs hele bygningen mot Byåsveien. Her er det god plass for myke trafikanter, sykkelparkering og beplantning. Planalternativ 3 beslaglegger minst areal for bilkjøring og parkering på bakken.

Trondheim kommune

Gjennomføring

Planforslaget er planlagt realisert i to byggetrinn. 1. byggetrinn er ombygging av deler av Byåsveien med avkjøringsfil og lysregulert T-kryss for inn- og utkjøring til planområdet. Resten av anlegget planlegges oppført som 2. byggetrinn.

Avveining av konsekvenser

Planforslaget vurderes å ha overveiende positive konsekvenser for nærområdet uten vesentlige konsekvenser for sol og skyggeforhold for tilliggende bebyggelse. Etablering av flere dagligvarebutikker i samme området vil påvirke konkurransesituasjonen mellom dagligvarebutikker på Byåsen. Det er ikke definert et lokalsenter i det gjeldende området i Kommuneplanens arealdel.

Etableringen er i tråd med arealdelens bestemmelse som åpner for etablering av dagligvarebutikker på inntil 2 000 m² utenfor lokalsentra. Dette er en hjørnetomt med en større boligkonsentrasjon i nærheten, og kan etter rådmannens oppfatning fungerer godt som nærbutikk.

Det er støy fra Byåsveien, men gjennomgående leiligheter vil kunne tilfredsstille kravet med stille side. Uterom er løst med private balkonger og uterom på tak som er forbundet med bakkeplan.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen.

Medvirkningsprosess

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort ved annonse i Adresseavisen 18.9.2014. Samtidig ble naboer og berørte parter varslet direkte med brev. Berørte offentlige myndigheter og organisasjoner, samt naboer, fikk tilsendt foreløpig planmateriale samme dato. Offentlig ettersyn var 31.1. – 12.3.2016. Planforslaget ble behandlet av bygningsrådet 10.1.2017, ikke vedtatt og sendt tilbake. Begrenset høring var 7.3. – 4.4.2018.

Proessen fram til foreliggende planforslag har vært omfattende, grundig og utviklende. Det har vært avholdt møter med Statens vegvesen for løsning av adkomst fra Byåsveien.

Etter at prosjektet i bygningsrådet 10.1.2017 ble vedtatt sendt tilbake for bearbeiding har det vært avholdt mange arbeidsmøter med forslagstiller, plankonsulent og byplankontoret for å utvikle de tre planforslagene som ble sendt på begrenset høring.

Innspill til planen

Fra offentlig ettersyn 2016 nevnes følgende merknader:

Fylkesmannen

Det bør være bestemmelse om plassering av funksjoner i bygget, om sykkelparkering og tiltak for sikring av luftkvalitet må vurderes. Geoteknisk analyse etterlyses med henvisning til NVE.

Kommentar: Merknadene er tatt til følge.

Statens vegvesen

Stilte flere vilkår for egengodkjenning. Det gikk på utforming av vei, gang- og sykkelløsning og snøopplag. De er redegjort for i beskrivelsen.

Kommentar: Merknadene er tatt til følge.

Brannvesenet

Det må legges til rette for effektiv rednings- og sløkkeinnsats.

Kommentar: Tas til orientering

Trondheim kommune

NVE

Etterlyste geoteknisk undersøkelse.

Kommentar: Merknadene er tatt til følge. Det er sendt.

I K Lykke v/ Simonsen, Vogt & Wiig

Mener planforslaget er i strid med Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 og viser til § 15.1 og § 15.4 om at nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal over 2 000 m² BRA bare kan skje i angitt bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelses-område lokalsenter. I 1967 ble søknad om etablering av butikk avslått. Adkomst til Bv 158 er ikke ivaretatt. Hele området bør reguleres gjennom en områdeplan. Planforslaget bør utsettes.

Det presiseres at likeverdsprinsippet skal gjelde for begge eiendommene spesielt med hensyn til adkomsten. De anbefaler lysregulert løsning og at skal være mulig å svinge på nordgående kjørefil.

Kommentar: Mye har endret seg på 50 år og ny handelsanalyse viser økt behov for handelstilbud. Adkomst er løst som nåværende reguleringsforslag viser. Det er ikke behov for områdeplan.

Fra merknadene etter begrenset høring 2018 nevnes:

Statens vegvesen

Vedr. kommuneplanens arealdel §§ 15.1 og 15.4 (om at nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal over 2000 m² BRA bare kan skje i angitt bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelses-område lokalsenter). Planen er ikke i strid med kommuneplanens arealdel slik forståelsen var da planarbeidet tok til. Kryssløsning var avklart med SVV tidlig i planprosessen da det løste adkomsten til Byåsveien 158 og 162. SVV anbefaler planforslaget (alternativ 3) som løsning med lysregulert kryss i Byåsveien. Kjøring gjennom området er uheldig.

Kommentar: Tas til etterretning, alternativ 3 fremmes til sluttbehandling.

Syklistenes landsforening i Trondheim

Kryssløsning i Byåsveien vil redusere framkommeligheten for mye trafikanter. Det er best med adkomst fra Havstadvegen.

Havstad borettslag

Er bekymret for følgene i byggetida og for høydene på de nye byggene. Ellers positiv til prosjektet og til alternativet med grønn terrassering mot dem.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 8.5.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Pål Guthorm Kavli
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan vedlagt reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 5: Sol- skyggebeskrivelse
- Vedlegg 6: Illustrasjon 3D
- Vedlegg 7: Trafikknotat V-006
- Vedlegg 8: Trafikknotat V-007, vedlegg til V-006
- Vedlegg 9: Støyrapport, Brekke & Strand
- Vedlegg 10: Saksutredning til begrenset høring

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved