

Saksframlegg

Detaljregulering av Damlia 3, r20170024, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 16/18192

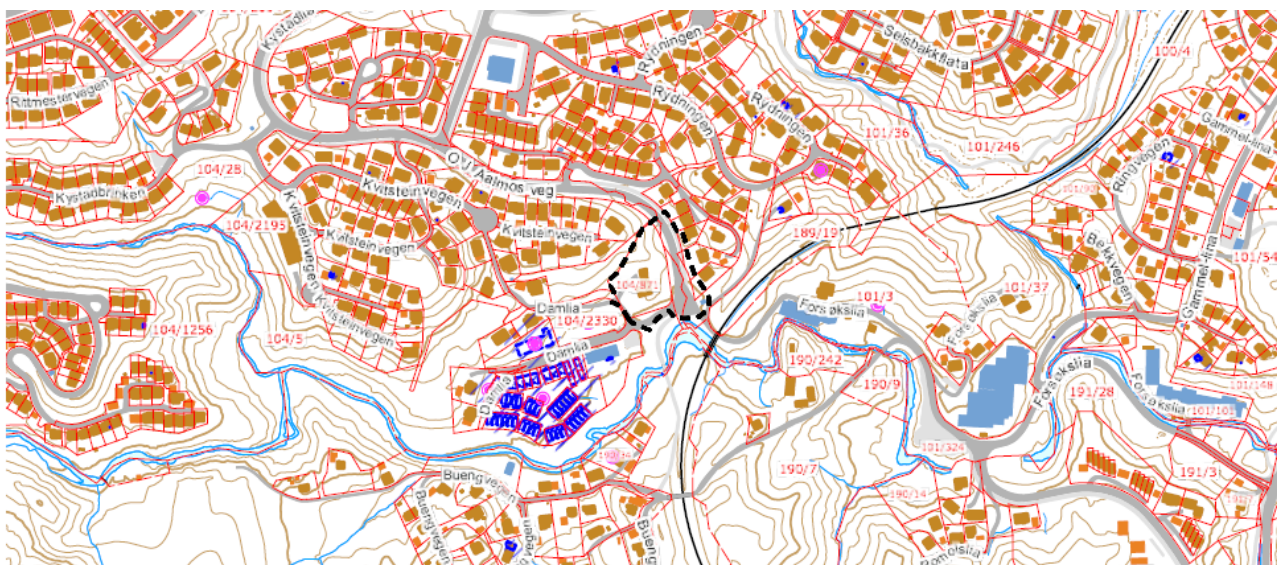
Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Damlia 3 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket PKA senest datert 14.1.2019 med bestemmelser senest datert 14.1.2019 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 14.1.2019.

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

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av pka ARKITEKTER som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Berit Ianssen med søsken. Komplette planforslag forelå 2.5.2018. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Kartet viser plasseringen av planområdet med stiplet strek i Damlia

Hensikt og utfordringer i planen

Formålet med planen er å regulere planområdet, der det i dag ligger en enebolig, til boligformål med 15 boenheter. Boligene er i planforslaget utformet som rekkehus, delvis med underliggende kjeller for parkering og boder. Planforslaget inkluderer også noe vegareal, fortau og areal til holdeplass og snuplass for buss.

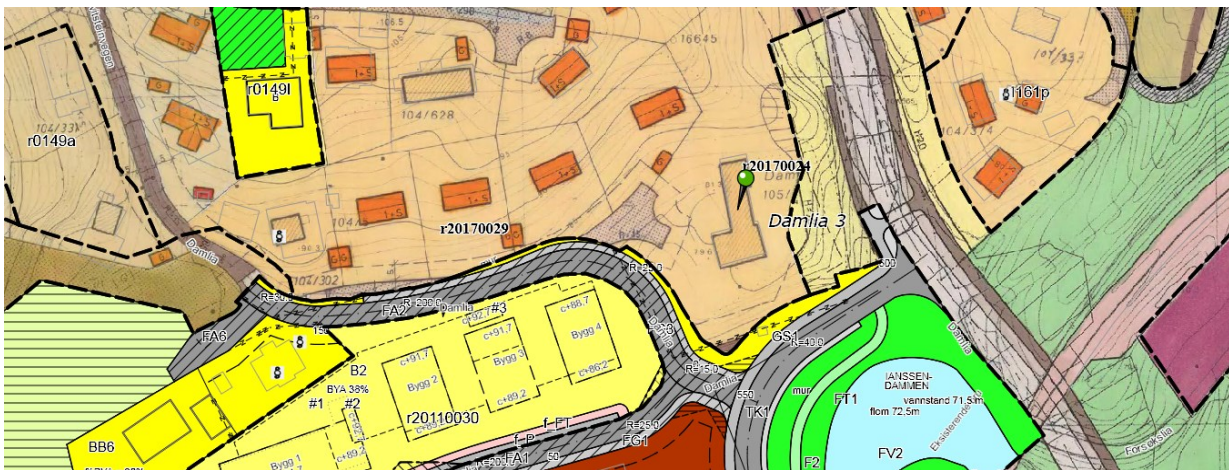
Trondheim kommune

Spesielle utfordringer i planarbeidet har vært hensynet til regulert hovedvei fra Damlia til Bjørndalen, sett opp mot behovet for å etablere nye fortau for å sikre trygg skolevei. Det foreligger ingen konkrete planer for å etablere den regulerte hovedveien til Bjørndalen. Dette sees i sammenheng med utredning av en mulig ny tunnel på Byåsen. Uten denne veien er det behov for en snuplass for rutebuss. Nye fortau må forholde seg til denne snuplassen. Planforslaget innebærer derfor at den regulerte hovedveien erstattes av en snuplass. Bygging av nytt fortau rundt snuplassen vil ikke være en stor hindring for at man på et senere tidspunkt kan velge å bygge en hovedvei mellom Damlia og Bjørndalen.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planforslaget er i tråd med gjeldene kommuneplanens arealdel, bortsett fra forholdet til den fremtidige hovedveien mellom Damlia og Bjørndalen som er beskrevet over. I gjeldende reguleringsplan er utbyggingsområdet avsatt til bolig, men kun vist med én bolig.

Bygningsrådet vedtok i sak 195/18 i møte 11.9.2018, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.



Sammenstilling av gjeldene reguleringsplaner, Damlia 3 markert med grønn knappenål.

Planområdet

Planområdet er på 8,0 dekar og ligger på Buenget, drøyt 5 km sør for Trondheim sentrum. Planen avgrenses av O.J. Aalmos veg i øst, Damlia i sør og vest og Høieggen i nord. Omkringliggende bebyggelse nord og øst for planområdet er hovedsakelig frittliggende småhus. I vest og sør ligger i dag ubebygde areal klargjort for bygging av blokkbebyggelse i 3-4 etasjer samt et nytt rekkehusområde på elvesletta langs Leira sør-vest for planområdet. Rett sør for planområdet ligger en barnehage i to etasjer.

Planområdet er ikke registrert som spesielt verdifullt for biologisk mangfold. Leira, rett sør for planområdet, er registrert som et viktig bekkedrag i Trondheim. Den sammenhengende grønstrukturen er viktig fordi den fungerer som viltkorridor mellom Bymarka i vest og Strindamarka øst i kommunen.

Beskrivelse av planen

Planområdet foreslås utbygd med inntil 15 boenheter utformet som rekkehus. Dette forutsetter at n eksisterende enebolig rives. Boenhetene plasseres i to rekker rundt et felles tun der eneboligen lå. Det etableres en sokkeletasje mot O.J. Aalmos veg og Damlia for en underliggende p-kjeller under deler av den nye bebyggelsen.

Planforslaget åpner for inntil 2 400 m² BRA bolig. P-anlegg med boder og tekniske anlegg utgjør i tillegg 900 m² BRA. Planområdet er på ca. 8,0 dekar, der området regulert til bebyggelse og anlegg

Trondheim kommune

er på 4,8 daa. Med inntil 15 rekkehus blir det for området regulert til bebyggelse og anlegg en utnyttelse på 3,1 boliger per dekar (7,1 bolig per dekar dersom man beregner 70 m² BRA per bolig), noe som er i tråd med kravene i KPA.

Planforslaget omfatter deler av Damlia og O.J. Aalmos veg. Eksisterende snuplass utvides mot øst for å sikre dagens snuareal for buss. På hver side av veien reguleres busslommer (viderefører eksisterende regulering) og fortau for å sikre trygge gangforbindelser.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planen ble det avklart at bussholdeplassen for avganger i retning sentrum ikke er optimal på grunn av stigningen på veien. AtB som i dag benytter snuplassen som holdeplass foretrekker en løsning med en felles holdeplass for busser fra og til sentrum på vestsiden av veien. Til sluttbehandling stilles det derfor kun krav om opparbeidelse av en holdeplass med tilhørende fortau som også sikrer boligene trygg skolevei, ca 110 meter. Et krav om opparbeidelse av ca 60 meter nytt fortau rundt snuplassen tas ut av bestemmelsene, men beholdes i plankartet for å sikre en mulighet for fremtidig opparbeidelse. Opparbeidelse av dette fortauet krever innløsning av ca 90 m² av eiendom 104/1056 (Carl W. Ianssens veg 13).

Dersom Bjørndalsforbindelsen opparbeides og snuplassen utgår vil det være behov for en holdeplass i hver retning.

Virkninger

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Mot sør grenser planområdet mot Leira som er registrert som en viktig regional naturtype. Planforslaget kommer ikke i konflikt med dette området. Deler av planområdet er kartlagt som del av viltkorridoren som strekker seg fra Strindamarka til Bymarka. Planlagt bebyggelse vil hovedsakelig ta i bruk den delen av tomte som i dag er bebygd. Den nordlige delen av planområdet vil være ubebygd.

Som et svar på klimautfordringene, vedtok Stortinget i 2012 målet om nullvekst for personbiltrafikken. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Trondheim kommune har forpliktet seg til å jobbe for å nå dette målet gjennom bymiljøavtalen av 12.2.2016, og utvikler et sett kriterier for å vurdere måloppnåelsen i den enkelte plansak. Metoden er grov og under utvikling, men med foreløpig metode vurderes måloppnåelsen som høy, middels eller lav basert på et sett kriterier. Disse er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Konklusjonen i vurderingen er at utbygging her sannsynligvis vil øke personbiltransporten i Trondheim. Det vil øke behovet for bilrestriktive tiltak for Trondheim som helhet og øke behovet for et nytt kollektivtilbud for at kommunen skal nå nullvekstmålet. I dette området vil noen ta buss til jobb, men det er relativt langt å gå eller sykle til de daglige gjøremål. Det er dessuten over en kilometer til både barne- og ungdomsskole. Planområdet ansees derfor ikke å bidra til å nå nullvekstmålet.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planforslaget er i samsvar med overordnet plan. Planforslaget legger opp til fortetting i et eksisterende småhusbebyggelsesområde med umiddelbar nærhet til kollektivtrafikk samt rekreasjonsmuligheter langs grøntdrag og lekeplasser.

Planforslaget sikrer trygge overganger og forbindelser for gående og syklende.

Trondheim kommune

Planforslaget ligger på en hylle ca. 15 m lavere enn eksisterende nabobebyggelse nord for planområdet slik at planlagt bebyggelse ikke vil ta sikt eller sol fra disse. Planforslaget har valgt en boligtypologi som lar seg tilpasse terrenget på tomta og som i skala forholder seg godt til omkringliggende eneboliger. Parkeringssokkelen får en fasade ut mot Damlia og i noen grad O.J. Aalmos veg som vil kunne virke massiv og avvisende. I løpet av planprosessen er imidlertid høyden på muren redusert ved at parkeringsanlegget er senket, noe som er positivt for strøkskarakteren og forholdet mellom de planlagte boligene og omgivelsene.

Støyberegninger viser at støynivå ved enkelte fasader vil ligge opp mot 60 db. Bestemmelsene sikrer at boliger i gul støyzone har en stille side og boenheter i oransje støyzone er gjennomgående med ett soverom mot stille side. Boligenes uteområder ligger i hvit støyzone på bakkenivå ved å etablere to lokale støyskjermer.

Den tidligere planlagte hovedveien mellom Damlia og Bjørndalen er sikret i eksisterende reguleringsplan fra 2009. Det er behov for å etablere fortau for å sikre trygg skolevei for foreslåtte nye boliger i Damlia 3. Dersom fortau bygges som regulert, medfører det at snuplassen som i dag benyttes av rutebuss må fjernes. Det er ikke ønskelig. For å sikre trygg skolevei og mulighet for kollektivtilbud i nær fremtid regulerer dette planforslaget bort den gjennomgående hovedveien. Det legges ikke hindringer for at snuplass og fortau kan utvikles, og at hovedveien kan bygges i fremtiden.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen forutsetter at det bygges ca 110 meter fortau, trafiksikker trasé for fotgjengere. Det vil gi kommunen økt driftsansvar.

Det stilles krav om opparbeidelse av en ny bussholdeplass innenfor planområdet. Dagens holdeplass er hverken trafiksikker eller universelt utformet.

Ikke alle offentlige tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav. Det reguleres ca 60 meter fortau rundt snuplassen i enden av O.J. Almås veg som ikke kreves opparbeidet før boligene kunne tas i bruk.

Planområdet tilhører Hallset barneskole- og Selsbakk ungdomsskolekrets. Det er begrenset kapasitet, og det må vurderes nærmere om det kan tillates nye byggetiltak.

Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart av detaljregulering ble varslet med brev 10.4.2017, og med annonse i Adresseavisen 12.4.2017. Planforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 11.9.2018 til 27.10.2018. Det kom inn fem merknader: fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen i Trøndelag, Bane NOR og Bjørn Olav Naas.

Innspillene omhandlet ulike tema i ROS-analysen med ønske om nærmere vurderinger av fare for flom og ras med mulig konsekvenser for jernbanen, og vurdering av trafiksikkerheten i anleggsperioden. ROS-analysen og geoteknisk rapport er revidert, og en faresone for ras er tatt inn i plankartet. Det er tatt inn en bestemmelse om at geoteknisk prosjektering skal redegjøre for potensielle skadevirkninger på jernbaneinfrastruktur og beskrive eventuelle sikringstiltak. ROS-analysen vurderer konsekvenser anleggsperioden vil kunne ha for barnehagen og det er tatt inn i bestemmelsene at plan for bygge- og anleggsfasen skal redegjøre for hensynet til barnehagedriften.

Trondheim kommune

Statens vegvesen anbefaler å øke andel sykkelparkeringsplasser per bolig, den er økt fra to til tre plasser per bolig.

Nabo B. Naas kommenterte regulert holdeplass for buss på østsiden av O.J. Almås veg. Dette medførte at AtB besluttet at det for dem er ønskelig å kun benytte en felles holdeplass for busser til og fra sentrum.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 20.1.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Sigrid T-S Gilleberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS-analyse, revidert 18.12.2018
- Vedlegg 5: Geoteknisk rapport, revidert 10.12.2018
- Vedlegg 6: Støyrapport, 5.3.2018