

Saksframlegg

Detaljregulering av Område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl., r20180050, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/100-6

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl. som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll Norge AS senest datert 12.11.2019 med bestemmelser senest datert 21.2.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 21.2.2020.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller I. R. Lykke Eiendom. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Oversiktskart der planområdet er merket i rødt.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for forretning (dagligvare) og boliger i tilknytning til endestasjon for Metrobuss på Lund. Hensynet til støy og tilgjengelighet til området er spesielt vektlagt i planen.

Trondheim kommune

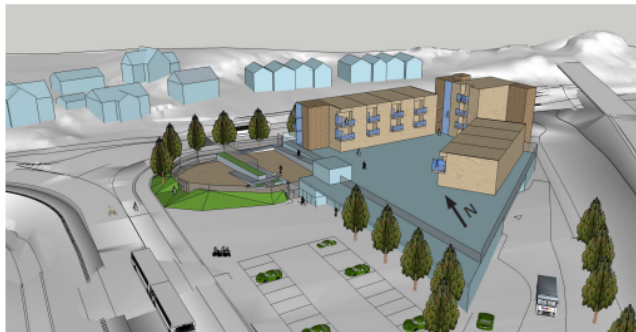
Perspektiver volummodell



FRA VEST



FRA SØRVEST



FRA SØR



FRA NORDØST

NB! Perspektivene må kun sees på som et volumstudium.

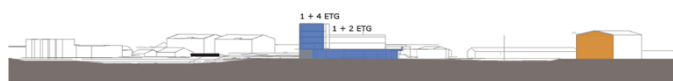
Virkninger

Planforslaget er i tråd med de føringene som er gitt i KPA og bygger opp om nylig vedtatt reguleringsplan for endholdeplass for Metrobuss.

SNITT MED OMKRINGLIGGENDE BYGNINGER 1:1000



SNITT A - A mot Nordvest



SNITT A - A mot Sørøst



SNITT B - B mot nordøst

50m
10m

RAMBOLL ARKITEKTUR OG BYUTVIKLING

ILLUSTRASJONSPLENER TIL REGULERINGSPLAN - TORVSLETTEN

1350019597

Feb 2019

REV. 2

Området endrer visuell karakter fra dagens ubebygde situasjon til bebyggelse i 5 etasjer og etablerer et nytt målpunkt (møteplass) i området med dagligvare.

Planforslaget sikrer et mer sammenhengende gangtilbud mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, samt trygg skoleveg langs Ringvålvegen fram til Kongsvegen.

Vurderinger

Boligkvalitet og forretning

Boligene heves over sokkelnivå og skjermes fra støy og støv i området, boliger vil tilfredsstillende støyforhold iht. KPA § 21.3.

Uterommene tilfredsstillende krav til sol. Det etableres uterom på bakkeplanet skjermet fra støy. Uterommet på bakkeplanet mot torget kobles sammen med uterommet på tak over næringssockelen. Forbindelsen blir universelt uformet. Uterom for småbarn opparbeides på tak med tilsynsmuligheter fra boligene og for gode solforhold.

Trondheim kommune

Torget flate skal opparbeides med fast dekke, beplantes, belyses og ha sitteplasser. Torget skal ha enkel orienterbarhet og god fremkommelighet. Opparbeidelse av torget er knyttet til brukstillatelse til forretning.

Mot nord og øst skal fasadene utformes med en variasjon for å hindre monotonitet.

Forretning (dagligvare) etableres i første etasje som en sokkel for boliger. Bebyggelsen vil skjerme uterom på tak for støy og oppleves som en trygg sone for småbarn. Atkomstsonen med parkeringsplasser og nedkjøring til parkeringskjeller for detaljhandel og boligene er godt adskilt fra uterom for opphold.

Andel parkering på bakkeplanet for dagligvare er godt under kravet til maksimum 20 % på terreng av det totale tomtearealet iht kravet i KPA § 14.4. Det er da lagt til grunn areal til bebyggelse, torget og areal til bakkeparkering.

Parkeringsdekning for boliger og forretning opp mot nullvekstmålet

Oppfølging av punkt a) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.4.2019:

"Før sluttbehandling av planforslaget skal parkeringsdekning for boliger og forretning vurderes på nytt opp mot nullvekstmålet for personbiltrafikk."

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken (trafikkveksten skal skje ved gange, sykkel og kollektiv), mener kommunedirektøren at kravet til parkering må reduseres og det heller bør settes et maksimum krav til antall parkeringsplasser for boligene i planforslaget. Kommunaldirektøren foreslår at parkeringskravet for boligene settes til maksimum 1 pr. 70 m² eller pr. boenhet. Kravet vil være mellom ytre (1,2) og indre sone (0,8) for boligparkering og et maksimumskrav.

Hovedgrunnen til endring av parkeringskravet i planforslaget er at boligene ligger rett ved to Metrobuslinjer (endestasjonen) som har hyppige avganger.

Dagligvarehandel vil kunne gjøres uten bil, men området er såpass langt unna Heimdal og andre målpunkt, at å redusere parkeringskravet ytterligere for boligene, kan medføre villparkering i området.

For oppfølging av punkt b) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.4.2019, vises det til planbeskrivelsen side 3 - 4 og reguleringsbestemmelse § 4.1 siste avsnitt.

Behovet for gang- og sykkelveg (rekkefølgekrav)

Forslaget krever stripeerverv av fire privat eiendommer men vurderes som akseptabelt ettersom det sikrer en trygg skoleveg langs sørsiden av Ringvålvegen. For de ulike alternativene som er vurdert vises det til planbeskrivelsen. Tiltakshaver er uenig i rekkefølgekravet, og mener bygging av gang- og sykkelveg burde vært fulgt opp i reguleringsplanen for Metrobuss.

Avtaler som hjemmelshaver har med andre kommunale enheter/organisasjoner kan byplankontoret ikke forholde seg til i denne plansaken. Dette er forhold som må avklares med den/de enheter/organisasjoner det gjelder.

Det er vurdert alternativ skoleveg fra planområdet gjennom Bissmiet. Bissmiet har trafikk fra mer enn 30 boliger og ikke fortau. Vår vurdering er at dette ikke er en tilstrekkelig trygg skoleveg.

Tråkk under brua, under Tunnelvegen, viser også at dette er en strekning som brukes i dag. Gangtilbudet på nordsiden av Ringvålvegen krever to kryssinger i plan av Ringvålvegen for å komme seg fra planområdet til Åsheim barneskole.

Trondheim kommune

Det var tidligere i planforslaget lagt opp til at det skulle kun opparbeides fortau øst og vest for, men ikke foran, Bissmiet boligfelt på sørsiden av Ringvålvegen. Det er Kommunedirektørens oppfatning at dette ikke er hensiktsmessig. For å sikre en trygg skoleveg må det være opparbeidet en trygg skoleveg helt frem til krysset Kongsvegen/Ringvålvegen. I planen bestemmes det ikke *hvem* som skal opparbeide fortauet. Det avgjøres kun om fortauet må opparbeides eller ikke.

Tilgjengeligheten til planområdet

Boligbebyggelse, detaljhandel og stasjoner for Metrobuss gir et nytt bevegelsesmønster i området. Tilgjengeligheten til- og fra området for myke trafikanter er derfor svært viktig å prioritere. I Metrobussplanen gjøres det trafikksikkerhetstiltak, men det mangler et trygg gangforbindelse østover på sørsiden av Ringvålvegen.

Fartsgrensen for vegene rundt planområdet, bør vurderes satt ned for å sikre trygge overganger i plan til planområdet. Dette må da gjøres som skiltvedtak.

For barneskole (Åsheim skolekrets) forventes det å være kapasitet om 6-10 år. Ungdomskole vurderes å ha kapasitet om 10-14 år. Det stilles rekkefølgekrav om at må dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før søknad om tiltak for boligene kan godkjennes, jf § 7.2 Tiltakshaver er uenig i rekkefølgekravet og mener at planforslaget ikke vil medføre endringer av skolekapasiteten.

Det stilles rekkefølgekrav om at gang og sykkelveger (o_SGS1, o_SGS2 og o_SGS3) skal være ferdig etablert før boliger innenfor planområdet kan tas i bruk, jf. 7.1.

Det stilles rekkefølgekrav for uterområder for boligene og torget, jf. §§ 7.3 og 7.4.

Det stilles rekkefølgekrav om det midlertidige anleggsområdet skal istandsettes, jf. 7.5

Rekkefølgekrav er gjennomførbare.

Medvirkning

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.9.2017 og på internett, samtidig med reguleringsplanen for endeholdeplass for Metrobuss. Mesteparten av innspillene er allerede svart ut/fulgt opp i plansaken for Metrobuss. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 20.9.2017. Det ble også gjennomført en ekstra varsling 28.6.2018 for de berørte ved forlengelse av gang- og sykkelveg østover.

Innspill til offentlig ettersyn av planforslaget omfattet i hovedsak følgende temaer: Støyforhold, bokvalitet, trafikksikkerhet, gang og sykkeltilbudet og hensynet til brann og redningstjenesten. For mer utfyllende kommentarer til alle innspillene vises det til siste del av planbeskrivelsen. Alle innspillene anses som godt nok vurdert/fulgt opp til at planforslaget kan behandles.

Fylkesmannen hadde innsigelse til planforslaget vedrørende støy i brev datert 13.6.2019.

Boligene og uterom er nå sikret nødvendig støyskjerming, og planforslaget kan egengodkjennes iht fylkesmannens brev datert 18.12.2019.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører at ca 250- 300 m fortau på sørsiden av Ringvålvegen i framtiden må driftes av kommunen. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Trondheim kommune

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Planforslaget bygger opp om endestasjon for Metrobuss.

Rådmannen i Trondheim, 1.3.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Jon Sivert Granhaug
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 21.2.2020

Vedlegg 2: Reguleringskart, sist endret 12.11.2019

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, datert 21.2.2020 med vedlegg