



Detaljregulering av Osloveien 64 og 66, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 01.11.2019

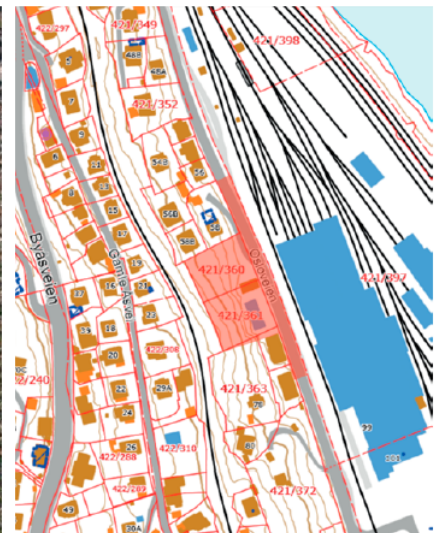
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 06.02.2020

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Lie Øyen arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Circle K Norge AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for at eiendommene 421/360 og 421/361 skal kunne bebygges med kontorbygg.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

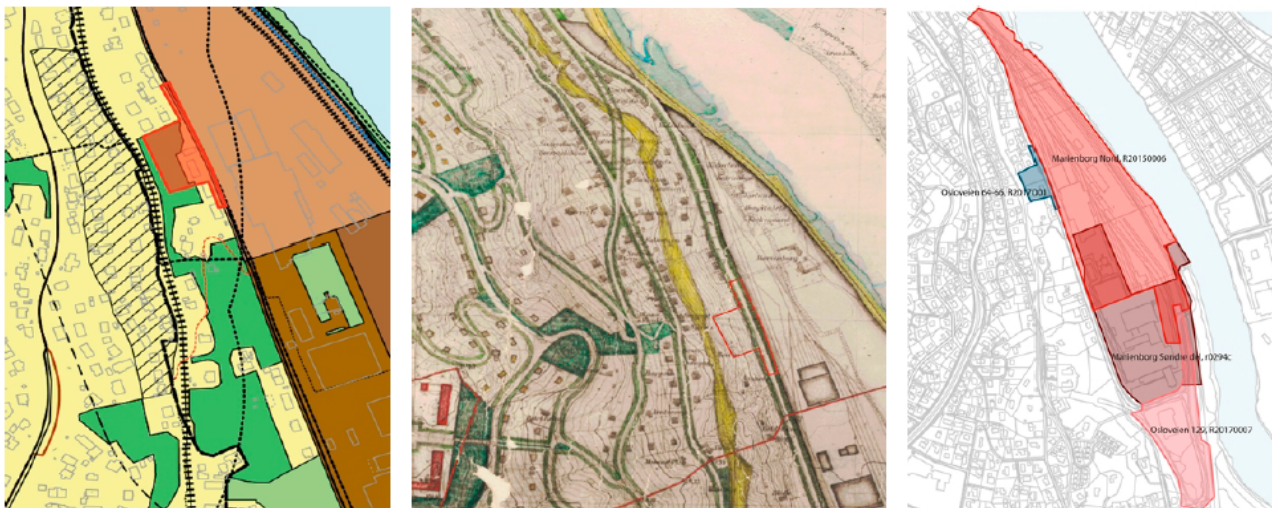


Kartutsnitt som viser planområdet innrammet.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planforslaget avviker fra kommuneplanens arealdel 2012- 2024. Planområdet er delt i to, et flatt parti er vist som boligbebyggelse, og en bratt skråning mot vest er vist som eksisterende og framtidig grønnsstruktur. Planforslaget foreslår å omregulere det flate partiet til kontor og å sikre områdene satt av til grønnsstruktur.



1. Utsnitt av KPA som viser planområdet markert med rødt x 2. Planavgrensning vist på reguleringsplan r0307 x 3. Oversikt over de tilgrensende planene.

Gjeldende reguleringsplaner

Planforslaget avviker fra gjeldende reguleringsplan «Vestbyen i Trondheim», r0307 vedtatt 16.11.1932, hvor eiendommene er regulert til boligformål «åpen boligbebyggelse».

Tilgrensende planer

Det er flere tilgrensende planer i tilknytning til Osloveien, hvorav to av dem er under utvikling: Marienborg Nord og Osloveien 129. Marienborg Søndre ble vedtatt i 2003. Alle tilgrensende planer vil ha innvirkning på områdets utvikling, og hvilken funksjon Osloveien vil få i fremtiden.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

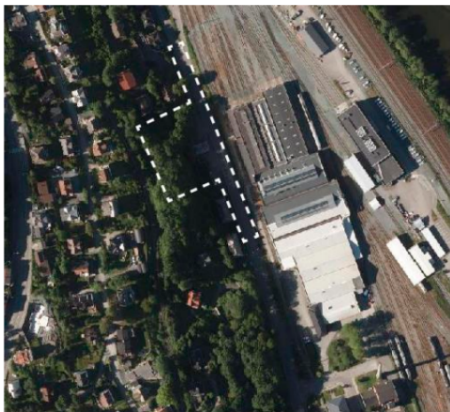
Planområdet ligger langs Osloveien, innenfor det som betegnes som Trondheims midtre sone, i gangavstand til Trondheim torg. Tilstøtende arealer øst for planområdet består av Jernbanens areal med verkstedshaller på Marienborg, et større industriområde. Mot sør, nord og vest grenser planområdet mot boligbebyggelse.

Størrelse og eiendomsforhold

Planområdets samlede areal er ca. 5100 m². Planområdet omfatter eiendommene 421/360 og 421/361. Planområdet grenser til eiendommene 421/358, 421/359, 421/362, 421/363, 421/441 og 94/14.

Dagens arealbruk

Deler av planområdet er regulert til bolig, men gjeldende regulering er ikke gjennomført. Området består i dag av en nedlagt bensinstasjon og glassmesterforretning. Store deler av planområdet er en vegetasjonskledd skråning. Mesteparten av dette skogholtet er satt av til fremtidig grønnsstruktur i kommuneplanens arealdel 2012-2024.



Planområdets avgrensning. Jernbanens arealer med verksteder på Marienborg mot øst, villabebyggelse mot vest. Planområdet er tidligere brukt til bensinstasjon.

Områdets karakter

Planområdet ligger i et miljø med en sammensatt og variert steds karakter. Vestsiden av Osloveien er preget av punkthus/villabebyggelse i et grønt landskap. På østsiden av Osloveien ligger Marienborg med sine karakteristiske industribygg. Planområdet er todelt, bestående av en flat del mot Osloveien i øst og en bratt skogkledd skråning mot villabebyggelsen i vest. Den bebyggbare delen av tomte er smal, flat og østvendt i umiddelbar nærhet til Osloveien.

Den omkringliggende bebyggelsen langs Osloveien består i hovedsak av 3-4 etasjes saltaks /valmtakshus i tre på mursokkel. Industriområdet øst for Osloveien består av 3-4 etasjes murbygg med flatt tak eller saltak. Tomte har lite tilgang på ettermiddagssol.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner på planområdet. Planområdet ligger imidlertid mellom to områder med hver sin tydelige karakter, villabebyggelse mot vest, sør og nord, og et større Side 4 58654/19 industriområde med sine karakteristiske bygninger mot øst. Deler av den omkringliggende bebyggelsen er klassifisert som antikvarisk verdi klasse C.



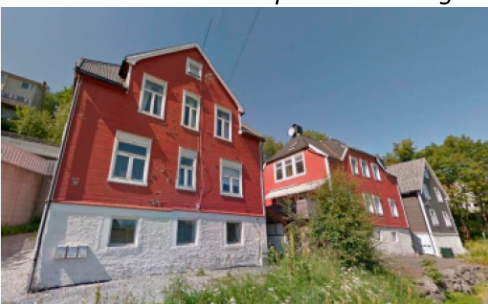
Overordnet struktur i området



Jernbanens verksteder på Marienborg



Boligbebyggelse sør for planområdet



Villabebyggelse nord for planområdet

Naturverdier

Grønnstrukturen på planområdet er klassifisert som lokalt viktig i Trondheim kommunes kartlegging av naturverdier. Alle registrerte fuglearter innenfor planområdet er i kategori LC (livskraftig). Ingen truede eller sårbare arter er registrert i umiddelbar nærhet.

Rekreasjonsverdi/barn og unges interesser

Grønnstrukturen vest på planområdet fungerer som avskjerming fra Osloveien og støyen derfra. Store deler av planområdet er skogbevokst. Det er ikke dokumentasjon eller erfaring fra befaringer som indikerer at planområdet benyttes av barn. Området synes ikke å være i aktiv bruk og fremstår noe utilgjengelig. Trikken passerer like i overkant av planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet har avkjøring fra Osloveien (kv 5720). Veien gir adkomst til eiendommene 421/360 og 421/361. I dag har boligene nord for planområdet adkomst via eiendom 421/360 som er en del av planområdet. Boligen sør for planområdet har adkomst via eiendom 421/361.

Osloveien var tidligere en av hovedinnsfartsårene til Trondheim sentrum. Veien er i dag reservehovedåre/beredskapsvei som kan benyttes i spesielle situasjoner, eksempelvis hvis tunell under Byåsen må stenge. Etter at Osloveien ble avlastet som hovedvei, har trafikken gått drastisk ned. Dagens standard på fortau framstår lite innbydende for gående og syklende. Bensinstasjonen i Osloveien har hatt en ÅDT på ca. 400 biler/døgn da den var i full drift. Innenfor planområdet er det registrert fire trafikkulykker siden 1977. To av ulykkene er relatert til avkjørsel fra Osloveien.

Gang og sykkeltilbud

Innenfor planområdet er det tilrettelagt for fotgjengere med et fortau som går langs Osloveien mot øst og et fotgjengerfelt som kobler Osloveien 64 og 66 til fortauet. Fortauet gir god tilgjengelighet for gående fra Ila i nord og fra Øya/Elgeseter i øst. Bredde på fortauet varierer på begge strekningene, og er til dels smalere enn dagens krav.



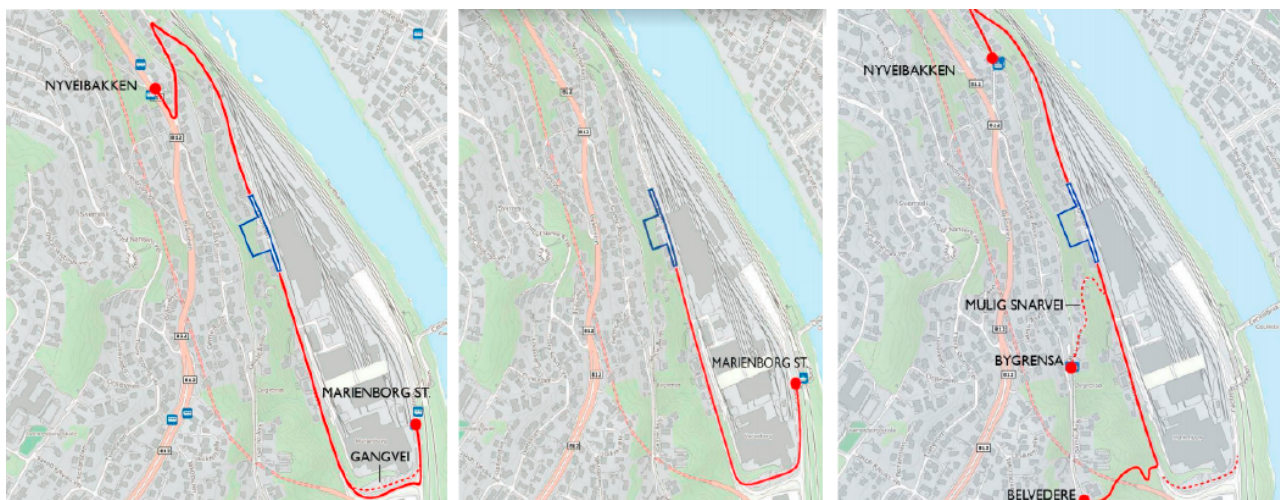
Fortau fra Ila til planområdet



Fortau fra Elgeseter til planområdet.

Kollektivtilbud

Det er ingen holdeplasser for kollektivtransport innenfor planområdet, men det er holderplasser for buss, trikk og tog innenfor 6-10 minutters gangavstand. Det er registrert avstander til Side 5 58654/19 holdeplasser for kollektivtransport og kvalitet på strekningene, for å vurdere om tilgjengeligheten til planområdet er god nok.

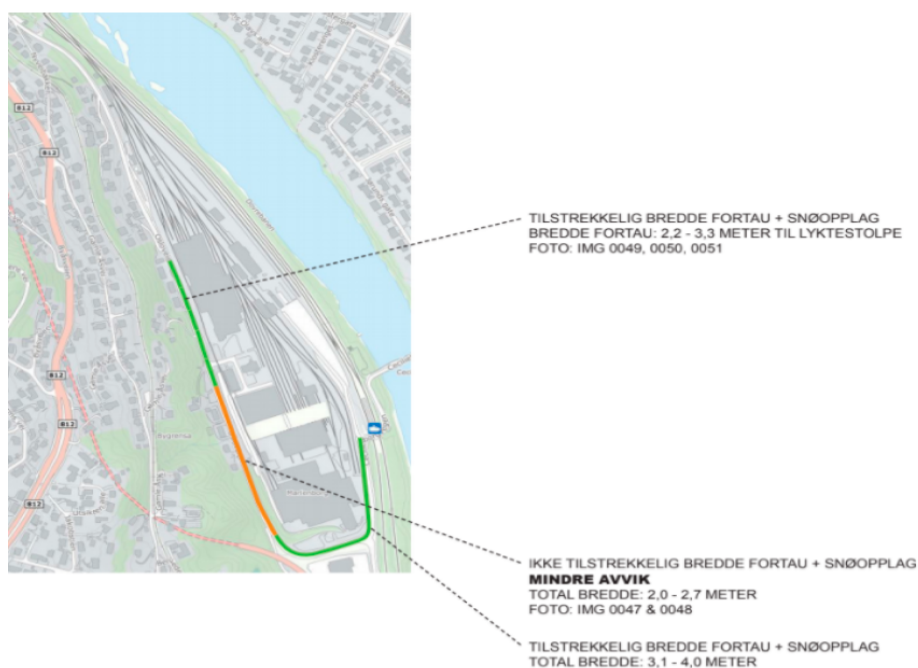


Avstand til kollektivtilbud fra planområdet (1.buss/2.tog/3.trikk)

1. Bussholdeplasser i nærheten av planområdet:
 - Marienborg stasjon ca: 800 meter (8 min gangtid)
 - Nyveibakken: ca 700 meter (7min gangtid)
2. Avstand til togstasjon:
 - Marienborg togstasjon: ca 850 meter (8 min gangtid)
3. Avstand til trikkestop:
 - Nyveibakken: ca 650 meter (6 min gangtid)
 - Belvedere: ca 750 meter (7min gangtid)
 - Bygrensa: ca 350 meter (3 min gangtid, men må opparbeides)

Tilgjengelighet

Bussholdeplass Marienborg stasjon ligger ca 800 meter fra planområdet, med tilnærmet flatt underlag. Fortauet har på størsteparten av strekningen tilstrekkelig bredde i henhold til kommunens krav. Bredde på fortau på grønn strekning A: 2,2-3,3 meter og C: 3,1- 4,0 meter. Den oransje strekningen (B) på kartet nedenfor har en bredde på 2,0-2,7 meter.





Tilstand på fortau på den oransje strekningen, viser at den er brukbar også på vinterstid.

Teknisk infrastruktur

Det ligger en tunnel for avløpsanlegg like utenfor planområdet mot vest. Adkomst til trafo og pumpe til pumpeledning ligger nær nordlig grense. Bebyggelse er foreslått sør på tomten og adkomstvei til eiendommer nord for planområdet er plassert slik at de ikke er konflikt med adkomst til trafo og pumpe. Dette er vist i vedlagt illustrasjonsmateriale.

Forurensset grunn

Deler av planområdet er markert med rød trekant som betyr "Alvorlig forurensning – tiltak nødvendig". Stoffgruppen registrert på området er alifatiske hydrokarboner. Funnet tyder på at forurensningen kan stamme fra bensinpumpene som er på området. Forurensning i grunnen ble fjernet før planen ble innsendt til 1.gangs behandling.

Grunnforhold

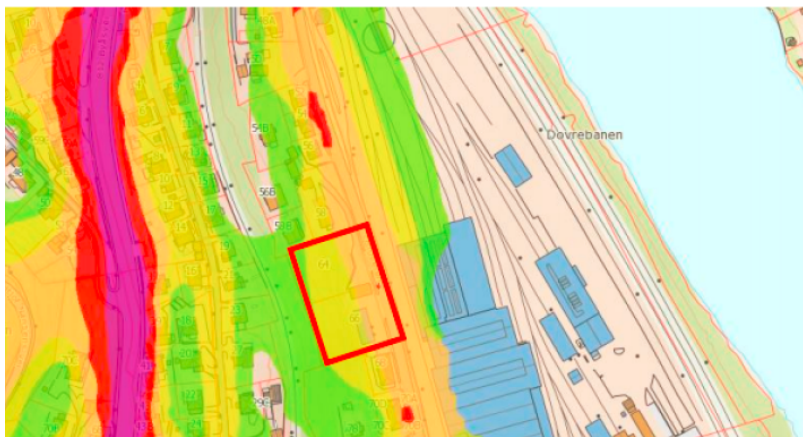
Planområdet ligger på samme type berggrunn som store deler av Trondheim kommune og det antas at berggrunnen ikke vil gi særlige utfordringer ved prosjektering av fremtidig bygg.

Rasfare og skred

Planområdet ligger i et delvis bratt terreng som gjør at det ligger innenfor soner med potensielle løsne og utløpsområder. Deler av området er definert som mulig utløsningsområde for snøskred.

Støyforhold

Nærheten til Osloveien medfører at planområdet i større grad påvirkes av veistøy. Planområdet er markert fra grønn til oransje. Øst for planområdet og Jernbanens verksteder Marienborg ligger Dovrebanen. Planområdet ligger nesten helt utenfor støysoner for jernbanen. Kun en liten flik av planområdets nordøstlige hjørne er påvirket av banestøy.



Støykart, som viser veistøy.

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risikofaktorer i planområdet er:

Overvann/vannintregning

Spesielt utsatt for nedbør

Skred

Forurensset grunn

Radon

Støy fra veitrafikk

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Totalt omfatter reguleringsplanforslaget et areal på ca. 5100m². Tomtene 421/360 og 421/361 har et samlet areal på 3480m². Det planlegges ikke kontorbebyggelse utover arealet satt av til formål bebyggelse/boligbebyggelse i KPA, som er 1120m².

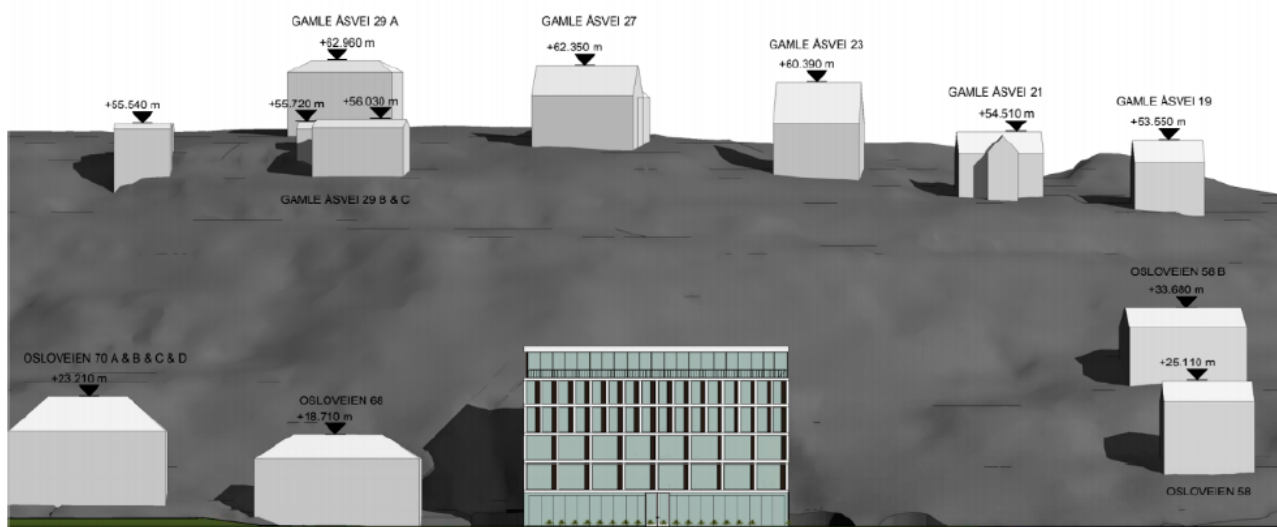
Innen formål bebyggelse og anlegg foreslås maks utnyttelse 10% BYA for tomtene 421/360 og 421/361 (eller 42% BYA for området som er satt av til formål boligbebyggelse).

Det legges opp til en omregulering som tillater kontorbygg over 6 etasjer + kjeller, samt torg, avfallshåndtering, samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur, ulike veiformål og parkering på tomtene 421/360 og 421/361. All bebyggelse vil skje på flaten mot Osloveien, som i dag er regulert til formål boligbebyggelse. Grønnstrukturen i skråningen vest på planområdet vil i all hovedsak bevaras.

Adkomst for boliger nord for planområdet, som går via tomt 421/360, endres noe for å bedre adkomst til disse boligene. Renovasjonsløsningen for boligene blir samtidig forbedret og lokalisert ved det nye kontorbygget.



Illustrasjon av planforslaget sett fra Osloveien i sørgående retning (tv) og i nordgående retning (th)



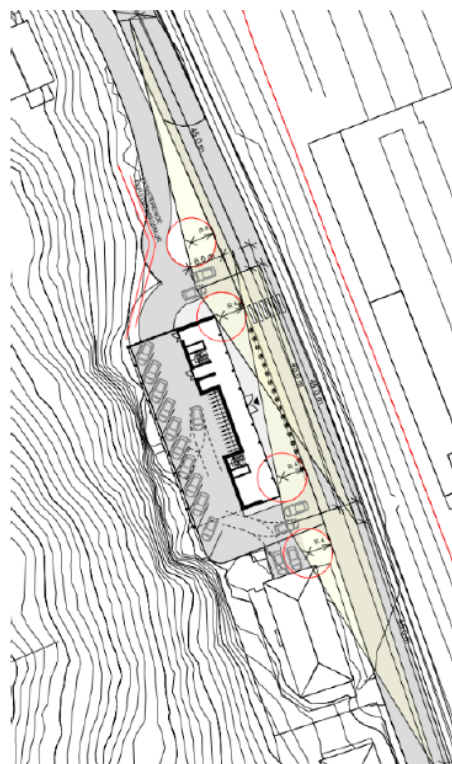
Oppriss mot Osloveien

Bebyggelsens plassering og utforming

Bygget som er foreslått er tenkt som en fortsettelse av dagens bygningsrekke med frittstående bygninger langs Osloveiens vestsida. Fasaden er trukket 5 meter tilbake fra Osloveien. Det er foreslått en tillatt høyde på 6 etasjer, der øverste etasje er trukket 4,0 meter tilbake fra vegglivet/byggegrensen mot Osloveien. Valgt løsning gjør utbyggingen gjennomførbar og peker fremover mot Osloveiens nye karakter med en noe mer bymessig utnyttelse. Utformingen av bygningen og avstanden fra Osloveien til vegglivet gir en mer romslig plass foran bygningen enn omkringliggende bebyggelse langs Osloveien har.



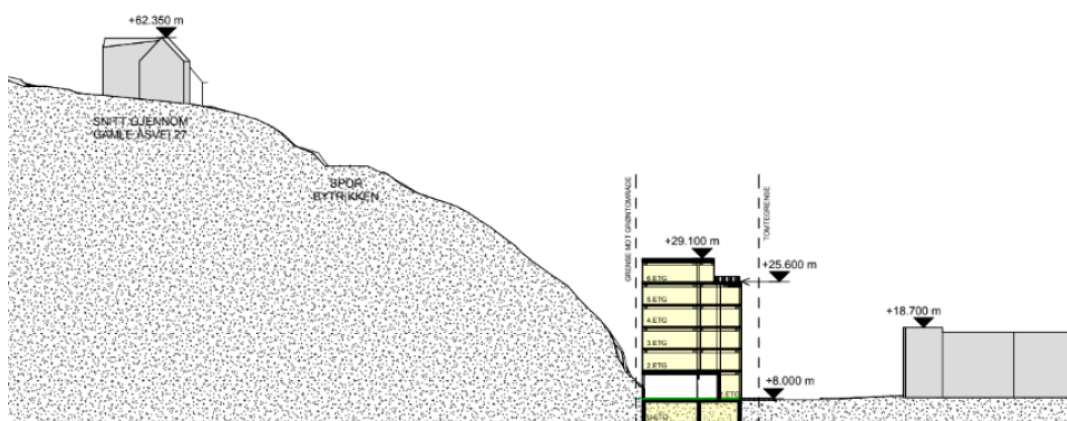
Plankart



Situasjonsplan

Bebyggelsens høyde

Det foreslås en bygning på 6 etasjer + kjeller. Med planene som er under utvikling på østsiden av Osloveien, der det planlegges en høyere tetthet av bygningsmasse, vil den foreslåtte bygningen på sikt innpasse seg naturlig i omkringliggende, bymessig bebyggelse. Den øverste av de seks etasjene er trukket tilbake fra gaten for at nybyggets høyde ikke skal virke for dominerende. Boligene som ligger langs Osloveien nord og sør for planområdet er på 3 til 4 etasjer, men på grunn av områdets topografi og boligenes plassering på tomtene, har flere av nabohusene en høyde som ikke er så langt unna nybyggets høyde.



Situasjonssnitt

Antall arbeidsplasser/størrelse på kontorareal

For å anslå mulig antall arbeidsplasser er det regnet med opptil 25m² per arbeidsplass i åpne kontorløsninger inkludert fellesarealer. Kontorlokaler over 6 etasjer på opptil 2200m² kan bety ca 90 arbeidsplasser.

Omkringliggende bebyggelse

Planforslaget vil ikke være til hinder for et godt bomiljø i nærområdet. Planforslagets maksimale bygningsvolum vil ha dimensjoner som ikke skiller seg vesentlig fra det som finnes i området.

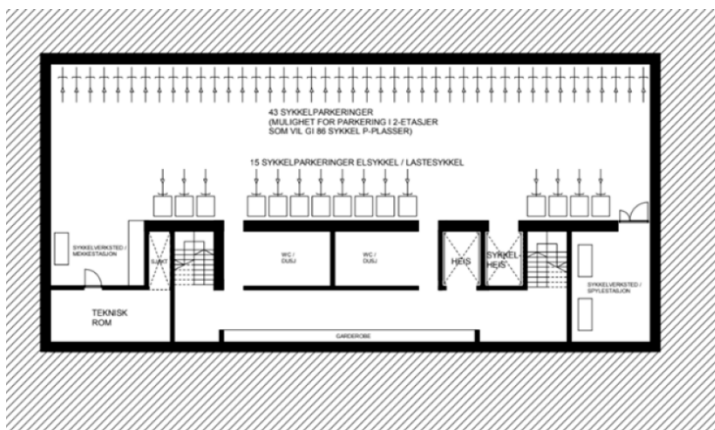
Sol og skyggevirkninger av planlagt bebyggelse

Planlagt bebyggelse vil ikke virke inn på sol og skyggeforholdene til den omkringliggende bebyggelse.

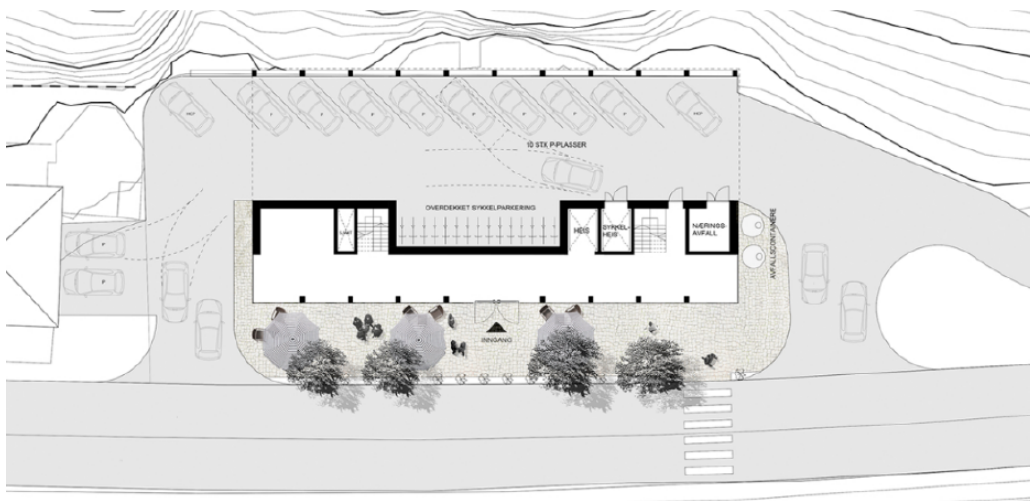
Parkering og sykkelparkering

Det foreslås maks 0,5 p-plasser per 100 m² BRA, samt minimum 2 parkeringsplasser tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. Alle p-plasser foreslås med mulighet for opplading av elbiler.

Det sikres minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per 100m² BRA i bestemmelsene. Det er lagt opp til store områder for sykkelparkering i kjelleren som har direkte tilgang fra baksiden av bygget via heis. I tegningene vises det løsning for 59 sykkelparkeringsplasser hvorav 16 er større lastesykler og el-sykler. (Ved å parkere 2 sykler i høyden, kan man få mer enn 80 plasser). Det er også illustrert arealer for spyling og reparasjon av sykler. Deler av kjelleretasjen vies teknisk rom og et større garderobeområde med mulighet for dusjer.



Kjeller: Forslag til utforming og lokalisering av parkeringsanlegg for sykkel og garderobefasiliteter i underetasje.



Forslag til utforming av 1.etasje og parkeringsarealer i bakkant av bygning. Illustrasjonen viser hvordan et torg mellom bygget og Osloveien kan bli seende ut.

Torg

I planforslaget er det sikret en plass/torg mellom bygget og Osloveien. Torget skal ha en urban karakter med permanente sitteplasser og en parkmessig avgrensning mot veien. Plassen kan tenkes som et friområde for gående/passerende eller en forlengelse av en mulig drift i næringslokalene på bakkeplan (f.eks. uteservering for café o.l.)

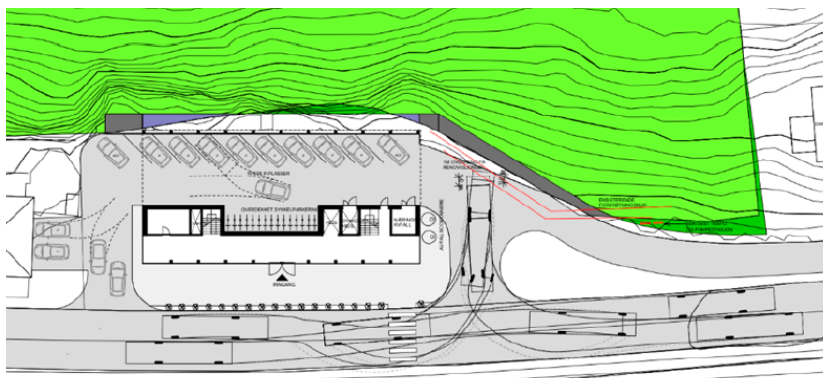
Plan for avfallsøsning

For boligene langs store deler av Osloveien håndteres avfall i dag ved at renovasjonsbilen fra Trondheim Renholdsverk (TR) gjør et kort stopp i Osloveien for å tømme de enkelte avfallscontainere. Planforslaget legger opp til at avfall for boligene sør for planområdet håndteres separat med nedgravde løsninger nord for kontorbygget, mens avfallshåndteringen for kontorbygget legges inne i bygget i et eget rom i 1.etasje.

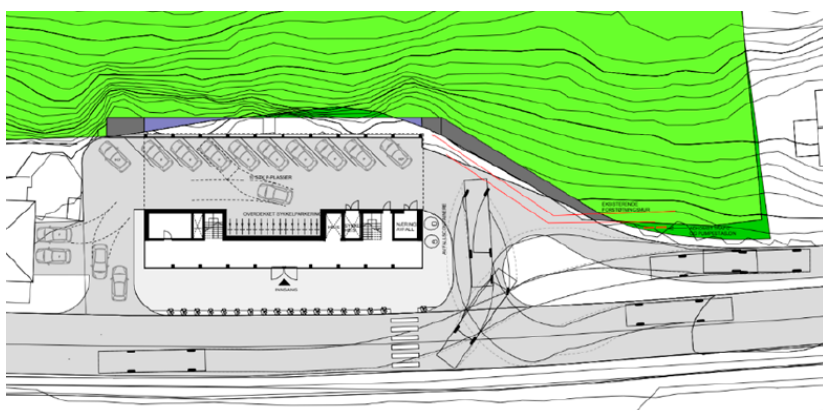
Trafikkløsninger

Det skal være en samlet avkjørsel til nybygg og bebyggelse i nord, for å unngå for mange avkjørsler fra Osloveien. Avkjørsel for bolighuset sør for planområdet løses innenfor tomt 421/361 (bensinstasjonstomta), for å sikre tilstrekkelig sikt. Det skal være parkeringsareal på baksiden av ny bebyggelse med innkjørsel nord for bygget og utkjørsel sør for bygget. Varelevering og renovasjon skal skje på nordsiden av nybygget.

Brannbil og renovasjonsbil har de samme dimensjonene på illustrasjonene, 12,5 m lang lastebil – i henhold til vegvesenets normaler. Renovasjonsbil skal rygge inn på tomte, slik som vist i illustrasjon nedenfor. Når det gjelder uttrykningskjøretøy, kan store kjøretøy kjøre over øya mellom Osloveien og avkjørselen, og brannbil og andre større kjøretøy kan rygge opp fra sør. Det overkjørbare området kan ha kantstein med vanlig høyde, men uten trær og lignende. Avkjørselen til boligene vil ikke få konsekvenser for VA-tunnelen, og forverrer dermed ikke adkomstforholdene her.



Løsning og sporingskurve for renovasjon og varelevering



Løsning og sporingskurve for uttrykningskjøretøy

Universell utforming

Planen ivaretar tilgjengeligheten for bevegelseshemmede til uteareal og offentlige gangveger i tråd med prinsipper om universell utforming. Tilgjengelighet i forbindelse med bebyggelsen skal tilfredsstilles iht. gjeldende forskrifter, og ivaretas i byggesaksbehandlingen.

Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Vann, spillvann og overvann skal tilknyttes de eksisterende kommunale ledningene i Osloveien. Nødvendig fordrøyningsvolum er beregnet til 30 m³.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Gjennomføring av planforslaget vil bidra til opprustning av et område som i dag fremstår som noe slitent og utdatert. Forslaget søker å tilpasse seg omgivelsene, landskap og bebyggelse, og på den måten bidra til utvikling av et sentrumsnært bolig og næringsområde.

Landskap

Opprinnelig topografi/terreng bevares i stor grad. Området markert med grønt i kommuneplanens

arealdel vil i svært liten grad berøres av planforslaget. Forslaget vil ikke ha noen store konsekvenser for landskapsbildet.

Stedets karakter, kulturminner og kulturmiljøer

Planområdet ligger i et miljø med en kompleks og variert strøkskarakter. Tilstøtende arealer øst for planområdet består av Jernbanens verksteder på Marienborg, et større industriområde, med sine jernbaneskiner, karakteristiske industribygg og jernbanevirksomhet. Vestsiden av Osloveien er preget av punkthus/villabebyggelse i et bratt grønt landskap. Både sør og nord for eiendommene ligger bebyggelse med antikvarisk verdi C. Bebyggelsen i planforslaget vil med sin plassering være mer tilbaketrukket fra Osloveien, sammenlignet med nærliggende bebyggelse. Foreslått plassering gir nødvendig rom foran bygningen. Byggets størrelse vil fremstå som tilforlatelig og akseptabelt mellom det store industriområdet i øst og den mindre villabebyggelsen i vest.

Naturverdier

De delene av planområdet som i KPA er satt av til framtidig grønnstruktur vil i liten grad berøres. Det planlegges ingen stor inngripen i grønnstrukturen, kun en mindre tilpasning på noen få kvadratmeter langs byggets bakside. Dette vil ikke ha vesentlige konsekvenser for landskapsbildet, naturmangfoldet eller bruk av grønnstrukturen.

Uteområder

Arealet på forsiden av bygget skal opparbeides som et torg. Bygget legger til rette for mulig terrasse i hele byggets lengde mot øst i 5. etasje.

Virkninger for trafikkforhold

Planforslaget innebærer en liten økning av trafikk i området som vurderes til ikke å endre dagens trafiksikkerhet. Planforslaget antas å bidra til økt pågang på kollektivtransport. Kapasiteten er antatt å være god.

Et næringsbygg med lite trafikkbehov, med en høyde på 6 etasjer, og totalt 2200m² næringsareal, gir turproduksjon (beregnet fra Håndbok fra trafikkdirktoratet) på 135 biler i døgnet. Det er langt under den turproduksjonen bensinstasjonen har hatt.

Nullvekstmål

Tiltaket bidrar til måloppfyllelse av overordnede planer da man planlegger for sentrumsnære arbeidsplasser som kan nås med sykkel og til fots i en kompakt by. Tilgjengelighet til planområdet er ikke optimal, men det er i planforslaget lagt inn tiltak for å oppnå Nullvekstmålet:

- Maksimalkrav på parkering i stedet for minimumskrav.
- Krav om minimum 2,5 sykkelplasser per 100 m²
- Tilrettelegging for godt vedlikeholdstilbud for sykkel, samt garderobefasiliteter.

Trondheim kommune har som mål å oppnå nullvekst i personbiltrafikken. For å oppnå dette er man avhengig av at det legges til rette for flere former for transport i tillegg til kollektivtilbud, også til områder som ligger utenfor sentrumskjernen. I planforslaget legges det til rette for god sykkeldekning, det skal være plass til både el-sykler og lastesykler, og det er viktig for brukerne at de har et sted å sette syklene hvor de står trygt i le for vær og vind slik at de ikke blir utsatt for unødige slitasje. I tillegg til at det tilrettelegges for stor andel sykkelparkeringsplasser, legges det til rette for et godt vedlikeholdstilbud for sykkel, samt garderobefasiliteter. Alt dette er sikret i planens bestemmelser. En klar prioritering og tilrettelegging for syklende gjør at en nedprioritering av bilparkering kan forsvares i dette tilfellet.

Tomta ligger omtrent på samme høydekurve som Trondheim sentrum, og Osloveien er del av planlagt hovednett for sykkel i temaplanen ”sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025.”

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget antas ikke å påføre kommunen direkte utgifter. Ny næring gir potensielt skatteinntekter for kommunen.

Avveining av virkninger Ettersom eiendommen ikke er egnet til boligformål, ansees et kontorbygg som en egnet bruk av tomta. Planforslaget vil bidra til flere arbeidsplasser sentralt i byen, noe som reduserer behov for reise og gir tettere samhandling i et område der det allerede er arbeidsplasser.

Planlagt gjennomføring

Konkretisering av gjennomføring av planen er ikke tidsbestemt.

Planprosess og innkomne innspill

Oppstartsmøte ble avholdt 07.12.2016. I referatet fra møtet, datert 22.12.2016, går det frem at tomtene, med lite tilgang på sol og støyutsatt store deler av døgnet, er lite egnet for boligbebyggelse, men godt egnet for lavintensiv næring eller kontorbygg.

Varsel om planoppstart ble annonsert i Adresseavisen 10.01.2017. Berørte naboer og offentlige aktører, ble varslet om planoppstart ved e-post datert 09.01.2017. Informasjon om planarbeidet ble lagt ut på www.lieoyen.no 10.01.2017.

Innspill til planforslaget før offentlig ettersyn

I forbindelse med varsel om oppstart kom det inn 7 innspill. Disse er innarbeidet i forslaget.

Høringsuttalelser og merknader ved offentlig ettersyn

Planforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 14.04.2018 til 26.05.2018. Det er innkommet 8 merknader. Merknadene er oppsummert og kommentert i eget vedlegg. Alle merknader er svart ut og implementert i plan innsendt til sluttbehandling. Planforslaget er revidert for å imøtekomme uttalelser fra myndigheter og naboer.

Ettersom tiltaket ligger innenfor 30 meters grense til Bane NOR, må det søkes om tillatelse til oppføring av tiltak i god tid før planlagt anleggsstart, jmf. Jernbaneloven §10.

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.