



Detaljregulering av Innherredsveien 108 og 108 B, sluttbehandling

Planbeskrivelse alternativ 1 og 2

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 7.12.2020

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 4.2.2021

Innledning

Planforslaget, alternativ 1, er utarbeidet av Lie Øyen arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Circle K Norge AS. Planforslaget, alternativ 2, er utarbeidet av Kommunedirektøren.

Komplett planforslag, alternativ 1, forelå 5.11.2020.

Hensikten med planen er å legge til rette for et boligbygg der det i dag ligger en bensinstasjon, som har antikvarisk verdi og er et kulturminne. Deler av første etasje skal ha kontor/forretning for å gi aktivitet til byrommet utenfor. I alternativ 1 tillates bensinstasjonen revet og det legges til rette for et boligbygg som kan ha cirka 50 leiligheter. I alternativ 2 tillates kun deler av bensinstasjonen revet og det legges til rette for et boligbygg på cirka 30 leiligheter. I den delen av bensinstasjonen som skal bestå, er det lagt til rette for kontor eller tjenesteyting.



Alternativ 1 (til venstre) med ny U-formet kvartalsbebyggelse. Alternativ 2 (til høyre) tar vare på et viktig kulturminne og har en L-formet kvartalsbebyggelse som skaper en ny helhet av nytt og gammelt.

Etter høringsperioden ble det gjort justeringer av planforslaget. For alternativ 1 ble bebyggelsen mot nord og gravlunden redusert, fra fem til tre etasjer. Dette for å tilpasse seg landskapsprofilen og den bakenforliggende åsen, småhusbebyggelsens planen grenser til mot øst og av hensyn til gravlunden. Det er heller ikke tillatt takterrasse på denne delen av bebyggelsen. For alternativ 2 er det gjennomført en grundig vurdering av temaet forurensning, som konkluderer med at det med

liten sannsynlighet er forurensede masser under den delen av bensinstasjonen som skal bevares. Planbestemmelsene sikrer opprydding av forurensning i grunnen innenfor planområdet.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget for alternativ 1, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre. Beskrivelsen av alternativ 2 er inkludert i planbeskrivelsen for alternativ 1. Der det er ulikheter, kommer det tydelig frem hva som er forskjellen på alternativ 1 og 2.

Utredninger for alternativ 1, er lagt til grunn for alternativ 2. Illustrasjonsmaterialet til alternativ 2 er laget med utgangspunkt i illustrasjonsmaterialet til alternativ 1. Dette har forslagsstiller gitt tillatelse til.



Planområdet er stiplet med hvit strek.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel (2012-2024) hvor eiendommene er avsatt til sentrumsformål.



Utsnitt av kommunens kart over gjeldende reguleringsplaner. Planområdet er markert med rød strek.

Gjeldende reguleringsplaner

Området ligger innenfor en gammel reguleringsplan: «Konsul Lorck's gate. Saxenborg» (planidentitet 5001 r0031a) med ikraftsettelsesdato 20.11.1950. Reguleringsplanen er uten bestemmelser og har status «eldre reguleringsplan», som betyr at det er KPA som gjelder.

Tilgrensende planer

Det er flere omkringliggende planer som nylig er vedtatt eller er under utvikling; *Innherredsveien 103 og Rønningsbakken 2 (r20130036)* som ligger vis-a-vis Innherredsveien 108 og 108B, ble vedtatt av bystyret 29.8.2019. Det samme ble planen for fylkesvei 6692 *Innherredsveien fra Saxenborg allé til Stadsing Dahls gate (r20140034)*. Planen for *Innherredsveien 96, 98 m.fl. (r20120038)*, som ligger langs Innherredsveien vest for planområdet, er under utarbeidelse og har ikke vært på høring.



Tilgrensende planer markert med skraverte felt.

Planområdet, eksisterende forhold

Størrelse og eiendomsforhold

Planområdets samlede areal er cirka 5,5 daa.

Planområdet omfatter eiendommene:

- 9/799, 9/800 og 411/256 eies av Circle K Norge AS
- 411/111 – eies av Trondheim kommune
- 9/410 – eies av Nidaros Invest AS og privat part
- 9/411 – eides av private parter

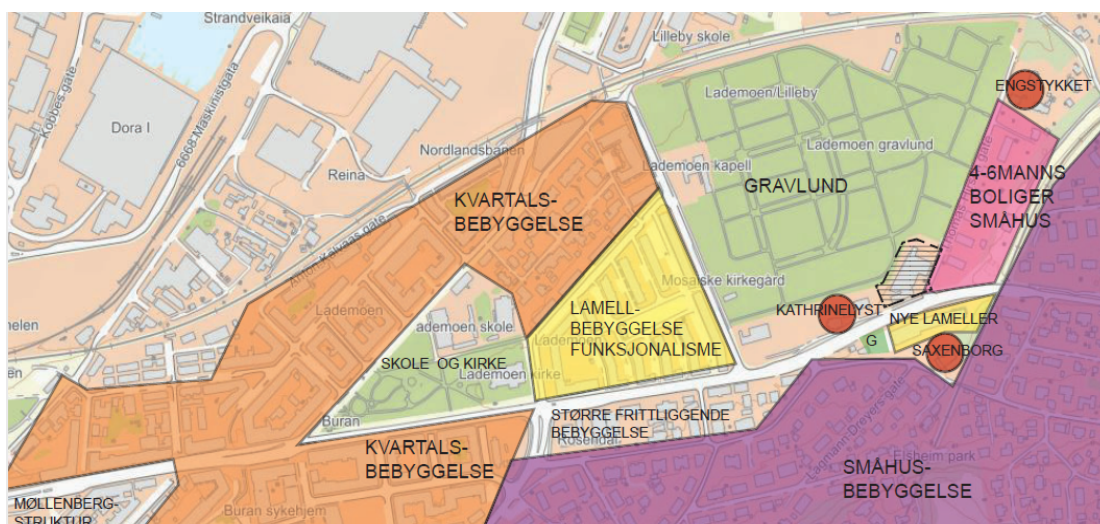
Beliggenhet

Planområdet ligger langs Innherredsveien på Lademoen. Området grenser til Lademoen gravlund i vest og nord, et småhusområde langs Thomas Hirsch gate i øst, og eiendommer med næringsbygg og bensinstasjon på andre siden av Innherredsveien i sør. Disse er nylig vedtatt omregulert til boligbebyggelse. Nærområdet består i stor grad av småhusbebyggelse med blokkbebyggelse langs Innherredsveien inn mot sentrum.

Områdets karakter

Planområdet ligger i det som i dag er en overgangssone mellom rett bygate og innfartsåre med vegkurvatur. Fra Buran og utover består bebyggelsen av kvartaler med gårder fra tre til fem etasjer. De karakteristiske funksjonalistiske Voldsminde-blokkene, er på fire etasjer pluss loftsetasje på de blokkene som ligger ytterst mot Innherredsveien. På sydsiden og østsiden av planområdet, består hele skråningen og flaten av småhusbebyggelse i to etasjer, hovedsakelig fra

begynnelsen av 1900-tallet, med noen spredte eldre gårdsanlegg: Rønningen, Skjønberg og Saxenborg. Rett vest for planområdet ligger gårdsanlegget Kathrinelyst.



Kartet viser ulike typer bebyggelse i området. Planområdet er markert med svart skravur og stiplet linje.

Eksisterende bebyggelse

På området i dag er det en bensinstasjon i drift. I bygningens underetasje er det noe småindustri. Bensinstasjonen og næringsvirksomheten har delt adkomst fra Innherredsveien og Thomas Hirsch gate. Eiendommen har store asfalterte flater og lite vegetasjon.

Det gamle anlegget til Bjarne Wist AS i Innherredsveien ble oppført i 1961, tegnet av arkitekt og NTH-professor Herman Krag, som også er kjent for å stå bak blant annet Siemens-bygget, Moholt studentby, Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum og Politihuset i Kongens gate. Anlegget ligger på begge sider av Innherredsveien og er bygget i flere byggetrinn utover 1960-tallet. Den karakteristiske utformingen med buede tak til bygningen i Innherredsveien 108 er et eksempel på nytenking og modernisering innenfor arkitekturen. Anlegget vitner ikke bare om modige arkitektoniske visjoner, men også om optimisme knyttet til nye byggematerialer og ny teknologi. Med dette i tankene er bygget også en god representant for tidsånden i denne perioden. At anlegget i seg selv er dedikert til bilsalg og bilverksted styrker denne koblingen. I 1960 ble det vedtatt frislipp i bilsalget som fram til nå hadde vært regulert. Bilen ble et symbol på frihet og modernitet og den ble etter hvert en realistisk drøm for mange. Skalltakskonstruksjoner var på dette tidspunktet en populær løsning for å oppnå store søylefrie rom og det ble bygget flere slike tak i Trondheim. Skalltaket i Innherredsveien er likevel det mest fremtredende. Bjarne Wists anlegg omfattet også bygningen på motsatt side av veien som nå er vedtatt revet. Tilsammen utgjorde disse to byggene et større kompleks med bilforretning, verksted, bensinstasjon og kafeteria. Byantikvaren anser at anlegget har vesentlige verneverdier knyttet til den karakteristiske arkitekturen, den kulturhistoriske sammenhengen og virksomhetens lokale forankring.



Anlegget på nordsiden av veien (Innherredsveien 108) da det var nytt. Restauranten het «Amazon».

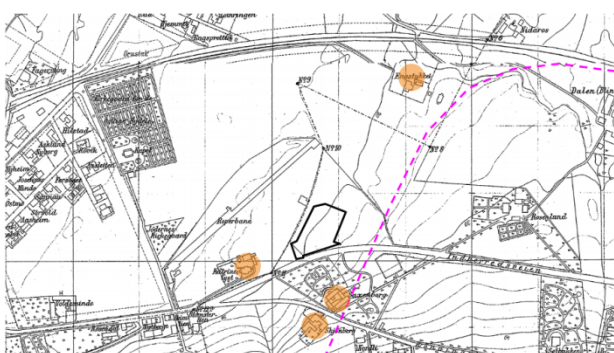


Anlegget uten det store pumpetaket, som kom til i nyere tid.

Fasaden er i dag gjemt bak mange og ulike skilt, som visuelt dominerer bygningens egentlige enkle og elegante uttrykk. Dette var i sin tid et nyskapende og særegent bygg. Sammen med verkstedbygningen på sydsiden av Innherredsveien, bygget i samme periode og som en del av anlegget til Bjarne Wist, utgjorde dette et solid bidrag til etterkrigstidens samferdselsarkitektur.

Topografi og landskapets kulturelle verdi

Planområdet ligger i overgangen mellom skråningen av høydedraget Kuhaugen og flaten mot Lademoen gravlund. Tomten er relativt flat, men følger Innherredsveiens stigning mot øst som gir cirka 3,5 meter høydeforskjell. Kart fra 1909 viser landskapet før vollen med jernbanelinja ble etablert. Planområdet var på den tiden jordbruksland.



Kart fra 1909, før Stavne-Leangenbanen (stiplet strek) ble etablert, viser landskapet intakt. Planområdet er vist med sort strek. Viktige gårdsanlegg som eksisterer fremdeles er markert med oransje (til venstre). Landskapet sett mot nord, med frittliggende gårder på marker. Lade kirke og Ringve ses i bakgrunnen (til høyre).

Naturverdier

Langs Innherredsveien vest for planområdet er det en allé med til dels store trær. Det er også en rekke med store trær inne på gravlunden. Lademoen gravlund er kartlagt som naturtype "parklandskap" med verdi B i kommunens naturtypekart på grunn av sine mange gamle trær. Blant annet har alm, som er nær truet på rødlista, en lang historisk kontinuitet i gravlunden. Artskart viser registreringer av flere rødlistearter i området på og rundt gravlunden, spesielt fugler, blant andre kornkråke, stær og fiskemåke. I tillegg er gråtrost og gråsisik registrert.

Rekreasjonsverdi/barn og unges interesser

Planområdet har ikke rekreasjonsverdi og benyttes ikke av barn, men gravlunden er åpen for alle og kan brukes som en stille og grønn sone i byen.

Trafikkforhold

Planområdet har en avkjørsel fra Innherredsveien, fylkesvei 6692, og to fra Thomas Hirsch gate. Tidligere var Innherredsveien den viktigste innfartsåren til Trondheim sentrum fra øst, men etter at Strindheimtunnelen åpnet i 2014 og veien har blitt lagt om ved Sirkus Shopping, har innfartstrafikken avtatt. Miljøpakken gjennomførte et prøveprosjekt i Innherredsveien med gjennomkjøring forbudt for personbiler på strekningen fra rundkjøringen ved Solsiden til Sirkus shopping. Forsøket ble gjennomført fra juli til desember 2017. Målet var å flytte personbiltrafikken til Strindheims-tunnelen, og å teste ut om to kjørefelt ga nok kapasitet for bussene på strekingen. Våren 2018 ble det vedtatt at de permanente løsningene for Innherredsveien skal følge de systemløsningene som ble brukt i prøveprosjektet. Ifølge nasjonal vegdatabank (NVDB) er trafikkmengden (ÅDT) på Innherredsveien 7 000 øst for og 7 250 vest for Thomas Hirsch gate i 2017. Trafikkmengden i Thomas Hirsch gate er på 150 fra 2013. Dette samsvarer med tellingene gjort som del av prøveprosjektet i Miljøpakken, og er lagt til grunn for støy- og støvberegninger.

Vegstrekning	ÅDT	Tungtrafikkandel [%]	Fartsgrense [km/t]
Fv 6692 - Innherredsveien	7500	17	40
Kv 7480 – Thomas Hirsch gate	500	10	30

Gang- og sykkeltilbud

Thomas Hirsch gate er en gruslagt blindvei hvor gående og syklende kan ferdes forholdsvis trygt. Det er i dag gang- og sykkelveg på nordsiden av Innherredsveien som gir god tilgjengelighet for gående og syklende mot Trondheim sentrum og retning Leangen. På sørsiden av Innherredsveien går det et smalt fortau som slutter ved gangfelt med lysregulering vis-a-vis Circle K-stasjonen. I planforslag for nye Innherredsveien er det lagt inn et kontinuerlig fortau på sørsiden av veien.



Illustrasjonsplan til vedtatt detaljregulering av Innherredsveien i aktuell del. Fortau på begge sider av veien.

Trafikksikkerhet

Påkjørselen fra Thomas Hirsch gate til Innherredsveien er grunnet området topografi uoversiktlig og det er behov for utbedringer av hensyn til trafikksikkerheten. Det er registrert mer cirka 20 ulykker i krysset.

Skoleveger

Lilleby skolekrets strekker seg på begge sider av Innherredsveien, og kryssing ved Thomas von Westens gate er derfor en viktig skoleveg. Det er undergang her, mens det ved Circle K-stasjonen er lysregulert kryssing. Kryssing vil bli lettere når vedtatt plan for Innherredsveien blir gjennomført. Det blir da etablert en ny kryssing.

Snarveger for gående

Det er ingen snarveger for gående gjennom planområdet.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger langs en av Trondheims viktigste kollektivårer, med hyppige bussavganger på dagtid, og holdeplass Saxenborg Allé og Rønningsbakken ligger innenfor et minutt gangavstand.

Skolekrets og -kapasitet

Det kan per i dag ikke dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet i området. Eiendommen ligger i grensen mellom Lilleby skolekrets og Strindheim skolekrets, og hører til Rosenborg ungdomsskole. Slik skolekapasitet vurderes i 2018, vil både Strindheim på barnetrinnet og Rosenborg på ungdomstrinnet ha flere elever enn skolene har kapasitet til.

Skolekapasiteten er presset flere steder i Trondheim kommune skolekretsene, og Lilleby barneskolekrets er i sterk vekst. Formannskapet ga i desember 2019 føringer for at Lilleby skole bør utvikles som en viktig motor og premisse for byutviklingen og boligbyggingen i området, og som kan bidra til vekst i antall barn og unge i bydelen. Det ble også vedtatt føringer for planlegging og utvikling av Lilleby skole på kort og lang sikt. Beskrivelsen av byggeprosjektet og tilhørende planprosesser er gjort rede for i saksdokumenter til sak 23/20 «Kapasitetsutvidelse av Lilleby skole til 300 elever – investeringsvedtak». Byutviklingen i området bygger opp under målet om en bærekraftig utvikling.

Innenfor Lilleby skolekrets er det i de siste årene etablert mange nye boliger, og det foreligger planer for ytterligere 3 000 boliger i området. Lilleby skole har de siste årene hatt kraftig vekst i elevtallet, som nå nærmer seg 200 elever. Fra neste skoleåret overstiges kapasiteten i anlegget. I sak om forslag til prioritert investeringsrekkefølge for skoleanlegg 2019-2035, vedtok bystyret som førsteprioritet å øke kapasiteten ved Lilleby til 300 elever. Tiltaket er påkrevd for at skolen skal kunne håndtere elevtallsveksten som følger av allerede gitte byggetillatelser. En framskriving av de siste årenes boligvekst viser at dette vil gi tilstrekkelig kapasitet på barnetrinnet i skolekretsen i opp mot ti år.

Formannskapet ønsket å planlegge for en trinnvis utvikling av skolen, basert på gjennomførte mulighetsstudier. Første trinn omfatter bygningsmessige tiltak innenfor eksisterende bygningsmasse. Eventuell videre utbygging av Lilleby skole vil vurderes ut fra en egen utredning om framtidig skolestruktur med alternative tiltak innenfor Lilleby- og Ladeområdet, som pågår høsten 2020.

Barnehagekapasitet

Planområdet ligger på grensen mellom Lilleby og Strindheim skolekrets, og boenheter i planområdet vil kunne bruke barnehager i begge kretsene. Lilleby har barnehagedekning på 99 prosent, og kapasiteten er planlagt utvidet i tråd med ventet vekst i området. Strindheim skolekrets har en egedekning på 126 prosent, her forventes også vekst og nye barnehager er under planlegging.

Teknisk infrastruktur - fjernvarme og energiforsyning

Planområdet ligger i konsesjonsområde for fjernvarme. Nye prosjekter må koble seg på utbyggingen av fjernvarmenettet. Kabler som forsyner dagens bygningsmasse med strøm, kommer i konflikt med nye bygg. Det må legges større kabler til boligbygget enn det som er i dag.

Forurenset grunn

Verksteder og bensinstasjoner er type virksomhet som er forurensende og grunnen kan derfor være forurenset, spesielt under den delen av bygget som har verksted og vaskehall.

Grunnforhold og geoteknikk

Planområdet ligger på løsmasser av tykk havavsetning. Grunnen i tomtas umiddelbare nærhet består av leire, og det er påvist kvikkleire i punkter rundt planområdet. Det kan dermed ikke utelukkes at det kan forekomme kvikkleire/leire med sprøbruddegenskaper innenfor planområdet.

Det kan være forurensninger i grunnen etter bensinstasjonsdriften. Dersom bensinstasjon eller deler av denne skal rives må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen og oljetanker på området, og det må ryddes opp i dette.

Rasfare og skred

Utførte skredfarevurdering konkluderer med at utbyggingen i Innherredsveien 108 ikke vil forårsake kvikkleireskred så lenge lokal stabilitet i anleggsfasen (byggegrop) er ivaretatt. Se vedlagt rapport *Skredfarevurdering* for ytterligere dokumentasjon.

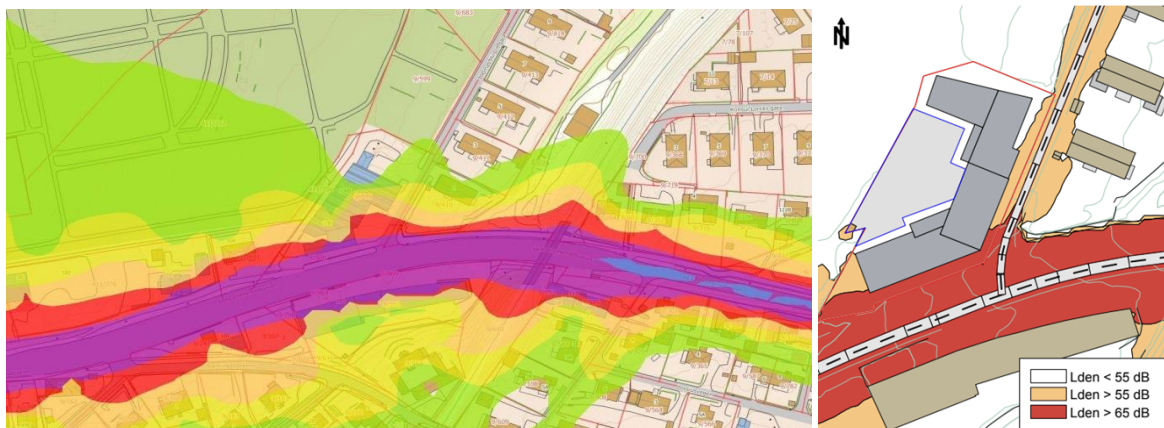
Vann og avløp

Dagens næringsbygg er tilkoblet kommunalt nett. Avløp føres til ledning som går langs byggets vestside. Spillvann renner nordover. Planområdet ligger nær registrert flomvei og nærområde med oppstuvning av overvann som vil tas hensyn til i videre planlegging.

Støyforhold

De sørligste delene av planområdet ligger hovedsakelig i rød og lilla støyzone. Deler av planområdet ligger i oransje, gul og grønn sone, og de nordligste delene av området ligger utenfor støysonen. Støysonekart for jernbane viser ingen støy fra jernbanen innenfor planområdet.

Innherredsveien har mye trafikk og kommer i framtida til å få en del tungtrafikk, fordi en av de tre hovedlinjene for metrobusen går her.



Støykart veg med planområdet sirklet inn (til venstre). Støyberegninger på planlagt bygning (til høyre).

Luftforurensning fra trafikk

Luftkvaliteten for uteoppholdsarealer forutsettes å bli tilfredsstillende, mens fasade mot Innherredsveien forventes å ligge på grensen til gul sone, med bakgrunn i målinger ved Bakke kirke og de forbedrede forholdene i planområdet sammenlignet med Bakke kirke. Renhold og støvdemping i Innherredsveien er per i dag grundig og i den videre vurderingen forutsettes dagens renholdsrutiner.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risikofaktorer i planområdet er trafiksikkerhet, støy og støv, forurensning i grunnen og bevaringsverdig bygningsmiljø.

Næring

På planområdet er det i dag en operativ bensinstasjon, et skilt- og reklameverksted og et metallverksted.

Beskrivelse av planforslagets alternativ 1



Planforslagets foreslåtte bebyggelse. Bebyggelsen som er tillatt i den vedtatte planen for Innherredsveien 103 og Rønningbakken 2, er vist på andre siden av gata (til venstre). Illustrasjonsplan av planforslaget (til høyre).

Planlagt arealbruk

Det planlegges boligbebyggelse med formål kontor- og/eller forretningsareal i deler av bebyggelsen på bakkeplan mot Innherredsveien. Eksisterende bensinstasjon med pumpe- og tankanlegg tillates revet.

- Bebyggelse og anlegg – Boligbebyggelse, Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg, Fortau, Gang-/sykkelveg, Gangveg, Sykkelanlegg, Annen veggrunn - tekniske anlegg, Annen veggrunn - grøntareal, Parkeringshus og anlegg
- Hensynssoner – Hensyn grønnstruktur og Hensynssone naturmiljø
- Bestemmelsesområde – Midlertidig anleggs- og riggområde, Fellesareal for bolig, Renovasjonsanlegg, Energianlegg, Karnapper i sjikt, utforming, Avkjørsler

Alternativ 1 tilrettelegger for 5200 m² boligareal med noe kontor- og tjenesteyting over bakken og 2200 m² parkeringskjeller med sykkelverksted under bakken.



Alternativ 1 sett fra Innherredsveien fra øst. Bebyggelsens høyde mot Thomas Hirschs gate er redusert fra fem til tre etasjer.

Bebyggelsens plassering og utforming og høyde

Bebyggelsen er planlagt som et halvt kvartal, bestående av tre fløyer. To fløyer er lagt mot henholdsvis Innherredsveien og Thomas Hirsch gate for å skjerme felles uteoppholdsareal mot støy og støv. En tredje fløy lukker gårdsrommet mot nord.

Under bygningskroppen og gårdsrommet er det parkeringskjeller. Nedkjørselen til denne er på nordsiden av nordre fløy med innkjørsel fra Thomas Hirsch gate. Her er også renovasjon planlagt løst.

Bebyggelsen mot Innherredsveien er planlagt med fire etasjer. Bebyggelsen i dette strekket av Innherredsveien kan være bymessig, som den er på Buran, noe som gjenspeiles i de tillatte høydene på andre siden av veien; Innherredsveien 103. Fløyen mot gaten vil også skjerme uteoppholdsarealet godt fra støy og støv. Mot Thomas Hirsch gate er bygget planlagt med maksimalt tre etasjer for å tilpasse bygningsvolumet til småhusskalaen og for å ikke kaste skygge på småhusene og deres utearealer. I nordvest mot gravlunden planlegges det nå bebyggelse i tre etasjer. Bebyggelsen er redusert med to etasjer, fra fem til tre, etter at planforslaget var på høring. Dette for å ta hensyn til gravlunden slik at den nye bebyggelsen ikke opptrer som et stort og dominerende element fra sett fra gravlunden, for å tilpasse seg landskapsprofilen og den bakenforliggende åsen og den tilgrensende bebyggelsen til planforslaget.

Heishus og overdekket trapperom skal ha maksimal høyde på 2,5 meter og ikke dekke mer enn 10 prosent av takflaten, og skal ha en avstand på minimum 2,0 meter fra gesims. Det tillates takterrasser på fløy syd og øst, men ikke nord. Rekkverket skal være en fortsettelse av fasaden. Dette er sikret i bestemmelser. Oppbygg til heis og trapp skal tilstrebes å utformes helhetlig med bygningen forøvrig.

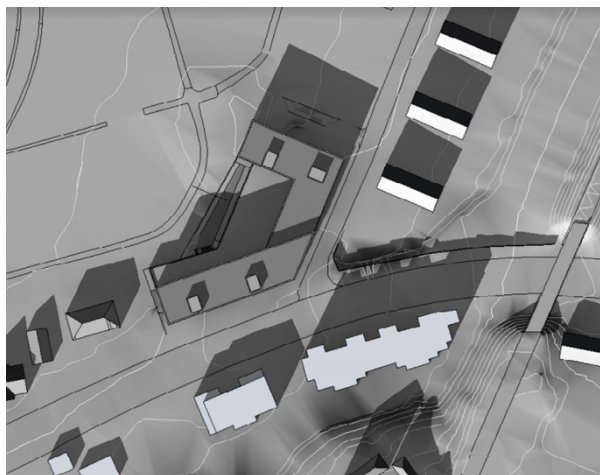
Bygningen skal plasseres i byggelinje mot gatene. Mot gårdsrom er det foreslått at fasaden skal ligge i to sjikt for å skape variasjon. Dette er sikret i en bestemmelse om at maksimalt tillatt dybde for boligene er 12 meter og at det tillates lagt til 1 meter på inntil 50 prosent av fasadene som vender mot gårdsrom og at balkonger tillates på de resterende 50 prosent av fasadene mot gårdsrom. Disse kan skape variasjon i de private balkonger for leilighetene.

Tetthet

Tomtene utgjør cirka 3,8 dekar. Illustrasjonsprosjektet viser 50 boenheter av forskjellig størrelse. Grunnet krav til to uavhengige rømningsveier, hvorav brannvesenets stigebiler gjelder som den ene av de to og følgelig må betjene boligene fra gatesiden, må leilighetene som ligger i fjerde etasje være gjennomgående. Illustrasjonsprosjektet gir dermed en tetthet på omlag 14 boliger per dekar.

Uteområder

Den foreslåtte bebyggelsen skjærer et felles gårdsrom mot støy og støv fra omkringliggende trafikk. Det skal være trinnfri tilgang til uteområdet fra Thomas Hirsch gate og Innherredsveien. Sol- skyggediagrammer viser at det ikke er nok solbelyst uteareal i gårdsrommet 21. mars. Det tillates at takterrasse brukes som felles uteareal i tillegg til gårdsrommet, slik at det blir nok felles uteareal som har sol 21. mars. I tillegg skal den delen av gårdsrommet som har sol 21. mars, sikres opparbeidet som fellesareal helt inntil husveggen eller inntil tett rekkverk.



21. mars kl. 15.00 er det for lite solbelyst areal i gårdsrommet. Den delen som har sol må gjøres tilgjengelig for alle og skjermes mot private terrasser. Dette er sikret i bestemmelser.

Gårdsrommet åpner seg mot gravlunden i vest. En hensynssone vest på planområdet vil sikre grøntarealet mellom gravlunden og ny bebyggelse. Sonen er bred nok til at røttene er sikret.

Det er foreslått tillatt 4 500 m² boligareal innenfor planområdet. Med et krav på minimum 30 m² samlet uterom per 100 m² BRA boligformål gir det et uteoppholdskrav på 1 350 m². 675 m² av dette skal ligge på bakken og utgjør resterende areal i gårdsrommet sammen med privat uteopphold til boliger i første etasje.

Dette arealet er tilfredsstillende flatt og anvendbart, uten bratte felt og ramper. Det er satt krav i bestemmelsene om 6 m² privat uteopphold per boenhet. For maks 60 enheter gir det 360 m² privat uteopphold totalt, fordelt på terrasser på bakken, balkonger og privat del av takterrasse.

Bokvalitet

Leiligheter er planlagt slik at flest mulig er gjennomgående eller vender mot vest eller syd. Det er planlagt flest mellomstore leiligheter der alle er i kontakt med grønt og solfylt, rolig og stille gårdsrom som åpner seg opp mot store trær og den grønne gravlunden bak. Leilighet i det nordøstlige hjørnet er unntak. Det er to av disse, men de er tosidige hjørneleiligheter. Her må det lages inntrukne balkonger mot sør-øst; ut mot Thomas Hirsch gate.

Forhold til omkringliggende bebyggelse

Den nye bebyggelsen er tenkt som en forlengelse av den påbegynte utviklingen som det planlegges for på de omkringliggende tomtene langs Innherredsveien.

Parkering

Det foreslås maks 0,5 parkeringsplasser for bil per boenhet, hvorav minimum 5 prosent av parkeringsplassene er tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. Alle parkeringsplasser foreslås med mulighet for oppladning av elbiler. All parkering foreslås i parkeringskjeller plassert under felles uteområde.

Det foreslås minimum tre sykkelparkeringsplasser per boenhet. Det er lagt opp til store arealer for sykkelparkering i kjelleren. Det kan være plass til 200 sykkelparkeringsplasser hvorav 20 er for større lastesykler og el-sykler. Det skal også være arealer for vedlikehold og vask av sykler. Andre deler av kjelleretasjen er satt av til trafo, teknisk rom og bodarealer.

Varelevering

Det er plass til varelevering med større varebiler på egen tomt, på nordsiden av bygningen. Dette innebærer sambruk med avfallshåndtering som er estimert til å være en gang i uken. Ved mindre varelevering med liten bil kan man benytte innkjøring via parkeringskjeller med normalhøyde 2,5 meter. Derfra og opp til kontor og/eller forretningsareal kan varer fraktes med heis.

Trafikkløsninger

Dagens ene adkomst til planområdet fra Innherredsveien foreslås sanert og ny adkomst vil etableres fra Thomas Hirsch gate, nord for ny bebyggelse. Det legges opp til snuhammer for renovasjonsbil innenfor planområdet, ved byggets nordøstlige hjørne. Gatetverrsnittet i Innherredsveien er justert noe i forhold til løsning i plan for fylkesvei 6692 Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsingeniør Dahls gate. Felt med Annen Veggrunn Grønt (AVG) fjernes for å gi plass langs bygget, mellom byggegrense og gang- og sykkelveg (SGS1). Gang- og sykkelvegen rettes ut, slik at det blir plass til at allè (o_G) kan forlenges.

Gateutforming

Kryssløsning Innherredsveien x Thomas Hirsch gate er justert og forbedret i forhold til nylig vedtatt plan for fylkesvei 6692. Thomas Hirsch gate vil flates ut og høydeforskjellen, som i dag tas over 10-15 meter før kryssing gang- og sykkelveg, vil tas over 40-50 meter. Veien vil flates helt ut 5 meter før gang- og sykkelveg i Innherredsveien. Dette vil bedre sikten betraktelig og trygge ferdselen for alle trafikanter.



Plankartet slik det var for fylkesvei 6692 da planen ble vedtatt i august 2019 (til venstre), og slik det tilgrensende området er innlemmet i planområdet for Innherredsveien 108 og 108B nå (til høyre).

Det planlegges fortau innenfor planområdet langs Thomas Hirsch gate som sikrer trygg ferdsel for gående fra Thomas Hirsch gate, forbi Innherredsveien 108 og 108B og til nærmeste holdeplass.

Den historiske alleen forbi Kathrinelyst er forlenget til foran bygningen i Innherredsveien 108 og 108 B. Hensynssone naturmiljø (H560) blir videreført for o_G og gangfelt fra Innherredsveien 108 til Innherredsveien 103. Avkjørsel for Innherredsveien 102 og 106 videreføres innenfor bestemmelsesområde #6, og skal opprettholdes fram til det sikres ny avkjørsel mot vest som i plan for Innherredsveien 96, 98 m.fl. (r20120038)

Energiforsyning

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme i Trondheim og skal kobles på dette anlegget. Når det gjelder strømforsyning er det ikke kapasitet til 50-60 nye boliger på dagens lavspennnett. Det er to alternativer: Enten å bygge om en nettstasjon (N S00194) som befinner seg i Engstykket ved Thomas Hirsch gate 21, eller å etablere en ny nettstasjon innenfor planområdet. Det må i så tilfelle graves fra ovenfor nevnte nettstasjon for å få frem høyspent frem til trafo/traforom. Dette betyr at utbygger i prinsippet må dekke alle kostnader forbundet med en tilknytning av dette bygget. Plassering og utforming av et eventuelt nettstasjon som må godkjennes av Trønder Energi Nett. Det er avsatt plass i bestemmelsesområde i tråd med generelle krav til nettstasjoner, # 4 i kjelleretasjen på bygning på 4x4 meter og minimum høyde 2,8 meter, med arealer for oppstilling på 7x10 meter utenfor.

Universell utforming

Det er lagt opp til direkte adkomst fra gateplan til alle innganger og felles uteområde i bakgård, uten trapper. Det er mulighet for universell utformet gangforbindelse/rampe fra Thomas Hirsch gate og videre rundt bygget.

Miljøoppfølging, miljøtiltak, nullvekstmål

Det er i planforslaget lagt inn tiltak for å oppnå nullvekstmålet:

- Maksimalkrav på parkering.
- Krav om minimum tre sykkelparkeringsplasser per boenhet.
- Tilrettelegging for godt vedlikeholdstilbud for sykkel.

Plan for avfallsløsning

Avfallsløsning er nedgravde containere for husholdingsavfall. De nedgravde containerne er plassert inne på eiendommen mot Thomas Hirsch gate, ved bygningens nordøstlige hjørne. Arealet satt av til renovasjon er dimensjonert etter størrelse på avfallsbilen som benyttes av Trondheim Renholdsverk. Avfallsanlegget er felles for alle boenheter innen planområdet og skal være universelt utformet. Avstand fra nedgravde containere til det ene inngangspartiet vil være cirka 60-70 meter.



Vendehammer markert i rødt på reguleringskart (til venstre). Utsnitt fra illustrasjonsplan med innkjøring og vendehammer for søppelbil og varelevering, og oppstillingsplass for betjening foran mulig nettstasjon i bygg i tråd med gjeldende veiledere (til høyre).

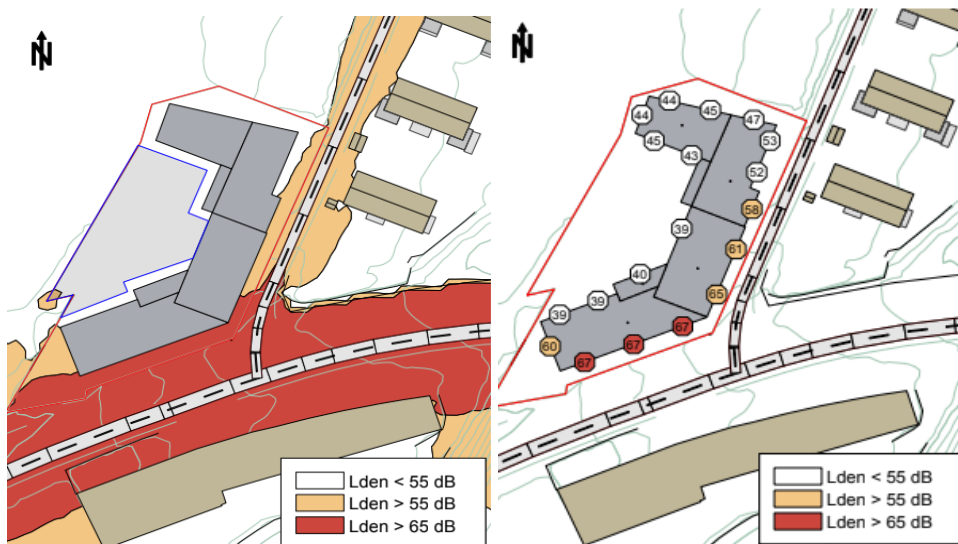
Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Boligbygget tilknyttes kommunal vannledning og avløpsledning som går i Innherredsveien og Thomas Hirsch gate. Det må lages en overordnet plan for vann og avløp sammen med kommunen før sluttbehandling. Foreslått plassering av forbruksvann, spill- og overvann er vist løst. Beregning av dimensjoner gjøres i forbindelse med utarbeiding av rammesøknad. Da skal det foreligge godkjent teknisk plan for vann og avløp ved rammesøknad.

Det etableres en ny kommunal brannkum i nord. Fordrøyningsvolum som er nødvendig er beregnet til 30 kubikkmeter, med påslippshastighet på 6 l/s. Det anbefales at det tilrettelegges for vanning av vegetasjon i prosjekteringen. Det er et lokalt lavpunkt på tiltaksområdet som må hensyntas i arronderingsplan for uteområdene forut for rammesøknad.

Støy

Planområdet ligger i rød støysone mot Innherredsveien og delvis gul støysone mot Thomas Hirsch gate.

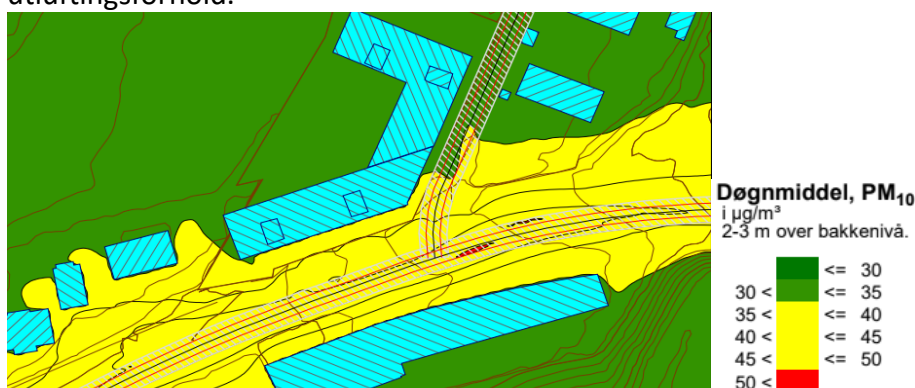


Kartene viser støyforholdene på de ulike fasadene i bygningene.

I illustrasjonsprosjektet vises leilighetsplaner der leiligheter i rød støysone kan planlegges gjennomgående og ha halvparten av oppholdsrom, herav ett soverom mot stille side. Leiligheter i gul støysone kan få tilgang til stille side. Ved å tillate høy bebyggelse mot støykilden vil støynivå i gårdsrom bli akseptabel. Alle balkonger planlegges mot gårdsrom og/eller stille side. Se vedlegget *Støyutredning* for ytterligere dokumentasjon.

Luftkvalitet

Bygningens planlagte uteoppholdsarealer bak bygningsmassen gir gunstig skjerming mot støv. Sammenlignet med nærmeste målestasjon, ved Bakke kirke, som også ligger inntil Innherredsveien er det forventet at luftkvaliteten ved planområdet vil være betydelig bedre slik planforslaget er utformet. Det er flere faktorer som til sammen gir en forventet bedre luftkvalitet. Den totale trafikkbelastningen ved planområdet er lavere enn ved målestasjonen, fordi det er lengre avstand til nærmeste tunnelmunning og bebyggelsen i området er mer åpen som vil gi bedre utluftingsforhold.



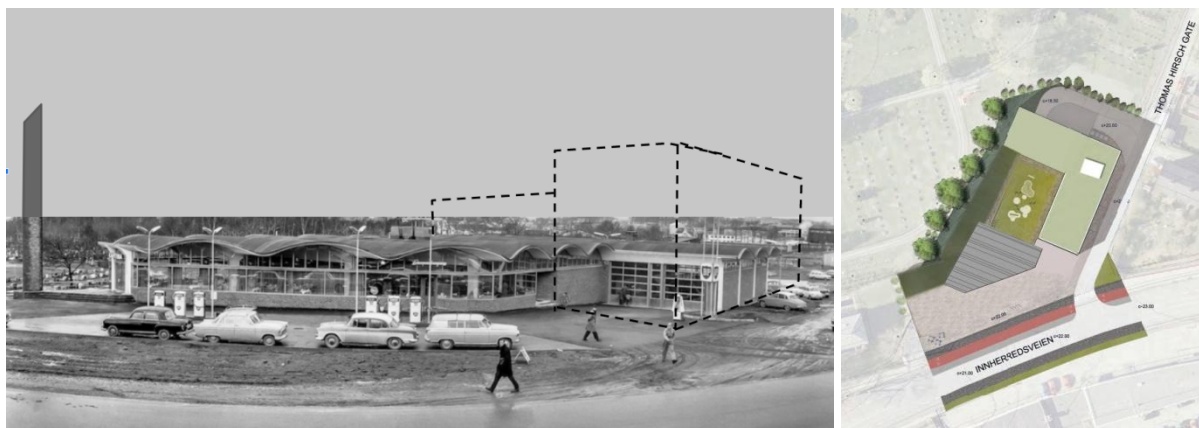
Luftkvalitetsberegninger for svevestøv fra Innherredsveien.

Beregningene viser at luftkvaliteten for planområdet vil være tilfredsstillende iht. nasjonal retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520. Selv om utredningen av luftkvalitet har brukt høyere beregningstall av ÅDT og tungtrafikkandel enn det er gjort i for vurdering av støy. Fasader mot Innherredsveien, samt fasader lengst sør i Thomas Hirsch gate, vil få konsentrasjoner tilsvarende gul sone for svevestøv. Det bør derfor gjøres enkelte tiltak på fasader mot trafikkert vei for å sikre enda bedre luftkvalitet innendørs, som å sørge for at luftinntak plasseres mot bakgård og at det er skjermet fra Innherredsveien. Se vedlegget *Luftutredning* for ytterligere dokumentasjon.

Barn og unge, trygge forbindelser til tilbud i nærområdet

Skolevegene til både Strindheim skole og Lilleby skole er trygge. For å komme til Strindheim må man krysse Innherredsveien. Det er en lysregulert kryssing like ved planområdet.

Beskrivelse av planforslagets alternativ 2

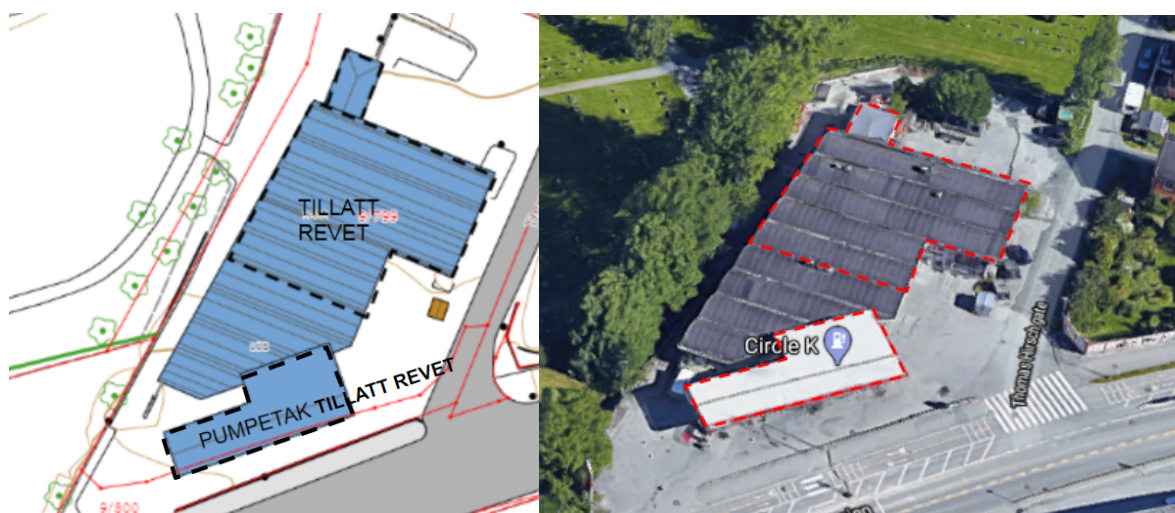


Planforslagets foreslåtte bebyggelse (til venstre). Illustrasjonsplan av planforslaget (til høyre)

Planlagt arealbruk

Deler av eksisterende bensinstasjon med pumpetak tillates revet. Resten av den skal bevares og brukes til formål kontor- og/eller tjenesteyting. Det planlegges boligbebyggelse på resten av arealet, nord for den delen av bensinstasjonen som skal bevares. Forøvrig er alternativet likt alternativ 1.

- Bebyggelse og anlegg – Boligbebyggelse, Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse, Kontor og/eller tjenesteyting
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg, Fortau, Gang-/sykkelveg, Gangveg, Sykkelanlegg, Annen veggrunn - tekniske anlegg, Annen veggrunn - grøntareal, Parkeringshus og anlegg
- Hensynssoner – Hensyn grønnstruktur og Hensynssone naturmiljø
- Bestemmelsesområde – Midlertidig anleggs- og riggområde, Fellesareal for bolig, Renovasjonsanlegg, Energianlegg, Karnapper i sjikt, utforming, Avkjørsler



Pumpetak og 5 av 9 skall tillates revet. Plan med sort stipling (til venstre), og vist i flyfoto med rød stipling (til høyre).

Over bakken er det 2 500 m² til boligformål. I eksisterende gjenstående bebyggelse på 440 m² er det kontor- og tjenesteyting, til sammen cirka 2940 m² over bakken. Under bakken er det en parkeringskjeller på cirka 1 150 m². Til sammen cirka 4 100 m² over og under bakken



Bebyggelsen mot bensinstasjonen skal ha buede tak.

Bebyggelsens plassering og utforming og høyde

Bebyggelsen er planlagt som et L-format kvartalsbygning, bestående av to fløyer, en mot gravlunden og en mot Thomas Hirsch gate. Den nye bebyggelsen skjærer, sammen med den bevarte bensinstasjonsbygningen, et felles uteoppholdsareal mot støy og støv.

Det er planlagt at taket i fløyen langs Thomas Hirsch gate i det nye bygget skal spille videre på de buede takene i det eksisterende bygget, for å ta vare på noe av stedsidentiteten og karakteren til det antikvarisk verdifulle bensinstasjonbygget. Dette er en tankegang som er brukt i flere tilfeller der man ønsker at nytt og gammelt skal utgjøre en ny helhet, som ikke velger mest mulig kontrast som virkemiddel. Buede tak vil bidra til å gi den nye bebyggelsen særpreg og egenart. Dette er sikret i bestemmelsene.

Det er parkeringskjeller under bygningskroppen og gårdsrommet, som i alternativ 1. Nedkjørselen til denne er på nordsiden av nordre fløy med innkjørsel fra Thomas Hirsch gate. Her er også renovasjon planlagt løst.

Som for alternativ 1 skal heishus og overdekket trapperom ha maksimal høyde på 2,5 meter og ikke dekke mer enn 10 prosent av takflaten.

Tetthet

Tomtene unntatt samferdelsanleggene utgjør cirka 3,2 dekar, som i alternativ 1. Illustrasjonsprosjektet viser 30 boenheter av forskjellig størrelse. Illustrasjonsprosjektet gir dermed en tetthet på cirka 10 boliger per dekar.

Uteområder

Eksisterende bensinstasjonsbygning og den foreslåtte bebyggelsen skjærer et felles gårdsrom mot støy og støv fra omkringliggende trafikk. Det er foreslått tillatt cirka 2 500 m² boligareal innenfor planområdet. Med et krav på minimum 30 m² samlet uterom per 100 m² BRA boligformål gir det et uteoppholdskrav på 750 m². 375 m² av dette skal være fellesareal og ligge

på bakken og utgjør resterende areal i gårdsrommet sammen med privat uteopphold til boliger i første etasje. I gårdsrommet er det cirka 550 m². Resten av uteromskravet dekkes av balkonger og takterrasse.

Bokvalitet

Leiligheter er planlagt slik at alle er gjennomgående eller vender mot vest eller syd. Det er også leiligheter i første etasje mot Thomas Hirsch gate.

Parkering

Som for alternativ 1 foreslås det maksimalt 0,5 parkeringsplasser per boenhet, hvorav minimum 5 prosent av parkeringsplassene er tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. Alle parkeringsplasser foreslås med mulighet for oppladning av elbiler. All parkering foreslås i parkeringskjeller plassert under felles uteområde. Det foreslås minimum tre sykkelparkingsplasser per boenhet, plassert i prinsippet likt som i alternativ 1.

Mobilitetspunkt

Det er mulig å gjøre bensinstasjonsbygningen og området der pumpene står i dag, til et grønt mobilitetspunkt som støtter opp om nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det kan både være ladestasjoner for elsykler og stasjon for bysykler her, men dette er ikke sikret i planen. Pumpene vil graves opp og ev. forurensede masser skiftes ut.

Virkninger av begge planforslagene

Virkningene av de to alternativene er ulike for tema *kulturminner, antikvariske bygninger og – miljø og stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet*. Andre virkninger er felles for begge alternativene. Der virkningen er ulik, er dette beskrevet under hvert tema.

ROS-analyse

Hovedtemaer i risiko- og sårbarhetsanalysen er støy og luft, geoteknikk, trafikk, vann og avløp og overvann. Det er laget eksterne vurderinger og planer for hvert tema.

Landskap (nær- og fjernvirkning)

Bebyggelsen er plassert i en skråning og lokalt vil denne skråningen endre karakter når det bygges et gårdsrom. Planområdet er relativt flatt og topografien vil i all hovedsak bevare sin karakter. De store landskapstrekkene vil ikke endres som en konsekvens av planforslaget. Bebyggelsen i planforslagets alternativ 1 har derfor blitt endret og redusert med to etasjer og er nå på tre etasjer. Siluetten av åsryggen mot nord dermed ikke brukes



Planlagt bebyggelse på tre etasjer mot Thomas Hirsch gate hensyntar den bakenforliggende åsryggen, Kuhaugen, også for alternativ 1.

Stedets karakter og byform

Stedet vil endre karakter fra dagens blandete bebyggelse med noe næringsbebyggelse, bensinstasjon med verksted, ispedd eldre boligbebyggelse av småhus, til et mer urbant preg, bestående av kvartal med byggelinje langs gate/vei. Slik blir det også på andre siden av Innherredsveien, Innherredsveien 103.

Når det gjelder byform i forhold til dagens steds karakter, vil kvartalsbebyggelsen være noe fremmed i forhold til småhusbebyggelsen i Thomas Hirsch gate og Kathrinelyst. På andre siden av Innherredsveien ligger det i dag bebyggelse på tre etasjer, men med den nylig vedtatte planen for Innherredsveien 103, vil denne kunne erstattes av blokkbebyggelse på fire og fem etasjer. Det er lagt opp til en transformasjon av hele strekket fra blokkene på Voldsminde frem til brua for Stavne-Leangenbanen. I igangsatt plan for Innherredsveien 96-106 er det også lagt opp til blokkbebyggelse på fem, fire og tre etasjer.

Kulturminnet Kathrinelyst, som er et gårdsanlegg med tre bygninger, vil ligge i rekken av blokker som har byggelinje tett på Innherredsveien. Alternativ 1 vil derfor når de andre bygningene kommer på plass, bli en del av en helhetlig bybebyggelse som gjør Innherredsveien mer til en gate enn en vei. Alternativ 2 vil gi mindre sammenhengende tett bebyggelse.

Estetikk og arkitektonisk kvalitet

Den foreslåtte bebyggelsen i planforslaget skal ha ytterflater av pusset mur, tegl eller tre. Bygningene skal ha farger, som innbyrdes harmonerer og som er tilpasset omgivelsene. Dette er sikret i bestemmelser. Dette vil gjøre at bygningen samspiller med bygningene i omgivelsene.

Uavhengig av valg av fasademateriale bør bebyggelsen fremstå enhetlig i materialbruk og konstruksjon, og ikke være oppdelt og fragmentert. Dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Sol- og skyggevirkninger for naboer

Foreslått bebyggelse i alternativ 1 og 2 er plassert og disponert på en måte som i størst mulig grad ivaretar nabobebyggelsens solforhold samtidig som man får til en fornuftig utnyttelse av det regulerte området. Dette er en relativt stor og sentrumsnær tomt som ligger i brytningspunktet mellom etablert bystruktur med større bygårder mot vest og et område med småhusbebyggelse mot øst. Man kan også se for seg at deler av området øst for planområdet på et senere tidspunkt

vil utvikles med en høyere tetthet enn hva som er tilfelle i dag. Det er derfor viktig at planområdet får en tetthet og utnyttelse som kan minne om den bymessige strukturen som ligger vest for planområdet, på Buran og Lademoen.

Den planlagte bebyggelsen tar hensyn til boligene mot øst ved at den bare er tre etasjer høy mot Thomas Hirsch gate, der det er småhusbebyggelse på andre siden av veien. Ny bebyggelse vil kun kaste skygge på en liten del av hagen.

Som soldigrammene viser er nabotomtens tilgang til sol i liten grad berørt av den foreslåtte bebyggelsen innenfor planområdet. Det er kun i tidsrommet mellom klokka 17.00-21.00 at et fåtall naboers solforhold blir påvirket. Dette gjelder i all hovedsak Thomas Hirsch gate 1 og 3, og det er kun i et par måneder av året blir solforholdene påvirket av høyden på den foreslåtte bygningen. I elleve av tolv måneder i året spiller det ikke nevneverdig rolle om bygningen er to eller fire etasjer høy mot Thomas Hirsch gate. Den måneden det blir mest skygger er april. Da er det i Trondheim som regel ikke temperaturer til å sitte ute. Gjennomsnittstemperaturen i Trondheim 15. april de siste 30 årene er 7,2 grader. Kilde: yr.no – Voll målestasjon.

Kulturminner og kulturmiljøer, antikvariske bygninger og -miljø

Den eksisterende bensinstasjonen og verksted har store arkitektoniske kvaliteter og er et fremragende eksempel på samferdselsarkitekturen fra 1950- og 60-tallet. Det er et stort tap for stedsidentiteten til området at bensinstasjonen med verksteder forsvinner. Det er også et tap for den historiske lesbarheten av Innherredsveien som viktig innfartsåre til byen. Bebyggelsen er derfor foreslått som verneverdig bebyggelse av antikvarisk verdi i nytt aktsomhetskart av byantikvaren. Bensinstasjonen sin synlighet og fremtoning langs Innherredsveien, gjør at mange har et positivt forhold til den kulturhistoriske bebyggelsen. en eksisterende bensinstasjonen er et av få av bygg med tilsvarende buede skallkonstruksjon som står i Trondheim. Alternativ 1 har størst negativ virkning, ettersom hele bygningen er planlagt revet. Alternativ 2 tar vare på den viktigste delen av den kulturhistoriske bygningen og legger til rette for at ny og gammel bebyggelse kan inngå i en ny komposisjon.

Bebyggelsen i planforslagets begge alternativer er ikke planlagt ut fra hvordan aksene fra Saxenborg gård ligger. Den forutsettes avsluttet mot Innherredsveien. Planforslaget for Innherredsveien 103 har en åpning som gir visuell kontakt mellom Saxenborg gård og Innherredsveien. Åpningen er lagt i midtaksen til gårdsanlegget. På 1800-tallet lå det et hageanlegg foran Saxenborg gård, ned mot Innherredsveien, men dette fortsatte ikke på andre siden av veien. Foreslått bebyggelse i Innherredsveien 108 og 108B har ingen negative konsekvenser for oppfattelsen av Saxenborg gård eller utsikten fra denne.

Grunnforhold og miljøhensyn

Grunnen i den umiddelbare nærheten av tomte består av leire, men så lenge lokal stabilitet på byggegrøpa blir ivarettatt i anleggsfasen vurderes det at faren for kvikkleireskred i området rundt tomte i Innherredsveien 108 er akseptabel. Det utelukkes at gravearbeider for etablering av kjelleretasjen på tomte vil forårsake bruddmekanismer som berører jernbanefyllingen øst for tomte: jernbanefyllingens bæreevne blir ikke forringet av utbyggingen på Innherredsveien 108.

Grunnen må renses i forbindelse med nye tiltak. Riving av eksisterende bygningsmasse og sanering av grunnen skal skje i tråd med Miljødirektoratets veileder «Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn» (TA- 2553/2009). Veilederen definerer bla grenseverdier for forurenset grunn. Tilstandsklassene angir hvilke nivå som kan aksepteres av miljøgifter i jord ved ulik arealbruk. Ved

fire meterarealdisponering til bolig aksepteres tilstandsklasse 2 i øvre jordlag og klasse 3 og 4 i dypereliggende lag.

Bensinstasjonen ble etablert i 1961 på jomfruelig grunn og det har kun vært servicefunksjoner i de deler av bensinstasjonen som skal bevares, som alternativ 2 viser. Det er ikke sannsynlig at det er forurensing under denne delen av bygget.

Om det finnes forurenset masse, utenfor bygget, vil dette ev. være fra lekkasjer fra eksisterende drivstofftanker. Disse skal saneres både ved alternativ 1 og 2. En ev. lekkasje ut i grunnen fra disse tankene vil sannsynligvis renne ned til grunnvannsnivå og videre mot fjorden med fallet i bakken, mot vest/ nordvest, og dermed ikke mot den delen av bensinstasjon som skal bevares. På bakgrunn av grunnforhold og tidligere virksomhet vurderes det med stor sannsynlighet å ikke foreligge forurensete masser som vil få konsekvens for å etablere boligvirksomhet selv om deler av bensinstasjonen vil stå. Kommunen har ikke utført undersøkelser av grunnen under eller inntil bensinstasjonen som skal bevares. Disse undersøkelsene må foreligge før planen realiseres og er sikret i bestemmelsene.

Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, andre økologiske funksjoner

Planområdet har få naturverdier. Det er kun del av trekke langs Innherredsveien og en trekke inne på gravlunden. Det er store grøntarealer på naboeiendom, gravlunden som eies av Kirkelig fellesråd. Tomten som er planlagt bygget er i dag utbygget og asfaltert og har ikke naturverdier. Ved planlagt bebyggelse vil man få uteopphold med grønne arealer. De store trærne på gravlunden ligger helt mot plangrensen til denne reguleringsplanen. Det er lagt inn belte med hensynssone natur på fire meter for å ivareta røttene til trærne som strekker seg inn over plangrensen og det er laget bestemmelser som sikrer røttene til disse. Eksisterende naturverdier blir ivaretatt av planen.



Trerekken langs Innherredsveien ivaretas og forlenges (til venstre). Trerekken på gravlunden (til høyre).

Trafikkøkning, vegforhold

Dette gjelder begge alternativer. Det er estimert av trafikkanalyse at endret bruk fra bensinstasjon til boliger vil føre til turtallsreduksjon på 450 kjøretøy i døgnet (kjt/d), fra 650kjt/d til 200kjt/d. Det vil bli redusert trafikkmengde. Ny veg i Thomas Hirschs gate og kryss ut til Innherredsveien er prosjektert i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og sammenfaller med den vedtatte planen for Innherredsveien. Det blir én ryddig avkjørsel i stedet for dagens to utflytende. Stigningen på ny vei vil gi bedret sikt og et tryggere kryss. Planforslagets begge alternativer vil gi en positiv virkning på trafikk og vegforhold. Det er estimert i trafikkanalysen at endret bruk fra bensinstasjon til boliger vil føre til turtallsreduksjon på 450 kjøretøy i døgnet (kjt/d), fra 650kjt/d til 200kjt/d. Det vil bli en bedret virkning i forhold til klima og miljø.

Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage

Det kan per i dag ikke dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet i området. Kommunedirektøren arbeider for tiden med å avklare hvordan skoleutbyggingen skal skje i østbyen. Det legges i planforslaget opp til 50 leiligheter i alternativ 1 og 30 leiligheter i alternativ 2. Det vil flytte inn barn med skole- og barnehagebehov, derfor er det sikret i bestemmelsene at det må løses i forkant av en byggesak.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Nye boliger og området for øvrig vil bli som før. Det blir bedret/slakere stigningsforhold på Thomas Hirsch gate som bedrer tilgjengeligheten. Det blir veldig god tilgjengelighet til sykkelvei og gang- og sykkelveg og fortau. Dette gjelder begge alternativer.

Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, og støy.

Støy- og støvbelastningen på boligene er ivaretatt. Bygningen er utformet slik at gårdsrommet blir godt skjermet for støy og støv. Dette gjelder begge alternativer.

Riving av eksisterende bygningsmasse og sanering av grunnen skal skje iht. miljødirektoratets veileder «*Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn*» (TA- 2553/2009). Dette er sikret i bestemmelser.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Planforslaget får ingen avgjørende virkning på infrastruktur. Det vurderes om det blir et utvidet energibehov. Prosjektet tilfører likevel miljøvennlige, moderne og godt isolerte boliger tilknyttet miljøvennlig fjernvarmeanlegg.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

I planforslaget er bebyggelsen lagt som en skjerm mot lyd og trafikk og åpner seg opp mot den grønne gravlunden som er fylt mer trær. Bebyggelsen er lagt i en hesteskoform. Ideene er at dette gir gode, rolige, solrike og luftige uteoppholdsarealer som de fleste leiligheter vender inn mot og vil også ha privat uteopphold mot denne siden. Uteområdet er universell utformet med benker og lekeplasser for at flere generasjoner kan møtes. Felles uteoppholdsområde er tenkt åpent og tilgjengelig for beboere og godt synlige for sosial kontroll og til glede og for god helse for mange.

Nullvekstmålet

Det er i planforslaget lagt inn tiltak for å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken fra bymiljøavtalen av 12.2.2016:

- Maksimalkrav på parkering.
- Krav om minimum 3 sykkelparkeringsplasser per boenhet.
- Tilrettelegging for godt vedlikeholdstilbud for sykkel.

Dette gjelder begge alternativer.

Planlagt gjennomføring

Den delen av planen som har arealer knyttet til ombygging av fylkesvei 6692, vil bli realisert først. Det er avsatt riggområde langs Thomas Hirsch gate. Dette gjelder begge alternativer.

For alternativ 1 må bensinstasjonen rives og forurensning i grunnen håndteres. Dernest kan byggeprosess for boligbygget settes i gang. For alternativ 2 gjelder det samme. For alternativ 2 vil det vil være noen begrensninger i hvor mye av grunnen som kan håndteres og det er derfor sannsynliggjort at det er liten mulighet for forurenset masse her. For å sikre de planlagte boligene mot ev. forurensning i grunnen er det lagt inn vilkår i reguleringsbestemmelsene at det skal

forevises at grunnen ikke er forurenset eller tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn skal godkjennes før tillatelse til tiltak.

Det er ingen store følger av ikke å realisere tiltaket. Bensinstasjonen vil kunne bestå og opprettholde sin avkjørsel. Det må i så fall legges inn avkjørselspil på plankartet og legges inn et bestemmelsesområde om at dette tillates. De leietakere som er i bygget i dag, vil kunne fortsette å leie.

Innspill til planforslaget

Planforslaget ble varslet i brev til naboer, berørte parter og offentlige og private høringsinstanser 15.2.2018 og kunngjort i Adresseavisen 19.2.2018. Plangrense ble justert noe for å passe til planen for fylkesvei 6692, Innherredsveien fra Saxenborg allé til Stadsingeniør Dahls gate, og dette ble varslet i brev til naboene 11.12.2018. Plangrensen i vest ble også endret, på grunn av at det er mulig å foreta et makeskifte med nabo i Innherredsveien 106, ble varslet til de samme naboene 29.3.2019. Etter oppstart kom det innspill til planen fra Fylkesmannen i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane Nor, Norges vassdrags- og energidirektorat og Kirkelig fellesråd.

Alle innspillene er kommentert av forslagsstiller i eget vedlegg. Se vedlegg *Innspill til planforslaget med forslagsstilleres kommentarer*

I februar 2020 ble det tatt kontakt med Statens vegvesen for å tilpasse planen til planen for fylkesvei 6692. Etter 1.1.2020 er det Trøndelag fylkeskommune som både har forvaltningsansvar og byggeansvar for fylkesvei 6692, Innherredsveien. Det ble derfor satt i gang en prosess med dem for å tilpasse planen. Kommunen og fylkeskommunen mente det var best om også den delen av planen for fylkesvei 6692 som ligger i nærheten av Innherredsveien 108 og 108B ble endret. Fylkeskommunen tegnet løsningen og overleverte denne til plankonsulent slik at løsning med nytt kryss Innherredsveien x Thomas Hirsch gate, og linjeføringer for gang- sykkelveg ble endret og innlemmet i planen for Innherredsveien 108 og 108B.

Planen ble vedtatt og lagt til offentlig ettersyn samtidig som det ble sendt på høring etter delegasjon av byplansjefen 9.6.2020. Ved fristens utløp 8.8.2020 var det kommet ni merknader. Kirkelig fellesråd fikk utsatt frist til 22.8.2020. Av de totalt ti innkomne merknadene etter utsatt frist var fire merknader fra naboer ved Innherredsveien. Det kom merknader fra Fylkesmannen i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Trøndelag brann- og redningstjeneste, Nidaros bispedømme, Kirkelig fellesråd, Magnus Fiskvik, Innherredsveien 103 as, Eli Hagen og Espen Hagen, Lasse Hoftun og Daniel Eriksen.

Alle merknader er lagt ved og kommentert av Kommunedirektøren i eget vedlegg. Se vedlegg *Merknader etter høring med Kommunaldirektørens svar*.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslagets alternativ 1 og 2 fremgår av saksfremlegget.