

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av Innherredsveien 108 og 108 B, r20180017, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/88-40

---

#### Forslag til innstilling:

Bystyret er forelagt to alternative forslag til detaljregulering av Innherredsveien 108 og 108 B.

#### Alternativ 1:

Bystyret vedtar planforslagets alternativ 1 vist på kart i målestokk 1:1000, merket Lie Øyen arkitekter AS, datert 12.6.2019, sist endret 3.12.2020, i bestemmelser sist endret 7.12.2020, og beskrevet i planbeskrivelse, sist endret 7.12.2020.

#### Alternativ 2:

Bystyret vedtar planforslagets alternativ 2 vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune, datert 18.5.2020, sist endret 3.12.2020, i bestemmelser sist endret 7.12.2020, og beskrevet i den samme planbeskrivelsen som alternativ 1, sist endret 7.12.2020.

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

#### Saken gjelder

Hensikten med planen er å legge til rette for et boligbygg der det i dag ligger en antikvarisk verdifull bygning bestående av bensinstasjon med verksted. Planen skal også legge til rette for noe kontor og tjenesteyting, for å gi liv til gaterommet i Innherredsveien. Kommunedirektøren har laget et alternativt planforslag for å belyse saken på best mulig måte når det gjelder målkonflikten mellom bevaring og fortetting i Trondheim sentrum.

Tomten ligger innenfor sentrumsformål i kommuneplanens arealdel og ligger langs en viktig kollektivåre med metrobuss. Kommunen ønsker fortetting i dette området.

Ved første gangs behandling av planforslaget i bygningsrådets møte 9.6.2020 benyttet Kommunedirektøren seg av muligheten til å legge ut et alternativt planforslag i tråd med plan- og bygningslovens § 12-11, for å vise et alternativ som tar hensyn til antikvarisk verdifull bebyggelse og få belyst saken på en best mulig måte. Alternativ 1 er laget av forslagsstiller, mens alternativ 2 er utarbeidet av Kommunedirektøren. Kommunedirektøren anbefalte begge forslagene til førstegangsbehandling og begge alternativene ble lagt ut på høring. Forslagsstiller har ikke ønsket at det ble fremmet et alternativt forslag og har kommet med flere motforestillinger til dette. De er gjengitt og svart ut til slutt i saksfremlegget.



Planområdet er vist med stiplet hvit linje.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Planforslaget, alternativ 1 og alternativ 2 ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring 9.6.2020.

I vedtaket står det blant annet at:

«Før saken sluttbehandles skal:

- bebyggelsen i alternativ 1 reduseres mot gravlunden i nordvest med to etasjer.
- temaet forurensning utredes for alternativ 2.»

Etter høringsperioden er det gjort justeringer av planforslaget. For alternativ 1 har bebyggelsen mot nord og gravlunden blitt redusert, fra fem til tre etasjer. Dette for å tilpasse den nye bebyggelsen til landskapsprofilen og den bakenforliggende åsen, småhusbebyggelsens planens grenser til mot øst og av hensyn til gravlunden. Det er heller ikke tillatt takterrasse på denne delen av bebyggelsen, og hullet i bygningskroppen fra Thomas Hirsch gate inn mot gårdsrommet er fjernet. For alternativ 2 er det gjennomført en grundig vurdering av temaet forurensning i grunnen, som konkluderer med at det med liten sannsynlighet er forurensede masser under den delen av bensinstasjonen som kan bevares. Planbestemmelsene sikrer opprydding av forurensning i grunnen innenfor planområdet.

### Alternativ 1 og 2

Planforslag alternativ 1 er utarbeidet av Lie Øyen arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Circle K Norge AS. Planforslaget ble komplettert 5.11.2020.

Planforslag alternativ 2 er utarbeidet av Kommunedirektøren.

De to alternative planforslagene er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, som er felles for alternativ 1 og 2. Begge alternativ har egne plankart og reguleringsbestemmelser.

Alternativ 1 medfører riving av hele bensinstasjonen og tilrettelegging for et boligbygg i tre og fire etasjer med cirka 50 leiligheter rundt et vestvendt gårdsrom. Bygningen er et U-format

## Trondheim kommune

kvartalsbygg med flate tak og har en fløy på fire etasjer mot Innherredsveien, og en fløy med tre etasjer mot Thomas Hirsch gate og Lademoen gravlund i nordvest. Det legges kontor og tjenesteyting i deler av første etasje. Takterrasse tillates på deler av taket.

Alternativ 2 tilrettelegger for et noe mindre boligbygg med deler av bensinstasjonen bevart. Bygningen er et L-formet kvartalsbygg, og har en fløy med tre etasjer mot Thomas Hirsch gate og en fløy med tre etasjer mot gravlundene i nordvest. Takformen på fløyen mot bensinstasjonen skal minne om hvelvene på eksisterende bygning, slik at den særegne karakteren og identiteten fremheves. Bygningen har cirka 30 leiligheter. Bensinstasjonen kan brukes til tjenesteyting og kontor, og ha funksjoner knyttet til grønn mobilitet som støtter opp om nullvekstmålet for personbiltrafikken, som for eksempel el-sykkelutleie.

I begge alternativene legges det opp til boliger med kontor og tjenesteyting. Begge forslagene vil dermed bidra til flere boliger og gi flere gode næringslokaler langs Innherredsveien, som er en viktig kollektivåre inn til Trondheim sentrum med viktige byrom.

Alternativ 1 tilrettelegger for 5 200 m<sup>2</sup> nytt boligareal med noe kontor og tjenesteyting over bakken på tre og fire etasjer og 2 200 m<sup>2</sup> parkeringskjeller med sykkelverksted under bakken. Til sammen cirka 7 400 m<sup>2</sup> over og under bakken.

Alternativ 2 tilrettelegger for cirka 2 500 m<sup>2</sup> bruksareal over bakken i ny bebyggelse på tre etasjer, og har i tillegg cirka 440 m<sup>2</sup> bruksareal i eksisterende bebyggelse, til sammen 2 940 m<sup>2</sup> over bakken. Under bakken er det en parkeringskjeller på cirka 1150 m<sup>2</sup>. Til sammen cirka 4100 m<sup>2</sup> over og under bakken.



Alternativ 1 (til venstre) med ny U-formet kvartalsbebyggelse. Alternativ 2 (til høyre) tar vare på deler, cirka en tredjedel, av antikvarisk verdifull bebyggelse, og har en L-formet kvartalsbebyggelse som skaper en ny helhet av nytt og gammelt.



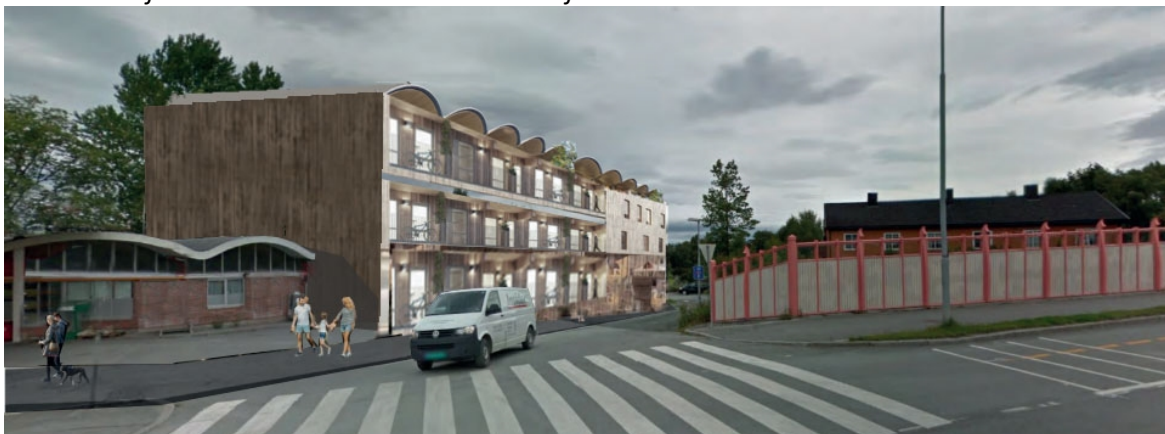
## Trondheim kommune



Fotomontasje viser alternativ 1 sett fra Innherredsveien og øst. Bebyggelsens høyde mot Thomas Hirschs gate er nå redusert fra fem til tre etasjer.



Fotomontasjen viser alternativ 1 der bensinstasjonen er revet.



Fotomontasjen viser alternativ 2 der den viktigste delen av bensinstasjonen er bevart.



Den stiplede linjen viser foreslått volum i alternativ 2.

## Trondheim kommune

### Planprosess

Planområdet omfattet opprinnelig eiendommene 108 og 108 B og deler av Innherredsveien 106 og var på cirka 4,0 mål. Etter en prosess for å tilpasse planen til planen for fylkesvei 6692, ble planområdet utvidet og er nå på 5,5 mål. Det er holdt samrådsmøte med Kirkelig fellesråd, som har meldt inn ønske om at bebyggelsen ikke kommer for nær gravlunden og at trekken som ligger nær tomtegrensen tas vare på ved at røttene beskyttes. Foreslått bebyggelse er derfor redusert med to etasjer mot nord og gravlunden. Ivaretagelse av vegetasjonen mot gravlunden er sikret i bestemmelsene.

### Utfordringer i planen

Den største utfordringen i planarbeidet er at forslagsstiller ønsker å rive en antikvarisk verdifull eksisterende bygning for å tilrettelegge for nye boliger. Bensinstasjonen og tilhørende verksted har en skallkonstruksjon med bølgende betongtak, og er ellers i tegl og glass. Bygningen er tegnet av den kjente trondheimsarkitekten Herman Krag. Byantikvaren mener bygningen, som sto ferdig i 1961, er et godt eksempel på 1950- og 60-tallets samferdselsarkitektur. Den eksisterende bensinstasjonen er et av få av bygg som har tak med en buet skallkonstruksjon som fremdeles eksisterer i Trondheim. Bebyggelsen under press med tanke på bevaring er derfor foreslått som verneverdig bebyggelse med antikvarisk verdi i Byantikvarens nye aktsomhetskart. Bensinstasjonen sitt særpreg og synlighet langs Innherredsveien, gjør at den kulturhistoriske bebyggelsen er en identitetsmarkør for mange. Byantikvaren ønsket opprinnelig derfor å bevare bygningen i sin helhet. Kommunedirektøren har laget et alternativ som medfører å rive mindre deler av den eksisterende bebyggelsen, for også å innfri kommunens mål om fortetting i Trondheim sentrum.

En annen utfordring i planarbeidet har vært å finne en form på det nye bygningsvolumet som passer på dette stedet, i overgangen mellom mer landlig småhusbebyggelse og urban kvartalsbebyggelse. Mot sør og på andre siden av Innherredsveien, er det nettopp vedtatt en plan som legger til rette for to blokker med saltak, den ene med fire etasjer og den andre med fem etasjer. Mot nordøst ligger det småhus som er del av et større område av småhus, blant annet villaer, fire- og seksmannsboliger, som strekker seg østover til Sirkus shopping. Bygningskroppen skal utformes slik at den passer til begge disse bygningsmiljøene. Derfor har volumet mot nordvest og gravlunden, som tidligere var foreslått med fem etasjer, nå blitt redusert til tre etasjer. Dermed vil ikke bygningskroppen opptre som et stort og dominerende element sett fra gravlunden.

En annen utfordring har vært hvordan bygningskroppen ligger i landskapet. Sett fra nord vil bygningen for både i alternativ 1 og 2, etter at alternativ 1 er redusert, tilpasse seg silhuetten av åsen bak Saxenborg gård.

For alternativ 1 er det lagt opp til et bygningsvolum som har størst høyde mot Innherredsveien, med fire etasjer som trapper seg ned med en etasje mot småhusene. Kommunedirektøren har lagt opp til tre etasjer for hele dette volumet i alternativ 2, for best å tilpasse seg småhusene, den bevaringsverdige antikvariske bebyggelsen, for å beholde silhuetten av åsen og for å vise hensyn til brukere av gravlunden.

### Virkninger

#### *Kulturminne*

Den største negative virkningen av planforslag alternativ 1 er tap av antikvarisk verdifull bebyggelse. Bygningen står ikke på aktsomhetskartet for kulturminner, men Byantikvaren mener dette skyldes at etterkrigstidens arkitektur ikke ble tatt med i vurderingen da kartet ble etablert. Byantikvaren mener den sammen med anlegget på andre siden av Innherredsveien, er et godt

## Trondheim kommune

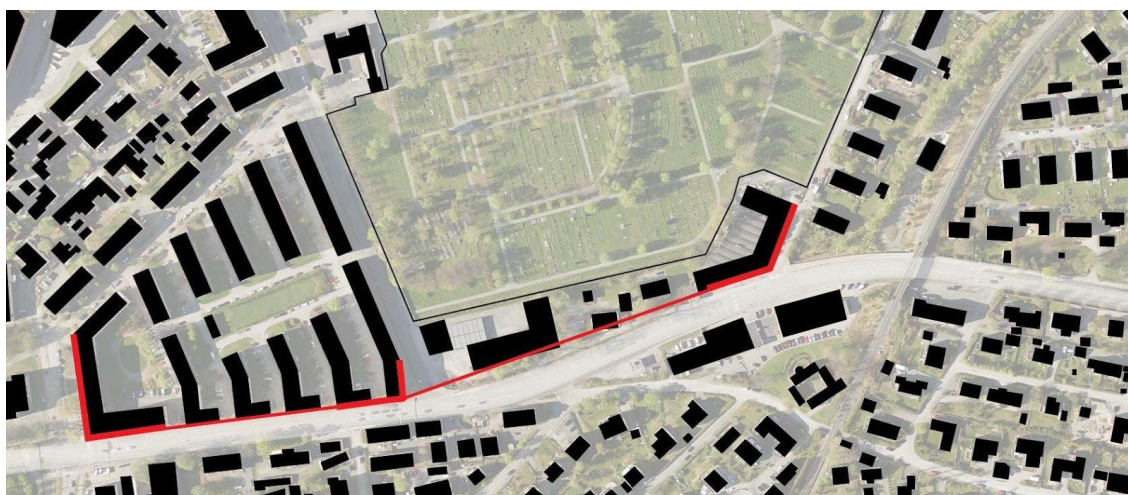
ivaretatt eksempel på samferdelsarkitektur fra 1950- og 60-tallet. Det gamle anlegget til Bjarne Wist AS i Innherredsveien ble oppført i 1961, tegnet av arkitekt og NTH-professor Herman Krag. Anleggets karakteristiske utforming med buede tak er et eksempel på nytenking og modernisering innenfor arkitekturen. Skalltakskonstruksjoner var på dette tidspunktet en populær løsning for å oppnå store søylefrie rom. 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. Til sammen 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.

Alternativ 2 tar vare på den mest fremtredende delen av bygningen, men tillater riving av den bakre delen. Dermed blir det plass til et boligbygg som kan inngå i en ny helhet. Nybygget har tak som minner om skallkonstruksjonen til eksisterende bygning, for å ta vare på identiteten og karakteren til den og forsterke den. Den negative virkningen et nybygg kan ha på et kulturminne ved å komme så tett på, vil bli liten. Eksisterende bygg og nytt bygg ligger harmonisk sammen i en ny helhetlig komposisjon.

### *Byform*

Kvartalsbebyggelsen vil være noe fremmed typologi på stedet, og spesielt sett opp mot 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 og Rønningsbakken 2, vil denne vil 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 tre, fire og fem 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.



*Illustrasjonen viser bygningsvolumet som del av en større bystruktur der den påbegynte planen for Innherredsveien 96-106 også inngår.*



## Trondheim kommune

### Landskap

Bebyggelsens høyde både for alternativ 1 og 2 er nå tre etasjer og bryter så vidt med den bakenforliggende silhuetten. Den negative virkningen av planforslagets alternativ 1 der den nordre delen av bebyggelsen fremstår som et tårn og har en negativ viktig på landskapet er fjernet ved at bebyggelsen er redusert fra fem til tre etasjer.

### Støy

Trafikk i Innherredsveien gjør at boligene ligger i rød og gul støysone i begge alternativene. Begge alternativene har gjennomgående boliger med godt skjermet uteareal. Bebyggelsens høyde har blitt redusert til tre etasjer, for alternativ 1, og hullet i bygningskroppen fra Thomas Hirsch gate inn mot gårdsrommet er fjernet. Dermed vil uterommet som ligger mot nordvest og skjermet av bebyggelsen bli bedre støydempet. Når det gjelder støypåkjenning er begge alternativene godt løst.



*Fotomontasjen av alternativ 1 og alternativ 2 med tre etasjer. Silhuetten av planforslaget tilpasser seg småhusbebyggelsen mot øst og den bakenforliggende silhuetten av landskapet med Kuhaugen.*

### Forholdet til Lademoen gravlund

Bygningene i begge alternativer kommer nær på gravlundene. I Trondheim er det uvanlig at høy boligbebyggelse ligger tett på en gravlund, uten en vei eller annet åpent areal som buffersone. Det er uheldig om boligbebyggelsen har aktivitet som kan forstyrre den roen som bør være på en gravlund og den verdigheten som skal prege en gravlund. I begge alternativer er det derfor gjort forsøk på å skjerme gravlundene mot boligbebyggelsen. Mot nord er det lagt en sone med nedkjøring til parkeringskjeller og mot vest en skråning med busker. I begge alternativene er det lagt inn reguleringsbestemmelser om at det ikke tillates balkonger på gavlveggen mot vest, og mot utearealer og kjørearealer som grenser mot gravlund skal det etableres en grønn siktbarriere som supplement til de eksisterende trærne som vil være en naturlig buffer mellom gravlundene og planområdet.

### Forslagsstillers motforestillinger til alternativ 2

Forslagsstiller, Circle K, stilte seg negativ til alternativ 2 ved første gangs behandling, og har uttalt seg negativ til forslaget ved sluttbehandling. Under er deres motforestillinger som er mottatt til sluttbehandling gjengitt, og Kommunedirektørens svar på dem.

## Trondheim kommune

### 1. Forslagsstiller kommentar til bevaring:

Bygget som ønskes vernet er vesentlig endret fra det opprinnelige i form og kledning. Det er blant annet montert til et pumpetak som delvis går over betongtaket; taket har fått en økt tykkelse for bedre isolasjon; panoramavinduene mot Innherredsveien er delvis blendet. Et eventuelt pålegg om bevaring vil ikke føre til en tilbakeføring til original arkitektur.

### Kommunedirektørens svar:

Byantikvaren har vurdert vern av bygningen som viktig, uavhengig av de endringene som har skjedd etter at den ble oppført i 1961. Planen vil sikre at den ikke kan endres ut over det som tillates i bestemmelser og plankart, og at deler må tilbakeføres til opprinnelige materialbruk og form i samråd med Byantikvaren.



Hermann Krag's flotte belgende tak var opprinnelig en del av Bjarne Wists BP-stasjon, verksted og kafeteria. Nå planlegger Circle K å rive og bygge leiligheter og næringsbygg på tomten. Bildene er hentet fra den kommende boka «På vei gjennom Trøndelag». Foto: Schrøderarkivet/Sverresborg og Dan Ågren.

## Innherredsveiens glemte perle

En av Trondheims mest spesielle bygninger står i fare for å bli revet, tilsynelatende uten at noen løfter en finger.



**Signert**

**Stein Arne Sæther**

miste store deler av en lite påaktet, men verdifull del av byens bygningshistorie.

Skalltak, eller buetak som de også blir kalt, er en byggetype som særlig ble brukt til verksteder og hus. I Trondheim

Arkitekt for det rivnings-truede skalltakbygget var NTH-professor Hermann Krag. Han tegnet mange hus i byen, men står også bak en annen verdifull bygning som er i faresonen, nemlig «Stasjons»-museet på

lar seg knekke av etterkrigstidens bilfiendtlige politikk. Det satses friskt på fremtiden.»

Fremtiden ble da også frisk. Samme år som Wist bygde, ble bilsalget i Norge frigitt. Nå

dusrekker var en banebrytende løsning som gav lyse, søylefrie rom med stor takhøyde. Konstruksjonen var tynn, lett og sterk. Nytteverdien var viktigst, og som en bonus fikk man et

Faksimile av innlegg i Adressa 10. september 2018.



## Trondheim kommune



Bilder av anlegget fra da det sto ferdig. Foto: Digitalt Museum.

### 2. Forslagsstillers kommentar til forurensning i grunnen:

«Circle K's erfaring er at de eiendommer der vi har drevet bensinstasjon i lang tid, til dels kan være sterkt forurenset. Slik forurensning vil befinne seg utenfor bygget i forbindelse med pumper og tanker, men også under påstående bygningsmasse fordi forurensning siver ned under bygg. I dette bygget har det også vært både servicehaller og vaskehall og vår erfaring er at forurensning kan finnes i stort monn også i forbindelse med dette. Det vil ikke være mulig å sanere slik forurensning uten å rive bygget.

Kommunedirektøren har foreslått et mindre leilighetsbygg i bakkant av det foreslått vernede bygget. Miljødirektoratets veileder TA-2553/2009 beskriver hvor mye forurensning som kan aksepteres i tilknytning til etablering av boliger. Verving av bygget umuliggjør som sagt sanering av forurensning til de tiltaksklasser som vil være forenlig med oppfyllelse av veilederen. Circle K kommer ikke til å fradele eller selge eiendommen så lenge det er forurensning der. Selskapet har en uttalt politikk på aldri å kvitte seg med eiendom med forurenset grunn på den måten.

### Kommunedirektørens svar:

Kommunedirektøren er enig i at det kan være mye forurensning i bakken under bygget og rundt bygget. Under bygget vil det spesielt være mulighet for stor forurensning under vaskehaller og verksteder. Den delen som er planlagt bevart i alternativ 2 har vært brukt til butikk og kafeteria og det er mindre sannsynlig at det er forurensning under denne delen av bygget. Resten av bygget er planlagt revet og her vil man kunne kjøre vekk all forurenset masse som ligger under bygget, som i alternativ 1.

Om det finnes forurenset masse utenfor bygget, vil dette eventuelt være fra lekkasjer fra eksisterende drivstofftanker. Disse skal saneres både ved alternativ 1 og 2. En eventuell lekkasje ut i grunnen fra disse tankene vil sannsynligvis renne ned til grunnvannsnivå og videre mot Trondheimsfjorden med fallet i bakken, mot vest/ nordvest, og dermed ikke mot den delen av bensinstasjon som skal bevares. Det vil videre være mulig å sette opp en vegg som skiller nytt bygg fra den delen som skal bevares. Denne veggen vil kunne settes opp i forbindelse med bygging av parkeringskjeller og vil kunne isolere eventuelt forurensete masser som ligger under den delen av bygget som er planlagt bevart. Det vil derfor kunne være helt rent der nye boliger skal settes opp. Miljødirektoratets veileder gjelder, men der man ikke skal rive bygg, skal det heller ikke graves, og da slår ikke veilederens krav inn.

På bakgrunn av grunnforhold og tidligere virksomhet vurderes det med stor sannsynlighet ikke å foreligge forurensete masser som vil få konsekvens for å etablere boligvirksomhet selv om deler av bensinstasjonen vil stå.

## Trondheim kommune

### 3. Forslagsstiller kommentarer til fortetting i sentrum:

Trondheim kommune fremholder at man ønsker boligfortetting langs kollektivårer. Innherredsveien er en slik åre, og eiendommen ligger svært bynært. Varning av det gamle bygget vil medføre en halvering av areal til bolig, og vil dermed svekke kommunens egen ønskede politikk. Det hevdes at det blir tett nok, altså i henhold til minimumskravet, men slik alternativ 2 foreligger, vil det ikke være regningsbærende å realisere, noe som vil føre til at dagens situasjon forblir uendret.

#### Kommunedirektørens svar:

I kommuneplanens arealdel (KPA) er det bestemmelse om at det i områder for sentrumsformål skal være en arealutnyttelse på minimum 10 boliger per dekar. Alternativ 2 har 30 boliger og vil med den tomten som ligger igjen etter offentlig infrastruktur er trukket fra, bli 10 boliger per dekar. Dermed vil en få den ønskede boligfortetting lang Innherredsveien som er fastsatt i KPA. Kommunedirektøren skal ellers kun gjøre planfaglige vurderinger og ikke økonomiske vurderinger.

### 4. Forslagsstiller kommentarer til bokkvalitet:

I begge alternativer er det noen utfordringer for at leilighetene skal kunne oppfylle krav til lys, lyd og innsyn. I alternativ 1 var ca. 20% av leiligheten utfordrende å løse, mens i alternativ 2 er hele 50% av leilighetene utfordrende å løse for å oppnå tilstrekkelig høy bokkvalitet. Alternativ 2 gir også mindre og mer enhetlige leiligheter enn i alternativ 1.

#### Kommunedirektørens svar:

Krav til lys, lyd og innsyn er ivaretatt i bestemmelsene for begge alternativene. Videre omfattes alternativ 2 av de samme bygningsvolumene som alternativ 1, bortsett fra at det og planlegges boligbebyggelse mot Innherredsveien der deler av bensinstasjonen bevares, for alternativ 1. Alternativene vil derfor ha de samme premissene for å oppnå krav til lys, lyd og innsyn innenfor foreslått bebyggelse. Det er videre sikret varierte boligstørrelser i alternativ 2, som legger til rette for en variert beboergruppe.

### 5. Forslagsstiller kommentarer til endring av bruk:

Erfaring viser at gamle stasjonsbygg kan være vanskelige å leie ut. Bygget fremstår som svært enkelt innvendig, og de fleste nedlagte stasjoner rundt i landet blir enten leid ut som fast food-restaurant eller dekkhotell/dekkservice. Man kunne tenke seg at CK delte eiendommen og solgte stasjonsbygget til annen virksomhet, men det vil ikke skje på grunn av forurensning i grunnen (se punkt 2).

#### Kommunedirektørens svar:

Kommunedirektøren skal kun gjøre planfaglige vurderinger.

### 6. Forslagsstiller kommentarer til makesifte:

Vi ser også av kommunedirektørens forslag at man tenker seg at en tomtesnipp helt vest på eiendommen skal fradeles og innlemmes kommunens egen eiendom. Dette vil vi motsette oss. (...)Det vi tidligere har snakket om var et makesifte der kommunen får den snippen som vises i alternativ 2 mot at tilsvarende snipp rett i bakkant overføres til CK.

#### Kommunedirektørens svar:

I alternativ 2 er det ikke nødvendig å ha den samme arealbruken av denne snippen, ettersom det ikke skal bygges noe nytt her. Men planforslaget mot vest kan bruke dette arealet til et større

## Trondheim kommune

boligbygg og få bedre utnyttelse. Planen legger til rette for, og gir hjemmel for, at et makeskifte kan skje, men det er eier som må ville at makeskifte skal skje.

### 7. Forslagsstiller kommentarer til trafikkarealer:

I Kommunedirektørens forslag beholdes store deler av det kjørbare arealet foran stasjonen. Vi ser da ikke grunn til å ha tilsvarende arealer på nordsiden av bygget, men bør heller benytte muligheten for å legge nybygget lenger bakover, mot nord, og benytte dagens nedkjøring på sydvest-siden. Da vil man både få større samlet uteopphold og bedre utnyttelse. (...) Illustrasjoner som viser forslag til justering av alternativ 2 legger forslagstiller også fram.

Kommunedirektørens svar:

Det vil ikke være aktuelt eller ønskelig å bruke arealet foran den antikvarisk venede bygget som kjørbart areal og adkomst til parkeringskjeller/kjeller for alternativ 2. Trøndelag fylkeskommune forvalter Innherredsveien, og fastslår og at det vil være problematisk å etablere en avkjørsel fra krysset Innherredsveien/Thomas Hirsch gate på grunn av hensyn til trafiksikkerhet for gang- og sykkelvegen. Det vil derfor være behov for arealet mot nord til dette formålet på lik linje som for alternativ 1.

### 8. Forslagsstiller kommentarer til støy:

Alternativ 1 med støyutredninger har en fire-etasjes bygg mot Innherredsveien blant annet for å lage en tilfredsstillende stille side for alle leiligheter og deres uteoppholdsarealer. Vi er skeptiske til hvorvidt forslag 2 tilfredsstillende kravene til lyd tilsvarende godt- kanskje ville det vært nødvendig med en støyskjerm langs Innherredsveien i dette forslaget, noe som ikke er ønsket hverken av forslagstiller eller kommunen.

Kommunedirektørens svar:

For alternativ 2 skal det redegjøres for nødvendige tiltak for skjerming av støy, både i fasader og for uteareal for boligene som er sikret i bestemmelsene. Det er ikke ønskelig eller nødvendig at det etableres støyskjerm langs Innherredsveien. Mellom den antikvariske bebyggelsen som skal stå og planlagt boligbebyggelse må det gjennomføres tiltak så utearealene mot vest blir skjermet og får god kvalitet. Kvaliteten i boligene og fasadene mot Innherredsveien tilfredsstillende krav til støy ved at disse er gjennomgående og får stille side.

### Forslagsstiller kommentarer til utforming av alternativ 1

Forslagstiller og kommunedirektøren har ikke kommet til enighet om utformingen av bebyggelsen for alternativ 1. Forslagstiller ønsker at karnappene innenfor bestemmelsesområde, #5, mot gårdsrommet skal være 2 meter, og ikke 1 meter, som er sikret i bestemmelsene. Det er ikke ønskelig å tillate dypere karnapper enn 1 meter da dette medfører at dybden på boligene som er satt til maksimalt 12 meter vil øke ytterligere. Dette med tanke på dagslysinnslipp og kvaliteten for de indre rommene i boligene.

### Kommunedirektørens vurdering

Både alternativ 1 og 2 har sine fordeler og ulemper.

Alternativ 1 har høyere utnyttelse og legger til rette for flere boliger enn alternativ 2, men medfører riving av antikvarisk verdifull bebyggelse. Det er lagt opp til 50 boliger og dette gir en tetthet på cirka 14 boliger per dekar. Det U-formede kvartalsbygningen i alternativ 1 utnytter tomten godt, og boligene ligger fint rundt et skjermet vestvendt gårdsrom. Bygningens fløyer langs gatene det ligger inntil, gir et godt definert urbant gaterom, spesielt mot Innherredsveien, der det



## Trondheim kommune

nå er tillatt blokkbebyggelse på fire og fem etasjer på motsatt side av gaten, i reguleringsplan for Innherredsveien 103 og Rønningsbakken 2.

Alternativ 2 har også god utnyttelse av det tilgjengelige arealet når to tredjedeler av bensinstasjonen kan rives, og har lagt til rette for opptil 30 boliger. Dette gir en tetthet på 10 boliger per dekar. Boligene har god bokvalitet. De ligger tilbaketrukket fra støykilden og har, som i alternativ 1, et godt vestvendt uterom som også drar veksler på åpenheten og vegetasjonen på gravlunden i vest. Den viktigste kvaliteten med alternativ 2 er at store deler av et kulturminne med høy arkitektonisk verdi beholdes. Den inngår i en ny helhetlig planlagt bygningsmasse der nytt og gammelt kan skape en interessant opplevelse i byen. Fordelen med å ta vare på kulturminner er, foruten å ta vare på selve bygget og den historien bygget kan formidle, at også utviklingen av et område i transformasjon sikres en historisk kontinuitet med identitetsmarkører.

Begge forslagene redegjør for hvordan den komplekse situasjonen kan håndteres. Begge forslagene viser tilstrekkelig planfaglig kvalitet.

Kommunedirektøren har lagt frem to alternativer og anbefaler begge ut fra ulike verdier og ulik måloppnåelse. Alternativ 1 anbefales fordi forslaget utnytter tomten godt i et område der kommunen ønsker fortetting og er godt tilpasset situasjonen med bybebyggelse mot gaten og lavere bybebyggelse mot småhusområdet i Thomas Hirsch gate. Alternativ 2 anbefales fordi det kan legge til rette for at et verdifullt kulturminne fra etterkrigstiden tas vare på og kan inngå i en ny helhet med boligbebyggelse.

I gjeldende plan for fylkesvei 6692 er det lagt hensynssone grønnstruktur der alleen foran Kathrinelyst ligger. Denne hensynssonen er videreført for planen Innherredsveien 108 og 108B, i både alternativ 1 og 2, siden noe av denne sonen er blitt med i nytt planområde. Det er og opprettet en grøntrabatt mellom arealet avsatt til kontor og tjenesteyting og sykkelveg for alternativ 2. Dette for å sikre trafiksikkerheten til de myke trafikantene og nødvendig snøopplag og tekniske anlegg som belysning.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det ikke er noen store, kjente økonomiske konsekvenser for kommunen. Det som tilhører opparbeidelsen av Innherredsveien med tilhørende anlegg, som det er angitt i gjeldende plan for fylkesvei 6692, er Trøndelag fylkeskommunes ansvar. Offentlig veg og offentlig fortau i Thomas Hirsch gate er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### Medvirkningsprosess

Før første gangs behandling var det avholdt samrådsmøter med Trøndelag fylkeskommune (tidligere Statens vegvesen) for å tilpasse planen til planen for fylkesvei 6692, og samrådsmøte med Kirkelig fellesråd for å tilpasse planen til Lademoen gravlund. Varsel om oppstart ble sendt i brev 15.2.2018 til berørte naboer, gjenboere og myndigheter og kunngjort i Adresseavisen 19.2.2018. Etter oppstart kom det seks innspill til planforslaget.

Planforslaget var på høring fra 9.6.2020 til 22.8.2020 og kom det kom totalt inn ti merknader. Merknadene fra naboene omhandlet høyden til bebyggelsen for alternativ 1, og at de foreslåtte fem etasjene var til hinder for utsikt mot den bakenforliggende åsen, Saxeborg gård, og til forringelse av eiendommen øst for Thomas Hirsch. Offentlige instanser har stilt spørsmål om planforslaget og bebyggelsen for både alternativ 1 og 2 tar tilstrekkelig hensyn til gravlunden, og den antikvariske bebyggelsen. Av denne grunn er alternativ 2 vurdert som mest positivt. Den nordre fløyen av bebyggelsen for alternativ 1 er derfor nå redusert fra fem til tre etasjer.

## Trondheim kommune

### Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler begge planforslagene, både alternativ 1 og 2. Begge alternativene er i tråd med kommunen ønsker om god byutvikling. Avveiningen som må gjøres for planforslaget politisk er om verneinteresser eller en større fortetting i Trondheim sentrum skal veie tyngst.

Kommunedirektøren i Trondheim, 14.12.2020

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Mari Mathisen Fasting  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse alternativer 1 og 2
- Vedlegg 2: Plankart, alternativ 1, på grunnen og under grunnen
- Vedlegg 3: Plankart, alternativ 2, på grunnen og under grunnen
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser, alternativ 1
- Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser, alternativ 2
- Vedlegg 6: Merknader etter høring med Kommunedirektørens svar
- Vedlegg 7: Merknader innkommet i sin helhet etter høring