

Sweco Architects

Overvik B3-B5 og B6 nord-B9, detaljregulering

r20230042



1. BAKGRUNN

Gjeldende plan for området, r20150004 Områdeplan for Overvik, regulerer inneværende planområde til boligbebyggelse, nærmiljøanlegg, infrastruktur, grønnstruktur og LNFR-arealer. Inneværende plan omfatter detaljregulering av boligfeltene B3 – B5 og B6 nord – B9 i områdeplanen r20150004.

1.1 PLANKONSULENT, FORSLAGSSTILLER

Plankonsulent er Sweco Architects AS på vegne av forslagsstiller Østbyen Utvikling AS.

1.2 HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planen er å skape en god, kompakt og levende bydel, som binder de tilgrensende bydelene sammen.

Overvik skal være en bærekraftig bydel, som er tilrettelagt for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklistene.

Overvik skal være en bydel med byfunksjoner i form av boliger, private og offentlige tjeneste-tilbud, et lite nærcenter med butikker og med et sammenhengende nett av gang-/sykkelveger og av blågrønne uterom.

1.3 VESENTLIGE UTFORDRINGER I PLANEN

I. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) sammenholdt med bygging på dyrkamark:

Planområdet ligger innenfor et område med landbruksjord. Med utbyggingen vil det være behov for å omdisponere ca. 67 daa med uforurenset matjord til boligformål, grønnstruktur og infrastruktur (se vedlagt matjordplan). Matjord, som tas permanent ut av drift på Overvik, vil bli benyttet til nydyrking og/eller forbedring av landbruksjord i Trondheimsregionen.

Dette jf. vedlagt matjordplan og jf. vedlagte feltrapporter for Overvik og for mulig mottaksareal.

Utbygging på landbruksområder forutsetter en høy boligtetthet, nærhet til byfunksjoner som reduserer transportbehovet og utbygging av en bydel som er tilrettelagt for fotgjengere, syklende og kollektivtransport.

Minimumsutnyttelsen må være som i områdeplanen (se avsnitt 2.4) eller høyere.

Med regulert hovedgrep får planområdet en god plassering i forhold til føringer gitt i SPR-BATP og for *10 minutters byen.

For gang/sykkelvegen mot Skovgård (o_GS1 på plankartet) er det motstrid mellom:

- A. å bevare mest mulig dyrkamark på jordene til Presthus gård
- B. å bevare mest mulig natur og terreng på Chamonix (turområde inntil o_GS1 på plankartet)
- C. å sikre universell utforming av gang/sykkel-traséen mot Skovgård, og
- D. å skille gående og syklende (av hensyn til fremkommelighet) i et bredere trafikkanlegg

Natur- og jordvern står sterkt. Det er derfor foreslått å prioritere pkt. A og B over pkt. C og D.

II. Terreng/topografi:

Planområdet stiger mot sør med en gjennomsnittlig helling på ca. 1:10 fra Kochhaugvegen i nord og opp til gårdstunet på Overvik gård. Sørøst for gården slakker terrenget ut til en gjennomsnittlig helling på ca. 1:17. Sørvest i planområdet ligger to bratte og tre-bevokste koller, hvor særlig den vestligste av de to kollene fremstår som et viktig identitetsskapende element.

Terrenget gir planområdet store kvaliteter, med et bredt utsyn mot Trondheimsfjorden i nord og med identitetsskapende terreng og natur i sør. Samtidig medfører også terrenget noen utfordringer for planområdet knyttet til pkt. III – VII.

**10 minutters byen innebærer at alle hverdags/by-funksjoner ligger innenfor 10 minutters gange/sykel eller evt. kollektivtransport fra boligen.*

III. Universell utforming (UU); herunder skolevei for gående og syklende:

Kravet til universell utforming av trafikkanlegg er at lengdefall ikke overstiger 1:15 (tilsvarende 7 %) for veistrek på inntil 100 meters lengde og at det, mellom disse veistrekene, slakes ut til 1:20 (5 %). For å sikre universell utforming av veier og gang/sykelveier i planområdet må trafikkanleggene "snirke seg" opp gjennom planområdet, samtidig med at terrenginngrep (skjæringer og fyllinger) begrenses.

Det er viktig at trafikkanleggene ikke "dikterer" bydelens bebyggelse, men at trafikkanlegg, bygg og grønnstruktur utformes som en grønn, bymessig helhet. Sammensmeltingen av infrastrukturen, grønnstrukturen og bebyggelsen til ett samlet hovedgrep er et hovedmål i planarbeidet.

IV. Rekkefølge på utbygging:

Det kupert terrenget medfører at veier på sørvest-siden av det enkelte byggefeltet typisk ligger 2 – 4 etasjer høyere enn terrenget/veiene på nordøst-siden av det samme byggefeltet. Utendørs tas høydeforskjellen opp ved å terrassere bygg og uterom. Innvendig er det likevel ikke til å unngå at det blir kjellere tett inn mot veier på sørvest-siden av det enkelte byggefeltet (se vedlagt geoteknisk notat).

Det er sikret en utbyggingsrekkefølge, som gjør at byggefeltene kan utbygges før eller samtidig med veier på sørvest-siden av det enkelte byggefeltet, og slik unngå bruk av spunting.

V. Parkering og sokler:

Etableringen av kjellere i et kupert terreng, som på Overvik, vil kunne føre til situasjoner hvor en høy sokkel (p-kjeller) blir eksponert. Slike situasjoner krever at man aktiviserer soklene med funksjoner som egner seg på gateplan for å bygge opp under "byen i øyehøyde".

VI. Solinnfall:

Områdets helling mot nord medfører at bygningstypologier og uteoppholdsarealer må tilpasses solinnfall ved at bebyggelsen åpnes opp og/eller tas ned på strategiske plasser for å sikre solinnfall på uterom og bokvalitet i boligene. Dette er godt implementert i planen. Viser til vedlegg 3_01 med sol og skygge på utearealer.

VII. Naturverdier og grønnstruktur:

De bevokste kollene sør i planområdet og nærheten til Chamonix har vært førende for plassering av bygg og infrastruktur. Nye blågrønne uterom i bebyggelsen er planlagt slik at samlet størrelse på natur-arealene utvides betraktelig if.t eksisterende situasjon og samtidig økes naturmangfoldet med dette grepet.

VIII. Kulturverdier:

Planområdet ligger inntil Overvik gård, hvor alléen opp til gården og låven er viktige identitetsskapende elementer. Disse er hensyntatt ved plassering og utforming av bebyggelsen, spesielt i nærhet til gården.

IX. Grunnforhold:

Geotekniske forhold, gjenfylte bekkefar og lokal grunnforurensning er sikret ivaretatt både i anleggsfasen og etter at planområdet er fullt utbygd.

2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

2.1 STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

- **Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging**
Bygging på dyrkamark forutsetter høy tetthet.
Fremme helse, miljø og livskvalitet.
Legge til rette for klima- og miljø-vennlige transportformer.

Vekst i persontransport i storbyene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

- **Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning**
Bidra til klimatilpasning gjennom åpning av bekkeløp for å sikre bedre overvannshåndtering. Ta hensyn til klimafaktor og fremtidens klima i VA-løsninger.
- **Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging**
Vurderer konsekvenser for barn og unge i planprosessen.
Inndra barn i utformingen av offentlig park/uterom og legge til rette for at barna høres videre i planprosessen.
- **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021**
- **Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520**
- **Forskrift om konsekvensutredninger (vurdering av KU-plikt)**
- **Forskrift om begrensning av forurensning (kapittel 2)**
Gjelder for områder hvor det har vært virksomhet, som kan ha forurenset grunnen.
- **NVE veileder nr. 1/2019, Sikkerhet mot kvikkleireskred**
Områdestabilitet skal sikres i byggefase og i bruksfase

2.2 OVERORDNEDE PLANER

REGIONALE PLANER:

- **Trøndelagsplanen 2019 – 2030, vedtatt 12.12.2018**
Arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling med bynær fortetting.
- **Regional plan for arealbruk 2022 – 2030, vedtatt 09.03.2022**
Verdifulle natur- og friluftsområder er sikret og tilrettelagt for ønsket bruk.
Arealplanlegging må ta hensyn til et villere, våtere og varmere vær som har betydning for overvannshåndtering.
Flere skal kunne gå og sykle i tettstedene.

KOMMUNALE PLANER:

Ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt i bystyret 26.09.2024. Ny KPA er ikke rettskraftig selv om den er vedtatt, på grunn av innsigelser som ikke er løst. Ny kommuneplanens arealdel (KPA 2022 – 2034) ventes vedtatt innen sluttbehandling av innværende detaljreguleringsplan. Dette innebærer at gjeldende KPA vil være:

- KPA 2012 – 2024 ved innsending av reguleringsplanforslaget til 1. behandling
- KPA 2022 – 2034 ved sluttbehandling av innværende detaljreguleringsplan (sannsynligvis)

Forslag til KPA 2022 – 2034 har vært på høring med en rekke forskjellige bestemmelser og med forskjellig grad av "overstyring" av gjeldende reguleringsplaner. Siste foreliggende, helhetlige KPA-utkast (datert 07.05.2024) har som utgangspunkt (§ 2.2.3) at:

"§ 2.2.3 Alle reguleringsplaner vedtatt etter 21.03.2013 går ved motstrid foran kommuneplanens arealdel. Unntatt er:

- *ved motstrid med blå/grønnstruktur, fremtidig LNFR, fremtidig idrettsanlegg, bestemmelsesområder, sikringssoner og/eller faresoner i kommuneplanens arealdel*
- *tiltak som innebærer fjerning eller drenering av myr*

Unntatt er minimum parkeringsdekning for bil og sykkel angitt i reguleringsplan, dersom § 14 i arealdelen oppfylles for planområdet i sin helhet."

Plankonsulent og forslagsstiller legger følgende til grunn for innværende planforslag:

- Områdeplanen (r20150024) vil fortsatt ha gyldighet og vil, ved motstrid, overstyre "gammel" KPA (2012 – 2024) og ny KPA (2022 – 2034), hvor ikke annet er definert.

- Utredningskrav for detaljreguleringsplaner, som foreslått i utkast til KPA 2022 – 2034, gjelder ved innsending av planforslag til 1. behandling. Slik at de supplerende utredningskravene i KPA 2022 – 2034 ikke vil gjelde for inneværende planforslag.
- Trondheim kommune har utarbeidet forslag til "Klimaveileder for plan- og byggesaker". Innføringen av klimaveilederen vil følge vedtak av ny KPA (2022 – 2034). Klimaveilederen vil dermed ikke gjelde for inneværende planforslag. Forslagsstillere kan likevel velge å legge klimaambisjonene i ny KPA og klimaveilederen til grunn, og det er gjort i inneværende plan.

2.3 KOMMUNALE OVERORDNEDE VEDTAK OG TEMAPLANER

Kommunens temaplaner, som vurderes å ha betydning for planområdet, berører:

- Strategier og planer for areal- og transportutvikling. Herunder strategier for mobilitet, gange, sykling og trafiksikkerhet samt nullvekstmålet for personbiltrafikk.
- Landbruksstrategi og Grønn Strek (langsiktig jordvern og tilbakeføring av utbyggingsarealer for boliger til LNF-arealer)
- Behov for offentlige tjenester (skoler, barnehager, idrettsanlegg mv.)
- Vann/avløp, vannmiljø og flom
- Energi, klima og natur

Temaplanene/strategiene er lagt til grunn ved vurderinger gjort i områdeplanen for Overvik, som inneværende detaljreguleringsplan bygger videre på. Hvor nye vedtak (Grønn Strek, 3-trinnsstrategi for overvann mv.) er gjort, er disse vedtakene lagt til grunn for inneværende detaljreguleringsplan.

2.4 GJELDENE REGULERINGSPLAN

Områdeplan for Overvik (r20150024) danner rammer for inneværende detaljreguleringsplan. Områdeplan for Overvik ble vedtatt i Bystyret 21.06.2018 og stadfestet 25.04.2019.

2.5 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Det er ikke gjort egne vedtak i inneværende plansak, men vedtak av "Grønn Strek" ('*Kommuneplanmelding om byutvikling: Langsiktig vern av jordbruksareal og økologiske korridorer*') den 28.04.2021 har stor betydning for planområdet og for Overvik-området som helhet. Med vedtak av Grønn Strek ble det besluttet at den øvre delen (lengst mot sør) av Overvik-området (byggefelter B10, B11, KBA11, KBA2 og KBA3 i områdeplanen skal tilbakeføres til LNF-arealer i pågående KPA-rullering.

Delen av Overvik, som ligger innenfor Grønn Strek, inneholdt det regulerte sentrumsområdet på Overvik, regulerte barnehager på Overvik i tillegg til en videre veiforbindelse opp til Jonsvannsveien og en universelt utformet gang/sykkel-vei til Almevegen på Jakobsli.

I sum medfører vedtak av Grønn Strek behov for at inneværende detaljplan må gjøre nye vurderinger knyttet til i alt 5 punkter:

1. **Overvik mangler et sentrum med butikker og privat tjenesteyting.** Det foreslås derfor i inneværende plan at det etableres et nærsenter med en dagligvarebutikk, tjenesteyting og bevertning i felt KBA1 og ellers mulighet for privat tjenesteyting i sokler mot offentlige veier.
2. **Bussrute;** det er ikke lengere mulig å etablere en gjennomgående bussrute mellom Kochhaugvegen og Jonsvannsveien. Og det er – etter klarering med AtB – funnet en løsning med snuplass og endestopp for en ny pendlerrute til Overvik i inneværende plan.
3. **Gjennomgående trafikk mellom Kochhaugvegen og Jonsvannsveien.** Som vedlagt mobilitetsutredning viser, er det i dag gjennomgående trafikk på ca. 1.000 kjøretøy/døgn i øvre del av Presthusvegen. Denne delen av Presthusvegen er en enkel grusvei uten fortau.

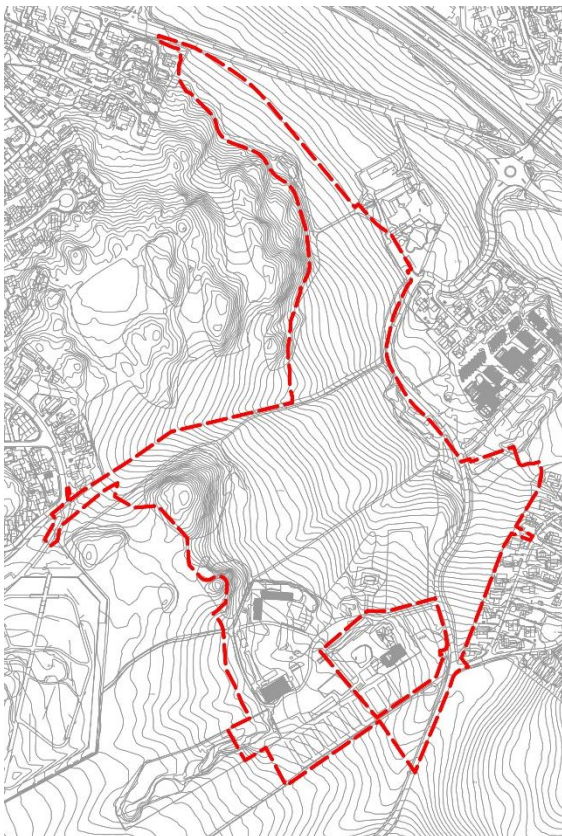
Med vedtak av Grønn Strek kommer øvre del av Presthusvegen til å være eneste forbindelse mellom Kochhaugvegen og Jonsvannsveien. Gjennomført oppstartsvarsel viser et ønske fra flere beboere langs Presthusvegen om at veien stenges for gjennomgående trafikk. Planforslaget innehar derfor en løsning for stenging av Presthusvegen og etablering av en ny snumulighet, som er klarert med berørte grunneiere.

4. **Barnehager.** Det er gjennomført egne møter med Byplankontoret, Eierskapsenheten og Kommunedirektørens fagstab for å lande antall og plassering av barnehager. Etter klarering med kommuneadministrasjonen og tilbakemelding fra saksbehandler ved Byplankontoret reguleres det en barnehage med 6 avdelinger; barnehage o_BH.
5. **Universelt utformet (UU) gang/sykkel-vei til Almevegen.** Gang/sykkelvegen har ny trasé med UU og er regulert som felt o_GS2 i inneværende reguleringsplan.

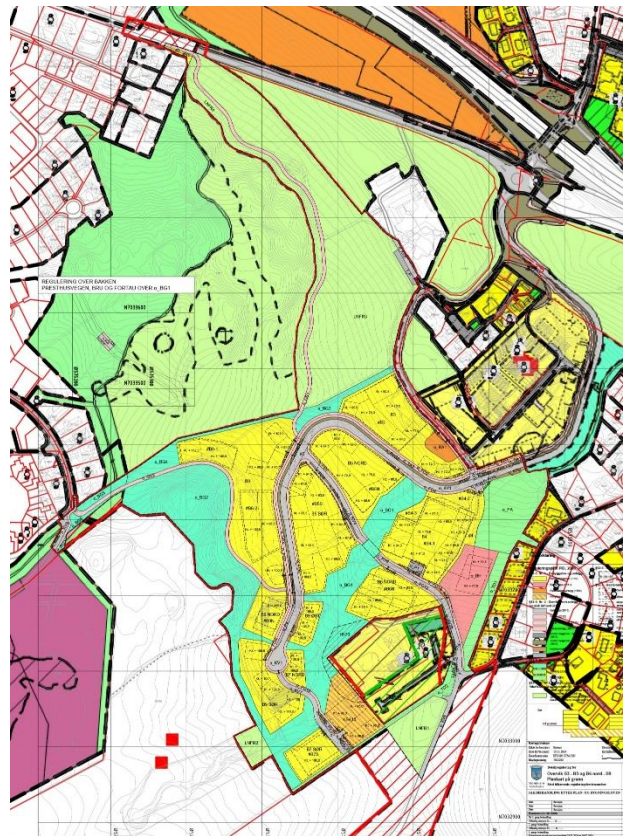
2.6 PLANPROGRAM/KRAV OM KONSEKVENSVURDERING

Det er i forbindelse med gjeldende områdeplan (r20150024) utarbeidet konsekvensutredning som danner føringer for detaljreguleringer innenfor området. Byplankontoret bekrefter i referat fra oppstartsmøtet, datert 12.12.2023, at det ikke stilles krav om nytt planprogram eller ny konsekvensutredning i forbindelse med detaljreguleringen, da inneværende reguleringsplan er i tråd med føringer gitt i områdeplanen. Det vises til vurdering vedlagt planinitiativet for nærmere redegjørelse.

2.7 KART SOM VISER TILGRESENDE PLANER



figur 1: Planavgrensning på grunnkart.



figur 2: Plankart (på grunn) vist på gjeldende og pågående reguleringsplaner.

Planområdet grenser til / overlapper delvis pågående detaljplan r20230009 – Overvik felt B6 Sør. Inneværende plan viderefører regulert atkomst/snuhammer, som foreslått i r20230009

Planområdet overlapper, og kobler seg direkte opp på følgende, gjeldende detaljreguleringsplaner:

- **r00399c – Overvik, boliger i Brattvollvegen:** Inneværende plan sikrer overganger til Brattvollveien og veistenging av Presthusvegen.
- **r0228: Område begrenset av R50 i nord, Jakobslivegen i vest, Røsslyngvegen i syd og Presthus i øst:** Inneværende plan sikrer overgang til eksisterende fortau langsmed Kochhaugvvegen.
- **r0228å – Fradeling av en boligtomt av eiendommen Granvegen 36, gnr.21/86:** Inneværende plan sikrer støyskjerming mot Granvegen 36B for å sikre boligen tilstrekkelig uteoppholdsareal.
- **r20130025 – Overvik, gnr/bnr 20/101, 102 og 103r:** Inneværende plan sikrer trafiksikre overganger til faktisk opparbeidet fortau ved Charlottenlund Gravlund
- **r20220010 – Overvik felt B1 Nord og B2:** Inneværende plan sikrer overganger til veisystemet på Overvik, som regulert i r20220010.

2.8 TEMAPLANER

Det vises til avsnitt 2.3 for oversikt over relevante temaplaner. Det tatt særlig hensyn til:

- 1) Mobilitetsløsninger; med prioritering av fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk.
- 2) Jordvern; herunder plassering av gang/sykkelveger ut av planområdet (o_GS1 og o_GS2).
- 3) Behov for offentlige tjenester; barnehage og innhold i park
Herunder gjennomføring av workshop med skole-elever for å ivareta barn og unges interesser.
- 4) Åpen overvannshåndtering som også øker naturmangfold og rekreative kvaliteter.
- 5) Energiforbruk og klimagass-tiltak; se vedlagt miljøoppfølgingsplan (MOP) og klimagassregnskap.
- 6) Kartlegging og ivaretagelse av eksisterende naturområder i planen og øking av naturmangfold.

2.9 FORHOLDET TIL/AVVIK FRA GJELDENE PLANER

Reguleringsplanen overlapper med, og sikrer overganger til, planer nevnt i avsnitt 2.7. Det er gjort mindre justeringer av infrastrukturen i gjeldende planer nevnt i avsnitt 2.7. For overgangen til planforslaget r20230009 (Overvik felt B6 Øst) er infrastrukturen videreført uendret fra r20230009.

Reguleringsplanen er i samsvar med hovedgrep og intensjoner i områdeplanen r20150024, men det er mindre avvik, som gjelder:

Avvik fra plankart til områdeplan r20150024:

- Hovedgata (o_KV1) er gitt et nytt forløp for å sikre universell utforming og snuplass for buss (se avsnitt 1.3 og 2.5).
- Også sideveien mot Overvik gård (o_KV5 – o_KV7) er justert for å bedre følge terrenget.
- Parkering og atkomstvei til Presthus gård barnehage (felter o_KV8 og f_P) er regulert i tråd med dages bruk; hvor områdeplanen hadde en annen plassering enn det som faktisk er opparbeidet.
- Presthusvegen er stengt for gjennomkjøring og har snuhammere på begge sider av bommen.
- Sykkelveg med fortau i retning Skovgård (o_SV2 og o_FT6 i områdeplanen) er gjort om til en kombinert gang/sykkelveg (o_GS1 i inneværende plan) og traséen er flyttet fra midten av Presthus-jordene og til kanten av jordene mot Chamonix. Dette er gjort for å begrense inngrep i dyrkamark og i natur (se avsnitt 1.3, Vesentlige utfordringer i planen).
- Gang/sykkelveg mot Almevegen/Jakobsli har funnet en ny trasé med UU og er regulert som felt o_GS2 i inneværende reguleringsplan (se avsnitt 2.5).
- Friområdet (o_FRI i områdeplanen) er tatt bort langsmed Granvegen 36B (helt nordøst i planområdet) da friområdet her ville havnet mellom gang/sykkelvegen og en privat boligeiendom.
- Det er tatt inn en barnehage o_BH på plankartet jf. avsnitt 2.5.
- Det er tatt inn nytt område med LNF-areal (LNFR2 på plankartet) for å sikre overgang til eksisterende bekkefar; og med reguleringsformål i samsvar med Grønn Strek (se avsnitt 2.5).

- Samlet grønnstruktur er justert og utvidet med ca. 20 daa i forhold til områdeplanen for å bevare og sikre eksisterende naturkvaliteter i tillegg til å øke naturmangfoldet i området. Deler av denne grønnstrukturen er foreslått til felles etter innspill fra Byplankontoret. Områdeplanen gjorde betydelige inngrep i de to kollene sørvest i planområdet og disse kollene bevares nå i sin helhet. Blågrønnstrukturen langs bekkeåpningen midt i planområdet er tatt inn med en minimumsbredde på 30 meter for å sikre god bearbeiding av terreng og plass til vannspeil og beplantning mtp. naturmangfold og rekreasjon.
- Parken o_PA på plankartet er en sammensmelting av nærmiljøanlegg, grønnstruktur og gangveg mellom felt B4 og Olderdalen. Dette grepet er gjort for å sikre at parken og ganglinjene gjennom parken kan løses i et helhetlig designgrep.
- Gangveger og grønnstruktur langs planområdets østre grenser er gjort om til turdrag, som sikrer at turvegene i disse områdene kan plasseres mer fritt og tilpasset landskapet.

Avvik fra bestemmelser til områdeplan r20150024:

- **§ 4.4 Støy:** Inneværende plan er oppdatert og gitt bestemmelser i tråd med ny støyretningslinje (T-1442/2021) som innførte begrepet "Stille side" for fasader hvor det er behov for tiltak for å sikre veiledende støykrav.
- **§ 4.10 o_RA1, renovasjonsanlegg:** Renovasjonsanlegget (avfallssugesentral) er lagt litt lengere nord enn i områdeplanen. Dette er gjort for økt sikkerhet og bedre atkomst (som blir fra lokalveg i nord, med liten trafikk) og drift av anlegget. Foreslått løsning gir god sikkerhet for myke trafikanter, da den ikke krever rygging over fortau og er skilt fra gangarealer.
- **§ 4.12 Parkering:** Maksimum parkering er redusert i tråd med anbefaling i mobilitetsutredning og MOP vedlagt planforslaget.
 - Boligparkering er redusert fra maksimum 1,2 P-plasser pr. boenhet/70 m² BRA til maksimum 1,1 P-plasser for beboere og maksimum 0,1 besøksparkering pr. 100 m² BRA boligformål.
 - Parkering for forretning, tjenesteyting, offentlig park og barnehage o_BH er samlet i et mobilitetsanlegg i felt KBA1 (nærsenteret) med inntil 45 parkeringsplasser.
 - Barnehageparkering er redusert i tråd med forslag til ny parkeringsveileder til ny KPA.
- **§ 5.1 Plassering og utforming av ny bebyggelse og § 6.2 Ny Hovedveg gjennom Overvik:** Det er enkelte avvik fra kravet om at minste avstand mellom fasader på hver side av hovedgata (o_KV1) skal være 23,5 m. På det minste er avstanden mellom motstående fasader 22,75 meter. Dette kompenseres det for gjennom romslige åpninger i det enkelte byggefeltet mot o_KV1.
- **§ 5.3 Krav til uteoppholdsareal:** Uteromskravet for sentrumsformål i områdeplanen er tatt inn for nytt nærsenter (felter B4 og KBA1) i inneværende plan.
- **§ 5.4 Utnyttelse:** Planområdet omfatter ca. 150 daa boligformål i KPA 2012 – 2024, tilsvarende 900 boliger ved en minimumsutnyttelse på 6 boliger pr. daa. De minimum 900 boligene er fordelt på de enkelte delfeltene i detaljreguleringsplanen.
- **§ 5.7 Nærmiljøanlegg:** Nærmiljøanlegget reguleres og opparbeides i stedet som en park med en rekke oppholdssoner og aktiviteter som erstatning for en større flate for ballspill (på minst 46 x 66 meter iht. områdeplanen). Forslag til opparbeidelse av parken (se vedlagt designmal) er gjort etter innspill gitt i workshop med skole-elever fra elevråd på områdets barne- og ungdoms-skoler, og i samråd med kommunens representanter.
- **§ 6.3 Sykkelveg med fortau:** Det vises til avsnitt 1.3, Vesentlige utfordringer i planen. Sykkelveg med fortau i retning Skovgård (o_SV2 og o_FT6 i områdeplanen) er gjort om til en kombinert gang/sykkelveg (o_GS1 i inneværende plan) og traséen er flyttet fra midten av Presthusjordene og til kanten av jordene mot Chamonix. Dette er gjort for å begrense inngrep i dyrkamark og i natur. Det gjenbrukes av samme grunn også del av eksisterende turveg-traséer.

Dette gjør at det ikke er mulig å opparbeide o_GS1 med universell utforming (UU), men andel matjord som bevares med denne løsningen blir betraktelig økt.

- **§ 9 og 10, rekkefølgekrav og vilkår for gjennomføring:** Bestemmelsene er tilpasset plankartet og skisseprosjekt for detaljplanen med en trinnvis utbygging fra nord til sør.

3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 BERØRTE EIENDOMMER

Planområdet omfatter i sin helhet eiendommer gnr/bnr. 20/99, 20/104 og 20/107, med unntak av en liten flik av gnr/bnr. 20/107 (ca. 500 m²), som ligger innenfor "Grønn Strek". Alle tre eiendommer tilhører forslagsstiller Østbyen Utvikling AS. Søndre del av eiendommen gnr/bnr. 20/105, som også eies av Østbyen Utvikling AS, er omfattet av planområdet for å ivareta overgangen til grønnstruktur og veier i gjeldende detaljreguleringsplaner på Overvik.

Del av eiendommene gnr/bnr. 17/143, 21/1, 21/58 og 21/86 er tatt med i planområdet for å kunne realisere en ny gang- og sykkelforbindelse i retning Skovgård. Gnr/bnr. 21/86 er en privat boligeiendom (Granvegen 36B). Det er søkt å minimere inngrep på eiendommen mest mulig og finne en omforent løsning for støyskjerming sammen med boligens eiere.

Del av eiendommene gnr/bnr. 20/101 og 20/109 er tatt med i planområdet for å kunne realisere gang/sykkelveg til Almevegen på Jakobsli.

Del av eiendommene gnr/bnr. 19/3, 19/110 19/111 og 20/116 er tatt med for å kunne realisere stenging av Presthusvegen for gjennomgående trafikk. Løsninger for snuhammerer på private eiendommer gnr/bnr. 19/3 og 20/116 er klarert med respektive grunneiere på overordnet nivå.

Den åpne grøften/bekken, nordøst på eiendommen gnr/bnr. 20/109, skal føres videre inn i planområdet som en bekkeåpning.

3.2 BELIGGENHET, AVGRENSNING, STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

Planområdet er ca. 206 daa og ligger ca. 6 km øst for Trondheim sentrum målt i luftlinje. Planavgrensningen er lagt slik at reguleringsplanen sikrer gode overganger til det eksisterende gang-, sykkel- og vegnettet. Planområdet avgrenses i nord av tidligere og pågående utbygging på Overvik (felt B1 og B2), av Presthus gård og av Kochhaugvegen. I vest avgrenses planområdet av Chamonix og Jakobsli og i øst avgrenses planområdet mot Olderdalen. I sør avgrenses planområdet av "Grønn Strek". Overvik gård og alléen opp til gården danner et hull i planforslaget sammen med reguleringsplanen for felt B6 Sør.

3.3 DAGENS BRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Planområdet er preget av landbruksarealer, noe næringsvirksomhet, grønnstrukturer og noen skogkledde åssider og koller. Grøntområdet Chamonix og turområdene sørover mot bl.a. Estenstadmarka er svært attraktive som turterreng for de som bor og jobber i nærområdet. Presthus barnehage, nord for planområdet, drar nytte av nærhet til blant annet Chamonix.

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet er en midlertidig kafé (Dromedar), noen mindre lagerbygninger (på oversiden av Overvik gård) og en frittliggende enebolig med garasje (nord for Overvik gård). Disse byggene foreslås revet i forbindelse med utbyggingen av planområdet.

3.4 STEDETS KARAKTER

Boligene nord for planområdet består av rekkehusbebyggelse organisert i tun og leilighetsbygg på 3 – 5 ½ etasjer, som danner vegger i de viktigste gaterommene. Etasjeantall er høyere mot nord enn sør.

Mot Øst (Olderdalen) og mot sørvest (Jakobsli) består bebyggelsen av småhus tilpasset det til dels kupert terrenget.

3.5 LANDSKAP

Mesteparten av året er det gode solforhold innenfor planområdet. Terrenget faller fra sør mot nord, noe som er med på å begrense sollinnfall på bakken vinterstid. Åkerlandskapet sør for Overvik gård utgjør et slakt skrånende platå opp til Jonsvannsveien. Det er et høydebrekk i landskapet ved Overvik gård og nord for gården faller terrenget brattere ned mot Kochhaugvegen og E6.

Kollene i sørvest og vest er viktige landskapstrekk. Vest for planområdet fremstår skråningene og skogholtet på Chamonix som en buktende, grønn vegg, som avgrensner det store landskapsrommet.

3.6 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Planområdet er en del av et kulturhistorisk landskap av gammel opprinnelse. Presthus gård og Overvik gård kan spores tilbake til 1600-tallet. Det som i dag omtales som Overvik gård har en herskkelig plassering og utforming og Presthus gård (rett nord for planområdet), ligger godt synlig plassert i landskapet. Kulturmiljøet med Overvik Gård og trealléen opp til gården, er hensyntatt gjennom en regulert hensynsone i områdeplanen. Hensynssonen ivaretar både avstandsbehov til alléen og hensynet til gårdstunet. Gårdstunet er et klassisk firkant-tun, som i fremtiden vil være med til å formidle området historie som en tidligere storgård.

3.7 NATURVERDIER, INKL. KARBONRIKE AREALER OG VEGETASJON

Det er gjennomført naturtypekartlegging i 2023 av naturforvalter (Sweco) etter NiN metodikken, og alle funn er registrert i offentlige databaser. Dette gjelder også rødlistede arter og fremmedarter. Informasjon om fugl og dyreliv er hentet fra offentlige databaser, da registreringene der er såpass oppdaterte at ytterligere kartleggingsarbeid ble ansett som unødvendig. Alle rødlistearter og fremmedarter er vist i figur 4, større arealer med platanlønn er vist i figur 3.

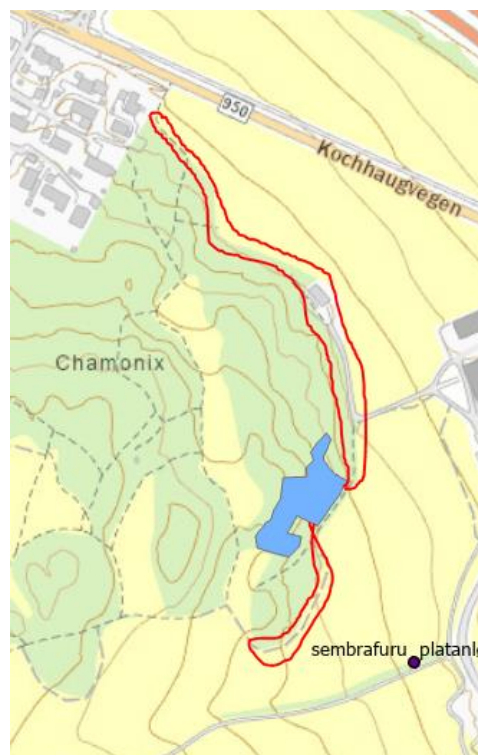
Dagens naturfaglige situasjon i planområde handler også i stor grad om kornkråke, en art som er kategorisert som sårbar (VU) på den norske rødlista. Trondheim kommune har et særskilt ansvar for denne arten, da ca. 30 % av den norske bestanden er i kommunen. Det er også andre rødlistede arter i området, men disse berøres i mindre grad, da prosjektet i kun beslaglegger jordbruksområder.

Gjennom utviklingen av prosjektet er det gjort tilpasninger som bedrer situasjonen for kornkråke og generelt naturmangfold i løpet av planprosessen fram mot komplett planforslag (se avsnitt 5.6).

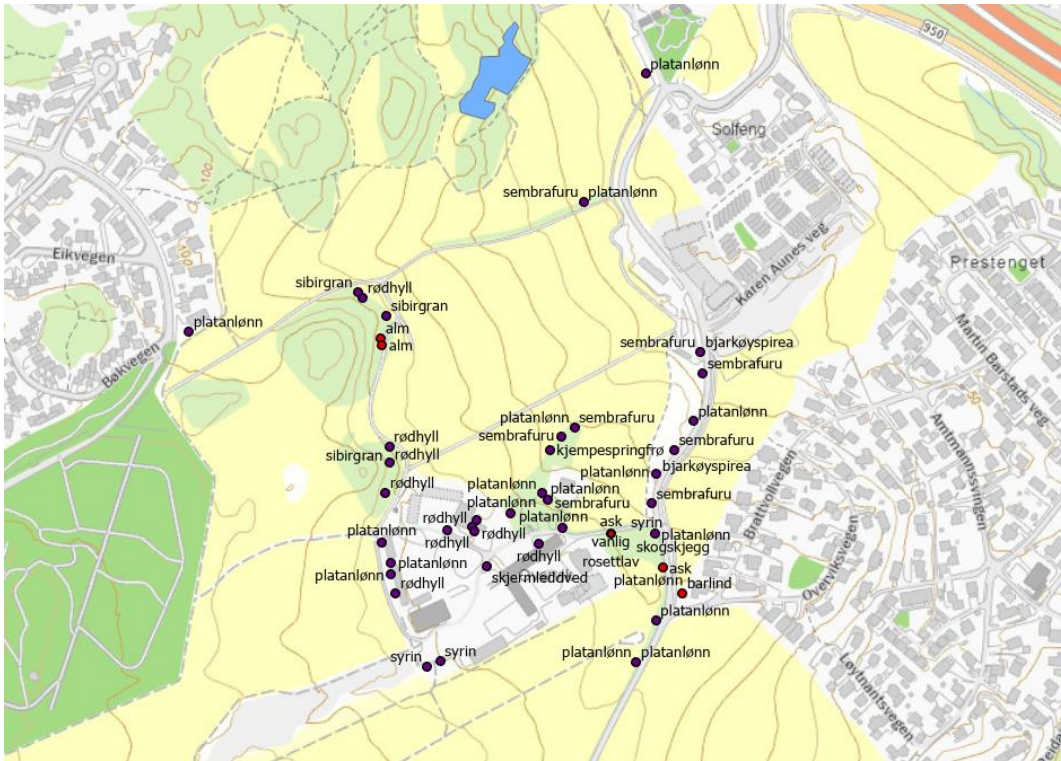
3.8 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Planområdet består i all hovedsak av dyrkamark, og brukes ikke direkte til rekreasjon. Det er gruset opp flere gangveger innenfor planområdet som gjør at det likevel er et mye brukt turområde.

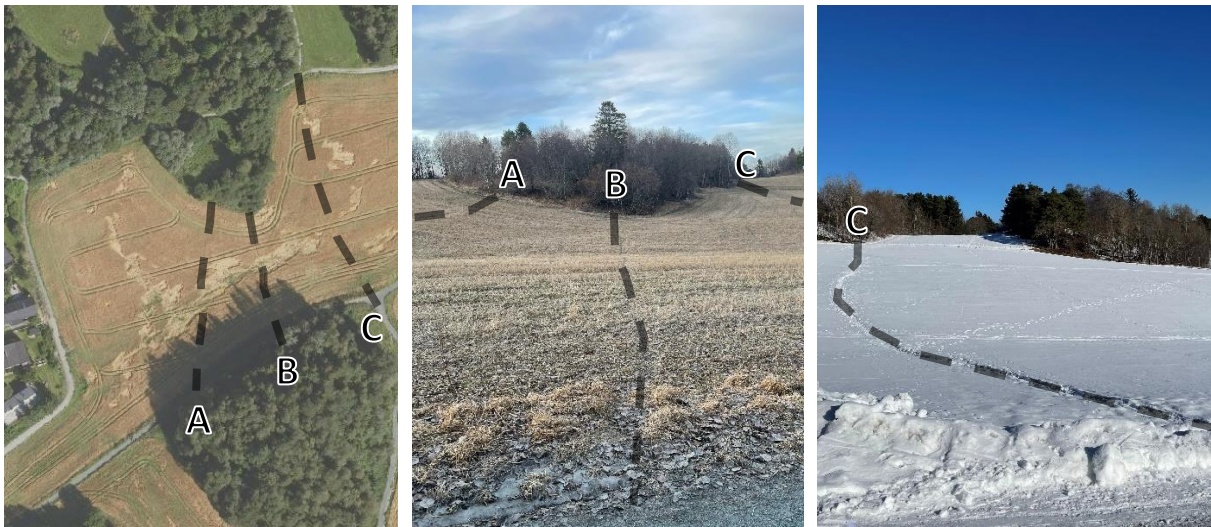
Det er kort avstand til flere rekreasjonsområder slik som Chamonix.



figur 3: Rødt polygon viser omtrentlig areal med mye platanlønn. Blått areal er naturtypen Frisk lågurtedellauvskog.



figur 4: Punkter med rødlistearter (røde punkter), fremmedarter (lilla punkter) og naturtype (blått polygon).



figur 5: Illustrasjon av tråkk nord for den største av de to kollene i planområdet. Det er registrert 3 tråkk ved befaringer. Tråkk A og B ser ut til å være rene villtråkk, da de gir korteste veier i åpent lende og ikke er i forbindelse med stisystem i nord. A antas å være er tråkk for dyr som ferdes i kanten av kollene mot jordet i vest. B antas å være tråkk for dyr som ferdes mer sentralt på kollene. B ser i dag ut til å være mer brukt enn A. C vurderes i hovedsak å være en trådt snarvei for mennesker. Som bildet lengst til høyre viser er det også noe ferdseil av dyr utenfor tråkkene.

3.9 LANDBRUK

Innenfor planområdet er det samlet ca. 108 daa med matjord, hvorav ca. 73 daa skal tas ut av bruk. Av de 73 daa er 67 daa uforurenset matjord, som kan nyttes ved nydyrking utenfor planområdet.

3.10 TRAFIKKFORHOLD

Planområdet har i dag adkomst fra Presthusvegen, enten nordfra via rundkjøringen i Kochhaugvegen eller sørfra via Jonsvannsveien. Presthusvegen er asfaltert og har ensidig gang- og sykkelveg fra

Kochhaugvegen og opp til felt B1 og B2. Presthusvegen videre oppover mot Jonnsvansveien er en grusvei uten fortau.

Det er vedtatt bygging av en ny hovedveg i Overvik-området og denne vil, i forbindelse med etablering av boligfeltet B2 (nord for planområdet), bli bygget fram til nordgrensen for inneværende planområde. Nordre del av Presthusvegen (opp mot Kochhaugvegen) skal da tilbakeføres til dyrkamark.

For skoleveg til Ranheim skole er gangavstanden i overkant av 1 km via eksisterende, trafikkisikker infrastruktur. Det er gode sykkelforbindelser fra planområdet, via Skovgård og inn til sentrum, med store deler av strekningen som klasse A sykkelveg.

3.11 BARNES INTERESSER

Det er gjennomført en workshop (avholdt den 09.02.2023) med lokale barne- og ungdomsskoleelever som ga innspill til planarbeidet med idéer om programmering av offentlige uterom, med særlig vekt på parken o_PA.

3.12 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Planområdet ligger i dag innenfor Ranheim barneskolekrets og Markaplassen ungdomsskolekrets. Ranheim Skole har god kapasitet, også med fremskrevet befolkningsvekst, mens beregnet antall ledige plasser på Markaplassen Ungdomsskole er 1 stk. om 10-14 år (dvs. omkring år 2034 – 2038). Dette innebærer at det, over tid, ikke vil være nok kapasitet på Markaplassen Ungdomsskole.

Med bygging av en nye Granås ungdomsskole (som ligger inne i skolebehovsplanen) vil de øvrige ungdomsskolene nord og øst i byen bli avlastet. Sammen med ny ungdomsskole følger derfor også et forslag om å endre skolekretsene, slik at ungdomsskole for planområdet i fremtiden antas å bli Charlottenlund Ungdomsskole.

Korteste skoleveg til Charlottenlund Ungdomsskole går via Almevegen og Jakobsli.

Det er per i dag slik plankonsulentene forstår det, barnehagekapasitet i nærområdet. Over tid vil det være behov for økt kapasitet. Det ble avholdt møte med Byplankontoret, Kommunedirektørens fagstab og Eierskapsenheten den 17.08.2023 med gjennomgang av foreslått hovedgrep i planområdet og av beslutningsgrunnlag for barnehageplasseringer. Jf. referatet etter møtet (vedlagt) er det beskrevet behov for to barnehager innenfor planområdet. Etter videre arbeidsmøter med Byplankontoret i november 2024, ble det avgjort at det er tilstrekkelig med én barnehage.

3.13 UNIVERSELL UTFORMING

Stigningsforholdene gjør at Presthusvegen i dagens situasjon ikke er universelt utformet.

3.14 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Området ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, men Statkraft Varme vil søke NVE om konsesjon for fjernvarme på Overvik. Det er lagt til rette for tilknytning til teknisk infrastruktur inn til tomte i forbindelse med utbyggingen av felt B1. Det er ikke etablert egne nettstasjoner i planområdet.

Eksisterende VA-anlegg i planområdet består av VA- for delfelt B1 og B1 nord som er opparbeidet, rørlagte bekk og overvannsledninger i jordbruksareal, enkelte stikkledninger til eksisterende bebyggelse, og en VL300 hovedvannledning som krysser planområdet. I tillegg er VA-plan for delfelt B2 teknisk plangodkjent. Eksisterende og planlagt anlegg for vann og avløp er vist i figur 16.

3.15 GRUNNFORHOLD

Planområdet ligger i et område med marine leireavsetninger og med varierende mektighet av leire over fast fjell. Det er fjell i dagen ved de to kollene øverst i planområdet og i et område langs

Presthusvegen (nord for Overvik gård). Det er også delvis fjell i dagen langs planlagt sykkeltrasé ved Chamonix. Ved overgang til fast fjell er det noe forvitningsmateriale.

Det er påvist en lomme med bløt leire i den nordøstre delen av planområdet (hvor det planlegges park o_PA). Og nord for planområdet er det lommer med kvikk/sensitiv leire. Den sensitive leiren er vurdert å være en lokal lomme av kvikkleire uten forbindelse til annen påvist kvikkleire i nærområdet. Det vurderes at området ikke har potensielle løснеområder for kvikkleireskred, og det er dermed ikke skredfare for dagens situasjon i planforslaget.

Det er tatt miljøprøver innenfor planområdet. Det er i all hovedsak målt "meget god miljøtilstand" og "god miljøtilstand" i jordprøvene. Dette med et unntak av gjenfylt senking/grøft sentralt i planområdet hvor et enkelt prøvepunkt (P2) har "moderat miljøtilstand" og i bekkedalen mot Olderdalen, hvor fem prøver har "moderat miljøtilstand" og en prøve har "dårlig miljøtilstand".

3.16 STØYFORHOLD

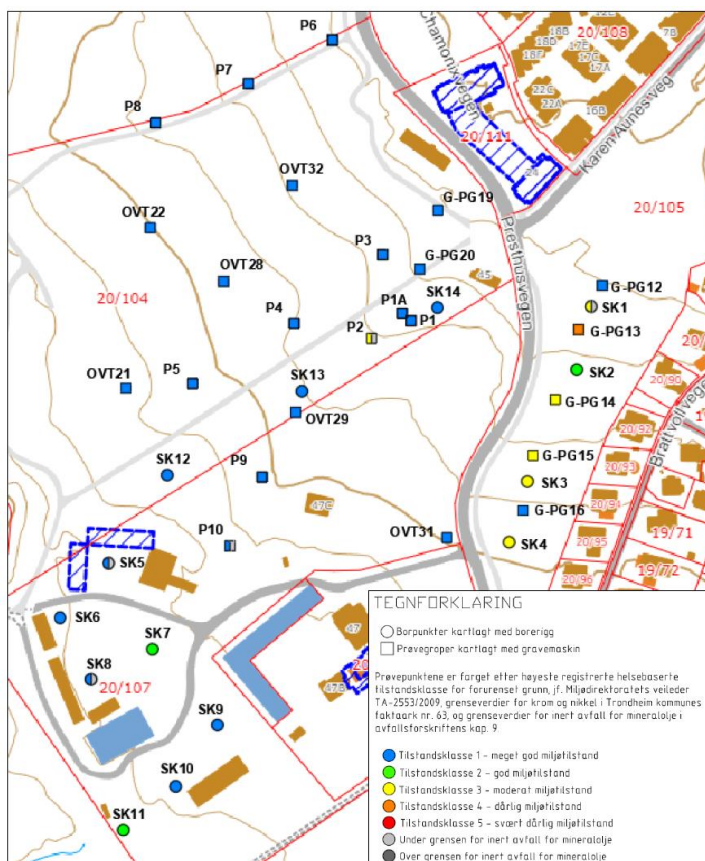
I Trondheim Kommune sin kartløsning er det, basert på dagens gjennomgående trafikk i Presthusvegen, beregnet gul støysone langs veien. Kartløsningen viser at veitrafikkstøy fra E6 ikke overskrider støygrenser innenfor planområdet.

3.17 LUFTFORURENSNING

E6 er den eneste vesentlige kilden til luft-/partikkelforurensning i området. Det vises til rapport utarbeidet til reguleringsplan r20220010, Luftkvalitetsutredning, 28.09.2022, Brekke & Strand" som viser at planområdet ligger såpass langt unna E6 at det ikke berøres av partikkelforurensningen fra E6.

3.18 RISIKO- OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

Risiko og sårbarhet i dagens situasjon knytter seg til forurensning i grunn.



figur 6: Kart fra rapport for grunnforurensning "10218094-05-RIGM-RAP-001", Multiconsult, datert 05.16.2023



figur 7: Planavgrensning lagt opp på støysonekart for dagens situasjon. Kilde Trondheim Kommune. I dag er Presthusvegen dimensjonerende støykilde. Nye internveier i planforslaget vil bli dimensjonerende for framtidig støysituasjon.

3.19 NÆRING

I planområdet er det i dag en midlertidig kafé og noen mindre bygninger med minilager.

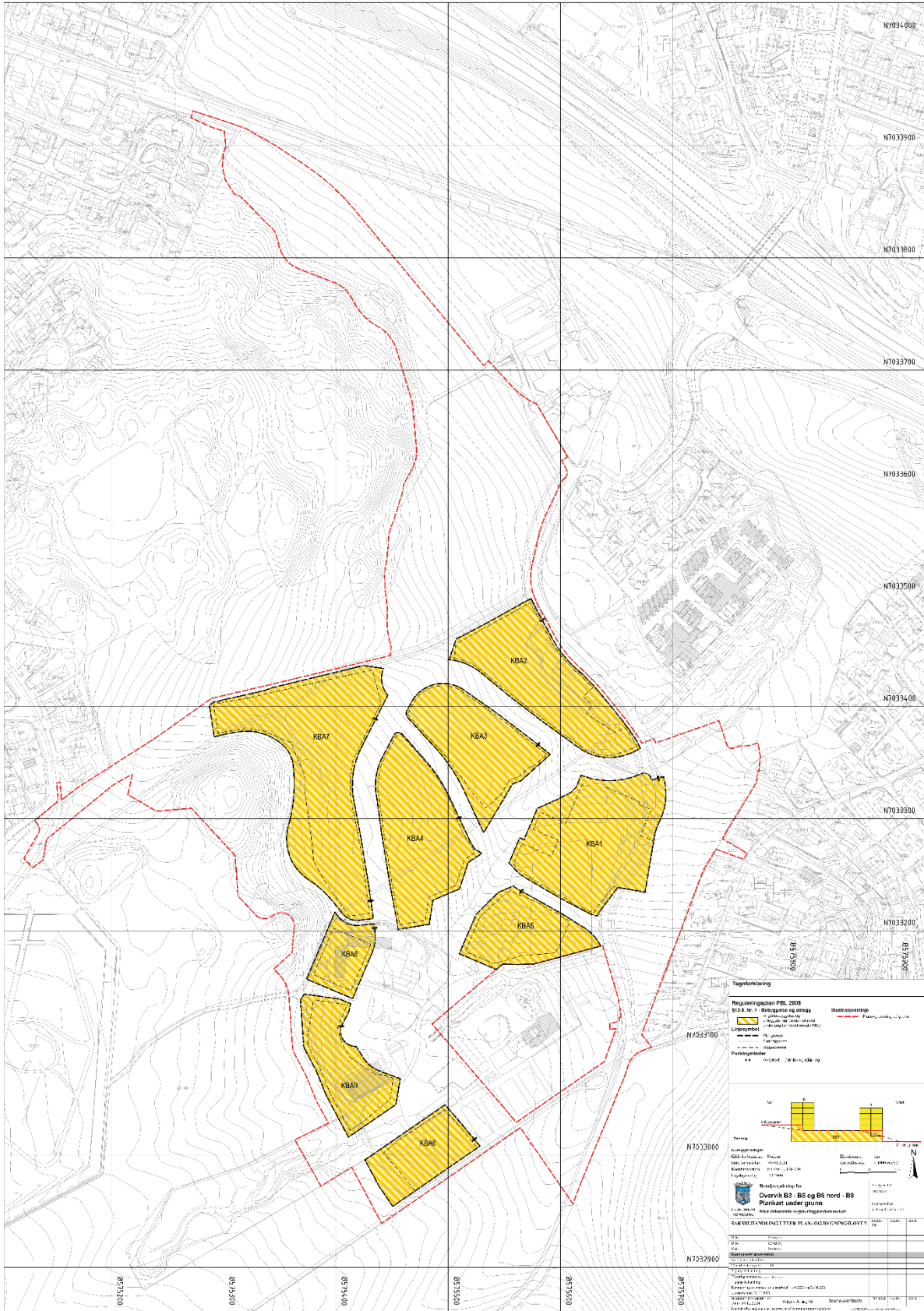
3.20 EKSISTERENDE ANALYSER/UTREDNINGER

Planforslaget bygger på kunnskapsgrunnlaget fra områdeplan r20150024 og detaljreguleringsplan r20220010 (Overvik felt B1 Nord og B2). Det er i tillegg utarbeidet egne rapporter for planområdet.

4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 PLANLAGT AREALBRUK, REGULERINGSFORMÅL; Planområdet reguleres til:

- **Bebyggelse og anlegg**
 - Boligbebyggelse (1110): B3, B4, B5 Nord, B5 Sør, B6 Nord, B7 Nord, B7 Sør, B8, B9 Nord, B9 Øst og B9 Sør
 - Barnehage (1161): o_BH
 - Renovasjonsanlegg (1550): o_RA1 – o_RA2
 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1900):
 - Bolig/forretning/tjenesteyting/bevertning/parkeringsanlegg: KBA1
 - Bolig/tjenesteyting/renovasjonsanlegg/parkeringsanlegg: KBA2
 - Bolig/tjenesteyting/parkeringsanlegg: KBA3 – KBA9
- **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
 - Kjørveg (2011): o_KV1 – o_KV9 og f_KV1-2
 - Fortau (2012): o_FO1 – o_FO16
 - Gang-/sykkelveg (2015): o_GS1 og o_GS2
 - Sykkelanlegg (2017): o_SA1 – o_SA2
 - Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018): o_AVT1 og o_AVT2
 - Annen veggrunn – grøntareal (2019): o_AVG1 – o_AVG5
 - Kollektivholdeplass (2073): o_KH1 – o_KH3
 - Parkering (2080): o_P1 – o_P2 og f_P
- **Grønnstruktur**
 - Blå/grønnstruktur (3002): f_BG1_1-2, f_BG2_1-3, f_BG3, f_BG4, f_BG5, o_BG1 – o_BG7
 - Turdrag (3030): o_TD1 – o_TD6
 - Park (3050): o_PA
- **Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**
 - LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk (5100): LNFR1 – LNFR6
- **Hensynssoner**
 - Sikringssone Sikringssone friskt (H140)
 - Sikringssone, sone med særlig angitte hensyn
 - Bevaringssone kulturmiljø (H570)
- **Bestemmelsesområder**
 - #1 Overkjørbart areal
 - #2 Midlertidig sнопlass
 - #3 Midlertidig bygge- og anleggsområde
 - #4 Bestemmelsesområde knyttet til varelevering og barnehagen
 - #B3-#B8



figur 8: Plankart under grunnen

4.2 PLANLAGT BEBYGGELSE, ANLEGG OG ANDRE TILTAKS Plassering og utforming

Den nye bebyggelsen er foreslått med en form og et uttrykk som følger terrenget og gir terrasserte uterom (se figur 10). Bebyggelsen hensyntar Overvik gård med låven og alléen opp til gårdshuset som viktigste elementer.

Planforslaget vil knytte områdene Jakobsli og Olderdalen sammen med hverandre gjennom planlagte grøntdrag, interne gangveger, stier og ferdselslinjer. Planforslaget knytter seg også til det eksisterende gang- og sykkelnett og blir en forlengelse av dette. Eksisterende "tursløyper" gjennom planområdet videreutvikles med planforslaget.

Miljø og nullvekstmål skal ha høy prioritet i planarbeidet, og det legges vekt på å etablere infrastruktur som bidrar til å skape en bydel på de myke trafikanters og kollektivtrafikkens premisser. Sykkeltraséene i planområdet vil skape et godt gang- og sykkeltilbud for beboere på Overvik. Sykkeltraséene vil også binde Overvik sammen med nærområdene og resten av byen.

Planområdet er regulert på i tre nivåer, som angitt på plankart (se figur 8 og figur 9). Skillet mellom plannivået er vist i snittfigur i plankart. Alt boligareal og fellesareal som ligger over prosjektert terrengnivå er definert som nivå 2 (på grunnen) og areal som ligger helt eller delvis under prosjektert terrengnivå defineres som nivå 1 under grunnen. Bro over blågrønn struktur er definert som nivå 3 (over grunnen).

1. Plankartnivå 1 (jf. figur 8) er bebyggelse under grunn og regulerer kjellere og sokler.

Alle byggefeltene på plankart-nivå 1 er regulert til kombinerte formål. Byggefeltene omfatter parkeringsanlegg og boliger og i tillegg er det regulert inn varierende mulighet for forretninger, tjenesteyting og bevertning i det enkelte byggefeltet.

Der terrenget møter fasaden defineres området bak fasaden som under grunnen.

Pga. terrengforskjellene i planområdet vil kjellere og sokler i det enkelte byggefeltet i sin helhet bli liggende under terreng mot sørvest. Mens det blir eksponerte sokler mot nordøst og øst.

Avhengig av terrengforskjell og størrelse på byggefeltet blir det typisk en til to etasjer med eksponert sokkel mot tilgrensende by- og gaterom i nordøst og øst. Ved to sokkeletasjer mot et by-/gaterom vil den øvre sokkeletasjen kunne nyttes til boliger (f.eks. som del av en gjennomgående, to-etasjes leilighet). Mens en nedre sokkeletasjer med ugunstige himmelretninger (nord, nordøst og øst) kan nyttes til utadvendte funksjoner i form av forretninger, tjenesteyting, fellesfunksjoner for boligene mv.

For de største byggefeltene (som f.eks. KBA1 m.fl.) vil kjellerne terraseres og følge terrenget for å begrense kjellerdybde mot sørvest og for å begrense antall eksponerte sokkeletasjer.

I tillegg til boliger, boder og parkering (som er felles for alle felter under grunn) regulerer feltene for tilleggsfunksjoner:

- Felt KBA1 regulerer bydelens nærsenter med forretninger, tjenesteyting og bevertning
- Felt KBA2 regulerer tjenesteyting og avfallssugsentral for hele planområdet
- Felt KBA3 – KBA9 regulerer for tjenesteyting

2. Plankartnivå 2 (jf. figur 9) er bebyggelse og anlegg på grunnen.

Byggefeltene på grunnen reguleres til boliger og barnehage. Bebyggelsen er regulert som en kombinasjon av åpne kvartaler (felter B3, B4, B5 Nord, B5 Sør og nordre del av B8) og som mer en åpen bebyggelse i form av lameller, punkthus og rekkehus (resterende del av boligfeltene.).

Bebyggelsen er foreslått tettest i bydelens sentrale områder. Her er bebyggelsen foreslått utformet som åpne kvartaler, som danner tydelige gaterom mot planlagte offentlige veier/gater. Bebyggelsen åpner seg gradvis opp mot kollene i sørvest og mot bekken sentralt i planområdet (felt o_BG1). Den høyeste bebyggelsen plasseres sentralt i planområdet og imot nord. Mens

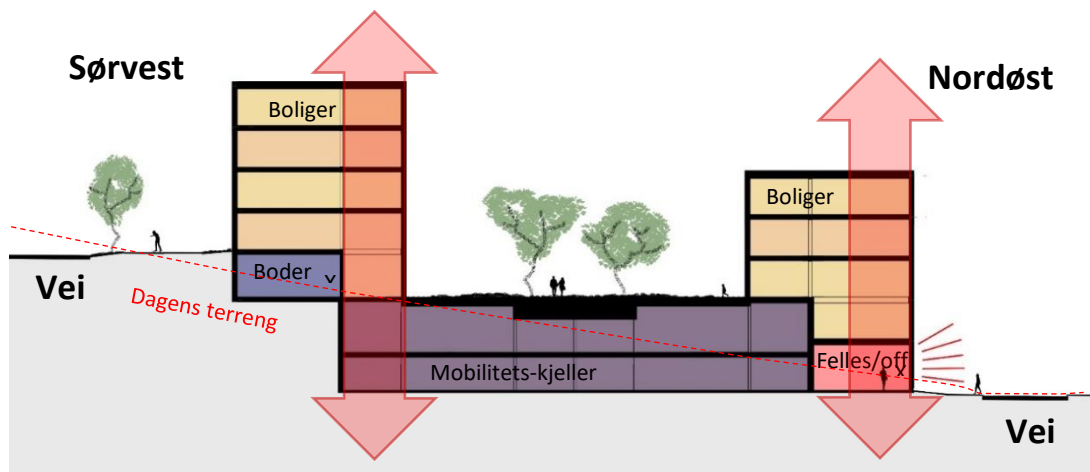
høydene er tatt ned inn imot Overvik gård og imot Olderdalen. Det er i disse områdene planlagt småhus/rekkehus og barnehage.

Bebyggelsen på grunnen er inndelt i 12 byggefelter. Inndelingen i byggefeltene er gitt som en naturlig følge av veiers og grønnstrukturers plassering.

Utbyggingsområdet er omkranset av grønnstruktur på 3 av 4 sider. Felt o_BG1 i sør/sørvest består mot sørvest av to bevokste koller og videre sørover av en grønn buffer mot dyrkamark.

Fra felt LNFR2, videre gjennom felt f_BG5 og opp til f_BG1-1 etableres det en bekkeåpning. Langs bekken etableres det felles grønnstruktur og offentlig turdrag med mulighet for brøytet sti og flere mindre stier, som kobler hele planområdet sammen i et finmasket stinett. Sammen med parken (o_PA) nordøst i planområdet utgjør bekkedalen i de viktigste offentlige/semi-offentlige uteoppholdsarealene.

- Plankartnivå 3 (jf. figur 9)** er ei veibru som spenner over det sentrale, blågrønne uterommet (f_BG1-1, f_BG1-2, f_BG2-1, f_BG2-2, o_TD1 og o_TD2.) på plankartet. Bekk og sti i felt føres under brua for å gi et ubrudd grønndrag.

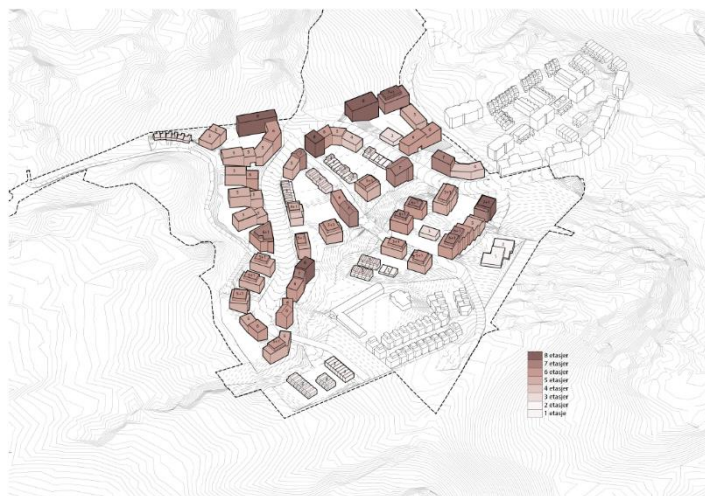


figur 10: Prinsipsnitt for boligfelt. Høydene markert med "X" på tegningen kan varieres og følge kotehøyder på tilgrensende, offentlige veier. Røde piler viser soner for vertikal kommunikasjon, antallet slike forbindelser til mobilitetskjellerne kan vurderes begrenset for å øke antallet uformelle møter mellom beboerne. Det vil være forskjellig høydeforskjell og bredde på det enkelte byggefeltet, noen felter har kun vei på en side og noen felter planlegges med åpen lamellbebyggelse. Tegningen må derfor leses som et overordnet prinsipp, med høy grad av lokal tilpassing.

4.3 UTBYGGINGSVOLUM OG BYGGEHØYDER

Planen regulerer for blokker på 3 – 7 ½ etasjer, rekkehus på 1 ½ – 3 etasjer og barnehager på 1 ½ – 2 ½ etasjer. Maksimale gesims- og mønehøyder går frem av plankartet.

Heishus og tekniske installasjoner på tak – herunder solceller – kan ha en maks høyde på 1,5 meter over regulerte byggehøyder. Solcelleanlegg og andre tekniske anlegg skal trekkes minimum 1,0 meter inn fra takkant. Heishus tillates i flukt med fasade.



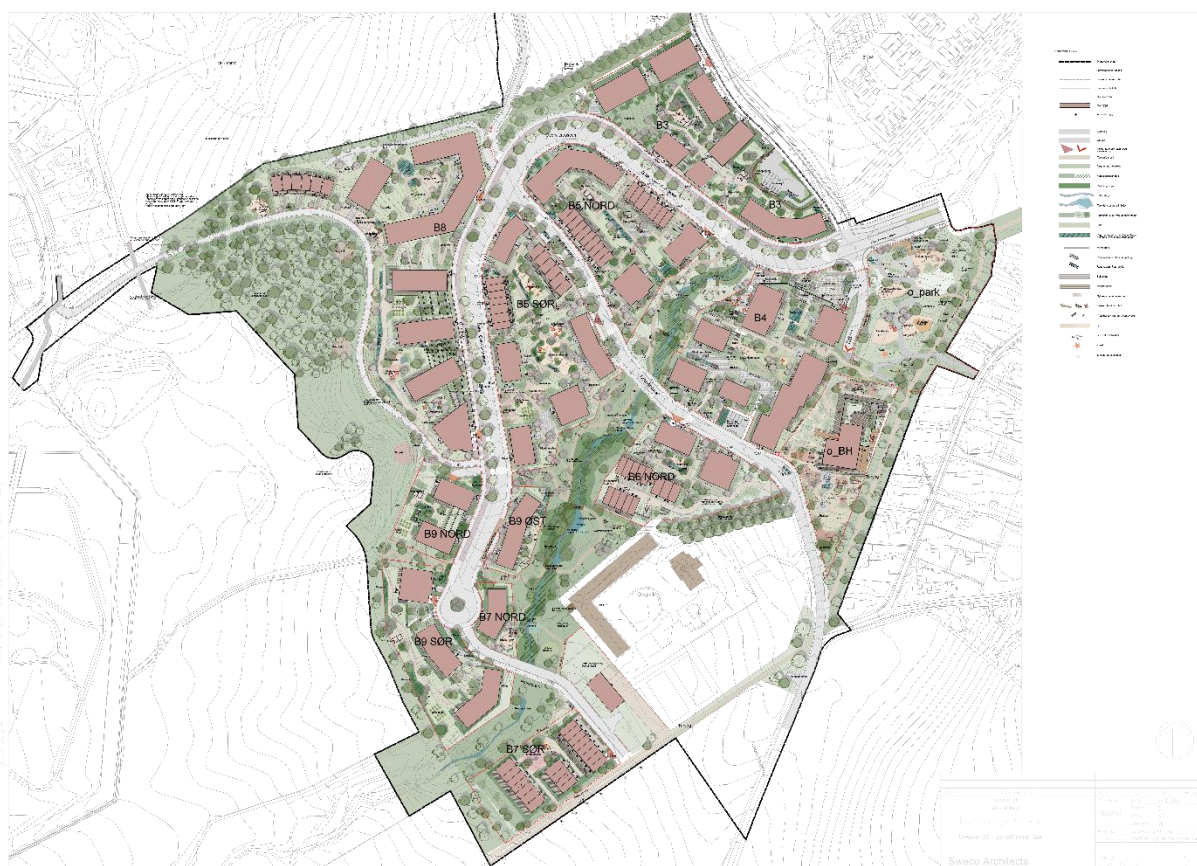
figur 11 Etasjehøyder i plankonsept

Pergolaer, drivhus/vinterhager og liknende konstruksjoner tillates ikke på øverste tak, men tillates på øvrige tak med en høyde på inntil 3,5 meter over regulerte høyder.

Overnevnte arealer kan ha et samlet areal på maks 15 % av takflatene.

4.4 GRAD AV UTNYTTING

Bebyggelse reguleres til minimum 900 boliger, som tilsvarer minimumstettheten i områdeplanen. Plankonseptet viser en mulig utvikling innenfor rammene av planen. Det reguleres for til sammen maks 117 300 BRA boligareal inklusive areal til balkong og boder under grunnen. Beregnet ut fra et gjennomsnitt på 70 m² BRA per bolig vil dette kunne gi rammer for 1675 boliger slik det er vist i plankonseptet.



figur 12: Situasjonsplan

4.5 ANTALL ARBEIDSPLASER/STØRRELSE PÅ NÆRINGSAREAL

Det er antatt 25 årsverk / 50 arbeidsplasser for butikker, privat tjenesteyting og bevertning.

Det er regulert for En barnehage innenfor planområdet. Barnehagen er planlagt med 6 avdelinger. Iht. kommunen sin barnehageveileder vil barnehagen ha 26 årsverk.

4.6 ANTALL BOLIGER, LEILIGHETSFORDELING

Bestemmelsene sikrer leilighetsfordeling som sikrer en variasjon og en minimumsandel større leiligheter og maksimum antall mindre leiligheter. Vedlegg 4_05 redegjør for et løsningsforslag innenfor angitte bestemmelser.

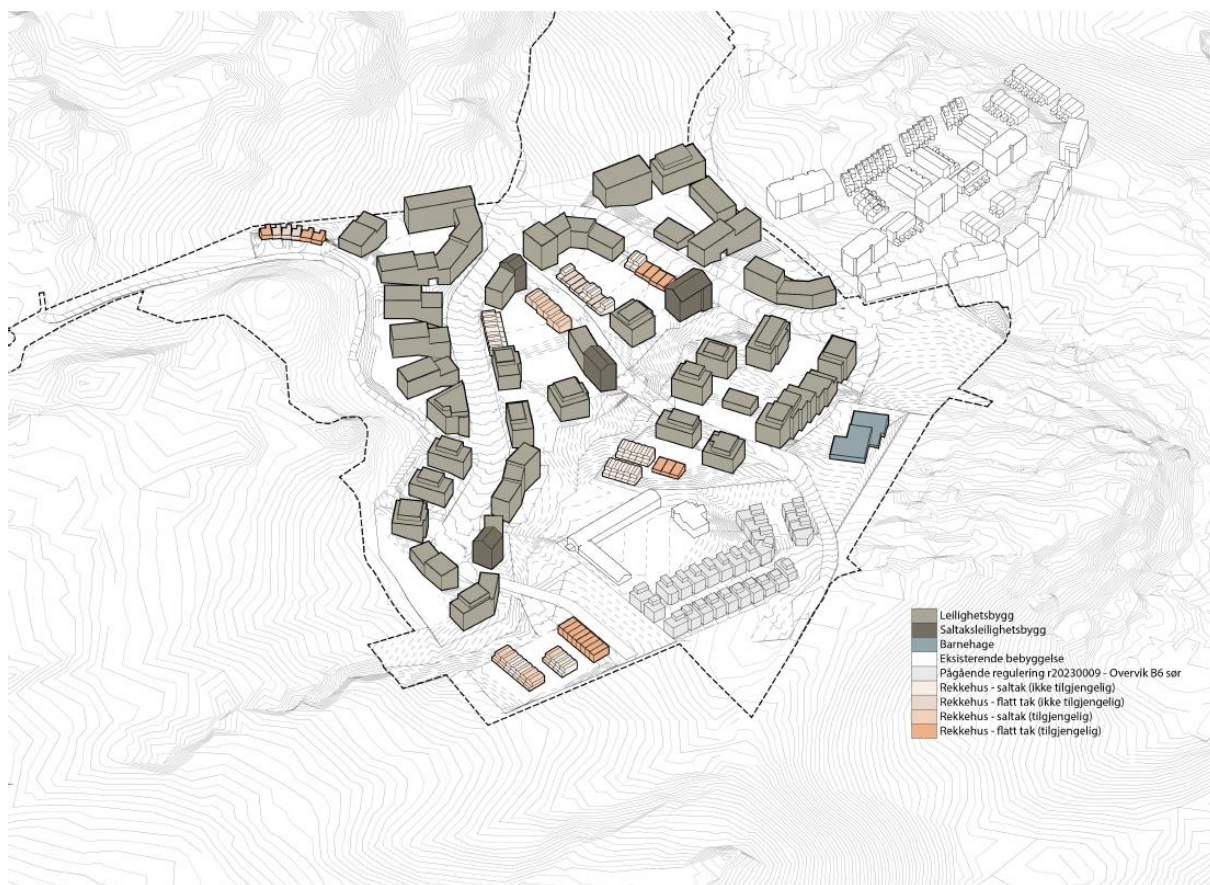
Planforslaget gir en god miks av bygningstypologier med en blanding av punkthus, rekkehus og lamellhus. Fasadenes orientering og utforming gir rammer for gode gaterom, felles uteområder og gårdsrom. Det er sikret flere åpninger i fasadene og mellomrom mellom bygningene for å slippe inn

dagslys og legge til rette for fotgjengerbevegelse i området. Samtidig vil dette skape variasjon og fremheve endringer i fasadelivet.

Bygningsvolumene tilpasser seg det stigende terrenget i området og den omkringliggende bebyggelsen. Dette innebærer at mange av byggene vil være plassert på sokkeletasjer for å håndtere høydeforskjeller. Det er ønskelig å utnytte terrenget til å skjule så mye som mulig av mobilitetsanlegg under bakken. I tilfeller der det er synlige sokkeletasjer, er det viktig å gi disse områdene arkitektonisk omsorg, da de vil være synlige i øyehøyde for forbipasserende. Sokkeletasjer som ikke brukes til boligformål, kan nyttes til kombinasjon av fellesfunksjoner her som festlokaler, sykkelverksted og innganger, samt innkjørsel til parkering for å gi fasaden liv. Sokkelvegger, med høyde større enn 1,5 meter over tilliggende sideterreng mot fortau, torg, uteoppholdsrom eller andre gangtraseer, skal utformes med innslag av vinduer, og/eller annen form for åpenhet for å slippe inn mer dagslys og for å knytte funksjonen og gaten eller uteområdet sammen.



figur 13 Leilighetsfordeling felt B4. Utsnitt fra vedlegg 4_05.



figur 14 Bygningstypologier i plankonseptet

4.7 BOMILJØ/BOKVALITET

1. Bokkvaliteten på Overvik sikres gjennom 5 hovedgrep/nivåer: **Byfunksjoner i planområdet og nærhet til tjenester utenfor bydelen (10-minutters byen)**

Planområdet regulerer for mange av de viktigste funksjonene man trenger i hverdagen. Med boligene tett koblet til regulert nærsenter med dagligvarebutikk, mulighet for småbutikker, tjenesteyting og bevertning i tillegg til offentlige funksjoner som barnehage, park, lekearealer og regulert turterreng; med både ville og mer opparbeidede arealer.

Byfunksjonene blir tett knyttet sammen av gangveinettet i planområdet, med både universelt utformede fortau og stier i tillegg til brattere snarveier. Det opparbeides løsninger for syklende gjennom bydelen og ut av bydelen. Og det opparbeides 3 bussholdeplasser med tilknyttet bussparkering og ventefunksjoner for en pendlerrute. Dette sikrer kort vei både til byfunksjonene i planområdet, til Trondheim sentrum og til tilgrensende bydeler.

Kombinasjonen av de ulike funksjonene gir økt bruk av de offentlige og semioffentlige uteområdene slik at sannsynligheten for byliv og uformelle møter økes.

Det stilles i tillegg krav til etablering av innendørs, felles oppholdsareal for boligene. Fellesarealer kan løses i fellesskap for flere delfelter på plankartet.

2. Størrelsen og kvaliteten på offentlige og semioffentlig byrom og gaterom:

Reguleringsplanen øker offentlig grønnstrukturer med ca. 20 daa sammenliknet med områdeplanen (r20150024). Og takket være det regulerte, sammenhengende nettet av offentlige veier, G/S-veger og offentlige grønnstrukturer i planen vil alt det offentlige, grønne arealet bli tilgjengelig for Overvik og naturlig koblet opp på turterrenget for tilgrensende bydeler.

"Overvikbekken", som i dag er rørlagt, skal åpnes og føres gjennom planområdet, fra felt LNFR2 i sør og gjennom feltene f_BG5 frem til felt o_FO4 i nord. Bekken vil bli en del av et gjennomgående, buktende blå/grønndrag, med gangsti langs bekkedraget som binder hele planområdet sammen. Bekkedraget får stor verdi som rekreasjonsareal og turområde, med varierte oppholdsplasser og lek langs bekken.

Gatene i planområdet har krav om beplantning, varierte byggehøyder, lysinnslipp gjennom regulerte åpninger i bebyggelsen og krav om aktivisering av høye sokler. Gatene vil derfor inngå som grønne byrom, på linje med grønnstrukturen i planområdet. Gatene utformes slik at de blir hyggelige å ferdes og oppholde seg i for gående og syklende. Fotgjengere og syklistene får god plass i gatetverrsnittet, gjennom tosidig fortau/GS-veg med bredde iht. Trondheim kommunes standarder for fortau og sykkelveger. Gatetverrsnittet inneholder mye grønt og har veggsoner som bidrar til liv i gatebildet.

I tillegg er det regulert et torg (bestemmelsesområde #B4-1 på plankartet) og mulighet for uteservering (bestemmelsesområde #B4-2 på plankartet) rett ved områdets nærsenter.

3. Størrelsen og kvaliteten på felles og semiprivate gårdsrom og uterom

I tillegg til de store offentlige uterommene, som er regulert på plankartet, sikrer planens bestemmelser opparbeidelse av romslige gårdsrom i områdets boligkvartaler og opparbeidelse av felles uterom med direkte kontakt til landskapet i de mer åpne boligfeltene.

Høyden på bebyggelsen er tatt ned på strategiske plasser (som f.eks. midt på feltene B5 Nord og B5 Sør) for å sikre solinnfall i gårdsrom og gaterom. Og planens bestemmelser sikrer i tillegg romslige åpninger i bebyggelsen for å slippe inn mer sollys i de felles og semiprivate uterommene og for å skape snarveier gjennom bebyggelsen.

Planområdet har store terrengforskjeller og helning mot nord. For å sørge for best mulig brukbarhet, tilgjengelighet og solforhold, skal førende prinsipp være at gårdsrommene ligger mest mulig i plan, og at terrengforskjellen tas opp av bygningskroppene, der bygningsvolumene ligger til rette for dette. Det kan anlegges både ekstensive grønne tak i form av sedum/blomstereng, samt intensive grønne tak i form av takhager med frodig, flersjiktig vegetasjon.

4. Størrelsen og kvaliteten på private uterom

Det tilstrebes at alle boliger, som ligger på bakkeplan inn mot gårdsrom, har forhager med utganger inn mot gårdsrom. Dette gir en stor kvalitet for boliger og boområdene gjennom god kontakt med uterom og økt bruk av uteområdene.

Bebyggelsen er orientert slik at alle boliger har mulighet for å få en egen balkong eller terrasse. Langs gater tillates karnapper, balkonger og marketasser for å skape levende gaterom og gi boligene bedre kontakt med gaten. Mellom balkonger og karnapper skal gatas kantsone opparbeides med beplantning.

5. Kvaliteten på den enkelte boligen

Alle boligbygg er orientert slik at det er enkelt å orientere ensidige boliger mot sør eller vest. Det tillates ikke ensidige boliger imot nord, nordøst eller øst.

Ved å stenge Presthusvegen for gjennomgående trafikk reduseres biltrafikken gjennom planområdet med ca. 1.000 kjøretøy/døgn (målt i forhold til dagens gjennomgående trafikk). Dette bidrar både til å redusere vegtrafikkstøy og til å gi et triveligere bomiljø med færre biler i gata, slik at uterom og fasader mot gata får større verdi. Veistengingen reduseres veitrafikkstøy, slik at støyen kun påvirker områdene langs hovedgata o_KV1 (sammenlign figur 7 og figur 15).

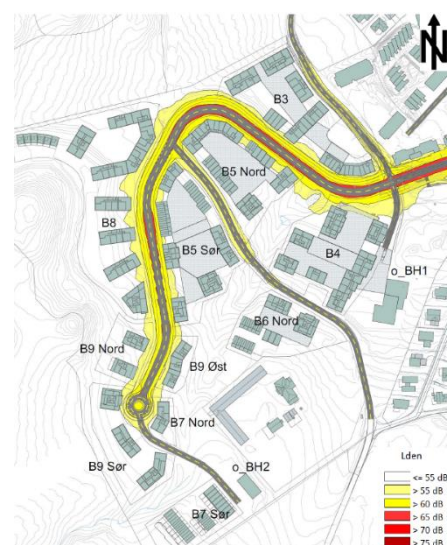
Veitrafikkstøyen er beregnet med maksimal parkeringsdekning etter planens bestemmelser og med støy fra tungtrafikk (lastebiler og busser) beregnet etter europeisk standard med dieseldrevne kjøretøy. Det reguleres for ladeanlegg for elektrisk buss og den reelle støyen fra tungtrafikk ventes derfor å bli lavere enn beregnet. Målet er også å begrense personbiltrafikken til et lavere nivå enn beregnet maks-trafikk. Beregnet støynivå (konservativt estimert) viser likevel at alt uterom stort sett ligger i hvit sone for vegtrafikkstøy og at kun byggene langs hovedgata o_KV1 får fasade i gul støysone.

- For boenheter med støynivå $L_{den} > 55$ dB på fasade, ved vindu, må hver boenhet ha minst ett oppholdsrom med åpningsbart vindu/balkongdør i fasade mot stille side.
- For boenheter med støynivå $L_{den} > 60$ dB på fasade, ved vindu, må hver boenhet ha minst ett soverom med åpningsbart vindu/balkongdør i fasade mot stille side.
- Det tillates ikke boliger med støynivå $L_{den} > 65$ dB.

Gateforløpet til o_KV1 gjør at noen blokker langs gata vil bli liggende med en sør-, sørvest- eller vestvendt fasade mot gata. For å oppnå stille side på alle boliger i en slik blokk vil en svalgangsløsning gi gjennomgående leiligheter og sikre stille side til gårdsrom/uterom. Disse svalgangene ville dannet en felles ferdselssone mellom den enkelte boligen og gårdsrommet.

Med foreslått plankonsept vil det kun gi behov for dempet fasade i få av delfeltene. Det er sikret et maks antall leiligheter med dempet fasade for hvert delfelt i tråd med anbefalinger fra støykonsulent. Støynotat redegjør for hvor disse leilighetene er plassert og anbefalingene er tatt med og sikret i bestemmelsene til planforslaget. Som kompensierende tiltak skal alle boenheter med dempet fasade ha tilgang til et privat areal på bakken eller på balkong. I tillegg er det sikret at alle ensidige leiligheter som ikke har tilgang til stille side skal ha gode solforhold på fasade.

Ved evt. innglassing av arealet må innglassingen kunne åpnes. Tiltak for å etablere dempet fasade skal sikre tilstrekkelig lufting av rommet innenfor.



figur 15 Beregnet støynivå 1,5 meter over bakken. Ved å sammenholde beregningen med figur 7 går det tydelig frem hvordan Presthusvegen avlastes for støy.

4.8 PARKERING

Sykkelparkering:

Kravet til sykkelparkering er sammenfallende i områdeplanen og i gjeldende KPA (2012 – 2024). Mens minimumskravet til sykkelparkering er høyere i siste forslag til ny KPA (2022 – 2034), senest datert 07.05.2024. Det er tatt utgangspunkt i minimumskravet til antall sykkelplasser som angitt i forslag til KPA 2022 – 2034.

Andelen av sykkelparkeringen, som avsettes til sykkelvogner og lastesykler, skal være minimum 5 %.

Bilparkering:

Minimumskravet for bilparkering i områdeplanen er begrenset til parkering for forretninger og tjenesteyting, mens det ikke er gitt minimumskrav til boligparkering. Funksjonskrav i Byggeteknisk forskrift må likevel oppfylles for boligparkeringen. I praksis har utfyllende detaljreguleringsplaner derfor måtte sette minimumskrav til boligparkering.

Maksimumkrav til bilparkering i områdeplanen er sammenfallende (+/- 5 %) med minimumskrav i gjeldende KPA (2012 – 2024). Forslag til ny KPA (2022 – 2034) har p.t. et samlet maksimumkrav til bilparkering, som er ca. 1/3 lavere enn samlet maksimumkrav i områdeplanen.

Tidligere detaljreguleringsplaner på Overvik har for, hver ny detaljplan, gradvis redusert maksimumkravet til bilparkering. Og det er derfor tatt inn foreslått maksimumkrav fra KPA 2022 – 2034.

I felt KBA1 (nærserveret på Overvik) reguleres det for et samlet mobilitetsanlegg for forretninger, tjenesteyting, bevertning, barnehage (o_BH) og for besøksparkering til parken (o_PA). Mobilitetsanlegget kan ha inntil 45 P-plasser.

Parkeringen for sykler og biler legges i all hovedsak til kjellere, som regulert på plankart under grunn.

4.9 TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR

Planlagt VA- anlegg er vist i figur 16.

Planområdet bygges ut med sentralt avfallssug. Innkast til avfallssug legges i nærhet til hovedinnganger på bygg. Sugentral og rom for farlig avfall legges i sokkel nord i planområdet (i felt KBA2 på plankartet). Det etableres et renovasjonstorg (felt o_RA1 på plankartet) med manøvrerings- og oppstillingsareal for renovasjonsbiler i tilknytning til avfallssugesentralen. Sugestruer føres frem sammen med VA-anlegg (se figur 16).

For avfallsfraksjoner, som ikke kan gå i avfallssuget, skal det etableres returpunkt med nedgravde containere. For å begrense gangavstand til returpunktene legges det ut returpunkter med maksimum 300 meter til fjerneste bolig. Returpunkter skal plasseres i felter o_RA1, o_RA2 og o_AVG3.

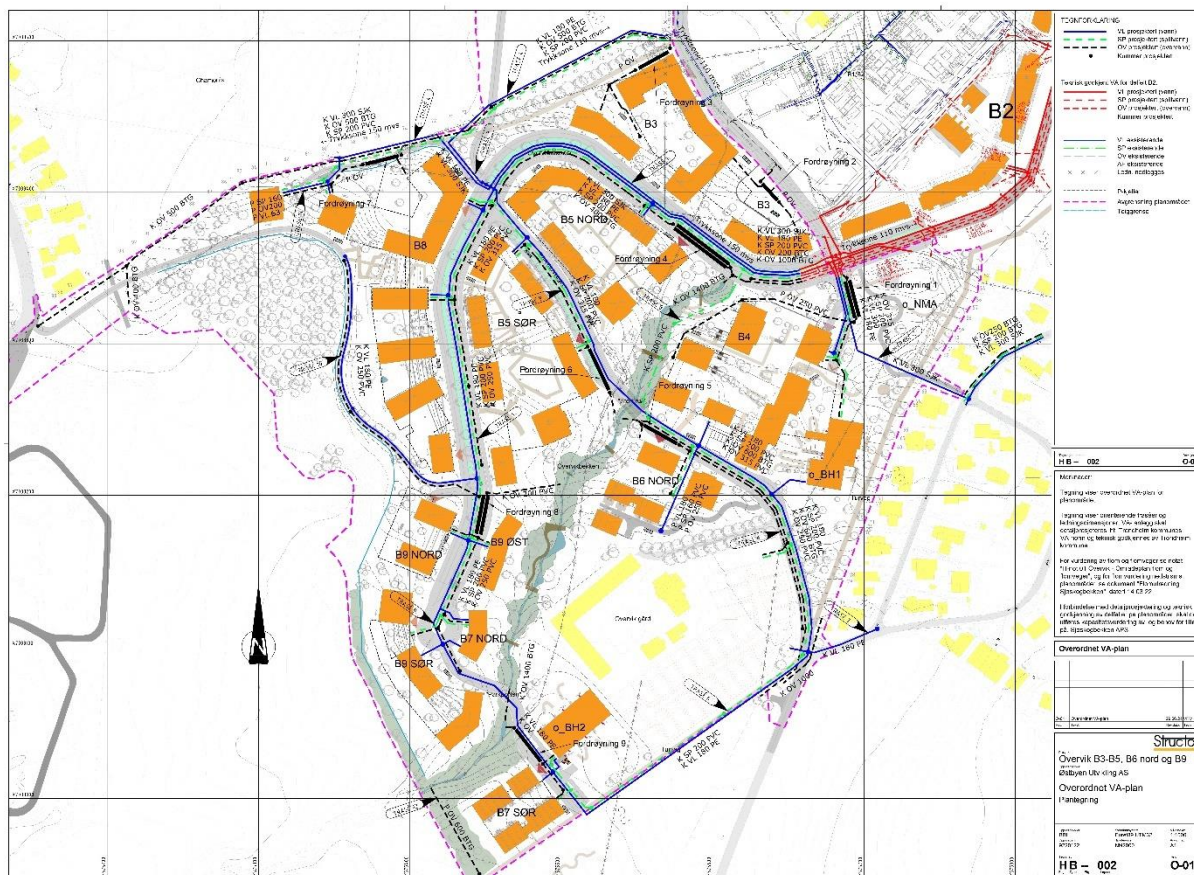
Nettleverandør har beregnet at effektbehovet for planforslaget tilsvarer 6 nettstasjoner i planområdet ved fullelektrisk oppvarming og 5 nettstasjoner ved fjernvarme eller lokale energiløsninger (energi-brønner mv.).

Planens bestemmelser åpner for bygningsintegreerte nettstasjoner (i sokler) og for frittstående nettstasjoner. Endelig plassering av nettstasjoner fastlegges i byggesøknader.

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, men Statkraft Varme vil søke NVE om konsesjon for fjernvarme på Overvik. Forslagsstiller undersøker, sammen med Statkraft Varme og energikonsulent, muligheten for å føre en ny fjernveiledning til planområdet fra Søndre del av Jakobsli og frem til planområdet fra sør. I MOP (miljøoppfølgingsplan) vedlagt inneværende reguleringsplan forplikter forslagstiller seg til at:

"Minst 50% av energibehovet dekkes med egenprodusert termisk og elektrisk energi, eventuelt utnyttelse av tilgjengelig overskuddsenergi inkludert fjernvarme."

Planforslaget gir mulighet for bruk av solceller, som også illustrert og sikret i bestemmelsene.



figur 16: VA-plan for planområdet.

4.10 TRAFIKKLØSNINGER FOR GÅENDE, SYKLENDE OG KJØRENDE

Det vises til figur 2 for tilknytting til eksisterende og allerede planlagt infrastruktur. Alle regulerte veier og gang/sykkelveger er regulert som offentlige formål, for å binde bydelen sammen internt og sikre forbindelser til omgivende bydeler. Det reguleres for 5 vegtraséer, et veikryss og 2 gang/sykkeltraséer:

I. Hovedgata/Overviktraséen (o_KV1) med fortau, sykkelveg og annen veggrunn

Hovedgata/Overviktraséen gjennom planområdet (o_KV1) opparbeides som en forlengelse av ny hovedvei til Overvik felt B1 og B2 i nord. Det reguleres for en 6,5 meter bred kjøreveg med breddeutvidelser i sving tilpasset kjøremønsteret for en 15 meter buss.

Hovedgata opparbeides med fortau på den ene siden og med sykkelveg og fortau på den andre siden. Mellom sykkelveg og kjøreveg opparbeides det en 3,25 meter bred kantrabatt/annen veggrunn som beplantes. Dersom det i fremtiden blir behov for det kan kantrabatten gjøres om til kollektivtrasé.

Hovedgata avsluttes i sør med snuplass for buss, bussparkering (o_P2) og holdeplass (o_KH3). Det planlegges også holdeplasser ved nærsenteret og parken (holdeplasser o_KH1 og o_KH2). Hovedgata (o_KV1) og alle tiliggende fortau og sykkelveg får universell utforming.

II. Veikryss mot "Gamle Presthusvegen" (o_KV2 og o_KV3)

Hovedgata (o_KV1) opparbeides som X-kryss i møtet med "Gamle Presthusvegen" (o_KV2) og ny avkjørsel til planlagt nærsenter (vei o_KV3 på plankartet). o_KV3 gir atkomst til varelevering kunde- og bolig-parkering i nærsenteret (felter B4/KBA1 på plankartet). Varelevering foregår innendørs innenfor bestemmelsesområde #4 på plankartet. Løsningen vi legger opp til trekker

terrenget over nedkjøringen og forbinder o_PA med B4. Terrenget er trukket over vareleveringen for å gi en skånsom virkning av vareleveringen mot tilliggende områder.

III. "Nye Presthusvegen" (o_KV5 – o_KV7) med fortau, annen veggrunn og parkering

Midt på o_KV1 tar en ny atkomstvei av mot sørøst. Veien har tosidig fortau frem til Overvik gård. Fra Overvik gård og opp til Brattvollvegen har veien ensidig fortau av hensyn til beplantning og planlagt utbygging ved Overvik gård.

Vestre del av atkomstveien opparbeides med et integrert plantefelt (felt o_AVG4; se figur 17) for å gi et trivelige bomiljø hvor veien passerer boligfeltene B5 Nord og B5 Sør.

Veien krysser Bekkedraget (f_BG1-1 - f_BG5) over en bru. Brua er regulert som et symmetrisk rettstrekk, som muliggjør at den kan opparbeides som en trebru ved ønske om det.

På østsiden av brua er begge fortau lagt inn til vegbanen, da bebyggelsen i felt B4 er delvis tilbaketrukket fra veien. Det er plassert en offentlig parkeringsplass (o_P1) som bl.a. skal betjene barnehagen o_BH på plankartet.

"Nye Presthusvegen" (o_KV5 – o_KV7) får universell utforming på strekkene med tosidig fortau.

Det er lite trafikk i veien, og forbi Overvik gård er det kun lokaltrafikk til eneboliger i felt B6 Sør (egen reguleringsplan). Det legges derfor opp til varelevering til barnehage (o_BH) og tømning av returpunkter (i felt o_RA2 og o_AVG4) fra gata.

IV. Stikkvei i sør (f_KV1) med fortau

Veien betjener det sørligste byggefeltet B7 Sør. Veien krysser bekkedraget (f_BG5-2 og f_BG5) på en demning slik at det kan etableres et oppdemmet, fuktigere miljø i felt f_BG5 sin del av bekkedraget; til nytte for dyre-/planteliv og naturmangfold.

Feltet regulert til LNFR (felt LNFR5 på plankartet) er avsatt areal til mulighet for framtidig driftssenter på Overvik gård. Herfra er det også avsatt areal til traktorveg (LNFR6) og offentlig turdrag som lager en forbindelse mellom parken, jordene sørvestover og offentlig grøntarealer mot nord (o_BG1). Snuplassen innerst i veien kan benyttes til snuplass for boligene på B7 sør og brøytebil. .

V. Stikkvei til Presthus gård (o_KV8) med parkering (f_P)

I områdeplanen (r20150024) er det regulert for parkering hvor dagens vei ligger og vei hvor dagens parkering befinner seg. Denne løsningen er ikke lengre aktuell og inneværende plan regulerer for dagens trafikkløsning.

VI. Stikkvei til Charlottenlund gravplass (o_KV9) med fortau

Vei og fortau til fra Almevegen og frem til Charlottenlund Gravlund er ikke opparbeidet slik de er regulert i planen for gravlund (r20130025). Inneværende reguleringsplan regulerer kjørevegen og fortauet i tråd med faktisk opparbeidet situasjon.

VII. Gang/sykkelveg i retning Skovgård (o_GS1)

I områdeplanen (r20150024) er denne regulert som sykkelveg med fortau og med universell utforming. Jf. avsnitt 1.3 ville en slik løsning imidlertid gjort større inngrep i natur og /eller dyrkamark. Asfaltert bredde på en sykkelveg med fortau er 5,5 meter iht. kommunens maler (2,5 meter fortau og 3,0 meter sykkelveg) mot 3,5 meter asfalt for regulert gang/sykkelveg o_GS1.

UU ville også medført at traséen i mindre grad kunne gjenbrukt eksisterende turveger og det ville gitt vesentlig større skjæringer og fyllinger inn i natur- og/eller dyrkamark pga. et "stivere" lengdeprofil.

VIII. Gang/sykkelveg til Almevegen/Jakobsli (o_GS2)

3,5 meter bred gang/sykkelveg med UU.

IX. Øvrig gangnett og offentlig turdrag

Det opparbeides ellers et tett nett av turveger innenfor planområdet. Fra holdeplasser o_KH1 og o_KH2 stilles det krav om en UU-gangforbindelse opp til barnehagen o_BH. Og langs bekke-draget (f_BG1-1 – F_BG5) blir det UU-gangforbindelser ned til bekken fra tilgrensede boligfeltet og veier.



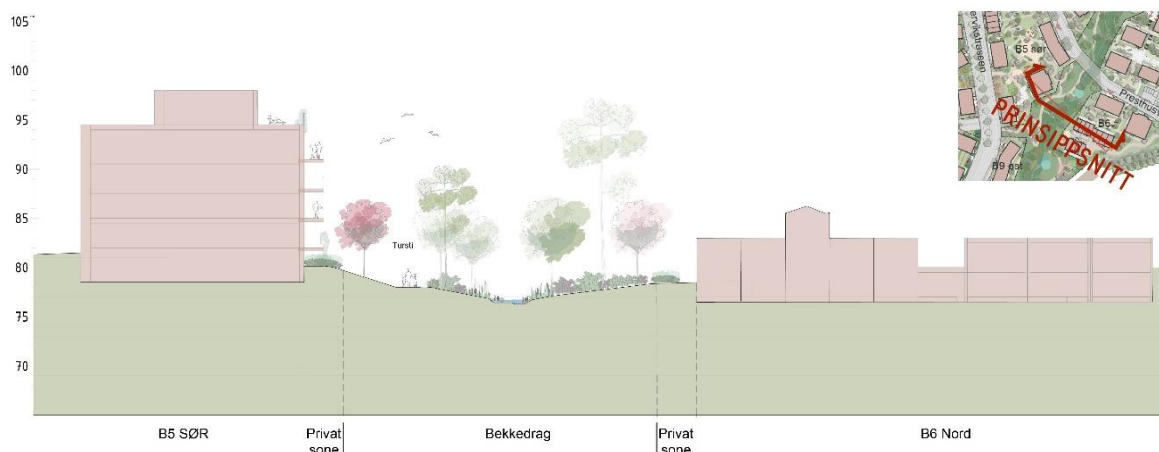
figur 17: Gatesnitt gjennom hovedgata/Overviktraséen (o_KV1 på plankartet) og gjennom "Nye Presthusvegen" (o_KV4 – o_KV6 på plankartet).

4.11 TILPASNING TIL TILLIGGENDE PLANER OG EKSISTERENDE TERRENG/SITUASJON

Det vises til figur 2 og til avsnitt 2.7 og 4.10. Infrastrukturen i planområdet kobles direkte på allerede utbygget og planlagt infrastruktur.

4.12 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

I områdeplanen er infrastruktur (kjøreveger, fortau, gang-/sykkelveg, gangveg og sykkelveg) regulert som offentlige arealer. Det samme gjelder grønnstruktur og nærmiljøanlegg (regulert til park i innværende plan). Ovennevnte arealer videreføres som offentlige arealer i planen. I tillegg er grønnstrukturen fra områdeplanen foreslått betydelig utvidet.



figur 18: Prinsippnutt gjennom bekkedraget (f_BG1-1 – f_BG5), det er tilstrebet en bredde på jevnt over 30 meter på bekkedraget, med 4 meter byggegrensler på begge sider.

Utvidelsen av de offentlige arealene er gjort ved at boligformål i områdeplanen er konvertert til offentlige arealer med grønne og rekreative kvaliteter. De nye/utvidede offentlige, grønne arealene kan i sin helhet regnes med som uteoppholdsareal for planlagte boliger.

4.13 MILJØOPPFØLGING, MILJØTILTAK

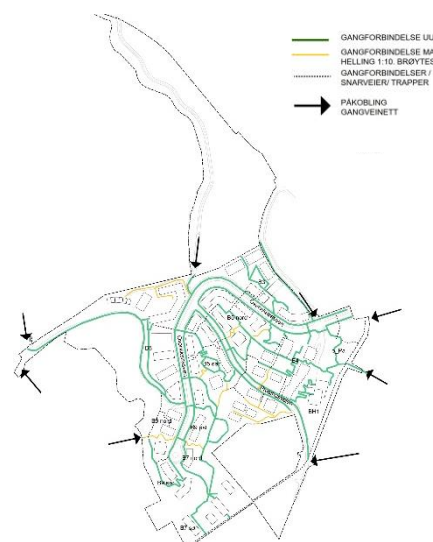
Det vises til MOP (miljøoppfølgingsplan) vedlagt reguleringsplanen og oppsummert i figur 19

Tiltak	Oppfylt kriterium for Overvik
1.1 Felles mobilitetsløsninger	Sette av areal til felles grønne mobilitetsløsninger som for eksempel delebiler eller sykler. I planer over 1000 m2 må løsningene være offentlig tilgjengelig
1.2 Styrke tilbud til gående og syklende	Det iverksettes tiltak som gjør raskere og mer attraktivt å komme seg til relevante målepunkt i nrområdet til fots eller sykkel.
2.1 Innendørs fellesskapsløsninger	Minst 10% av BRA pr 100 m2 settes av til innendørs fellesskapsløsninger
2.2 Etablere vegetasjon som fanger karbon	Minimum 30% av planområdet reguleres som ubebygde og vegetert. I tillegg skal vegetasjonsvolumet økes i forhold til situasjonsplanen før tiltak.
3.2 Lavutslipps- og ombruksmaterialer	Klimagassutslipp forbundet med materialbruk er redusert med 20% i forhold til referansenivå.
5.1 Energistandarder bedre enn teknisk forskrift	Hvert byggetrinn vurderes utført 10 % bedre enn TEK17 mtp. energi

figur 19: Oppsummerende kolonner fra Tabell 1 i MOP (miljøoppfølgingsplan) vedlagt reguleringsplanen.

4.14 UNIVERSELL UTFORMING

Det vises til avsnitt 4.10 og til figur 20 for nærmere beskrivelse av universell utforming (UU). I utforming av uteområder og ganglinjer tilrettelegges det for alle aldersgrupper. Det etableres et lesbart og tydelig hierarki i gangveinettet. Naturlige ledelinjer benyttes som et hovedprinsipp. Det etableres godt med hvileplasser tilknyttet ganglinjer gjennom hele planområdet med universelt utformede sittemuligheter.



figur 20: Gangforbindelser i planområdet.

4.15 UTEOPPHOLDSAREAL

Det vises til avsnitt 4.7 Bomiljø/bokvalitet for overordnet beskrivelse av hvordan uteoppholdsareal inngår i det samlede hovedgrepet, og som en vesentlig driver for kvalitet i grønne by- og ute-rom.

I. Offentlige uteoppholdsarealer:

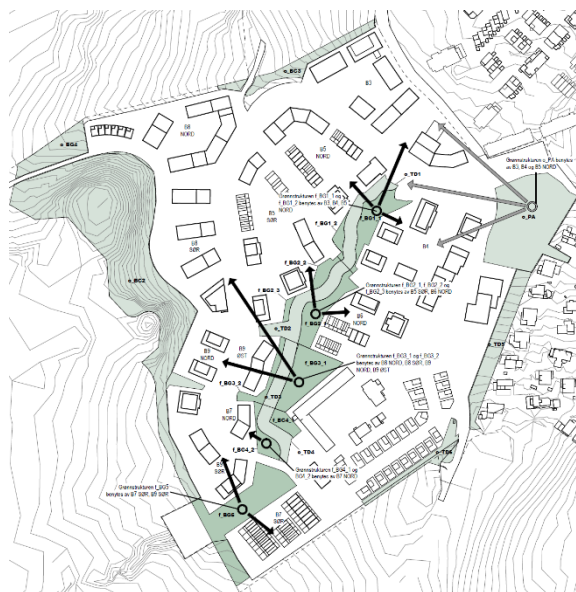
Den offentlige parken (o_PA) tilbyr lek og aktiviteter for alle aldersgrupper. Parken gir et tilbud til barn og unge utenom organisert aktivitet. Parken skal ha en god landskapsutforming, med mulighet for skøykjernede voller og terrassering som en integrert del av landskapet.

Det skapes et variert og buktende bekkeløp (i felt f_BG1-1 – f_BG5 og o_BG2 på plankartet). Øvrig blå-grønnstruktur og turdrag skal bidra til beplantede overgangssoner mot tilgrensende landskap og kvartaler og ha mulighet for oppholds- og lekesoner integrert i landskapet og beplantingen.

II. Rekkefølgekrav for uteoppholdsarealer:

Park o_PA og grønnstruktur opparbeides trinnvis sammen med tilgrensende byggefelt. Bestemmelsene gir krav om at alle arealer som medtas i utearealkrav for ethvert felt skal være ferdig opparbeidet før brukstillatelse kan gis.

Planforslaget regulerer at inntil 25 % av uterom kan dekkes i offentlige grønne områder, i tråd med områdeplanen.



figur 21 Felles og offentlige grøntarealer langs bekkedraget sikres med rekkefølgekrav til tilleggende utbyggingsområder.

4.16 LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Planområdet ligger innenfor et område med landbruksjord. Med utbyggingen av vil det være behov for å omdisponere vel 73 daa med matjord til boligformål, grønnstruktur og infrastruktur. Av dette utgjør forurenset matjord ca. 6 daa og det blir ca. 67 daa med uforurenset matjord. Matjord, som tas permanent ut av drift. Den rene matjorda brukes til nydyrking og/eller forbedring av landbruksjord i Trondheimsregionen. Dette jf. vedlagt matjordplan og vedlagte feltrapporter for Overvik og for mulig mottaksareal for første byggetrinn.

Utbyggingen av planområdet medfører utbygging av i alt 12 byggefelt og en forventet, samlet anleggsperiode på +/- 15 år. Det vil derfor ikke være mulig å finne mottaksareal til all matjord i en omgang, da ingen mottaksarealer kan holdes åpne i en periode på 15 år eller mer. I stedet stilles det i planens bestemmelser krav om at hvert byggetrinn skal ha en egen matjordplan for sin anleggsfase, som sikrer mottaksareal for matjorda.

4.17 KOLLEKTIVTILBUD

Det skal opparbeides bussparkering (o_P2 på plankartet) med mulighet for ladefunksjon for evt. el-buss. I felt B9 Nord skal det settes av en personbil-parkeringsplass til avløser-bil for buss-drift og settes av arealer innendørs til hvilefasiliteter med tilhørende hvilebod for buss-drift.

Det opparbeides 3 bussholdeplasser i planområdet (o_KH1 – o_KH3); alle som kantsteinstopp. Det er avsatt plass til venteskur på holdeplasser o_KH2 og o_KH3. o_KH1 blir nest siste holdeplass på fremtidig pendlerute og med få påstigende passasjerer er det ikke behov for skur.

Gangfelter opparbeides ved naturlige kryssinger nord og sør for holdeplasser o_KH1 og o_KH2 og ellers hvor det er naturlige kryssinger mot tilliggende ganglinjer langs hovedgata. Endelig plassering av gangfelter fastlegges i teknisk plan til byggesaken.

4.18 KULTURMINNER

Det reguleres en hensynssone for kulturmiljø (H570) som ivaretar hensynet til Overvik gård. Langs alléen opp til gården er bebyggelse og terrenginngrep i felt B6 Nord trukket så langt unna trerekken at det unngås terrenginngrep i trærnes rotsone.

Omkring låven på Overvik gård er bebyggelsen i felt B6 Nord tatt ned i en høyde tilsvarende småhus og trukket tilbake fra hensynssonen for å ramme låven inn.

4.19 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det er regulert for en barnehage med 6 avdelinger innenfor planområdet med inntil 102 barn hver og 24 m² uterom pr. barn jf. Trondheim Kommunes veiledere. Felt o_BH på plankartet er regulert til offentlig barnehage.

Barnehagen o_BH deler, i skisseprosjektet til inneværende plan, yttervegg/bære-akse er med varelevering under grunn til nærsenteret i felt KBA1. Og del av barnehagens uterom ligger på taket til vareleveringen. Det er derfor satt av bestemmelsesområde (#4) som sikrer forholdet i byggesak.

4.20 RISIKO- OG SÅRBARHET (PLANLAGT SITUASJON)

Risiko- og sårbarhet i planområdet er knyttet til, og håndteres ved, følgende.:

1. **Trafikksikkerhet;** det er utarbeidet en mobilitetsutredning for planforslaget og trafikkløsninger er utarbeidet i samarbeid med veg- og trafikk-rådgivere. Alle kryss og strekninger er tegnet ut, og opparbeides, i samsvar med Vegnormalen. Det er satt av friskt i alle kryss og avkjørsler.
2. **Forurensning i grunn;** Det er registrert enkelte punkter med forurensning i grunnen. Med søknad om tillatelse til tiltak skal det følge tiltaksplan etter forurensningsforskriften kapittel 2, "Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider". Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.
3. **Brann og redning;** det har vært tilknyttet brannrådgiver til planarbeidet og det er utarbeidet foreløpig kart over oppstillingsplasser for brann- og redning vedlagt planforslaget. Grunnet skrånende terreng og bygg som ligger "i andre rekke" fra vei anbefales det at brannrådgiver kobles inn tidlig i prosjekteringsfasen for å bistå med løsninger på bl.a. rømning. Krav til brannsikkerhet og prosjektering følger ellers av Byggteknisk forskrift og det er ikke behov for egne plan-bestemmelser knyttet til brann.
4. **Overvann og flom;** Trondheim kommunes karttjeneste «Aktsomhetskart for klimarelatert risiko» viser at området har tre flomveger som går gjennom området. Overvik ligger i nedbørsfelt for Sjøskogbekken. Nedstrøms planområdet er det identifisert skadepotensiale i bekketverrsnitt ved flomhendelse. Flomvurdering er utført i dokumentet "Flomutredning Sjøskogbekken" v/Rambøll, datert 14.03.2022. Oppsummert er det i rapport og i samråd med Trondheim kommune konkludert med at konsekvens ved utbygging av planområdet er neglisjerbar, og at eksisterende situasjon i Sjøskogbekken ligger utenfor Trondheim kommunes eller forslagsstillers ansvarsområde.

Planbestemmelsene stiller krav til teknisk godkjent plan for vann og avløp innen utbygging.

5. **Skred: løsmasseskred og kvikkleireskred;** Byggegrøper kan i utgangspunktet utføres med åpne graveskråninger så lenge en ikke etablerer tilstøtende infrastruktur før en etablerer byggegrøpene. Planbestemmelser stiller krav til videre vurdering av geotekniske forhold og geoteknisk prosjektering i forbindelse med byggesak.



figur 22: Oversiktsbilde av planlagt utbygging sett fra sør. Låven på Overvik gård rammes inn av ny bebyggelse.

4.21 TILTAK I PLANEN SOM BIDRAR TIL Å REDUSERE KLIMAGASSUTSLIPP

Det vises til MOP (miljøoppfølgingsplan) vedlagt reguleringsplanen og oppsummert i figur 19 og til klimagass-notat vedlagt reguleringsplanen. Klimagassnotatet konkluderer med mulighet for å redusere klimagassutslipp med 30 % målt over 50 år og imot gjeldende byggtekniske krav og dagens transportvaner. Utelates energibruk i transport og drift tilsvarer det en reduksjon i klimagassutslipp på 20 %.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget har virkninger, innenfor og utenfor planavgrensningen, mtp. trafikk, mobilitet, støy, nær- og fjernvirkninger og sol/skygge.

1. Planforslaget vil få positive virkninger utenfor planområdet ved at det anlegges nye gang- og sykkel-forbindelser som binder eksisterende bydeler sammen og reduserer transportavstander.
2. Etableringen av en ny pendlerrute med busstopp vil være til fordel for Olderdalen og deler av Jakobsli som i dag har dårlig kollektivdekning og dermed får enklere tilgang til kollektivtrafikk.
3. En ny dagligvarebutikk, privat tjenesteyting, en barnehage, et nytt torg, en ny offentlig park og nye offentlige turdrag, felles blågrønne uteareal og forbindelser vil gi bidra med byfunksjoner og rekreative tilbud til planområdet og nærområdene.
4. Planlagt bebyggelse vil endre opplevelsen av landskapet og ha nær- og fjernvirkninger. Nær- og fjernvirkninger og sikring av viktige siktlinjer gjennom planområdet har vært førende for plasseringen og utforming av bebyggelsen. Dette er illustrert i fotomontasjer vedlagt planforslaget.

- Sol/skyggevirkninger på eksisterende bebyggelse er søkt begrenset ved å ta ned høyden på bebyggelsen mot småhusbebyggelse i øst (Olderdalen) og ved å åpne opp bebyggelsen mot tilgrensende blokkbebyggelse i nord (Overvik felt B1 Sør og felt B2).

5.1 LANDSKAP (NÆR- OG FJERNVIRKNING)

Planforslaget vil ha store virkninger for det lokale landskapet, da et åpent jordbruksareal blir fortettet med til dels bymessig boligbebyggelse. Krav til høy tetthet er gitt i områdeplanen og følger av Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging.

Bebyggelsen følger terrenget og lagt slik at viktige siktlinjer gjennom og over planlagt bebyggelse opprettholdes. Sett fra nord vil eksisterende koller og åskammer fortsatt danne horisontlinjen, og sett fra sør vil det fortsatt være fjordutsikt (jf. figur 23).



figur 23: Fotomontasjer viser hhv. dagens situasjon (til venstre) skisseprosjektet til planforslaget (til høyre). N.B. Trappe-/heis-hus på inntil 1,5 meter over regulert gesims er ikke vist. Nederst er planområdet sett fra Peder Myhres veg (fra bru over E6). I midten planområdet sett fra Presthusvegen rett nord for Overvik gård. Øverst er planområdet sett fra tursti sør for prosjektet/planområdet.

5.2 BYFORM, STEDSKARAKTER OG VIKTIGE SIKTLINJER

Planområdet er tilpasset nær- og fjernvirkninger ved å bygge høyest hvor terrenget tillater det, men ikke så høyt at fjordutsikten forsvinner fra oversiden (i sør) av prosjektet eller at åskammene og kollene skjules av bebyggelsen sett fra nedsiden (i nord) av planområdet (se figur 23).

Bebyggelsen viderefører ellers hovedgrepet fra eksisterende og planlagt bebyggelse på Overvik.

- Med blokkbebyggelse i varierende høyde, som følger hovedgata og danner en bymessig gate.
- Romslige gløtt og solinnslipp gjennom regulerte åpninger i det enkelte kvartalet/byggefeltet.
- Rekkehus/småhusbebyggelse midt i sentrale felt (B5 Nord og B5 Sør) for å øke solinnfall og tilpasse byggehøyder til det smalere gateprofilen i regulert veg o_KV5 på plankartet.
- Lavere og mer åpen bebyggelse mot Overvik gård og mot Olderdalen.
- Bruk av aktive sokler mot gata, hvor terrenget tilsier det.
- Et grønt tverrprofil i planlagte gater (jf. figur 17)
- Grønne, offentlige rom, som binder bydelen sammen og kobler den på tilgrensende bydeler.

5.3 TILTAKETS VIRKNING PÅ, OG TILPASNING TIL, EKSISTERENDE TERRENG OG OMGIVELSER

Planlagte bygg er, med 2 – 7 ½ etasjer, holdt lavere enn bakenforliggende terreng i form av koller mv. Eksisterende karaktergivende terreng og beplantning (kollene i sør, alléene ved Overvik gård og i skogbrynet på Chamonix) er hensyntatt gjennom tilpassing av bebyggelsen og anleggenes plassering og høyder. Virkningene på omgivelsene er derfor stort sett begrenset til nærvirkninger og endring av områdets karakter; fra ubebygget kornåker til bymessig bebyggelse.

5.4 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det vises til avsnitt 4.18 og figur 22, som viser hvordan kulturminnene ved Overvik gård er hensyntatt og har lagt til grunn for utformingen av planforslaget. Det er sikret en buffer av ubebygget areal rundt gården. Låvebrua, som ligger innenfor inneværende planområde, bevares iht. avklaring med Byantikvaren.

5.5 GRUNNFORHOLD

Reguleringsplanen har ingen virkninger for områdestabiliteten, men lokal stabilitet (graveskråninger) må ivaretas ved anlegg. Det forutsettes geoteknisk prosjektering innen byggetillatelse gis.

Det er registrert enkelte punkter med forurensning i planområdet (jf. **figur 6**: Kart fra rapport for grunnforurensning "10218094-05-RIGm-RAP-001", Multiconsult, datert 05.16.2023 figur 6). Forurensede masser, som overskrider grenseverdier, skal ivaretas og deponeres innen berørte områder tas i bruk.

5.6 NATURVERDIER

Det vises til figur 3, figur 4 og figur 5 for vilttråkk og for registrerte rødlistearter og fremmedarter. Det gjøres ikke inngrep i områder med rødlistearter. Plankonseptet har tilpasset inngrep nært naturverdier, feks veien fra Chamonix, og trekollen i sørøst.

Negative virkninger av foreslått utbygging:

- ÷ Det gjøres et mindre terrenginngrep helt nordøst i den største kollen hvor ca. 250 m² med trebeplantning må fjernes for å få plass til gang/sykkelveg o_GS2.
- ÷ Det vil forsvinne ca. 73 daa med kornåkrer (hvorav ca. 67 daa rene masser), som utgjør del av fødesøk-området til en koloni av kornkråker øst i Trondheim. Matjord vil brukes i LNF-arealer utenfor planområdet til nydyrking eller jordforbedring.

Nøytrale virkninger av foreslått utbygging:

- ± Fremmedarter fjernes dersom det gjøres inngrep i områdene hvor de står. Fremmedarter som ikke berøres av utbygging (f.eks. registrerte platanlønn i skogbrynet på Chamonix) blir stående.
- ± Det etableres en ny beplantningsskjerm nordvest for den største kollen i planområdet. Dette for å styrke vilttråkk A i figur 5, da det antas at vilttråkk B kan gå ut av bruk med planlagt utbygging.
- ± Kornkråker har reir i bl.a. beplantningen på/ved kollene sørvest i planområdet. Kornkråker er ikke spesielt sky, og det er antatt at de vil venne seg til økt menneskelig aktivitet i nærområdet

Positive virkninger av foreslått utbygging:

- + Samlet grønnstruktur i planområdet økes i forhold til områdeplanen og ca. 45 daa i forhold til dagens situasjon.
- + Det opparbeides grønne buffere (blågrønnstruktur) mellom dyrkamark og bebyggelse. Dette vil gi flere skjulesteder for småvilt.
- + Ny grønnstruktur opparbeides med hjemmehørende arter og med et nytt bekkedrag, hvor bekken enkelte plasser demmes opp til kulper. Dette gir våtområder og levesteder for flere arter.
- + Samlet biologisk mangfold og levesteder for hjemmehørende dyr og plantearter økes.

5.7 FRILUFTSLIV

Eksisterende turveger inn i planområdet ivaretas og samlet grønnstruktur og turterreng økes i forhold til dagens situasjon. Det opparbeides en ny, offentlig park tilrettelagt for ikke planlagte fritidsaktiviteter. Planen vurderes derfor å ha en særs positiv effekt på friluftsliv.

5.8 TRAFIKKØKNING, VEGFORHOLD

Bilatkomst til området blir via planlagt ny hovedgate fra nord.

I forbindelse med tidligere detaljregulering på Overvik (feltene B1, B1 Sør, B1 Nord og B2) er det hensyntatt gjennomgående trafikk i Presthusvegen og full utbygging på Overvik; også sør for Grønn Strek. Dette innebærer at allerede planlagt bebyggelse, infrastruktur og støyskjermingstiltak er dimensjonert for en større trafikk enn det inneværende plan legger opp til.

Inneværende plan har derfor ingen negative virkninger på eksisterende og planlagt veier.

5.9 BEREDSKAP OG ULYKKESRISIKO

Det vises til avsnitt 5. 8. Eksisterende og planlagte veier er dimensjonert for større trafikk, enn det nå legges opp til med inneværende plan. Beredskap og ulykkesrisiko vurderes å være godt ivaretatt på reguleringsplannivå.

5.10 BARNES INTERESSER

Reguleringsplanen legger opp til et trygt og rolig område, med lav fartsgrense (40 km/t i hovedgata o_KV1 og antatt 30 km/t i sidegater) og gode gangforbindelser utformet på fotgjengeres premisser. Det er ivaretatt opparbeidelse av trygg skoleveg til barneskole (Ranheim skole) og med ny G/S-veg til antatt ungdomsskole (Charlottenlund skole). Skoleveier i planområdet er gitt universell utforming.

Den planlagte parken (o_PA) og bekkedraget (f_BG1-1 – f_BG5) vil bidra med offentlige uteoppholdsarealer og legge til rette for fri lek og spill samt etablere uformelle møteplasser for alle aldersgrupper.

Parken er utformet med innspill gitt i workshop (avholdt den 09.02.2023) med lokale barne- og ungdomsskoleelever. Det foreslås at de samme skolene, ved offentlig ettersyn av planforslaget, får en presentasjon av planforslaget og gis mulighet for å komme med innspill. Planforslaget behandles i tillegg av Ungdommens Bystyre iht. gjengs praksis.

5.11 KAPASITET PÅ SOSIAL INFRASTRUKTUR, SKOLE, BARNEHAGE

Barnehage (o_BH) i reguleringsplanen sikrer god barnehagekapasitet for planområdet og tilgrensende bydeler. Det er begrenset kapasitet på Markaplassen ungdomsskole, og det stilles rekkefølgekrav i planens bestemmelser om vurdering av tilstrekkelig skolekapasitet innen utbygging.

5.12 TILGJENGELIGHET FOR ALLE TIL UTEOMRÅDER OG GANG- OG SYKKELVEINETT

Alle regulerte trafikkanlegg, med unntak av G/S-veg i retning Skovgård (o_GS1) og Presthusvegen forbi Overvik gård, opparbeides med universell utforming (UU). Det opparbeides i tillegg UU-gangforbindelser gjennom offentlige og felles uterom, som illustrert figur 20.

For o_GS1 er det direkte motstrid mellom hensynet til UU og hensynet til dyrkamark og natur jf. avsnitt 1.3. Hovedfunksjonen til o_GS1 er å danne en snarvei for syklende i retning sentrum. Alle målpunkter innenfor og utenfor planområdet har ellers UU-tilkomst fra planområdet. o_GS2 (som får UU) sikrer overgang til turvegnettet på Chamonix. Og det vurderes som akseptabelt at o_GS1 ikke er tilrettelagt med UU.

5.13 FORURENSNING

- Påvist grunnforurensning skal i nødvendig grad renses opp og forverres ikke av utbyggingen.
- Økt trafikk vil bidra med økt vegtrafikkstøy. For eksisterende og planlagt bebyggelse nord for planområdet ivaretar allerede vedtatte detaljreguleringsplaner støyskjerming.
- Intern i planområdet fungerer bygg langs hovedgata (o_KV1) som støyskjerming for uteoppholdsarealer. I parken o_PA ivaretas støyskjerming mot hovedgata og Oldedalen av lokale terrenggrep med terrassering og voller.
- Luftkvaliteten i planområdet er god og påvirkes kun i neglisjerbart omfang av utbyggingen.

5.14 JORDRESSURSER (JORDVERN) OG VIKTIGE MINERALRESSURSER

Matjord ivaretas og nyttes til nydyrking eller jordforbedring i tråd med vedlagt matjordplan.

5.15 KAPASITET PÅ INFRASTRUKTUR

VA-nettet bygges ut iht. overordnet ledningsplan og vil få god kapasitet. Nettstasjoner (antatt 5 – 6 stk. i planområdet) bygges ut samtidig med byggetrinnene de betjener, slik at kapasitet er sikret.

5.16 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Det er antatt 25 årsverk / 50 arbeidsplasser for butikker, privat tjenesteyting og bevertning. Barnehagen vil ha 26 årsverk.

5.17 ATTRAKTIV OG TRYGG TILGJENGELIGHET FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Det vises til figur 20, som viser et tett nett av trygge gangforbindelser til alle målpunkter i og utenfor planområdet. Planforslaget vurderes å være positivt for gående og syklende.

5.18 TILTAKETS BELIGGENHET

Planområdet ligger ca. 6 km øst for Trondheim sentrum målt i luftlinje. Det er gode sykkelforbindelser fra planområdet, via Skovgård og inn til sentrum, med store deler av strekningen som klasse A sykkelveg.

G/S-veg opp til Almevegen vil gi kort sykkelavstand til regulert lokalsenter på Jakobsli og til antatt fremtidig ungdomsskole på Charlottenlund. Det er ca. 3 minutter å sykle / 12 minutter å gå til

fremtidig lokalsenter i Jakobslivegen. Det er ca. 5 minutter å sykle / 15 minutter å gå til barneskole, bibliotek, idrettsanlegg mv. på Ranheim.

Det opprettes eget nærsenter i planområdet, med en matbutikk i tillegg til mulighet for andre forretninger, tjenesteyting og bevertning. Sammen med planlagt park (o_PA) vil nærsententet bidra til at de fleste gjøremålene i dagligdagen kan løses en kort gåtur unna boligen.

En nyarnehage i planområdet sikrer barnehagedekkingen. Barnehagen ligger i umiddelbar nærhet til busstopp.

Det reguleres for en egen pendler-bussrute med endestopp på Overvik. Bussruten vil, i tillegg til å betjene planområdet, gi bedre bussforbindelser for en del av Jakobsli og Olderdalen. Gjennom grepene som gjøres i planforslaget sikres det at planområdet bygger godt opp om 10-minutters byen.

Bygging på dyrkamark forutsetter høy tetthet.

5.19 VIRKNINGER SOM FØLGE AV KLIMAENDRINGER

Klimaendringer vil generelt medføre mer intense nedbørshendelser. Dette er ivaretatt i VA-plan til reguleringsplanen og ivaretas videre i byggesak.

Jf. vindanalyse til planforslaget bidrar planlagt utbygging til gunstige vindforhold i et område som fra før ligger skjermet til mot sørvestvinden. Kraftigere vind, som følge av fremtidens klima, er ivaretatt.

5.20 VANNMILJØ

Åpning av Overvik-bekken gjennom planområdet vil bidra positivt til vannmiljøet.

5.21 SAMLET VURDERING AV VIRKNINGER FOR FOLKEHELSE

Overvik blir – med formål og vilkår som gitt i reguleringsplanen – en bydel som løser de fleste av beboernes behov innen planområdet eller en kort sykkel/gå/buss-tur unna.

Store, offentlige, rekreative arealer i tilknytting til planlagt nærsenter og med direkte påkobling på turnettet gir store gevinster for folkehelse og sosial bærekraft.

5.22 SAMLET VURDERING AV KLIMAFOTAVTRYKK

Gjennom tiltak knyttet til materialbruk i boliger og kjeller, byggeplassdrift, energibruk i drift og transport i drift forplikter planen seg til 20% klimagassreduksjon i forhold til referanseverdier.

I et 50-års perspektiv har planforslaget en intensjon om samlet reduksjon i klimagassutslipp på 30 % (når en tar inn energi i transport og i drift), forhold til referanseverdier.

5.23 NULLVEKSTMÅLET FOR PERSONBILTRAFIKKEN

Det finnes ikke i Trondheim Kommune en vedtatt metode for beregning av i hvilken grad nullvekstmålet imøtekommes. Men kommuneadministrasjonen har utarbeidet en foreløpig metode datert april 2019. Den foreløpige metoden måler følgende parametere med gitt poengsum:

Indikator		Mål-oppnåelse	Vekting
1: Nærhet til sentrum	Over 5 kilometer	Lav	0 poeng
2: Avstand til butikker og tjenester	Under 500 meter	Høy	3 poeng
3: Nærhet til høyfrekvent kollektivtilbud	Under 300 meter til holdeplass (ikke Metrobuss)	Middels	1 poeng
4: Sykkelinfrastruktur	Under 250 meter til sykkelnett, over og under kote 50	Middels/høy	1-2 poeng
Samlet vurdering, måloppnåelse		Middels	5-6 poeng

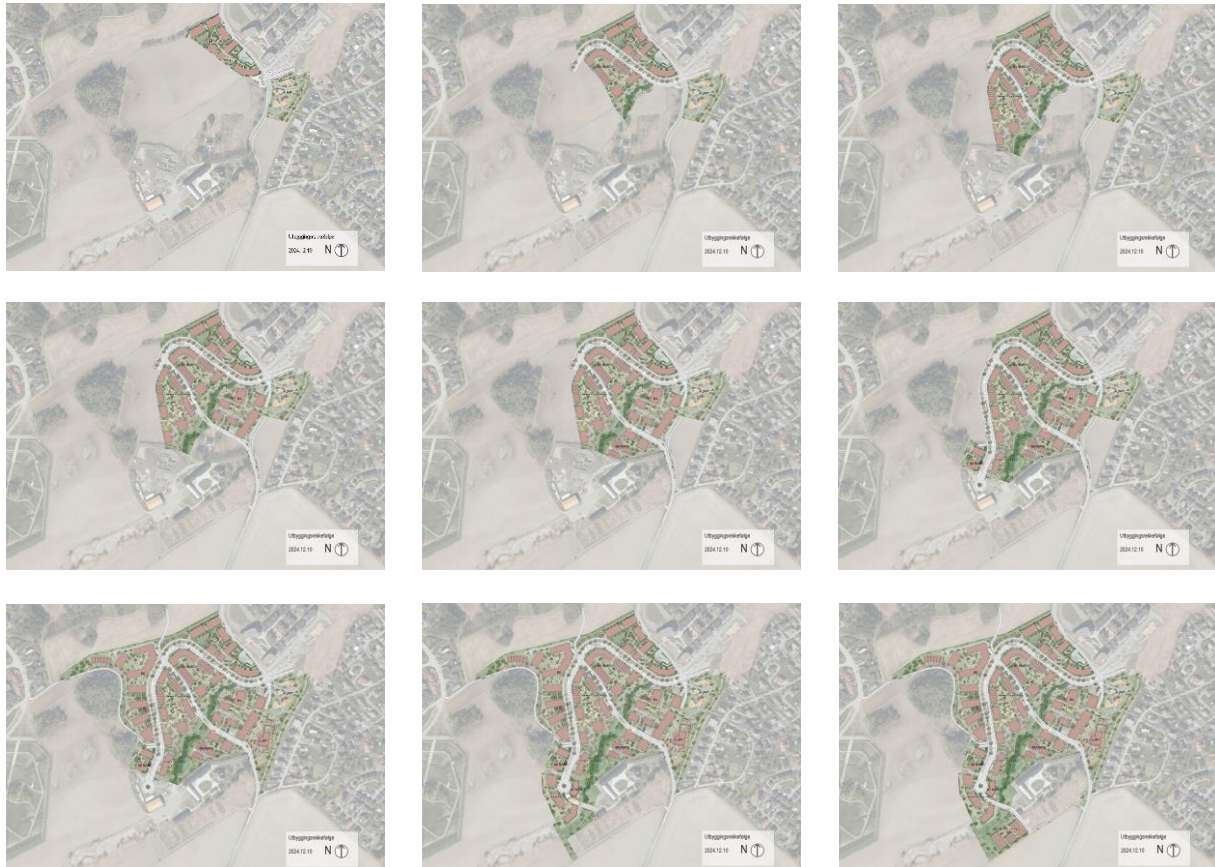
Tabell 1: Måloppnåelse, nullvekstmålet iht. kommunen sin foreløpige metodikk.

Med løpende vurdering (fra byggesak til byggesak) av å senke parkeringsdekningen og tilrettelegging for bildelingsordninger er det trolig at måloppnåelsen vil bedres ytterligere.

5.24 ANLEGGSPERIODEN

Anleggsperioden vil gå over en antatt +/- 15-årig periode. Anleggstrafikk antas å gå i planlagte gater, som opparbeides trinnvis sammen med bebyggelsen.

Anleggsstøy begrenses iht. anbefalte krav i støyretningslinjen T-1442, dette er sikret i planens bestemmelser. Riggområder etableres innenfor det pågående eller neste byggetrinn.



figur 24: mulige byggetrinn i planområdet.

6. PLANLAGT GJENNOMFØRING

6.1 TIDSPLAN

- Planforslaget er sendt inn i august 2024, og supplert høsten 2024
- Offentlig ettersyn ventes i februar 2025
- Sluttbehandling av planforslaget antas på sensommeren 2025
- Oppstart 1. byggesak (søppelsugesentral, viltskjerm i o_BG3) antas i 2026; byggestart samme år
- Oppstart 1. byggetrinn med boliger (B3 + o_PA) antas i 2026/27
- Antatt innflytting, første boliger (felt B3); 2028/2029
- Ny -pendler-bussrute til Overvik fra 2029 (midlertidig snuplass i bestemmelsesområde #2)
- Ferdig utbygget planområde; antatt +/- 2040

6.2 ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Det legges opp til store offentlige arealer (grønne områder, veier, VA-anlegg og avfallssugeanlegg), som skal opparbeides av tiltakshaver og overdras til kommunen. Vedlikehold og drift av anleggene vil tilfalle kommunen. Grunnerverv for, og opparbeidelse av barnehage vil følge vanlig kommunal praksis.

6.3 GJENNOMFØRBARHET FOR TILTAK I PLANEN

Det er god gjennomførbarhet for tiltak i planen. Det er utarbeidet en lang rekke fagnotater til reguleringsplanen, og disse er lagt til grunn for utformingen av planforslaget.

7. PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

7.1 PLANOPPSTART OG MEDVIRKNINGSPROSESS

Planoppstart er varslet jf. Plan- og bygningslovens § 12-8. Berørte grunneiere og naboer samt høringsinstanser og aktuelle myndigheter fikk eget skriftlig varsel. Planoppstart er i tillegg varslet i Adresseavisen og på plankonsulentens nettside. Varslingsområdet, og hvilke aktører og interessenter som er varslet går frem av vedlegg til planen.

- **9/2 2023;** workshop med skole-elver fra nærområdet i samarbeid med Barnas Representant i Bystyret. Brukerinndragelse i utforming av nærmiljøanlegg (nå park) og grønnstrukturer.
- **15/3 2023;** presentasjon av 1. konsept for utbyggingen ble presentert i et møte med Byantikvaren og Byplan
- **17/8 2023;** formøte med Byplan, Eierskapsenheten og Kommunedirektørens fagstab. Formålet med møtet var å gå gjennom mulige barnehage-plasseringer.
- **26/9 2023 og frem;** møte og klarering av løsninger for kollektivtrafikk med AtB
- **30/11 2023;** oppstartsmøte med Byplan.
- **6/2 2024,** arbeidsmøte 1 med Trondheim Kommune. Grønnstrukturer og natur
- **8/2 2024;** arbeidsmøte 2 med Trondheim Kommune. Trafikkløsninger og infrastruktur
- **Januar – februar 2024;** oppstartsvarsel inkl. beboermøte
- **18/3 2024;** befaring med Hallbergsletta Borettslag i vestre del av planområdet.
- **Mai – juni 2024;** utvidet planområde med stenging av Presthusvegen
Befaringer gjennomført med berørte grunneiere på Tesli Nedre og grunneiere i Granvegen 36 B.
- **9/6 2023;** gjensidig orienteringsmøte mellom plankonsulenter og forslagsstillere på inneværende detaljreguleringsplan og på pågående detaljreguleringsplan r20230009 (Overvik felt B6 øst). Det ble avtalt å holde hverandre løpende orientert om planprosesser.

7.2 SAMMENDRAG AV MERKNADER MED KOMMENTARER

Oppsummering av innkomne merknader med kommentarer er gjort i et vedlegg til planen.