

Saksframlegg

Detaljregulering av Heggdalen, Bynesveien 46, gnr/bnr 418/1 og 418/3, r20200018, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/37400-64

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Heggdalen, Bynesveien 46, gnr/bnr 418/1 og 418/3, r20200018 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Gottlieb Paludan senest datert 26.5.2021 med bestemmelser senest datert 31.5.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 31.5.2021.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Gottlieb Paludan som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statsbygg. Planen var på offentlig ettersyn fra 5.1.2021 til 20.2.2021. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

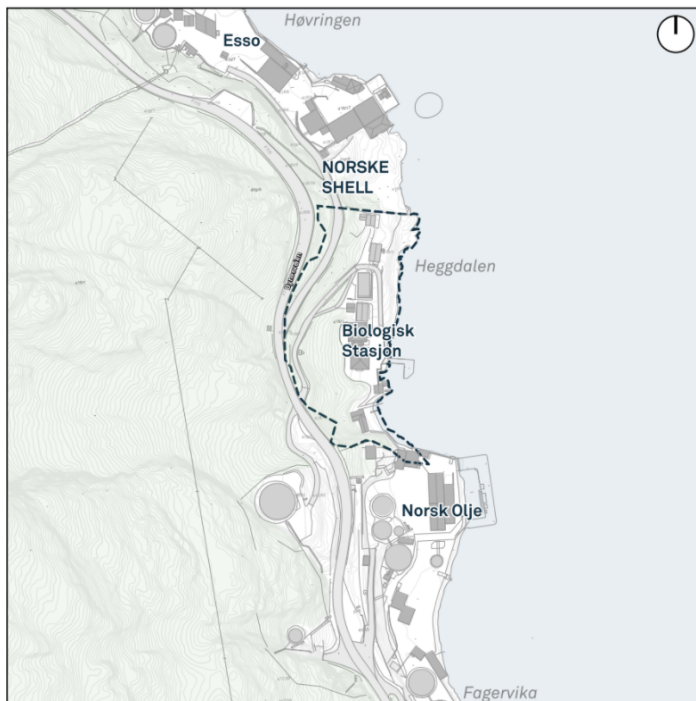
Beskrivelse av planforslaget

Formålet med planen er å legge til rette for at NTNU og SINTEF kan møte nåværende og fremtidige behov og være et attraktivt undervisnings-, forsknings- og utviklingsmiljø innenfor havbaserte aktiviteter, gjennom å åpne for utvidelse av eksisterende kai og etablering av nytt driftsbygg i Heggdalen ved Trondheimsfjorden. Tiltaket er en del av campusutviklingen og etableringen av Ocean Space Centre (OSC) Fjordlab i Trondheim.

Terrenget i planområdet skråner bratt opp 22 meter fra fjorden til Bynesvegen (Fv.715) og videre opp mot Byåsen. Adkomsten til tomte går via Bynesveien. Det er holdeplasser like ved avkjørselen til planområdet. Det er lav frekvens på busstilbudet.

Mot sentrum er det 230 meter langs Bynesveien uten tilrettelegging for gående og syklende fram til eksisterende gang- og sykkelveg. Gang og sykkelvei er regulert i gjeldende plan r1193 fra 2003, men ikke opparbeidet. Det mangler derfor i dag et trafiksikkert tilbud for gående og syklende til den biologiske stasjonen i Heggdalen, selv om planområdet ligger sentrumsnært. Svingete vei og stor trafikk gjør at det vurderes som trafikkfarlig å gå og sykle langs veien i dag. Det stilles derfor rekkefølgekrav i planen om etablering av en trafiksikker adkomst for gående og tilrettelagt kryssing over Bynesveien for reisende med buss. For syklende vil det fremdeles mangle et trafiksikkert tilbud.

Trondheim kommune

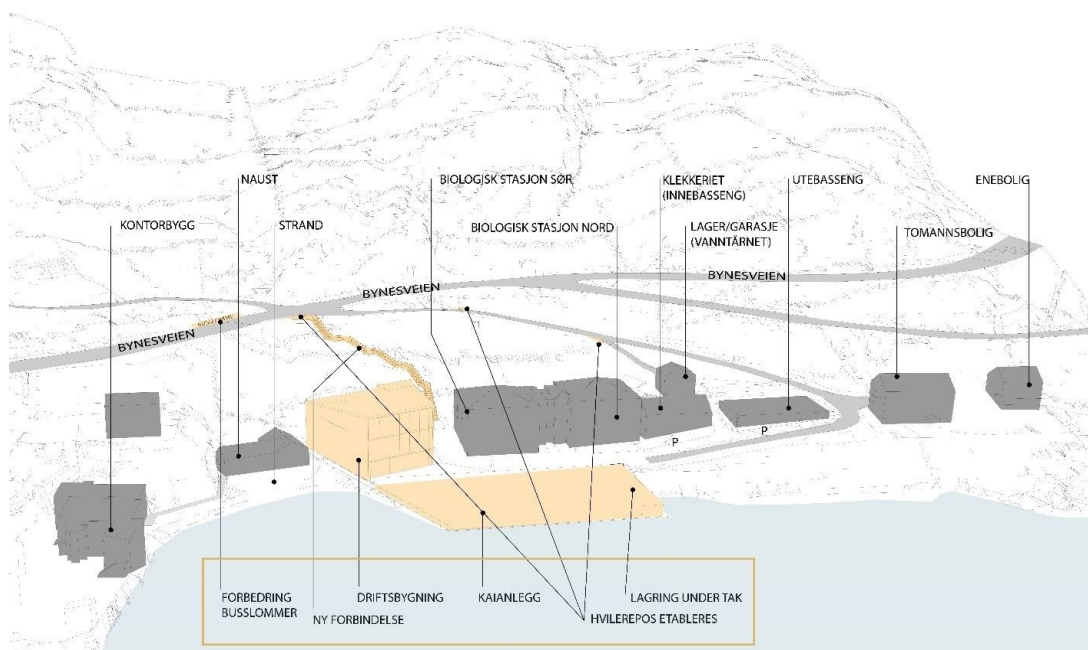


Figur 1 Planområdet beliggenhet og avgrensning.

Planforslaget åpner for ny bebyggelse og kai. Det planlegges et lager- og driftsbygg med bruksareal på ca. 1 700 m². Maksimalt tillatt fotavtrykk på bebyggelse er 750 m². Maksimal tillatt høyde for ny bebyggelse er c+18,5. Det stilles krav om at bygget skal ha pulttak som skråner ned mot terrenget i vest, og at fargesettingen skal tilpasse seg rødfargene på eksisterende bebyggelse.

Utvidelse av eksisterende brygge/kai planlegges øst for driftsbygget. Kaianlegget planlegges med en størrelse på ca. 1000 m². Det åpnes også for plassering av en flytebrygge på inntil 85 m² på sørsiden av kaia.

Tiltakene i planen har ingen store negative virkninger. Ny bebyggelse har et volum og en fargesetting som gjør at den føyer seg til eksisterende bygg i området. Tiltaket vil ikke forringe vannmiljøet i Trondheimsfjorden.



Figur 2 Oversikt over tiltakene i planen. Illustrert driftsbygg har et fotavtrykk på 560 m², men planen åpner for noe større utnyttelse.

Trondheim kommune

Størsteparten av den eksisterende bebyggelsen i planområdet har antikvarisk verdi og er knyttet til driften av Trondhjem biologiske stasjon, som åpnet allerede i år 1900. Disse byggene ivaretas med hensynssoner og vernebestemmelser i reguleringsplanforslaget, og med dette får byggene et sterkere vern gjennom planen og ingen foreslås revet.

Vurdering

Planen legger opp til en utvidelse og oppgradering av eksisterende anlegg i Heggdalen, som vil bidra til at Trondheim kommune kan nå sine mål om å bli en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby.

Rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang og sykkelveg var med som vedtakspunkt ved førstegangsbehandling. På grunn av usikkerhet knyttet til gjennomførbarheten av en fullverdig gang- og sykkelvei i henhold til Statens vegvesens normkrav, er rekkefølgekravet justert til å kun gjelde trafiksikker adkomst for gående.

Med økt aktivitet og dårlig tilgjengelighet for syklende vil det bli kunne bli noe økt bilbruk som følge av planen. Planområdets beliggenhet er derimot godt egnet for formålet og intensjonen i planen, som er å bidra til forskning tilknyttet Trondheimsfjorden.

Tiltak for å øke attraktiviteten til myke trafikanter og et krav om maksimum 16 parkeringsplasser og minimum 20 sykkelparkingsplasser gjør at planen nå vurderes å bygge opp under nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Etter høring kom det inn åtte merknader, med tre innsigelser. Innsigelsene gjaldt manglende vurdering av konsekvenser av planen for vannmiljø og manglende vurdering av områdestabilitet, men er trukket før sluttbehandling. Oppsummerte merknader, og hvordan de er ivaretatt, kan leses i planbeskrivelsen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører ingen økonomiske konsekvenser for kommunen i form av teknisk eller sosial infrastruktur. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 6.6.2021

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Bjørnar Sandberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

