



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20160007

Arkivsak: 20/48

Detaljregulering av Selsbakkvegen 37, sluttbehandling Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 25.8.2021
Dato for godkjenning av bystyret : 18.11.2021

Innledning

Planforslaget, alternativ 1, er utarbeidet av ARC Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Selvaag Bolig ASA. Planforslaget, alternativ 2, er utarbeidet av Kommunedirektøren.

Komplett planforslag, alternativ 1, forelå 3.7.2020. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av bygningsrådet 29.9.2020, og har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 02.10.2020 til 14.11.2020. Det er innkommet 20 merknader.

Hensikten med planen

Formålet med planforslaget er å legge til rette for ny bebyggelse i en del av Hallset lokale sentrum. Det planlegges for en blanding av boliger, utadrettede lokaler for handel og tjenesteyting, samt torg og uterom som møteplass for befolkningen. Det sikres også arealer til samferdselsformål.

Hovedutfordringen i planarbeidet har vært å finne en god balanse mellom fortetting med høy utnyttelse og hensyn til steds karakter, bokvalitet og viktige landskapstrekk. Etter høringsperioden er det foretatt justeringer i planforslaget.

Selvaag bolig ASA fremmer et planforslag som inkluderer et høyhus (alternativ 1). Kommunedirektøren fremmer i tillegg et alternativt planforslag (alternativ 2) uten høyhus. Forslagsstiller ønsker ikke at det fremmes to alternativ, og mener alternativet uten høyhus ikke er økonomisk gjennomførbart.

Vesentlige utfordringer i planen

I dag ligger det et lite kjøpesenter omgitt av asfalterte flater for bilparkering og manøvreringsareal. Planen har til hensikt å fortette en del av Hallset lokale sentrum med en høy andel boliger og økt tilbud for handel og tjenester.

Handel og tjenester

Utfordringene for handel og tjenester begrenser seg i hovedsak til det som skjer på bakkeplan, der det er viktig at planen legger til rette for levedyktige virksomheter. Det er også viktig for nærmiljøet at de utvendige arealene oppgraderes til en mer bymessig utforming og får samspillet mellom innvendige og utvendige areal til å fungere på en måte som gir levedyktige virksomheter og samtidig sikrer aktivitet i uterommene.

Boliger

Støy fra trafikk i Selsbakkvegen og Selsbakkliå gir begrensninger for hvordan boligene kan utformes. Ny bebyggelse fører til at naboer får mindre sol på sine uterom enn i dag. Ny bebyggelse er betydelig større enn dagens bebyggelse, og bryter derfor med steds karakteren på Hallset slik den er i dag. Boligene som foreslås får alt sitt uterom på tak.

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

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

Forventet tetthet i sentrumsområder

Det er en forventning om høy tetthet i byens sentrale strøk. Dette er i tråd med byutviklingsstrategien. Utfordringene vi står ovenfor i slike områder, er å sikre boligkvalitet, tilstrekkelig og gode uterom og god stedstilpasning. Ofte blir det vanskeligere å løse plansaker og de blir tidkrevende å behandle jo høyere utnyttelse det strebes å få til. Det manifesterer seg en forventning om minimum 10 boliger per daa i lokale sentrum, men i gjeldende KPA er det et krav om minimum 6 boliger per daa.

§ 27.3 I områder for sentrumsformål skal det være en arealutnyttelse på minimum 10 boliger per dekar.

§ 27.4 I områder over 1,5 dekar vist som bestemmelsesområde lokalsentre og langs bestemmelsesområder kollektivåre skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar.

Planstatus

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige planretningslinjer er vurdert som relevant for planforslaget:

- SPR klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (28.09.2018)
- SPR samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)
- RPR barn og unges interesser i planleggingen (20.09.1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)

Overordnede planer

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP-2):

I IKAP-2 fra 2015 er planområdet vist som lokalsentre, og planforslaget er dermed i tråd med føringene i planen.

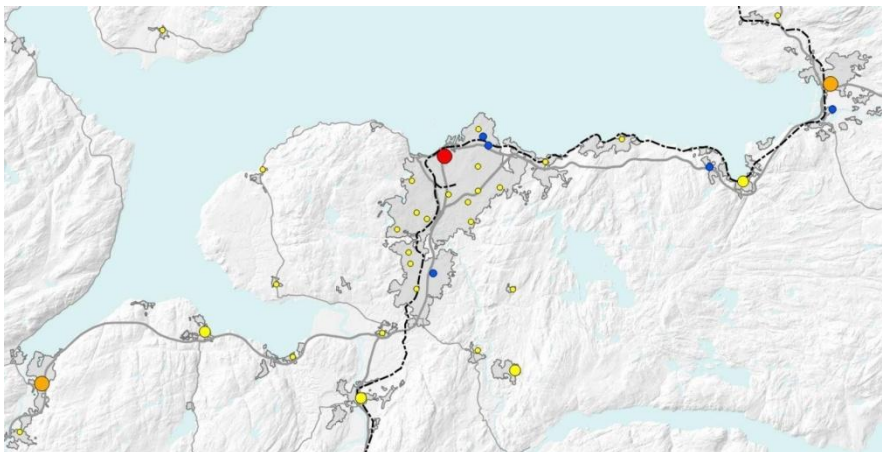


Fig. 1: Utsnitt av kart for senterstruktur

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

I Kommuneplanens arealdel 2012-2024 er planområdet vist som eksisterende boligbebyggelse og ligger innenfor bestemmelsesområde for Lokalsenter og Kollektivvåre.

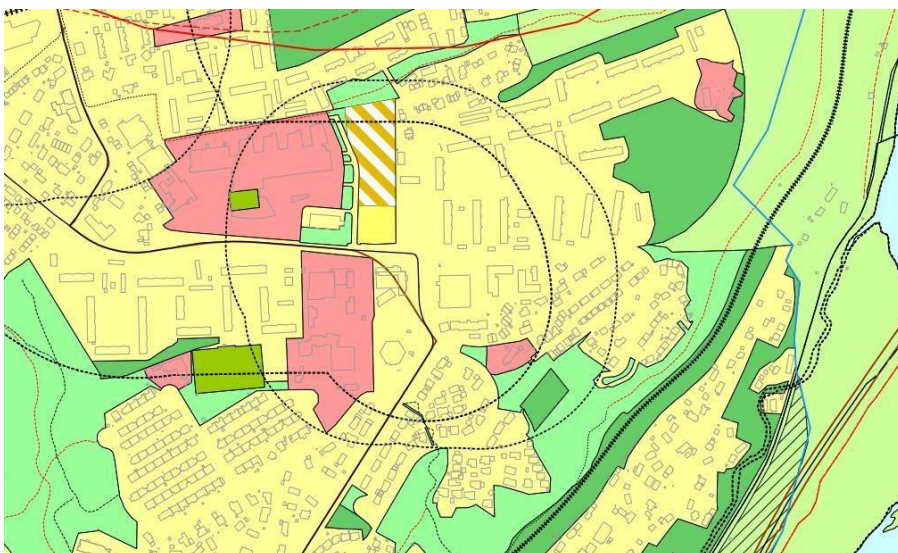


Fig. 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel.

Gjeldende planer

Gjeldende reguleringsplan er r1051c, vedtatt 10.10.1967, der området er regulert til forretningsbebyggelse. Området slik det er opparbeidet avviker fra planen i forhold til vegføring i Selsbakkvegen og Selsbakklia, men formål er i hovedsak i tråd med planen.

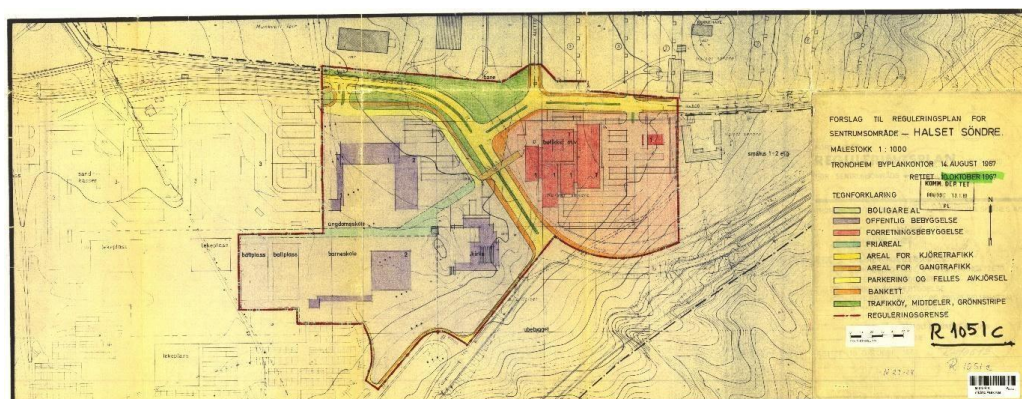


Fig. 3: Gjeldende reguleringsplan r1051c, vedtatt 10.10.1967.

Konsekvensutredning

Planforslaget er hovedsakelig i tråd med overordnet plan og medfører ingen vesentlig samfunnsmessige konsekvenser som tilsier at planforslaget faller inn under krav til konsekvensutredning etter PBL.

Tilgrensende planer

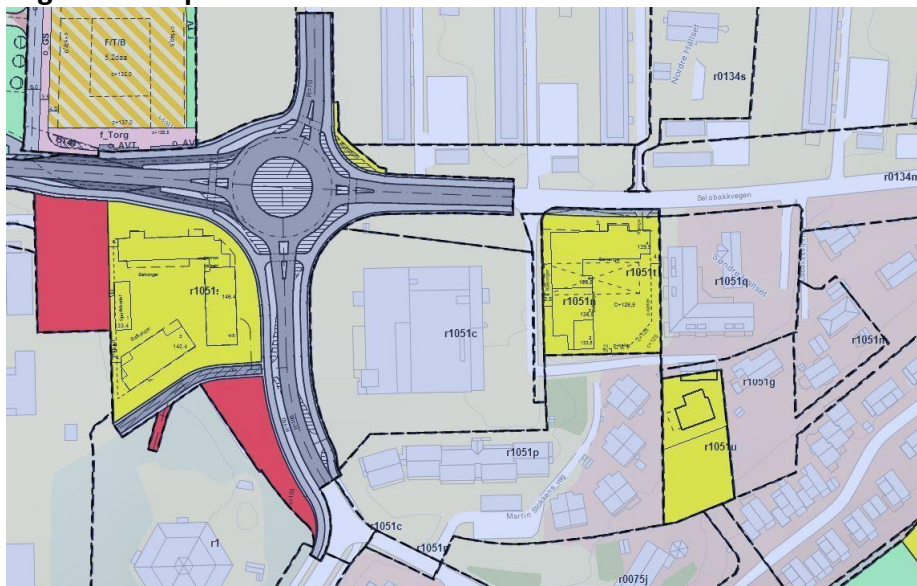


Fig. 4: Sammenstilling av planer i området.

Planid	Plannavn	Vedtak	Planstatus
R1051s	Selsbakkvegen 31-37	26.8.2004	Endelig vedtatt arealplan
R0134n	Selsbakkvegen på strekningen Alette Beyers veg – Snuplass ved Selsbakkvegen 50	23.3.1977	Endelig vedtatt arealplan
R1051n	Søndre Halset 3 og 7, 100/166, 200 m.fl.	28.11.1988	Endelig vedtatt arealplan
R1051t	Selsbakkvegen 39, 100/167	26.8.2004	Endelig vedtatt arealplan
R1051p	Hallsetbrinken. Hallset Søndre 3 og 7, 100/166, 200 m.fl.	20.11.1993	Endelig vedtatt arealplan

Fig 5: Tabell over naboplaner

Avvik fra gjeldende planer

Planforslagets formål er i forhold til KPA i strid med plankartformålet *eksisterende bolig*, men har i lengre tid vært i bruk til både forretning og tjenesteyting, samt at eksisterende reguleringsplan (r1051c) regulerer eiendommen til forretning. Da planområdet også omfattes av bestemmelsesområde for lokalsenter, vurderes det dermed til at arealbruken er i tråd med KPA.

Foreslått bestemmelse om parkering er lavere for bil og høyere for sykkel enn norm i KPA for ytre by.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET, EKSISTERENDE FORHOLD

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdets samlede areal er på ca. 9,7 dekar, mens tomtestørrelsen er på 8,5 dekar. Planområdet ligger sentralt på Hallset, på et naturlig platå ovenfor Leirelvas utløp i Nidelva, ca. 7 km sør for Trondheim sentrum.

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommen gnr/bnr 100/194 som eies av Migosenteret AS. Planområdet omfatter også mindre deler av tilgrensende eiendommer for samferdsel eid av Trondheim Kommune (100/196, 102/139, 100/457, 100/458, 100/226, 100/413), samt deler av 100/167 som hører til Nabolaget Borettslag.

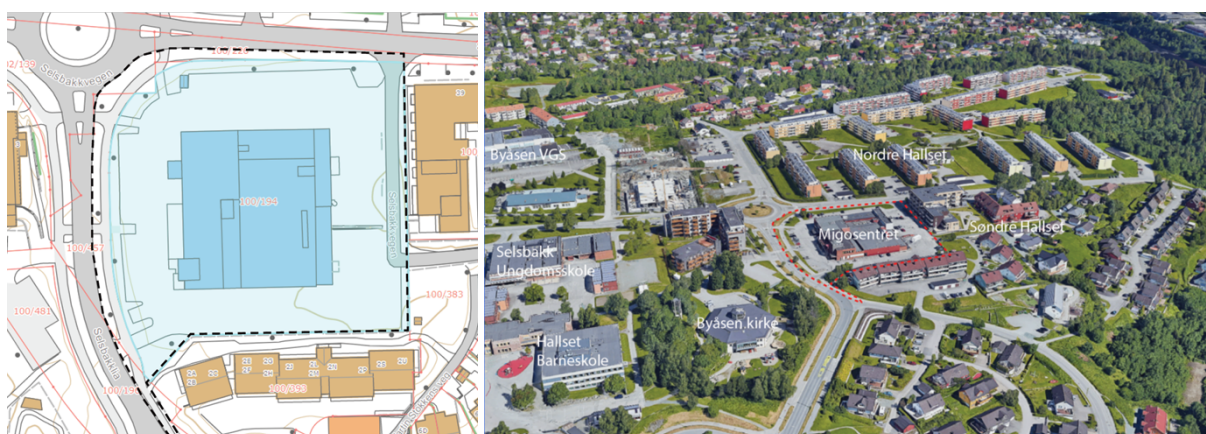


Fig. 7: Planens avgrensning (stiplet), tomtestørrelse (lys blå) (t.v.) og oversiktsbilde over området (t.h.)

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet

Planområdet per i dag består av kjøpesenteret Migosenteret. Senteret er plassert mer eller mindre midt på tomten. Arealet rundt senteret er i all hovedsak asfaltert og blir benyttet til parkeringsplasser, varelevering og kjøreareal.

Planområdet omfatter følgende formål og areal (inkl. tilhørende lagerareal):

Formål	m ² -BRA
Forretning	1970
Tjenesteyting	1000
Beverting	370
Fellesareal	610
Div.	10
Sum	3960

Fig. 8: Eksisterende arealbruk.

Tilstøtende arealbruk

Øst for planområdet ble det i 2007 oppført et 4 etasjes leilighetsbygg på en tidligere bensinstasjonstomt. Rett sør for planområdet ble det i 1995 oppført leilighetsbygg på 3 etasjer inkludert garasjeplan samtidig som det ble oppført 4 tomannsboliger og et felles uteoppholdsareal litt lenger øst som grenser til planen i sørøstre del. Videre sørover preges arealbruken av småhusbebyggelse i skrånende terreng ned mot Bjørndalen.

Rett over Selsbakklia mot vest ble det i 2005 oppført et leilighetsbygg på 5 etasjer der Byåsen kirke fra 1965 ligger rett sør for bygget. Videre vestover ligger finner vi barne- og ungdomsskolene, og Byåsen VGS nord for Selsbakkvegen. Nord for planområdet ligger et større boligområde fra rundt 1965 med lavblokker på 3-4 etasjer.

Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse

Hallset var trolig Trondheims første drabantby, planlagt av Sverre Pedersen tidlig i 1960-årene. Nærområdet preges av blokkbebyggelse på 4-5 etasjer med flate tak. Blokkene har ulike plate- eller teglfasader. Det finnes også enkelte to-etasjes leilighetsbygg med saltak og trekledning i området. I nærheten av Migosenteret ligger Byåsen kirke, Hallset skole, Selsbakk ungdomsskole og Byåsen videregående skole.

I nærområdet finnes en rekke fotballbaner og balløkker. Ved Hallset skole er det om vinteren anlagt skøytebane på skolens ballplass.

Det er gode forhold for gående og syklende i området med et godt utbygd fortau og gang-/sykkelvegnett.

Landskap

Topografi

Hallset utgjør et relativt flatt platå på Byåsen, sørvest for Trondheim sentrum, som grenser til sterkt skrånende terreng mot Bjørndalen og Nidelvkorridoren i øst og skrånende terreng i sør mot Selsbakk.

Planområdet er svakt hellende mot øst, som gir omtrent 2,5 meter høydeforskjell mens 250 m østover i Selsbakkvegen skråner landskapet brattere ned mot Bjørndalen og Nidelvkorridoren.

Solforhold

På grunn av at området ligger på et relativt flatt platå med bratte partier sør og øst for planområdet samt relativt lav nabobebyggelse i sør er det gode solforhold i planområdet det meste av dagen.

Landskapets estetiske og kulturelle verdi

Området preges av blokkbebyggelse beliggende i egne opparbeidede parkmessige uteområder. Det er større sammenhengende grønndrag ned mot jernbanen og mot Nidelva. På bakkeplan kan man mange steder få gløtt av flott utsikt østover mot Risvollan og Strindamarka. Kommer man litt høyere opp i bebyggelsens øvre etasjer, kan man få flott panoramautsikt utover store deler av byen og mot Munkholmen og Trondheimsfjorden i nord.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner i grunnen eller vernede bygg innenfor planområdet (ref. miljostatus.no).

Naturverdier

Området består hovedsakelig av bebyggelse og asfalterte flater, og det er ikke registrert sårbare eller truede arter i området (ref. miljostatus.no).

Rekreasjonsverdi

Det meste av planområdet benyttes i dag til parkerings- eller forretningsformål og har ingen spesielle natur- og rekreasjonsverdier.

Landbruk

Planområdet berører ikke dyrket mark eller har andre verdier for landbruket.

Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Planområdet grenser mot Selsbakkliia i vest og Selsbakkvegen i nord. Begge er kommunale veier med ÅDT på henholdsvis 4000(2011) og 3500(2012) (ref. vegkart.no). Kjøreatkomst til planområdet i dag består av én adkomst fra Selsbakkliia og én adkomst fra Selsbakkvegen. Det er ikke registrert ulykker i umiddelbar nærhet av planområdet de siste fem år.

Gang- og sykkeltilbud

Langs Selsbakkliia er det 3 meter bred gang-/sykkelveg og langs Selsbakkvegen er det 3 meter bredt fortau på begge sider. Det er etablert fotgjengeroverganger ved innkjøringene til rundkjøringen for disse veiene. Det eksisterer også en fotgjengerovergang over Selsbakkliia 50 meter sør for rundkjøringen som forbinder Migosenteret med gangveg til skoleområdet i vest. Gang-/sykkelvegen krysser Martin Stokkens veg i sør. Ved kryssingen i sør går i tillegg gang-/sykkelvegen over i ca. 1 meter bredt fortau sørover langs Martin Stokkens veg.

Kollektivtilbud

Det er kort avstand til bussholdeplass «Migosenteret» like ved planområdet. Holdeplassene ligger langs Selsbakkvegen vest for rundkjøringen i tilknytning til gang-/sykkelveg eller fortau. Avstandene fra Migosenteret (hovedinngang mot vest) til holdeplassene er henholdsvis 140 meter (nordgående retning) og 110 meter (sørgående retning). Man må krysse Selsbakkliia og evt. Selsbakkvegen over gangfelt for å komme til bussholdeplassene fra planområdet. Hallset er endeholdeplass for Metrobuss linje M3 der bussen vender i rundkjøringen som grenser til planområdet.

Gangforbindelse til trikkeholdeplassen Rognheim er på fortau langs Alette Beyers veg, krysser Nordre Hallsetveg 30 km/t sone og så en snarvei nordover på sti gjennom friareal/grøntstruktur. Ferden går videre østover på 30 km/t sone kjøreveg i Skjermvegen og frem til holdeplassen som ligger på venstre hånd. Totalt ca. 900 meter.

Gangforbindelse til Selsbakk togstasjon er på fortau sørover langs Martin Stokkens veg, videre på bratt grussti gjennom grøntstruktur/skog ned til Selsbakkvegen. Derfra videre på fortau langs Selsbakkvegen, gjennom undergang under togslokkene og til sist smal kjøreveg ca. 70 meter frem til avkjørsel til togstasjonen. Totalt ca. 900 meter.

Trafikksikkerhet

Fartsgrensen i Selsbakkliia og Selsbakkvegen tilgrensende til planområdet er 30 km/t. Fartsgrensen er den samme for trafikkarealet i planområdet og for den private atkomstveien til boligområdet i øst gjennom planområdet. Alle kryssinger er vurdert til å ha god sikt.

Barn og unges aktivitet

Det er ikke registrert barnetråkk eller lek på planområdet. Migosentret er i dag en møteplass for eldre barn på grunn av nær beliggenhet til barne- og ungdomsskolene.

Sosial infrastruktur

Byåsen kirkes barnehage og Hallsetreina barnehage ligger begge i underkant av 150 meter fra planområdet.

Planområdet tilhører Hallset barneskolekrets og Selsbakk ungdomsskolekrets. Begge skolene ligger ca. 150 meter unna planområdet. Byåsen videregående skole ligger ca. 400 meter fra planområdet.

Samtlige skoler og barnehager kan nås via fortau og/eller gang-/sykkelveg fra planområdet.

Kommunens kartverk for skolekapasitet viser at det er kapasitet både barne- og ungdomsskole nivå.

Universell utforming

Planområdet er tilnærmet flatt og universelt tilgjengelig.

Teknisk infrastruktur

Energiforsyning

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og skal tilknyttes dette. Statkrafts nett ligger langs Selsbakkvegen i vest og nærmeste forsyningspunkt med fjernvarme er ved Selsbakk ungdomsskole og Hallset skole.

Eksisterende trafo har begrenset kapasitet. Ny nettstasjon må etableres ved utbygging og må godkjennes av netteier.

Offentlige ledninger og bekker

Offentlig hovedledning for vann og avløp ligger i Selsbakkvegen i nord. Hovedledningene er av nyere dato (2005) og forventes ha tilstrekkelig kapasitet i forhold til vannforsyning og brannvannsdekning. Spill- og overvann ledes fra eksisterende bygg i planområdet til offentlig hovedledning i sør. Oppdatert VA-notat, datert 16.3.2021, vedlegges ikke.

Grunnforhold

Stabilitet og rasfare

Multiconsult har utført nye geotekniske grunnundersøkelser av planområdet. Det er utredet rapport som følger planforslaget.

I rapporten vises det til at planområdet ligger utenfor fareområde for kvikkleire. Nærmeste registrerte fareområder er kvikkleiresone 186 Selsbakk og 202 Hoem.

Utførte sonderinger og laboratorieundersøkelser viser at grunnen består av faste løsmasser over berg. Løsmassene er bestående av hovedsakelig tørrskorpeleire i toppen og lagdelte masser av leire, sand og silt derunder. Løsmassemekktigheten varierer mellom ca. 5,6-15,0 meter, og er generelt minst på den nordlige delen av tomta, og størst på den vestlige delen.

Av 12 totalsonderinger ble 9 stk. avsluttet i antatt berg. Sonderingene i borpunkt 5, 7 og 9 vest på tomta, ble avsluttet på ca. 15 meters dybde uten å treffe bergoverflaten. Øvrige sonderinger viser at bergoverflaten varierer mellom kote +115,0 og +119,9. Sonderingene antyder at berget stiger i nordlig retning, med et mulig søkk i vest.

Tomta ligger utenfor sonen for 1000 års flom og skredfarekart viser heller ingen skredfare i nærheten.

Forurensning i grunnen

Multiconsult har utarbeidet egen miljøteknisk rapport som følger planforslaget.

Totalt 30 jordprøver ble sendt inn til kjemisk analyse. Alle jordprøvene ble analysert for innhold av tungmetaller (arsen, bly, kadmium, kobber, krom, kvikksølv, nikkel og sink), PAH (polysykliske aromatiske hydrokarboner) og oljeforbindelser (alifater). Tre av prøvene ble i tillegg analysert for innhold av totalt organisk karbon (TOC).

Undersøkelsen har avdekket masser i tilstandsklasse 2 i tre av prøvene (SK2 (0,2-1 m), SK4 (0-0,6 m) og SK5 (0-0,8 m)). Det er arsen og olje (alifater C12-C35) som overskrider normverdi. Det er ikke registrert forurensning over normverdi (tilstandsklasse 1) i de øvrige prøvene. Registrert totalt organisk karbon (TOC) er mellom 0,24-0,60 %.

Da det er påvist forurensning på eiendommen, er det utarbeidet en tiltaksplan iht. forurensningsforskriftens kapittel 2. Tiltaksplanen beskriver rutiner for graving, håndtering og disponering av forurenset grunn, og ble godkjent av Miljøenheten i Trondheim kommune 24.3.2020.

Støyforhold

Rapport for vurdering av støy er utarbeidet av Brekke & Strand, og var vedlagt saken til 1.gangsbehandling..

Selsbakkliå går forbi planområdet i vest og Selsbakkvegen forbi planområdet i nord. Disse er hovedkildene til støy i området. Gul sone for støy (55-65dB) fra Selsbakkvegen og Selsbakkliå strekker ca. 30m inn i planområdet fra veien. Randsonen mot veien som i hovedsak omfatter sideareal blir liggende delvis i rød støysone (≥ 65 dB). Mesteparten av planområdet mot tilliggende boligbebyggelse i sør og øst ligger utenfor støysone.

Luftkvalitet

Rapport for luftkvalitet er utarbeidet av Rambøll, og var vedlagt saken til 1.gangsbehandling.

I rapporten konkluderes det med at luftkvalitetsberegningene viser at grenseverdiene for uteluft i forurensningsforskriften og grenser for rød og gul sone i Retningslinje T-1520 overholdes ved alle deler av planområdet. T-1520 gul sone for PM10 og NO2 er begrenset til mindre deler av selve vegbanen langs Selsbakkvegen vest for rundkjøringen og nordvest for planområdet.

Ettersom spredningsberegningene viser at den lokale luftkvaliteten ved planområdet er god, vil det ikke være behov for avbøtende tiltak med hensyn på luftforurensning.

Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse, som var vedlagt saken til 1.gangsbehandling.

Følgende tema er vurdert: radongass, vind, veg/bru/kollektivtrafikk, tilgjengelighet for utrykningskjøretøy veg/bru/kollektivtransport, tilgjengelighet for utrykningskjøretøy, brannslukningsvann, kraftforsyning, vannforsyning, punkt 28 og 36 støv/støy trafikk, ulykker i av- og påkjørsler, ulykker med gående-syklende og ulykke ved anleggsgjennomføring.

Næring

Planområdet per i dag består nesten utelukkende av forretningsvirksomheter, der enkelte lokaler i dag står tomme.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Det legges frem to alternative planforslag, alternativ 1 er med høyhus, og alternativ 2 er et planforslag hvor bebyggelsen ikke overstiger seks etasjer. Planforslaget for øvrig er likt i de to alternativene. Planbeskrivelsen er endret slik at alt som er felles for de to planforslagene beskrives samlet etter beskrivelsen av de to alternativene.

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg, PBL §12-5, nr. 1

- Energianlegg (1510)
- Renovasjonsanlegg (1550)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1800)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, PBL §12-5, nr. 2

Kjøreveg (2011)
 Fortau (2012)
 Torg (2013)
 Gang- og sykkelveg (2015)
 Parkeringsplasser (2082)
 Parkeringshus/-anlegg (2083)
 Teknisk infrastruktur og overvannshåndtering (2101)

Grønnstruktur PBL §12-5, nr. 3

Grønnstruktur (3001)

Bestemmelsesområde

#1-2 Trapper

Beskrivelse av planforslagets alternativ 1

I Alternativ 1 foreslås hjørnet mot rundkjøringen som et høyhus med 14 etasjer. Dette er fra forslagsstillers side, tenkt som en markering av det lokale sentrum på Hallset, et orienteringspunkt i landskapet. Planforslaget tilrettelegger for 9363 m² boligareal, samt 4887 m² areal til forretning- og tjenesteyting i første etasje og 5243 m² parkeringskjeller og bodareal under bakken.



Alternativ 1. Forslagsstillers forslag, med en ekstra etasje på bygg G.

Bebyggelsens høyde

Planforslaget legger opp til en variert byggehøyde for kvartalet der boligene på taket varierer fra 3 etasjer i sør-øst til 14 etasjer i nord-vest. Variasjonen kommer av at planområdets funksjon som bydelssenter ønskes synliggjort, samtidig er det både ønskelig og samfunnsnyttig med høy tetthet i bydelssentra i Trondheim. Det høyeste bygget er plassert i nordvestre hjørne av kvartalet der skyggevirkingen for naboer og eget uteoppholdsareal blir begrenset. Den øvrige bebyggelsen trappes ned fra 6 til 5 etasjer i nord med åpent areal på tak mot øst og 5-3 etasjer i sør.

Grad av utnyttning

Det foreslås i bestemmelsene en samlet utnyttelse på ca. 14.400 m² BRA over terreng innenfor planområdet. Dette gir *planområdet* inkludert handel og tjeneste en samlet utnyttelse på ca. 149 % BRA. *Tomteutnyttelse* inkludert handel og tjeneste er 170%. BRA er regnet etter TEK 17 §5-4, men med kjeller ekskludert, det vil si at areal helt eller delvis under terreng ikke medregnes.

Formål	BRA (m ²) illustrert	BRA (m ²) maks krav i bestemmelsene	Antall boenheter illustrert	Min. boenheter
Forretning	3.000	3000		
Tjenesteyting	1.887			
Bolig	9.363		120	97
SUM	14.250	14400		

Fig. 12: Tabell over utnyttning Alternativ 1

Beskrivelse av tetthet

Illustrert planforslag viser 9363 m² BRA bolig. KPA legger en gjennomsnittstørrelse på 70 m² BRA boligformål til grunn for beregning av tetthet, og planforslaget har med denne metoden en tetthet på 13,8 boliger/daa om hele planområdet legges til grunn. Beregnet kun etter tomtestørrelse er tettheten i overkant av 15,7 boliger/daa. Det er illustrert 120 leiligheter i planforslaget.

Forhold til omkringliggende bebyggelse

Planforslaget bryter med stedets karakter, og blir et nytt element i bydelen. Med høyeste bygg på kote +174 vil foreslått bygg synes godt i landskapet, også på avstand. Øvrige byggehøyder i planforslaget trappes ned mot sør og øst av hensyn til sol og nabobebyggelse.

Et høyhus vil synes fra mange steder i byen fordi Hallset ligger på et høydedrag, som går bratt ned mot Nidelva i øst. Virkningene for byen vil bli store, ettersom landskapssilhuetten endres.

En av planens intensjoner er å skape et orienteringspunkt i et område som i stor grad er preget av lavblokker og småhusbebyggelse. Forslagsstiller mener høyhuset er utformet i tråd med kommunens veileder for høyhus med tanke på form og beliggenhet i landskapet, selv om det ikke ligger innenfor det som i veilederen er definert som høyhus område i kommunen.

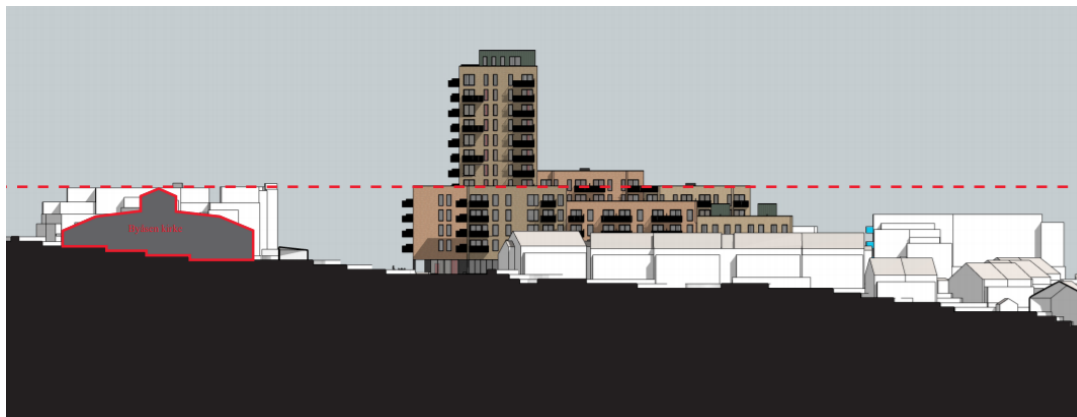
Kommunedirektøren mener at et høyhus ikke er i samsvar med KPA, ettersom viktige landskapstrekk ikke blir hensyntatt dersom det etableres et høyhus på Hallset. Hallset ligger ikke i et eksisterende høyhusområde, høyhuset vil ikke markere fellesskapsfunksjoner, bortsett fra at det i første etasje vil være handels- og tjenestearealer.



Fig. 14: Fjernvirkning fra Ferstad

Parkeringsdekning

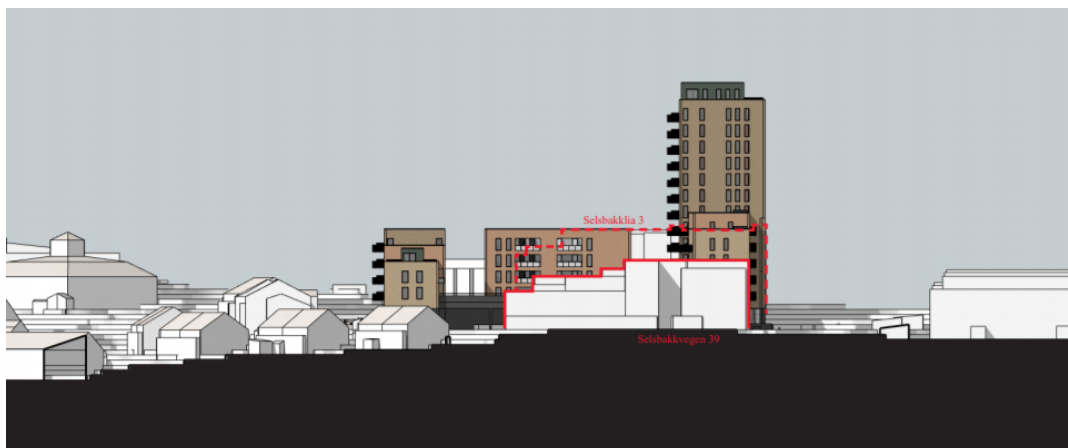
Den høye boligtettheten gir en parkeringsdekning som ligger under KPA's krav for indre by. Hallset ligger i ytre sone. I bestemmelsene sikres minimum 0,4 parkeringsplasser for bil per 70 m² BRA. Kravet for dette området er i dag 1,2 parkeringsplasser per 70 m² BRA.



Alternativ 1. Planforslaget sett fra sør mot nord. Byåsen kirke markert til venstre.



Alternativ 1. Planforslaget i oppriss fra nord mot sør.



Alternativ 1. Planforslaget i oppriss fra øst mot vest.

Beskrivelse av planforslagets alternativ 2

Alternativ 2 er et planforslag hvor bebyggelsen ikke overstiger seks etasjer. Med seks etasjer vil ny bebyggelse fortsatt være den høyeste i nærområde, også høyere enn kirketårnet på Byåsen kirke.

Alternativ 2 viser 7485 m² boligareal, samt 4887 m² areal til forretning- og tjenesteyting i første etasje og 5243 m² parkeringskjeller og bodareal under bakken.

Alternativ 2, illustrert med 98 boenheter, oppfyller fortsatt ønsket om høy tetthet i sentrumsområder. Det er krav i KPA om minimum 6 boliger per daa i sentrumsområder, og planforslagets alternativ 2 oppnår dette med god margin.



Alternativ 2. Forslaget til Kommunedirektøren, uten høyhus.

Bebyggelsens høyde

Planforslaget legger opp til en variert byggehøyde for kvartalet der boligene på taket varierer fra 3 etasjer i sør-øst til 6 etasjer i nord-vest. Variasjonen kommer av et ønske om å tilpasse seg høyde på bebyggelsen som grenser mot planområdet.

Grad av utnyttning

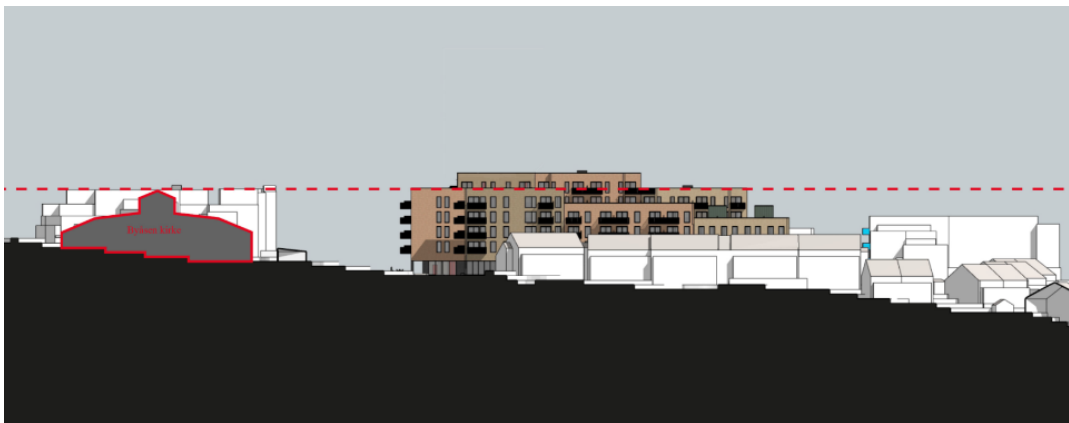
I bestemmelsene, for Alternativ 2, foreslås en samlet utnyttelse på ca. 12.400 m² BRA over terreng innenfor planområdet. Dette gir *planområdet* inkludert handel og tjeneste en samlet utnyttelse på ca. 127 % BRA. *Tomteutnyttelse* inkludert handel og tjeneste er 146%. Areal helt eller delvis under terreng medregnes ikke.

Beskrivelse av tetthet

Redusert forslag, hvor høyhuset reduseres til 5 boligetasjer over næringsetasjen, gir omtrent 7485 m² BRA bolig. KPA legger en gjennomsnittstørrelse på 70 m² BRA boligformål til grunn for beregning av tetthet, og planforslaget har med denne metoden en tetthet på 11 boliger/daa om hele planområdet legges til grunn. Beregnet kun etter tomtestørrelse er tettheten 12,5 boliger/daa.

Forhold til omkringliggende bebyggelse

Alternativ 2 er et planforslag hvor bebyggelsen ikke overstiger seks etasjer. Med seks etasjer vil ny bebyggelse fortsatt være den høyeste i nærområde, også høyere enn kirketårnet på Byåsen kirke. Planforslaget blir et nytt element i bydelen, men vil ikke synes i like stor grad fra hele byen. Bebyggelsen søker å tilpasse seg eksisterende bebyggelse ved at den trapper seg ned mot vest.



Alternativ 2. Kommunedirektørens forslag i oppriss fra sør mot nord. Byåsen kirke markert til venstre.

Parkeringsdekning

Den høye boligtettheten gir en parkeringsdekning som ligger på KPA's minimumskrav for indre by. I bestemmelsene sikres minimum 0,5 parkeringsplasser for bil per 70 m² BRA. Kravet for dette området er i dag 1,2 parkeringsplasser per 70 m² BRA.

Felles for de to alternativene

Antall boliger, leilighetsfordeling

For å sikre høy tetthet, sikres minimum antall boenheter i bestemmelsene.

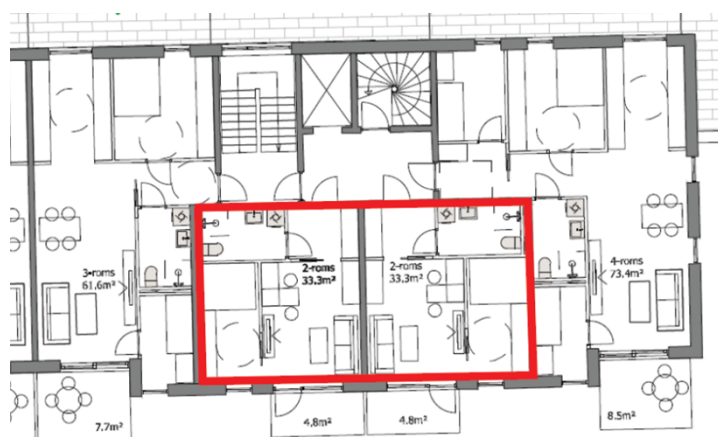
Det tillates inntil 21 leiligheter under 35 m², hvorav inntil 5 kan være under 30 m².

Minimum 40% av boenhetene skal være større enn 50m² BRA

Minimum 15% av boenhetene skal være større enn 70m² BRA

Alle boenhetene skal ha privat uteplass.

Det åpnes for flere små leiligheter enn normalt i bestemmelsene. Dette gjør det mulig å etablere trappeopp ganger fremfor svalganger. Alle de små leilighetene er sikret henvendelse mot stille side og har privat uteplass.



Illustrasjon av planløsning for små leiligheter i planforslaget.

Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget legger til rette for videreutvikling og fornyelse av tomta som i dag består av Migosenteret til å bli en del av et bydelsentrum med et godt og variert tjeneste- og handelstilbud til nrområdet.

Eksisterende bebyggelse tillates revet.

Den nye bebyggelsen vil få arealer for forretning og tjenesteyting i hele 1. etasje. I etasjene over planlegges det for boligbebyggelse.

Uteoppholdsareal på taket over handelsarealet foreslås opparbeidet allment tilgjengelig med trappeforbindelse både fra torg i sør-vest og fra Selsbakkvegen i nord-øst. Disse sikres både i bestemmelser og på plankart. I tillegg kommer en parkeringskjeller som legges under terreng.

Fotavtrykk av ny bebyggelse foreslås utvidet og forskjøvet i forhold til eksisterende bebyggelse, for å følge gaterommet i Selsbakkvegen og Selsbakklia bedre. På denne måten henvender ny bebyggelse seg direkte mot gatene og erstatter dagens bakkeparkering på disse arealene. Det foreslås å sette av areal ved inngangssonene i nord-vest og sør-vest til et utvendig offentlig torg.

Fasadeutforming på ny bebyggelse er skissert slik at kvartalet skal oppfattes som sammensatt og oppbrutt mot gaterommet. Fasadeutforming og materialbruk fra boligbebyggelsen trekkes helt ned til gateplan for å unngå at bebyggelsen oppleves som en base med boliger på toppen, og gir en god rytme til opplevelsen av gaterommet. Det er tatt inn en bestemmelse som sikrer variasjon og vertikal sammenheng i fasaden.

Varelevering og nedkjøring til parkeringskjeller er foreslått på byggets østre side og er trukket inn i bygget for å skjerme boliger for støy med port og gi tilstrekkelig med areal til manøvrering og kjøreareal til eksisterende adkomst for boliger øst for planområdet. Hovedadkomsten til planområdet foreslås lagt til eksisterende avkjørsel i Selsbakkvegen. Mot sør opprettholdes avkjørsel fra Selsbakklia som enveiskjørt gate med kantparkering på nordsiden av gaten mot senteret. Første etasje i bygget trekkes tilbake for å sette av tilstrekkelig plass for gående og syklende mellom gaten og bygget for å ivareta trafiksikkerhet og gi gaten en bymessig utforming. Gaten gir bedre forhold for besøksparkering på gateplan i sør og bedre tilgjengelighet for varelevering og renovasjons-, nytte- og utrykningskjøretøy.

Bomiljø/bokvalitet

Planforslaget sikrer at det etableres felles uteoppholdsareal på taket av forretning og tjenesteyting. Boligene henvendes mot dette arealet og sikres direkte adkomst fra samtlige heis- og trapperom. Det skal også etableres åpne utvendige trapper til arealet i nordøst og sør-vest. Av hensyn til sol på fasader og uteoppholdsareal i planområdet og for naboer legges det opp til varierte byggehøyder.

I forslag til bestemmelse tillates ikke ensidig belyste leiligheter fra nord eller øst samt at alle leiligheter skal ha tilgang til stille side for minimum ett soverom.

Arbeidsplasser

Eksakt tall på antall arbeidsplasser er vanskelig å anslå da dette varierer fra virksomhet til virksomhet. Men om det legges til grunn et gjennomsnitt på 1,5-2,5 ansatte pr. 100m² BRA, etter Statens vegvesens håndbok V713, gir dette at vi får mellom 66 - 109 arbeidsplasser, som er en økning fra ca. 59-99 beregnet for dagens bruk.

Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp

Det foreslås at nybygg kobler seg på eksisterende vannledning i Selsbakkliia. På grunn av høydeforskjeller i området foreslås spillvann og overvann tilkoblet ledninger nord for planområdet.

Det foreslås at fordrøyningsanlegg for overvann etableres under ett eller begge torgene i felt regulert teknisk infrastruktur under grunnen eller innenfor byggeformålet BKB.

Energi

Planområdet er innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og det stilles krav om tilknytning til fjernvarmenettet.

Eksisterende trafo må oppgraderes og erstattes som følge av utbyggingen. Det stilles krav om at ny nettstasjon enten skal integreres i bebyggelsen med tilgang fra gateplan på utsiden eller etableres i på sørsiden av enveiskjørt adkomstveg i sør (f_BE).

Renovasjon

Det foreslås etablert mobilt avfallssug med dockingpunkt i sørøstre hjørne av planområdet (BRE). For avfall som ikke skal i avfallssug, foreslås det etablert nedgravde containere i samme felt samt offentlig returpunkt for glass og metall.

For næringsavfall foreslås det krav om at oppsamling og kildesortering av avfall skal etableres innvendig i ny bebyggelse.

Trafikkløsninger

Adkomstveg

Hovedadkomst til planområdet foreslås fra eksisterende avkjørsel fra Selsbakkvegen. Nedkjørsel til felles parkeringskjeller foreslås lagt til byggets østre fasade nord for varelevering.

For å redusere behov for rygging av større kjøretøy foreslås det etablert en sekundær enveiskjørt avkjørsel fra Selsbakkliia, der det kun tillates innkjøring, og ikke utkjøring, fra Selsbakkliia. Den enveiskjørte gaten har en bredde på 3,5m og tilfredsstillende krav til fremkommelighet for brannbil. Kommunal norm for renovasjonskjøretøy angir 4m vegbredde, men angir ikke forhold til enveiskjørte gater. Det vurderes at fremkommeligheten for renovasjonskjøretøy uansett er ivaretatt i planforslaget.

Adkomst til eiendommer øst for planområdet som i dag har adkomst over eiendommen opprettholdes.

Parkering

Parkering foreslås løst i en felles parkeringskjeller med innkjøring fra øst via avkjørsel fra Selsbakkvegen. Det legges også opp til 18 plasser på bakkeplan utformet som kantparkering.

I forslag til bestemmelser stilles det følgende krav til parkering:

	Parkering bil			Parkering sykkel	
	Planforslag 1	Planforslag 2	Krav i KPA	Planforslag 1 og 2	Krav i KPA
Grunnlag per parkeringsplass	pr. 70m ² BRA	pr. 70m ² BRA	pr. 70 m ² BRA	pr. 100m ² BRA	Pr 70 m ² BRA
Bolig	0,4-0,8	0,5-0,8	Min 1,2	Min 4	Min 2
Grunnlag per parkeringsplass	pr. 100m ² BRA	pr. 100m ² BRA	pr. 100m ² BRA	pr. 100m ² BRA	pr. 100m ² BRA
Kontor			1-2		Min 1,5
Forretning og tjenesteyting	maks. 1,25	maks. 1,25	1,5-4	Min 2	Min 1

Fig. 13: Parkeringsdekning

I tillegg stilles det følgende funksjonskrav:

- Minimum 7 bilplasser skal tilrettelegges for mennesker med nedsatt funksjonsevne
- Bilplasser for boliger i kjeller skal tilrettelegges for lademuligheter for el-bil
- Min. 30 sykkelplasser skal være tilpasset lastesykkel og sykkelvogn
- Det skal etableres plass for vask og reparasjon for sykkel
- Sykkelparkering for forretning og tjenesteyting skal etableres i tilknytning til hovedinnganger

Forslag til bestemmelser avviker fra norm for både indre og ytre by i KPA. Foreslått parkeringsdekning for bil i planforslagets alternativ 1 er minimum 0,4 og maksimum 0,8 plasser per 70 m² BRA, i motsetning til KPA som ber om minimum parkeringsdekning på 1,2 biler per 70 m² BRA. Parkeringsdekningen blir noe bedre i Alternativ 2, hvor man oppnår minimumskravet som KPA stiller i indre by. Til gjengjeld stilles det krav om flere parkeringsplasser for sykkel både i tilknytning til bolig og forretning og tjenesteyting.

For handel og tjeneste sikres det maksimum 1,25 plasser per 100 m² BRA. Også dette er lavere enn kravene i KPA som er 1,5-4 plasser per 100 m² BRA. Planen sikrer ikke et minimum antall plasser for handel og tjenesteyting.

Avviket begrunnes med godt kollektivtilbud og at begrensninger på parkeringsplasser reduserer privat bilbruk. I den sammenheng ligger planområdet meget nært endeholdeplass for Metrobuss med omstigning til andre ruter. Det er utarbeidet en egen trafikkfaglig vurdering av virkningene med et så lavt parkeringskrav.

Varelevering

Felles varelevering for større kjøretøy foreslås lagt til planområdets sørøstre hjørne. Av hensyn til lukt og støy for naboer stilles det krav om innvendig varelevering bak lukkbar port. For å redusere behov for rygging forutsettes det at avkjørsel i Selsbakkliia benyttes til innkjøring og avkjørsel i Selsbakkvegen benyttes til utkjøring for varelevering. For mindre kjøretøy avsettes lomme mot Selsbakkvegen i nord og langs enveiskjørt gate i sør.

Renovasjon

I planforslaget legges det opp til at renovasjonskjøretøy benytter avkjørsel i Selsbakkliia for innkjøring og avkjørsel i Selsbakkvegen til utkjøring. Containere og dockingpunkt er konsekvent lagt på renovasjonsbilens høyre side langs ruten for å redusere behov for unødig manøvrering.

Gående og syklende

Offentlig gang- og sykkelveg i Selsbakkliia og Selsbakkvegen foreslås noe endret for å legge opp til en mer bymessig utforming der bygulvet trekkes helt frem til vegkant i vest og i nord. Arealene mellom bygg og veg foreslås derfor regulert til offentlig torg og gang- og sykkelveg side om side mot vest, med bestemmelser om utforming som binder formålene sammen. Mot nord er arealet mellom bygg og offentlig gang- og sykkelveg foreslått regulert del av som byggeområde utenfor byggegrense, med tilsvarende bestemmelser som mot vest for å binde arealene sammen. Arealet foreslått regulert til offentlig gang- og sykkelveg kobles til eksisterende vegnett og overganger over Selsbakkliia og Selsbakkvegen. Det foreslås også regulert privat fortau under bebyggelsen ved inntrukket første etasje i sør som kobles sammen med privat fortau øst for adkomstveg fra Selsbakkvegen. Fortauet langs adkomstveg fra Selsbakkvegen foreslås regulert langs hele eiendommens østre grense og sikrer gangadkomst også videre til eiendommene sør og øst for planområdet.

Det stilles krav om at alle offentlige og private samferdselsanlegg skal være etablert før bygget kan tas i bruk.

Offentlige anlegg

Torg og gang- og sykkelveg

Det foreslås regulert offentlig gang- og sykkelveg og torg mot Selsbakkvegen og Selsbakklia. Utformingen av disse har vært en viktig diskusjon i utarbeidelse av planforslaget og for å sikre at disse holder høy kvalitet er det utarbeidet en grundig illustrasjonsplan med snitt for opparbeidelse av arealene. Intensjonen er å sikre et sammenhengende bygulv med sykkelparkering, møblering og trekker i sonen mot hovedvegene som trekkes helt inn til byggets fasade for å danne møteplasser og overgangssoner ved byggets innganger og fasader mot gaten.

Bestemmelsene angir krav til høyder og prinsipper for utforming for å sikre at arealene får gode kvaliteter for bruk og opphold og for å sikre det aktiviserende samspeillet mellom inne og ute i byggets fasadeutforming og innvendig bruk.

Returpunkt for glass og metall

Da planområdet er sentralt i bydelen og et sted mange av de lokale forventes å ferdes hyppig, er det uttrykt ønske fra kommunen om å etablere offentlig returpunkt for glass og metall i planområdet. Returpunktet er foreslått samlokalisert med øvrig renovasjon i sør-østre hjørne av hensyn til naboer i øst slik at tømming kan utføres etter samme kjøremønster som for privat husholdningsavfall.

Universell utforming

Planområdet er relativt flatt med en svak helning fra nordvest mot sørøst. Området har i dag høydeforskjeller mot eksisterende gang- og sykkelveg og Selsbakklia/Selsbakkvegen. Høydeforskjellene foreslås jevnet ut med terrengbearbeidinger i arealene mellom bygg og kjøreveg for at området skal bli mest mulig trinnfritt og universelt utformet. På grunn av innvendig logistikk i bygget, både i 1. etg og i kjeller, vil det være behov for enkelte trapper og rampe i nordøstre hjørne av bygget. For at dette arealet skal fungere best mulig foreslås det at prinsipper for utforming og høydeangivelser i illustrasjonsplanen gjøres gjeldende også for å sikre god universell utforming.

Det stilles også krav om at alle boliger skal ha trinnfri inngang til heis- og trapperom fra kjeller, bakkeplan og uteoppholdsareal på tak.

Uteoppholdsareal

Etter KPA og kommunens uteromsveileder tilhører planområdet ytre by som gir et krav på minimum 50m² uteoppholdsareal pr. 100m² BRA bolig. I begge alternativene sikres tilstrekkelig uteoppholdsareal.

De foreslåtte uteoppholdsarealene er godt skjermet mot støy fra Selsbakkvegen og Selsbakklia av boligbebyggelsen på taket. Der det er mellomrom mellom byggene skal det etableres støyskjerm som kan løses ved tett rekkverk med en høyde på 1,5 meter. Det foreslås også takhage på taket av boligbebyggelsen. Det er gode solforhold på uteoppholdsarealet i sommerhalvåret, der lavere bebyggelse i sør og øst gir gode solforhold tidlig på dagen og mellomrom mellom byggene i vest slipper sol inn i kvartalet på ettermiddag og kveld.

Uteoppholdsarealet skal være forbundet til gaterom på bakkenivå med brede trapper i nord-øst og sør-vest. Boligene har tilgang til arealet fra heis- og trapperom i hver blokk, samt direkte adkomst fra private areal på samme nivå.

Da det forventes at boligene vil ferdigstilles på forskjellige tidspunkt stilles det rekkefølgekrav om

at tilstrekkelig areal til uteopphold og trappeforbindelser til gateplan skal være etablert før boliger kan tas i bruk.

Avfallshåndtering

Etter kommunal norm stilles det krav om mobilt avfallssug for boligene. Estimert behov for øvrige fraksjoner er ytterligere 4 nedgravde containere for papp og papir. Det er i planforslaget avsatt tilstrekkelig areal i felt BRE, vist i illustrasjonsplan.

Det er i tillegg avsatt tilstrekkelig areal til 3 nedgravde containere for offentlig returpunkt for glass og metall i BRE, også vist i illustrasjonsplan.

Næringsavfall skal løses innendørs i bygg og vil skjermes fra naboer med port ved felles varemottak.

Risiko og sårbarhet

ROS- analyse følger planforslaget som eget vedlegg. Det konkluderes med at det er behov for tiltak i forhold til følgende:

- Overvannshåndtering ved styrtregn og urban flom
- Stabilitet og rasfare
- Kapasitet i kraft- og teleforsyningen
- Dokumentasjon av skole- og barnehagekapasitet
- Trafikksikkerhet
- Støv og støy
- Plan for beskyttelse av omgivelser i anleggsfasen

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Landskap

Hallset utgjør et relativt flatt platå på Byåsen, sørvest for Trondheim sentrum, som grenser til sterkt skrånende terreng mot Bjørndalen og Nidelvkorridoren i øst og skrånende terreng i sør mot Selsbakk. Hallsetflata er godt synlig fra mange deler av byen.



Illustrasjon av landskap utarbeidet av Trondheim kommune

Byform

Planområdet er omkranset av boligblokkbebyggelse på flaten mot nord og øst og småskala boligbebyggelse i hellingen ned mot Bjørndalen i sør. Områdene vestover er i stor grad preget av større offentlige bygg med funksjoner som grunnskoler, videregående skole, eldresenter og kirke. Planområdet i dag er et naturlig samlingssted for bydelen i forbindelse med bruk av det tilbudet som eksisterer i Migosentret. Planforslaget legger opp til å knytte ny bebyggelse bedre sammen med vegnett ved å redusere avstanden til vegene og prioritere etablering av gode uteoppholdsareal i rommet mellom veg og bebyggelse. Byggets nord-vestre hjørne vil bli det høyeste bygget på Hallset og med dette fremheve og markere planområdet som bydelens sentrale møteplass for handel.

Byggegrensene i planforslaget er satt for å forsterke de mer overordnede byggelinjene mot Selsbakkvegen, og til dels Selsbakkliia, i området og ivaretar siktlinjene langs gaterommet.

Grunnforhold

Stabilitet

I geoteknisk vurdering, utarbeidet av Multiconsult, konkluderes det med at området er egnet for direkte fundamentering. Endelig valg av fundamentering må sees på i sammenheng med setningsvurderinger og vurdering av grunnens bæreevne.

Naturverdier

Planområdet er i dag dominert av eksisterende kjøpesenter med tilhørende asfalterte flater og har ingen kjente naturverdier eller truede arter. Etablering av torg og uteoppholdsareal på tak medfører økt beplantning i området som vil ha en positiv konsekvens for planområdets naturverdi.

Trafikkforhold

Transportproduksjon

Planforslaget estimeres å medføre en trafikkvekst fra ca. 1.200 ÅDT til 1.850 ÅDT, altså en økning på ca. 650 ÅDT. Med omgjøring av avkjørsel i Selsbakkliia til enveiskjørt forventes trafikken å fordele seg med ca. 30% av trafikken i avkjørsel fra Selsbakkliia og 70% i avkjørsel fra Selsbakkvegen. I trafikkanalysen konkluderes det med at eksisterende veg har tilstrekkelig kapasitet.

Trafikksikkerhet

Av- og påkjørslene i planområdet har god sikt både til hovedveg og foreslått endring av gang- og sykkelveg i Selsbakkliia og Selsbakkvegen.

Fortau fra Selsbakkvegen til eksisterende boligbebyggelse øst for planområdet og krav til gangsoner i gatetun fra Selsbakkliia østover vurderes som tilstrekkelig sikring for ferdsel internt og gjennom planområdet.

I trafikkanalysen konkluderes det med at «*Planforslaget ivaretar viktige gang- og sykkelforbindelser og har lagt til rette for trygg kryssing av bilveier for myke trafikanter.*»

På grunn av lavere parkeringsdekning er det vurdert konsekvenser for nærområdet i forhold til «villparkering», der «villparkering» i det etterfølgende defineres som parkering fra beboere og besøkende til planområdet annet sted enn på egen grunn.

Det foreligger ingen erfaringstall rundt omfanget på villparkering, dersom det innføres begrensninger på parkering i prosjekter. Heller ikke på om omfanget på villparkering øker proporsjonalt med reduksjon av parkeringsplasser. Den mest hensiktsmessige analysen av mulig villparkering, blir derfor en vurdering av om det finnes mulige alternative arealer å parkere på.

Rundt planområdet vurderer vi i utgangspunktet fem ulike situasjoner hvor villparkering kan oppstå;

1. *Parkering på areal avsatt til annet formål.* Dette vurderes som et lite sannsynlig scenario, da Hallsetområdet er et utbygd område, hvor arealene allerede er i bruk til ulike formål. Det må derfor antas at det raskt vil oppstå privatrettslige konflikter dersom det parkeres utenom avsatte parkeringsflater eller veier.
2. *Parkering i veg.* Det foreligger vedtak i Trondheim kommune at det ikke skal være gateparkering, dersom det ikke er regulert til formålet. Øvrige gater er det dermed forbudt å parkere i, eller det kan skiltes parkering forbudt. Dette er derfor en enkel situasjon å håndtere.
3. *Parkering på offentlig regulert parkering.* Den største parkeringsflaten i området er Byåsen videregående skole. Denne er urskiverregulert, og det er adgang til 2 timers parkering. Denne løsningen kan enkelt overføres til øvrige offentlige p-plasser i området ved behov.
4. *Parkering på areal foran Byåsen kirke.* Kirkelig fellesråd har i høringsperioden spilt inn bekymring for at det allerede er for lite parkering til egne seremonier og menigheten opplever parkeringsproblematikk i området også i dag.
5. *Parkering på private p-plasser i nærliggende boligområder.* Dette er et tenkbart scenario, men de aller fleste anlegg har allerede skiltet sine anlegg og har tilsynsordninger. Vi vil tro at dersom villparkering blir et problem, vil tilsyn med slike anlegg intensiveres.

Konklusjonen på ovenstående gjennomgang er at temaet villparkering er svært dårlig dokumentert. Det foreligger lite eller ingen dokumentasjon som kan framskrives for å få et overblikk over omfanget, som konsekvens av reduserte parkeringskrav. Men en gjennomgang av den faktiske situasjonen rundt planområdet tilsier at villparkering vil være lett å kontrollere, dersom det skulle oppstå i etterkant av en utbygging.

Ut fra samme resonnement mener vi at et lavere parkeringskrav neppe har betydning for trafiksikkerheten i nærområdet.

Forslagsstiller er i dialog med Trondheim bilkollektiv for å etablere bildelingsordning i planområdet, som vil virke positivt for avvikling av parkering i området. Dette kan ikke sikres i bestemmelsene.

Barn og unges interesser

Eksisterende senter er til dels i bruk som møteplass for eldre barn og unge i dag som mangler gode møteplasser. Planforslaget legger opp til flere gode offentlige møteplasser som vil imøtekomme dette behovet. I dag er det store areal til parkering, manøvrering og varelevering uten fortau eller andre trafiksikringstiltak for barn på vei til og fra skole. Etablering av fortau og gangareal på byggets østre og søndre side gir en bedre situasjon enn i dag og kan sammen med torget mot Selsbakkvegen og Selsbakklia regnes som trygg skoleveg.

Sosial infrastruktur

Planområdet inngår i skolekretsene til Hallset barneskole og Selsbakk ungdomsskole. Begge skolene har pr. i dag kapasitet, men det kan være vanskelig å si med sikkerhet frem i tid. Som følge av dette stilles det krav i bestemmelsene om at tilstrekkelig skolekapasitet skal dokumenteres før det kan gis brukstillatelse for nye boliger i planområdet.

Barnehagekapasiteten er varierende i kommunen og plass tildeles etter hver enkeltes behov og kapasitet. Det er derfor vanskelig å si noe konkret om konsekvensen av tiltaket annet enn at det er 8 barnehager innenfor en radius på 1 km, der nærmeste barnehage er ca. 150 m fra planområdet, som tilsier at det bør være tilstrekkelig kapasitet for utbyggingen.

Befolkningens helse og tilgjengelighet til uteområder

Ved å øke attraktiviteten av Hallset lokale sentrum reduseres bilavhengigheten for det lokale omlandet, og flere vil velge å gå eller sykle til og i bydelen fremfor å kjøre bil til andre steder for å få dekket behovet for handel og tjenester. I planforslaget er attraktiviteten økt ved å legge opp til et bygg med gode offentlige møteplasser som henvender seg i større grad til gaten enn eksisterende bygg. Planforslaget legger også opp til økt tilbud av forretninger og tjenester som vil bidra til å begrense behovet for lengre reiser.

At det i tillegg planlegges et betydelig antall boliger i etasjene over medfører en økning av antall boliger med kort vei til sentrum. Boligene har også krav om uteoppholdsareal som i planforslaget er løst på taket over første etasje og er tilgjengelig for allmennheten fra to sider av bygget.

Forurensning

Støy

Støyrapporten viser at foreslått bebyggelse er utsatt for støy fra hovedsakelig Selsbakkvegen og Selsbakklia. Fasader som vender mot gatene ligger i gul sone og har behov for stille side. Sikring av stille side er gitt i bestemmelsene

Luftkvalitet

Rapport for luftkvalitet er utarbeidet av Rambøll og konkluderer med følgende:

«Luftkvalitetsberegningene viser at grenseverdiene for uteluft i forurensningsforskriften og grenser for rød og gul sone i Retningslinje T-1520 overholdes ved alle deler av planområdet for Migosenteret i Trondheim kommune. T-1520 gul sone for PM10 og NO2 er begrenset til mindre deler av selve vegbanen langs Selsbakkvegen vest for rundkjøringen og nordvest for planområdet.

Ettersom spredningsberegningene viser at den lokale luftkvaliteten ved Migosenteret er god, vil det ikke være behov for avbøtende tiltak med hensyn på luftforurensning ved planområdet.»

Jordvern

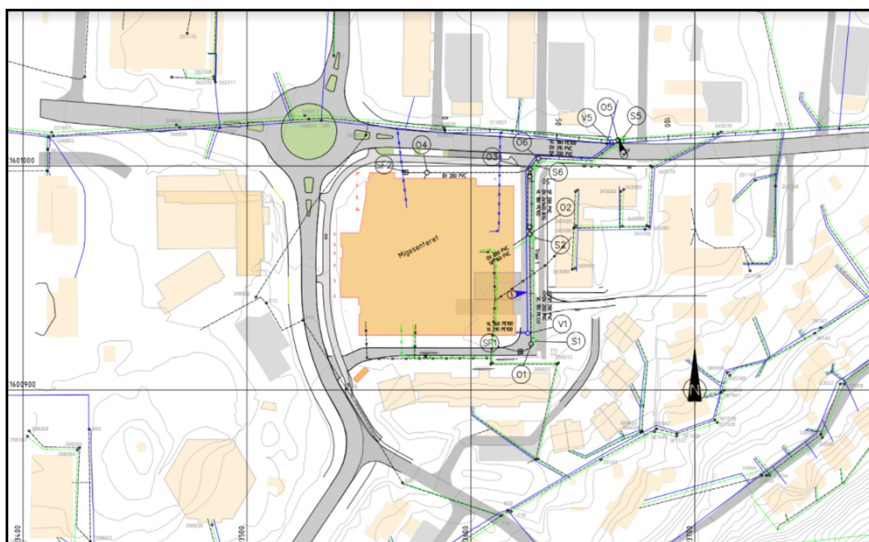
Planforslaget legger ikke beslag på dyrkamark eller andre landbruksverdier. Det foreslås en høy utnyttning av planområdet som bidrar til å lette trykket på andre landbruksareal til byggeformål.

Kapasitet på infrastruktur

VA

Migosentret er i dag tilkoblet offentlig vannledning fra 2005. Det foreslås å etablere en ny kumgruppe like nord for Selsbakkvegen på det eksisterende VA-anlegget. Det foreslås etablering av tre kummer hvor utbyggingsområdet kan tilknytte seg for både vann, spillvann og overvann. Ved etablering av ny kumgruppe kan alle ledningene krysse vegen i samme grøft. Det er utarbeidet et revidert VA notat etter høringsperioden. Dette vedlegges ikke til sluttbehandling.

Håndteringen av overvann vurderes som et element som tilfører kvaliteter til torgene. Før overvann slippes på det offentlige nettet tenkes det fordrøyd i fordrøyningsbasseng foreslått i felt for teknisk infrastruktur som ligger under torgene eller i byggeområdet BKB.



Plantegning VA

EL

Utbyggingen gir behov for en ny nettstasjon som skal plasseres integrert i bebyggelsen eller i eget felt sør for avkjørsel fra Selsbakkvegen. Plassering har vært diskutert med netteier, tidligere Trønder energi nett, nå Tensio, der det er kommet frem til at plasseringen i felt f_BE er å foretrekke. Det stilles krav til at endelig plassering skal godkjennes av netteier.

Næringsinteresser

Planforslaget legger opp til en kraftig oppgradering av dagens handels- og tjenestetilbud for bydelen, både i form av høyere kvalitet i bygg og uteareal, men også mer areal til formålene, samt økt kundegrunnlag. Oppgraderingen forventes å medføre at det skapes flere arbeidsplasser og at flere i nærområdet benytter seg av tilbudet og således gir et bedre grunnlag for å drive virksomheter i området.

Klima- og miljø

Planområdet er allerede et samlingspunkt på Hallset og bygger opp under kommunens arealpolitikk om fortetting med høy utnyttning av bolig og næringsareal i de eksisterende bydelssentra som et tiltak for å redusere privat bilbruk og begrense transportbehovet for de bosatte i nærområdet.

Det er i planforslaget et økt fokus på tilgjengelighet for gående og syklende både med tanke på krav til utforming og krav til bil- og sykkelparkering. Reduksjon av antall parkeringsplasser for bil har en tydelig effekt for valg av transportmiddel, der flere av de som kan, vil velge gange eller sykkel når det blir vanskeligere å finne parkeringsplass. For at dette skal ha en effekt er det samtidig viktig at tilgjengelighet for gående og syklende styrkes. I planforslaget stilles det derfor krav til utforming og aktiviserende bruk av torget på bakkeplan og overgangen mellom innvendige og utvendige areal for å øke tilgjengeligheten for gående og syklende. Dette øker også insentivet for å la bilen stå.

Kollektivtilgjengeligheten for området er allerede forsterket ved innføring av Metrobuss i 2019.

Da planforslaget også legger opp til et betydelig antall nye boliger i kort avstand til dagligdagse funksjoner som skole, barnehage, dagligvarehandel, frisør o.l. med kollektivholdeplass for Metrobuss på andre siden av gaten, må planforslaget ansees å være i tråd med kommunens nullvekstmål i personbiltrafikken.

PLANLAGT GJENNOMFØRING

Fremdrift

Det forventes at byggearbeidene kan påbegynnes snarlig etter vedtak. Planforslaget hjemler et sammensatt bygg, men av hensyn til boligmarkedet er det lite hensiktsmessig at alt bygges og legges ut for salg samtidig. Det er derimot for tidlig å angi noen konkret rekkefølge for hele utbyggingen, men på grunn av fundamentering og bæresystem vil kjeller, 1. etasje og høyblokk nødvendigvis bygges først, og da er det også naturlig at de øvrige byggene mot Selsbakkvegen bygges samtidig. Dette er også hensiktsmessig med tanke på støyskjerming av uteoppholdsareal på taket, der også bygget mot Selsbakklia vil være naturlig å bygge tidlig.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen vil være ansvarlige for drift og vedlikehold av offentlige torg og gang- og sykkelveg mot Selsbakklia og Selsbakkvegen. Deler av disse arealene er allerede offentlig grunn, mens andre deler er i dag privat grunn som skal overtas av kommunen ved ferdigstilling.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

For at planen skal kunne gjennomføres må utbygger gis rett til å opparbeide torg og gang- og sykkelveg på offentlig areal. Utover dette er det ingen eksterne forbehold for gjennomføring av planen.

PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

Medvirkning

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune 18.11.2015. Berørte parter ble varslet med brev, datert 6.4.2016, med kunngjøring i Adressa samme dag.

I forbindelse med varsel ble det avholdt nabomøter 26.04.2016 og 9.5.2016, der det på grunnlag av innspill i møtet ble gitt utvidet svarfrist for innspill til planoppstart.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av bygningsrådet 29.9.2020, og har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 02.10.2020 til 14.11.2020. Det er innkommet 20 merknader. Merknad fra "Den norske kirke" fikk utvidet frist ettersom de ikke fikk varsel i tide. Merknadene omhandlet i hovedsak negative reaksjoner på foreslått høyhus, brudd med steds karakter samt negative virkninger av høy utnyttelse og lav parkeringsdekning for de nærmeste naboene. Alle merknader er kommentert av Kommunedirektøren i eget vedlegg. Se vedlegg Merknadsbrev etter offentlig ettersyn.

Det har vært stort engasjement rundt planarbeidet, og planen har vært omtalt i media ved flere anledninger. Media har i all hovedsak fokusert på høyde og brudd med steds karakter.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.