



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180012

Arkivsak:20/67

Detaljregulering av Anne Kath. Parows veg, del av gnr/bnr 315/441 (Teknologitomt), sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 14.03.2022

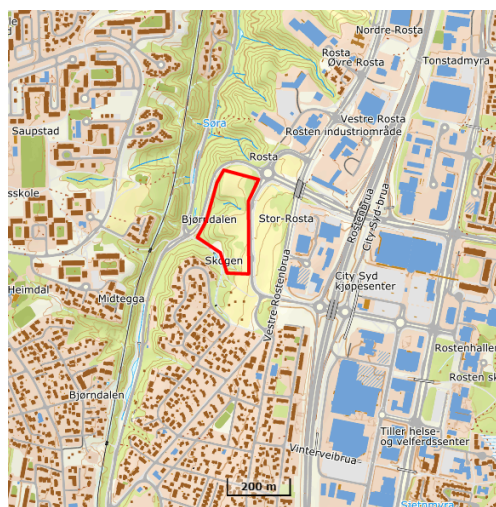
Dato for godkjenning av Bystyret : 19.05.2022

Innledning

Planforslaget er utarbeidet av Agraff Arkitektur (plankonsulent), på vegne av Eierskapsenheten i Trondheim kommune (forslagsstiller). Komplette planforslag forelå 18.02.2020. Planforslaget var på begrenset høring i perioden 08.12.2021- 22.12.2021 for å åpne opp for etablering av energistasjon innenfor feltet BN.

Planens hensikt er å utvikle området med blandingsformål; bolig, barnehage og næring/kontor. Med næringsformål menes lett industri, bygg- og anleggsvirksomhet, lagervirksomhet og energistasjon. I tillegg reguleres det for offentlig park.

Førende for planarbeidet har vært å bruke ny bygningsstruktur som støyskjerm mot Anne-Kath. Parows veg, regulere offentlig barnehage på fem avdelinger og offentlig parkareal på tilsammen ca. 5 daa. I tillegg har geoteknikk vært et viktig tema. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Ved førstegangsbehandling av planforslaget, sak 69/21 den 07.04.2021, fremmet Kommunedirektøren delt innstilling i saken. Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn med følgende begrunnelse:

«Planforslaget løser offentlige behov i området, og næringsområdet som planområdet er en del av har endret karakter. Om lag halvparten er nå regulert veg og bolig/kontor/tjenesteyting.»

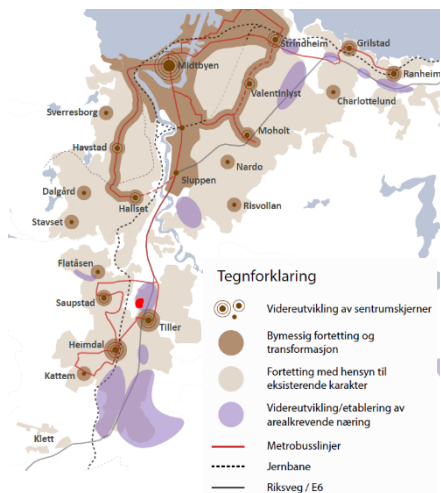
Planstatus og overordnede føringer

Byvekstavtalen og målet om nullvekst i persontransport

Potensialet for grønne reiser vurderes å ha *middels egnethet*:

Det er over 5 km til Midtbyen men mellom 500 m til 1 km til City syd. Til Heimdal er det litt over 1 km, og litt under 1 km fra nordvestre del av planområdet til Saupstad lokale sentrum når planlagt gangbru over Bjørndalen er etablert. Til metrobussholdeplass er det under 300 m for halve planområdet og det etableres ny holdeplass i Anne Kath. Parows veg rett ved planområdet. Avstand til hovedsykkelnettet er under 250 meter, men over kotehøyde +50 (kotehøyde +140) med en høydeforskjell på ca. 10 m.

Byutviklingsstrategien for Trondheim vedtatt 09.12.2020



Strategien viderefører prinsippet om "rett virksomhet på rett sted" (ABC-prinsippet) i KPA. Strategien sier at eksisterende næringsareal i KPA må beholdes, samtidig som kommunen må bidra til å gjøre eksisterende næringsareal byggeklare for næring. Prinsippet skal bidra til redusert transportbehov og gi en mer attraktiv by. Føringerne i strategien var ikke kjent da planarbeidet startet opp i 2017.

Planforslaget er i strid med strategien og prinsippet om "rett virksomhet på rett sted", da mesteparten av arealet foreslås omregulert fra næring til annet formål. Av samme grunn er planforslaget også i strid med "Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen" som ble

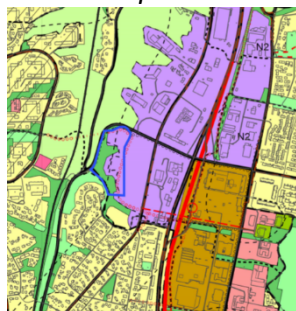
behandlet i formannskapet 18. september 2018, og vedtatt av Trondheimsregionen 28. september 2018.

Bruk av utbyggingsrekkefølge og tilbakeføring av boligformål til LNF i KPA vedtatt 28.04.2021

I saken innstilte Kommunedirektøren på alternativ C for arbeidet med ny arealdel i sakens saksframlegg. Alternativ C omhandlet også Anne-Kath Parows veg, felt 20-1, som ikke foreslås lenger som næring, men boligformål, i tråd med bygningsrådets vedtak den 07.04.2021. Bystyret vedtok ikke å tilbakeføre næringsarealet i plansaken til LNF, jf. sak 60/21 den 28.04.2021

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel for 2012-2024 (KPA)



Planområdet er avsatt til næringsbebyggelse, jf. KPA §34

- Det tillates ikke boliger, forretning/ handel i områder som er avsatt til næringsbebyggelse (KPA §34.3)

- Det tillates heller ikke besøksintensiv virksomhet, men høyhus kan vurderes i området.

- Langs Anne-Kath. Parows veg er det avsatt framtidig hovednett for sykkel (rødprikket linje) med bro over Bjørndalen og nåværende hovednett sykkel (svartprikket linje).

- I formålet ny grønnstruktur (mørkegrønt), kan det tillates tiltak som fremmer friluftsliv.

- Innenfor planområdet gjelder midtre sone for parkering og midtre/ytre sone for uterom.

Planforslaget strider med ønsket arealbruk i KPA (næringsbebyggelse) på de feltene der det foreslås, boliger, barnehage (tjenesteyting) og grønnstruktur (park).

Kommunedelplan for Tiller 2014-2026 vedtatt 26.02.2015

Planområdet er avsatt til næringsbebyggelse i felt N1 og er tilknyttet kollektivåre (#2). Det er vist framtidig hovedveg og hovednett sykkel i Anne-Kath. Parows veg sin forlengelse.

- Næringsområdet N1, er tenkt for arbeidsintensiv virksomhet der kontorer i kombinasjon med annen næring tillates, men ikke handel (KDPL Tiller §8.3).



Følgende bestemmelser gjelder for området:

Krav om detaljregulering (§4.1), parkeringsanlegg under terreng skal gis prioritet (§8.4), krav til dokumentert sikkerhet mot ras og skred skal ivaretas (§8.9), grønnstrukturen kan ikke bebygges (§10.1). Redegjørelse for tilstrekkelig kapasitet på offentlig infrastruktur og ivaretagelse av samfunnsservice (§14.2), tiltak for hovednett sykkel knyttet til brukstillatelse (§14.3), dokumentasjon på tilstrekkelig skole- og barnehage kapasitet og sikre atkomster knyttet til tillatelse for boliger (§14.5).

Planforslaget strider med KDPL Tiller for de samme forholdene som nevnt i KPA; boligformål, tjenesteyting (barnehage) og grønnstruktur (park).

Gjeldende og pågående reguleringsplaner



Områderegulering, Vestre Rosten, gnr/bnr 315/441 og 315/373 m.fl., vedtatt 22.05.2014

Områdeplanen som hjemler formålene; bolig, bolig/kontor/tjenesteyting og kontor/tjenesteyting, med krav om detaljregulering.

I prosessen med områdeplanen ble det også vurdert å ta med planområdet i områdeplanen. Området ble tatt ut, da det var usikkerhet knyttet til hensiktsmessigheten ved å regulere dette området til forretningsformål i områdeplanen. Det vises til saksframlegget til områdeplanen.



- "Endret reguleringsplan for felt E, Rostenområdet, Heimdal"

(r1209I), vedtatt 31.01.1985. Omfatter restareal innenfor planområdet.

- Reguleringsplan for "Bjørndalen, gang- og sykkelbro" (r20120002) nordvest for planområdet vedtatt 22.11.2018.

- Reguleringsplan for "Sentervegen gnr/bnr 315/580 og 315/441 m.fl." (r20160015) boligplan sør for planområdet vedtatt 04.10.2018.

- Reguleringsplan for Anne-Kath. Parows veg, gnr/bnr 315/579 og 315/593" (r20160025) øst for planområdet med bolig, tjenesteyting, forretning og kontor vedtatt 04.02.2021

Pågående planprosess for "Vestre Rosten 80, 84, og 86 (3T mm)" (r20170012) nord for planområdet der det foreslås kontor og tjenesteyting knyttet til eksisterende 3T virksomhet.

Tidligere vedtak

- Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 06.08.2019 i sak 148/19. Temaer i konsekvensutredningen er innarbeidet planbeskrivelsen. Konsekvenser er synliggjort i denne planbeskrivelsen. Utredningsplikten vurderes ivarettatt.
- Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn i bygningsrådets sak 69/21 den 07.04.2021

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger sentralt på Vestre Rosten (Stor Rosta) og avgrenses av Bjørndalen i vest, Anne-Kath. Parows veg i øst, boligbebyggelse i sør og John Aes veg med rundkjøring i nord. Planområdet omfatter store deler av kommunal eiendom 315/441 og er på ca. 40 daa.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Mesteparten av arealet brukes i dag til jordbruk - grasdyrking, mens resterende del er dekket av pionerskog (or). Sør i planområdet er det opparbeidet en tursti, som kobler Bjørndalen mot Tiller. Tilstøtende areal mot øst er jordbruksareal som nå er regulert til bebyggelse. Mot vest, langs Bjørndalen, er det grøntdrag og vegareal. Det er ingen bebyggelse i planområdet.

Landskap; topografi, landskap og solforhold

Planområdet ligger i randsonen mot Bjørndalen, og består av et platå som heller svakt mot nord. Fra platået går en bratt skråning ned mot Bjørndalen. Skråningen har tre ravinedaler på tvers som deler opp planområdet og leder overvann den sørvestre delen av tomte. Planområdet har svært gode solforhold.

Naturverdier og rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Oreskogen ned mot Bjørndalen er en del av et viktig lokalt grøntdrag (status D-viktig lokalt). Det er svært bratt her og ikke tilrettelagt for ferdsel. Grøntdraget har likevel stor verdi som visuelt og biologisk bidrag til området. Området har i dag middels rekreasjonsverdi. Det går i dag en gangsti som følger et bekkeløp ned til Bjørndalen sør for området utenfor planområdet. I boligområdet sør for planområdet, ca. 600 m unna, er det ballbane som islegges om vinteren. Rostenhallen ligger ca. 800 m mot øst, og turområder i Tillermarka ligger mindre enn 2 km mot sørøst. Når ny gang- og sykkelbru etableres mot Saupstad/Kolstad vil også idrettsfasiliteter, park- og lekemuligheter her være lett tilgjengelig, ca. 800 m vestover. Det er ikke registrert barnetråkk i området. Det er behov for bydelspark i området.

Landbruk

Det er ca. 18 daa fulldyrka jord innenfor planområdet som brukes til grasdyrking. Jordkvaliteten er klassifisert som svært god.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, trafiksikkerhet for myke trafikanter og ulykkesituasjon, kollektivtilbud

Det er ingen tilrettelagt adkomst inn til planområdet i dag. Anne-Kath. Parows veg (kommunal veg) skiltet 50 km/t, ble fullført i 2015 og er opparbeidet med toveis sykkelfelt med fortau på østsiden og fortau på vestsiden. Vegen forbinder området med Tillerbyen og handelsområde med City Syd.



Figur 3 Dagens trafikkmengder (ÅDT) på hovedveiene i planområdet basert på NVDB data fra 2019



Figur 4 Oversikt over eksisterende sykkelnettverket i planområdet og planlagt gang- og sykkelbrua over Bjørndalen (kartgrunnlag: miljøpakken.no)

Det er ikke registrert alvorlige trafikkulykker i området i de siste 10 årene. Trafikksikkerheten er ivaretatt med helhetlig nettverk for gående og syklende, adskilt fra biltrafikk og med klart definerte krysningspunkter. Ny gang- og sykkelbro over Bjørndalen fra Saupstad vil styrke forbindelsene i området.

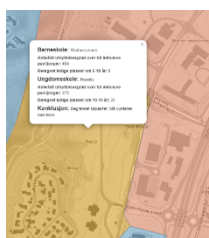
Planområdet har svært god tilgjengelighet for kollektivtrafikk i dag med holdeplasser i John Aaes veg og øverst i Sivert Thonstads veg. Det er også gangavstand til kollektivknutepunktet på Tiller. Det reguleres også inn holdeplass i sørgående retning i Anne-Kath. Parows veg. Området er godt tilrettelagt for ferdsel uten bil.

For dagens trafiksituasjon i området vises det til trafikkanalyse, rev. 04.06.2021, Cowi (ikke vedlagt saken).

Barns interesser og universell utforming

Det er ikke registrert barnetråkk i området. Sør i planområdet er det opparbeidet en tursti som kobler Bjørndalen mot Tiller. Denne er ikke universelt utformet.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet



Planområdet sokner til Stabbursmoen skolekrets, som per i dag har begrenset kapasitet. Planområdet grenser også til Tonstad og Huseby skolekrets.

Det er i dag tilstrekkelig barnehagedekning for området, men det vil være et behov for ny barnehage i fremtiden.

Teknisk infrastruktur; V/A, energiforsyning

I forbindelse med bygging av Anne-Kath. Parows veg ble det gravd ned teknisk infrastruktur. Det er i dag tilstrekkelig vannforsyning iht. krav om brannvannsdekning i området. Det er nødvendig å regulere inn et areal for ny nettstasjon da det ikke er lagt høyspenningskabler langs Anne-Kath. Parows veg. Planområdet er innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Grunnforhold; stabilitetsforhold, rasfare

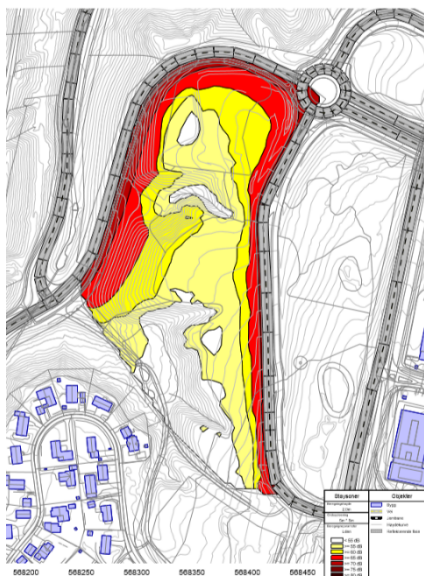
Det er utfordrende byggegrunn på tomta, men det er ikke påvist kvikkleire innenfor planområdet. I forbindelse med bygging av Anne-Kath. Parows veg sin forlengelse ble det registrert bløt leire. Det er utført supplerende grunnundersøkelser, for å kartlegge utstrekningen og mulig mektighet av den bløte leira. I grunnen er det hardskorpe i toppsjiktet, og deretter 2-4 meter bløt leire, før det påvises et hardt sjikt igjen.

Planforslaget er samkjørt geoteknisk med ny gang- og sykkelbru over Bjørndalen. Ved bygging av brua vil det bli utført større terrenginngrep, og det er planlagt å fjerne masse i den nordligste delen av brinken for geoteknisk stabilitet i området.

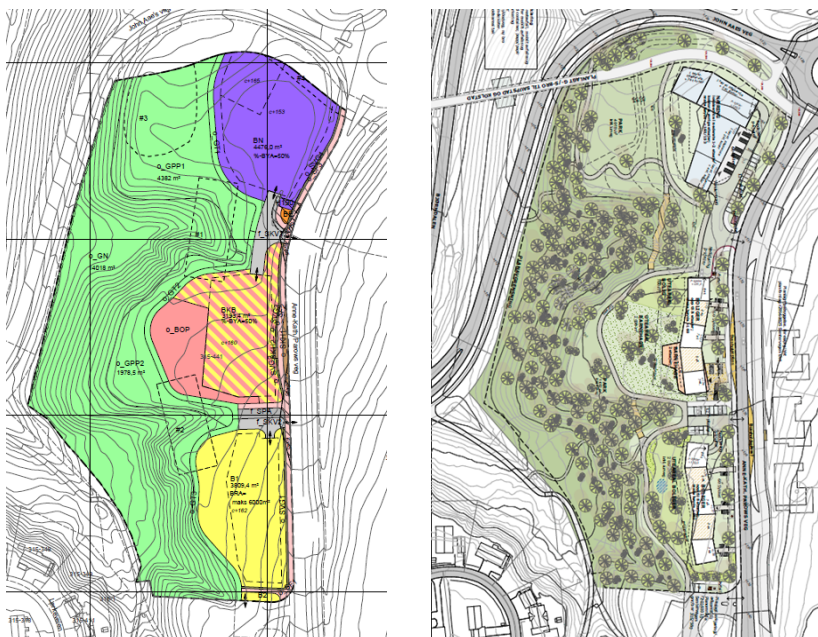
Kulturminner

Området er avklart med tanke på automatisk fredete kulturminner. Det er gjort et omfattende kartleggingsarbeid av NTNU Vitenskapsmuseet på området øst for tomta, som er dokumentert i rapporten «Arkeologisk rapport Sentervegen Øst», som er tilgjengelig via plansaken til r20160025 Sentervegen Øst. Her er det registrert funn av kulturminner i grunnen på nabotomta, men dette er vurdert til å være en del av et større område lenger sør.

Støyforhold og luftforurensning

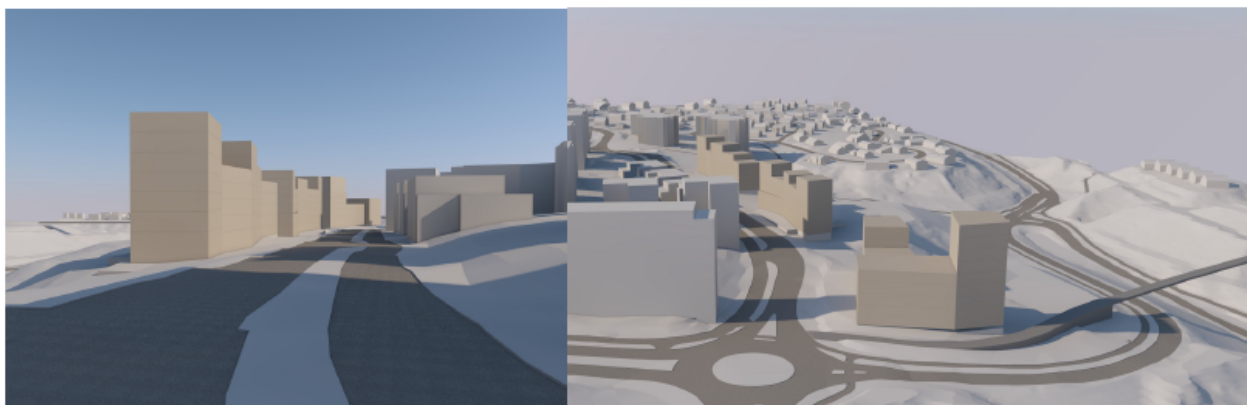


Beskrivelse av planforslaget



Bebyggelsens plassering, høyde og utforming

Bebyggelsen foreslås som lameller langs Anne-Kath. Parows veg, og er trukket noe inn fra vegen for å gi rom for adkomstsoner og for å sikre bedre støyforhold. Bebyggelsen skjærer boliger og barnehagens uteoppholdsareal, samt parkarealet mot støy fra vegen.



Gateperspektiv fra Anne-Kath. Parows veg og fugleperspektiv fra nord

Lamellene foreslås med ulike høyder og med brudd i fasaden ut mot Anne-Kath. Parows veg for å gi variasjon til gatebildet og redusere den opplevde skalaen på bebyggelsen, jf. bestemmelse § 4.1.4 Boligbebyggelsen innenfor felt B1 og felt BKB (bolig/tjenesteyting) er på 5-8 etasjer pluss parkeringskjeller.

Det skal være sprang i gesims på min. 2 meter pr. 25 meter fasade. Ved høydeutforming skal det særlig tas hensyn til at barnehagen på felt BKB får gode solforhold på sitt uteområde, jf. bestemmelse § 4.1.4

Næringsbebyggelsen innenfor felt BN foreslås med maks. 6 etasjer mot Anne-Kath. Parows veg og maks. 8 etasjer på hjørnet mot den nye gang- og sykkelbrua over Bjørndalen. Den høye bebyggelsen mot nordvest (8 etasjer, kote +165) vil skjerme trafikkstøyen samt framstå som fondmotiv både langs parkdraget fra sør og over den nye sykkelbrua fra vest. Innenfor feltet BN kan det etableres en energistasjon med fire ladepunkt for taxi og lette nyttekjøretøy. Dette følger opp vedtatt miljøkrav for drosjenæringen om nullutslipp fra 1. juli 2025.

Grad av utnytting

Grad av utnytting er angitt på plankartet. Minimum utnyttelse for boligområdene er på ca. 10 boliger per daa. Det planlegges for ca. 115 boenheter totalt, med en gjennomsnittlig størrelse på ca. 70 m². Det tillates ikke ensidig belyste østvendte eller nordvendte boliger, og det stilles krav til at minimum 30% av alle leiligheter skal ha et bruksareal på 70 m² BRA eller mer, og maksimum 20% av alle leiligheter skal ha et bruksareal på 40 m² BRA eller mindre, jf. § 4.1.5

Innenfor feltet BKB (boligformål og tjenesteyting) foreslås det en fem avdelingsbarnehage på bakkeplanet. Barnehagen kan bygges i to etasjer med maks. BRA på 1.200 m².

Næringsbebyggelsen BN reguleres med maks. BYA på 50% innenfor formålet og med minimumskrav på 5.500 m² BRA. Dette utgjør minimum 3 etasjer over hele BN-området, eller 3-4 etasjer med noe mindre fotavtrykk. Maksimum utnyttelse for feltet BN er styrt av BYA og maks kotehøyder og utgjør drøyt 9.000 m² BRA, noe som tilsvarer ca. 200% BRA utnyttelse. Med næring menes lett industri, bygg- og anleggsvirksomhet og lagervirksomheter, i tillegg til energistasjonen. Øvrige etasjer kan benyttes til kontor. Besøksintensiv virksomhet og detaljhandel tillates ikke.

Antall arbeidsplasser

Det foreligger ikke noe konkret prosjekt på noen av feltene ennå. Feltene tenkes solgt til andre utviklere. Planforslaget legger til rette for en del arbeidsplasser med næringsformålet og barnehagen.

Parkering for bil og sykkel (min/maks), utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

Alle tre bebyggelsesområdene har parkeringskjeller, både for å unngå mest mulig parkering på bakkeplan og fordi utgraving av parkeringskjeller sikrer stabile grunnforhold. Barnehagen får noen parkeringsplasser på bakkeplanet, samt soner med besøks- og HC-parkering for boligene. På område BN er det rom for noe bakkeparkering i forbindelse med næringsareal i første etasje. I tillegg kommer bil og sykkelparkeringsplassene for næringsbebyggelsen.

På bakgrunn av statsforvalterens innsigelse strammes kravet inn for bilparkering for boliger: For boliger tillates bilparkeringsdekning mellom 0,8 - 1,0 pr 70 m² BRA eller pr boenhet.

Formål:	Bilparkering	Sykkelparkering, minimum
Boligbebyggelse 115 boenheter	115 boenheter x 0,8 = Minst 92 stk 115 boenheter x 1 = maks 115 stk	115 boenheter x 2 = Minst 230 stk
Barnehage m/ 5 avdelinger 82 barn og 22 årsverk	Maks 8 plasser	82 barn x 0,15 = 13 sykkelparkeringsplasser 82 barn x 0,05 = 5 sykkelvognplasser 22 Årsverk x 0,4 = 9 stk sykkelparkeringsplasser for ansatte, der min halvparten overdekket/ bod
Totalt	Mellom 100 og 123 bilparkeringsplasser	Ca 260 sykkelparkeringsplasser

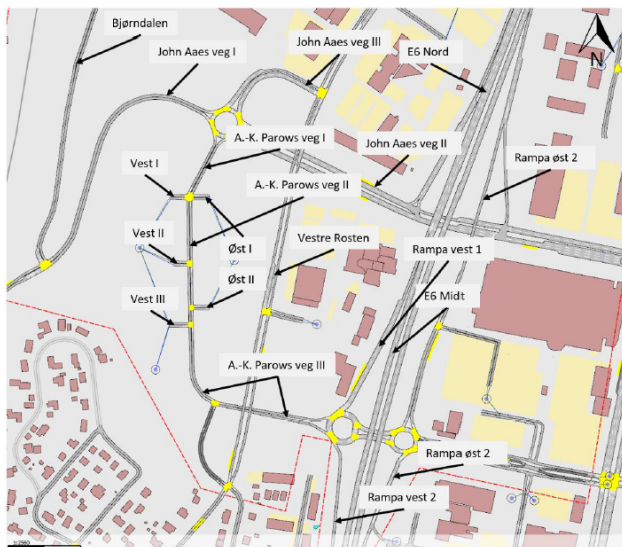
I tillegg blir det parkering for kontor/næring der indre sone for bil og sykkelparkering legges til grunn.

Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon og fjernvarme)

Planområdet kobles på eksisterende ledninger for V/A i Anne-Kath. Parows veg, i tillegg til en kum i John Aaes veg. Overvann som ikke håndteres lokalt vil bli ledet ut i bekkeløpet sør for planområdet, som renner ned mot Bjørndalen. Det planlegges for avfallssug med dockingpunkter i den nordligste avkjørselen, og en felles løsning med området sør for planområdet. Planområdet skal kobles på for fjernvarme. Det reguleres inn areal for ny nettstasjon (felt BE på plankartet).

Samferdselsanlegg og trafikkforhold

Trafikksituasjonen med og uten utbygging:



Tabell 8 ÅDT tall for veier i planområdet for 2018, 2030 uten utbygging og 2030 med utbygging

Veg	ÅDT NVDB 2018	ÅDT + trafikkvekst 2030	ÅDT + trafikkvekst + utbygging 2030
A.-K. Parows I	5 000	5 925	8 900
A.-K. Parows II	5 000	5 925	6 400*
A.-K. Parows III	5 000	5 925	7 300
John Aaes veg I	6 900	9 453	10 085
John Aaes veg II	6 900	7 550	8 675
John Aaes veg III	6 400	8 167	8 910
Bjørndalen	3 600	4 245	4 385
Vestre Rosten	3 700	4 760	4 790
E6 Nord	35 700	42 214	44 314
E6 Midt	22 100	24 817	24 825

Trafikkmengde fra energistasjonen

Dersom det legges til grunn at energistasjonen i snitt besøkes én gang daglig av aktuelle taxier og varebiler, utgjør det i år 2030 ca. 144 kjt/døgn. Jf. notat trafikkanalyse ladestasjon, datert 07.10.2021, Cowi vedlegg 4. Antall besøkende vil begrenses av tilgangen til ledig ladestasjon og hvor lenge hver bil vil stå og lade. Dersom hvert kjøretøy i snitt lader i 15 minutter utgjør dette 16 kjøretøy per time. Trafikk til ladestasjonene vurderes ikke som besøksintensiv virksomhet.

Forbindelser for gående og syklende

Fortauet langs med Anne-Kath. Parows veg opprettholdes. Det etableres en turvei gjennom park- og grøntdraget som vil binde sammen uterommene. Turveien vil også knytte seg på den nye gang- og sykkelbrua i nord (over Bjørndalen) og ned mot boligområdene i sør. Turveien foreslås offentlig, men blir ikke kjørbær og opparbeides sammen med parkdraget.

Kollektivtilbud

Det reguleres inn ny kollektivholdeplass i Anne-Kath. Parows veg øst for felt BKB. Det er også ca. 750 m til Tillerterminalen.

Veg og adkomstforhold

Planområdet kobler seg på Anne-Kath. Parows veg med to nye avkjørsler. Avkjørslene er felles for to og to utbyggingsfelt og deling er sikret i bestemmelse § 5.4.

Adkomst f_SKV1 er felles for felt BN og felt BKB, adkomsten er dimensjonert for buss. Her er det også adkomst til parkeringskjellere og avfallsløsning.

Adkomst f_SKV2 betjener søndre del av felt BKB (hente - bringeplasser for barnehagen) og nedkjøring til parkeringskjeller for felt B1. Gjesteparkingsplasser for boligene i felt BKB og B1 er også lagt her. Adkomsten er dimensjonert for personbil.

Felt B1 får også adkomst fra sør i planområdet som deles med boligbebyggelsen i naboplanen (r20160015). Her er det også adkomst til avfallshåndtering og gjesteparkering.

Trafikksikkerhet

Planen sikrer tilstrekkelig dimensjonerte avkjørsler og frisiktsoner ved hver krysning.

Uteoppholdsareal og offentlige friområder

Uteoppholdsarealene for boligene og barnehagen i BKB, ligger vendt mot parken. Barnehagens uterom reguleres til offentlig tjenesteyting (o_BOP) for å sikre forutsigbarhet da feltet BKB også er regulert til boligformål (privat). Barnehagens uteareal vil være tilgjengelig på ettermiddager og i helger, og vil gi en stor merverdi til offentligheten og beboerne.

For barnehagen skal det etableres minst 25 m² uterom pr. barn, tilsammen innenfor o_BOP og BKB. Kommunens reguleringsveileder for barnehage skal følges for å sikre gode uterom.

For boligene i BKB reguleres ca. 700 m² som er forbeholdt uteoppholdsareal for boligene. Uteoppholdsarealet for boligene i felt B1 er også vendt mot grøntdraget, og er med på å bygge opp under det store, grønne, sammenhengende uterommet.

Offentlig parkareal reguleres i to felt, o_GPP1 og o_GPP2, på det nordlige og midterste platået. Parken vil ha et samlet areal på minimum 5.000 m², ligger langs grøntarealet, og vil kunne berike hverandre og gi merverdi i rekreasjonstilbudet. Alle utbyggingsfeltene vil kunne nyte godt av nærheten til offentlig parkareal. Broer over ravinene knytter de ulike delene av parken sammen, og knytter parken tettere opp mot grøntdraget, jf. § 7.1.1

Kvaliteten i utearealene på tomta er satt på bakgrunn av "blågrønn faktor". "Blågrønn faktor" sikrer et visst nivå på mengde beplantning, infiltrasjons- og overvannshåndtering og overflater, samtidig som det gir en viss frihet til å prioritere ulike tiltak i planleggingen av de ulike uterommene. For å sikre gode sammenhenger, sambruk og mangfold skal grøntområder og uteoppholdsarealer planlegges helhetlig, jf. bestemmelse § 3.2

Universell utforming

Offentlige lekeplasser og adkomst, HC-parkering og samferdselsanlegg skal være universelt utformet.

Sol/skyggeforhold



Bigge våg/skygge (12.00)
Venstre diagram er tatt klokka 12.00 og viser at ca. halvparten av barnehagens uterom er soldekt.

Høyre diagram er tatt klokka 15.00 og viser gode solforhold i planområdet og for boligprosjektet på andre siden av Anne-Kath. Parows veg.

Begge sol/ skyggediagrammene viser sommersolverv (23. juni)
Venstre diagram er tatt klokka 18.00.

Høyre diagram er tatt klokka 12.00.

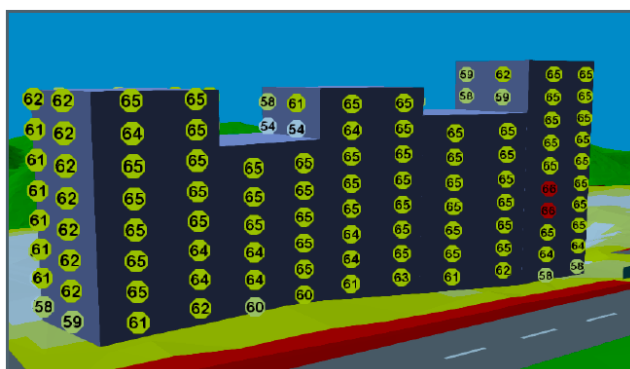
Miljøoppfølging; risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Geoteknikk - jordras

En geoteknisk vurdering ligger til grunn for planforslaget og vil være styrende for videre prosjektering, jf. § 8.5. Som hovedprinsipp innebærer grunnforholdene at tomta kan bebygges med kompensert fundamentering, dersom det graves ut parkeringskjeller. I tillegg sikrer reguleringsbestemmelsen at det kontrolleres at geoteknisk prosjektering av bebyggelse og infrastruktur er i orden før rammetillatelse kan gis.

Støy og støv fra trafikk

Det er utarbeidet ny støyanalyse datert 09.06.2021 (Cowi) (vedlegges ikke saken). Som en konsekvens av utbyggingen med boliger og barnehage, vil trafikkmengden ved de nærliggende veiene øke. Økningen er størst ved Anne-Kath. Parows Veg. Planområdet er ikke påvirket av støy fra jernbanen.



For nærings- og kontorbygget i nord gjelder det kun krav til tilfredsstillende innendørsstøy. Beregningsresultatene viser at boligblokkene i hovedsak vil få et støynivå i gul støysone. Bygget i det midterste feltet (BKB) får noen få fasadepunkter som akkurat overstiger til rød støysone (Lden 66 dB). Det foreligger ikke noe konkrete prosjekt ennå for bebyggelsen, da feltene skal selges.

Barnehagen får tilfredsstillende støyforhold da den ligger så lavt i terrenget og ikke påvirkes av støy fra John Aaes veg.

For å få tilfredsstillende støyforhold for boligene må alle boliger være gjennomgående, og som avbøtende tiltak må det etableres tette rekkverk rundt balkonger for å sikre stille side mot øst. Mot vest vil alle boliger ha stille side. Alle boliger får tilgang til uterom med tilfredsstillende støynivå. Det vises til bestemmelse §§ 3.3 og 9.5

Begrunnelse for at det tillates støyfølsom bebyggelse i rød støysone

I utgangspunktet tillates det ikke støyfølsom bebyggelse i rød støysone, jf. § 21.3 i KPA. Det vurderes at planområdet ligger i et sentralt byområde og langs kollektivtrase (gangavstand til Tillerterminalen med metrobusser), der det vil være rimelig å anta at de fleste daglige gjøremål tas

med gange- sykkel eller kollektiv i tråd med nullvekstmålet. Utfra støymålingene tyder det også på at kun 2 stk. leiligheter får fasade i rød støysone.

En liten del i den nord- og nordøstlige delen av planområdet ligger i gul sone i framtidig situasjon og er noe påvirket av luftforurensing. Planforslaget imøtekommer anbefalte avbøtende tiltak ved at park- og uteoppholdsarealer lokaliseres på vestsiden av de planlagte bygningene, og det nordligste bygget brukes til næringsformål og ikke bolig. Byggene vil fungere som skjerming mot luftforurensning fra Anne-Kath. Parows veg og rundkjøringen ved John Aaes veg.

Det vises til utredning av luftkvalitet datert 05.02.2020 utarbeid av COWI AS, (vedlegges ikke saken).

Innvirkning på jordbruk

Bestemmelsene § 8.4 sikrer at all matjord (A-sjiktet) innenfor planområdet skal tas vare på og brukes til nydyrking og jordforbedring.

Anleggsgjennomføring

Bestemmelse § 8.3 sikrer at det skal foreligge en plan for gjennomføring av bygge- og anleggsfasen før igangsettingstillatelse kan gis. Planen skal sikre blant annet trafikkavvikling, trafiksikkerhet og nødvendige beskyttelsestiltak.

Energibruk

Bygningenes energistandard er ikke spesifisert i planforslaget. Det legges derfor til grunn energikravene definert av TEK17. Energi til lading på 40 parkeringsplasser i parkeringskjeller er inkludert. Ladebehov for varetransport, taxioppstillingsplasser osv. inngår ikke da dette ikke er knyttet til byggene i seg selv. Planområdet skal kobles til fjernvarme.

Det totale energibehovet er estimert til å være 2.350 MWh, eller 2.350 000 kilowattimer [kWh]. Energibehovet er inndelt på oppvarming, kjøling og elektrisk, der oppvarming og elektrisk energi dominerer, jf. vedlagt energinotat datert 09.11.2021, utarbeidet av Cowi, (vedlegges ikke saken).

Notatet tar også for seg klimakriterier i planprosessen. Oppsummert bør en:

- unngå bruk av fossil energi i anleggsarbeidene,
- unngå bruk av fossil energi ved transport til og fra anleggsplassen og
- redusere transport til og fra anleggsplassen.

Følgende bestemmelse tas inn på slutten av § 8.3

«Det må lages en plan for massehåndtering, og ressurshåndtering på byggeplassen for å begrense avfallsmengder og utnytte muligheter til å sortere, gjenbruke og resirkulere avfall lokalt.»

Virkninger av planforslaget

Konsekvenser for nullvekstmålet

Det er mange målpunkt i gangavstand fra planområdet. Dette er positivt med tanke på grønne reiser. Mange av arbeidsplassene er lokalisert slik at gange og sykkel kan bli valgt bort som transportmiddel av en relativt stor andel av beboerne. Det er gode bussforbindelser inn mot arbeidsplasskonsentrasjonene og til lokalservice tilbud, noe som gjør det sannsynlig at mange vil velge gange- sykkel eller kollektiv.

Konsekvenser for ønsket byutvikling

Planforslaget er i strid med Byutviklingsstrategien for Trondheim og prinsippet om “rett virksomhet på rett sted”, og “Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen”, da arealet i dag er regulert til næringsformål.

Området har endret karakter med vedtatt områdeplan for Vestre Rosten (r20100023) og vedtatt reguleringsplan på andre siden av Anne-Kath. Parows veg (r20160025) som legger til rette for bolig, tjenesteyting, forretning og kontor. Planområdet er ikke lenger en del av et større næringsområde som intensjonen var i KPA. Planområdet vil få boligbebyggelse på sør og østsiden som gir begrensninger på hvilken næringstype som kan etableres her.

Planområdet vil styrke lokalsenter utviklingen på Tiller med boliger, kontor og næring, og tilby areal til offentlig barnehage og areal til bydelspark, noe som det er et stort behov for i nærområdet.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget medfører at to- tredjedeler av mengden areal som i dag er avsatt til næringsområde i KDPL for Tiller omdisponeres til annet formål. Nordre del foreslås videreført som næringsareal med en BYA på litt over 2.000 m².

Det er ca. 13.000 m² BYA av den totale tomte, som kan utnyttes til bebyggelse fordelt på de tre feltene. Men det er i praksis begrensninger på type næring som kan etableres da det er boliger i sør og nylig vedtatt reguleringsplan med boligbebyggelse på andre siden av Anne-Kath. Parows veg.

Arealene i planområdet er ikke uegnet for kontorlokaler med nærhet til Tillerterminalen, men arealene har ikke vært aktuelle nok for utviklere helt siden 1985, da det første gang ble regulert til forretning og kontor. Det er i dag lite behov for kontorarealer i området ifølge tiltakshaver. Planforslaget vurderes ikke å ha betydning på tilgangen på arealer til kontor. Det er ledige næringsareal i transformasjonsområder som kan erstatte det aktuelle utbyggingsvolumet, uten at dette går på bekostning av jordbruksareal. Det vises til notat “Utredning av tilgang på næringsareal som erstatning ved omregulering”, datert 11.11.2021, Agraff Arkitektur AS, vedlegg 5.

Omfanget av tiltaket med hensyn på næring er vurdert til middels/liten negativ konsekvens. Dette begrunnes med at selv om næringsarealet i området nå er begrenset og dermed mer eksklusivt, vil bortfall av kontorarealer gi lite omfang, i tillegg til at de mest egnede arealene er bevart til næringsformål.

Selv om det ikke er mangel på arealer til kontorer i kommunen i dag, er det generelt grunn til bekymring over at næringsareal omdisponeres til annen arealbruk. Behovet for kontorarealer og -lokaler endrer seg med markedet. Samtidig har næringsområdet endret karakter fra vedtatt KPA til i dag, noe som kan være et argument for fortsatt omdisponering.

Konsekvenser for barn og unge, rekreasjon og folkehelse

Verdien på planområdet for barn og unge, rekreasjon og folkehelse vurderes å være middels / stor. Området har stort potensiale for opparbeiding av et mangfoldig og grønt parkdrag i sammenheng med eksisterende grøntdrag. Det som trekker ned er noe støypåkjenning på parken fra John Aaes veg, men det etableres støyskjermer langs vegen for å skjerme parkarealene. Omfanget av tiltaket er vurdert til middels / stort positivt.

Det etableres en turvei langs vestkanten av platået, gjennom ulike og varierende aktivitetssoner som vil kunne bidra positivt til folkehelse, grønn mobilitet og en trygg og barnevennlig skolevei.

Da området mot Anne-Kath. Parows veg er støyuetsatt, må det gjøres bygningsstrukturelle grep for å skjerme mot støy. Parkenarealene bør sonedeles med ulike aktivitetssoner i ulike deler av parken.

Konsekvenser for trafikksituasjon, inkludert gang- og sykkelforbindelser og kollektivtilbud

Det er foretatt en egen trafikkvurdering med sammenligning og vurdering av «Alternativ 1» (planforslaget) opp mot «Alternativ 0» (kommunedelplanen for Tiller). Nedenfor er det gjengitt et sammendrag av revidert trafikkanalyse datert 04.06.2021 (ikke vedlagt saken).

Influensområdet er planområdet med tilgrensende områder; Anne-Kath. Parows veg Sør og Øst, i tillegg til vegsystemet østover til av- og påkjøringsramper på E6 og ny kollektivterminal sør for City Syd på Tiller. For å ta høyde for et stort antall utbygginger som står på trappene i området i årene fremover er det inkludert fremskreden trafikkøkning for hele Tillerområdet.

Det vil bli noe mer trafikk ved en formålsendring fra «Alternativ 0» til «Alternativ 1», men det vil ikke påvirke trafikksituasjonen i betydelig grad. Forskjellen mellom «Alternativ 0» og «Alternativ 1» utgjør i ÅDT ca. 150, noe som vil gi svært små utslag på trafikkavviklingen i området.

På grunn av delvis store endringer i veginfrastrukturen rundt planområdet, er det mulig at en del av biltrafikken endrer sine rutevalg og bruker nye ruter for å kjøre til og fra planområdet. Ny gang- og sykkelbru over Bjørndalen vil bidra til å få et enda bedre nettverk av gang- og sykkelveger rundt planområdet. Trafikksikkerheten vurderes å være bra i området ut fra dagens og fremtidig gang- og sykkelveisystem.

Trafikale konsekvenser med energistasjonen

60 ekstra bilturer til/fra planområdet i ettermiddagsrush (kl. 15-17) forventes ikke å føre til en stor økning i forsinkelse, eller ha negative konsekvenser for trafikksikkerhet. Hovedvekten av ladeaktivitet (69 %) forventes å skje midt på dagen, om kvelden eller om natten, altså tidspunkter som forventes å ha lite annen trafikk. Etablering av energistasjon her vil være et steg nærmere vedtatt miljøkrav for drosjenæringen om nullutslipp fra 1. juli 2025.

Planlagt gjennomføring

Planområdet med feltene ønskes regulert for deretter å selges. Til hvert delfelt er det knyttet rekkefølgebestemmelser, jf. bestemmelse § 9. Alle rekkefølgekrav er gjennomførbare. I tillegg er det satt vilkår for gjennomføring for følgende temaer:

- Landskapsarkitektoniske kvaliteter, jf. § 8.1
- Arkitektoniske kvaliteter, jf. § 8.2
- Bygge- og anleggsfasen, jf. § 8.3
- Plan for disponering av matjord, jf. § 8.4
- Geoteknikk, jf. § 8.5
- Vann og avløp, jf. § 8.6
- Tiltak for skjerming mot støy, jf. § 8.7
- Renovasjon, jf. § 8.8
- Samferdselsanlegg, jf. § 8.9

Innspill til planforslaget

Berørte parter ble varslet om igangsetting av planarbeid i Adresseavisen og pr. brev den

06.07.2017. Følgende parter kom med innspill; Statkraft Varme AS, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen i Sør-trøndelag, LO i Trondheim, NVE, Statens vegvesen og Trøndelag brann - og redningstjeneste IKS.

Oppsummert omfattet innspillene følgende temaer:

Energiforsyning, kulturminner, hensynet til barn og unge, omdisponering av næringsareal, krav til utnyttelse, matjord, byutvikling, støy og støvforhold, overvannshåndtering, folkehelse og hensynet til brann- og redningstjenesten. For en nærmere vurdering av innspillene og hvordan de er fulgt opp vises det til planbeskrivelsen ved førstegangsbehandling av planforslaget.

Bygningsrådet vedtok at planforslaget kunne legges ut på offentlig ettersyn i sak 69/21, den 07.04.2021 med frist for innspill innen 24.05.2021. I tillegg ble ønske om å få etablert en energistasjon for taxi og lette kjøretøy sendt ut på begrenset høring den 08.12.2021.

Følgende parter kom med innspill til høringene av planforslaget:

Statens vegvesen (SVV), brev datert 16.04.2021 og 14.05.2021

SVV bemerker at det vises til flere overordnede føringer i planbeskrivelsen men mener plandokumentene er mangelfulle da saksframlegget ikke belyser det godt nok.

SVV har ikke fått tilsendt planprogrammet som ble vedtatt 06.08.2019 og trafikkanalysen og ber om at dette oversendes samtidig som de ber om utsatt høringsfrist med to uker.

(14.05.2021) SVV registrerer at planforslaget ikke er i tråd med flere overordnede føringer, noe som fremgår av den delte innstillingen i saken. SVV er skeptisk til boliger på dette arealet som er relativt sterkt belastet med støy. Trafikkutviklingen i området kan også føre til forsinket avvikling av trafikk på sentrale samferdselsårer, jf. trafikkanalysen fra COWI av 04.02.2020.

Kommunedirektørens kommentar:

Konsekvensutredningen inngår i planbeskrivelsen. Etterspurte dokumenter ble oversendt SVV 21.04.2021.

Boligkvaliteten med støysituasjonen for planlagte boliger er grundig vurdert i planprosessen. Det vises til planbeskrivelsen side 15.

Når det gjelder trafikkavviklingen i området skal det med City syd planen også etableres rundkjøring i dagens kryss John Aaes veg – Østre Rosten. På grunn av delvis store endringer i veginfrastrukturen i planområdet er det mulig at en del av biltrafikken endrer sine rutevalg og bruker nye ruter for å kjøre til og fra planområdet. Dette har ikke vært mulig å få frem i den benyttede trafikkmodellen.

Med tanke på avvikling og trafiksikkerhet for kjørende vil det være viktig at adkomstene til A.-K. Parows veg vest plasseres i god avstand fra krysset mellom A.-K. Parows vegen/ John Aaes veg. I foreliggende planer er det ca. 80 m mellom nærmeste adkomst og krysset, hvilket er akseptabelt. I tillegg skal tilbudet for gående og syklende bedres i framtiden. Forskjellige tiltak, blant annet byggingen av gang- og sykkelbru over Bjørndalen vil bidra til å få et enda bedre nettverk av gang- og sykkelveger rundt planområdet, og kan dermed bidra til reduksjon av biltrafikken i området.

Brøsetvegen 164E, Rostendal AS, e-post datert 20.04.2021

På vegne av tiltakshaver - samt de samlede sameiene knyttet til prosjektet Heimdals Porten - på tilgrensende eiendommer gnr/bnr 315/580, 607, 608, 609, 610 sør for planområdet mener de at foreslåtte renovasjonsløsning ikke er gjennomførbar innenfor feltet B2. De mener

renovasjonsbilen må stanse i avkjørselen og dermed skape kø, videre mener de at det ikke er snumuligheter innenfor arealet.

Kommunedirektørens kommentar:

Tiltakshaver skal ha avklart løsning for renovasjon med Renholdsverket tidligere i planprosessen. Utgangspunktet for foreslåtte avfalls løsninger i planen er fagnotatet for avfalls løsning, jf. notat fra Cowi AS datert 03.02.2020 (vedlegges ikke saken).

Planen tar høyde for en mobil avfallssugløsning for restavfall og nedgravde containere for papp og papir. Barnehagen vil kunne benytte samme avfalls løsning som boliger. Ut fra mengden avfall er det anslått behov for ukentlig tømning fra avfallssugtankene og for papp og papir hver 14 dag. I søndre ende (felt B2) blir det nedgravde containere for papp og papir, og en avfallsstank.

Tilkomst for renovasjonsbil til nedgravde containere med vendehammer er prosjektert etter R-normen. Dockingspunkt for mobilt avfallssug er plassert i nærheten av vendehammerne. Det er også stilt rekkefølgekrav om teknisk godkjent plan for avfalls løsning, jf. § 9.4

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), brev datert 21.04.2021

TBRT minner om følgende;

- tilrettelegging for effektiv rednings- og slokkeinnsats uansett årstid og i anleggsperioden,
- tilfredsstillende tilgjengelighet for innsatsmannskapene,
- hensynet til avstand mellom bebyggelse og brannsikkerheten i byggene,
- oppstilling av kjøretøy over kjellere og hensyn til ladning av kjøretøy i kjeller og eventuelt brannfarlig gass,
- sikre nødvendig radiokommunikasjon for tjenesten og god alarmorganisering,
- og til slutt hensynet til evt. bruk av solcelleenergi.

TBRT viser også til retningslinjen «Tilrettelegging for rednings -og slokkemannskap i TBRT's kommuner» og til TEK 17, §11-17 «Tilrettelegging for rednings -og slokkemannskap» med veiledning. TBRT ønsker å kunne uttale seg i byggesaken spesielt for barnehagen som sannsynligvis vil bli vurdert som særskilt brannobjekt.

Kommunedirektørens kommentar:

Hensyn til brannsikkerhet, i tråd med merknaden, er tilrettelagt for i planforslaget og følges opp av RIBR i den enkelte byggesaken.

Sisikveien 18, Monica Bentzen, e-post datert 30.04.2021

Området trenger sårt en større park som inneholder skatemuligheter, skaterampe, bowl. Man må kjøre til Klæbu eller Skjermveien for å finne noe lignende. De større barna trenger klatrestativ som er tilpasset de. De yngre barna får sitt behov dekket i barnehagen som skal bygges og lekeplassen ved boligblokkene.

Kommunedirektørens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Utforming av parkområdene er det konkret ikke tatt stilling til ennå. Når det er sagt vil det styres av kommunens planer for aktivitetstilbud og vurderes utfra aldersgruppers behov. Utgangspunktet vil være at arealet skal opparbeides som et nærmiljøanlegg og tilrettelegges for lek, egenorganisert aktivitet og opphold, jf. § 6.3

LUKS, brev datert 11.05.2021



Det må kreves varemottak på egen grunn, da det stadig endres behov for bruken av felles veigrunn som igjen ofte fjerner muligheten for lovlig biloppstillingsplass for vareleveringer.

LUKS ber om at «Bransjestandard for varelevering» (BVL) benyttes hva gjelder: Adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid.

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner. Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med «Arbeidsplassforskriften».

Kommunedirektørens kommentar:

Oppfyllelse av krav til utforming av varemottak (gitt bl.a. i TEK) skal dokumenteres og avklares i den enkelte byggesøknaden. For krav gitt i arbeidsmiljøloven eller av helsemyndighetene gjelder egne godkjenningsprosedyrer.

Planforslaget gir ikke rom for varehandel/dagligvare. Det vurderes å ikke være noen konflikt mellom sykkelfelt og vareleveranse i planforslaget. Planen gir heller ikke rom for at varelevering kan skje utafor byggeformålet.

Statsforvalteren, brev datert 18.05.2021 og brev datert 31.01.2022

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Med hjemmel i jordlova § 1 fremmes det innsigelse til planforslaget. Konsekvenser for kommunens tilgang på næringsareal må fremgå. Selv om det delvis er snakk om arealformål med stor samfunnsnytte, er vi likevel kritiske til en planendring som kan

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Bestemmelsene bør stiller krav om størrelse på uteoppholdsarealet for barnehagen.
2. Bestemmelsene bør enten viser til kommunens reguleringsplanveileder for barnehager, for å gi denne juridisk hjemmel, eller at det beskrives konkrete krav til andel solbelyst uteoppholdsareal ved angitt nøkkeltidspunkt.
3. I bestemmelsene bør det tas inn et punkt som sikrer universell utforming av offentlig og privat uteoppholdsareal, lekeplasser og adkomst, HC-parkering og samferdselsanlegg.
4. I bestemmelsene, med utgangspunkt i kunnskap om boligbehov og fokus på boligsammensetningens betydning for bomiljøet, bør det tas inn et punkt som sikrer en fordeling av boligtyper og -størrelser innenfor planområdet.
5. Bestemmelse §3.3 bør endres slik at bestemmelser om rød støysone tas ut og at det i stedet tydeliggjøres hvilket dB- område bestemmelsen gjelder, inntil 65 dB.
6. Bestemmelse §8.3 bør henviser til aktuelle tabeller i retningslinjene.
7. Det bør redegjøres for hvordan bebyggelsen er tenkt løst med hensyn til energieffektivitet, samt redegjøres for prosjektets totale energiforbruk og for planer for miljøoppfølging av anleggsvirksomheten, og at bestemmelser eventuelt oppdateres med hensyn på dette før 2. gangs behandling.

Kommunedirektørens kommentar:

Imøtekommelse av innsigelser til reguleringsplanen:

1. Det vises til avsnittet om «Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling» og til notat "Utredning av tilgang på næringsareal som erstatning ved omregulering", datert 11.11.2021, vedlegg 5.
2. Det vises til kommunens forslag til bestemmelse § 8.4 i e-post datert 26.01.2022 som sikret at *all* matjord (A-sjiktet) innenfor planområdet skal tas vare på og brukes til nydyrking og jordforbedring.
3. Det settes et minimumskrav på 5.500 m² BRA for feltet BN, jf. § 4.4
4. Planforslaget sikrer nå maks krav for bilparkering og minimumskrav for sykkel, jf. § 4.1.7

Statsforvalteren har i brev datert 31.01.2022 trukket alle innsigelser.

De faglige rådene fra Statsforvalteren er også i stor grad imøtekommet i planforslaget som fremmes til sluttbehandling.

NVE, brev datert 19.05.2021

Det er gjort geoteknisk utredning som konkluderer med at byggegrunnen på tomten er geoteknisk utfordrende, men at det ikke er påvist kvikkleire innenfor planområdet. Den geotekniske vurderingen forutsettes å ligge til grunn for videre prosjektering, jf. § 8.5. NVE forutsetter med dette at områdestabiliteten er ivaretatt jf. Pbl § 28-1 og Tek 17.

Overvann som ikke håndteres lokalt skal ledes ut i bekkeløpet sør for planområdet, som renner ned mot Bjørndalen. Ifølge ROS-analysen skal det utarbeides en VA-rammeplan, slik at påkjenningen på bratte områder på tomta alene ikke blir for stor. NVE er usikker på om dette er ivaretatt, da vedlegget ikke følger saken til offentlig ettersyn. NVE ser gjerne at slike vedlegg følger saker til offentlig ettersyn.

NVE synes det er positivt at ravinedalen videreføres og at mye av dagens grønnstruktur opparbeides som parkareal.

Kommunedirektørens kommentar:

Overordna VA-plan for prosjektet (Cowi, datert 14.01.2020) ble sendt inn med planforslaget som vedlegg men ble ikke lagt ved som vedlegg til saken.

AtB, brev datert 20.05.2021

AtB foreslår at holdeplassen reguleres og bygges som kantstopp og viser til Statens vegvesens håndbok V123. Det bes om at holdeplassen dimensjoneres for 18m buss (leddvogn) for å sikre fleksibilitet for ev. fremtidige endringer i materiell.

AtB oppfordrer til at det tilrettelegges for etablering av sanntidsskjerm og at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur.

AtB poengterer at det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene og trygge krysningspunkt for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Dette gjelder også anleggsfasen.

Kommunedirektørens kommentar:

Det reguleres kollektivholdeplass (busslomme) og kollektivanlegg bak fortauet.

Trafikkrapporten for planforslaget har beregnet en framtidig ÅDT på ca. 9000.

Kommunedirektøren kan ikke anbefale kantstopp med så høy ÅDT på en tofelts veg. Kantstopp

kan medføre at bilkøen bak buss på holdeplass også forsinker den neste bussen lenger bak. Denne vegen henger sammen med et sterkt belastet hovedvegnett på Tiller som også kan få trafikkøkning som følge av utvikling i tilgrensende områder. Busslomme er derfor den mest robuste løsningen med tanke på kollektivtrafikkens fremkommelighet i området. Forbikjøring av buss er også en trafiksikkerhetsutfordring her hvor avkjørselen ligger så tett på, kombinert med høy trafikk i motgående retning. Busslomma er tegnet etter mål i vegnormal N100 og har dermed plass for 18 m buss.

Utforming av fortau o_SF2 skal inkludere trekkør for nettstrøm til bussholdeplass sikres i bestemmelse § 5.2. Trygg atkomst til og fra holdeplassene er sikret i bestemmelsen om bygge- og anleggsfasen § 8.3

Terrenget tilsier mulighet for god universell tilgjengelighet for bussholdeplassen, og dette sikres av gjeldende forskrifter i byggesaken.

Lerkeveien 18, Ellen Fossvoll, e-post datert 24.05.2021

Fossvoll mener det er positivt og nødvendig med barnehage og offentlig park. Utbyggingen av området har ødelagt ake- og skimuligheter for barn i området så det er viktig at deres behov blir ivaretatt i videreutvikling av området.

Fossvoll mener det er størst bekymring knyttet til skolekapasitet og skolekretsregulering. Skolekapasiteten i Heimdal er sprengt, og det tas ikke hensyn til dette i utbyggingsprosjekter. Justering av skolegrensene for å gi nok kapasitet i en skolekrets gir uforutsigbarhet for barn i området ved at de blir tvunget til å gå på skole i andre bydeler. Det blir også gitt dispensasjon selv om det ikke er nok kapasitet. Flytting av elever til andre skoler bryter med nærskoleprinsippet. Til slutt påpeker Fossvoll at ny bebyggelse bør begrenses med hensyn til byggehøyde og antall etasjer (3-4 etasjer) for å ivareta hensynet til eksisterende boliger i området. Utbygging av «Heimdalsporten» med 7/8 etasjer er massive sammenlignet med eksisterende bebyggelse i området med større betydning for sol- og skyggeforhold enn det som kommer fram i de såkalte utredningene av sol- og skyggestudier.

Kommunedirektørens kommentar:

Planområdet sokner til Stabbursmoen skolekrets, som per i dag har begrenset skolekapasitet. Det er også stilt rekkefølgekrav om tilstrekkelig skolekapasitet i planen, jf. § 9.1 Det arbeides kontinuerlig med å imøtekomme skolebehovet i kommunen. Det pågår nå et arbeidet med å fremme en revidert skolebehovsplan våren 2022 som skal gjelde i perioden 2020-2035.

Høydene for planlagt bebyggelse er grundig vurdert i prosjektet. De viktigste føringene for høyden på ny bebyggelse har vært å skape mest mulig støydempende uterom på vestsiden av planområdet samtidig som det er viktig å åpne opp for en høy tetthet nært lokalsenteret på Tiller. Begrenset mengde bebyggbart areal innenfor planområdet og krevende grunnforhold krever også at ny bebyggelse må etableres langs Anne- Kath. Parows veg. Høyden på bebyggelse i dette prosjektet er sammenfallende, i de øverste nivåene, med bebyggelsen som vil komme på andre siden av Anne-Kath. Parows veg. Ulike høyder og krav til brudd i fasadeutformingen skal bidra til at bebyggelsen oppleves mindre ruvende og monoton.

Lerkeveien 18A, Kai Rune Lysbakken, e-post datert 24.05.2021

Lysbakken mener det er svært positivt at deler av området blir regulert til offentlig park og barnehage og at utbygging disse skjer tidlig i utbygging av området. Det burde ideelt sett være

rekkefølgebestemmelser knyttet til dette, men slike bestemmelser har dessverre vist seg å ha svært liten verdi ved politisk behandling av konkrete utbyggingssaker.

I tillegg påpeker Lysbakken de samme forholdene om bebyggelsen som er fremmet av Ellen Fossvoll.

Kommunedirektørens kommentar:

Det vises til kommunedirektørens kommentarer til Ellen Fossvoll sine innspill i saken.

Ronny Nordvik, e-post datert 18.06.2021

Norvik ønsker å få oversendt informasjon om planforslaget da disse ikke var tilgjengelige på nettsiden.

Kommunedirektørens kommentar:

Etterspurt informasjon er oversendt Norvik.

Trøndelag fylkeskommune (Tfk), e-post datert 19.05.2021, brev datert 18.06.2021,

1. Tfk påpeker at modellresultatene gjort i trafikkanalysen som følger ved planmaterialet, tilsier at trafikkavviklingen i nærområdet rundt plantomta blir relativt god. Men grunnet flere store planer i området er det knyttet store usikkerheter til beregningene av trafikkavviklingen langs den østlige delen av A.-K. Parows veg.
2. Det er svært positivt at planforslaget regulerer inn en ny bussholdeplass langs vestsiden av AKP, og ber om at det også gjøres på østsiden. I tillegg bør det settes rekkefølgekrav i planen at holdeplassene skal være ferdig etablert før det kan gis brukstillatelse i boligene i planområdet.
3. Det er svært positivt av planen sees i sammenheng med planlagt gang- og sykkelbru over Bjørndalen, og at regulert turveg vil knyttes til denne.
4. Tfk kommer med faglig råd om å sikre tilfredsstillende støyforhold (under 55dB) på private og felles uteoppholdsareal i bestemmelsene. Dette er ikke et krav, men absolutt en kvalitet som bør vektlegges stort.
5. Støyskjermer er tegnet inn mellom fylkesveg og gang- og sykkelvegen i støyrapporten men ikke på plankartet. Støyskjermer bør sikres i planens bestemmelser eller plankartet.
6. Tfk gjør oppmerksom på at fasadene ut mot Anne-Kath Parows veg ligger i grenselandet til rød støysone. Det er viktig å vurdere om boenhetene ikke bare får tilfredsstillende, men gode bokvaliteter. Opplevelsen av støy er individuell og eventuelle helseplager som følge av å bo ved en støykilde må være godt vurdert. Planområdet er ikke avsatt til sentrumsformål eller kollektivknutepunkt i kommuneplanens arealdel. Dette er fylkeskommunens faglige råd.

Kommunedirektørens kommentar:

1. Trafikkanalysen er revidert og nye modellresultater tilsier at trafikkavviklingen i nærområdet rundt planområdet blir relativt god. Dette er grundigere beskrevet under virkninger av planforslaget under kapitlet «Konsekvenser for trafikksituasjon, inkludert gang- og sykkelforbindelser og kollektivtilbud».
2. Det er satt rekkefølgekrav om opparbeidelse av kollektivholdeplass og kollektivanlegg § 9.3
3. Innspillet tas til etterretning.
4. Planforslaget sikrer store felles uteområder koblet sammen men offentlig parkareal med gode støyforhold for alle boligene. Planen gir mulighet for at alle boliger kan få private uterom på vestsiden skjermet for støy, men KPA gir ikke mulighet for å kreve at alle private uterom skal ha støynivå under 55dB.
5. Støyskjermer er nå tegnet inn på plankartet og sikret opparbeidet med rekkefølgekrav § 9.5

6. Kommunedirektøren mener det kan aksepteres støyfølsom bebyggelse i rød støysone her da det vurderes at planområdet ligger i et sentralt byområde og langs kollektivtrase (gangavstand til Tillerterminalen med metrobusser), der det vil være rimelig å anta at de fleste daglige gjøremål tas med gange- sykkel eller kollektiv i tråd med nullvekstmålet.

Avsluttende kommentar

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