



Detaljregulering av Jarlheimsletta, gnr/bnr 415/64, 66, 58 og 172, 439/220 m.fl. til offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 14.01.22

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Pir II AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Jarlheimsletta AS som eier av Lade Teknopark AS. Forslagsstiller representeres av OBOS Nye Hjem AS. Komplette planforslag forelå 05.05.2021. Det har vært enighet om utvidet saksbehandlingstid grunnet planens størrelse og kompleksitet.

Hensikten med ny plan er at Jarlheimsletta skal bli et bymessig og attraktivt bolig- og sentrumsområde. Det planlegges ny kvartalsbebyggelse med boliger samt innslag av forretning og tjenesteyting. Eksisterende næringsbebyggelse planlegges revet, med unntak av de bevaringsverdige byggene Jarleveien 8 B-D og Stiklestadveien 1, samt det relativt nye næringsbygget Ladebekken 1 der dagens virksomhet forutsettes videreført og videreutviklet. Det legges til rette for offentlig barnehage med seks barnegrupper i Stiklestadveien 1. Gangveger, gangstrøk, torg og en romslig park vil bli nye felles areal for beboerne, åpent tilgjengelige for allmennheten. Arealer innenfor planområdet holdes bilfritt så langt det er mulig.

Planbeskrivelsen er i hovedsak skrevet av forlagsstiller. Kommunedirektøren har lagt til enkelte presiseringer og justering slik at beskrivelsen av planforslaget og planens bestemmelser er mer i overensstemmelse.



Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

Krav om konsekvensutredning

Trondheim kommune har vurdert at planforslaget ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

Planprogram

Forslag til planprogram ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i august 2018, og endelig fastsatt i Bygningsrådet den 28.5.2019 (sak 114/19). Planprogrammet gir en kort beskrivelse av bakgrunn for planarbeidet, herunder mål og premisser samt hvilke temaer som skal utredes i planarbeidet. Hvordan premissene i planprogrammet er fulgt opp i planforslaget er nærmere beskrevet i kapittel 4.

Planstatus

Kommuneplan og relevante kommunedelplaner

I *Kommuneplanens arealdel 2012-24*, vedtatt 4.12.2012 og 24.4.2014, er området avsatt til sentrumsformål. Langs Strandveien er det vist trasé for framtidig hovednett sykkel. Planområdet ligger delvis innenfor bestemmelsesområdene «havstigning» og «kollektivåre».

Reguleringsplaner

Gjeldende regulering for området er *r0550a Endret reguleringsplan for et område begrenset av Strandveien – Stiklestadveien – Jarleveien – Lade allé*, vedtatt 21.9.1971

Plankartet er tegnet etter daværende lovverk og viser planområdet som industriområde samt noe parkeringsareal i tillegg til areal for kjøre- og gangtrafikk.

r20090017 Områderegulering for Lillebyområdet, vedtatt 26.9.2013, regulerer Ladebakkens forlengelse til Strandveien og stenging av Fridheimveien mot Jarleveien.

r20150036 Detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 10 og 15, vedtatt 31.05.2018 (Øvre Nyhavna) detaljregulerer Ladebekken og har rekkefølgekrav om at Fridheimveien skal stenges fysisk når Ladebekken åpnes i sin helhet.

Pågående planer i området

R20180039, Detaljregulering av Reina

Planprogram for detaljregulering av Reina datert 1.10.2018 ble fastsatt av Bygningsrådet 23.10.2018.

Planen skal legge til rette for offentlige uterom, vegsystem og boliger med innslag av handel og kulturbasert næring.

Metrobusstrasé over Nyhavna

I tråd med vedtak i Bystyret 16.06.2021 skal metrobusstraséen over Nyhavna følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien. Én metrobusstasjon skal lokaliseres i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien. Antall avkjørsler fra metrobusstraséen må holdes på et minimumsnivå for å sikre framkommelighet for kollektivtransporten. Metrobusstraséen skal ikke legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E. C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4.

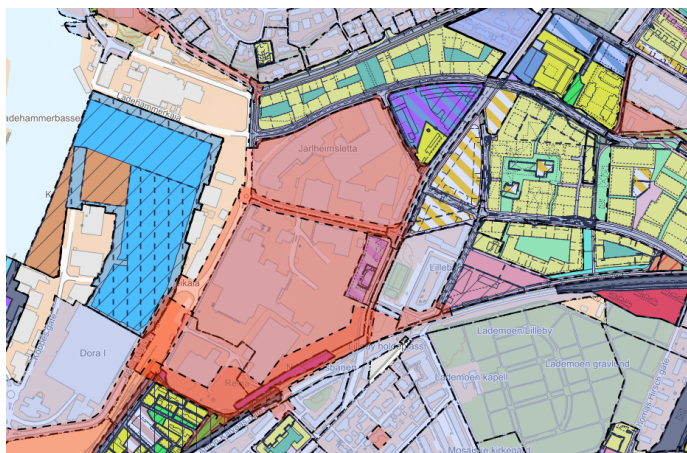
Forhold til/avvik fra gjeldende planer

Planforslaget bygger opp under målene i statlige planretningslinjer, Fylkesdelplan NY GIV og IKAP-2 samt føringer i kommuneplanens arealdel (KPA) og samfunnsdel. Forslaget følger ny vegstruktur vedtatt i andre reguleringsplaner.

Det er foreslått min 0,3 og maks 0,7 bilparkeringsplasser per boenhet/70 m² BRA boligformål, mens minimumskravet etter KPA i indre sone er 0,7 plasser. Restriktiv parkeringsdekning er et virkemiddel som følger opp nullvekststrategien for personbiltrafikk.

Nord for planområdet (Øvre Nyhavna) pågår utbygging av boliger i blokker regulert med inntil åtte etasjer, med enkelte innslag av forretning/ tjenesteyting på gateplan. Øst for planområdet ligger nybygde Lilleby Triangel med boligblokker inntil åtte etasjer og forretning/tjenesteyting/næring på gateplan. Sør for Stiklestadveien (Reina) er det igangsatt et større planarbeid for omdanning til nye bymessige boligområder.

På Strandveikaia sørvest for området, er mye av bebyggelsen vernede kulturminner fra andre verdenskrig. Høringsutkast for kvalitetsprogram for Nyhavna viser planer for boligbebyggelse vest for området og planer for offentlige rom som kan løfte frem kulturminnene, bl.a. et sjøbad og gang-/sykkelbro over til Kullkranpiren. Fra sommeren 2021 har det vært arrangert flere kulturaktiviteter på Strandveikaia.



Omkringliggende pågående arealplaner.

Stedets karakter og identitet

Jarlheimssletta har en variert bygningsmasse med høyder fra to til fem etasjer som ligger delvis ordnet etter gateløpene og delvis frittliggende inne på tomte. Tilsvarende bebyggelsesmønster finner man også på tilstøtende områder i sør (E.C. Dahls) og i nordøst langs Fridheimveien. Det bygges nå boligblokker både nord og øst for området. Den bevaringsverdige bebyggelsen i Stiklestadveien 1 og Jarleveien 8 B-D gir en viss identitet til stedet. Langs Stiklestadveien er det grønne rabatter med en spredt bjørkeallé, også foran Stiklestadveien 1 er det en grøntrabatt.

Landskap og lokalklima

Planområdet er sjønært og slakt vestvendt. Det ligger i bunnen av Ladalen, mellom Kuhaugen og Ladehammeren som danner en markant avgrensning av landskapsrommet mot nord. Havnebassenget er synlig fra Strandveien og Stiklestadveien. Det er også en viss utsikt vestover mot Bymarka, Fosen og Agdenes. Ladebakkens løp gikk i sin tid litt nord for området. Arealene er i hovedsak bygget ned og det finnes få gjenværende opparbeidede grøntarealer. Planområdet har ingen utpreget estetisk eller kulturell landskapsmessig verdi i dagens situasjon.

Jarlheimssletta har gode solforhold, og nærheten til sjøen gir et noe mildere lokalklima enn resten av byen. Dominerende vindretninger er sørvest og sørøst med noe større hastighet fra vest. Vindstyrken for områdene ved Jarlheimssletta er uansett lav det meste av tiden.

Kulturminner og kulturmiljø

Etter arkeologiske registreringsundersøkelser gjennomført våren 2020 er det registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet i form av et tofaset dyrkingslag samt en samling plogspor rett vest for krysset Jarleveien – Fridheimveien.

Jarleveien 8 B-D og Stiklestadveien 1 er bebyggelse registrert med antikvarisk verdi C i kommunens Aktsomhetskart kulturminner. Jarleveien 8 B-D er en murbygning tegnet av arkitekt Sverre Pedersen, oppført som administrasjonsbygg for Trondhjems Gasverk 1914-1920. Stiklestadveien 1 ble bygd omkring

1940, og var et spesialtilpasset industrikompleks tegnet av arkitekt Roar Tønseth for Vinmonopolet som skulle huse vin- og brennevinlager med tilhørende skylleri, tapperi og ekspedisjon samt kontorer. Bygningsmassen i rød teglstein med Trondheimshulmur fremstår, tross flere endringer, fremdeles som et godt lesbart eksempel på mellomkrigstidens industriarkitektur. Nesten hele hovedstrukturen i det opprinnelige anlegget er fremdeles intakt, og utgjør en viktig brikke i førkrigsfunksjonalismen i Trondheim. Administrasjonsfløya mot gata har et velholdt og vakkert trapperom som Byantikvaren ønsker bevart.

Utenfor planområdet er det antikvariske/ kulturhistoriske interesser knyttet til bl.a. hovedbygningen ved E.C. Dahls bryggeri, bygninger og anlegg fra 2. verdenskrig på Nyhavna, industribygningen «Lade Fabriker» i Jarleveien 6, Lilleby skole og murgårdsbebyggelsen ved siden av skolen.

Natur, grønnstruktur og rekreasjonsverdier

Inne i planområdet er det ingen vegetasjon som kan anses verneverdig ut fra estetisk eller økologisk egenverdi, sammenheng med annen grønnstruktur eller mulighet for rekreasjon. Det er i dag ikke etablert noen sammenhengende grønnstruktur gjennom Ladalen. Nærmeste større struktur er Lademoen kirkegård og villahagene på Ladehammeren.

Utenfor planområdet etableres et offentlig uteoppholdsareal/park med turveg nord for Ladebekken i forbindelse med utbyggingen der. Utover dette er ballplassen og parken mellom Jarleveien og Gardemoens gate nærmeste rekreasjonsanlegg. Andre rekreasjonsanlegg er Ladeparken/Sirkusparken cirka 400 meter i retning Lade. Videre nordover finner man Lade idrettsanlegg og Ringve botaniske hage ved Ringve musikkmuseum. Ladestien, som er ett av de mest populære utfartsområdene i Trondheim, har sitt startpunkt cirka 500 meter vest for planområdet. Det er planlagt flere rekreasjonsanlegg i Kommunedelplanen for Nyhavna, blant annet parkene F4 på Strandveikaia og F5 på Kullkranpiren.

Trafikkforhold

Jarlheimsletta er avgrenset av fem vegger. Stiklestadveien er i dag fylkesveg med tre kjørefelt. Det er til sammen fire direkte avkjørsler for bil fra denne vegen til planområdet. Det er i tillegg avkjørsler for bil fra de kommunale vegene Strandveien (én) og Fridheimveien (to). I henhold til trafikkberegningene utført av Sweco har selve planområdet i dag en bilturproduksjon på cirka 1350 ÅDT (mandag – fredag) og cirka 1200 ÅDT. Ifølge *Analyse av trafikkulykker i Trondheim kommune 2008 - 2017* er det ingen definerte ulykkespunkter i nærheten av planområdet.

Gang- og sykkeltilbudet omkring Jarlheimsletta er i positiv utvikling. Langs Stiklestadveiens sørside er det nylig etablert sykkelveg med fortau. Det bygges også sykkelveg med fortau langs Jarleveiens østside (Lilleby Triangel), langs Strandveiens østside og langs den nye Ladebakkens sørside (Øvre Nyhavna). Det er vanlig fortau langs Jarleveiens vestside og på begge sider av Fridheimveien. På nordsida av Stiklestadveien er det gangvei/fortau skjermet av grøntrabatt.

Nærmeste bussholdeplass for linje 20 som går til/fra sentrum ligger i Strandveien rett ved Jarlheimsletta. Bussen går hver halvtime, og hvert kvarter i rushtiden. Holdeplasser for metrobusslinje 2 som stopper i Mellomveien og Jarleveien til/fra sentrum, ligger 300-500 meter fra planområdet med avganger hvert 10. minutt. Det går ikke buss i Stiklestadveien i dag, men det er foreslått at metrobusslinje 2 på sikt skal gå i Stiklestadveien.

Store deler av planområdet brukes i dag til parkering for næringsbebyggelsen. Inne på området er det i dag verken merket eller sikret trygge gangveger for gående.

Barns og unges interesser

I nærområdet finnes blant annet ballplassene og Ladeparken/Sirkusparken (omtalt over). Organiserte/ kommersielle tilbud finnes i Trikestallen Skatepark og Trondheim Buldresenter. «Leos lekeland» er leietaker i Ladebekken 6. Utover dette har ikke barn og unge noen interesser eller tilbud i selve planområdet i dag.

Sosial infrastruktur

Det er ikke kapasitet i grunnskoleløpet i området. Planområdet ligger innenfor skolekretsene Lilleby barneskole og Rosenborg ungdomsskole. Fremtidig skolestruktur for Lade - Lilleby er utredet og føringer for videre planlegging i området ble vedtatt i formannskapet 16.02.2021, sak 22/21. Det vises her til at elevtallet ved Rosenborg ungdomsskole forventes å øke ytterligere og kommunedirektøren la til grunn i saken at ungdomsskoleelevene fra Lilleby skolekrets må flyttes fra Rosenborg til Lade skole. Utbygging innenfor planområdet krever derfor at ny ungdomsskolestruktur i området er på plass, hvor ny skole på kommunens skoletomt i Lilleby-området (Smelteverket) skal avlaste skolene i området.

Skolebehovsplan 2021 og investeringsrekkefølge for skoleanlegg 2022-2035 er under behandling og vil være førende for når strukturen og kapasiteten vil være avklart.

Innenfor Lilleby barneskolekrets er det ifølge Trondheim kommunes egen oversikt 5 barnehager i dag. I tillegg ligger det 4 barnehager i tilsvarende avstand nord for planområdet, sør i Lade barneskolekrets.

Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur innenfor planområdet er beskrevet i vedlegg. Her nevnes forhold som må vies oppmerksomhet i videre prosjektering. Ett tema er den store overvannsledningen/bekkekulverten for Ladebekken som berører planområdets nordøstlige hjørne. Et annet er avløps- og vannledning som går over planområdets nordvestre del samt vannledninger langs Strandveien. Det ligger også høyspentkabler under bakken gjennom området.

Planområdet ligger i et flomutsatt område. Nærhet til sjøen reduserer skadepotensialet for en mulig bekkeflom. Det må sikres at innkjøringer til planområdet ikke kan lede flomvann fra veien og inn til området. Området har i dag liten infiltrasjon av overvann til grunnen.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og det går fjernvarmerør i både Strandveien, Stiklestadveien, Jarleveien og Fridheimveien.

Grunnforhold

Planområdet berøres ikke, og ligger heller ikke i nærheten, av kartlagte kvikkleiresoner. Det er imidlertid registrert kvikkleire på utbyggingsområdet Øvre Nyhavna like nord for Jarlheimsletta. Områdestabiliteten der er tidligere utredet og funnet akseptabel.

Løsmassene på tomta består av fyllmasser av sand og grus over leire og berg. Bergoverflaten antas å stige i nordlig retning. Det antas at grunnvannsspeilet i området generelt kan ligge i overgang mellom fyllmasser og leire fra cirka 2,0 til 3,5 meter under terreng.

Historisk aktivitet innenfor planområdet, som gassverk og metallbearbeiding, har medført forurensning i grunnen. Det er også registrert oljetanker i tilknytning til flere av byggene. Det er påvist forurensete masser i alle forurensningsnivå/tilstandsklasser opp til tilstandsklasse 5: «farlig avfall».

Havstigning

Nordvestlig del av planområdet, herunder bebyggelsen i Stiklestadveien 1 omfattes av bestemmelsesområde havstigning i kommuneplanens arealdel.

Miljøfaglige forhold – støy og luftforurensning

Deler av planområdet er utsatt for støy fra vegtrafikk langs Strandveien, Stiklestadveien og Jarleveien.

Vegtrafikken langs planområdet medfører utslipp av svevestøv og nitrogendioksid (NO₂). I tillegg er det en del industri i området; to industribedrifter som ligger nær planområdet er registrert med utslipp til luft.

Risiko- og sårbarhet

Utover forhold som er beskrevet over (flom, grunnforhold, havstigning, støy og luftkvalitet), er det ikke kjente forhold som berører tema samfunnsikkerhet i arealplanlegging i dagens situasjon. Det vises til eget kapittel om ROS-analyse.

Næring

I eksisterende bygningsmasse innenfor planområdet er det i dag flere leietakere innen en rekke ulike bransjer: industri, lager, kontor, forretning og tjenesteyting (lekeland). Totalt omfatter disse virksomhetene cirka 600 arbeidsplasser.

Beskrivelse av planforslaget

Hovedtrekk i planforslaget



Fugleperspektiv av planområdet: Boliger, eksisterende næring, barnehage, park og forbindelser gjennom området, byrom og gårdshager.

Bebyggelsen former tydelige byggelinjer langs de omkringliggende gatene og danner en bymessig struktur med tydelige byrom. Stiklestadveien 1 og Jarleveien 8 B-D er verneverdige bygg og er foreslått bevart. På hjørnetomta ved krysset Ladebekken/Strandveien viser planen et nytt bolig- og næringsbygg som i første etasje knyttes sammen med Stiklestadveien 1 ved at det etableres et lokk over varemottaket, mens fire nye boligkvartaler er foreslått langs Stiklestadveien/ Jarleveien/ Fridheimveien. Langs Jarleveien, Stiklestadveien og Strandveien kan det etableres utadrettet virksomhet og/eller fellesfunksjoner for beboere i arealer med fasade mot vei i første etasje.

Boligene planlegges med kjeller for boder og med et sammenhengende underjordisk garasjeanlegg for sykkel og bil. I tillegg planlegges utvidelse av eksisterende parkeringskjeller for næringsbygget i Ladebekken 1.

Planforslaget viser cirka 16 boliger per dekar i området innenfor tilliggende offentlig infrastruktur, totalt cirka 730 boliger med gjennomsnittlig størrelse 64 m² BRA. Om det antas 2 personer per bolig, kan planforslaget gi et beboertall på rundt 1500 personer. Med utgangspunkt i byggetomt fratrukket fotavtrykk av bebyggelse som ikke rives (35 974 m²) gir planforslaget cirka 20 boliger per dekar.

Det er satt av sammenhengende og varierte uteoppholdsarealer: Parken, gangstrøkene og torget utgjør mer enn 10 mål felles areal. I tillegg kommer gårdshagene som vil være fellesareal for det enkelte kvartal. Illustrasjonsmaterialet synliggjør romlige og grønne kvaliteter, inndeling i soner og bruksmuligheter.

Park og gangstrøk

Bebyggelsen omkranser en park til felles bruk midt i området. Gangveger og gatetun er regulert felles og utformet for å gi en fri ferdsel for gående og syklende gjennom området og god tilgang til parken. Disse

forbindelsene følger opp grep i anbefalingskartet i Trondheim kommunes *Stedsanalyse for Reina og Ladalen-området*.

Parken har gode solforhold og tilrettelegges for både rolig opphold og ulike aktiviteter for alle aldersgrupper. Den skal ha variert og frodig vegetasjon, oversiktlige gangstier og gangveger med god belysning samt bidra i den overordnede overvannshåndteringen innenfor planområdet. Gangstrøkene får et mer urbant preg og skal opparbeides blant annet for større barns og ungdommers aktivitet og lek. På plankartet er gangstrøkene regulert med *formål gangveg* for gjennomgående forbindelser gjennom området, og med *formål felles uteoppholdsareal* for aktivitetsområdene. Både park og gangstrøk er godt skjermet fra støy og luftforurensning.



Figur: Diagram som viser felles uterom i området og felles forbindelser gjennom området.

Torg

Det etableres to bilfrie torg. Ett sør for Stiklestadveien 1 og ett nord for Jarleveien 8B-D. Begge steder blir møtepunkter for hele bydelen og kan brukes til eksempelvis uteservering og opphold, beplantning, benker, vann, kunst og bysykkelpunkt. Begge får bussholdeplasser like ved. Begge torgene ligger i rød/gul støysone.

Det etableres i tillegg et bilfritt torg mellom parken og Ladebekken 1/Stiklestadveien 1 foran eksisterende passasje gjennom bygget og planlagt inngang til barnehage. Ved nevnte passasje etableres også et mindre inngangstorg mot Ladebekken. To mindre, bilfrie torg etableres også langs Stiklestadveien, som overgangssoner inn til området.

Barnehage

Det reguleres for ny offentlig barnehage med 6 barnegrupper. Barnehagen er plassert i første og andre etasje i Stiklestadveien 1. Til fots nås barnehagen fra torget ved hjørnet Strandveien/ Stiklestadveien og fra gangvegene og torget i parken. Det er kort vei til planlagt metrobussholdeplass. Hente-/ bringeplasser for bil er foreslått i parkeringskjeller under felt BS1.

Barnehagen har 2,0 dekar uteareal som grenser opp mot parken. Parken blir dermed en ressurs for barnehagen. Utenom åpningstid blir utearealet tilgjengelig som trygg lekeplass for ungene i bydelen og bør prosjekteres i videre faser med tanke på slik sambruk. Utearealet blir skjermet for støy av en énetasjes paviljong mot Stiklestadveien. Barnehagen har i tillegg mulighet for inntil 0,65 dekar uteareal på taket av den laveste delen av det gamle bygget, én trapp opp.

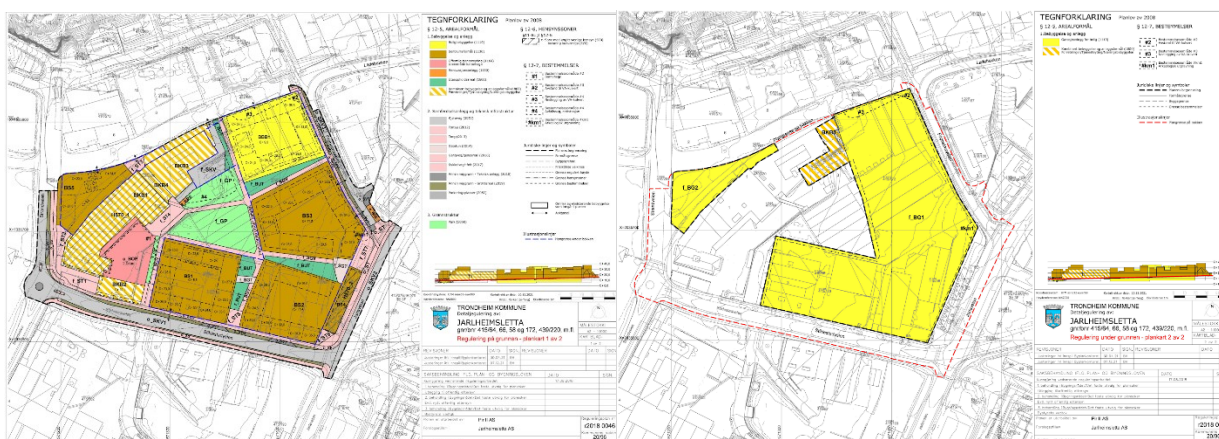
Tidspunktet for etablering av barnehagen er uavklart. Inntil barnehagen blir etablert kan utearealet brukes nyttes og opparbeides som felles uteoppholdsareal for planområdet, så lenge minst halvparten avsettes til lekeareal. Ingen slik tiltak skal være til hinder for senere etablering av barnehage.

Reguleringsformål og offentlige formål

Plankartet er fremstilt på to kartblad, henholdsvis for regulering *på* og *under* grunnen. På grunnen vises byggeformål for boliger, sentrumsbebyggelse, kombinert bebyggelse for forretning/tjenesteyting/næring samt renovasjonsanlegg. Kartet viser også formålene uteoppholdsareal, tjenesteyting, park, gangveg, torg, og gatetun, samt kjøreveger med tilliggende fortau, gangveger sykkelfelt, kollektivholdeplasser, parkeringsplasser og annen veggrunn.

Langs de tilliggende gatene reguleres samferdselsanleggene som offentlige formål. Innad i området reguleres grønnstruktur, uteoppholdsareal, gangveger, torg og gatetun som felles formål. Uteoppholdsarealet for den offentlige barnehagen reguleres som offentlig tjenesteyting.

Den offentlige barnehagen skal etableres i et privateid næringsbygg. Bestemmelsene presiserer at barnehagen skal være offentlig. Se omtale av dette i kapittel 7.2.



Plankartet for regulering på grunnen og under grunnen.

Grad av utnytting

Byggegrenser og maks kotehøyder er vist på plankart. Grad av utnytting er gitt for de enkelte feltene i bestemmelsene. Planen er illustrert med tilsvarende høyder og volumer:

Illustrasjonsprosjektet viser cirka 68 500 m² BRA ny bebyggelse. I bestemmelsene er samlet tillatt utnyttelse for denne satt til 69 800 m² BRA. Det er altså lagt til 2 prosent margin på totalen for eventuelle tilpasninger i byggesak. Det er illustrert 723 nye boliger med en snittstørrelse på 64 m². Det er videre illustrert 4 150 m² (6,0 prosent) lokaler til forretninger, bevertning, tjenesteyting og kontor, mens bestemmelsene tillater 6.100 m² BRA (8,7 prosent) til slik bruk. Minimum 63 700 m² er dermed avsatt til boligformål. Langs Fridheimveien og øvre del av Ladebekken kan boliger etableres i førsteetasje, ellers er alle lokaler på gateplan forbeholdt næringslokaler som beskrevet.

Areal under bakken, som parkering, boder og teknisk areal, regnes ikke med i grad av utnytting.

Eksisterende næringsareal i Stiklestadveien 1/Ladebekken 1 og Jarleheimveien 8 B-D utgjør cirka 21.700 m² BRA over bakken. Areal til ny barnehage inngår i dette.

Bebyggelsens høyde

Boligkvartalene har varierende høyder fra 4 til 8 etasjer, og bygget på hjørnetomta er terrassert i 5 til 8 etasjer. Eksisterende bebyggelse i Stiklestadveien 1/ Ladebekken 1 og Jarleheimveien 8 B-D har uendrete høyder fra 1-5 etasjer. Maksimalt tillatte høyder er angitt på plankartet. Se illustrasjonsvedlegg for fjern- og nærvirkning av bebyggelsen.

Boligsammensetning, bokvalitet

Det skal etableres minimum 20% 4-roms leiligheter eller større. Maksimalt 2% av boligene skal være ett-roms og maksimalt 40% skal være to-roms leiligheter. Det er lagt til rette for gode familieboliger og varierte

boligtyper og -størrelser. Det er krav om at minst 16 stykk duplex-leiligheter (= boenheter over to plan) skal etableres med beliggenhet mot parken (illustrasjonsmaterialet viser til sammen 32 slike).

Bestemmelsene sikrer at leiligheter og balkonger mot de mest trafikkerte gatene skjermes mot støy. Alle slike tiltak skal utformes med høy estetisk og bruksmessig kvalitet.

De fleste boligene planlegges gjennomgående eller med tosidig orientering. Det er foreslått ensidige boenheter mot nord eller øst i hhv. felt BS5 og felt BBB1. Dette utgjør i underkant av 5 % av samla antall. For slike boenheter er det gitt bestemmelser om at de skal ha vindus- og fasadeutforming som sikrer utsyn og solinnfall. Tilstrekkelig dagslys for slike boenheter er foreslått at dokumenteres ved beregninger utført med simuleringsverktøy.

Bokvalitet og støy

Planforslaget oppfylder delvis vilkårene satt i KPA og sikrer tilfredsstillende støyforhold for uterom og boliger: Utarbeidet støysonkart viser at fasader som vender mot Stiklestadveien, Strandveien, Ladebekken og Jarleveien er utsatt for trafikkstøy. En opptelling av alle boenheter i samtlige foreslåtte bygg viser at over halvparten av boenhetene har alle fasader i hvit støyson. Cirka 34 prosent av boenhetene har støynivå tilsvarende gul sone (Lden > 55 dB) på en av fasadene. Cirka 13 prosent av boenhetene har støynivå tilsvarende rød sone (Lden > 65 dB) på en av fasadene. Ingen overskrider øvre grense satt i KPA, Lden 70 dB.

Naturlig stille side mangler for cirka 8 prosent av boenhetene. Det vises til illustrasjonsvedlegg for eksempel på mulige tiltak for å oppnå dempet fasade for disse. Alle boenheter får tilgang til felles uteareal med tilfredsstillende støynivå, det vil si Lden < 55 dB.

Hovedandelen av støyutsatte boliger er vist med gjennomgående planløsning eller beliggenhet på hjørne (= «tosidig boenhet»). I feltene BS1, BS2, BS3, BS4 og BS5 tillates det etablert leiligheter med fasade i rød og gul støyson hvor dempet fasade erstatter stille side. Antall boenheter med kun dempet fasade skal ikke overstige 60. Antall ensidig belyste boenheter med kun dempet fasade skal ikke overstige 35. For disse leilighetene sørger tiltak i fasaden, fortrinnsvis inntrukket balkong, for at minst ett soverom og minst halvparten av rom for støyfølsom bruk kan plasseres mot dempet fasade.

Illustrasjonsmaterialet viser følgende situasjon:

I felt BS5 mangler 24 av 72 boenheter, det vil si 33 prosent, fasade mot stille side. 20 av disse boenhetene er ensidig belyst og ligger nordvendt mot Ladebekken. Formgivning av fasade gir utsyn mot vest. 13 av disse 20 boenhetene er relativt små toromsleiligheter på cirka 35 m². Det tillates ikke ensidig belyste leiligheter med utelukkende støydempende fasade for ettroms boenheter. Minimum 60 m² BRA av bruksarealet for bolig i felt BS5 skal romme fellesfunksjoner for boligene.

I felt BS1 mangler 12 av 139 boenheter, det vil si 9 prosent, fasade mot stille side. Dempet fasade løses fortrinnsvis med inntrukket balkongnisje. Seks av disse boenhetene er ensidige leiligheter som ligger vestvendt mot barnehagen. Disse har gode sol- og utsiktsforhold.

I felt BS2 mangler 10 av 136 boenheter, det vil si 7 prosent, fasade mot stille side. Dempet fasade løses fortrinnsvis med inntrukket balkongnisje. Tre av disse boenhetene er ensidige boenheter som ligger vestvendt mot gangstrøket. Karnapp skal gi utsyn i retning parken.

I felt BS3 mangler tre av 210 boenheter, det vil si 1 prosent, fasade mot stille side. Dempet fasade løses fortrinnsvis med glass-sidevegg på balkong. Alle de tre boenhetene er ensidige leiligheter og ligger sørvendt mot uteoppholdsareal. Støynivået på fasade er her 56 db, marginalt over grenseverdien for gul sone.

I felt BBB4 mangler seks av 168 boenheter, det vil si 4 prosent, fasade mot stille side. Disse leilighetene løses med dempet fasade, fortrinnsvis inntrukket balkongnisje.

Totalt viser illustrasjonsmaterialet 55 leiligheter som ikke har stille side og derfor ikke er i henhold til retningslinjen *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)*, det vil si cirka 7,5 prosent av totalt antall boenheter. Av disse er det 32 boenheter som er ensidig belyste, det vil si cirka 4,4 prosent. Alle tiltak for dempet fasade skal utformes med høy estetisk og bruksmessig kvalitet, fortrinnsvis med inntrukket balkong. Bestemmelsene åpner opp for 60 leiligheter uten stille side, hvorav 35 kan være ensidig belyst.

Kommuneplanen tillater boligbygging i støyutsatte områder på gitte vilkår:

“§ 21.2 Det tillates støyfølsom arealbruk i gul støyzone, dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå.

§ 21.3 I rød støyzone tillates det ikke støyfølsom arealbruk. Etablering av nye boliger kan likevel vurderes i sentrale byområder og andre viktige fortetningsområder langs kollektivtrase med støynivå (L_{den}) inntil 70 dBA ved fasade, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.

Med støyfølsom bruk menes skoler, barnehager, boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, og rekreasjonsarealer. Med planforslag eller søknad om ny bebyggelse eller om anlegg som kan produsere økt støy, skal det følge en støyfaglig utredning med beregning og kartfesting av støysoner, samt påvirkning på nærliggende støyømfintlig bruk, med forslag til avbøtende tiltak og en vurdering av effekten av disse. Det tillates ikke støyfølsom bebyggelse i rød støyzone med brudd på forurensningsforskriften.” KPA 2012-24 § 21.2-3

Planbestemmelsene viser til og presiserer nasjonal retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) samt KPA-kravene. Jarlheimsletta er avsatt til sentrumsformål og ligger i indre by, ved metrobussstrasé og det er fastsatt som premiss i planprogrammet at området inngår i «sentrale byområder og andre viktige fortetningsområder langs kollektivtrasé».

For at balkonger eller terrasser skal regnes som uterom, må de ha støynivå $L_{den} < 55$ dB. Dette forutsetter lokale skjermingstiltak i gul/rød støyzone. Alle tiltak for dempet fasade skal utformes med høy estetisk og bruksmessig kvalitet.

I byggesaken skal det dokumenteres at støyforholdene blir tilfredsstillende og at nødvendige tiltak gjennomføres.

Uterom for boliger

Fra kvartalene er det portrom og åpninger til gangstrøkene og kort vei ut i parken. Boligene på hjørnetomta er ikke sikret tilgang med en akseptabel distanse til park og gangstrøk i reguleringsplanen, men kan oppnå det gjennom glassgangen i eksisterende næringsbygg. Dette er et privatrettslig forhold som må sikres gjennom en tinglyst erklæring.

Det skal opparbeides lekeplass for småbarn i hvert kvartal. Det tillates inntil 100m² sykkelparkering på terreng i gårdshagene, men hovedtyngden (80%) plasseres i kjeller.

Boliger som ligger i førsteetasje, har direkte utgang til uteområdene. Forhager/terrasser på bakkeplan fungerer som overgangssoner og sørger for et tydelig og gradert forhold mellom privat areal og fellesareal.

I tillegg til balkong eller forhage/terrasse for de enkelte leilighetene, planlegges takterrasser som vil få gode utsiktsforhold og solforhold hele dagen. Felles takterrasser teller i uteromsregnskapet i den grad de nåes fra leilighetene via egen trappeoppgang.

Det er stilt flere kvalitetskrav som gir føringer for videre prosjektering fram mot byggesak. Det er videre gitt retningslinjer for utforming i Designprogram for gateutforming.



Illustrasjonen viser passasjer fra gårdshagene via gangstrøkene til parken.

Trafikkløsninger med atkomst, varelevering og parkering

Varelevering og tilbringertjenester. Logistikkpunkt for området.

Intensjonen i forslaget er at motorisert trafikk inne i området skal begrenses til et absolutt minimum og at nødvendig trafikk skal kanaliseres på forutsigbart, oversiktlig og trafikksikkert vis. Det vil si at begrenset kjøring for flyttebil og HC-taxi kun tillates inne i kvartalenes gårdsrom, og mellom to av kvartalene. Slik kjøring reguleres ved oppsetting av skilt og evt. bom, som ikke får hindre allmenn ferdsel for gående eller syklende. På plankartet er de to korte, kjørbare strekkene mellom kvartalene gitt reguleringsformålet gatetun.



Øvrige tilbringertjenester forutsettes løst enten via p-kjeller eller via et logistikkpunkt for beboerne som kan etableres i første etasje hvor planen tillater etablering av næring og/eller fellesfunksjoner for området. Dette kan bli et felles mottakspunkt for blant annet vareleveranser, postpakker, matvarer. Beste plassering av dette er foreløpig vurdert å være næringslokalet på gateplan i kvartal 1 (mot Stiklestadveien). Lokalet har god tilgjengelighet fra foreslått vareleveringslomme. Dersom dimensjonerende hastighet i Stiklestadveien settes = 40 km/t, kan lommen rykke enda nærmere ettersom sikttrekant ved avkjørselen reduseres. Det forutsettes vareheis til kjeller slik at tyngre leveranser slik som for eksempel hvitevarer kan fraktes via p-kjelleren. Flere mobilitetsfunksjoner foreslås løst i p-kjelleren på samme sted: Gjesteparkering, hente-bringe-parkering for barnehagen, kundeparkering for næringslokalene, parkering for bildeling og

lastesykkeldeling. Alternativ plassering av logistikkpunktet kan være næringslokalet på gateplan i kvartal 3 (mot Jarleveien).



Brukertilpasset tilbud om bildeling reduserer behovet for privatbiler

Sykkelvennlig: Sykkelverksted og -vask og god tilgang på delesykler og lastesykler

Lav terskel for bruk. Administreres i app på telefon/ pc

Miljøvennlige og fremtidsrettede reisevalg!

MOBILITETSPUNKT



Leverings- og hentepunkt for hjemlevering av dagligvarer og pakker

Tilrettelagt for både kjøle- og frysevarer

Låses opp med app

Reduserer trafikken internt i området

HENTEPUNKT

Logistikkpunktet er ment å understøtte både grønn mobilitet og effektive tilbringertjenester.

Varelevering til næringslokalene organiseres slik:

Varelevering til virksomheter langs Stiklestadveien forutsettes fra de to foreslåtte vareleveringslommene langs gata. Varelevering til virksomheter langs Jarleveien forutsettes fra lomme i enden av Fridheimveien evt. fra østre lomme i Stiklestadveien. Varelevering til Ladebekken 1 skjer via felles kjøreareal avsatt på plankartet. Arealet gir også adkomst og manøvreringsareal for avfallssuganlegget.

Varelevering til virksomhetene på hjørnetomta og i Stiklestadveien 1 (inklusive barnehagen) løses i varemottak på gateplan under lokk mellom byggene. Dette får egen avkjørsel fra Ladebekken. Her løses også tilbringertjenester (HC-taxi, leveranser, flyttebil mv) for boligene i felt BS5. Det er gjort sporingsanalyser som viser at løsningen er gjennomførbart, og det er krav om 4,5 meter fri høyde i kjørearealene i første etasje. Det er også foreslått en vareleveringslomme ved Strandveien. Leveranser til virksomheter ved torget kan skje herfra.

Vareleveringslommene vil også kunne benyttes av for eksempel drosjer, flyttebiler og «kiss&ride». Disse kan i tillegg benytte ordinære offentlige parkeringsplasser langs Fridheimveien og Ladebekken. Det forutsettes offentlig skilting som følger opp intensjonene i forslaget, gjennom for eksempel tidsregulering.

Henting av avfall fra punktet i Fridheimveien skjer fra enden av gata, i forlengelsen av snuhammeren. Alle gangveger er tilgjengelige for brannbil og andre utrykningskjøretøyer.

Bilparkering

Foreslått krav til bilparkering for nye tiltak er:

Boliger:	min. 0,3-maks. 0,7 plasser per 70 m ² BRA bolig (eller per boenhet)
Forretning og service:	maksimalt 1,25 plasser per 100 m ² BRA
Kontor og annen næring:	maksimalt 0,5 plasser per 100 m ² BRA
Barnehage:	minimum 3 plasser for henting og levering av barn til/fra barnehagen

Det skal lokaliseres og utformes biloppstillingsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne tilsvarende 5 prosent av antall boenheter.

Forslaget gir en lavere parkeringsdekning for boliger enn kommuneplanens nåværende krav. KPA har for indre sone krav om minimum 0,7 parkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA boligformål. Hensikten er å bidra til bedre klima, bymiljø og arealbruk gjennom redusert bilbruk. For øvrige formål er parkeringskravet det samme som i KPA.

Boligparkering løses i parkeringskjellere med adkomst via nedkjøringsramper fra Stiklestadveien (ved logistikkpunktet) og fra Fridheimveien, samt en tredje mulig rampe som tillates fra Ladebekken. Boligene på hjørnetomta får bilatkomst fra Ladebekken via eksisterende parkeringskjeller i næringsbygget Ladebekken 1.

Næringsparkering løses ved utvidelse av eksisterende parkeringskjeller i Ladebekken 1, fra cirka 50 til cirka 105 plasser. I tillegg er det planlagt kundeparkering under lokket på hjørnetomta, maks 12 plasser. Det tillates at inntil 30 plasser etableres i bolig-parkeringskjellerne.

Det skal etableres 5 offentlige gateparkeringsplasser langs Fridheimveien.

Sykkelparkering

Foreslått krav til sykkelparkering er:

Boliger:	min. 3 plasser per 70 m ² BRA bolig eller per boenhet, hvorav minst 80 prosent plasseres i kjeller eller under tak minst 10 prosent tilpasses lastesykler minst 50 prosent av plassene plasseres i låsbare rom
Forretning og service:	minimum 2 plasser per 100 m ² BRA
Kontor og annen næring:	minimum 2 plasser per 100 m ² BRA
Barnehage:	minimum 26 sykkelparkeringsplasser, hvorav minimum 6 plasser skal være ekstra store, det vil si minst 2,7 x 0,9 meter med plass for transportsykel/sykkel med vogn minst 5 ordinære plasser skal være under tak.

Det skal etableres felles område for vask/ vedlikehold/ reparasjon av sykkel i tilknytning til sykkelparkeringsanlegg i felt f_BG1. Det skal etableres ladepunkter for el-sykler. Én ordinær sykkeloppstillingsplass per bolig kan erstattes av 1,0 m² ekstra gulvareal i privat sportsbod.

For boliger kreves mer sykkelparkering enn i KPA som krever to sykkel-p-plasser per boenhet. Som for bilparkering er hensikten å understøtte grønne reisevaner. For barnehagen er kravet satt i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for reguleringsplaner med barnehage](#). For øvrige formål er kravet satt i samsvar med KPA.

Teknisk og sosial infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg

Sosial infrastruktur: Ny offentlig barnehage (omtalt over) vil supplere den sosiale infrastrukturen i bydelen.

Teknisk infrastruktur: Nødvendig teknisk infrastruktur som skal etableres er beskrevet i vedlagte VA-rapport og VA-plan.

VA: VA-plan viser forslag til løsning. Bestemmelser sikrer at forprosjekt for vann og avløp for hele planområdet skal være godkjent før det gis igangsettingstillatelse for nye bygg. For det aktuelle byggetrinnet skal det i tillegg foreligge tekniske detaljplaner for all teknisk infrastruktur.

Renovasjon: Det skal etableres stasjonært avfallssug for boliger og barnehage med sentral i planområdet (under parkanlegget, i bestemmelsesområde #4). Sentralen kan alternativt plasseres i Reina-området. Maks. 50 boliger kan gis brukstillatelse før avfallssuget er i drift. For det tilfellet at avfallssugsentralen lokaliseres utenfor planområdet, kan det gis midlertidig brukstillatelse inntil den er etablert. Midlertidig renovasjonsløsning skal være godkjent av Trondheim kommune før brukstillatelse kan gis. Anlegget skal overtas av kommunen, og rørtraséene er derfor foreslått utenom (private) kjellere. Nedkast er plassert med

tanke på tilgjengelighet fra boligene og en god spredning i området. Det vil rent unntaksvis være mer enn 50 m fra hovedinngang til nedkast (ref. Illustrasjonsvedlegg for diagram som viser foreløpig plassering.) Endelig løsning utredes i detaljprosjekt og dokumenteres i byggesak.

Avfallsfraksjoner som ikke kan kastes i suget, har fått et eget returpunkt sørøst i Fridheimveien, i tilknytning til tre eksisterende nedkast. I tillegg er det regulert et tilsvarende punkt i parkens randsone vis a vis næringsbygget Ladebekken 1.

Alt næringsavfall skal løses innomhus.

Om høyspent: Høyspentkabler gjennom området legges om i ny trasé slik at de ikke kommer i konflikt med bebyggelsen og for tilkobling av ny nettstasjon.

Om strømtilførsel/nettstasjon: Ny bebyggelse må forsynes fra nye nettstasjoner; frittstående eller som rom i bygning. Foreslåtte plassering og antall nettstasjoner i planforslaget er basert på innspill fra Tensio AS, men må endelig avklares og godkjennes før igangsetting av tiltak. Ved plassering som rom i bygning må den trekkes vekk fra rom med permanent opphold, minimum avstand 5 meter. Plassering av ny nettstasjon utendørs er regulert til bestemmelsesområde #4.

Det er beregnet et elektrisk effektbehov på 4100 kW for den nye boligbebyggelsen, inkl. kapasitet for el-bil-ladere.

Energi og miljø

Utbygger ønsker å ta ansvar for at Jarlheimsletta står langt fremme når det gjelder miljø- og klimavennlig boligutbygging. Dette er et felt der kunnskap, tekniske løsninger og regelverk er i rask utvikling. De spesifikke løsningene bør derfor defineres på prosjektnivå og ikke i reguleringsplan som kan vedtas flere år før prosjektene kommer til gjennomføring. Likevel er det viktig at miljøambisjonen løftes tidlig nok og synliggjøres gjennom hele plan- og prosjektutviklingen.

Så langt er ikke energiløsning for oppvarming av ny bygningsmasse bestemt, men andre løsninger enn fjernvarme forutsetter dispensasjon fra tilknytningsplikten. Vannbåren varme fra jordvarme evt. sjøvarmepumpe eller solvarme *kan* benyttes. Energiutveksling mot eksisterende næringsbebyggelse vil bli vurdert i videre planlegging og prosjektering.

Innspill fra forslagsstillers egen miljøworkshop, med deltakelse fra utbyggerorganisasjonen og spesialister er gjengitt under. Dette er ikke sikret i planen:

Energi:

- Gjennomføre en helhetlig vurdering av energiløsningene for byområdet, søke best mulige løsning.
- Søke samarbeid med for eksempel ZEN (NTNU/ SINTEF), CenSES og Smart Grid, forskningscentre ved NTNU, Statkraft, Trondheim kommune, Enova samt naboprojekter
- Lokal el-produksjon (solceller) i minst ett byggetrinn
- Vurdere alternativer eller supplement til fjernvarme

Areal og transport

- Utbygging av sentrumsnær tomt, med gangavstand og metrobuss
- Høy utnyttning gir mindre transportarbeid
- Lav p-dekning (lavere enn KPA). Høy sykkelparkeringsdekning (høyere enn KPA). Trygg plassering, vask og vedlikehold
- Delebiler, delesykler.
- Felles varemottak for boligene
- Elbil-lading, el-sykkellading
- Bilfrie uteområder

- Optimalisere massetransport og byggvaretransport
- Sette et måltall for samlet CO₂-reduksjon sammenlignet med referanseprosjekt ved å bruke for eksempel ducky.eco

Bygg og anlegg

- Engasjere miljørådgiver
- Tverrfaglig miljøprosjektering og Breeam-klassifisering av bygg: Good el. bedre. Min. Energiklasse A
- Lage mmiljøoppfølgingsplan med krav til entreprenør)
- Bevisste materialvalg med LCA, LCC, EPD
- Prosjektets BIM skal brukes videre i byggforvaltningen
- Prosjektene kunde-tilvalgspakke for tilpasset interiør, smarte løsninger (fleksibilitet, arealbesp.)
- Kartlegge, planlegge, gjennomføre «klok rivning» > for ombruk, salg og gjenvinning
- Bruke ombruksmaterialer, gjenvinningsmaterialer. Bruke «rene» (ombrukbare, demonterbare, gjenvinningsbare) materialer, bygningsdeler, produkter.
- Fossilfri byggeplass
- Fokus på støy, støv og rystelser
- Minimere byggavfall
- Passivhus, Nesten-nullutslippshus eller Nullutslippshus
- Energieffektivisering i eksisterende bygningsmasse
- Tilknytte driftsselskap, profesjonell eiendomsforvaltning for bl.a. leietakerservice, beboerservice, «sosial bærekraft», årlig/ løpende miljøregnskap

Forbruk og avfall

- Monitorering, styring (eget) energiforbruk. Utvikle en veileder for beboere/ brukere for hvordan de kan bruke mindre energi
- Stasjonært avfallssug (= kildesortering, red. avgasser, red. transport)
- Etablere ombruksstasjon, byttemarked for beboere/ nabolag
- Delingsløsninger og digital nøkkel via app. Fellesressurser verktøy etc.
- Felles dyrkingsareal. Felleshus, delingsleiligheter, verksteder ol. Evt. kantine, matsentral.

Næringsliv, teknologi og det grønne skiftet

- Ha søkelys på ny teknologi, gjennomføre pilotprosjekter, utprøving
- Kontraktsfeste miljømessig og sosial bærekraft i leverandørkjeden/ anskaffelser,
- Delta i nettverk og programmer, søke samarbeid
- Involvere lokale innovatører, for eksempel egne leietakere i løpende miljøarbeid.
- Prioritere leietakere med «grønn profil».
- Klimatilpasning
- Gjennomføre klimaspesifikk ros-analyse
- Fokuserer på; ekstrem nedbør, sterk vind, havnivåstigning, tørkeperioder, varmeperioder, økosystem-tjenester, vedlikeholdsrutiner
- Tiltak bl.a. flomveier, infiltrasjon (parken), fordrøyning, tilpasset vegetasjon, vindskjermete/ overdekkede utearealer.

Universell utforming

Planområdet er relativt flatt, og det er ikke avdekket spesielle UU-utfordringer i planarbeidet. Illustrasjonene viser trinnfri adkomst fra alle gårdsrom til gangstrøk og park og fra parken til barnehagen samt forskriftsmessige stigningsforhold på alle gangveger. Fra innendørs parkeringsplasser til alle funksjoner planlegges heis. Tilgjengelighet og universell utforming etter plan- og bygningsloven følges opp og sikres i byggesaken.

Miljøoppfølging – grunnforhold, forurenset grunn og støy

Grunnforhold/geoteknikk

Geoteknisk notat dokumenterer at tomta er egnet for planlagte formål. Direktefundamentering og fundamentering på peler vil være aktuelle løsninger for fundamentering av ny bebyggelse. Bestemmelsene sikrer at det gjøres geoteknisk prosjektering som skal dokumentere at planlagte byggetiltak er gjennomførbare.

Forurenset grunn

Miljøgeologiske undersøkelser har påvist forurensete masser i alle forureningsnivå/tilstandsklasser opp til tilstandsklasse 5 - «farlig avfall». Det stilles derfor krav om egen tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn for hvert delprosjekt/ byggetrinn forut for terrenginngrep. Det må utføres supplerende prøvetaking som grunnlag for planlegging av gravearbeider, og for å tilfredsstille kommunens dokumentasjonskrav til rene fyllmasser. Det vil være behov for miljøgeologisk oppfølging og styring under gravearbeidene samt sluttrapportering til Miljøenheten.

Vilkår for gjennomføring og rekkefølgebestemmelser

Planen har bestemmelser om vilkår som må oppfylles av utbygger i byggesak. Disse er krav om prosjektering og dokumentasjon av tiltaket samt innhenting av tillatelser. Rammetillatelse for oppføring av boliger forutsetter tilstrekkelig skolekapasitet.

Videre har planen rekkefølgebestemmelser som sikrer hensiktsmessig ferdigstilling av utearealer og teknisk infrastruktur i planområdet. Før det gis brukstillatelse for boliger skal det i tillegg sikres rett til offentlig ferdsel på gangvegene. For hjørnetomta skal beboerne sikres bruksrett til passasjen gjennom Ladebekken 1 og til bruk av innkjøring til eksisterende garasjeanlegg i samme bygg.

Automatisk fredete kulturminner

Lokaliteten for dyrkingslag og plogspor som ble funnet ved arkeologiske registreringsundersøkelser våren 2020, inklusive sikringszone, er angitt som bestemmelsesområde på plankartet. Det er gitt bestemmelse om at det skal foretas arkeologisk utgravning av de fredete kulturminnene før iverksetting av tiltak i medhold til planen.

Planprogrammets premisser

Følgende premisser fastsatt i Planprogrammet i kapittel 1.3 er ivaretatt i planforslaget:

1. Universell utforming er lagt til grunn for organisering og hovedløsning og det vil bli lett å bevege seg fra offentlige gater til private areal.
2. Kvartalsstruktur er hovedgrep for området.
3. Det er regulert en park på bakkeplan tilgjengelig for allmennheten midt i planområdet. Det er ikke regulert parkeringskjeller under parken.
4. Myke trafikanter er gitt prioritet ved regulerte gangveger gjennom området som enkelt kan nås fra omkringliggende offentlige fortau, gang- og sykkelveger. Kollektivtrafikk er gitt prioritet ved at det er sikret areal til kollektivfelt i østgående retning i Stiklestadveien.
5. De regulerte gangvegene gir flere og bedre gangforbindelser som kobler seg på og forsterker den omkringliggende bystrukturen.
6. Det er regulert for etablering av gater, ikke veier.
7. I møte med byplankontoret 9.11.21 ble det opplyst at metrobusstasjonen skal plasseres sør for krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien og at det derfor ikke er behov for kollektivholdeplasser i reguleringsplanen for Jarlheimsetta.
8. Det er gitt bestemmelser som sikrer at første etasje i byggene langs Strandveien og Stiklestadveien får utadrettet virksomhet eller fellesfunksjoner for beboerne.
9. Jarleveien 8 er regulert som hensynssone bevaring kulturmiljø med tilhørende bestemmelser.
10. Stiklestadveien 1 er regulert som hensynssone bevaring kulturmiljø med tilhørende bestemmelser. Bebyggelsen og de omkringliggende utearealene er integrert i den helhetlige planen bl.a. ved at offentlig barnehage med tilhørende uteoppholdsareal er plassert i Stiklestadveien 1.

11. Det reguleres 5 gateparkeringsplasser i Fridheimveien og maks 12 parkeringsplasser under tak på gateplan i felt BS5. All annen parkering for biler er plassert i parkeringskjellere under bakken.
12. Utbyggingsområdet på Jarlheimsletta er behandlet som «sentrale byområder og andre viktige forfettingsområder langs kollektivtrasé» etter kommuneplanens arealdel.

Virkninger av planforslaget

Byutvikling og forholdet til bydelen

Planforslaget er i samsvar med KPA og foreslått byutviklingsstrategi for Trondheim. Det bygger opp om ønsket foretting av sentrale områder. Bydelen er under omdanning. Jarlheimsletta blir et viktig bindeledd mellom Nyhavna, Reina, Øvre Nyhavna og Lilleby og forsterker helhet og sammenhenger i bystrukturen. Planforslaget skaper gate- og byrom med gode estetiske kvaliteter. Kulturminnene i Stiklestadveien 1 og Jarleveien 8 B-D bevares gjennom aktiv bruk.

Planen legger til rette for et positivt samspill mellom beboere, besøkende, næringsdrivende og andre ved at allment tilgjengelige byrom (park, torg, gangstrøk regulert felles), kollektive fellesarealer for beboere (gårdshager, takterrasser) og private arealer (forhager, private terrasser, balkonger) er forståelig og logisk organisert. Parken kan bli en viktig ressurs for hele bydelen. Barnehagens beliggenhet opp mot parken legger til rette for sambruk.

Området får en rik funksjonsblanding. Utadrettete lokaler med virksomheter langs Strandveien, Stiklestadveien, Jarleveien og Ladebekken bidrar til tjenestetilbud, arbeidsplasser og opplevelsen av urbant liv og fellesskap.

Forslagsstiller mener at planforslaget på en god måte følger opp målsettinger og premisser gitt i planprogrammet for Jarlheimsletta. Vurdert mot dagens situasjon vil planen åpne opp området og løfte opplevelseskvalitetene for bydelens brukere og beboere.

Stedets karakter, byform, landskap og siktlinjer

Byform, landskap og sikt

Illustrasjonssnitt og perspektiver viser hvordan bebyggelsen forholder seg til det menneskeskapte bylandskapet og landskapsrommet med sine varierende byggehøyder. Sett fra vest og fra sør i Strandveien brytes Ladehammerens landskapsilhuet i nord. Opplevelsen av det store fjordrommet og havnebassenget i vest opprettholdes. Perspektiver viser at sett på avstand forholder planforslaget seg i en viss grad til eksisterende terreng og landskapsrom.

Gjennomførte, pågående og planlagte utbyggingsprosjekter vil skape en ny steds karakter. De viste byggehøydene mellom 4 – 8 etasjer bidrar til en jevn silhuett for byområdet som helhet samtidig som tilstrekkelig dagslys og sol er ivarettatt på fasader og i uterom. Høydene svarer til ny bebyggelse i nærområdene (Øvre Nyhavna, Lilleby, Lilleby Triangel). Byggehøydene er vist i snitt i illustrasjonsvedlegget. Naboområder som er under planlegging, men ennå står uregulerte (Reina, Fridheimkvartalet og Strandveikaia) er illustrert med tilsvarende høyder som bebyggelsen på Jarlheimsletta

Sett fra småhusbebyggelsen på Ladehammeren ligger Jarlheimsletta bak Øvre Nyhavna-blokkene. Det demper virkningen av Jarlheimsletta-kvartalene, men de vil likefullt bidra med et visst tap av utsikt sett fra dette nabolaget.

Estetikk og bokvalitet

Ny utbygging på de tidligere næringsarealene vil gi en stor opplevelsesmessig og visuell endring av området. Illustrasjonsmaterialet viser arkitektoniske kvaliteter i bebyggelsen, gode uterom og etablering av verdifull grønnstruktur. Realiseringen av disse er sikret i planbestemmelsene der det også stilles

kvalitetskrav. Det er likevel mange forhold som må løses i byggesak, slik som materialvalg, fasadeutforming, planløsninger, uterommenes konkrete utforming osv.

Planforslaget tilstreber bokkvalitet ved å gi tilgang til varierte, bilfrie og solrike park-, byrom og sosiale møteplasser. Det er gjort grep som reduserer motorisert ferdsel inne i området til et absolutt minimum. Bebyggelsen som ligger ut mot de trafikkerte gatene, skjerner de indre områdene mot trafikkstøy og luftforurensning.

Spesielt parken vil bidra til nye positive opplevelser i området, både gjennom estetiske kvaliteter og ved tilrettelegging for sosialt samvær.

Leilighetsutforming og -plassering er ikke låst av planforslaget. Det tillates inntil 35 nord- eller østvendte, ensidige boenheter som dermed får mindre direkte solinnfall og dagslys. Disse kompenseres med vindu som sikrer utsyn langs gaterommet og solinnfall fra vest (kveldstid) eller sør (morgen/dagtid).

I felt BS1, BS2, BS3, BBB4 og BS5 tillates det etablert maksimalt 60 leiligheter i rød og/eller gul støysone hvor dempet fasade erstatter stille side. Maksimalt 35 av disse kan være ensidig belyste boenheter. Det tillates ikke ettroms boenheter med kun dempet fasade. Dempet fasade løses fortrinnsvis med inntrukken balkong.

Kulturminner og kulturmiljø

Det vurderes at de positive virkningene planforslaget har for kulturmiljøet er større enn de negative. Verneverdige bygg i Stiklestadveien 1 og Jarleveien 8 B-D reguleres til bevaring og innpasses i den nye kvartalsstrukturen. Målet er at de skal bli identitetsmarkører for området og bli utnyttet som ressurser.

Barnehagens uteområde og den tilstøtende parken gir et svært romslig areal foran den sørøstvendte fasaden med sin karakteriske baldakin, slik at denne kommer til sin rett og blir godt synlig for alle som beveger seg gjennom området. Det nye bygget på hjørnet av Ladebekken og Strandveien ligger tett på Stiklestadveien 1, men kompletterer kvartalsstrukturen mot Strandveien.

Jarleveien 8 B-D ligger tett på den trafikkerte Jarleveien, men får stå tydeligere fram når tilbygget mot nord rives og gir plass til nytt torg.

Naturverdier/naturmangfold

Nye, store grøntarealer reduserer den samlede naturbelastningen i området og kan bidra positivt til økosystemtjenestene området leverer, eksempelvis luftrensing og pollinering. Det skal gjennomføres spredningshindrende tiltak for fremmede skadelige arter (eksisterende vegetasjon samt infiserte masser), slik at planforslaget medfører minimal skade for naturmangfoldet.

Grønnstruktur, rekreasjon og uteområder

For gående og syklende vil parken være lett tilgjengelig fra omkringliggende gater via gangstrøk og torg. Uteområdene vil styrke barn og unges, men også voksne og eldre, sine muligheter for å møtes og være i aktivitet. Arealene er godt skjermet for støy- og luftforurensning, og sol- og skyggestudier viser godt med tilgjengelige solfylte utearealer gjennom dagen og året.

De nye boligkvartalene får god tilgjengelighet til felles utearealer både i og utenfor eget kvartal. På tider av døgnet/året da gårdshager blir skyggelagt, vil det i umiddelbar nærhet være lett tilgang til større solfylte utearealer i parken, og til felles takterrasser med gode solforhold og utsikt mot fjorden. Leilighetene vil også ha tilgang til privat uteareal i form av balkonger, forhager/terrasser eller takterrasser. Barnehagens uteareal har gode solforhold, men det er krevende å oppnå gode solforhold om morgenen i vinterhalvåret.

Det vurderes at planforslaget bidrar positivt når det gjelder grønnstruktur, rekreasjon og uteområder.

Miljøfaglige forhold –støv

Beregninger av luftkvaliteten viser noe spredning på deler av områdene mellom nye bygninger og vegene ved Jarleveien, Stiklestadveien og Strandveien samt på mindre deler av fasader nærmest disse vegene. Boliger tillates derfor ikke i første etasje langs Stiklestadveien, Strandveien og Jarleveien. Uteoppholdsområdene mellom bygningene og tilhørende barnehagen ligger skjermet mot spredning av luftforurensning.

Trafikkforhold

Planforslaget forandrer et bilbasert industriområde med store parkeringsarealer på bakkeplan og uoversiktlige atkomstforhold til et nytt, bilfritt boligområde med tydelige atkomstforhold, noe som gir en klar forbedring både mht. trafiksikkerhet og tilgjengelighet for gående og syklende. Antallet punkter for generell bilatkomst til planområdet er redusert fra åtte til seks. Det skilles tydelig mellom hva som er atkomster for bil og hva som er atkomster for myke trafikanter.

Planforslaget tar høyde for fremtidig metrobusstrasé og bidrar færre avkjøringer fra Stiklestadveien ved at antallet avkjøringer reduseres fra fire til én.

Trafikkbildet er fremskrevet til år 2040. Ved realisering av planforslaget er det beregnet en økning i bilturproduksjonen fra selve planområdet på 900 YDT (mandag til fredag) og 700 ÅDT sammenlignet med dagens situasjon. Man ser at krysset Stiklestadveien/Jarleveien vil få kapasitetsutfordringer i ettermiddagsrush spesielt. Dette er imidlertid uavhengig av mertrafikk fra Jarlheimsletta. Kapasitetsutfordringene i krysset vurderes ikke å påvirke avkjørselen i Stiklestadveien i særlig grad. For at signalanlegget skal kunne fungere bedre vil det enten være behov for å se på andre utforminger av krysset eller redusere trafikkmengdene.

Ved utkjøring fra parkeringskjeller til Stiklestadveien kan mulig østgående kø gi utfordringer for venstresving. Påbudt høyresving ut av parkeringskjelleren er et aktuelt avbøtende tiltak dersom det oppstår Avviklingsproblemer. Eventuelt kan det settes opp bommer i parkeringsanlegget som hindrer muligheten for gjennomkjøring og reduserer trafikkmengden i avkjørselen.

Som helhet vurderes det at planforslaget har en positiv virkning for trafiksikkerheten i området.

Sosial og teknisk infrastruktur

Sosial infrastruktur

Ny offentlig barnehage legger til rette for flere barnehageplasser i bydelen.

Skolekapasitet for grunnskoleløpet i området er utfordrende. Planområdet ligger innenfor skolekretsene Lilleby barneskole og Rosenborg ungdomsskole. Fremtidig skolestruktur for Lade - Lilleby er utredet og føringer for videre planlegging i området ble vedtatt i formannskapetets møte 16.02.2021, i sak 22/21. Det vises her til at elevtallet ved Rosenborg ungdomsskole forventes å øke ytterligere og kommunedirektøren la til grunn i saken at ungdomsskoleelevene fra Lilleby skolekrets må flyttes fra Rosenborg til Lade skole. Utbygging innenfor planområdet krever derfor at ny ungdomsskolestruktur i området er på plass, hvor ny skole på kommunens skoletomt i Lillebyområdet (Smelteverket) skal avlaste skolene i området.

Alle boligene ligger mindre enn 500 meter fra Lilleby barneskole. Skoleveien til barneskolen innebærer kryssing av Jarleveien.

Skolebehovsplan 2021 og investeringsrekkefølge for skoleanlegg 2022-2035 er under behandling og vil være førende for når strukturen og kapasiteten vil være avklart.

I bestemmelsene er det stilt krav om at skolekapasitet skal vurderes ved innsending av rammesøknad. De første boligene i ny plan planlegges ferdigstilt i løpet av 2024. På det tidspunktet kan skolekapasiteten være endret, og kommunen vil ha anledning til å påvirke byggesaken.

Planforslaget legger til rette for etablering av ulike former for tjenesteyting og gir dermed også rom for etablering av annet offentlig tjenestetilbud. I samsvar med vedtatt planprogram er det ikke regulert arealer for skole eller helse- og velferdssenter.

Teknisk infrastruktur

Endringer i teknisk infrastruktur er belyst i VA-rapport og VA-plan, og nødvendige tiltak er beskrevet både der og i ROS-analyse. Utbyggingen kommer i berøring med eksisterende ledninger og kulverter i Ladebekken og Strandveien, og disse må legges om. Etablering av kantstein langs Ladebekken må sikre at flomvei ikke renner inn i planområdet. Planforslaget legger til rette for etablering av terminal for sentralt avfallssuganlegg innenfor planområdet.

Barns interesser

Det vurderes at planforslaget har positive tiltak for barn og unge. Planen sikrer gode leke- og rekreasjonsarealer for barn og unge som skal bo innenfor selve planområdet, og vil også være et område som barn og unge fra omkringliggende boligområder (både eksisterende og nye) vil kunne oppholde seg i og bevege seg gjennom. Innspill fra byromsverksted med 6. trinn ved Lilleby skole ga gode innspill som er fulgt opp i planarbeidet.

Barnehagen gir tilbud til barnefamilier i området. Barnehagens uteareal vil på kveldstid og på fridager være et supplement til lekearealene i området.

Universell utforming og tilgjengelighet

Planforslaget vurderes som positivt for universell utforming ved at det blir lettere å bevege seg inn i og gjennom området.

Folkehelse

Det vurderes at planforslaget for Jarlheimsletta er positivt i et folkehelseperspektiv. Det legges til rette for gode, trygge og varierte by- og uterom, møteplasser og et variert bomiljø som i liten grad er utsatt for negative miljøeffekter, jamfør avsnitt over om miljøfaglige forhold. Planforslaget legger videre opp til et nettverk av trygge forbindelser for gående og syklende som gjør at de som bor ved og rundt kan få en aktiv hverdag.

Planforslaget åpner opp for etablering av inntil 35 ensidig belyste leiligheter. Det tillates etablert inntil 60 leiligheter i rød og/eller gul støysone hvor dempet fasade erstatter stille side, av disse kan inntil 35 være ensidig belyste boenheter. Enkelte av disse leilighetene vil få kvaliteter som kan ha en avbøtende effekt, men mange av disse vil ha begrenset bokvalitet noe som er uheldig i et folkehelse perspektiv.

Konsekvenser for næringsinteresser

Noen virksomheter må flytte ut av området. Antall arbeidsplasser er ikke kartlagt, men forholdet anses avklart gjennom bl.a. KPA, fylkesplanen «Ny giv» og vedtak av planprogrammet. Store deler av eksisterende næringsareal (cirka 21 650 m² BRA over bakken) opprettholdes ved at bebyggelsen i Stiklestadveien 1/Ladebekken 1 og Jarleveien 8 B-D beholdes. Det meste av dagens virksomhet og arbeidsplasser i disse lokalene kan videreføres og videreutvikles. Det tillates også etablering av offentlig barnehage i de eksisterende lokalene. I ny bebyggelse ut mot hovedgatene legges til rette for inntil 6 100 m² BRA næringsarealer. Til sammen innebærer dette et betydelig innslag av arbeidsplasser innenfor planområdet også i framtidig situasjon.

Planforslaget legger til rette for et bredere spekter av tilbud. Boligutbyggingen og ny barnehage vil gi kunder til nytt forretnings- og tjenestetilbud, og et mangfold av funksjoner vil kunne tiltrekke seg flere brukere og kunder også fra omkringliggende områder.

Anleggsperioder og fasevis utbygging

Det vises til eget notat om anleggsperioder og utbygging i faser samt illustrasjon av mulig utbyggingsrekkefølge i illustrasjonsvedlegg. Det er ikke mulig å tidfeste anleggsfasene da dette er avhengig av en rekke forhold som økonomiske konjunkturer, boligmarked og løpende leieavtaler. Planbestemmelsene sikrer at det i videre planlegging, prosjektering og byggesak skal lages detaljerte planer for anleggsperiodene når en vet mer om anleggsgjennomføring.

Trafikksikkerhet for gående og syklende, spesielt for brukere av barnehagen og skoleelever, støvdemping, støyforhold, god varsling og forutsigbarhet for naboer er noen av temaene som skal belyses og iverksettes tiltak for.

Det vil være behov for midlertidige løsninger for renovasjon og varelevering fram til permanente fellesløsninger kan etableres i området. Eventuelle midlertidig løsninger må avklares i faseplaner som skal utarbeides og leveres ved søknad om igangsetting av byggetiltak i området.

For å avlaste øvrige deler av planområdet i anleggsperiodene tillates området ved Stiklestadveien 1, som er avsatt til uteareal for barnehage, brukt som riggområde i bygge- og anleggsfasen inntil det gis rammetillatelse for barnehage.

Byveksttalen og nullvekstmålet for personbiltrafikk

Planforslaget bidrar til økt fortetting innenfor radiusen på 5 km fra Trondheim sentrum. Det planlegges boliger, lokalt forretnings- og tjenestetilbud, barnehage og felles, allment tilgjengelige by- og uterom. Det avsettes også egne områder for bysykkel ved torg. Det er allerede god kollektivdekning og planforslaget bidrar til økt framkommelighet for gående og syklende. Lav parkeringsdekning bidrar til å begrense personbiltrafikken, delebilordning reduserer privat bilhold- og bruk, mens deleordning for lastesykler og godt med sykkelparkering fremmer klimavennlig mobilitet.

Det vurderes at gjennomføring av planforslaget viser et godt grep for å begrense vekst i personbil-trafikk i henhold til Trondheim kommunes mål om nullvekst. Dekningsgraden av arbeidsparkeringsplasser er i henhold til kommuneplanens arealdel, men vurderes likevel høy gitt planforslagets plassering og underbygger ikke i så måte mål om at arbeidsreiser skal tas til fots, sykkel eller med kollektiv.

Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planforslaget legger til rette for en utbygging som bygger opp under ønsket byutvikling i Trondheim og i området. Jarlheimsletta vil omformes fra et industriområde med spredt og utflytende næringsbebyggelse til et kompakt byområde med boliger og næringsaktivitet utformet etter velprøvde og tradisjonelle prinsipper for planlegging i by. Planområdet åpnes opp og blir en integrert del av bydelen. Gjeldende lov- og forskriftskrav for energiforbruk, universell utforming og uteoppholdsareal skal oppfylles i all ny bebyggelse.

Verneverdig bebyggelse i Stiklestadveien 1 og Jarleveien 8 B-D bevares og får tilstrekkelig plass rundt seg til at de kommer til sin rett som kulturminner. Byggegrenser og høydebegrensninger sørger for gode gaterom, gode byrom og uteområder. Bebyggelsens utforming skjermer planområdet mot støy og luftforurensning.

Næringslokaler langs hovedgatene forsterker områdets urbane karakter og vil kunne bidra til et bredere forretnings- og tjenestetilbud i bydelen. En solrik park, gangveger og gangstrøk er tilgjengelige for allmenn ferdsel til fots og på sykkel og bidrar dermed også positivt til bydelen.

Boligene får felles uteoppholdsarealer på terreng som suppleres med takterrasser og balkonger i bebyggelsen. Utearealene i parken er solrike og godt skjermet mot støy og luftforurensning.

Framskrivninger av trafikkbildet peker i retning av at krysset Stiklestadveien/Jarleveien vil få kapasitetsutfordringer i ettermiddagsrush spesielt. Dette er imidlertid uavhengig av mertrafikk fra

Jarlheimsletta. Kapasitetsutfordringene i krysset vurderes ikke å påvirke avkjørselen i Stiklestadveien i særlig grad.

1. Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse. Her vurderes hendelser som kan gi belastninger for mennesker, natur og miljø i området og på grunn av ny utbygging. Planmyndigheten vurderte at følgende tema var relevante å vurdere i en ROS-analyse for Jarlheimsletta:

- Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for: Masseras/skred, elveflom, tidevannsflom, sårbar flora, fornminner, kulturminner/-kulturmiljø, veg, bru, kollektivtransport, sykehus, omsorgsinstitusjon, skole, barnehage, tilgjengelighet for utrykningskjøretøy, brannslukningsvann, kraftforsyning, vannforsyning og rekreasjonsområder.
- Berøres planområdet av permanent forurensning fra støv og støy, forurenset grunn, høyspentlinje.
- Medfører tiltak i planen forurensning i form av støy og støv fra trafikk.
- Er det risiko for ulykke i av- og påkjørsler, ulykker med gående/ syklende, ulykke ved anleggsgjennomføring.
- Risiko knyttet til havnivåstigning.

Det er ikke avdekket forhold som er til hinder for å gjennomføre tiltak som er vist i planforslaget.

Det er ingen hendelser som faller inn under rød kategori. Noen hendelser innebærer fare, men de har mindre sannsynlighet. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige mottiltak vurdert. Dette gjelder hendelser i anleggsperioden spesielt, så som skred/utglidning av masser, forurensete masser på avveie, og i tillegg trafikkulykker generelt.

Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres. Ved gjennomføring av påkrevde og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere sannsynligheten for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker.

Planlagt gjennomføring

Tidsplan og gjennomførbarhet for tiltak i planen

Planområdet vil bli bygget ut i flere byggetrinn over flere år. En mulig utbyggingsrekkefølge er beskrevet i vedlegg om anleggsfaser og -gjennomføring. Forventet oppstart for utbyggingen vil være år 2022/2023 og den forventes å pågå over en periode på 8-10 år.

Det er stilt rekkefølgebestemmelser til etablering av stasjonært avfallssug og returpunkt, offentlige fortau og sykkelfelt, felles park, uteoppholdsareal, gangveger, torg og gatetun.

Etablering av offentlig barnehage i privat bygningsmasse

Den offentlige barnehagen skal etableres i et privateid næringsbygg. Overtakelsestidspunktet er ikke avtalt ettersom kommunen ikke vet når behovet for etablering vil inntreffe. Heller ikke det endelige arealbehovet eller den eksakte arealavgrensningen er avtalt. Bygget er i dag er fullt utleid til en rekke virksomheter. Både byggeier og leietakerne trenger forutsigbarhet for disse leieforholdene. Det er derfor viktig at kommunen varsler i god tid før arealet skal overtas.

Bestemmelsene presiserer at barnehagen og det tilhørende utearealet skal være offentlig. Lovverket rundt innløsning og ekspropriasjon er komplisert, og en privatrettslig avtale for overtakelsen vil antakelig være det beste for begge parter, for eksempel som del av en utbyggingsavtale. I tiden før kommunen overtar må det sikres hjemmel for byggetiltak for andre formål enn barnehage. Uten en slik bestemmelse vil flere aktuelle byggetiltak, for eksempel reparasjoner, fasadeendring, bygningstekniske installasjoner og skilt ikke være tillatt.

Bestemmelsene åpner opp for at uteområdet kan nyttes og opparbeides som felles uteoppholdsareal for planområdet i påvente av etablering av barnehagen, så lenge minst halvparten avsettes til lekeareal. Slike tiltak skal ikke være til hinder for senere etablering av barnehage.

Økonomiske konsekvenser

I tillegg til offentlig infrastruktur på kommunal grunn reguleres barnehagen og barnehagens uteareal som offentlige arealer.

Tilliggende offentlig infrastruktur innenfor planområdet som fortau, sykkelfelt o.l. med tilhørende arealer vil opparbeides som del av bebyggelsen de ligger inntil. Fordeling av kostnader mellom ulike parter vil avklares gjennom en utbyggingsavtale. Kommunen må regne med driftsutgifter knyttet til den offentlige infrastrukturen.

Planprosess og medvirkning. Innspill til planarbeidet

Kunngjøring og varsling

Det ble varslet offentlig ettersyn og høring av planprogram samt oppstart av planarbeidet med brev til naboer 22.08.2018 og til interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter 3.9.2018, og med annonse i Adresseavisen 17.08.2018. Det ble i tillegg annonsert på Pir II sine nettsider.

En begrenset utvidelse av planområdet ble varslet til berørte naboer og offentlige myndigheter 01.09.2020. I tillegg ble en begrenset utvidelse som kun berører én nabo varslet denne 25.08.2021.

Planprogram

Forslag til planprogram, ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn 17.08.2018. Frist for innspill var 01.10.2019. Det kom inn elleve merknader fra ni forskjellige offentlige instanser. Merknadene følger som eget vedlegg.

Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådets møte 28.05.2019 i sak 114/19 på bakgrunn av planprogram merket Trondheim kommune datert 06.05.2019.

Medvirkning

Åpent informasjonsmøte om igangsatt detaljregulering ble avholdt 27.08.2018. Møtet var varslet i kunngjøringsannonse i Adresseavisen og i varslingsbrevet. I tillegg til representanter for forslagsstiller var det seks tilhørere hvorav én representant fra byplankontoret i Trondheim kommune.

Det var i utgangspunktet planlagt et medvirkningsarbeid med flere sosiale byromsverksted og åpne møter, men dette måtte utgå som følge av koronapandemien. Det ble imidlertid gjennomført ett byromsverksted med elever på 6. trinn ved Lilleby skole før regjeringens restriksjoner for smittevern trådte i kraft. Til erstatning for øvrige planlagte møter og verksteder ble det gjennomført en spørreundersøkelse via internett i perioden 20.04.–26.05.2020. I forkant ble det delt ut 1300 «flyers» med informasjon om prosjektet samt invitasjon til å delta i spørreundersøkelse. Den digitale medvirkningen bidro med 113 svar, hvorav 94 fullstendige.

Oppsummering av innkomne innspill

Fra offentlige sektormyndigheter ble det stilt dokumentasjonskrav og gitt informasjon om etatens myndighetsansvar og overordnede føringer. Av temaene som ble tatt opp var kulturminner i grunnen samt trafikk, herunder ønsket om færrest mulig avkjørsler fra planområdet til metrobusstraseén (Stiklestadveien/Jarleveien), tilrettelegging for fotgjengere og syklistene og innskjerping sammenlignet med kommunens parkeringsnorm.

Skolebarna og beboere/ arbeidstakere i nabolaget var også opptatt av trafikksikkerhet og gode gangforbindelser. I tillegg ble det gitt innspill om at park/ uteområder skulle ha varierte aktivitetstilbud, og spesielt tilbud rettet mot barn i skolealder. Verdien av å ta vare på eksisterende særpreg og inkludere både boliger og næring (handelstilbud og service) i planforslaget ble trukket fram. Konkrete forslag om sykkelreparasjonsbod, vannlek i utomhusanlegg, villblomster, bikuber og geiter(!) ble presentert.

Alle innspill fra medvirkningsprosessen er oppsummert og kommentert i eget vedlegg. Alle merknader er samlet i eget vedlegg til saken.

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.