

## Saksframlegg

### Detaljregulering av område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl., r20180050, ny sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/100-60

#### Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl. som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll Norge AS senest datert 2.2.2022 med bestemmelser senest datert 10.1.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest 2.2.2022.

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

#### Saken gjelder

Bystyret vedtok detaljregulering for område mellom Tunellvegen og Ringvålvegen, gnr/bnr 177/657 m.fl. den 29.4.2020, i sak nr. 68/20.



Oversiktskart der planområdet er merket i rødt.

Detaljreguleringen ble påklaget av berørte parter, og Statsforvalteren traff den 13.8.2021 følgende vedtak etter behandling av klager i saken:

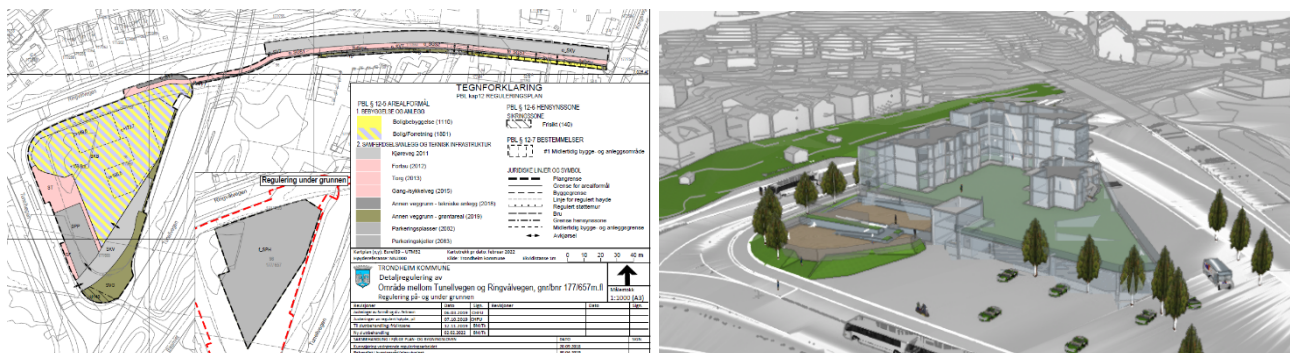
*«Trondheim kommunes vedtak av 29. april 2020, oppheves. Saken sendes tilbake til kommunen for ny vurdering. Klagen har ført frem. Statsforvalterens vedtak er endelig og kan ikke påklages videre i forvaltningen, jf. forvaltningsloven § 28.»*

Planforslaget fremmes derfor til ny sluttbehandling. Det er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller I. R. Lykke Eiendom. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

# Trondheim kommune

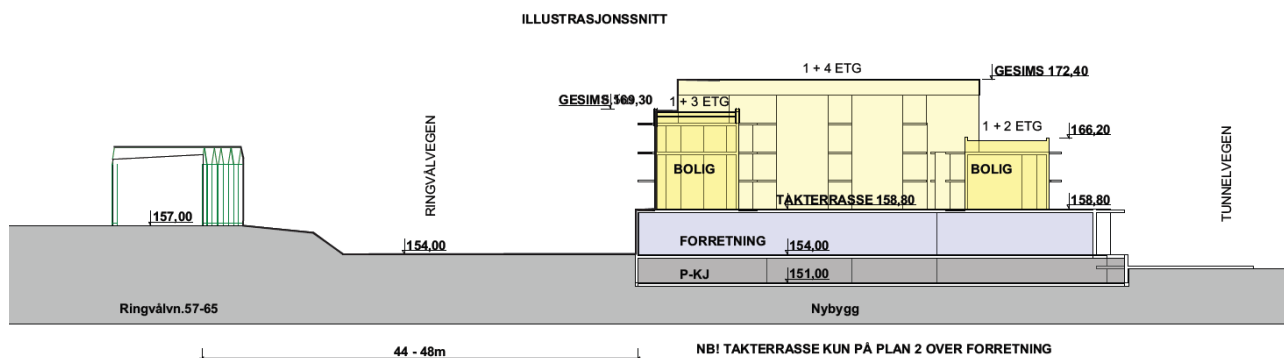
## Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planen er å tilrettelegge for forretning (dagligvare) og boliger i tilknytning til endestasjon for metrobuss på Lund. Hensynet til støy og tilgjengelighet til området er spesielt vektlagt i planen. I tillegg er det arbeidet med å belyse mangler påpekt av statsforvalteren i brev datert 13.8.2021.



3D link for flere standpunkt:

<https://app21.connect.trimble.com/tc/api/2.0/s/qZyURLM9MiIt-kBxK0GPCW-KOQnyUk8N4IGSpnAKmht7JjT2KKutz6JkTxgajVtp>



## Svar på statsforvalterens begrunnelse for å oppheve planvedtaket

1. For de nært omkringliggende boligene på nordsiden av Ringvålvegen er det nå utført utredning av støvsituasjonen etter utbygging. Konsekvenser for disse boligene framgår av planbeskrivelsen side 12 og 13, jf. Vedlegg nr. 5, støynotat, støvvurderinger naboer til trekanttomta, datert 26.11.2021 (Rambøll). Konklusjonen er at Jørgen Hegstads veg 47A og 57-69 vil få en reduksjon av støynivåer som følge av skjerming fra ny bygningsmasse og endret terreng.
2. Bebyggelsens høyder er nå grundigere beskrevet og vurdert. Det vises til planbeskrivelsen side 8, 9 og 14, jf. Vedlegg nr. 4, virkninger for naboer datert 17.11.2021 (Henning Larsen). Konklusjonen er at konsekvensene for naboene er minimale og godt innenfor det som må kunne aksepteres.
3. Inn- og utkjøringen til og fra parkeringsplassene for eiendommene Ringvålvegen 50A og 50B, 52 og 54 vil kunne skje på en praktisk og trafikksikker måte. Nye vurderinger viser at ingen av eiendommene vil miste parkeringsplasser permanent. Det vises til planbeskrivelsen side 15 og 16.
4. Det er nå gjort en vurdering av behovet for rekkefølgekravet for gang- og sykkelveg som en konsekvens av tiltakene i planen. Det vises til kommunedirektørens vurderinger i saksframlegget. Det vises også til forslagsstillers vurderinger i vedlegg nr. 6, notat skoleveg Lund – Åsheim datert 2.12.2021 (Rambøll). Kommunedirektøren mener planforslaget medfører et reelt behov for fortau på sørsiden av Ringvålvegen.

## Trondheim kommune

### Endringer etter siste behandling i bystyret

Bestemmelser er oppdatert etter bystyrets vedtak i sak 68/20 den 29.4.2020.

Maksimum gesims for bebyggelsen på plankartet er redusert noe og er mer i samsvar med snittet og illustrasjonene. Det foreligger ikke noe konkret prosjekt ennå. Under arealet avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde er det nå vist gjeldene formål iht. karttekniske krav.

### Boligkvalitet og forretning

Boliger heves over sokkelnivået med forretning (dagligvare) og skjermes fra støy og støv i området, boliger vil tilfredsstillende støyforhold iht. KPA § 21.3.

Uterom tilfredsstillende krav til støy, mengde uterom og soldekning. Uterom på bakkeplanet mot torget kobles sammen med uterom på tak over forretningssokkelen. Forbindelsen blir universelt uformet. Uterom for småbarn opparbeides på tak over forretningssokkelen med tilsynsmuligheter fra boliger og får gode solforhold.

Torget flate opparbeides med fast dekke, beplantes, belyses og ha sitteplasser. Torget får en enkel orienterbarhet og god fremkommelighet. Opparbeidelse av torget er knyttet til brukstillatelse til forretningen.

Mot nord og øst skal fasadene utformes med en variasjon for å hindre monotonitet. Atkomstsonen med parkeringsplasser, nedkjøring til parkeringskjeller for detaljhandel og boligene er godt adskilt fra uterom for opphold.

Andel parkering på bakkeplanet for dagligvare er godt under kravet til maksimum 20 % på terreng av det totale tomtearealet iht kravet i KPA § 14.4. Det er da lagt til grunn areal til bebyggelse, torget og areal til bakkeparkering.

## Vurdering

### Byutviklingsstrategien for Trondheim (9.12.2020)

Planforslaget legger til rette for at trekanten fortettes og videreutvikles samtidig som en bevarer eksisterende karakter i området. Hensynet til eksisterende bolig- og bymiljø kommer først ved at planforslaget medfører minimale konsekvenser for disse, samtidig som det åpnes opp for en moderat tetthet (2,6 boliger/daa). Planforslaget legger til rette for en utvikling langs sentrumsnære metrolinjer i nærheten til Kattem lokale sentrum og Heimdal.

### Parkeringsdekning for boliger og forretning opp mot nullvekstmålet – avvik fra KPA

Oppfølging av punkt a) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.4.2019:

*"Før sluttbehandling av planforslaget skal parkeringsdekning for boliger og forretning vurderes på nytt opp mot nullvekstmålet for personbiltrafikk."*

For å nå målet om nullvekst, mener kommunedirektøren at kravet til parkering må reduseres og det heller bør settes et maksimum krav til antall bilparkeringsplasser for boligene i planforslaget. Kommunaldirektøren foreslår at parkeringskravet for boligene settes til maksimum 1 pr. 70 m<sup>2</sup> eller pr. boenhet. Kravet vil være mellom ytre (1,2) og indre sone (0,8) for boligparkering og et maksimumskrav.

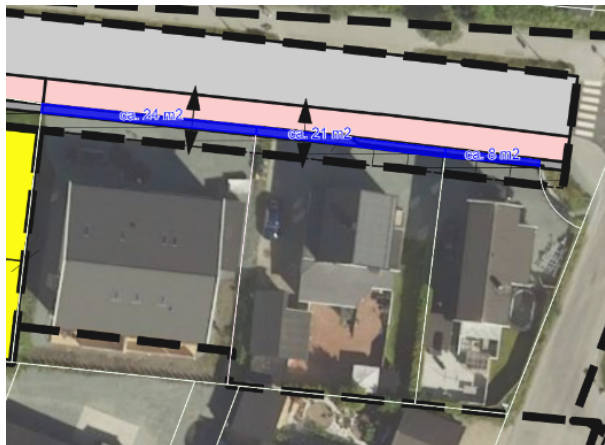
Hovedgrunnen til endring av parkeringskravet i planforslaget er at boligene ligger rett ved to metrobusslinjer (endestasjonen) som har hyppige avganger. Dagligvarehandel vil kunne gjøres uten bil, men området er såpass langt unna Heimdal og andre målpunkt, at å redusere

## Trondheim kommune

parkeringskravet ytterligere for boligene, kan medføre villparkering i området. Det er sannsynlig at et maksimumskrav til parkering vil bidra til at flere velger gange, sykkel og kollektiv.

For oppfølging av punkt b) i bygningsrådets vedtak i sak 77/19 den 31.04.2019, vises det til planbeskrivelsen side 3 og reguleringsbestemmelse § 4.1

### Gang- og sykkelveg på sørsiden av Ringvålvegen, uenighet om løsning og rekkefølgekrav



For de ulike alternativene av fortau som er vurdert, vises det til planbeskrivelsen side 11 og 12, og forslagsstillers notat om skoleveg er vedlagt saken.

Planforslaget innebærer behov for at fire privat eiendommer helt øst i planområdet gir noe areal til annen veggrunn (stripeerverv). De blå feltene viser areal som foreslås permanent ervervet til annen veggrunn, mens arealet innenfor er areal som må midlertidig brukes i anleggsfasen. Arealet som midlertidig må brukes i anleggsfasen skal tilbakeføres til eiendommene. For nærmere

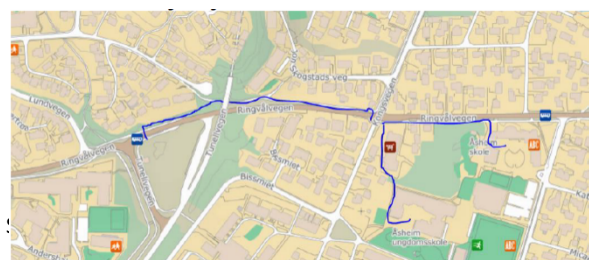
beskrivelse av virkningene vises det til side 15 og 16 i planbeskrivelsen.

Det var tidligere i planforslaget lagt opp til at det skulle kun opparbeides fortau øst og vest for Bissmiet boligfelt på sørsiden av Ringvålvegen. Det er kommunedirektørens oppfatning at dette ikke er tilstrekkelig. For å sikre en trygg skoleveg må det være opparbeidet skoleveg helt frem til krysset Kongsvegen/Ringvålvegen. Det er derfor foreslått at fortauet fra planområdet til Kongsvegen skal opparbeides som en konsekvens av planen.

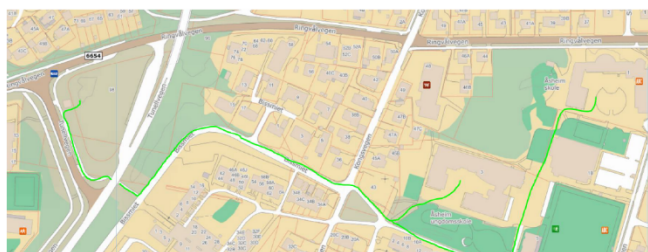


I planen bestemmes det ikke *hvem* som skal opparbeide fortauet. Det avgjøres kun om fortauet må opparbeides eller ikke. Bissmiet boligfelt har ennå et krav om opparbeidelse av fortau utenfor sitt boligfelt på sørsiden av Ringvålvegen.

Forslagsstiller er uenig i rekkefølgekravet om fortau på sørsiden av Ringvålvegen, og mener bygging av gang- og sykkelveg burde vært fulgt opp i reguleringsplanen for metabuss. Avtaler som har privatrettslig karakter, kan ikke få virkning på plansaken. Forslagsstiller peker videre på Trøndelag fylkeskommune sine byggeplaner for gang- og sykkelveg på nordsiden av Ringvålvegen som sikrer en trygg gangkobling østover til skolene. Dette arbeidet var ikke igangsatt da planforslaget sist ble fremmet til sluttbehandling. I tillegg mener tiltakshaver at det fra planområdet, via vegen Bissmiet, også er en trygg skoleveg. Forslagsstiller viser til vedlagt notat «Skoleveg Lund – Åsheim», datert 02.12.2021 utarbeidet av Rambøll, vedlegg nr. 6. Forslagsstiller kan gå med på at fortauet reguleres, men ønsker da at rekkefølgekravet utgår.



Blå rute langs gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen



## Trondheim kommune



Figur 2 Planforslag ny gang- og sykkelveg langs nordsida av Ringvålvegen (Rambøll 2021)

Kommunedirektøren er åpen på at gangtilbudet og trafiksikkerheten for myke trafikanter bedres i området med fylkeskommunen sine planer om gang- og sykkelveg rett på nordsida av Ringvålvegen. Denne vil kreve to kryssinger i plan av Ringvålvegen for å komme seg fra planområdet til Åsheim

barneskole. Ringvålvegen er satt ned til 40 km/t som en konsekvens av endring av vegstrukturen. Det nye fortauet vil kunne være et reelt trafiksikkert gangtilbud for skolebarn.

En vurdering av skoleveg fra planområdet gjennom Bissmiet alene, vurderes ikke som godt nok da skolebarn må gå i vegbanen på deler av strekket.

En mulig løsning er å kun regulere fortauet på sørsida av Ringvålvegen uten rekkefølgekrav, såfremt en mener at fylkeskommunens gang- og sykkeltilbud sammen med gangforbindelsen via vegen Bissmiet er godt nok. Kommunedirektøren vil da anbefale at brukstillatelse for boliger innenfor planen knyttes til ferdigstilling av gangtilbudet på nordsida av Ringvålvegen.

Kommunedirektøren mener ut fra en helhetsvurdering at behovet for fortau på sørsida av Ringvålvegen fremdeles er reelt og ønsker å opprettholde rekkefølgekravet i planen. Dette begrunnes med følgende punkter:

- Fortauet vil sikre en trygg skoleveg til og fra planområdet langs sørsida av Ringvålvegen og videre østover uten at det er behov for å krysse Ringvålvegen.
- Innenfor planområdet, som er omgitt av vegareal, etableres boliger og forretningsareal som gir nye målpunkt, ikke bare for planområdet men også for nærområdet. Tilgjengeligheten til og fra området for myke trafikanter er derfor svært viktig å prioritere for et område med veger på alle kanter.
- I metrobussplanen er det utført noen trafiksikkerhetstiltak mtp busspassasjerer, men det mangler en trygg gangforbindelse østover på sørsida av Ringvålvegen.
- Konsekvensene for eiendommene på sørsida av Ringvålvegen lengst øst er akseptable da adkomst til Ringvålvegen er løsbart, og at det reelle arealbehovet ift erverv er svært lite, og medfører ingen reduksjon av antall parkeringsplasser.

### Rekkefølgekrav i planen

- Det må dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før søknad om tiltak for boligene kan godkjennes, jf § 7.2
- Gang og sykkelveger (o\_SGS1, o\_SGS2 og o\_SGS3) skal være ferdig etablert før boliger innenfor planområdet kan tas i bruk, jf. § 7.1.
- Uterområder for boligene og torget skal være ferdig opparbeidet, jf. §§ 7.3 og 7.4.
- Midlertidige anleggsområdet skal istandsettes, jf. § 7.5

Rekkefølgekrav er gjennomførbare.

### Medvirkning

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.9.2017 og på internett, samtidig med reguleringsplanen for endeholdeplass for metrobuss. Mesteparten av innspillene er allerede svart ut/fulgt opp i plansaken for metrobuss. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 20.9.2017. Det ble også gjennomført en ekstra varsling 28.6.2018 for de berørte ved forlengelse av gang- og sykkelveg østover på sørsida av Ringvålvegen.

## Trondheim kommune

Innspill til offentlig ettersyn av planforslaget omfattet i hovedsak følgende temaer: Støyforhold, bokvalitet, trafikksikkerhet, gang og sykkeltilbudet og hensynet til brann og redningstjenesten. For mer utfyllende kommentarer til alle innspillene vises det til siste del av planbeskrivelsen. Alle innspillene anses som godt nok vurdert/fulgt opp til at planforslaget kan behandles.

Fylkesmannen hadde innsigelse til planforslaget vedrørende støy i brev datert 13.6.2019. Boligene og uterom er nå sikret nødvendig støyskjerming, og planforslaget kan egengodkjennes iht. fylkesmannens brev datert 18.12.2019.

Bystyret behandlet klager på planforslaget i møte den 3.3.2021, sak 30/21 der klager ikke ble tatt til følge. Saken ble oversendt Statsforvalteren for endelig avgjørelse.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planforslaget medfører at ca. 250- 300 m fortau på sørsiden av Ringvålvegen i framtiden må driftes av kommunen. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas. Planforslaget bygger opp om endestasjon for metrobuss på Lund.

Kommunedirektøren i Trondheim, 8.2.2022

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Jon Sivert Granhaug  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

Vedlegg 1: Planbeskrivelse datert 2.2.2022

Vedlegg 2: Reguleringskart datert 23.11.2018, senest endret 2.2.2022

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser datert 10.1.2022

Vedlegg 4: Virkninger for naboer datert 17.11.2021 (Henning Larsen)

Vedlegg 5: Støynotat, støyvurderinger naboer til trekanttomta, datert 26.11.2021 (Rambøll)

Vedlegg 6: Notat skoleveg Lund – Åsheim datert 2.12.2021 (Rambøll)

### **Kun beslutningsrelevante dokument legges ved**