

Saksframlegg

Detaljregulering av Østmarkveien 3 og 5, gnr/bnr 414/381 m.fl., r20190014, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/134-128

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Østmarkveien 3 og 5 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket TAG Arkitekter Trondheim, senest datert 18.10.2021 med bestemmelser senest datert 12.10.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 12.10.2021.

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

Bakgrunn

Ved første behandling ble saken avvist (sak 31/20 i bygningsrådet 17.3.2020), hvor det ble vedtatt en rekke punkter som skulle endres før ny behandling.

Saken ble behandlet på nytt i bygningsrådet den 16.2.2021, sak 15/21, hvor planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Det ble vedtatt flere vedtakspunkt:

Før andre gangs behandling skal:

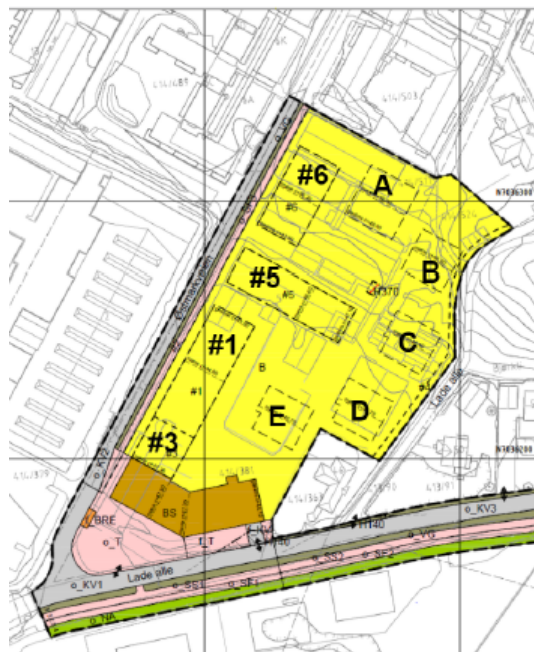
- 1. hele planområdet avsettes til hensynssone for bevaring kulturmiljø (H570) med bestemmelse om at alle tiltak som berører trær, uteområder og bygningenes eksteriør utføres i samråd med byantikvaren.*
- 2. planlagt sykkelveg med fortau tilpasses idrettsanlegget og opplevelsesverdiene for alle som ferdes i området.*
- 3. det finnes en løsning som gir tilstrekkelig plass til nye gatetrær i Østmarkveien.*
- 4. omfanget av taket som skal skrås på vestre hjørne av BS spesifiseres, slik at størrelsen på skrådd takareal blir kjent.*

Alle vedtakspunkt hvor *skal* ble benyttet, er løst. For de punkter som skulle vurderes før andre gangs behandling er ikke alle imøtekommet.

Trondheim kommune

Etter høringsperioden er planforslaget bearbejdet, og følgende endringer er gjort:

- reduksjon høyde i nord: Bygg A er redusert til tre etasjer og bygg #6 sin gesims mot nord er redusert med 1,6 meter for å i større grad ivareta naboer.
- reduksjon høyde i sør, i BS: redusert til tre etasjer, og takflaten har fått en enklere utforming.
- endret takform: utstrakt bruk av solceller på tak, noe som har medført justeringer av takformene i prosjektet.
- Bygg B er flyttet fire meter sørover



Illustrasjonen viser oppriss av bebyggelse mot Østmarkveien, rød stiplet linje viser regulerte høyder i planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn

Punkter som skulle vurderes før andre gangs behandling er følgende, med tilhørende vurdering:

5. det lange sammenhengende bygningsvolumet mot Østmarkveien merket #1 og #3 samt BS, skal deles i flere enheter.



Illustrasjonen viser fasadeopprikk mot Østmarkveien. #1 og #3 er den sammenhengende rekken lengst mot høyre, med passasjen gjennom bygget lengst mot høyre.

Vurdering

Det sammenhengende bygningsvolumet er opprettholdt. Bebyggelsen langs Østmarkveien skal være oppdelt og variert i form, takform og fargevalg. Den lange sammenhengende er problematisert, men Kommunedirektøren legger nå vekt på at åpninger i bebyggelsen vil ha mindre betydning for gangavstandene. En gjennomgang litt nord for fotgjengerovergangen til Ladetorget er sikret i bestemmelsene. Den sammenhengende bebyggelsen vil gi stille uterom i gårdsrommet. Sammen med at variasjon i fasaden vil bidra til at bygningen blir mer interessante å gå langs, vurderer Kommunedirektøren at bygningsvolumet blir akseptabelt.

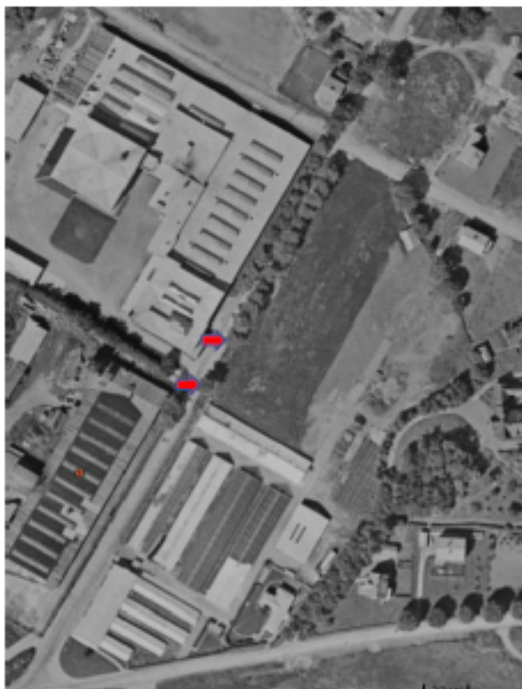
Trondheim kommune

6. det skal stilles krav om en høyere andel av tilgjengelige leiligheter enn det som gjeldende teknisk forskrift krever.

Vurdering

Kommunen kan ikke kreve at det stilles strengere krav enn teknisk forskrift i planforslaget. Det er likevel tatt inn en bestemmelse som sikrer at hovedtyngden av boligene innenfor planområdet vil være tilgjengelige og ha en god størrelse.

7. eksisterende allétrær i Østmarkveien innmåles og verdivurderes av fagkyndig, og vurderes regulert til bevaring for å sikre et historisk landskapselement og en sårbar rødlisteart.



Vurdering

Dette er ikke gjort. Alleen i Østmarkveien har historisk sluttet nord for planområdet. Flyfoto fra 1957 viser alleen i Østmarkveien, samt almetrærne som er innenfor planområdet og er vurdert bevart. Disse ivaretas ikke. Det er vurdert at bevaring av de to almetrærne ikke lar seg løse med utforming av nytt fortau.

Det reguleres en ny trerekke i Østmarkveien. Det stilles også krav til at det skal etableres rotvennlig bærelag i hele fortauets bredde, noe som vil gi tilstrekkelige vekstvilkår for de nye trærne.

8. det finnes/vises alternativ plassering av dokkingpunkt for avfallssug. Det skal søkes en løsning der midlertidige avfallsløsninger unngås.

Vurdering

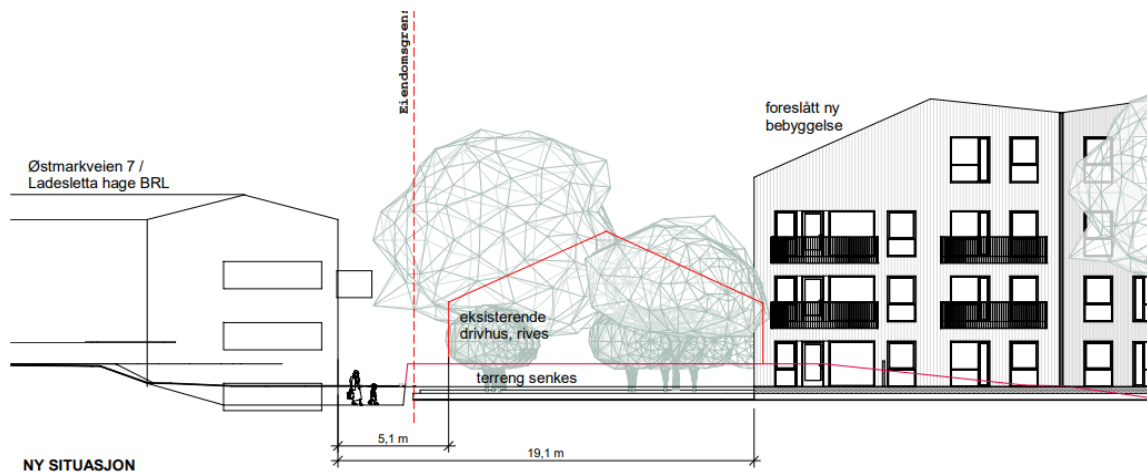
Dokkingpunktet er flyttet bort fra torget. Det er regulert inn et renovasjonsareal helt nord i planområdet. Dette skal inneholde dokkingpunkt og nedgravd container for papp/papir, punktet i sør skal fremdeles inneholde nedgravd container for papp/papir. Planforslaget tillater fremdeles en midlertidig løsning for renovasjon. Dette begrunnes med at utbyggingsrekkefølgen starter i sør og renovasjonspunkt ligger helt i nord. Vi ser at en permanent løsning vil være utfordrende å etablere ved første byggetrinn.

9. bygg #6 og A skal ha redusert gesimshøyde mot nord for å tilpasse seg bebyggelsen i Østmarkveien 6 og 7.

Vurdering

Etter høringsperioden er bygg A redusert fra fire til tre etasjer og gesimshøyde på bygg #6 er redusert med 1,6 meter mot nord, samtidig som en litt større andel av #6 er fire etasjer.

Trondheim kommune



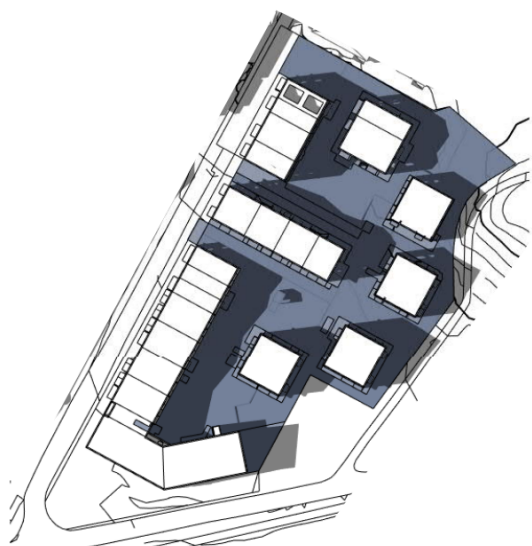
Situasjonssnitt mot nabo i nord, med bygg innenfor #6 langs Østmarkveien. Rød linje viser muren som i dag står tett opp mot Ladesletta Hage borettslag og drivhuset. Terrenget er senket, og det er foreslått et uterom mot nord for å få god avstand til den eksisterende bebyggelsen.

Kommunedirektøren vurderer at dette vil ivareta naboene i Østmarkveien 7 på en god måte, med mer sol og åpenhet enn i dag, samt at det gir innblikk mot Rognli.

Beskrivelse av planforslaget

Det planlegges åtte leilighetsbygg med variert høyde, mellom tre og fire etasjer. All bebyggelse reguleres med formet tak, med flere mønehøyder eller som pulttak.





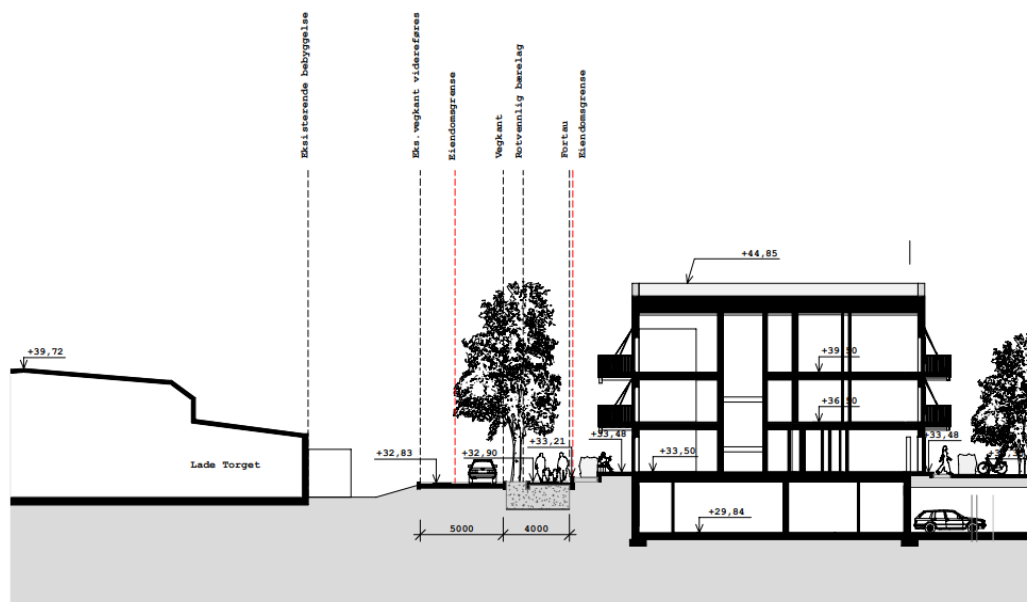
Illustrasjonen til venstre viser plasseringen av bebyggelsen og utearealet mellom bebyggelsen. I tillegg er torgområdet i sør tillatt medregnet som uterom selv om det er støyutsatt. Langs Østmarkveien og Lade allé er boligblokkene satt sammen til en lengre sammenhengende bebyggelse, i tegl eller tegl- og trekledning. Langs Østmarkveien vil høyde variere langs gateløpet. Mot småhusbebyggelsen i øst har planforslaget mindre blokker med pulttak og trekledning.

Hele planområdet avsettes til hensynssone for bevaring kulturmiljø (H570) med bestemmelse om at alle tiltak som berører trær, uteområder og bygningenes eksteriør utføres i samråd med byantikvaren.

Bilparkering skal etableres i kjeller. Innkjøring til p-kjeller vil skje fra Lade allé, og vil dermed ikke påvirke trafikkmengden i Østmarkveien. Det skal avsettes minimum 0,3 og maksimum 0,5 parkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. Det skal etableres ladepunkter for elbil på alle parkeringsplasser. Det skal avsettes minimum tre sykkelparkingsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. Minimum 10 % av plassene skal tilrettelegges for transportsykler. Det skal etableres rom for sykkelledlikehold og vaskemuligheter i parkeringskjeller.

Langs Østmarkveien reguleres fortau og et grøntfelt med en bredde på 1,5 meter, hvor det er plass til gatetrær. Bestemmelsene sikrer at det etableres et rotvennlig bærelag i hele grøntfeltet og under fortauet. Mellom fortau og bebyggelsen er det satt av areal som kan nyttes til markterrasser for boligene, avgrenset fra fortauet ved hjelp av vegetasjon og høydeforskjeller.

GATESNITT D_ØSTMARKVEGEN



Trondheim kommune

Torget mot Lade allé/Østmarkveien reguleres til felles torg. Det stilles krav om at bygningsfasaden i første etasje, mot felt f_T2, skal ha minimum 50 % vindusareal og minimum to innganger.



Illustrasjon av bebyggelse og torget.

Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 15 500 m² BRA. Boligareal tilsvarer ca. 14 000 m² BRA og næringsareal 250 m² BRA.

Sykkelveg med fortau etableres langs Lade allé. Bredden på fortauet er redusert fra 2,5 til 2 meter av hensyn til det historiske kulturlandskapet og idrettsanlegget, slik at det er mulig å ivareta trær. Det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at det skal utarbeides en plan for sikring av trevegetasjon i anleggsperioden. Planen skal godkjennes av Trondheim kommune før tillatelse gis.

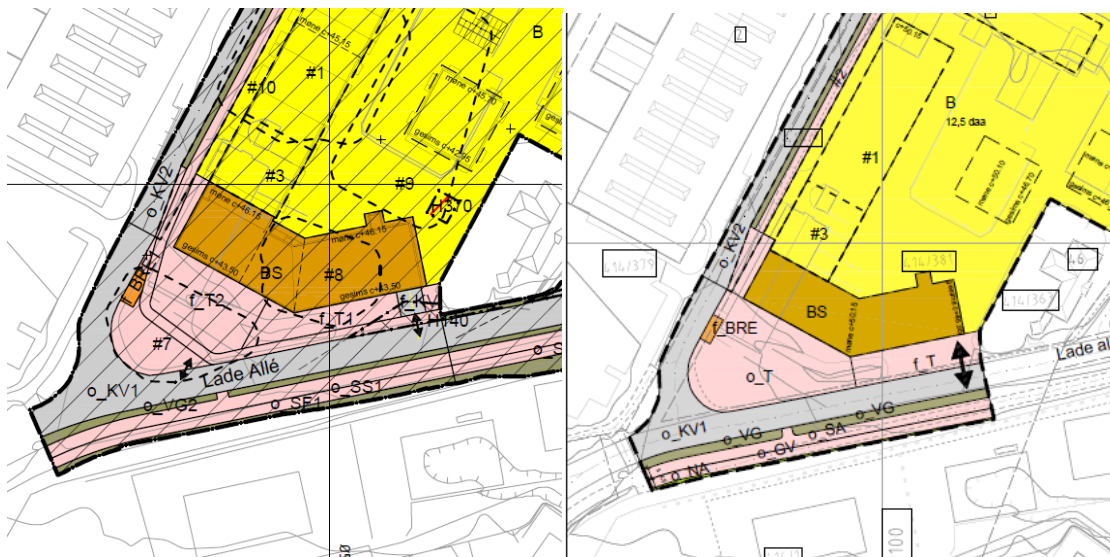
Renovasjonsløsningen legger opp til gjennomkjøring for renovasjonsbilen i Østmarkveien, som er stengt med bom. Dagens bom i Østmarkveien erstattes med etablering av automatisk pullert/bom.

Vurdering

Offentlig eller privat torg

Ved høring og offentlig ettersyn var torget regulert offentlig. Til sluttbehandling har imidlertid Kommunedirektøren bedt om endret status til felles (privat), med bakgrunn i at kommunen ikke ønsker å drifte torget.

Trondheim kommune



Det nye plankartet (til venstre) viser torget omgjort til felles, med et offentlig fortau gjennom torget. Til høyre vises plankartet som var på høring og offentlig ettersyn.

Ved førstegang behandling var dette torget offentlig slik at arealet var sikret for allmennheten. Torget ligger svært sentralt til i bydelen og det lokale bydelsentrumet, og det henger tett sammen med de offentlige gaterommene. Når et torg blir privat i stedet for offentlig betyr det at den private eierens ønsker og behov for opparbeiding, drift og vedlikehold blir gjeldende. Kommunen mister videre muligheten til å tilby allmennheten tilgang til arealet.



Illustrasjon av hvordan torget kan utformes.

I områder hvor mange bor uten egen hage eller gårdsplass, blir de offentlige møteplassene enda viktigere, og kommunen mangler en slik offentlig møteplass i denne bydelen. Fremtidig utvikling kan innebære en tilknytning av torget mot Ladetorget på motsatt side av Østmarkveien, noe som vil styrke opplevelsen av et sentrumsområde. Dette vil være viktig i et område som er utviklet som et regionalt handelssentrum - med store handelskonsepter og trafikkutfordringer.

Ved omgjøring til felles torg, blir det behov for å sikre en offentlig passasje, og det må da reguleres inn et fortau. For at dette skal være en naturlig ganglinje, er dette lagt gjennom torget i stedet for langs kjørevegen. Dette kan føre til begrensninger med utforming av torget, og ulemper ved vinterdrift.

Kommunedirektøren har veid hensynet til å etablere en offentlig møteplass i lokalsenteret opp mot de driftsutgifter kommunen vil få ved at det etableres et offentlig torg her, og har konkludert med å vektlegge driftshensynet høyest. Det vises også til at det er gode offentlige møteplasser i

Trondheim kommune

Ladeparken og ved Lade skole. Dersom det likevel skulle være ønskelig å sikre torget til offentlig møteplass, må plankartet og aktuelle bestemmelser endres.

Kulturlandskap og kulturmiljø

Høydene har vært et sentralt tema under hele planprosessen. Det er gjort endringer siden førstegangsbehandling, med reduksjon av høydene i sør og nord. Det er utarbeidet gode illustrasjoner for å synliggjøre endringene, vedlegg Virkninger, datert 22.09.2021. Kommunedirektøren mener endringen i sør, med lavere og lik høyde mot sør er positivt for prosjektet. Langs Østmarkveien er noen punkter høyere enn høringsforslaget, men justeringen vurderes ikke å ha negativ virkning på omgivelsene. Helhetsinntrykket er at høydene i prosjektet er akseptable med hensyn til de overordnede kulturlandskapsverdiene og til herregårdslandskapet.

Når det gjelder å ivareta hensynet til den verna bebyggelsen og hageanlegget, Villa Rognli, har kommunedirektøren problematisert at de antikvariske interessene er koblet sammen med opplevelsen av Villa Rognli fra omgivelsene rundt. Forslag om reduksjon av høydene på bebyggelsen nærmest Rognli ble ved førstegangsbehandling strøket av bygningsrådet, og kommunedirektøren legger derfor til grunn at planforslaget følger politisk vedtak knyttet til dette. Siktsonen mellom Villa Rognli og Lade gård og Lade kirke er med det ikke ivaretatt. Punkthuset nærmest Villa Rognli er imidlertid trukket fire meter tilbake, noe som gir en bedre ivaretagelse av det tilgrensende kulturmiljøet.



Villa Rognli har sin hovedhenvendelse sørover, mot Lade allé. Illustrasjonen viser dagens og planforslagets bebyggelse, sett vestover gårdsplassen til Villa Rognli. Bebyggelsen i illustrasjonen til høyre er bygg A og B. Det er 50 meter mellom Villa Rognli og det nærmeste bygget innenfor planområdet, høydeforskjell på sju meter, samt vegetasjon som skjerner Rognli fra planområdet.

Mellom planområdet og Rognli mener Kommunedirektøren at trærne er sikret en tilstrekkelig rotsone som gir tilstrekkelig stabilitet til allétrær. Bestemmelsesområdet utvides slik at det blir 6,5 meter fra vegkant.

Gang- og sykkelveg

Det viser seg at standard utforming av nytt anlegg for gående og syklende langs Lade allé vil komme i konflikt med eksisterende verdifulle trær ved Ringve og med idrettsanlegget sør for Lade allé. Det er derfor regulert fortausbredde på to meter, som er 0,5 smalere enn kommunens normtegnning, for å ivareta dette på best mulig måte.

Medvirkning

Det er kommet mange innspill i høringsperioden. Merknader under offentlig ettersyn er gjengitt og besvart i vedlegg til saken.

Trondheim kommune



Illustrasjonen viser dagens situasjon og ny bebyggelse sett fra rundkjøringen i sørvest.

Statsforvalteren fremmet i sin uttalelse innsigelse knyttet til boliger i rød støysone. Det er utført nye støyberegninger som viser at fasader kommer utenfor rød støysone. Statsforvalteren har i brev 28.6.2021 frafalt deres innsigelse.

Faglige råd fra Statsforvalteren og fylkeskommunen er imøtekommet. Statens vegvesen gir et faglig råd om at trafikkanalysen oppdateres med utdypende betraktninger knyttet til trafikkavviklingen i Haakon VII's gate og tilhørende rundkjøringer. Trafikkanalysen er revidert og beskriver nå de etterspurte problemstillingene. Konklusjonen er den samme: at utbyggingen ikke vil gi vesentlig økning på tilstøtende vegnett.

I de fleste merknadene holdes kulturlandskapet av nasjonal verdi fram som unikt og verdifullt. Mange av merknadene fokuserer på Ladehalvøya som boligområde og som rekreasjonsområde for alle byens innbyggere, og at det er av folkehelsemessig betydning at det verdifulle kulturlandskapet på Lade styrkes og ivaretas. Mange mener at prosjektet slik det forelå til høring reduserer kvaliteter i dette landskapet. Det vises stor interesse for at prosjektet skal tilpasses eksisterende strøkskarakter, at viktige siktlinjer og sammenhengen i herregårdslandskapet ikke skal brytes.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav. Kommunen vil få økt driftsansvar for utvidet offentlig samferdselsanlegg, samt nye gatetrær og ny automatisk bom/pullert i Østmarkveien. Det er ikke knyttet rekkefølgekrav til sykkelveg med fortau langs Lade allé. Dette vil være en tiltak lenger frem i tid. Kommunen vil få kostander når anlegget skal etableres.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 22.10.2021

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Hanne Nordgård
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Virkninger, datert 22.09.2021
- Vedlegg 5: Merknader med tilsvar

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved