



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20200009

Arkivsak:20/160

Detaljregulering av Østre Rosten 28, 30, 32 og 34 og gnr/bnr 323/1060 m.fl., (Trondheim Syd)

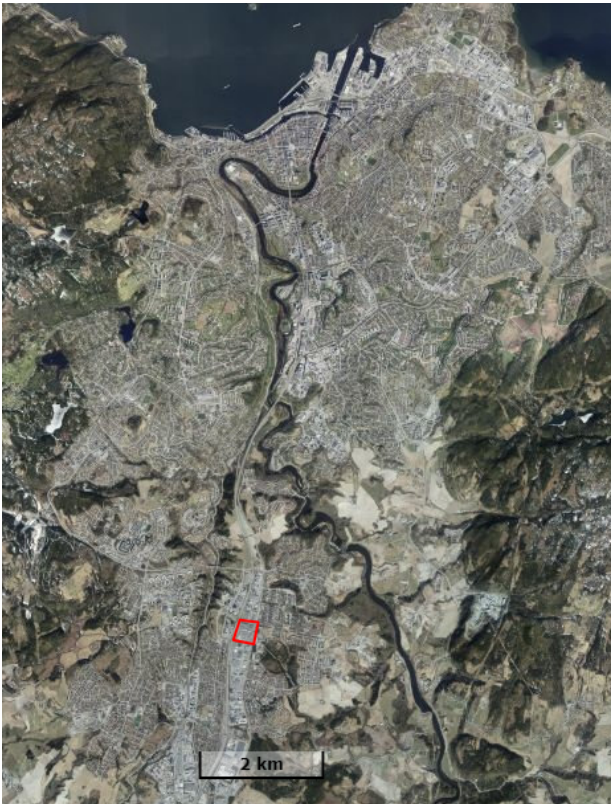
Vedtatt planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 14.05.2022

Dato for godkjenning av bystyret : 25.08.2022

Innledning

Planforslaget er utarbeidet av Ghilardi + Hellsten Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av Coop Midt Norge AS og Storebrand Kjøpesenter City Syd AS som forslagstillere. Komplette planforslag forelå 08.07.2020.



Hensikten med planforslaget er å transformere planområdet ved å legge mesteparten av parkeringa under bakken, og å etablere en sentrumsstruktur for å skape en attraktiv og tett bysituasjon ved nytt kollektivknutepunkt i Anne-Kath. Parows veg. Sentralt i planområdet etableres en bydelspark ut mot kollektivterminalen og boligbebyggelse etableres i kvartaler med saltak over høy første etasje skjermet for sentrumsaktiviteter og støy. Det etableres nye lokaler for Coop, og utadvendte formål på gateplanet. Adkomst for kjørende endres og blir fra vest- og nordsiden av planområdet.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Bygningsrådets vedtak, i møte den 08.12.2020, sak 274/20, tredje avsnitt var som følger:
«... Hovedadkomsten er fra vestsiden. Før sluttbehandling av planforslaget skal det avklares nærmere om den andre adkomsten skal være fra Østre Rosten (høyre inn til p-kjeller) eller fra John Aaes veg (høyre inn og høyre ut).»

Den andre adkomsten legges nå til John Aaes veg (høyre inn og høyre ut). Det vises til planbeskrivelsen side 15 og trafikkutredning Trondheim syd, sist revidert 12.11.2021.

I samme vedtak, femte avsnitt vedtok bygningsrådet følgende:

«... Dette forslaget til regulering tillater inntil 18.500m² næringsareal. Før sluttbehandling av planforslaget skal det avklares nærmere hvilken type næringsaktivitet som tillates.

Bygningsrådet presiserer at det ikke er ønskelig med et 4.000m² kinosenter som beskrevet i planbeskrivelsen. Før sluttbehandling skal det gjøres klart hvor store deler av areal satt av til kulturvirksomhet som skal innberegnes arealet satt av til næring, stort 18.500m².

Det vises til saksframlegget som redegjør hvordan dette er fulgt opp.

Det er innkommet innsigelser fra Statsforvalteren, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Innsigelser fra Statsforvalteren og Trøndelag fylkeskommune er imøtekommet. Innsigelsen fra Statens vegvesen forventes imøtekommet før saken fremmes til bystyret.

Det vises til siste del av planbeskrivelsen som omhandler merknadsoppfølging.

Dokumenter som er vist til men ikke vedlagt saken er tilgjengelig ved henvendelse til byplankontoret.

Endringer av planforslaget før sluttbehandling

Plankartet

- Adkomsten i vest er nå mer oversiktlig og trafikk sikker med planfri gang- og sykkelveg over innkjøring til p-kjeller.
- I krysset John Aaes veg – Østre Rosten er det regulert rundkjøring.
- Det reguleres to kjørefelt i hver retning i John Aaes veg vest for rundkjøringen, og i Østre Rosten nord og sør for rundkjøringen.
- Tidligere adkomst fra Østre Rosten er fjernet og det er vist ny adkomst fra John Aaes veg.
- Nødvendige støyskjermingstiltak for aktivitetsparken o_GP2 er inntegnet på plankartet. For illustrasjon og begrunnelse vises det til side 23.

Reguleringsbestemmelser

- Innenfor sentrumsformålet tillates også mindre verksteder for sykkel, sko og el-utstyr og mindre industrivirksomheter som IT-virksomheter såfremt det er forenelig med boligformålet (§ 4.2-2).
- Innenfor feltet BS4 og BS5 tillates kun kulturhus/aktivitetshus på minimum 1.500 m² – maksimum 4.000 m² BRA. Kino/teater utgår (§ 4.2-2).
- Bygulvsprogrammet (§ 3.2) og utomhusplanen (§ 3.3) skal godkjennes av Trondheim kommune.
- Kundeinnganger til handelssenteret er sikret fra alle fire sider av planområdet (§ 4.3-4).
- Overvannstiltak skal dimensjoneres for en økning av nedbør på 40% (§ 3.4).
- Nettstasjon(er) tillates ikke plassert under bakkenivå (§ 3.8).
- Nedkast til avfallssug til boliger skal plasseres maksimalt 50 meter fra hovedinnganger m.m. (§ 3.9)
- Støy – og luftkvalitetsbestemmelser er revidert i tråd innspill (§ 3.10).
- Tatt inn krav til minimum utnyttelse for hele planområdet (§ 4.1-1).
- Nødvendig høyde på min. 5m for øverste bilparkeringsetasje i vest (delvis under terreng) er sikret (§ 4.2-4)
- Tatt inn krav til min. og maks. antall boenheter, og krav til minst 30% treromsleiligheter for hvert felt. Tatt inn krav til minimum 6,0m² (tidligere 5,0m²) privat uteplass enten på svalgang, terrasse eller balkong (§ 4.2-5).
- Tatt inn bestemmelse om spredning av fremmedarten Hagelupin og fossilfrie bygge- og anleggsplasser (§ 8.1).

- Revidering av bestemmelser for VA og geoteknikk.
- Rekkefølgekrav om støyskjermingstiltak, bruk av adkomst fra John Aaes veg etter at rundkjøring i John Aaes veg og Østre Rosten er ferdigstilt, og nødvendig trafikkapasitet for nordgående retardasjonsrampe fra E6.

Planstatus

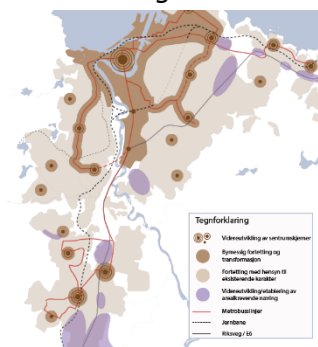
Byvekstavtalen datert 25.09.2019, tilleggsavtale datert 16.10.2020 og Byutviklingsstrategien for Trondheim mot 2050 vedtatt 09.12.2020

Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå målene som Regjeringen har satt om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedsentre.

I tilleggsavtalen tydeliggjøres målene for å nå nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

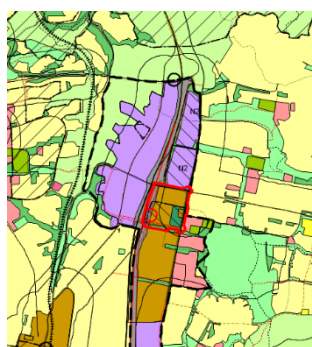


Byutviklingsstrategien har som mål å utvikle Trondheim til en enda mer attraktiv og klimavennlig by fram mot 2050 gjennom fem delstrategier.

Sentrumskjernen i Tiller sentrum skal videreutvikles ved å bygge flere boliger, legge til rette for flere tilbud, gjøre det mer attraktivt å gå og sykle, og sikre at bebyggelse og byrom etableres med høy bymessig kvalitet.

Planforslaget er første steg i transformasjon fra handelspreget – til mer sentrumspreget område. Ved å fjerne all bakkeparkering, muliggjør det etablering av en sentrumsstruktur og en attraktiv og tett bysituasjon ved nytt kollektivknutepunkt i Anne-Kath. Parows veg. Gange, sykkel og kollektiv vil være reelle framkomstmidler å velge framfor privat bil.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) og kommunedelplan for Tiller vedtatt 26.2.2015



Rød ramme viser planområdet. Planområdet er avsatt til "nåværende sentrumsformål" og "framtidig uteoppholdsareal" i KPA.

Bestemmelsesområder som gjelder er; *del av handelssenter, innenfor kollektivåre, midtre sone parkering og uterom*. Det er krav om felles planlegging for skravert areal. Rød sirkel viser tenkt kollektivknutepunkt og røde linjer er kollektivtrasè. Sentrumsområde skal fungere både som lokalt bydelscenter og regionalt handelssenter.

Planforslaget avviker fra KPA ved at det foreslås et mindre areal til uteopphold, lavere parkeringsdekning for boligformål og at det foreslås støyfølsom bebyggelse i rød støysone § 21.3 i KPA.

Kommunedelplan for Tiller (KDP Tiller) viser samme arealbruk som KPA, i tillegg er det gitt mer konkrete bestemmelser. Tiller skal være et handels- og næringsområde som fungerer godt både som et bærekraftig og attraktivt lokalsenter og regionalt handelssenter i regionen.

Vesentlige føringer er:

- Det er tilgjengelig (ubebygde) 18.500 m² handelsareal av totalt 40.000 m² (ubebygde) innenfor sentrumsformål i planperioden for KDP Tiller. De 21.500 m² (bebygde) er regulert sør for Anne-

Kath. Parows veg; 15.500 m² for Ivar Lykkes veg 10 (Jula m. fl.) og 6.000 m² for Østre Rosten 64 (Obs bygg).

- Hensynssonen H810_3 stiller krav om felles planlegging.
- Det tillates ikke boliger i 1. og 2. etasje ut mot Ivar Lykkes veg eller Anne-Kath. Parows veg (tidligere Sentervegen).
- Krav til prinsippavklaring for utforming av Ivar Lykkes veg som omfatter alt areal mellom byggelinjer på hver side av gata.
- Parkering skal etableres i parkeringskjeller eller i anlegg, men ikke inn mot Ivar Lykkes veg eller andre prioriterte byrom.
- Varelevering og inn/utkjøring til parkeringsanlegg skal ikke skje fra Østre Rosten.
- Rekkefølgekrav på arealet merket «Ute» og rekkefølgekrav på tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet.

Planforslaget avviker fra KDP Tiller på disse forholdene:

- Det foreslås boligbebyggelse også i 2. etasje ut mot Anne-Kath. Parows veg. Det vises det til saksframlegget.
- Det foreligger ikke prinsippavklaring for utforming av Ivar Lykkes veg. Det vises til saksframlegget.
- Arealet avsatt til bydelspark/torg «ute» er mindre enn hva som foreslås i KDP Tiller. Det vises til saksframlegget.

Gjeldende reguleringer

Reguleringsplan for ny E6 og Østre Rosten, vedtatt 8.9.88 (r0316)



Reguleringsplanen regulerer handelsområdet til forretninger og kontorer. Det er ikke angitt krav til utnyttelse, men det er gitt føringer for maksimal gesimshøyde på 12 m, og at planmyndigheten kan godkjenne maks 10 etasjer. I anleggsperioden er det åpnet opp for en midlertidig adkomst fra Østre Rosten. Planen viser en bred planfri gangadkomst over Østre Rosten. Planforslaget avviker fra reguleringsplanen fra 1988 ved at det foreslås en rundkjøring i krysset John Aes veg - Østre Rosten og ny adkomst fra nordsiden.

Reguleringsplan for E6, Sandmoen – Tonstad, vedtatt 29.10.2009 (r20120022)



Reguleringsplanen regulerer hovedvegen E6 med sidearealer. Planforslaget foreslår ny adkomstløsning til parkeringsanlegget fra vest. Dette omfatter at noe offentlig areal reguleres til privat veganlegg, men er innenfor hovedformålet samferdsel.

Andre, mindre berørte reguleringsplaner

- Reguleringsplan for Ivar Lykkes veg 1, gnr/bnr 323/945 m. fl. Vedtatt 27.10.2005 (r0316f): Grenser til planområdet i syd. Medfører mindre justeringer innenfor hovedformålet samferdsel.
- Metrobuss strekningstiltak Østre Rosten, 317/21 m/fl. vedtatt 14.8.2018 (r20180022): Grenser til planområdet i øst og viser sidestilte kollektivfelt på østre del av Østre Rosten.

Medfører ingen endringer.

- Ny kollektivterminal Anne-Kath. Parows veg (byggesak): Planforslaget viderefører sidestilt kollektivfelt med etablert løsning på vegstrukturen. Medfører ingen endringer.

Tidligere vedtak

- «Tiller sentrum, mulighetsstudie og videre prosess», vedtatt den 30.08.2016 av formannskapet i sak 205/16.
- «Om plan for Tiller sentrum, oppfølging av planstrategien og mulighetsstudiet», vedtatt den 19.12.2017 av formannskapet i sak 345/17.
- Offentlig ettersyn av «Detaljregulering av Østre Rosten 28, 30, 32, og 34 og gnr/bnr 323/1060 m. fl. (r20200009)» vedtatt den 08.12.2020 av bygningsrådet i sak 274/20.
- Uttalelse fra ungdommens bystyre den 17.02.2021 i sak 4/21.

Planprogram og konsekvensutredning

Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 10.12.2019 i sak 267/19.

Da reguleringsplanen omfatter næringsbygg over 15 000 m², er det krav til konsekvensutredning (KU), jf. § 6 b, vedlegg 1 punkt 24 i «Forskrift for konsekvensutredninger» (datert 01.07.2017).

Utredningsplikten vurderes oppfylt.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet består av følgende grunneiendommer:



Gnr./ bnr.: 323/1156 – Privat

Gnr./bnr.: 323/1155 – Privat

Gnr./bnr.: 323/1060 – Privat

Gnr./bnr.: 323/1948 – Offentlig

Gnr./bnr.: 323/2021 – Privat

Gnr./bnr.: 323/2304 – Offentlig

Gnr./bnr.: 323/1340 – Offentlig

Del av gnr./bnr.: 317/21 (Østre Rosten) - Offentlig

Del av gnr./bnr.: 323/22 (Sentervegen/veianlegget) - Offentlig

Del av gnr./bnr.: 323/2305 (fortau Sentervegen) - Offentlig

Del av gnr./bnr.: 323/1917 - Privat

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens - og tilstøtende arealbruk



Tillersletta med planområdet helt til venstre i bildet.

Planområdet er lokalisert blant næringsbebyggelsen på Tiller ca. 8 km. fra Trondheim sentrum. Hele planområdet er på ca. 112 daa og inkluderer John Aaes veg i nord, Østre Rosten i øst, Anne-Kath. Parows veg i syd og vegareal mot E6 i vest. Dagens arealbruk domineres av detaljhandel (City syd) med ca. 1000 parkeringsplasser. Det er i tillegg et mindre nærings- og kontorlokale og en bensinstasjon innenfor planområdet.

Næringsarealer og industri på to til tre

etasjer utgjør en stor andel av bebyggelsen i korridoren mellom E6 og Østre Rosten. Bebyggelsen domineres av store enkeltstående "big-box" strukturer med mye bakkeparkering, harde flater der biltrafikk har høy prioritet. Tilstøtende arealbruk er boligområder på Tonstad, Tiller, Saupstad og Heimdal. Sørøst og nordvest for disse ligger marka med elver, myr og skog.

Landskap, topografi, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Tillerområdet ble bygd ut på 70-tallet. Det naturlige landskapet er delvis intakt med det store friområdet sentralt i bydelen (Tillerskogen) ca. 100 meter øst for planområdet. Planområdet har gode solforhold, men ingen spesiell estetisk eller kulturell verdi. De lokalklimatiske forholdene på gateplan er gode.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø av verdi i planområdet.

Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

I Artsdatabanken er det registrert svartlistede arter i området. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomst av viktige naturtyper innenfor planområdet. Planområdet har svært lite grøntareal, kun beplantning langs veg. Nært planområdet er Tillermarka, Hårdstadbekken og Tillerflaten med turmuligheter.

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

Kjøreadkomster

Planområdet har i dag inn- og utkjøring i Anne-Kath. Parows veg for kunder, samt en innkjøring via påkjøringsrampe til E6 i vest for kunder og til varelevering. Fra John Aaes veg i nord er det adkomst for ansatte og varelevering. Adkomst for renovasjon er også fra nord og vest i dag.

Vegsystemer

E6 går langs planområdets vestsida og gir god regional tilkobling, men er også en barriere vestover. E6 kobles til nærområdene med rundkjøringer og med av- og påkjøringsramper. Østre Rosten (fylkesveg) går langs planområdets østsida og fungerer som lokalveg. John Aaes veg (nord for planområdet) og Anne-Kath. Parows veg (rett sør for planområdet) kobler sammen E6 og Østre Rosten.

Trafikkmengder

Tallene er korrigert på E6-rampene (markert med røde tall) på grunnlag av korttidstallinger i rundkjøring i Anne-Kath. Parows veg øst for E6. Busstrafikken i Anne-Kath. Parows veg (markert med grønne tall) er kontrollert med busstall fra AtB vinteren 2020.



Figur 33: Trafikktall ÅDT (antall kjøretøy per døgn) for dagens situasjon (Kilde: Statens vegvesen, vegkart.no)

Ulykkesituasjon og trafiksikkerhet for myke trafikanter (skoleveg) (ROS tema)



Planområdet ligger i dag innenfor Rosten barneskolekrets og Rosten ungdomsskolekrets. Rosten skole er både barne- og ungdomsskole for klassetrinn 1-10. Også Kristen videregående skole Trøndelag (KVT) og Rostenhallen ligger i det samme området øst for Østre Rosten. Gangavstanden mellom boligene i planområdet og Rosten skole er ca. 200-500 m og gangtiden ca. 1-3 minutter. Det er tilrettelagt for kryssing for fotgjengere med trafikkøy mellom kjørefeltene ved Tillerterminalen som har «sidestilte» holdeplasser. Det kan

være krevende å forstå trafikkbildet.

På gangfeltet vest for Østre Rosten er det to kjørefelt i samme retning mellom fortau og trafikkøy som gjør det lettere for barn å forstå trafikkbildet. Skolebarna kan også benytte gangbrua over Østre Rosten (planfri kryssing).

Det er registrerte trafikkulykker med personskaade innenfor og rundt planområdet de siste 10 årene. De fleste ulykkene som er registrerte har lettere personskaade, eller uskadd person. Én ulykke er registrert med alvorlig skade innenfor planområdet, hvor en fotgjenger krysset kjørebane inne på området mellom parkeringsplassen og bensinstasjonen. Ingen dødsulykker er registrert. De fleste ulykkene har kun kjøretøy involvert, og ikke gående eller syklende. Det er registrert tre ulykker med MC involvert.

Det er ikke registreringer av nyere dato som viser spesielle problempunkt eller -strekninger knyttet til skoleveg. Ingen skolebarn bor innenfor planområdet i dag.

Trafiksikkerheten for skolebarn vurderes ivare tatt med nytt veganlegg ved Tillerterminalen og

med gangfelt over Anne-Kath. Parows veg og planfri kryssing av Østre Rosten.

Kollektivtilbudet



Illustrasjonen viser bussholdeplasser i tilknytning til planområdet. Kollektivtilbudet er svært godt. I februar 2020 ble Tillerterminalen åpnet, og kollektivrutene rundt planområdet ble lagt om til å kjøre via den nye terminalen.

For lokale reiser er buss tilgjengelig langs Østre Rosten og ved Tillerterminalen. For regionale reiser er det bussholdeplasser langs E6-rampene ved planområdet og togreiser fra Heimdal stasjon. Avstandene til holdeplassene i både sørgående og nordgående retning er innen 100 m fra midten av planområdet langs eksisterende vegnett. Rutefrekvensen varierer mellom 10-12

avganger i timen, ca. hvert 5. minutt mot Trondheim Sentrum og mot Kattem.

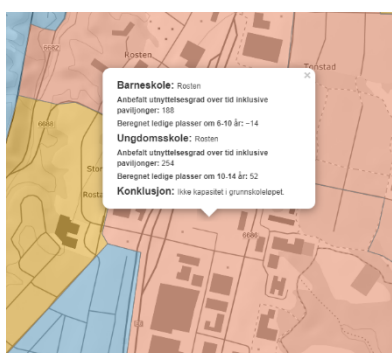
Gang- og sykkelforbindelser

Gang- og sykkelforbindelsene er generelt preget av at biltrafikk har høy prioritet i handelsområdet og gatestrukturen på Tiller. I dag er det kun én overgang for myke trafikanter over E6 og to underganger for biler, gående og syklende i øst-vest retning. Det er ikke et eget sykkeltilbud i området, og gående og syklende blandes på gang-/sykkelveger og fortau. Det er tilrettelagt for gående og syklende langs østre Rosten og via en nylig utbygd sykkelekspressveg langs E6.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Planområdet ligger i et sentralt og etablert område på Tiller som har godt utbygd helsetilbud. «Enter» kulturhus ligger ca. 350 m fra planområdet. I tillegg er det apotek, kirke, og idrettsanlegg i nærheten. Området har få kulturelle formål. Heimdal bibliotek er ca. 20 min gange fra planområdet. Skoler og barnehager ligger i kjerneområder i de ulike bydelene og fungerer som samlingspunkter for de sosiale aktivitetene i nabolagene.

Skolekapasitet



Det er ikke skolekapasitet i grunnskoleløpet. Det stilles rekkefølgekrav om at tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet skal være dokumentert før tillatelse til tiltak for boliger kan gis, jf. bestemmelse § 9.1, første avsnitt.

Teknisk infrastruktur; VA, energiforsyning

Vannforsyning og brannvannsuttak

City Syd får i dag vann fra en kommunal vannkum på nordsiden av planområdet som går vestover langs John Aes veg. Langs Østre Rosten går det en 400 mm vannledning inn til Anne-Kath. Parows veg. I Anne-Kath. Parows veg er det også en annen 200 mm vannledning som går ned Ivar Lykkes veg. Tillerområdet har hatt utfordringer knyttet til meget høyt vanntrykk og vannlekkasjer, og det har tidligere vært utført trykkreduserende tiltak. Det pågår i dag rehabilitert på flere strekk på vannledningen langs Østre Rosten. Det er flere vannkummer i området rundt City Syd; langs Ivar

Lykkes vei, Anne Kath. Parows veg, Østre Rosten og John Aes veg. Det er tre brannkummer innenfor planområdet sør for Anne Kath. Parows veg og 1 stk. i nord i John Aes veg.

Energiforsyning

I dag er eksisterende bebyggelse i området tilknyttet fjernvarmenettet, og det ligger ledninger for fjernvarme i Østre Rosten. Området forsynes med elektrisitet fra trafo ved Østre Rosten 64. Det er ikke kjent at det er kapasitetsproblemer i energiforsyningen til planområdet.

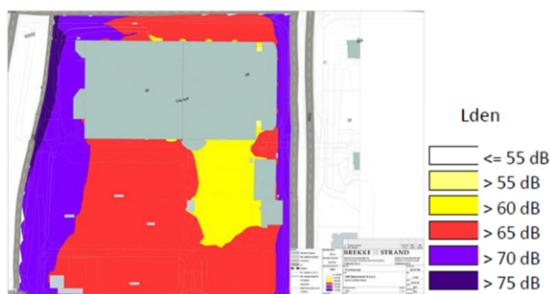
Energibruken for City Syd er beregnet. Senteret har et betydelig bidrag til energibruk og transport, og har et stort potensial for utbedring. Totalt klimagassutslipp for eksisterende situasjon er beregnet til litt over 0,5 mill. tonn Co₂ ekvivalent.

Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare (ROS tema)

Området var opprinnelig myr og faller slakt mot øst og nord. Generelt er det meget gode grunnforhold mellom vegene E6 og Østre Rosten, da det er faste masser av mest leire, men også lag av silt og sand. Øverst i mineralsk grunn (dvs. rett under opprinnelig torvlag) er det noen steder i området påvist et bløtere/løser overgangslag med tykkelse inntil 2 – 3 m. Mot E6 besto dette laget av bløt til middels fast leire og løst lagret sand/silt. Mot Østre Rosten er det også påvist et bløtt leirlag. Inne på tomte til dagens kjøpesenter er det ikke påvist slike masser. Hele området er i dag opparbeidet og det antas at torv og mye av de løser topplagene er blitt fjernet.

Det er ikke påvist kvikkleire i området. De nærmeste kvikkleirsonene ligger i god avstand mot nord og øst og ingen av disse kan påvirke området da de ligger på et lavere nivå. Områdestabiliteten er ivaretatt. Tomta kan heller ikke påvirkes av andre naturfarer eller flom fra vassdrag.

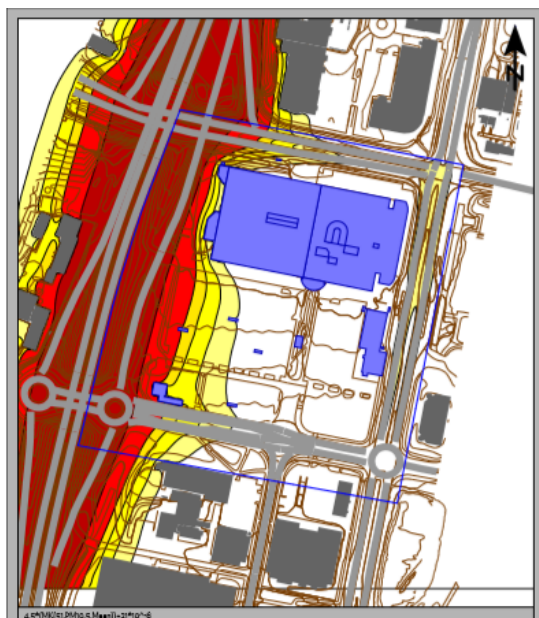
Støyforhold og luftforurensing



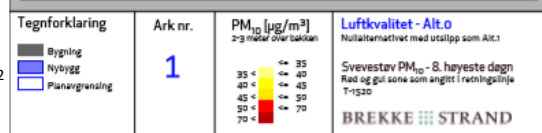
Figur 3.4 Støykart eksisterende støysituasjon

Trafikkstøy langs E6 og Østre Rosten er svært krevende og merkbar i og rundt planområdet. Det er gjort tiltak i nærområdet for å skjerme boligbebyggelse for støy. I 2013 ble det satt opp 670 m med støyskjermer langs Østre Rosten for boliger sørøst for planområdet. Det ble også satt opp støydemping for boliger nordøst for planområdet langs John Aes veg, samt vest for E6 i forbindelse med utbygging av E6. E6 følger hele planområdets

vestside og ligger på kote +153, ca. 3 m høyere enn City Syd. Støysonekartene viser at planområdet i hovedsak vil ligge i gul og rød støysone. Lilla farge viser støynivåer på Lden 70 dB og høyere.



Luftsonekartet til venstre viser luftkvaliteten for dagens situasjon. Hovedforurensningskilden er E6. Beregningsresultatene viser konsentrasjoner av svevestøv (PM₁₀) og nitrogendioksid (NO₂). Det vises til «Rapport Trondheim syd luftkvalitetsutredning for detaljregulering», datert 15.06.2020 og sist revidert 28.02.2022 utarbeidet av Brekke & Strand Akustikk AS.



Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål



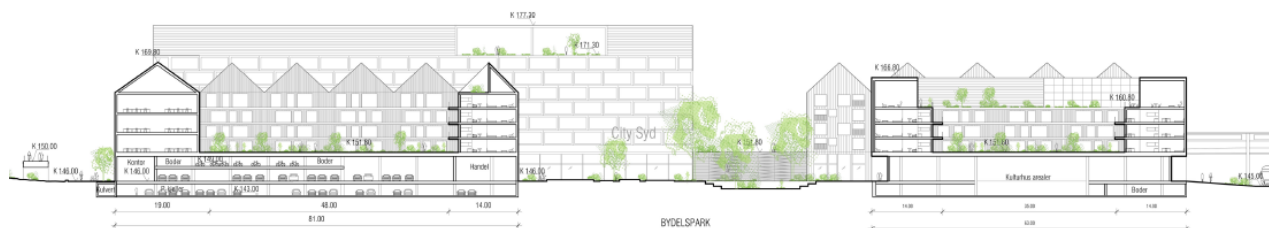
Regulering på grunnen



Regulering under grunnen

Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

Bebyggelsen oppføres innenfor regulerte grenser som angitt for hvert enkelt felt på plankartet. Nye bygg plasseres ut mot veg for å danne tydelige, bymessige avgrensninger av bilfrie byrom med fotgjengerprioritet. Fire nye kvartaler blir vegger rundt den nye bydelsparken. Kvartalene er forholdsvis store og ikke så høye for å få nok sol ned i uteoppholdsarealene. Det nordvestlige kvartalet er det høyeste med fire boligetasjer over ny COOP samt høy første etasje delvis under terreng. Dette er det lengste og bredeste kvartalet (ca. 100 x 60 m). Det minste kvartalet (ca. 60 x 60 m) har fire boligetasjer med saltak over høy første etasje med andre funksjoner.



Snittet viser standpunkt fra Tillerterminalen mot nord (Ghilardi + Hellsten Arkitekter)

Tomta har et terrengsprang på én høy første etasje mellom øst og vest. Høydeforskjellen tas hovedsakelig opp i det nordvestlige kvartalet samt i gatetunet syd for kvartalet. Forbindelsen inn mot første etasje i eksisterende senter flyttes syddover, rett ut mot bydelsparken. I det nordøstlige

kvartalet danner en utvidelse av senterets første etasje et uteareal rundt kvartalene som skal benyttes som inngang til senterets andre etasje samt direkte kobling til eksisterende gangbro over Østre Rosten. Arealet kobles med bydelsparken med et utendørs amfi.



Kvartalene har grunnform og størrelser som ikke fraviker stort fra resterende bebyggelsesstruktur i næringskorridoren mellom Østre Rosten og E6. Kvartalene har et arkitektonisk uttrykk med vertikalt gjennomgående bygg med saltak satt sammen til en variert, men tydelig gjenkjennbar helhet. Kvartalene skal ikke fremstå som en base med handel med boliger på tak.

Vinduer og åpninger foreslås plassert slik at de danner smug og dybde i fasadeflatene. Det tillates balkonger i alle fasader som kan krages ut med inntil 2,5 m så lenge de ikke understøttes av søyler. Det er gitt egne bestemmelser for kvartalene og deres utforming (§ 4.2-3) og til første etasjer (§ 4.2-4). Det er sikret kundeinnganger til handelssenteret fra alle fire sider av planområdet (§ 4.3-4).

Grad av utnyttning, sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene. Minimum og maksimum antall boliger og leilighetsfordeling

Samlet utnyttelse i planområdet vil ligge på ca. BRA % = 216 %. Utbyggingen skal skje i flere faser.

Utnyttelsesgrad:

- Felt BS1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 32 450 m²
- Felt BS2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 16 200 m²
- Felt BS3: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 17 100 m²
- Felt BS4: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 12 350 m²
- Felt BKB1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 42 000 m²
- Felt BKB2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 4 500 m²
- Felt BAA1: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 1 000 m²
- Felt BAA2: det tillates bebyggelse med utnyttelse på maks BRA = 2 500 m²

Innfor sentrumsformål (BS) tillates besøksintensive virksomheter som forretninger, tjenesteyting, kontor og boligbebyggelse, hotell/overnatting og bevertning. I tillegg åpnes det opp for mindre verksteder for sykkel, sko og el-utstyr og for mindre industrivirksomheter som IT-virksomheter såfremt de er forenelig med boligformålet. Det tillates totalt 18 500 m² nytt handelsareal innenfor planområdet, noe som er i tråd med rammer gitt i KDP for Tiller. Innenfor BS4 (og BS5 under grunnen) tillates etablert et kulturhus/aktivitetshus på minimum 1.500 m² – maksimum 4.000 m² BRA. Det tillates inntil 570 boliger (inntil 40.000 m² BRA), og det åpnes opp for boliger også i andre etasje. Innenfor hvert delfelt tillates det at ettroms leiligheter kan utgjøre maksimum 10 %, og minimum 10 % av boenheter skal ha fire rom eller mer. Innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB1 og BKB2) tillates kontor, forretning og tjenesteyting. Mesteparten av dette arealet omfatter dagens handelssenter. Innenfor kombinasjonen bebyggelse og anleggsformål

med andre hovedformål (feltene BAA1 og BAA2) tillates forretning, bevertning og tjenesteyting med gatetun over.

Bomiljø/bokvalitet; uteoppholdsareal, sol/skyggeforhold, universell utforming og tilgjengelighet

Organisering og utforming av bebyggelsen gir skjermede og solfylte felles uteoppholdsarealer i gårdsrom og på takterrasser innenfor saltaksformene. Krav til uteoppholdsareal er 30 m² per 100 m² bolig hvorav minimum 50% skal være felles. Alle boenheter får minimum 6,0 m² privat uteplass, enten på svalgang, terrasse eller balkong. Fellesareal etableres i gårdsrom over førsteetasje og/eller på tak innenfor saltaksformene. Alle uteareal blir tilgjengelige med felles heis. I gårdsrommene etableres sandlekeplasser og minimum 50% grønne arealer med jorddybder på minimum 40 cm. Det etableres en sentral åpning i bebyggelsen (min 8 m bredt) i hvert boliggårdsrom ut mot tilstøtende gatetun/park som sikrer utsyn ut til omgivelsene.

Uteromsregnskap:

Feltnavn	BRA boligformål	Antall boenheter	KRAV uterom	Avsatt uterom	KRAV felles U	Avsatt felles
BS1	12700	181	5430 m ²	5700 m ²	2715 m ²	4500 m ²
BS2	10300	147	4410 m ²	3400 m ²	2205 m ²	2460 m ²
BS3	8700	124	3720 m ²	3070 m ²	1860 m ²	2275 m ²
BS4	8200	117	3510 m ²	3050 m ²	1755 m ²	2190 m ²



Foreslåtte uterom i kvartalene er sammenhengende store og skjermet for støy og luftforurensing. Uteromsregnskapet viser at spesielt felt BS1 (nordvest) har gode uteromsforhold med et felles uterom som er dobbelt så stort som minimumskravet. De mindre kvartalene (BS2-4) har mindre totalt uterom avsatt, men alle har mer avsatt til felles uterom enn kravet. Det etableres et stort «blå-grønt» byrom (privat) på ca. 5 daa (70 m x 70 m) som skal invitere til opphold og aktivitet. Byrommet skal fungere som en bydelspark og vil ligge sentralt i området skjermet av bebyggelsen og ut mot Tillerterminalen.



Kvartalslekeplass dekkes opp i bydelsparken (i midten) med et areal på ca. 700-800 m². Ut fra en helhetsvurdering mener kommunedirektøren at kravet til uterom er ivaretatt.

Bydelspark og lommeparker

Parkkonseptet trekkes helt inn mot tilstøtende fasadeliv, og ut i gatetunene, og blir en integrert del av bygulvet. For mer detaljerte krav til utforming, vises det til bestemmelser

under § 6. Utforming av bydelsparken er ikke til hinder for servicebiler, utrykning eller brannoppstillingsplass. Innenfor formålene f_SGT1-4 tillates etablert «lommeparker» med ca. 10 m bredde og trekker med store trær. Her tillates det møblering og at tilstøtende aktiviteter/funksjoner i første etasje trekkes ut på fortauet.

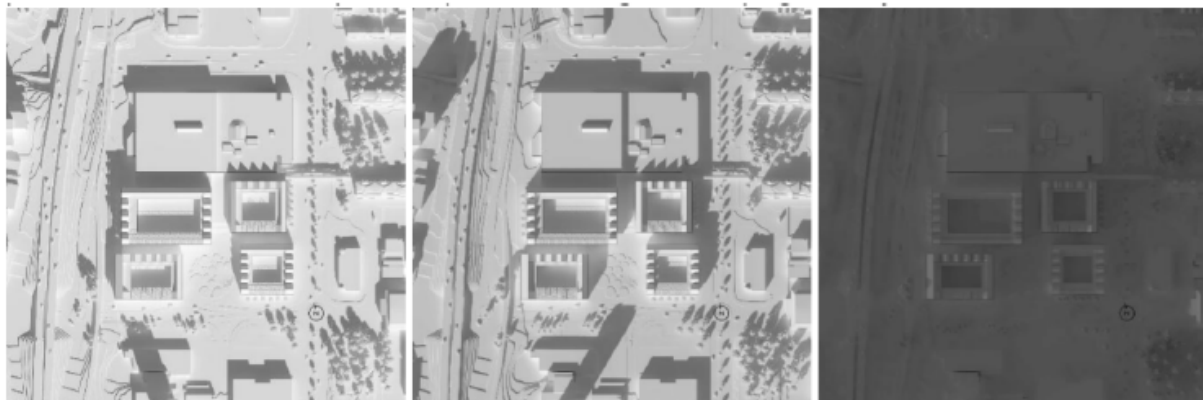
Aktivitetsparken

Syd for Anne-Kath. Parows veg og ny kollektivterminal etableres en aktivitetspark (offentlig). Her tillates etablert ballflater, klatrevegger, minigolf, tuftepark/treningsapparater etc.

Aktivitetsparkens størrelse blir ca. 4.5 daa (ca. 30m x 150m) og vil være et godt supplement for de

eldre barna. Det vil være behov for å støyskjerme mesteparten av aktivitetsparken. Dette er nærmere beskrevet og begrunnet i kommunedirektørens svar på Statsforvalterens innsigelse, side 22-23.

Sol/skyggeforhold



Figur 4.3 Sol og skyggediagrammer 21mars, kl 12:00, kl 15:00, kl 18:00

Byggehøydenes er forholdsvis moderate og gir ingen endrede solforhold på omkringliggende eksisterende bebyggelse, eller vesentlig negative virkninger på nye og eksisterende gate- og byrom.

På morgenen skygger høyeste kvartal i nordvest ned på varemottak ved eksisterende senter. Midt på dagen er det mye sol i bydelsparken, men mindre i de interne gatetunene. På ettermiddag/kveldstid blir det naturlig nok skygge på fortau langs Østre Rosten. Store deler av bydelsparken er solbelyst på alle de undersøkte tidspunkt.

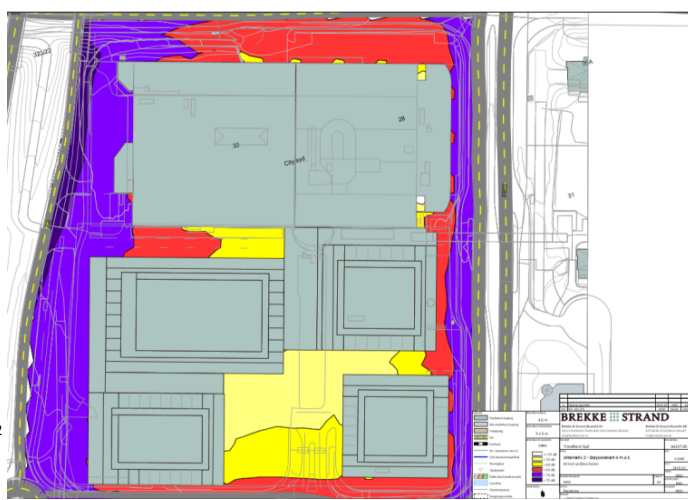


Figur 4.4 Sol og skyggediagrammer 21juni, kl 12:00, kl 15:00, kl 18:00

Krav til dagslys i de nederste leilighetene med fasade ut mot f_BAA1 og f_SGT2 er løsbart.

Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planforslaget. Det vises til fellesbestemmelsene §§ 3.1, 3.2, 3.3 og 3.11



Støy -og luftkvalitet

Støyforhold

Planlagt boligbebyggelse ligger i hovedsak i gul og rød støysone, men med mulighet for stille side med fasade inn mot gårdsrom. Mot E6 skal det bygges kontorer siden

bebyggelsen vil være støyutsatte og ha støynivå opptil Lden 73 dB. Støyutsatte boenheter planlegges gjennomgående og boenheter i rød støysone skal ha minst halvparten av rom for varig opphold, inkludert minst ett soverom, mot stille side. På enkelte bygg kan det være aktuelt med tiltak på balkong for å oppnå stille side. Det vises i sin helhet til støystørrelsesbestemmelsene § 3.10

Luftkvalitet

Beregninger av luftkvalitet viser at alle fasader mot vest og deler av fasade mot nord og sør ligger innenfor gul sone for svevestøv (PM₁₀). En liten del av fasade mot sør på bygg lengst sør i området ligger innenfor gul sone for nitrogendioksid (NO₂). Ellers ligger alle planlagte bygg utenfor gul sone. På sør- og østlige deler av tomten er konsentrasjon av luftforurensning 2-3 m over terreng tilfredsstillende vurdert mot anbefalte grenseverdier. Det samme gjelder områder inne i kvartalene og på takterrassene. Med tanke på luftkvalitet er disse områdene godt egnet til utendørs oppholdsareal.

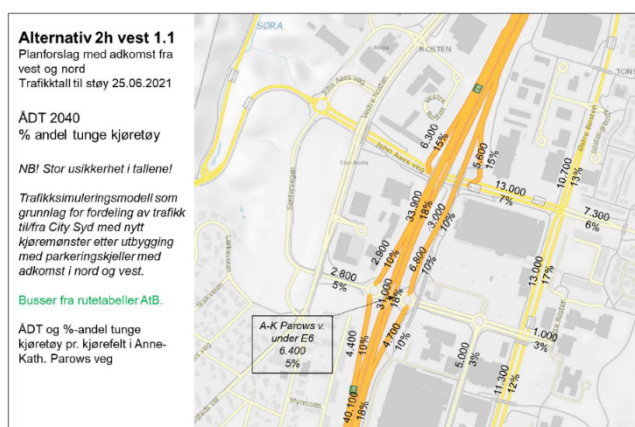
For aktivitetsparken sør for Anne-Kath. Parows veg vil den vestlige delen av planområdet ligge innenfor gul sone for PM₁₀. Effekten av skjermer mot vei er vurdert og beregninger viser at skjermingstiltakene vil bedre luftkvaliteten noe, men at vestlige deler av parken fortsatt ligger i gul sone.

For å sikre et godt inneliv bør luftinntak for ventilasjon plasseres så høyt som mulig og vendes bort ifra vei. Luftinntak bør ha partikkelfilter.

Samferdsel: adkomstforhold, parkering, trafikk løsninger for gående, syklende, kollektivtilbud, varelevering

Trafikktall

ÅDT for planforslaget er beregnet med bruk av beregnede turproduksjonstall og trafikkfordeling på vegnettet fra Aimsun trafikkmodell. Gjennomgangstrafikk på E6 er ÅDT-tall fremskrevet med fylkesvise prognoser.



Figur 35: Trafikktall ÅDT til støyberegninger – Alternativ 2 – Forslagsstillerens planforslag og høy bilandel (Kilde kartgrunnlag: Statens vegvesen, vegkart.no)

Trafikkmodellen beregner trafikk på timesnivå, og det er antatt at makstimestrafikken på ettermiddag til og fra planområdet etter utbygging av handel, bolig, kontor og kultur utgjør 12% av ÅDT.

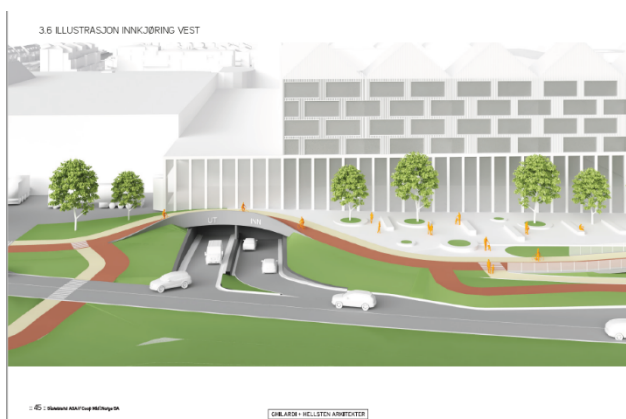
I tillegg er det benyttet kundestatistikk fra City Syd i kombinasjon med lokalkunnskap og faglig skjønn, jf. «Trafikkutredning Trondheim Syd», rev. 12.11.21, Asplan viak AS.

Adkomstforhold

Adkomstforholdene for planen var et tema som spesielt skulle følges opp før sluttbehandling av planforslaget, jf. tredje avsnitt i bygningsrådets vedtak den 08.12.2020, sak 274/20, og planbeskrivelsen til samme møte side 12 og 13. Konklusjonen er at planområdet får to hovedadkomster; fra vest og fra nord.

Vestre adkomst tilknyttes den eksisterende atkomst situasjonen fra rampen til E6, med

inn- og utkjøring fra ny parkeringskjeller på samme sted som dagens inn- og utkjøring til parkeringsplassen. I prinsipp er løsningen og kjøremønsteret for biltrafikken likt med dagens situasjon.



Innkjøringen fra sør (fra Anne-Kath. Parows veg) utvides med et kort høyresvingfelt, som etter høyresvingen deler seg i to kjørefelt inn mot parkeringskjelleren. I tillegg skal det på samme måte som i dag være to kjørefelt ut, hvor ett felt rettes mot sør og ett felt rettes mot nord. Trafikken på E6-rampen vil som i dag være tovegs fra sør frem til avkjøringen til parkeringskjeller, og envegs nordover videre nordover direkte mot E6. Adkomst og utkjøring for varelevering beholdes som i dag fra E6-rampen i vest, nord for

både inn-/utkjøring parkeringskjeller og sykkelveg med fortau som krysser E6-rampen omtrent på samme sted som i dag.

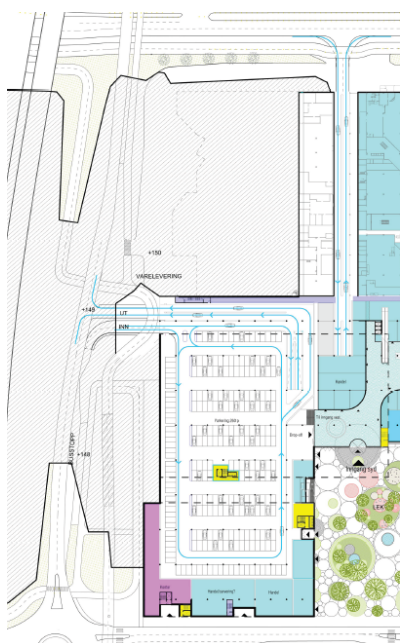


Adkomst fra nord går fra John Aes veg og inn i eksisterende varekulvert igjennom bygget og inn i parkeringskjeller. Inn- og utkjøringen er utformet som «høyre av og høyre på» for å ivareta trafiksikkerhet og god flyt i trafikken i John Aes veg. Løsningen innebærer at dagens signalregulerte kryss mellom John Aes veg og Østre Rosten bygges om til rundkjøring.

I tillegg reguleres det to kjørefelt i hver retning i John Aes veg vest for rundkjøringen, og i Østre

Rosten nord og sør for rundkjøringen. Dette er en reduksjon av antall kjørefelt på flere av vegarmene sammenlignet med dagens situasjon. Det vises til Notat tilleggsberegninger Aimsun 2021 og 2022, Asplan Viak, datert 28.03.2022.

Parkering



All bilparkering etableres i kjeller under terreng eller i p-anlegg. Der det åpnes opp for p-anlegg på bakkeplanet tillates det ikke ut mot ganglinjene i planområdet (byrom).

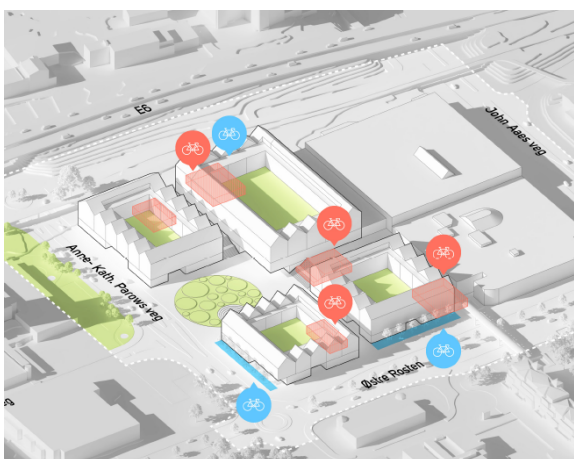
I vest er det tilrettelagt for to etasjer med bilparkering der øverste etasje (som ligger delvis under terreng) er ca. 5,0 m høy, så transformasjon til andre formål er mulig hvis bilandelen skulle synke i fremtiden. Det er sikret i bestemmelser at den øverste bilparkeringsetasjen vil ha en høyde på 5 meter, jf. bestemmelse § 4.2-4. første avsnitt, siste setning. Parkering for



beboere og kunder holdes adskilt.

Antall bilparkeringsplasser for bolig og kontor er i henhold til norm for indre sone. Andel bilparkeringsplasser for handel er foreslått i henhold til norm for midtre sone for å legge til rette for at City Syd kan ha tilstrekkelig plasser for regionalt tilreisende.

Kategori	Alternativ 2	Faktor	Krav i veileder (min-maks)
Bolig	285	0,5 pr. 70 m ² /boenhet	Indre sone: min 0,5
Handel	775	1,5 pr. 100 m ²	Midtre sone: 1,0 – 1,5
Kontor	35	0,5 pr. 100 m ²	Indre sone: maks 0,5
Kultur/idrett	5	0,1 pr. 100 m ²	Indre sone: maks 0,1
Sum	1.100		



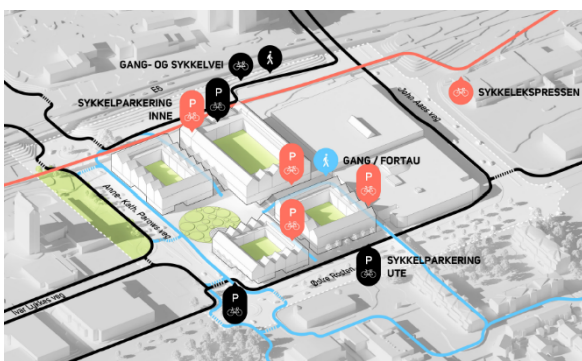
Sykkelparkering er plassert nært innganger (ute og inne), både for beboere og besøkende.

Parkeringsregnskap og sykkel:

Kategori	Alternativ 0 Midtre sone	Alternativ 1 Indre sone	Alternativ 2 Indre sone	Faktor	Krav i veileder (min-maks)
Bolig	-	445	1.130	2,0 pr. 70 m ² /boenhet	Indre sone: min 2,0
Handel	525	1.035	1.035	1,5 pr. 100 m ² 2,0 pr. 100 m ²	Midtre sone: min 1,5 Indre sone: min 2,0
Kontor	-	240	135	2,0 pr. 100 m ²	Indre sone: min 2,0
Kultur/idrett	-	10	15	0,4 pr. 100 m ²	Indre sone: min 0,4
Sum	525	1.730	2.315		

Tabellen viser de tre alternativene som er utredet. Ingen utvikling (alternativ 0), utvikling iht KDP Tiller (alternativ 1) og planforslaget (alternativ 2). For andel bilparkeringsplasser og sykkelparkeringsplasser vises det til bestemmelse § 3.7

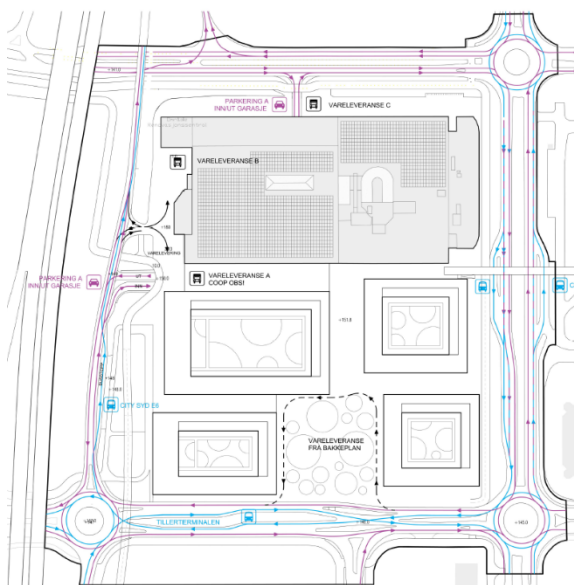
Trafikkløsninger for gående og syklende



Gang og sykkelveger i plan utbedres i forhold til dagens standard. Gang og-/eller sykkelveger som blir fortau langs ny bebyggelse, skal sømløst integreres med tilstøtende gatetun og lommeparker. Dagens sykkelspressveg langs E6-rampene beholdes som i dag. Nye parker og gatetun innenfor planområdet bidrar til å sikre god tilgjengelighet både for beboere og besøkende

til/fra, og gjennom området.

Kollektiv og varelevering



Planforslaget bygger opp under Tillerterminalen med sin nærhet, utadvendte virksomheter og etablering av bydelspark og aktivitetspark. Trafikkanalysen viser at med planlagt adkomstløsning, endres ikke de trafikale forholdene for kollektivtrafikken sammenlignet med dagens situasjon.

Det planlegges et nytt stort varemottak som en del av ny Coop. Adkomstpunktet blir det samme som eksisterende varemottak nordvest for dagens senter. Varemottakene på denne siden vil fortsatt betjene eksisterende City syd og utvidelsene av dette. Resterende kvartaler/ utbyggingsfelter foreslås betjent med en atkomstløype som innebærer «høyre av og høyre på» fra Anne-Kath. Parows veg, rundt bydelsparken.

Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Vann og avløpsforhold

Overvann håndteres lokalt inne i gårdsrommene og i bydelsparken. Det planlegges et ringsystem rundt planområdet for å gi en flersidig og sikker vannforsyning. Det etableres 11 kommunale brannkummer for å sikre planområdet tilstrekkelig tilgang på slokkevann.

Det er gjennom modellering påvist kapasitetsproblemer i spillvannsnettet rundt planområdet. Ledningen må på grunn av konflikt med fremtidig nedkjøring til p-kjeller legges om for deler av ledningsstrekket. Det er laget en egen ROS-analyse for VA-forholdene der kommunalteknikk er involvert, (Trondheim Syd ROS-analyse VA, sist revidert 21.05.2021 Asplan Viak). Oppfølging og behov for konkrete tiltak er sikret i reguleringsbestemmelse § 8.2

Renovasjon

Det skal etableres stasjonært avfallssug. Løsningen krever et terminalbygg på omtrent 15 x 15 m, og tilhørende innkast for restavfall (inkludert matavfall og plast) og papir-/pappavfall. Terminal for stasjonært avfallssug er regulert i planen (o_BRE1).

Avfallssug og fjernvarme føres i samme traseer som VA-anlegget. Nedkastpunkt for boliger plasseres sammen med trapp og heiskjerner med direkte tilgang fra gårdsrommet. Det skal også etableres returpunkt for større papp-, glass og metallemballasje, samt et rom for farlig avfall. «Notat renovasjon» datert 09.06.2020 utarbeidet av Asplan Viak. Godkjennelse av plassering er sikret i reguleringsbestemmelse § 8.2

Grunnforhold; geoteknikk

Geoteknisk er det mest utfordrende med graving på vestsiden av planområdet inn mot E6 for kulvertene for inn-/utkjøringa og inn mot eksisterende bygg for kulverter og P-kjellere, jf. reguleringsbestemmelse § 8.4

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er utarbeidet et bærekraftprogram for området. Programmets formål er at utbyggingen skal bidra til å skape et levende, varig og fremtidsrettet område som er robust og tilpasningsdyktig i et bærekraftsperspektiv. Programmet setter ambisiøse intensjoner som sirkulær økonomi, sosial bærekraft og byutvikling, klima og klimatilpasning, ledelse, energi, mobilitet og transport, materialer og avfall, økologi og biologisk mangfold, forurensning og vann.

Det vises til reguleringsbestemmelse § 3.5

Sosial infrastruktur

Innenfor feltet BS4 og BS5 tillates kulturhus/aktivitetshus på minimum 1.500 m² – maksimum 4.000 m² BRA. Kino/teater utgår. Dette er tenkt som et lavterskeltilbud med sambrukslokaler. Innhold og bruk av kulturhus/aktivitetshus skal defineres i en samskappingsprosess med utbygger, kommune og aktuelle brukergrupper i nærområdet. Resultatet av prosessen skal dokumenteres og følge innsending av rammesøknad og godkjennes av kommunen, jf. bestemmelse § 4.2-2

Virkninger av planforslaget

Virkninger for byutviklingen

Planforslaget er i tråd med ønsket byutvikling og åpner opp for en miks med sentrumsfunksjoner som vil gi økt byliv i et viktig bydelscenter i byen. Området transformeres visuelt fra et parkeringslandskap til sentrumsbebyggelse med byrom av høy kvalitet. Planforslaget viderefører samtidig Tiller som et regionalt handelssenter og gjør det lettere å velge kollektivtransport med sin nærhet til Tillerterminalen.

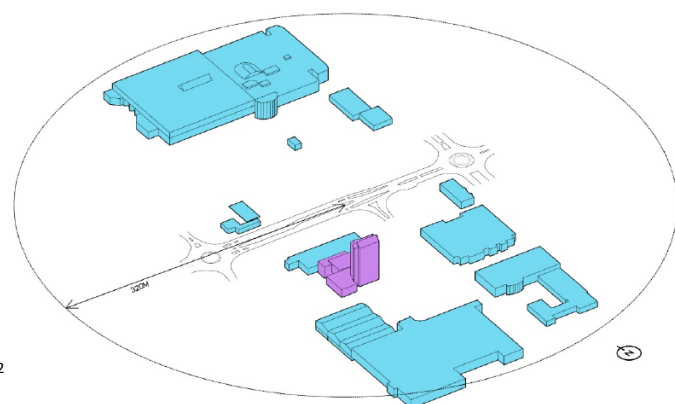
Virkninger for nullvekstmålet

Tett utbygging og en og videregående skole. Planforslaget bidrar til å nå nullvekstmålet. sammensatt og variert arealbruk reduserer transportbehov med bil. Sentral plassering inntil Tillerterminalen kollektivknutepunkt med bussholdeplasser på flere sider av planområdet, gir svært god kollektivtilgjengelighet til området. Restriktiv parkeringsdekning for bil bidrar til å holde biltrafikken lav. God tilgjengelighet til sykkelparkering og eksisterende/utbedrede sykkelveger, og et høyt antall innendørs parkeringsplasser for sykkel bidrar til at det blir lett å velge sykkel fremfor bil. Trafikksikre forbindelser via gangbru til skoler reduserer behovet for å kjøre barna til barne-, ungdomsskole.

Handelskonkurransen med Midtbyen

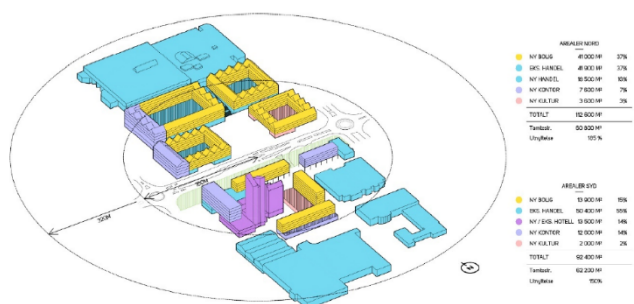
Økningen i handelsareal på Tiller er beregnet å påvirke handelsomfanget i Midtbyen sammenlignet med dagens situasjon. Omsetningen på Tiller vil gå opp på bekostning av andre handelssoner. For Midtbyen betyr det ca 104 millioner mindre i årlig omsetning i 2028 enn i en framtidig situasjon eller en nedgang i omsetning på rundt 2%. Konsekvensen er ifølge handelsanalysen vurdert til å ha liten negativ omfang. ("Handelsanalyse Trondheim Syd" datert 27.2.2020 utarbeidet av Asplan Viak).

Konsekvensene av plassering av 18.500 m² handel på nordsiden av Anne-Kath. Parows veg



I KDP for Tiller (2014-2026) er rammer for detaljhandelen innenfor planperioden satt til inntil 40.000 m². Per dags dato er det i vedtatte planer regulert 21.500 m² detaljhandel; 15.500 m² for Ivar Lykkes veg 10 og 6.000 m² for Østre Rosten 64. Det er per dags dato tilgjengelig 18.500 m² areal til

detaljhandel i overordnet plan, jf. Konsekvensutredning datert 15.06.2020.



Figur 5.2.1.10 Scenario2: fremtidig handelsareal opp mot kollektivknutepunktet, radius 320meter.

Scenario til venstre viser volum av framtidig handelsareal opp mot Tillerterminalen i radius ca. 320 meter.

KU konkluderer med at det ikke vil være negativt for området at resterende handelsareal legges på nordsiden da det til sammen ikke utgjør mer handelsareal enn hva som finnes på sørsiden innenfor radiusen, gitt utnyttelse på ca. 200%.

Områdene på sørsiden har potensialet til mer sentrumstransformasjon, noe som tilsier fortetting med boliger og andre sentrumsfunksjoner for å oppnå høy utnyttelse med sentrumsstruktur.

Trafikkforhold og tilgjengelighet

Antall bilturer og fordeling på reisemidler er beregnet i to alternativ; «Høy bilandel» og «Nullvekst». Biltrafikken til og fra planområdet for «Høy bilandel» er beregnet å være 40 % høyere enn for «Nullvekst». For alternativet med «høy bilandel», viser resultatet ingen vesentlig endring i reisetid for buss sammenlignet med dagens situasjon. Planforslaget gir også utbedret gang- og sykkelforbindelser til og fra området sammenlignet med dagens situasjonen.

For trafikkavviklingen er det utført tilleggsberegninger og trafikksimuleringer (januar 2022) knyttet til utforming av avkjøringsrampen (nordgående) fra E6 og Ivar Lykkes veg, og vurdert behov for ev. tiltak som konsekvens av planen. Beregninger tar utgangspunkt i planforslaget med adkomstløsning fra nord og vest, inkludert ombygging av krysset Østre Rosten x John Aes veg til rundkjøring, jf. «Notat tilleggsberegninger Aimsun 2021 og 2022, rev. 27.01.22, Asplan Viak AS.

Uavhengig av utformingen av Ivar Lykkes veg og avkjøringsrampen er det i hovedsak kapasiteten i rundkjøringen i Anne-Kath. Parows veg som avgjør avviklingen av trafikken fra avkjøringsrampen og Ivar Lykkes veg, og eventuell kødannelse på denne strekningen. Trafikksimuleringene viser at planforslaget sikrer en betydelig bedre avvikling av trafikken i rundkjøringen i Anne-Kath. Parows veg enn i dagens situasjon. Trafikksimuleringene viser ingen behov for innføring av tiltak i forbindelse med avkjøringsrampen fra E6 ved utbygging av planområdet, inkludert nye adkomstløsninger. Generelt vurderes trafikkavviklingen i Anne-Kath. Parows veg og i nærområdet for øvrig å bli bedre med planforslaget.

Etter innspill fra Statens vegvesen og arbeidet med å imøtekomme deres innsigelse til planen, tas det likevel inn et rekkefølgekrav om trafikkavvikling som nevnt ovenfor, jf. rekkefølgebestemmelse § 9.2, siste avsnitt.

Ny rundkjøring i dagens kryss John Aes veg – Østre Rosten må være ferdigstilt før adkomsten fra John Aes veg til p-kjeller kan åpnes for å sikre god trafikkflyt i området. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelse § 9.2 tredje avsnitt.

Planområdet og resten av Tiller sentrumsområde utvikles til mer bymessig karakter. I en framtidig situasjon vil det være ønskelig at Østre Rosten omformes fra veg til mer gatepreg; med lavere

fartsgrense enn i dag, fortrinnsvis 30-40 km/t.

Virkninger for barn og unge

Barn og unge som skal bo i området får god uterom i gårdsrommene, skjermet fra aktivitet på gatenivå. De større barna får gangavstand til kvartalslekeplass i bydelsparken og til aktivitetsparken.

Virkninger for sosial infrastruktur

Lavterskel kulturtilbud/ aktivitetshus vurderes som et viktig lokalt tilbud på Tiller og vil ikke stå i nevneverdig konkurranse til tilbudet i Midtbyen.

For kriminalforbygging etableres det nye gangpassasjer gjennom området, med utadrettede funksjoner og boligformål som styrker oversikt og uformell sosial kontroll i området. Det tilrettelegges for tilgjengelig byrom rundt alle bygg.

Beredskap og ulykkesrisiko (ROS)

Det tilrettelegges for god brannsikkerhet med hensyn til å hindre brannspredning og sikre god fremkommelighet for rednings- og slokkemannskap. Det er liten sannsynlighet for at en brann i nye bygg vil utvikles til en slik størrelse at det vil ha vesentlig konsekvens for nærliggende områder (Notat om overordnet brannstrategi datert 08.06.2020 utarbeidet av COWI AS).

Det er stilt vilkår om gjennomføring for bygge- og anleggsfasen, jf. bestemmelse § 8.1

Virkninger som følge av klimaendringer, flom, skred og Co2 (ROS)

Mengden overvann til kommunalt system reduseres forhold til dagens situasjon, samt forsinkes avrenning fra planområdet ved hjelp av åpne og grønne overvannsløsninger. Faren for oversvømmelse reduseres betraktelig i forbindelse med kommunalt system. Det benyttes eksisterende flomveier. Overvannstiltakene dimensjoneres for en økning av nedbør på 40 % (klimafaktor 1,4).

Klimagassberegningene viser at en kompakt utbygging nært kollektivknutepunkt og med smarte energiløsninger, gir en klar fordel for utslipp fra materialbruk, energi og transport.

Planlagt gjennomføring

- Utbyggingsfelt BS1, med tilhørende parkeringskjeller, skal være første byggetrinn i utviklingen, jf. bestemmelse § 8.6

- Det er stilt rekkefølgekrav knyttet til boliger (§ 9.1), samferdselsanlegg (§ 9.2) og grønnstrukturen (§ 9.3)

Mens området er under utvikling, skal det etableres midlertidige lokaler/områder for å skape møteplasser og lokal tilhørighet, jf. bestemmelse § 8.5

Innspill til planforslaget

Alle parter ble varslet om oppstart av planarbeidet i brev datert 07.06.2019. Samme dag ble oppstart av planarbeidet kunngjort i Adresseavisen og på plankyndiges facebookside. I høringsperioden ble det også avholdt et informasjonsmøte på Quality hotel Panorama 17.06.2019.

Det er også avholdt et samrådsmøte / Idéverksted (10.12.2019) og samrådsdag (29.01.2020) som bestod både av informasjonsstand/prosjektkontor på City Syd og møte med barn og unge på Tonstad BHG, Rostad BS og Tiller VGS.

Innspill planprogram og varsel om planoppstart

Det kom seks innspill ved varsel om planoppstart og høring av planprogrammet. Før førstegangsbehandling av planforslaget er det også avholdt flere arbeidsmøter med Statens vegvesen og fylkeskommunen i Trøndelag der hovedtemaet har vært adkomstforhold. Innspillene omfattet i hovedsak følgende temaer: Trafikkavvikling, parkeringskrav til sykkel og bil – nullvekstmålet, bygge- og anleggsarbeidet, utnyttelse, bokvalitet, folkehelse, tilstrekkelig og god kvalitet på grønne områder, trafikkforhold, støy, massehåndtering, styrke barn -og unges interesser, hensynet til metrobussen, universell utforming, hensynet til brann- og redningstjenesten, innskrenking av planområdet i sør og prioritering av areal til detaljhandel.

Alle innspill til planprogrammet og varsel om planoppstart ble fulgt opp/ kommentert i saken til førstegangsbehandling.

Innspill offentlig ettersyn 08.12.2020 – 06.02.2021

Statsforvalteren i Trøndelag, brev datert 02.02.2021 (innsigelser) og 02.07.2021

Statsforvalteren har følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Med hjemmel i PBL § 5.4 og T-1442/2016 fremmes innsigelse til at det tillates støyfølsom bebyggelse i rød sone. Eventuelle avvik må begrunnes i tråd med T-1442/2016.
2. Med hjemmel i PBL § 5.4 og T-1442/2016 fremmes innsigelse inntil det er gjort en vurdering av støy på parkområder og eventuelle avbøtende tiltak er vist i plankart og bestemmelser.
3. Med hjemmel i PBL § 5.4 og retningslinje T-1520 fremmes innsigelse til planen inntil luftforurensing er vurdert og beskrevet for område aktivitetspark O_GP2, og bestemmelsene for hele planområdet er oppdatert med krav for luftforurensing i samsvar med T-1520 samt de foreslåtte krav i rapport om luftforurensing.
4. Med hjemmel i PBL § 5.4 og T-1520 fremmes innsigelse til planen så lenge samspillseffekter mellom støy og luftforurensning ikke er vurdert. Dette må utredes og hensyntas for hele planområdet. Plassering av bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning må vurderes på nytt, samt åpne områder/byparker, spesielt i rød støysone hvor det er størst sannsynlighet for uønskete samspillseffekter mellom støy og luftforurensning.

Statsforvalteren har også faglig råd til reguleringsplanen som omfattet følgende temaer; utnyttelsesgrad, tillegg til støybestemmelse, lydisolasjon i fasader og krav til innendørs støynivå, sikre byggeteknisk mot rystelser, bærekraftprogrammet og sikre at øverste bilparkeringsetasje er 5m høy og kan formåls endres.

Innsigelser er imøtekommet på grunnlag av dokumentasjon og forslag til nye bestemmelser og endringer i plankartet, jf. brev fra Statsforvalteren datert 02.07.2021

I kommunens brev til Statsforvalteren (29.06.2021) er også de faglige rådene svart ut/fulgt opp og fremgår av planforslaget.

Kommunedirektørens kommentarer til innsigelsespunktene fra Statsforvalteren:

1. Kommunedirektøren har lagt til grunn at gjeldende KPA åpner opp for støyfølsom bebyggelse i rød støysone i sentrale byområder og andre viktige fortetningsområder langs kollektivtrase, og at planområdet er innenfor et slikt område. Planområdet skal transformeres til et sentrumsområde i

tilknytning til Tillerterminalen. En utvikling av dette området er i tråd med nullvekstmålet og Byutviklingsstrategi for Trondheim mot 2050.

Bestemmelse § 3.10, for boliger i rød og gul støysone, slås sammen og endres til følgende: *“For alle boenheter må minimum halvparten av antall oppholdsrom, inkludert minimum ett soverom, ha luftemulighet i fasade med støynivå under nedre grenseverdi for gul støysone”* Dette innebærer en forbedring i et folkehelseperspektiv da det sikres bedre støyforhold enn tidligere bestemmelse foreslo.

2. Det er gjort nye vurderinger av støy på parkområder, («*Støyproblematikk - svar på innsigelser fra statsforvalteren*», datert 31.03.2021). Kommunedirektøren mener at bruken av støyskjermingstiltak i sentrumsområder må veies opp mot fysiske og visuelle barrierer og behovet for sosial kontroll.

For aktivitetsparken foreslås det tett vegg under sykkelbrua og at denne utvides noe østover langs Anne-Kath. Parows veg i 2,5 meters høyde som sluseelementer med nedtrapping. Det foreslås også at det skal etableres amfier (0-3 meters høyde) i begge parkene for å skape stille soner og et kulturelt samspill og mellom parkene. Alle støyskjermingstiltak skal ha en grad av transparens for sosial kontroll, og materialbruken skal ha høy kvalitet. Alle støyskjermingstiltak er sikret på plankartet og i rekkefølgebestemmelser § 9.1 Boliger, tredje avsnitt.



Illustrasjonen viser støyskjerming av aktivitetsparken med skjerming av støy fra Anne-Kath. Parows veg (Ghilardi + Hellsten Arkitekter AS)

3. «Rapport luftkvalitetsutredning», datert 15.06.2020 fulgte dessverre ikke saken til offentlig ettersyn. Rapporten er oppdatert med nye analyser som inkluderer de foreslåtte støytiltakene og vurdering av luftforurensning, jf. revidert rapport for luftkvalitet datert 25.03.2021 utarbeidet av Brekke & Strand. For den planlagte aktivitetsparken sør for Anne-Kath. Parows veg, vil den vestlige delen av planområdet ligge innenfor gul sone for PM₁₀. Effekten av skjerming mot vei er vurdert og beregninger viser at skjermingstiltakene vil bedre luftkvaliteten noe, men at vestlige deler av parken fortsatt ligger i gul sone. Kommunedirektøren mener dette er akseptabelt, det vises til Kommunedirektørens kommentarer til Statsforvalterens innsigelse punkt 2.

Det er tatt inn en bestemmelse som sikrer krav til luftforurensning for hele planområdet i samsvar med T-1520, jf. reguleringsbestemmelse § 3.10 Støy og luftforurensning, kapitlet om luft.

4. Luftkvalitetsrapporten er også oppdatert med hensyn på samspillseffekter mellom støy og luftforurensning. Oppsummert er de viktigste grepene som tas for å unngå uheldige samspillseffekter; styring av reguleringsformål (med fokus på fasader), lokalisering og kvalitet på

uteoppholdsarealer og sikre godt innendørs klima i ny bebyggelse.

Trøndelag fylkeskommune (Tfk), brev datert 11.02.2021 (innsigelse) og 04.08.2021

Tfk har *innsigelse* til planen frem til følgende endringer er gjort i planforslaget:

1. Alternativ 2h legges til grunn for adkomst (adkomst fra nord, John Aaes veg).

Tfk som vegeier kan ikke akseptere planforslagets alternativ 2c som viser adkomst til parkering via innkjøring fra Østre Rosten. Ombygging av krysset Østre Rosten /John Aaes veg fra signalregulert x-kryss til rundkjøring vil kunne være et godt grep for å kunne ivareta trafikkavviklingen i området.

2. Det må sikres i bestemmelsene at privat uteoppholdsareal for boliger får tilfredsstillende støyforhold i tråd med T-1442.

3. Sikre at T-1520 (luftkvalitet) er sikret i bestemmelsene til planen.

I tillegg har Tfk innspill til planforslaget om følgende temaer; den generelle aktsomhets og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8, Tiller sentrumsområde som «avvikssone» utfra støykrav, gjennomgående leiligheter for støyfølsom bebyggelse i rød støysone, private uteoppholdsarealer i avvikssoner bør være på minimum 6m², bestemmelse på plassering av ventilasjon med partikkelfilter.

På bakgrunn av kommunens brev datert 30.06.2021 har ikke lenger fylkeskommunen innsigelser til planen, jf. brev datert 04.08.2021

I kommunens brev til Trøndelag fylkeskommune (30.06.2021) er også de andre innspillene svart ut/fulgt opp og fremgår av planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar til innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune:

1. Adkomst fra John Aaes veg i nord legges til grunn for planforslaget sammen med adkomst fra vest. Tidligere foreslåtte adkomst fra Østre Rosten (høyre inn) utgår. Adkomst fra nord går fra John Aaes veg og inn i eksisterende varekulvert igjennom bygget og inn i parkeringskjeller. Inn- og utkjøringen er utformet som «høyre av og høyre på» for å ivareta trafiksikkerhet og god flyt i trafikken i John Aaes veg. Løsningen innebærer at dagens signalregulerte kryss i John Aaes veg og Østre Rosten bygges om til rundkjøring.

Det stilles rekkefølgekrav til ferdigstilling av ny adkomst fra John Aaes veg til p-kjeller, og til ferdigstilling av rundkjøringa i John Aaes veg – Østre Rosten, jf. bestemmelse 9.2

2. Alle boenheter skal ha minimum 6,0 m² privat uteplass (tidligere 5 m²), enten på svalgang, terrasse eller balkong. Bestemmelsene i KPA for støy angir ikke krav om at boenheter i avvikssoner skal ha eksplisitt privat uterom på stille side, men at uterommet (privat eller felles) skal være på stille side. Planforslaget sikrer mer felles uterom for boligene enn hva KPA krever, og felles uterom blir innenfor definisjonen «stille sone» da de er skjermet av bebyggelsesstrukturen. I tillegg vil tilgjengeligheten til alle felles uterom være universelt utformet og de vil få god kvalitet. Kommunedirektøren viser også til svaret gitt til Statsforvalterens innsigelsespunkt nr. 1 og til reguleringsbestemmelse § 3.10.

For tredje punkt i Fylkeskommunens innsigelse vises det til kommunedirektørens svar til Statsforvalterens innsigelsespunkt nr. 3 og nr. 4

Statens vegvesen, brev datert 21.01.2021 (innsigelse), 23.04.2021, 17.08.2021, 26.11.2021, 04.02.2022, 28.02.2022, 07.04.2022 og 26.04.2022

Statens vegvesen (SVV) har følgende innsigelse til planen;

«Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, og vegloven samt vårt ansvar som forvalter av europaveg 6 – fremmer Statens vegvesen følgende innsigelse mot forslag til reguleringsplan for Østre Rosten 28, 30, 32 og 34 og gnr, 323 bnr. 1060 m.fl. – City Syd:

- Manglende ivaretagning av hensyn til E6 ved at eiendom relatert til E6 beslaglegges for andre formål.»

I tillegg har SVV følgende innspill til reguleringsplanen;

Byggegrenser og siktsoner mangler på plankartet, dokumentasjon på at anbefalte grenseverdier for støy og luftkvalitet oppnås må fastsettes før planen endelig vedtas, det bør fremgå hvilke tiltak som er aktuelle mot støy for boliger i 2. etg og hvorfor dette bare gjelder 2. etg. Det manglende utredninger knyttet til luftkvalitet. Og det må settes rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltak når det gjelder støy og luftkvalitet.

Innsigelse fra SVV er ikke trukket da SVV ønsker først å få oversendt ferdig plankart og reguleringsbestemmelser, jf. brev datert 26.04.2022.

Etterspurt dokumentasjon vil bli oversendt SVV, men vil skje etter at saken sendes til sluttbehandling da det forventes at innsigelse fra SVV trekkes før saken fremmes til bystyret.

I kommunens brev til Statens vegvesen (02.07.2021) er også de andre innspillene svart ut/fulgt opp og fremgår av planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar til innsigelser fra Statens vegvesen:

Kommunedirektøren mener det er beklagelig at det har vært stilt nye krav til dokumentasjon fra SVV som i realiteten ikke direkte berører innsigelsen. Dette er i all hovedsak bakgrunnen for at planforslaget ikke fremmes tidligere.

Det foreslås nå en adkomstløsning i vest som virker mer oversiktlig og som ikke beslaglegger areal nærmere E6 enn dagens situasjon. Adkomsten i vest tilknyttes eksisterende atkomstsituasjonen fra rampen til E6, med inn- og utkjøring fra ny parkeringskjeller på samme sted som dagens inn- og utkjøring til parkeringsplassen. I prinsipp er løsningen og kjøremønsteret for biltrafikken likt med dagens situasjon. Det vises til side 15 i planbeskrivelsen.

NVE, brev datert 25.01.2021

NVE peker på at anbefalingen i geoteknisk vurdering er tatt inn bestemmelse § 8.4, om at sikkerhet for stabilitet av veggrunn for E6 både under utbygging og ferdig anlegg skal dokumenteres før det kan gis rammetillatelse for bygging av ny atkomst til parkeringskjeller i vest. NVE at områdestabiliteten er ivaretatt, jf. Pbl § 28-1 og TEK 17.

NVE anbefaler at det innlemmes bestemmelse som sikrer at overvannstiltakene dimensjoneres for en økning av nedbør på 40 %.

Kommunedirektørens kommentar:

Merknaden er tatt til følge og forslag til bestemmelse som sikrer at overvannstiltakene dimensjoneres for en økning av nedbør på 40 % er medtatt i reviderte bestemmelser, § 3.4, siste setning.

Lars Erik Svanholm, Vestre Rosten 67, e-post datert 15.12.2020

«Så fantastisk, dette er det bare å starte å gjennomføre».

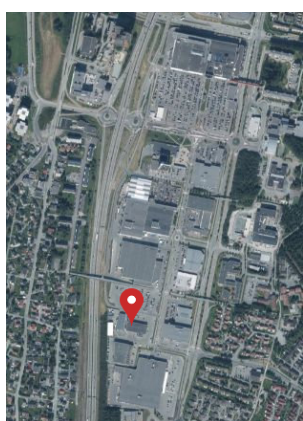
Tensio TS v/Olav Hårstad, e-post datert 21.12.2020

Utbygging av så stort omfang som dette vil kreve en utredning knyttet til kapasitet i strømmettet. I området er det per i dag også etterspurt store effekter til elektrifisering av transportsektoren. Det må settes av plass for nettstasjoner og traseer for el-kabler. Nettstasjoner kan ikke plasseres under bakkenivå. Det vises til vedlegget om generelle krav til nye nettstasjoner.

Kommunedirektørens kommentar:

Reviderte bestemmelse (§ 3.8 Nettstasjoner) sikrer nå at nettstasjon ikke tillates plassert under bakkenivå.

Borg Forvaltning AS v/Geir Waage for Ivar Lykkes vei 7 AS, brev datert 05.02.2021



Borg forvaltning bemerker at det er en kjerneutfordring at all handel legges i nord. Videre beskriver de at tilbudene og funksjoner i sentrumsområdet bør ligge på ulike steder innenfor sin geografiske avgrensning og ikke konsentrert på kun en plass innenfor sentrumet.

De frykter at forslaget medfører at 74 % av alt tilgjengelig nytt handelsareal vil tilfalle én aktør, noe de mener vil ha konsekvenser for realismen i å gjennomføre en transformasjon av det øvrige sentrumsområdet.

De vises også til utfordringer med reguleringsbestemmelser til kommunedelplan Tiller § 6.3 *Bokvalitet* hvis aktører i sør skal fortette med andre formål enn handel fordi:

- Ivar Lykkes veg skal bli en urban gate på myke trafikanters premisser.
- § 6.3 peker eksplisitt på egen inngang for forretningsdelen i bygningene langs Ivar Lykkes veg.
- Det tillates ikke bolig i første og andre etasje langs veier, men utadvendte funksjoner.
- Det skal være minst 50 % vinduer på fasaden i første etasje.

Borg forvaltning ber om at bygningsrådets flertallsmerknad fra 10.12.2019 følges opp før sluttbehandling av planen, slik at man kan få en bedre fordeling av tilgjengelig handelsareal på Tiller og på den måten sørge for at ønsket transformasjon av området lar seg gjennomføre.

Kommunedirektørens kommentar:

Planforslaget er i tråd med kommunedelplanen for Tiller, der det gjenværende handelspotensialet er 18.500 m² BRA ny handel. Totalt i området vil handelsarealet i KDP (totalt 40.000 m²) være fordelt som følger: Ivar Lykkes veg 10 («Jula m. flere») 15.500 m², Østre Rosten 64 («Obs Bygg Tiller») 6.000 m² og planforslaget (Storebrand og COOP Midt Norge) 18.500 m².

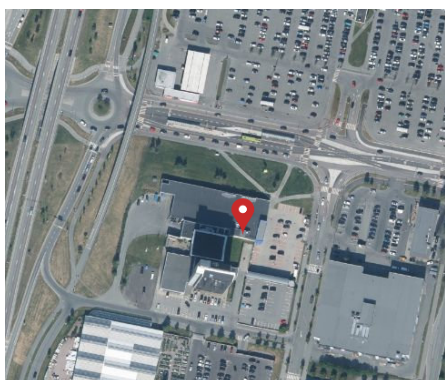
Kommunedirektøren legger til grunn at det i mulighetsstudiet ble vedtatt at områdene nærmest kollektivknutepunktet og lokalt sentrum ved Sentervegen (Anne-Kath. Parows veg) skulle prioriteres for de resterende areal til detaljhandel.

Konsekvensutredningen viser at ved gjennomføring av planforslaget vil det være ca. like mye handel nord og sør for Anne-Kath. Parows veg. Sør for Anne-Kath. Parows veg med (Tillerterminalen) finnes et variert handelstilbud i eksisterende butikker og kjøpesentrene StorM og Tillertorget.

For å utvikling med mer sentrumsstruktur og formål sør for Anne-Kath. Parows veg, bør disse arealer utvikles med andre programmer og formål i tillegg til andel handel som er der i dag for å bidra til å styrke sentrumsområdet.

Arc Arkitekter AS v/Håkon H. Skarshaug for Rebus Eiendom AS, Ivar Lykkes veg 1B, e-post datert 01.02.2021

ARC bemerker at planforslaget avviker noe fra gjeldende kommunedelplan med tanke på plassering av bydelspark og bruk av areal på sørsiden av Anne-Kath. Parows veg som del av parken.



ARC mener også det er problematisk at alt gjenværende areal til handel i KDP for Tiller skal gå til planforslaget, og viser til kommunedelplanen og flertallsmerknad som drøfter hvor mye av det totale samlede handelsarealet som kan samles tett opp mot kollektivknutepunktet, og hvor mye av dette som igjen skal tilfalle dette planprogrammet (Øvre Rosten 28, 30, 32 og 34).»

De etterspør om flertallsmerknaden er hensyntatt i konsekvensutredningen og mener den bærer preg av å være utarbeidet for tiltakshaver.

Videre vises det til pkt. 5.2.1, 6. i konsekvensutredningen. Det ønskes en bedre beskrivelse av metoden som er valgt og en vurdering av hvordan denne metoden innfrir kravet om utredning fra planprogrammet. Det påpekes at det er flere virksomheter i området, på begge sider av Anne-Kath. Parows veg, som i konsekvensutredningen ser ut til å være regnet som handel, som skulle vært regnet som tjenesteyting etter formål angitt i PBL. Arealene på nordsiden er mindre virksomheter i Østre Rosten 34 som bl.a. omfatter frisør, vaskeri, dyreklinikk og restaurant, samt McDonalds-bygget. Også i planforslaget er det gjort tilvarende kategorisering av bespising for tallgrunlaget nord for Anne-Kath. Parows veg som ikke anses å være handel. Det oppfordres til at arealregnskapet kontrolleres i forhold til samsvar mellom skisseprosjekt og tildelt handelsareal i planforslaget.

Det blir etterspurt alternative fordelinger mellom nord og sør for kunne å gjøre en helhetlig vurdering av fordeler og ulemper av forskjellige fordelinger. Det blir spurt om hvilke konsekvenser det vil få for tosidig aktivisering av Anne-Kath. Parows veg og aktivitetsparken at eiendommene i sør ikke har hjemmel til å etablere mer handel mot disse arealene. Og hvilke insentiv eiendommene i sør vil ha til å utvikle sine eiendommer med aktive fasader mot gaterommet, bydelsparken og kollektivterminalen. Det ytres en bekymring for at fordeling vil føre til at utviklingen av arealene sør for planområdet uteblir, og dagens bygningsmasse blir liggende som den gjør i uoverskuelig fremtid. Dette virker imot planforslagets intensjon om å etablere en attraktiv bydelspark i gaterommet.

Kommunedirektørens kommentar:

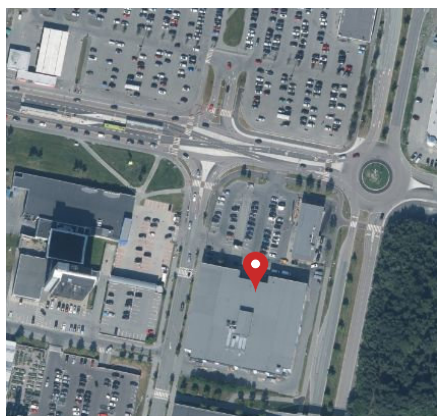
Størrelsen på bydelsparken i KDP for Tiller er redusert i planforslaget for å få til en bedre sentrumsstruktur og skjerming for støy og støv. For begrunnelse for dette, vises det til saksframlegget.

Når det gjelder spørsmålet om gjenværende areal til handel i KDP for Tiller og hvordan transformasjon kan skje sør for Anne-Kath. Parows veg, vises det til kommunedirektørens svar på innspillet fra Borg Forvaltning AS.

Innspillene om å definere type arealer i konsekvensutredningen tas til orientering. Selv om f. eks. illustrasjonsprosjektet i planforslaget viser andeler med bevertning, service, kultur etc. er det usikkerhet hvor stor denne andelen blir, og en fremstilling med «hovedbolker» av funksjoner synes som det riktige i skalaen for undersøkelsen.

Tallene i undersøkelsen er ca. tall hentet fra, Kommunens kartunderlag, informasjon på nett og befaringer på stedet. Hovedpoenget i konklusjonen er ikke forringet av dette.

API Ivar Lykkes veg AS v/Jan Erik Løwer, Ivar Lykkes veg 2, e-post datert 05.02.2021



API registrerer at deres tidligere anmodning om at deres eiendom utelates fra planforslaget er imøtekommet.

API mener, slik planforslaget foreligger, at deres eiendom ikke kan utvikles videre med detaljhandel og utadvendte virksomheter mot Anne-Kath. Parows veg.

API nevner at kommunedelplan for Tiller ikke beskriver hvor restpotensialet skal ligge, men de antar at området avsatt til sentrumsformål skal prioriteres med besøksintensiv virksomhet/ detaljhandel. De viser til vedtak i mulighetsstudiet

der områdene nærmest kollektivknutepunktet og lokalt sentrum skal prioriteres for de resterende areal til detaljhandel, også eiendommene på sørsiden av Anne-Kath. Parows veg. API ber om at planforslaget justeres slik at det er rom for mer detaljhandel rett sør for Anne-Kath. Parows veg.

Kommunedirektørens kommentar:

Det vises til kommunedirektørens kommentarer til Borg Forvaltning AS sine innspill i saken.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), brev datert 20.01.2021

- Brann- og redningstjenester skal kunne utføres effektivt uansett årstid med hensiktsmessig plassering av, og nødvendig antall brannkummer med forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Det vises til pbl § 27-1 og TEK 17 §§ 11-1, og 11-17 og 15-7 med veiledning.

- Tilgjengeligheten for innsatsmannskaper må være ivaretatt under og etter anleggsperioden.

- Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge en eventuell brann jf. TEK 17 § 11-6. Brannsikkerheten i bygningene skal være iht forskriftskrav.

- Kjeller som evt. bygges utenfor bygningskropp må tåle belastningen ovenfra. El - biler som skal parkere innvendig medfører økt risiko, og brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller.

- Alarmorganisering for brannalarmanlegget må være utført slik at brann- og redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats på stedet.

- Brannsikkerhet må ivaretas der lading av el-sykler og el-biler skal skje innvendig.

- I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon er mulig. Dersom det er planer om å benytte farlig stoff,

må arealmessige bergrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering, jf. *Forskrift om håndtering av farlig stoff*. Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kompetanse og godkjenning.

- Planlagte bygninger med formål vil samle mye folk høyst sannsynlig vil bli vurdert som særskilte brannobjekter i henhold til brann- og eksplosjonsvernlovens § 13. TBRT ønsker å kunne uttale oss i den videre saksgangen.

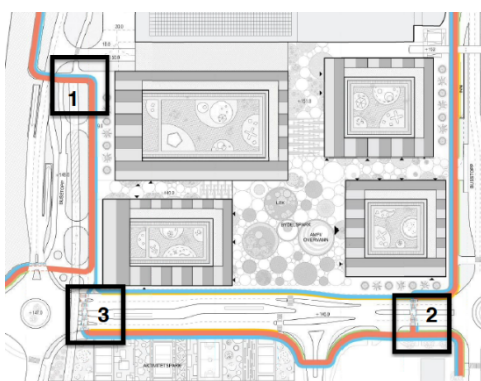
Kommunedirektørens kommentar:

Merknader og retningslinjer fra TBRT tas til etterretning.

Syklistenes Landsforening i Trondheim (SLiT), e-post datert 04.02.2021

SLiT peker på tre punkter i planforslaget som vist på illustrasjonen:

1) Sykkelvegen i nord-sørlig retning må kunne sykles i høyere hastighet, og at det blir en trygg krysning og mulighet for å svinge opp på eksisterende hovedsykkelvei.



2) og 3) SLiT mener sykkelvegen må føres gjennom Anne-Kath. Parows veg i begge endene for å gi syklister et eget sykkelfelt og peker på utfordringer med blanding av trafikanter.

SLiT anbefaler at det etableres selv- servicestasjoner for sykkel med mulighet for vask og reparasjon.

Kommunedirektørens kommentar:

1) Syklister vil kunne krysse innkjøring til parkeringskjelleren planfritt med bru/kulvert som vist i planbeskrivelsen side 15. Trafikksikkerhetsmessig blir situasjonen for syklister og gående i vest mer forenklet og oversiktlig enn den er i dag.

2) og 3) Innspill om at sykkelveg føres over vei og ikke krysser gangfelt har vært drøftet med trafikksjef. Grunnet svingradius for buss i rundkjøring i øst er det ikke mulig å videreføre sykkelrett rett fram i kryss. Det kan skilles og markeres på bakkeplan mellom gang og sykkel, men krysning av vei og retning vil uansett skje sør for AKP der sykkelveg går i flere retninger.

Løsningene som er tegnet i planforslaget er gjort etter gjeldende normaler og tilfredsstillende krav til krysninger i plan. Tilsvarende gjelder også for krysning i vest.

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.