



Detaljregulering av Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 24.04.2023

Dato for godkjenning av Bystyret : 14.06.2023

1. Innledning

Plankonsulent, forslagsstiller

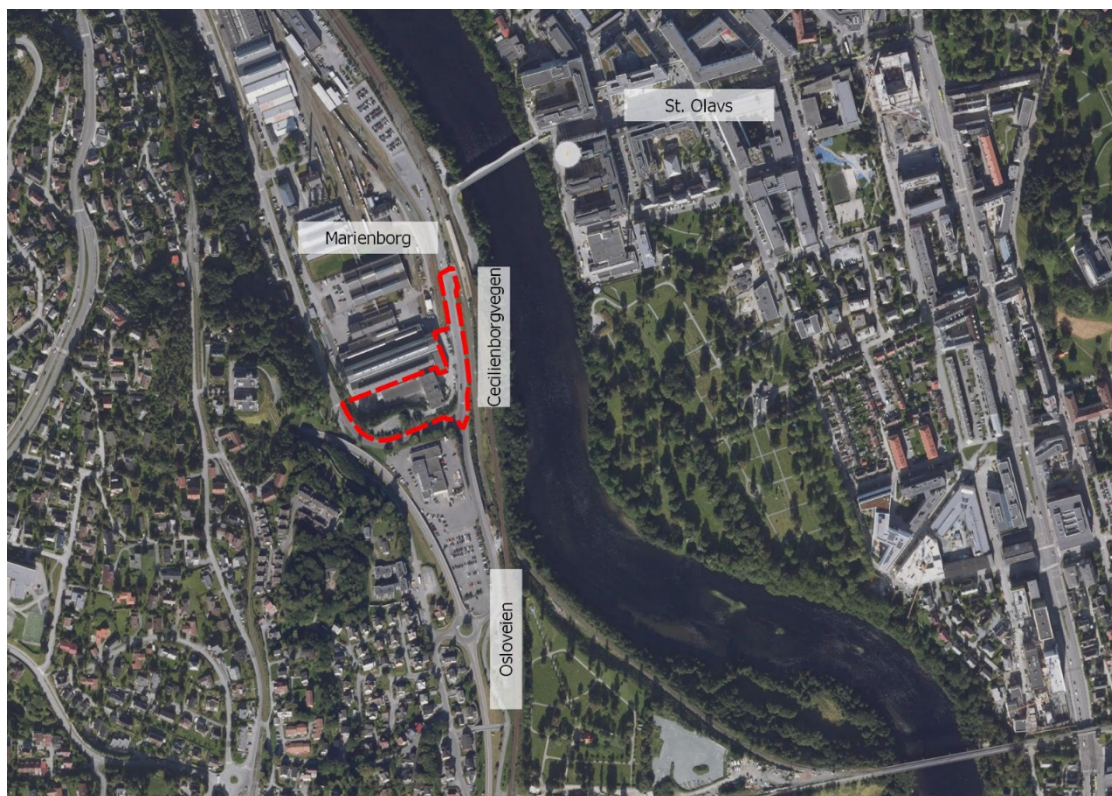
Forslag til detaljplan for eiendommene gnr/bnr. 94/4, 43 (*del av*), 326, 330, Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen er utarbeidet av Plansmia AS, Skibnes Arkitekter AS og SPARK studio AS på vegne av tiltakshaver Marienborg Eiendom AS. Det skriftlige planmaterialet er utarbeidet av Plansmia AS. Illustrasjonsmaterialet er utarbeidet av Skibnes Arkitekter AS m.fl. Plankartet er utarbeidet av SPARK studio AS. Andre analyser og rapporter er utarbeidet av Rambøll AS med flere.

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for boliger ovenfor parkeringsanlegg og forretning/ næring/ tjenesteyting. Fra ca kote 9, nederst i Cecilienborgvegen er det 3 sokkeletasjer med parkering, hvor det også tillates noe forretning/tjenesteyting/næring. Over dette, fra ca kote 19, omtrent samme kotehøyde som Osloveien, planlegges det for boligbebyggelse og uterom.

Vesentlige utfordringer i planen

Planområdet er utsatt for støy fra veg, jernbane og industri, samt helikoptertrafikk tilknyttet St. Olavs hospital. Området ligger i dag isolert fra annen sentrumsbebyggelse. I tillegg til parkering for boliger er store deler av parkeringsarealene planlagt å dekke behovet for p-plasser for St. Olavs Hospital. Forslaget om denne løsningen for parkeringsanlegg er i samsvar med vedtak i Formannskapet 13.02.07 (sak 44/07), hvor det ble påpekt at behov for parkeringsanlegg i tilknytning til St. Olavs hospital kan dekkes på områder på vestsiden av Nidelva.



Oversiktskart med plangrense

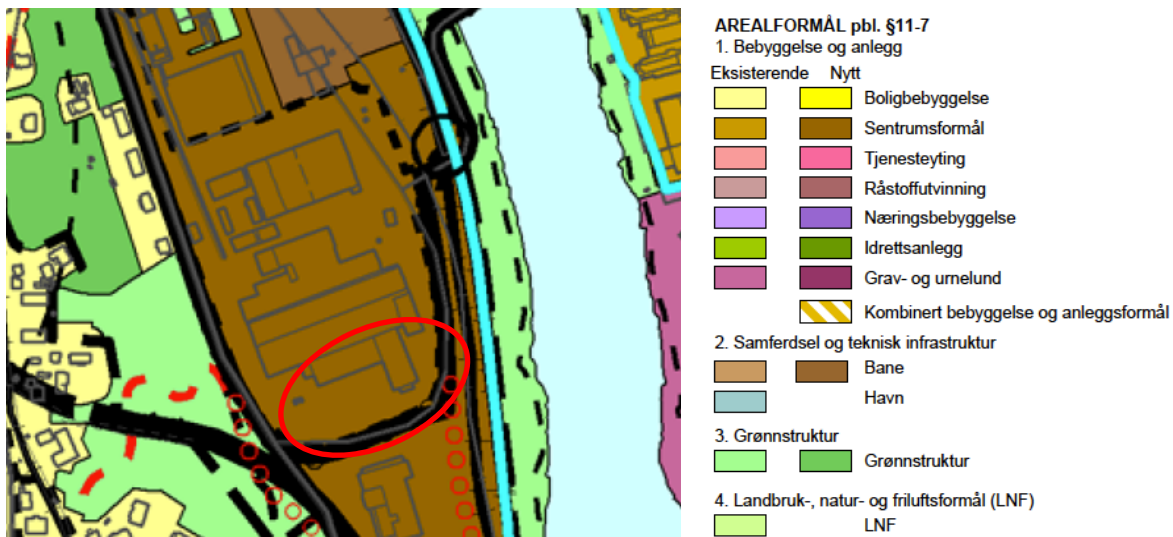
2. Planstatus

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

I planarbeidet er det lagt til grunn Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging med målsetting om blant annet et utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer utviklingen av kompakt by, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer og hvor veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Overordnede planer - kommuneplaner, fylkeskommunale planer

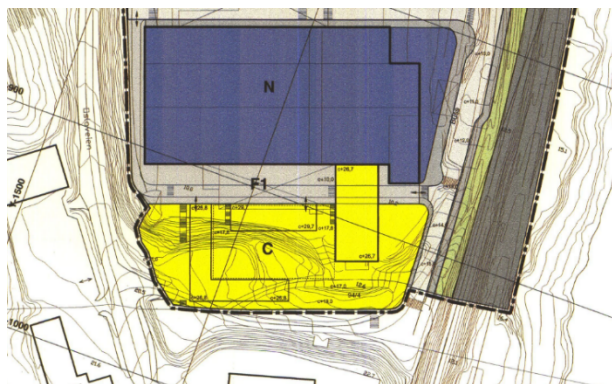
Eiendommene er i kommuneplanens arealdel 2012-2024, vist som framtidig sentrumsområde. Innenfor områder som er regulert til sentrumsformål er det krav til høy tetthet, dvs. minimum 10 boliger pr. daa. iht. bestemmelser og retningslinjer til arealformålet.



Utsnitt kommuneplanens arealdel 2012-2024

Gjeldende reguleringsplan

Eiendommene gnr./bnr. 94/4, 43, 326, 330 omfattes av Reguleringsplan med bestemmelser for Marienborg, søndre del. Vedtatt i Trondheim bystyre 19.06.2003 sak 087/03. Omsøkte eiendommer er regulert til boligformål, område C på plankartet, også denne med høy arealutnyttelse. (Vedtatt plan er en endring av følgende planer: Marienborg og Reguleringsplan Vestbyen. Stavne-Wullumsgården).



Tidligere vedtak i saken

Forslag til detaljregulering for planområdet ble i Delegasjonsvedtak i plansak NR: FBR 1221/11 av 20.10.2011 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn/sendt på høring. Deretter stoppet saken opp av flere årsaker, blant annet innsigelse knyttet til støy. Planforslag ble lagt ut til høring 05.01.2021, med følgende vedtakspunkt:

Vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Reguleringsplanforslaget er vist på to kart i målestokk 1:1000 for regulering «på grunnen» og «over grunnen», merket SPARK Studio AS og Plansmia AS, sist endret 2.9.2020, i bestemmelser sist endret 7.12.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 7.12.2020.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Tillegg etter første avsnitt:

Før sluttbehandling skal det i plankart og planbestemmelser innarbeides en sykkelløsning som skiller gående og syklende i Osloveien langs vedtatt hovedsykkelvegnett som overlapper med planområdet (øst i planområdet). Sykkelløsning sees i sammenheng med r20170007 - Detaljregulering av Osloveien 129, gnr/bnr 94/296, 95/559 m. fl. hvor endringer knyttet til sykkelløsning ble vedtatt i Bygningsrådet 12.11.2020. Eventuelt systemskifte bør vurderes i krysset Osloveien/Cecilieborgveien. Videre bør sykkelløsningen vurderes knyttet til en helhetlig løsning fram til St. Olavs hospital.

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Det er vurdert at det ikke er behov for utarbeidelse av planprogram eller konsekvensutredning i tilknytning til planforslaget.

Tilgrensende planer

Det pågår planarbeid rett sør, planident r20170007 Osloveien 129. Planen har vært på høring med forslag om boligbebyggelse og noe forretning.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

I gjeldende reguleringsplan er området skal benyttes i hovedsak til boligformål. I bestemmelsene er det åpnet opp for at det også kan legges til rette for parkeringsanlegg eller næringsvirksomhet. Dette videreføres også i ny plan, men utnyttelsen er vesentlig høyere.



3. Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planforslaget omfatter eiendommene gnr/bnr. 94/4, 43 (del av), 326, 330.

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Marienborg i Trondheim kommune. Området avgrenses av Osloveien i vest og Cecilienborgvegen i sørøst. Planområdet er på totalt Ca. 13,4 daa. Jernbanen ligger mellom planområdet og Nidelva i øst.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk

Eiendommen har vært brukt til næringsbebyggelse og parkering. Bebyggelsen i nord er i hovedsak brukt til virksomhet knyttet til jernbanedrift. I vest er det boligbebyggelse, mens det i sør er det næringsbebyggelse langs Oslovegen.

Stedets karakter

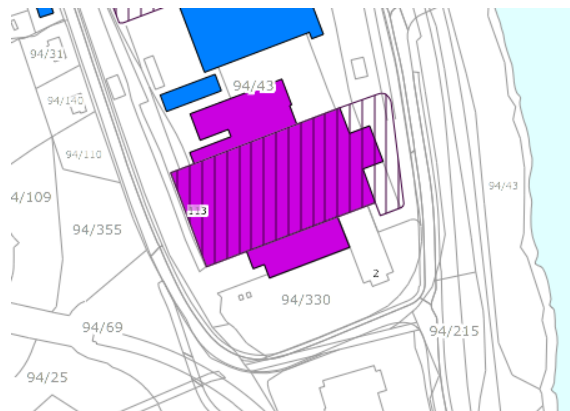
Planområdet ligger mellom Nidelva og skråningen opp mot Byåsen, i et område preget av nærings- og verkstedsvirksomhet knyttet til jernbanen. Opp mot Byåsen er det boligbebyggelse, men denne framstår adskilt fra planområdet. Rett sør for planområdet er det veganlegg, med RV706 og Oslovegen, mens jernbanen ligger mot øst, mellom planområdet og Nidelva.

Landskap

Tomta har høydeforskjell fra kote 19 i sørvest til kote 9 i nordøst. Fra det laveste partiet er det en bratt skråning opp mot omliggende veistruktur. På vestsiden av Osloveien skrånner Bøåsen oppover, med høye løv- og bartrær.

Kulturminner og kulturmiljø

Jfr. Trondheim kommunes *Aktsomhetskart - kulturminner* ligger ikke omsøkte eiendom innenfor registrerte områder med kulturminner i grunnen. Arkitektonisk særpreg: Nord for planområdet, dvs. naboeiendommen gnr/bnr. 94/43 er bebyggelsen registrert i klasse B, bygg av høy antikvarisk verdi; Lokomotiv- og kjeleverkstedet; vist med rosa skravur i kartutsnittet.



Naturverdier

Det er ingen kjente naturverdier innenfor planområdet. Nidelva som grenser til planområdet er ei viktig lakseelv. Skråningen mellom jernbanen og elva er definert som viktig naturtype.

Trafikksystem

Kjøreadkomst er via Osloveien og Cecilienborgvegen. Cecilienborgbrua er ikke åpen for personbiler, så det er lite trafikk i Cecilienborgvegen. Det er gang-/sykkelforbindelse mellom Stavne og Cecilienborgvegen. Det er en planskilt kryssing under Nordre avlastningsveg Rv. 706 og inn på Osloveien. Det er holdeplasser i Cecilienborgvegen og togstasjon på Marienborg.

Barns interesser

Det er ikke kjent eller registrert bruk av planområdet av barn eller unge.

Sosial infrastruktur

Både Åsveien og Ila barneskoler og Sverresborg ungdomsskole har kapasitet til å ta imot nye elever. Det er sammenhengende fortau langs skolevegen. De nærmeste barnehagene er Ila, Iladalen, Mellomila familiebarnehage, Stavne tospråklig barnehage og Åsveien familiebarnehage. Videre er det både Steinerskole- og barnehage i Ila.

Universell utforming

I området er det opparbeidet tilfredsstillende adkomster via relativt nylig etablerte gang- og sykkelvegløsninger med adskilte løsninger for gående og syklende med fysiske markeringer i gang- sykkelarealet.

Teknisk infrastruktur

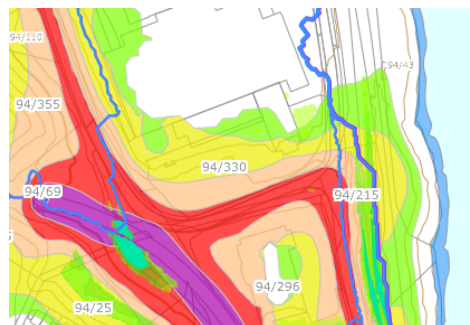
Dagens ledningsnett i området for vann og avløp vurderes som tilfredsstillende. Sør og vest for planområdet er det store tilføringsledninger som også tilfredsstillende kravet til brannvannsdekning. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Grunnforhold

Viser til Trondheim kommunes Aktsomhetskart om grunnforhold - kvikkleire. Det er foretatt flere geotekniske undersøkelser av området i forbindelse med vegutbyggingen. Videre er det foretatt grunnundersøkelser på tomte i tilknytning til prosjektet.

Det er utarbeidet egne geotekniske notater og vurdering av områdestabilitet.

Jfr. Trondheim kommunes Aktsomhetskart forurenset grunn- ligger deler av omsøkte eiendom innenfor registrerte områder (gul farge) hvor tiltakshaver har en selvstendig plikt til å vurdere om det er forurenset grunn. Det er foretatt en miljøundersøkelse på tomte som oppdateres ved søknad om igangsettingstillatelse.



Støyforhold

Omsøkte bebyggelse omfattes av flere ulike støysoner. Det er høyt støynivå (rød og lilla sone) i tilknytning til selve jernbanen og jernbanelinja. Ellers er det noe støy fra helikoptertrafikk i forbindelse med sykehuset St. Olav.

Luftforurensning

Luftforurensning fra biltrafikk; støv og eksos samt fra fyring med ved for oppvarming av boliger. Se også vedlagt Luftutredning.

Risiko- og sårbarhet

Planområdet ligger nært Nidelva som har vært utsatt for flom og ras gjennom tidene og det er gjennomført flere ulike tiltak i og ved elva for å hindre dette. Jfr. Trondheim kommunes Aktsomhets-kart *Flomsoner og havstigning* vil planområdet kunne merke noe til en høyere vannstand i Nidelva. Planområdet berøres ikke av evt. havstigning iht. prognoser. Det er gjennomført ROS-analyse.

Næring

I området er det en sammensetning av ulike virksomheter og aktiviteter på Marienborg, både verksted, lager og kontorer.

4. Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Ved regulering av området er det utarbeidet 2 plankart: dvs. et kart for arealer på grunnen som i hovedsak omfatter parkering og etter over grunnen som i hovedsak omfatter boliger og sykkelparkering. Planlagt reguleringsformål omfatter følgende arealformål **på** og **over** grunnen:

Kombinert bebyggelse og anlegg

Bolig (1110)

Bolig/Forretning/parkering/næring/tjenesteyting (1900)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg, felles (2011)

Fortau (2012)

Gang- /sykkelveg (2015)
 Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)
 Kollektivkoldeplass/kantstopp (2073)
 Parkering (2080)
 Annen banegrund (2028)

HENSYNSSONER

Frisikt

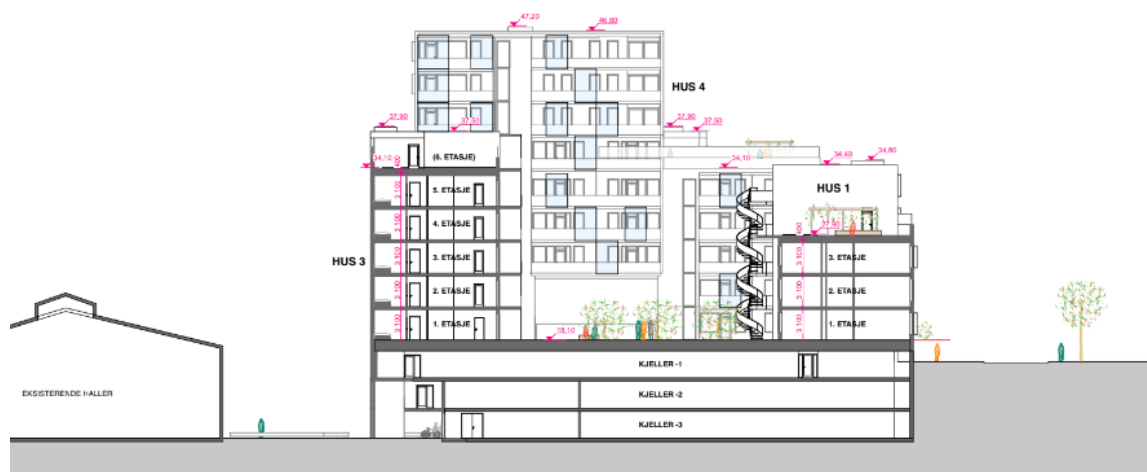
BESTEMMELSESMRÅDER

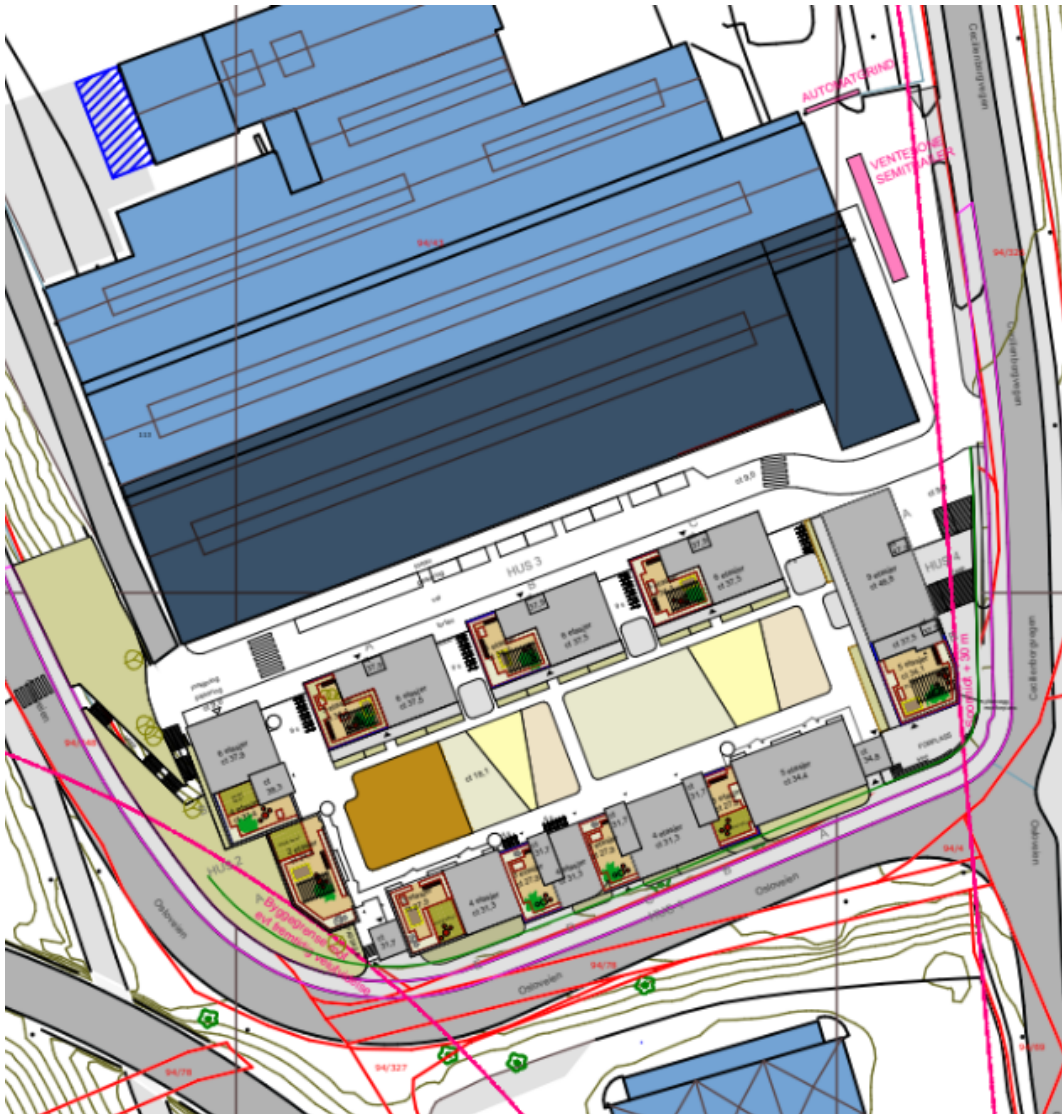
- # 1 Uteoppholdsarealer på bakke
- # 2 Overbygde uteoppholdsarealer på bakke

Plankartet på grunnen er regulert med arealformålene kombinert bolig/forretning/parkering/ næring/tjenesteyting. Plankartet over grunnen er regulert med arealformålet bolig. Videre er det regulert inn bestemmelsesområder i plankartet for å ivareta og sikre tilstrekkelig uterom på bakkenivå for boligene. Bestemmelsesområdene er vist med # for å skille mellom åpent og overbygde uteoppholdsarealer på bakken; #1: 2141 m² og #2: 131,5 m².

Planlagt bebyggelse

Bebyggelse og anlegg består av bebyggelse på og over grunnen. I de tre sokkeletasjene er det parkering og boder til boligene. I første etasje, på nivå med verkstedhallen, er innganger til boligene og butikk med varelevering. Bebyggelse fra og med 4. etasje, vist på plankartet merket over grunnen, er omtrent på høyde med dagens Osloveien og er satt av til boliger, men også noe sykkel-parkering og boder for boligbebyggelsen.





Byggegrense mot tilgrensende vegarealer er satt til 2 meter. Mot f_SKV er byggegrense satt i formålsgrense til byggeformålet. Plassering av byggegrenser både mot nabo og rundt den illustrerte bebyggelsen dvs. rundt B1, B2, B3A-C og B4 er gjort for å styrke den ønskede bymessige formen ved utbygging av tomta. Det er sikret arealer for snøopplag mot Osloveien/Cecilienborgvegen, og for etablering av gangsoner/adkomster til boligene fra tilgrensende veger og til de felles uteoppholdsarealene inne i gårdsrommet.

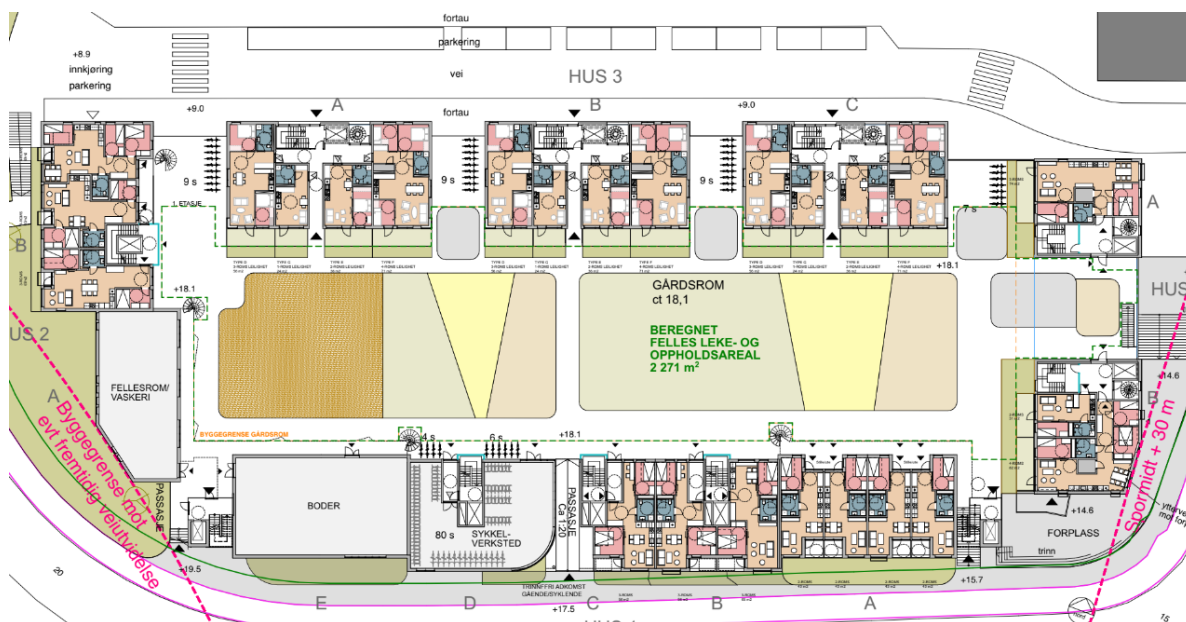


PASSASJE TIL GÅRDSROM

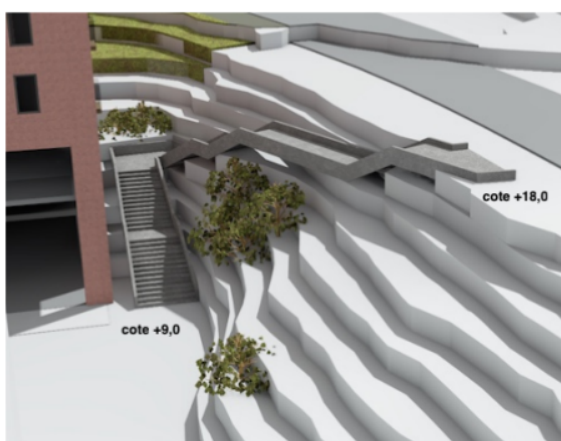
PASSASJE TIL GÅRDSROM
OG SYKKELPARKERINGSVERKSTEDTRAPP TIL GÅRDSROM
OG SVALGANGERFORPLASS MED INNGANGER
TIL LOBBY, VASKERI,
SYKKELPARKERING, BODER M.M.

Byggegrenser for bebyggelsen både i øst og vest er trukket 30 meter fra jernbanespors midtlinje, og for å ivareta nok areal for nytt løp i Marienborgtunnelen (RV 706) samt hovedsykkelveg med fortau.

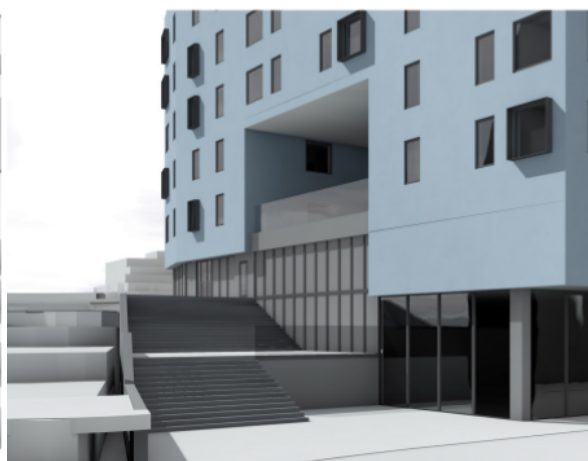
Bebyggelsen **over** grunnen er formet som et kvartal for å gi et sentrums- og bymessig preg og med et stort indre gårdsrom for felles uteopphold. Det er foreslått åpninger mellom byggene og i selve fasaden i enkelte bygg. Dette grepet er valgt for å åpne opp mot omkringliggende områder og vegger, for opplevelsen av Marienborg som et sentrumsområde og ikke et næringsområde eller trafikk-/jernbaneområde.



Bebyggelsen på grunnen inkluderer også utvendig trapper både øst og vest for bebyggelsen. Disse trappene vil starte på grunnen og ende opp på nivået over grunnen, være utenfor regulert byggegrenser rundt bebyggelsen, men innenfor arealer satt av til arealformål boligbebyggelse. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidelse av forplassene og trappene iht. vedlagte soneplan datert 28.08.2020 for trapper og uterom.



Illustrasjon, fra nord



Planområdet grenser til den verneverdige bebyggelsen på Marienborg. Av den grunn er det i bestemmelsene satt krav til fasadene til parkeringsanlegget, for tilpassing til bebyggelsen på Marienborg og opplevelse av gate i f_SKV.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det planlegges bebyggelse fra minimum 3 etasjer til maks 9 etasjer for boligbebyggelsen over sokkelen. Variasjon i høyder på bygg sikres på plankartet, og gjør at det er nok sol på felles uterom i gårdsrommet.

Grad av utnytting

Planforslaget viser nå en arealutnyttelse/grad av utnytting **over** grunnen for boliger inkl. overbygde boder og sykkelparkering (i selve boligbebyggelsen) på maks 183 % BRA (13 432 m² BRA) fordelt mellom bolig og 930m² til overbygd sykkelparkering/verksted. Minimum utnyttelsesgrad er satt til 70 % BRA bolig. Arealutnyttelsen **på** terreng er maks 212% BRA (16 890 m²).

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 ligger planforslaget i et område vist som framtidig sentrumsområde med krav om minimum 10 boliger pr. daa. Planforslaget viser en utnyttelsesgrad som gir 21-22 boenheter pr. daa. Areal som benyttes til sykkelparkering og boder med mer **over grunnen** unntas fra beregningsgrunnlaget for beregning av uteoppholdsarealer for boligene, se avsnittet **4.16 Uteoppholdsareal** i denne planbeskrivelsen. Areal **på grunnen**; dvs. de 3 sokkeletasjer som skal benyttes til parkeringskjeller, boder, avfallsrom, tekniske rom samt til adkomster for boliger over grunnen, er også unntatt fra beregningsgrunnlaget for grad av utnytting av tomta.

Planforslaget omfatter følgende reguleringsformål og arealstørrelser:

Arealbruksformål i planen	<i>Kombinertformål: bolig/forretning/parkering</i>	<i>Annet formål – samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>	Sum, totalt
Sum grunnareal	Ca. 7 080 m ²	Ca. 6 348 m ²	Ca. 13 430 m ²
Utnytting planlagt maks bebyggelse over grunnen – bolig/parkering	13 432 m ² bolig, maks 183 % BRA		
BRA bebyggelse på grunnen - bolig/forretning/parkering/næring/tjenesteyting	1885 m ² BRA bolig (heis, trapperom, vaskeri boder mm). 15005m ² BRA parkering inkl. 1850 m ² BRA forretning/næring/tjenesteyting, Totalt 212 % BRA		
% BRA bebyggelse – min over grunnen/ på grunnen (minus parkering)	Min 70 % BRA over grunnen Min 150% BRA på grunnen		
Boliger	Ca. 156 antall boenheter.		

Næringsareal

Maks 1850 m² på terreng/i sokkeletasje er satt av til forretning/næring/tjenesteyting. Arealet innenfor det kombinerte formålet er planlagt på nivå -3, sånn at det møter terrenget ved Cecilienborgvegen. Næringsarealet kan ha fri høyde over 2 sokkeletasjer. Beregning av BRA for formålet næring inkl. avfallsrom er ivaretatt i bestemmelsene og er unntatt fra beregningsgrunnlaget for uterom i planområdet.



Antall boliger, leilighetsfordeling

Planforslaget er illustrert med en løsning med ca. 156 boenheter. Antall boenheter reguleres iht. til krav om variert bebyggelsesstruktur og hvor både krav til uterom og parkering vurderes som tilfredsstillende løst. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er det fokus på at det skal legges vekt på variasjon både av bygningstyper og boligstørrelser. I dette prosjektet er det lagt opp til en variasjon mellom 1-roms, 2-roms, 3-roms og 4-roms leiligheter. Fordeling mellom de ulike boligtypene er ivaretatt i bestemmelsene § 4.2.4.

Bomiljø/bokvalitet

Boligbebyggelsen er trukket ut mot ytterkantene av tomta med et gårdsrom i midten. Boligene er i hovedsak gjennomgående belyst eller ensidig sørvendte og vestvendte mot gårdsrom, og tilfredsstillende kravene i kommuneplanens arealdel med hensyn til orientering mot stille side. Det tillates svalgang på deler av bebyggelsen for å få til gjennomlyste boliger og støykrav. Det er i bestemmelsene satt krav til hvor lange/hvor mange leiligheter som kan dele svalgang samt krav til utforming av svalgang for å ivareta bokvaliteten.

Parkering

Planområdet ligger i indre sone, hvor minimums. p-kravet for bil er 0,5 p-plasser pr. boenhet/eller 70m² BRA og for forretning maks 1,25 p-plasser pr. 100m² BRA. All parkering

for bil for boenhetene skal dekkes i kjeller/sokkeletasje, og det skal anlegges trapper og heiser for boligene helt ned til nivået på grunnen, dvs med utganger til felles avkjørsel. Parkering for forretning dekkes i kjeller/sokkel, men det er også lagt til rette for noe langsgående parkering i felles avkjørsel på gatenivå for vareleveranse, renovasjon, flyttebiler mm. P-kravet for sykkel er min. 2 p-plasser pr. boenhet/eller 70m² BRA og for forretning pr. 100m² BRA.

I tillegg til å dekke parkeringsbehovet for bolig og næring innenfor planområdet skal parkeringshuset benyttes av ansatte og besøkende til St. Olavs Hospital og NTNU. Parkeringsanlegget er planlagt for å erstatte deler av parkering som St. Olavs hospital i dag leier innenfor Jernbaneverkets arealer. I prosjektet skal det bygges ca. 300 p-plasser.

Tilknytning til infrastruktur

Ved utbygging av området er det behov for utbedring av løsninger for overvann og spillvann. For selve planområdet ser det ut til at dagens ledningsnett ikke vil bli berørt av utbyggingen. Både på sør- og vestsiden av ny bebyggelse, er det store tilføringsledninger. Det må etableres ny vannkum, omlegging av overvanns- og spillvannsledning, og ledningsnett med tilhørende uttak for slokkevann. Endelig valg av VA-løsninger skal teknisk godkjennes før tillatelse til tiltak.

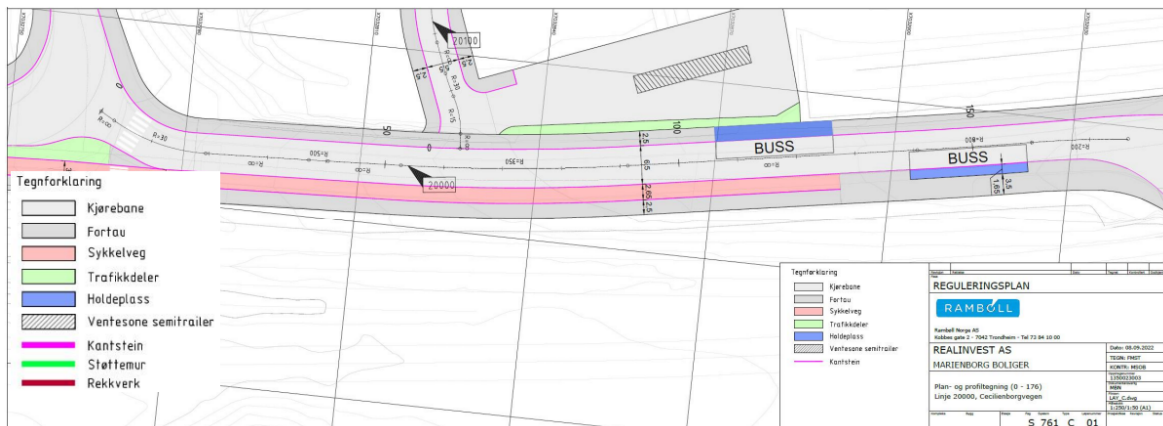
Renovasjonsløsning skal løses på egen tomt og med valg av løsning for boligene i samsvar med Forskrift om renovasjon, Trondheim kommune, Trøndelag. Beholdere plasseres under/i p-anlegget, med avhenting fra den private veien (f_SKV). Løsninger for renovasjon og varemottak for forretning er ivare tatt i planbestemmelsene.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme i Trondheim, og bebyggelsen skal tilknyttes fjernvarmenettet. Bebyggelsen planlegges koblet til Trondheim Energiverks varmesentral på Marienborg.

Trafikkløsninger

Planen regulerer løsning for gående og syklende i Cecilienborgvegen. Det er planlagt for adkomst til p-kjeller for boligene fra felles avkjørsel; f_SKV med avkjøring fra Cecilienborgvegen. Adkomst og varelevering til næringsarealene er planlagt fra samme adkomst som boligene. Bebyggelsen er planlagt med et trafikkfritt gårdsrom med gangadkomst til alle trapper og heiser.

Det sikres løsning for syklende i Cecilienborgvegen, men vil fortsatt være nødvendig å dele veibanen under jernbanebrua, hvor det ikke er mulig å øke tverrsnittet. Kjørebanebredde 6,5 m er tilpasset tovegs busstrafikk. Fortausbredde 2,5 m er minimum for maskinelt vintervedlikehold i Trondheim. Sykkelveg med bredde 2,65 m er redusert i forhold til ønsket bredde 3,0 m, men prosjektet har valgt å akseptere denne innenfor den totale bredden på 16,95 m mellom jernbanefyllingen i øst og gjerde mot sporområdet i vest.



Miljøoppfølging, miljøtiltak

I området er det en del trafikkstøy og ved planlegging skal det etableres tilfredsstillende støyforhold både innendørs og av uteoppholdsarealene. Bebyggelsen er organisert rundt et mer eller mindre lukket gårdsrom regulert til felles og privat uteopphold som ligger i en hvit støyzone. Det åpnes for støyskjerming på uterom på tak. Bestemmelsene sikrer gjennomgående leiligheter med tilgang til stille side.

Størstedelen av planområdet, inkludert områdene i nordøst samt uteoppholdsområdene mellom boligbygningene, har god luftkvalitet. Spredningen av luftforurensning i området er mest problematisk ved den sørvestlige delen av planområdet nærmest portalen til Marienborgtunnelen samt en viss spredning fra selve vegbanen ved Rv. 706 og Osloveien. Som avbøtende tiltak foreslås det blant annet at støyygger langs veg vil kunne skjerme mot spredning av luftforurensning fra trafikkerte veier, beplantning og riktig plassering av luftinntak og ventilasjon.

Etter råd fra statsforvalteren i Trøndelag er det i bestemmelsen tatt inn en bestemmelse om håndtering og flytting av fremmed arter. Det er også etter innspill fra Bane NOR tatt inn i bestemmelsen om utarbeidelse av faseplaner som skal ivareta Bane NOR's behov i anleggsperioden

Universell utforming, krav til UU, universell tilgjengelighet

Krav til universell utforming er ivaretatt. Gangadkomst til bebyggelsen fra bakkenivå, er planlagt ut fra kravet om tilgjengelighet for alle. Videre, for B1, B2 og B4 er det i tillegg adkomst til trapper og heiser fra utvendig gateplan/Osloveien og felles avkjørsel.

Uteoppholdsareal

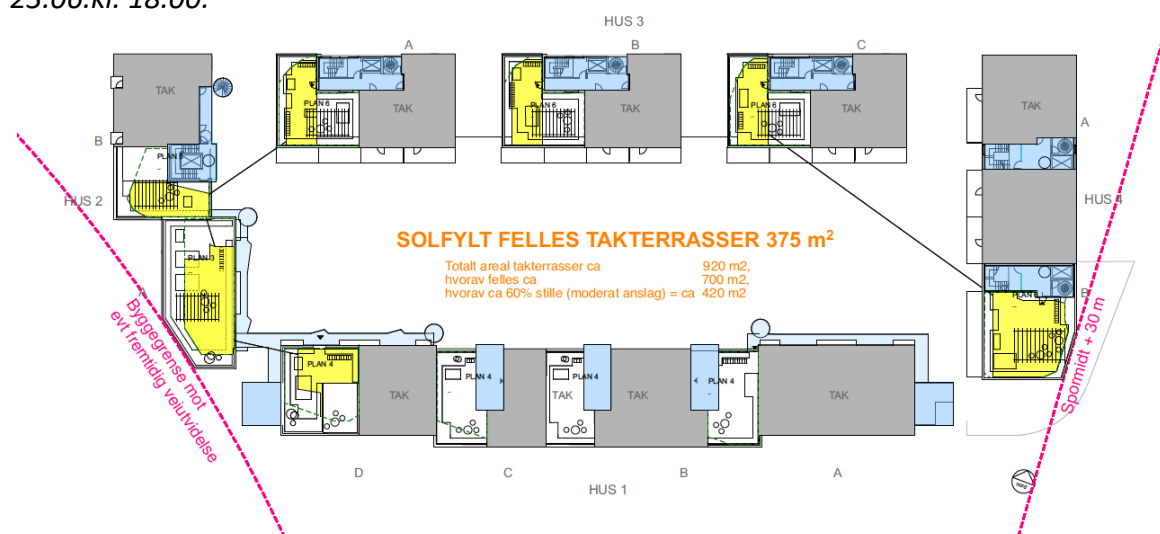
Felles uterom er i hovedsak i gårdsrommet, men det åpnes også for noe felles uterom på tak. I gårdsrommet får man et samlet uterom med akseptable støyforhold. I dette planforslaget er det lagt til grunn 30m² uterom per 100 m² BRA boligformål for beregning av uterom, i tråd med krav i KPA. Det er lagt til grunn bruksareal for bolig (BRA) på tomte, både på og over grunnen. Det er ved beregning av uterom tatt utgangspunkt i boligbebyggelse som er beregnet til 12 666m².

Private uterom er lokalisert på balkong og tak, men også på bakken for boligene i 1. etasje og da utenfor de regulerte felles uteoppholdsarealene #1 og #2. Videre er det en del private uterom som ligger noe støytsatt til hvor det er foreslått delvis skjerming for å oppnå tilfredsstillende støyforhold på uterom. Støyutsatte balkonger mot sør er foreslått innglasset da disse er vurdert til å kunne være gode uterom for den enkelte beboer, men pga. støy er ikke tatt med i uteromsregnskapet. I forslag til bestemmelser er det satt rekkefølgekrav om opparbeidelse av uterom og fellesanlegg.

Vedlagt følger sol/skygge-analyse inkl. vurderinger av sol på felles uterom i prosjektet. Det er også utarbeidet sol-skyggeanalyse for andre tider og tidspunkt på året enn minstekravet jfr. uteromsveilederen til Trondheim kommune.



*Solfylte, felles takterrasser;
23.06.kl. 18.00:*



Kollektivtilbud

Planen regulerer kantstopp for buss i Cecilienborgvegen.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet ROS-analyse for planforslaget. På bakgrunn av denne er det før utbygging av eiendommen er det satt rekkefølgekrav i forhold til både trafikk, overvann, rasfare, forurensning.

5. Virkninger av planforslaget

Landskap

Bebyggelsen vil være synlig fra flere steder i byen. Spesielt blokken nordøst i planområdet skiller seg ut fra landskapet rundt. Høydene vil oppleves noe dempet siden den ligger på siden av landskapsrommet langs Nidelva. Landskapssilhuetten er derfor vurdert som tilfredsstillende ivaretatt.



Fra Cecilienborgbrua



Fra Osloveien i nord



Fra Osloveien sør for planområdet

Byform, steds karakter og viktige siktlinjer

Ny bebyggelse vil være vesentlig høyere enn den omkringliggende bebyggelse, og har et urbant uttrykk som bryter med de tradisjonelle verkstedshallene på Marienborg. Det sikres utforming av fasadene mot verkstedhallene for å unngå monotone fasader her.

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser

Området vil endre karakter fra et delvis nedslitt næringsområde til et sentrumsnært boligområde med tilhørende anlegg. Plassering og utforming av bebyggelsen gir et bymessig

preg mot tilgrensende gateløp. Bebyggelsen nedtrapping mot *sør og vest* gir variasjon i form og skala.

Kulturminner og kulturmiljø

Bygg av høy antikvarisk verdi; Lokomotiv- og kjeleverkstedet blir ikke berørt av den planlagte utbyggingen. Byantikvaren har fremmet ønsker om at fasadene på de tre parkeringsetasjene mot nord skal gi mer liv til gata, dette er ivaretatt i bestemmelsene. Liv i gata ivaretas også ved at det er planlagt utvendige gangløsninger på begge sider av bebyggelsen, samt forplasser tilknyttet gangadkomsten i øst. Interesser knyttet til kulturminner og kulturmiljø vurderes som tilfredsstillende ivaretatt i prosjektet.



Grunnforhold

Planområdet ligger på kvikk grunn, som betinger prosjektering og tiltak i terreng før utbygging. Geoteknisk rapport følger planen som vedlegg til bestemmelsene.

Forhold til krav i Naturmangfoldloven (kap. II)

Forhold til krav i Naturmangfoldloven naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser og økologiske funksjoner er vurdert som ikke relevant da planområdet, men også tilgrensende eiendommer er bebyggt fra tidligere. Det foreligger ingen registrerte kjente verdier eller interesser innenfor selve planområdet.

Trafikkøkning, vegforhold

Planforslaget medfører endring fra næringstransport til personbiler og økt bruk av kollektivtransport. Vegløsninger både innenfor og utenfor planområdet er planlagt for en god og trafikksikker framkommelighet for alle typer trafikanter. Trafikk for varelevering og besøkende til forretning er planlagt via samme adkomst som til boligene. Det er planlagt noe langsgående parkering på bakkeplan for varelevering, renovasjon, flyttebiler o.l.

I det reviderte planforslaget er det foretatt omfattende endringer av vegsystemet for både bil og gang-sykeltrafikk. Dette er gjort etter innsigelser og planfaglige råd fra Bane NOR, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og syklistenes landsforening.

Det vil etableres flere parkeringsplasser enn i dag, som kan gi noe økt trafikk i Cecilienborgvegen.

Beredskap og ulykkesrisiko

Det er foretatt en vurdering av planområdet ut fra muligheter til å gjennomføre redning av folk ut av bebyggelse, som viser tilfredsstillende løsninger. Detaljer tas ved prosjektering av bebyggelsen. Videre er det mulig å komme til eller ut av området med bil/kjøretøy fra flere sider iom at det er en rundkjøringsmulighet via arealene tilhørende Bane NOR Eiendom. Planen sikrer en mer oversiktlig situasjon for syklistene ned Cecilienborgvegen.

Barns interesser

I dette prosjektet er barn og unges interesser vurdert med utgangspunkt i *Plan for friluftsliv og grønne områder*; både i forhold til planområdet og til de omkringliggende områder innen en viss avstand/nærhet. Innenfor avstandene både 1 og 2 kilometer fra planområdet er det tilgang på flere gode uteområder.

Kapasitet på sosial infrastruktur

Både Åsveien og Ila barneskole og Sverresborg ungdomsskole vil ha kapasitet til å ta imot nye elever som følge av planforslaget. Det skal imidlertid dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før igangsettingstillatelse kan gis. De nærmeste barnehagene er Stavne tospråklig barnehage og Åsveien familiebarnehage.

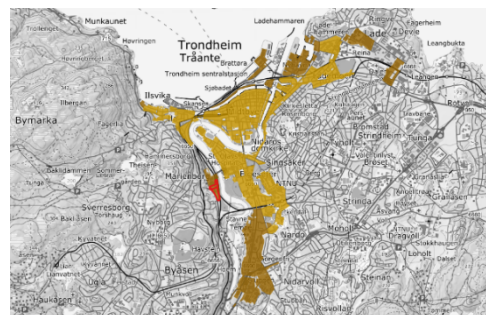
Tilgjengelighet for alle

Tilfredsstillende ivaretatt. Planområdet ligger inn mot en bratt skråning opp mot omliggende veistrukturer inkl. gode gang- og sykkelvegløsninger. Det er i planforslaget satt krav til universell utforming av uterom og boligene er utformet i tråd med kravene til Tilgjengelig bolig/TEK 17.

Støy- og støvpåvirkning

Statsforvalter fremmet innsigelse til planforslaget ut fra støyhensyn og samspillseffekten mellom støv og støy samt manglende vurdering av avviksområdene for støy i forhold til KPA. Statsforvalteren vurderte i brev av 22.09.2022 at innsigelsene knyttet til nevnte forhold var etterkommet. Det er foretatt i endringer av planforslaget samt at det foreligger vurderinger av konsekvensene for støy og luftkvalitet inkl. samspillseffekter samt en vurdering av støyutsatte byggeområder i sentrum.

Det er vurdert at det kan tillates støyfølsom bebyggelse i rød sone fordi området vurderes som et avviksområde, siden arealene på Marienborg er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Trondheim kommune ønsker boligutbygging på Marienborg på grunn av nærheten til St. Olavs Hospital, nye NTNU Campus Gløshaugen, hovedaksen inn mot Trondheim by (Elgsetergate) og generell nærhet til Trondheim sentrum.



Planområdet er også utsatt for støy fra helikoptertrafikk til St. Olavs hospital. Støyrapporten er supplert med støysoner fra SINTEFs kartlegging og prognose av helikopterstøy. Planområdet er innenfor gul sone, og støynivåene på utendørs leke og oppholdsareal vil overskride anbefalte verdier i T1442. Det er mulig å nå krav til innendørstøynivå i tråd med TEK.

Det eneste effektive avbøtende tiltaket for å skjerme uterommene for helikopterstøy er overbygging. Det vil derimot gå på bekostning av kvaliteten på uteoppholdsarealene, og er ikke ønskelig her. Trondheim kommune vurderer at helikopterstøy på uteoppholdsarealet må godtas her for å få til fortetting på Marienborg.



Til 1.gangsbehandling berørte bebyggelsen rød sone for luftforurensing. Til sluttbehandling er bebyggelsen justert sånn at dette unngås.

Avbøtende tiltak for både støy og luft er ivaretatt i forslag til planbestemmelser for Marienborg. Se også vedlagte utredninger/analyser for støy og støv.

- For håndtering av støv, foreslås det å beplante arealene som ligger mot Osloveien. Videre, å legge luftinntak og ventilasjon ved bygningsfasader som er vendt bort fra Osloveien og inn mot gårdsrommet. Dette er også avbøtende tiltak som er anbefalt i den vedlagte luftutredningen.
- Den planlagte bebyggelsen er organisert i ytterkant av planområdet og rundt et felles gårdsrom/uterom i hvit støysone. Dette skjermer for både støy og støv.
- Den planlagte bebyggelsen ligger minimum ca. 80 meter i luftlinje fra tunnelåpningen til Fv 706.
- Marienborg ligger i sentrale deler av Trondheim by. I veilederen Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 åpnes det opp for at det kan etableres bebyggelse med bruksformål som er følsom for luftforurensning i områder som er definert som sentrumsområder og kollektivknutepunkter, slik som er tilfelle for planområdet.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Detaljer tas ved søknad om tillatelse til tiltak. Både på sør- og vestsida av ny bebyggelse, er det store tilføringsledninger for vann. Når det gjelder overvann må fall / kapasitet må vurderes. Det er pr. i dag en privat spillvannsledning fra Osloveien 129 som må legges rundt nytt bygg fram til ny kum. Eksisterende ledning må kontrolleres. Oppgradering av anlegg for håndtering av vann før utbygging, er ivaretatt i bestemmelsene under rekkefølgekrav.

Tilknytning til strømforsyning skal avklares med strømlleverandør og ved evt. behov er det plass for å etablere eget rom for trafo innenfor bygningen. Prosjektet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og skal tilknyttes fjernvarmenettet.

Konsekvenser for næringsinteresser

Næringsinteressene flyttes gradvis til andre deler av byen, og til områder som er mer tilpasset næringsinteressenes behov. Etablering av forretning er en del av transformasjonen i området fra næringer som verksted og kontorer mm til boliger og en mer bymessig struktur som planlegges for utbygging av området jfr. kommuneplanens arealdel.

Konsekvenser for jernbane

Planen grenser til jernbanen og til anlegg tilknyttet jernbanedrift på Marienborg. Planlagt bebyggelse er ikke til hindre for fremtidig utvidelse av jernbanen. Planlagt formål for samferdselsareal går ikke nærmere jernbanen enn i dagens situasjon, og vurderes derfor som forenelig med jernbanens behov. Det stilles rekkefølgekrav om ivaretagelse og mulighet for videre bruk av berørte anlegg tilknyttet jernbanedriften.

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass vurderes som tilfredsstillende. Alle boenheter har tilgang til felles uterom på bakkenivå. I tillegg er det planlagt for privat uterom på bakke, balkong og takterrasser.

Tiltakets beliggenhet

Planområdet ligger i de mer sentrale deler av Trondheim by og er i transformasjon fra næring til et område med sentrumsformål med stor andel boliger. Planområdet har en gunstig lokalisering i forhold til St. Olavs hospital, NTNU og sentrum/midtbyen, jfr. statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging,

Virkninger som følge av klimaendringer

Det er lite sannsynlig at området vil bli vesentlig berørt av virkninger fra klimaendringer, risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred pga områdets plassering i forhold til vindretning, høyde over havet og avstand til Nidelva. Området ligger på kvikk grunn og det er utarbeidet geotekniske rapporter som avdekker grunnforholdene inkl. forslag til videre arbeid med prosjektet. Ekstremvær med mye vann betinger løsninger for håndtering av overvann. Ved utbygging av planområdet, etterkommes de krav og vilkår som er satt i de ulike rapporter og analyser som følger plansaken, jfr. rekkefølgebestemmelsene i plan.

Vannmiljø

Vannmiljøet i Nidelva omfattes ikke og blir ikke direkte berørt av planforslaget. Planlagt bebyggelse er lagt på kote 9 moh. og vil med utgangspunkt i NVE's beregninger av vannstand ved 200-årsflommen ikke bli berørt. Tilsvarende gjelder også for drenering av området og håndtering av overvann.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Når det gjelder folkehelse, vurderes også valgte bebyggelsesstruktur å ha betydning for opplevelse av boligområdet samt mulighetene for enkel og relativ nær tilgang til flere områder i nærmiljøet for rekreasjon og aktivitet. Bebyggelsen gir gode belyste leiligheter med gode utsiktsforhold både inn mot felles uteoppholdsarealer og grønne naboområder som Nidelva-området. Bebyggelsen er også organisert rundt et indre gårdsrom som skjermer for støy og støv.

Nullvekstmålet i personbiltrafikken

Fortetting langs kollektivåre og i sentrumsnære strøk med god tilgjengelighet til handel og friområder, vil bidra til å skape en bærekraftig byutvikling og bidra til mindre transportbehov. Mulighetene for å kunne velge alternativ til bil for persontransport på Marienborg er god. Det er gode buss- og togtilbud i området, samt et godt utviklet gang- og sykkelvegnett. Det er i prosjektet planlagt godt med sykkelparkering på samme nivå som 1.

etasje bolig. Videre er det planlagt flere gangadkomster fra boligbebyggelsen med direkte koplinger mot det tilgrensende gang- og sykkel-vegnettet. Det er også planlagt sammenhengende gangforbindelser med forplasser fra Cecilienborgvegen, videre langs f_SKV som er internvegen mellom ny bebyggelse og Bane Nor Eiendom. Denne gangforbindelsen videreføres.

Anleggsperioden

Anleggsperioden vil betinge tiltak for å beskytte omgivelsene mot støv, støy og anleggstrafikk. Dette er ivaretatt i bestemmelsene under rekkefølgekrav. For å håndtere forurensede masser i grunnen er det laget tiltaksplan for å transportere disse bort.

6. Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Planområdet har vært under planlegging til utbyggingsformål siden 2009, med utlegging til offentlig ettersyn første gang i 2011. Byggesøknadsprosess vil følge endelig vedtak av planen.

Økonomiske konsekvenser

Det har vært store utgifter til planlegging over flere år. Selve utbyggingen er omfattende og pga dens størrelse vil den også bli kostnadskrevene. Ved gjennomføring av rekkefølgebestemmelser, vil en del offentlig arealer og anlegg bli oppgradert.

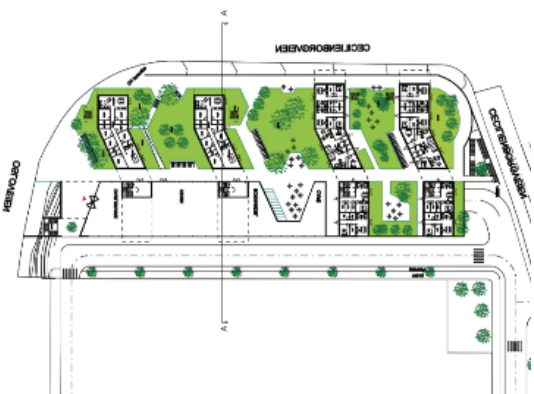



Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det er flere interesser knyttet til planens gjennomførbarhet. St. Olavs hospital trenger store deler av p-anlegget til parkering for ansatte, men også for besøksparkering til sykehuset for å lette trafikkpresset i sykehusområdet. Før tiltak på bygg kan starte, skal den tekniske infrastrukturen opparbeides. Dette er ivaretatt i bestemmelsene under rekkefølgekrav.

7. Innspill til planforslaget

Alternative løsninger for tomte

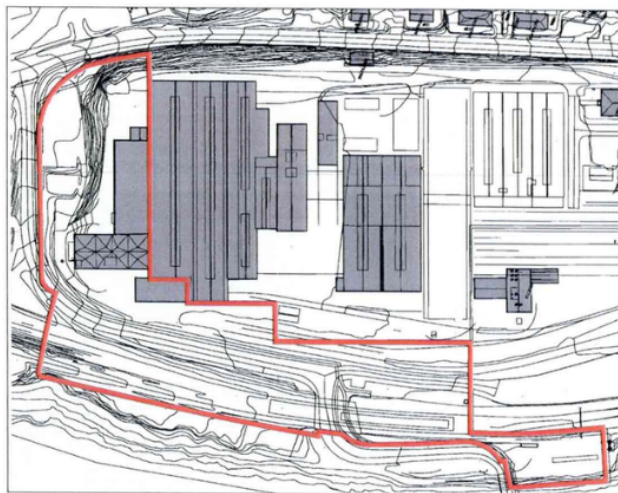
Det har vært utarbeidet flere forslag til løsninger for utbygging av denne tomte til boligformål med tilhørende anlegg. Se også vedlegg Tilleggsutredninger som omhandler alternative løsninger for tomte utarbeidet av Skibnes arkitekter AS. Felles for alle 4 alternative løsningene er høy arealutnyttelse:

<p>Alternativ 1</p> <p>Det første forslaget ble utarbeidet av Narud Stokke Wiig AS Sivilarkitekter. Dette planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 20.10.2011. Bebyggelsen var planlagt som lamellbebyggelse. Planprosessen ble stoppet av tiltakshaver pga. for kostnadskrevende og ikke effektive nok løsninger for utbygging av tomte. Videre viste det seg at det var vanskelig å løse støyproblematikken.</p>	
<p>Alternativ 2</p> <p>SPARK studio AS ble i 2013 engasjert (i samarbeid med Narud Stokke Wiig Sivilarkitekter AS) til å tegne nye løsninger for utnyttelse av tomte med utgangspunkt i modulbygg. Illustrasjoner for nye løsninger for bygg. Det ble vist en høyere utnyttelse av tomte enn det første forslaget, og den økt utnyttelsen ble vurdert som svært høy. Byplan anbefalte forslagsstiller om å se på løsningene på nytt av hensyn til sol og uterom, men også selve bebyggelsesstrukturen; kvartals-struktur i forhold til boligkvalitet.</p>	
<p>Høringsforslag</p> <p>Skibnes Arkitekter AS ble i 2015 engasjert til å se på området på nytt. Det er fortsatt planlagt høy arealutnyttelse, men nå med større variasjon i bebyggelsesstrukturen.</p>	
<p>Sluttbehandling</p> <p>Til 2. gangsbehandling er det foretatt en del omstrukturering av bebyggelsen pga. at byggegrensene er justert ift tunnel og jernbane. Bebyggelsen innenfor område B1 i plankartet har fått tillagt noe mer BRA bolig. Dette vises ved at det er større variasjon i høyder på bygg innenfor B1. Videre er det innenfor område B4 gjort en utvidelse av bebyggelse mot sør i 6.-9. etasje.</p>	

Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram, kunngjøring/annonsering

Ved oppstart av planarbeidet, ble det avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune, 14.01.2009. Oppstart av arbeidet med detaljregulering gnr/bnr 94/4-1, 11, 43, 43-1, 326, 330, del av Marienborg er kunngjort på vanlig måte i Adressa 05.02.2009 med frist for å komme med merknader til planarbeidet innen 09.03.2009.

I tillegg til annonsering ble varsel om planoppstart sendt via vanlig brevpost til private, private og offentlige organisasjoner og offentlig høringsinstanser. Innen fristen kom det inn merknader fra private, private og offentlige organisasjoner og høringsinstanser. Disse ble ivarettatt i høringsforslaget.



Planen var på høring og offentlig ettersyn fra 09.01.2021 til 20.02.2021. Det kom inn 10 merknader, hvorav 4 inkluderte innsigelser.

Innsigelsene har vært, og er etterkommet som følger, jfr. tabell:

	INNSIGELSER	INNSIGELSER ETTERKOMMET
Statens vegvesen – SVV	<ul style="list-style-type: none"> Manglende areal for nytt løp i Marienborgtunnelen (RV 706) samt hovedsykkelveg med fortau. 	<ul style="list-style-type: none"> Byggegrenser og den planlagte bebyggelsen er flyttet mot vest/trukket inn planområdet for bebyggelse.
BaneNor	<ul style="list-style-type: none"> Anlegg/bygg ved/over jernbanearealer og byggegrenser i øst og område #3 er i konflikt med regplan av 2003 og tas ut av plankartet. Planlagt bebyggelse trekkes ca. 6 meter tilbake, mot vest av hensyn til jernbanespors midtlinje – totalt 30 meter fra midtlinjen. Planbestemmelser om balkonger mm over byggegrensa i vest tas ut. Sørøstre og sørvestre tilbygg på lokverkstedet – inn med rekkefølgebestemmelser om riving. Rekkefølgebestemmelser om flytting av tekniske anlegg i/under grunnen før utbygging av p-anlegg og bygg. Rekkefølgebestemmelser om risiko-reduserende tiltak langs 	<ul style="list-style-type: none"> Midlertidig avkjørselsområde #3 er tatt ut av revidert plankart. Byggegrenser og den planlagte bebyggelsen mot jernbanen i øst er trukket inn planområdet for bebyggelse. Planbestemmelser om balkonger mm over byggegrense i øst er tatt ut av de reviderte bestemmelsene. Mellom byggegrense bygg og mot Bane NOR er det regulert inn mindre tiltak som forplasser og trapper. Rekkefølgebestemmelser om riving, flytting av tekniske anlegg i grunnen og risikoreduserende tiltak langs ferdselsveger vest for lok. verkstedet, er tatt inn i de reviderte bestemmelsene. Geoteknisk rapport med tilhørende dokumentasjon ang naturfarekvikkleire er utarbeidet og følger

	<p>ferdselsveger vest for lokverkstedet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekkefølgekrav om dokumentasjon av naturfare – kvikkleire med tiltak for det planlagte prosjektet og utvidelsen av jernbanen om det er gjennomførbart 	<p>det reviderte planforslaget. Det er utarbeidet notat som omhandler vurdering av sikkerhet mot områdeskred datert 26.01.2022, konseptvalg for byggepropstøtting datert 20.11.2021, Vedr. Innsigelser til reguleringsplanforslag knyttet opp mot geotekniske forhold datert 25.01.2022 og 3. partskontroll prosjektering geoteknikk datert 26.01.2022.</p>
Statsforvalteren i Trøndelag	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av boligbebyggelse i rød støysone inntil det foreligger en begrunnelse jfr. T-1442/2016. • Gul støysone fra helikopter på deler av uteoppholdsarealet inntil det foreligger en beskrivelse og vurdering av støy helikopter på felles leke- og uteoppholdsarealer. • Vurdering av kriteriene for avvik fra retningslinjene – luftkvalitet. Inn i plankart og bestemmelser. • Vurdering av samspillseffekten mellom støy og luftforurensning. 	<ul style="list-style-type: none"> • Støyrapport og rapport vedr luftkvalitet samt samspillseffekter er revidert og følger det reviderte planforslaget. • Innsigelsen fra statsforvalter på støy er etterkommet i brev av 22.09.2022.
Norges vassdrags- og energi-direktorat - NVE	<ul style="list-style-type: none"> • Geoteknisk vurdering som konkluderer med at foreslåtte tiltak oppfyller sikkerhetskravene iht NVE's kvikkleireveileder. Evt. behov for risikoreduserende tiltak, må tas inn i reguleringsplanen før planen kan egengodkjennes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ny gjennomgang av geoteknikk/stabilitet og revidert rapport og rapport fra uavhengig kontroll; dvs 3. parts kontroll. Rev. Dokumentasjon følger det reviderte planforslaget. Se kommentarer gitt til Bane NOR i denne tabellen ang. geoteknikk.

I tillegg er det også gått igjennom andre høringsinnspill og faglige råd:

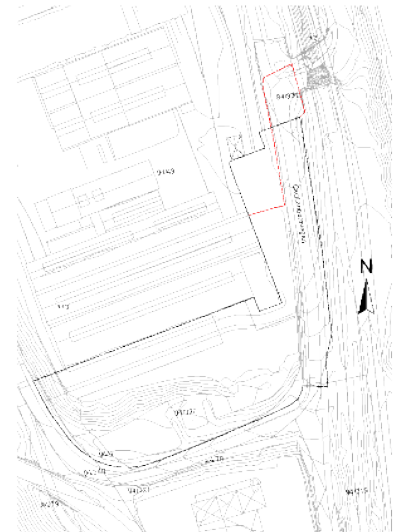
	PLANFAGLIGE RÅD OG INNSPILL	Kommentarer
Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> • Forventninger om at bestemmelsene til planen samordnes med reg.planen for Osloveien 129. Videre, utfordringer knyttet til støv og støy fra veg. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretatt i plankart og bestemmelser.

Trøndelag brann- og rednings-tjeneste IKS	<ul style="list-style-type: none"> • Legge ved dokumentasjon på slokkevanns-kapasitet ved 2. gangs behandling. • Resterende innspill etterkommes og ivaretas ved IG. 	<ul style="list-style-type: none"> • VA-rapport inkl vurdering av slokkevann er oppdatert i revidert rapport datert 14.03.2022 og følger det reviderte planforslaget.
BANE NOR	<ul style="list-style-type: none"> • Støy hele døgnet • Togtrafikk. • Kjøp og salg av eiendom. • Utleie av kjelverkstedet – losse- og lastelomme i regulert kjøreveg/fortau 	<ul style="list-style-type: none"> • Forslagsstiller har avklart nabo-og eiendomsforhold med Bane Nor Eiendom. • Støy er ivaretatt i revidert støyrapport datert 24.03.2022. • Rev. dokumentasjon følger det reviderte planforslaget.
Statsforvalteren i Trøndelag	<ul style="list-style-type: none"> • Bestemmelser om p-dekning endres. • Redegjørelse av bebyggelsen mht energieffektivitet. • Redegjørelse av grønne overvanns-løsninger. • Bestemmelser om fremmede arter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget er oppdatert ang p-dekning, energieffektivitet og grønne overvannsløsninger. • Bestemmelser om fremmede arter er tatt inn i reviderte planbestemmelser. • Dokumentasjon følger det reviderte planforslaget.
Norges vassdrags- og Energi-direktorat – NVE	<ul style="list-style-type: none"> • Det må gjennomføres en uavhengig kontroll av den geotekniske vurderingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet rapport fra uavhengig kontroll; 3. partskontroll prosjektering geoteknikk datert 26.01.2022. • Dokumentasjon følger det reviderte planforslaget.
Byantikvaren	<ul style="list-style-type: none"> • Ta ned høyde på blokka • Sette enda tydeligere krav i bestemmelsene til utforming av fasadene i sokkeletasjene om at trappa i enden av vegen skal integreres i terrenget. • Lage gatetverrsnitt. • Opprettholde gateløpet som regulert. • Grønt i gata, ha losse- og lastelomme til kjelverkstedet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nordfasaden opprettholdes. • Bestemmelse om integrering av trapp i terrenget mot vest er innarbeidet i planforslaget; utomhusplaner, illustrasjoner, plankart og bestemmelser. • Det er ikke plass til innslag av grønt i gata/ felles avkjørsel. • losse- og lastelomme til kjelverkstedet er tegnet inn i det reviderte plankartet. • Dokumentasjon følger det reviderte planforslaget.
Trøndelag fylkeskommune	<ul style="list-style-type: none"> • Merknader til både nyere tids og eldre tids kulturminner • Oppdatering av trafikkanalysen med større vekt på kollektivtrafikken. • sikres i bestemmelsene; god, sikker og universelt utformet veg for myke trafikanter til og fra bussholdeplass både anleggsfasen og etter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hensyn til kulturminner ivaretatt i de reviderte planbestemmelsene • Trafikkanalyse revidert i september 2022. • Vegutforming jfr. krav i PBL og TEK17 ang universell utforming er ivaretatt i de reviderte bestemmelsene • Hensynet til Nidelva er ivaretatt.

	<ul style="list-style-type: none"> • Hensynet til Nidelva ivaretas. 	
Syklisternes landsforening	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring av gang- og sykkelvegssystemet i Cecilienborgvegen og Osloveien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentasjon følger det reviderte planforslaget, dvs plankart og bestemmelser.
AtB	<ul style="list-style-type: none"> • Holdeplassene utformes som kantstopp. • Det settes av areal til leskur med strøm. • Dimensjonerende kjøretøy; 18 meter for buss. • God framkommelighet for kollektivtrafikken, også i anleggsfasen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Etterkommet og dokumentasjon følger det reviderte planforslaget inkl. plankartetang lengde på buss. • Inn i de reviderte planbestemmelsene: framkommelighet for kollektivtrafikken, også i anleggsfasen. • Ikke plass til leskur på grunn av begrenset tverrsnitt mellom jernbane og jernbaneverksted.
Belvedere Vel	<ul style="list-style-type: none"> • Ber om ny vurdering av områdestabilitet knyttet til kvikkleire, med andrehåndsvurdering. • Ber om at slukkevannskapiteten og risiko for brudd i vannledningen vurderes. • Ber om større estetiske kvaliteter. • Etterspør kommunens planer for hele området 	<ul style="list-style-type: none"> • Se kommentar til NVE og Bane NORs innsigelse over. • Det er utarbeidet ny VA-plan som viser løsning for slukkevannskapitet. Tilstand og kapasitet på ledningsnett er vurdert som tilfredsstillende. Det er også krav om godkjent teknisk plan for vann og avløp før tillatelse til byggetiltak gis. • Estetiske krav til fasaden mot nord er sikret i bestemmelser. Varierte høyder sikres i bestemmelser. • Viser til ny arealdel for kommunens planer for hele området.

Som følge av endringer for å imøtekomme innsigelser er plangrensen noe endret til sluttbehandling. Dette ble varslet 24.10.2022. Varslet ble kun sendt til berørte parter etter samråd med Trondheim kommune. Fristen for å komme med innspill var satt til 21.11.2022 og innen fristen kom det ingen innspill. Varslet justeringer av planavgrensningen ble gjort for å etter etterkomme innsigelser fra Bane NOR og krav fra Trondheim kommune og det var disse partene som også ble hørt.

Svart linjer i kartet er planavgrensning av planområdet slik det ble hørt/lagt ut til offentlig ettersyn. Planendringene er vist med rødt i kartutsnittet.



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.