

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen, r20090048, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/32187-64

---

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen som vist på to kart i målestokk 1:1000 for regulering "på grunnen" og "over grunnen", merket SPARK studio, Plansmia og Henning Larsen, senest datert 25.04.2023 med bestemmelser senest datert 24.04.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 24.04.2023.

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

#### SAKSFRAMSTILLING

##### Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Plansmia AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Marienborg eiendom AS.

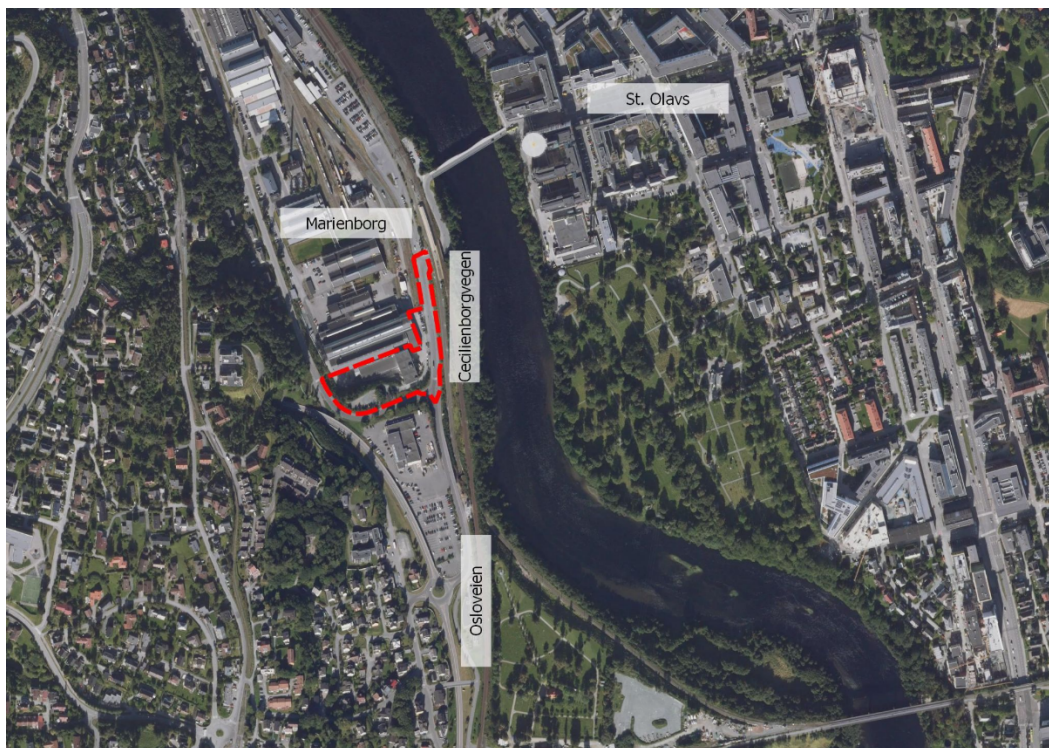
##### Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med reguleringsplanen er å etablere boligbebyggelse, forretning og parkeringsanlegg i Cecilienborgvegen 2.

Planområdet ligger godt til rette for en hverdag uten bil, med kort vei til buss, tog, sykkelnett og store arbeidsplasser som St.Olavs hospital og NTNU. I gjeldende KPA er planområdet avsatt til sentrumsformål.

Samtidig ligger planområdet utsatt til for støy og støv fra veg, med utløpet til Marienborgtunnelen (Riksveg 706), og jernbane. Det er også støy fra helikopterlandingsplass på St.Olavs hospital og fra aktiviteter på Mantema/Bane NORs anlegg som grenser til planområdet i nord. Området ligger adskilt fra etablerte boligområder og det er få uteromsarealer i umiddelbar nærhet til planområdet.

## Trondheim kommune



Figur 1 Oversiktskart.

I planarbeidet har det blitt vektlagt å komme fram til et prosjekt som sikrer gode boforhold innenfor planområdet til tross for belastningen fra omkringliggende veianlegg, jernbane og støyende driftsanlegg for togdrift.

Planen åpner for boligbebyggelse i et kvartal, med et solrikt uterom som er skjermet for støv og støy. Det sikres at støyutsatte boenheter blir gjennomgående, med tilgang til stille side der halvparten av oppholdsrom skal plasseres.



Figur 2 Utsnitt av utomhusplan - bakkeplan.

## Trondheim kommune

Det åpnes opp for maksimalt 13 432 m<sup>2</sup> BRA boligbebyggelse. Det er ikke satt maksimalt antall boliger, men forslagsstiller har illustrert at prosjektet er gjennomførbart med 156 leiligheter. Bestemmelsene sikrer at maksimalt 40% av leilighetene blir toroms eller ettroms, hvorav 10 % tillates som ettroms.

Bebyggelsen er planlagt med byggehøyder på 5 til 12 etasjer som trappes ned mot sør og vest for å ivareta solforhold på uteoppholdsarealet. Det åpnes for boligbebyggelse i 2 til 9 etasjer, over 3 etasjer hvor det åpnes for 1850 m<sup>2</sup> BRA næringsareal og totalt ca 300 parkeringsplasser, i hovedsak tiltenkt utleie.

På grunn av høydeforskjellene på terrenget innenfor planområdet, vil bebyggelsen fra Osloveien framstå med 9 etasjer, mens den fra nederst i Cecilienborgvegen vil framstå med 12 etasjer. Planforslaget bryter tydelig med eksisterende verkstedshaller nord for planområdet, som delvis er registrert som verdifulle kulturminner. Høyden har ingen skyggevirksomheter på nærliggende boligområder eller byrom.



Figur 3 Over: Snitt av bebyggelsen, med Osloveien til høyre og adkomstveg på nivå med Cecilienborgvegen til venstre. Venstre: Planlagt bebyggelse sett fra Osloveien. Høyre: planlagt bebyggelse sett fra Marienborg stasjon, med en av Bane NORs verkstedhaller i forgrunnen.

Adkomst for gående blir både fra Osloveien og Cecilienborgvegen. Det skal etableres en forplass tilknyttet inngang til butikk i nordøst og trapp derfra opp til en forplass ved krysset Cecilienborgvegen/Oslovegen. Det skal også etableres en trapp fra Oslovegen i vest til nedre del av planområdet. Tilkomst for biler, renovasjon og varelevering vil foregå fra adkomstveg tilknyttet Cecilienborgvegen.

## Trondheim kommune

I Cecilienborgvegen sikres det opparbeidelse av fortau og kantstopp for buss på hver side av veien. På østsiden blir det også sykkelveg.

### Vurdering

Arbeidet med reguleringsplan for Cecilienborgvegen 2 m.fl. har pågått lenge. I 2011 ble en reguleringsplan for området vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Etter høringen, valgte forslagsstiller å gjøre en stor omarbeiding av planforslaget, dels for å løse utfordringer knyttet til støy og boligkvalitet. Omarbeidingene er så store at det var nødvendig med nytt offentlig ettersyn.

Bygningsrådet vedtok ved ny 1. gangsbehandling i sak 303/20 05.01.2021 følgende vedtakspunkt samtidig som saken ble sendt på høring:

*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.*

I høringsperioden kom det inn 10 merknader hvorav 4 var med innsigelser fra offentlige myndigheter. Merknadene er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen. Innsigelsene omhandlet areal til jernbane og riksveg, folkehelse, geoteknikk. Alle innsigelsene er trukket forutsatt at planforslaget ikke endres på de aktuelle temaene i løpet av sluttbehandlingen.

### Løsning for syklende

Løsningen for syklende er forbedret siden 1. gangsbehandling ved at det nå sikres en separert løsning et stykke ned Cecilienborgvegen. Denne henger sammen med løsning som reguleres i r20170007 - Detaljregulering av Osloveien 129. Bredden på sykkelvegen i Cecilienborgvegen blir 2,65 m, mens tilbudet i Osloveien blir 3m. Sykkelvegen blir smalere i Cecilienborgvegen siden Bane NOR ikke ønsker tiltak nær jernbanen.

Det foreslås ikke separert tilbud for syklende under jernbanebroen, som ville ha krevd omfattende tiltak på jernbaneinfrastrukturen. Løsningen for syklende blir derfor ikke optimal, men trafikkikkerhet og framkommelighet for syklende vurderes som tilfredsstillende løst.

### Areal til samferdsel

Både Bane NOR og Statens vegvesen har hatt innsigelse til planen på grunn av at bebyggelsen kan være til hinder for framtidig utvidelse av henholdsvis jernbanen og Marienborgtunnelen. Til sluttbehandling er bebyggelsen trukket tilbake for å ivareta dette.

Bane NOR hadde også innsigelse til planlagt avkjørsler og inngrep på området som brukes til jernbanedrift i dag, med hensetting av vogner,



Figur 4 Sykkelnettet i området, rosa er ny sykkelveg med fortau. Stiplet linje er ikke separert tilbud for syklende.

## Trondheim kommune

vasking og vedlikehold, inntil planområdet. Til sluttbehandling er derfor avkjørselen fra Cecilienborgvegen endret og det er lagt til bestemmelser som sikrer at virksomheten til Bane NOR ikke hindres av den nye planen.

### Folkehelse

Statsforvalteren hadde innsigelse knyttet til vurderingen av støv og støybelastningen på planområdet fra jernbane, næringsvirksomhet, veg og helikopter. Etter høring er bebyggelsen trukket vekk fra rød sone for luftforurensing. Det sikres også beplantning mot Marienborgtunnelen for å motvirke støvplager.

Det er utredet samlet støybelastning fra ulike kilder. Planforslagets bestemmelser sikrer at støyutsatt boligbebyggelse blir gjennomgående med stille side. Uterommet skjermes for støy fra jernbane og vegtrafikk. For å skjerme uteområdet fra helikopterstøy, kreves det takkonstruksjoner over uterommet. Kommunedirektøren har ikke anbefalt dette siden det vil redusere kvaliteten på uterommene.

Helikopterstøyen fra St.Olavs påvirker et stort område i sentrum, hvor det er viktig å få til fortetting. Kommunedirektøren vurderer at Marienborg kan anses som et avviksområde hvor mål om boligfortetting gjør at man kan akseptere bebyggelse i rød støysone og helikopterstøy på uterom.



Figur 5 Utbredelse av helikopterstøy i forbindelse med landingsplattform på St.Olavs hospital.

### Grunnforhold

Bane NOR og NVE hadde innsigelse til vurderingen av grunnforhold. Etter høring er geotekniske utredninger revidert og områdestabiliteten vurdert som akseptabel. Utredningene er kontrollert av tredjepart. Prosjektet anses som geoteknisk nå som gjennomførbart.

### Kulturmiljø

Byantikvaren har uttalt seg kritisk til hvordan planens bebyggelse møter de verneverdige verkstedhallene. Byantikvaren anbefaler å ta ned høyden på blokken mot øst med tre etasjer, å sikre aktive fasader i utforming av sokkeletasjene mot verkstedhallene og sikre at adkomstvegen mellom verkstedhallen og ny bebyggelse blir attraktiv.

Det er siden 1.gangsbehandling stilt krav i bestemmelsene for å sikre at utformingen av bebyggelsen mot verkstedhallene ikke blir for ensformig, med krav om variasjon i farger og fasadematerialer og aktive fasader i 1. etasjer. Gateparkeringen er flyttet til andre siden av adkomstvegen for å skape en bedre situasjon for gående langs den nye bebyggelsen. Det foreslås ikke en reduksjon av høyder. Kommunedirektøren vurderer at landskapet her tåler bebyggelse på 12 etasjer og at prosjektet ikke blir vesentlig bedre tilpasset den verneverdige bebyggelsen ved å redusere høydene.

## Trondheim kommune



Figur 6 Silhuett av planlagt bebyggelse og verkstedhallene med verneverdi..

### Avveining av hensyn

Planen legger opp til høy arealutnyttelse og tett boligbebyggelse i et område som er preget av veianlegg og jernbanevirksomhet i dag. Området ligger samtidig nært sentrum, og fortetting vil være i tråd med langsiktige planer for utviklingen av Marienborg, KPA og byutviklingsstrategien.

Kommunedirektøren vurderer at hensynet til bokvalitet er ivaretatt med krav om gjennomgående leiligheter og et skjermet, solrikt uterom. Planforslaget gir også en bedre situasjon for myke trafikanter i området enn det som er tilfelle i dag.

### **Konsekvenser for klima**

Planen medfører bygging av store betongkonstruksjoner som vil gi klimagassutslipp fra materialbruk og i bygge- og anleggsfasen. Det legges opp til en overdekning av antall parkeringsplasser. Bakgrunnen for dette er at nytt parkeringsanlegg vil kunne avlaste parkerings- og trafikksituasjonen innenfor sykehusområdet. Planforslaget bidrar positivt til nullvekstmålet for personbiltrafikk ved at flere kan bo sentralt, med god kollektivdekning.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det er ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen. Det er rekkefølgekrav om opparbeidelse av offentlige samferdselsanlegg i planen, som vil få økt standard og krav til drift som følge av planforslaget.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 03.05.2023

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Bjørnar Sandberg  
saksbehandler

## **Trondheim kommune**

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg

**Kun beslutningsrelevante dokument legges ved**