

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av Gamle Oslovei 83 og 85, Gnr/Bnr 103/359, 103/1128 m.fl, r20200024, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/187-80

---

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Gamle Oslovei 83 og 85, Gnr/Bnr 103/359, 103/1128 m.fl. som vist på kart på og under grunnen i målestokk 1:1000, merket Plansmia og Spark studio datert 11.05.2021, sist endret 16.05.2023, med bestemmelser datert 16.05.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, datert 16.05.2023.

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

#### SAKSFRAMSTILLING

##### Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Plansmia AS og SPARK studio AS som plankonsulenter, på vegne av forslagsstillere Gamle Oslovei 85 og Beate Nordby. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Bygningsrådet vedtok å legge planforslagets alternativ 2 ut til offentlig ettersyn og høring 13.09.2022 (sak 169/22), med følgende vedtakspunkt:

- *Før sluttbehandling skal bygningsvolumet vurderes redusert.*
- *Før sluttbehandling skal det vurderes om det kan stilles krav til gjenbruk av masser og et tak på hvor mye som tillates levert til deponering.*

Til sluttbehandling er bygningsvolumet redusert som vist i illustrasjonen under. Takformen på bakenforliggende bebyggelse (bygg B og C) er endret fra flate tak til saltak, noe som gir et mindre bygningsvolum i 4. etasje.

## Trondheim kommune



Endringer i bygningsvolum (rød markering er tatt ut etter høring) sett fra vest (over) og øst (under)

Det er tatt inn en bestemmelse (§ 9.8) som beskriver massehåndtering og som sikrer at rene masser i størst mulig grad skal gjenbrukes innenfor planområdet. Når det gjelder et tak på hvor mye som tillates levert til deponering, så vurderer kommunedirektøren at kommunen ikke har hjemmel til å kreve dette.

### Planområdet

Planområdet ligger ved Kyvannet på Byåsen og avgrenses av Gamle Oslovei i vest, Gråkallbanen i sør og eksisterende boligbebyggelse i nord og øst. Planområdet i sin helhet er på ca. 6,3 dekar. Eksisterende bebyggelse i Gamle Oslovei 83 og 85 er to eneboliger. Området sør i planområdet er kommunal eiendom og disponeres i dag som lagringsområde for Gråkallbanen, det går også en sti gjennom dette området ned til trikkeholdeplassen "Ugla".

### Beskrivelse av planforslaget

Det foreslås nye boliger i blokkbebyggelse med oppdelte volumer og en variasjon i høyder. Boligetasjene ligger over innvendig parkeringsareal i sokkel. Terrenget på tomten er bratt, og planforslaget legger opp til høye støttemurer og høy sokkel på bygninger i front. Felles uteoppholdsareal er lagt på dekket over parkerings sokkel. Den bakenforliggende bebyggelsen (bygg B og C) legges inn mot skråningen/terrenget vest i planområdet og forbindes med en utvendig trapp fra felles uteoppholdsareal og opp til 2. etasje. Bebyggelsen foreslås i tre til fire etasjer over sokkel, med maksimal mønehøyde på c+200 og maksimal gesimshøyde på c+197,5.



Planforslaget sett fra sørvest (til venstre) og fra parkeringsplassen ved Kyvannet i nordvest (til høyre)

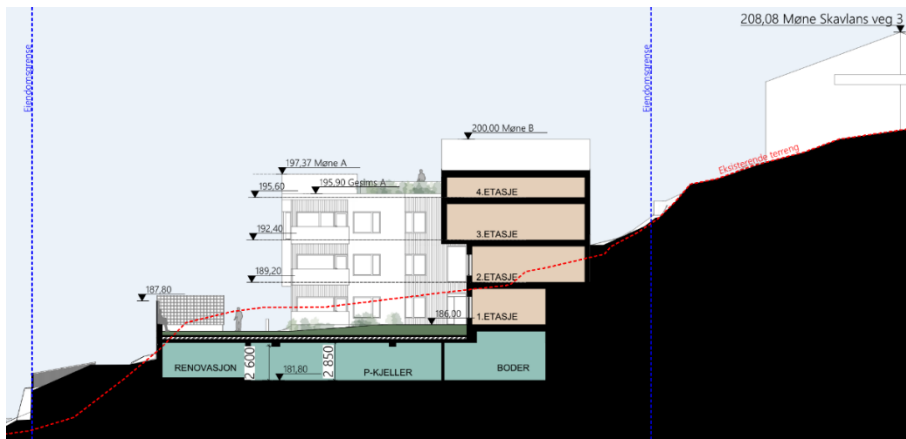
## Trondheim kommune

Maksimal utnyttelse er 83 %-BRA, mens minimum skal være 70 %-BRA. Antall boenheter som er skissert i planforslaget er etter høring redusert fra 17 til 15, men antallet er ikke sikret i bestemmelsene. Endring fra flate tak til saltak på bygg B og C gjør at maksimal høyde på bebyggelsen er økt fra c+199,1 til c+200. Leilighetsfordeling skal være to-, tre- og fireromsleiligheter, der maksimalt 30 % av leilighetene kan være toroms og minimum 20 % skal være fireroms. Det tillates ikke ettromsleiligheter. Det skal være minimum 1,2 parkeringsplasser for bil og minimum 2 parkeringsplasser for sykkel per boenhet eller per 70 m<sup>2</sup> BRA bolig. Det skal opparbeides fortau langs østsiden av Gamle Oslovei, og turvei gjennom grønstrukturen sør i planområdet.

## Vurdering

### Terrengtilpasning

Planforslaget medfører store terrenginngrep innenfor planområdet. Boligbebyggelsen vil plasseres inn mot eksisterende terreng øst i planområdet for å ta opp høydeforskjellen i landskapet. Ny bebyggelse tar opp to etasjers terrengfall fra baksiden av bygget og ned til uteoppholdsarealet og innganger i 1. etasje. Parkeringssokkel/kjeller vil ligge eksponert mot vest, men under eksisterende terreng for øvrig. Fra uteoppholdsarealet og ned til Gamle Oslovei er det ca. 8-10 meter høydeforskjell og behov for terrengforstøtning. Vest for ny bebyggelse etableres terrengmurer i to nivåer med skråning på 1:2 mellom murene. Oppdeling i to støttemurer med skråning mellom bidrar til å redusere høyden på støttemurene. Det kreves også støttemur med varierende høyde langs Gamle Oslovei og nordover til krysset med Skavlans veg i forbindelse med etablering av fortau.



Snitt som viser høydeforskjeller på tomta. Eksisterende terreng er vist med rød stiplet linje

Kommunedirektøren vurderer at planforslagets omfang av stedvis høye og dominerende murer gir et uheldig visuelt uttrykk langs planområdet. I bestemmelsene stilles det derfor krav til etablering av ny beplantning innenfor planområdet som på sikt kan videreføre noe av det grønne preget som finnes i dagens situasjon. Det skal også etableres vegetasjonsfelt langs sokkelen/muren og støyskjermen for å dempe det visuelle uttrykket. En reduksjon av parkeringssokkelen gir mindre uteoppholdsareal på taket, og forslagsstiller har derfor ikke ønsket å endre omfanget av sokkelen. Dersom det ikke lar seg gjøre å etablere en natursteinsmur oppover langs Gamle Oslovei, så skal muren etableres i betong med innslag av naturstein og trespiler og/eller beplantning foran som et avbøtende visuelt tiltak.

### Stedstilpasning og utnyttelse

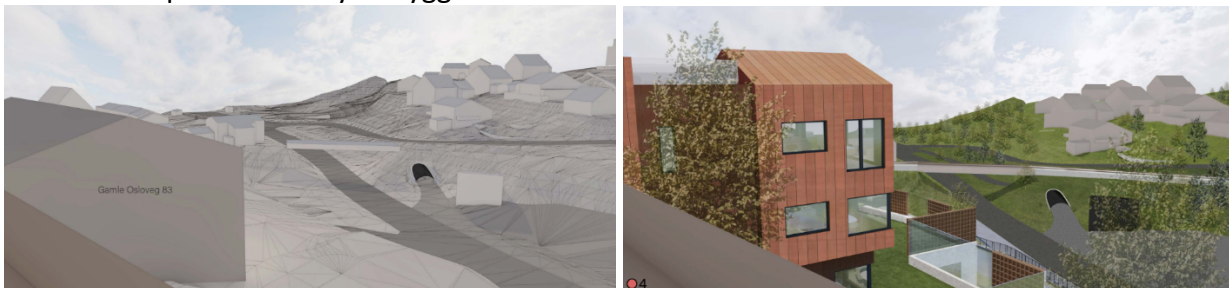
## Trondheim kommune

Planområdet ligger i byutviklingsstrategien innenfor område for fortetting med hensyn til eksisterende karakter. Planforslaget legger til rette for en høyere utnyttelsesgrad og en annen bygningstypologi enn det som finnes i området for øvrig. Bebyggelsens høyde og volum bryter med steds karakteren. Den eksponerte sokkelen med parkeringsanlegg samt støttemurer og støyskjerm i foreslått omfang er også noe som ikke finnes i dette området i dag. Bebyggelsen utformes som leilighetsbygg med noe variasjon i høyder og materialbruk. Oppdeling av volumene, saltak, fasader i treverk og fargesetting foreslås for å bedre tilpasse seg steds karakteren. Selv om bygningsvolumet er redusert noe fra førstegangsbehandling, vurderer kommunedirektøren at planforslaget ligger tett på tålegrensen for dette området. Men med krav til avbøtende tiltak som er lagt inn i bestemmelser for å dempe de visuelle høydene på murer og bygningsvolumer, vurderes virkningene å være akseptable.

Forslagsstiller mener planforslaget, med endringer etter høring, tar hensyn til områdets steds karakter. Det påpekes at planforslaget ikke utfordrer uteromskrav (størrelse og sol), krav til parkering, samt at det ikke medfører vesentlige nabovirkninger. Det er også ledig skolekapasitet og nærhet til natur- og friluftslivsområder og kollektivtrafikk. Forslagsstiller mener at høy utnyttelse er viktig for å verne om de ubebygde områdene i kommunen iht. statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

### Nærvirkning

Nærmeste nabo like nord for ny bebyggelse, Skavlans veg 1C, ligger høyere i terrenget, men vil miste utsikt mot sør fra vinduer (kjøkken og spisestue) på den sørlige fasaden der ny bebyggelse vil ligge med opptil fire etasjehøyder (bygg B). Denne utsikten er i dag begrenset av vegetasjon innenfor planområdet når det er blader på trærne, men gir noe utsikt ellers på året. Ny bebyggelse vil kunne gi innsyn mot de nærmeste naboene i nord. Kommunedirektøren vurderer at det må påregnes endrede utsikts- og innsynsforhold ved fortetting i eksisterende boligområder. Utsikten i vestlig retning, som er husets primære henvendelse, vil ikke berøres og det vil også være utsikt mot sørvest på siden av ny bebyggelse.



Utsikt mot sørvest fra balkong i Skavlans veg 1C i dagens situasjon uten eksisterende vegetasjon (til venstre) og med foreslått bebyggelse (til høyre)

Etter høring er bebyggelsen i bygg B og C endret fra flate tak til saltak som gjør at maksimal høyde på bebyggelsen er økt fra c+199,1 til c+200. Gesimshøyden etter endringen kan være maksimalt c+197,5, som er 1,6 meter lavere enn ved høring. Ved høring var det tillatt med trapp/heis 1 meter over maksimal takhøyde, men dette er nå tatt ut. Takterrasser ligger nå på tak av 3. etasje og ikke over 4. etasje som ved høring. Tillatt byggehøyde (mønehøyde) vil være høyere enn tillatt byggehøyde ved høring, som vist i illustrasjonene under. Ny høyde vil dermed være omtrent det samme som maksimal høyde for takoppbygg for trapp- og heishus ved høring. Naboene vil ikke kunne se over ny bebyggelse i bygg B i noen av utformingene. Kommunedirektøren vurderer derfor at virkningene av økt høyde ikke blir vesentlig endret. Saltak vurderes også som mer stedstilpasset enn flate tak.

## Trondheim kommune

Nærmeste nabo i sør, Gamle Oslovei 87, ligger på samme nivå i terrenget som den nye bebyggelsen og skalaforskjellen vil bli stor. Dette huset henvender seg i hovedsak mot vest og sør, og ikke mot ny bebyggelse. Foreslått bebyggelse i C er trappet ned til tre etasjer mot denne eiendommen. Ny bebyggelse vil i liten grad gi innsyn til naboens uteoppholdsarealer. Nabobebyggelsen øst og sørøst for planområdet ligger høyere i terrenget, og planforslaget vil i liten grad påvirke utsiktsforholdene. Planforslaget medfører ikke vesentlige virkninger for naboeiendommers solforhold.

### **Bokvalitet**

Felles og privat uteoppholdsareal vil med støyskjerming få tilfredsstillende støyforhold, og luftkvaliteten innenfor planområdet er god. Uteoppholdsarealet vil også ha tilfredsstillende solforhold. Planområdet ligger i bratt terreng, men det legges til rette for en universelt utformet gangadkomst opp til boligene. Fortau langs østsiden av Gamle Oslovei og oppgradert turveiforbindelse til trikkeholdeplass er positivt for trafiksikkerhet og fremkommelighet i området, og skal opparbeides som rekkefølgekrav. Fortetting nært natur- og friluftsområder i Bymarka og flere idrettsanlegg med varierte tilbud er positivt i et folkehelseperspektiv.

### **Trafikkforhold**

Etablering av fortau krever grunnverv av naboeiendommer, i tillegg til areal til midlertidig bygge- og anleggsområde, men kommunedirektøren vurderer at dette er nødvendig for å sikre et trafiksikkert tilbud langs østsiden av Gamle Oslovei, noe som vurderes som en forutsetning for fortetting innenfor planområdet.

Det kan potensielt bli villkryssing fra fortauet og over til vestsiden av Gamle Oslovei for de som skal mot vest eller videre sør for trikkebrua, da det vil føles som en omvei å gå opp til gangfeltet ved Skavlans veg. Kommunedirektøren vurderer at det ikke er optimale siktforhold ved boligens avkjørsel eller ved turveien for å etablere et gangfelt, og at det heller ikke vil tilfredsstillende kriterier i Statens vegvesens håndbok V127 "Kryssingssteder for gående". Risikoen for påkjørsler kan også øke ved etablering av gangfelt der dette ikke er egnet. De som velger å villkryse vil imidlertid kunne stå på et fortau adskilt fra trafikken før man krysser veien.

Det er vist tilstrekkelig manøvreringsareal ved f\_SKV1 og o\_SVT1 til at renovasjonsbilen slipper å rygge inn fra Gamle Oslovei, slik som var beskrevet løsning ved høring, men det er forutsatt at fortausarealet også tas i bruk. Kommunedirektøren vurderer at manøvrering på fortau også er uheldig med tanke på trafiksikkerhet, likeså er det uheldig å ta i bruk offentlig areal for å løse privat renovasjon. I lys av innspill i høringsperioden vurderes det imidlertid at dette er mer akseptabelt enn å sperre hele veibanen ved henting av avfall på en strekning som ikke har optimale siktforhold, og som potensielt kan skape trafikkfarlige situasjoner med kjøretøy i høy fart. Det bratte terrenget i området gjør at det ikke er mulig med en mer optimal adkomst til renovasjonsløsningen med mindre det gjøres betydelig større terrengingrep i private naboeiendommer, utenfor nåværende planavgrensning.

### **Forholdet til Sverresborgruta**

Miljøpakken har en pågående regulering av Sverresborgruta (r20220042), sykkelvei med fortau langs vestsiden av Gamle Oslovei tilgrensende planområdet. Planoppstart ble varslet i desember 2022. Trasévalg på strekningen kan få konsekvenser for areal på østsiden av Gamle Oslovei.

## Trondheim kommune

Eventuelle konsekvenser for planforslaget i Gamle Oslovei 83 og 85 vil måtte løses i planen for Sverresborgruta.

### **Potensial for miljøvennlige transportvalg**

Det er nærhet til både buss og trikk med god frekvens. Det er relativt kort vei til nærmeste dagligvarehandel samt skoler og barnehager, og det er i underkant av 1 km til nærmeste lokalsenter (Dalgård). Avstanden til sentrum er ca. 5 km med stor høydeforskjell. Det går en hovedsykkelrute langs Gamle Oslovei som Miljøpakken planlegger utbygd med sykkelvei med fortau. Planområdet beliggenhet gjør at potensialet for miljøvennlige transportvalg på dagligdagse gjøremål i nærområdet er relativt høyt, mens for sentrumsrettede og andre lengre reiser er potensialet lavere. Planforslaget vurderes derfor til en viss grad å være i tråd med byvekstavtalen.

### **Skolekapasitet**

Byåsen barneskole og Ugla ungdomsskole har ledig kapasitet per mai 2023, men søknad om tiltak for boliger kan ikke godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

### **Medvirkning**

Varsel om planoppstart ble kunngjort i Adresseavisen 16.07.2020, og sendt til offentlige høringsinstanser, naboer og andre interessenter 13.07.2020. Planområdet ble utvidet som følge av arealbehov knyttet til fortau, dette ble varslet til berørte parter 01.06.2022. Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 13.09.2022 - 31.10.2022. Det kom inn 12 merknader som er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det skal opparbeides et offentlig fortau langs Gamle Oslovei som må driftes av kommunen. Offentlig turvei og grønnstruktur, som reguleres i planforslaget, ligger på kommunal eiendom der kommunen har ansvar for drift og vedlikehold også i dagens situasjon. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 19.05.2023

Bente Næverdøl  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Andreas Berggren Kjønsvik  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## **Trondheim kommune**

### **Vedlegg**

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Plankart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser