

Saksfremlegg

Detaljregulering av Vestre Lund, gnr/bnr 178/295 m. fl., planident r20190032, sluttbehandling

Arkivsak: 2023/11171

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Vestre Lund, gnr/bnr 178/295 m.fl. som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 26.06.2020, senest datert 02.10.2023 med bestemmelser senest datert 12.10.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 12.10.2023.

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

SAKSFRAMSTILLING

Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Forslaget er utarbeidet av Brendeland & Kristoffersen arkitekter som planarkitekter og Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Vestre Lund AS, representert ved Frost Eiendom AS.



Figur: Planområdet lokalisering med omkringliggende boligområder

Planen ble lagt på offentlig ettersyn fra 16.04 til 29.05.2021. Det kom inn 10 merknader til planen. Etter høringen ble planforslaget justert, og blant annet måtte kollektivholdeplassen internt i feltet

fjernes da Atb primært ikke ønsker å opprette matebuss inn i området. Dette medførte at planforslaget måtte sendes på en ny begrenset høring 04.07.2022. Trøndelag fylkeskommune ga innsigelse til planen på grunnlag av at reguleringsplanen manglet kollektivholdeplass, og måtte legge til rette for dette da det er for langt til eksisterende holdeplasser og en såpass stor utbygging krever enkel tilgang til kollektivholdeplasser. Et nytt planforslag ble utarbeidet og sendt på ny begrenset høring 14.04.2023, samtidig med en varsling da forslaget til holdeplasser ved Ringvålvegen gikk ut over opprinnelig planavgrensning. Med etablering av kollektivholdeplasser ved Ringvålvegen frafalt fylkeskommunen sin innsigelse, og planforslaget er klart til sluttbehandling.

Planavgrensningen er endret i nord som følge av et langsiktig behov for skole i bydelen.

Vedtaket i bygningsrådet i 1.gangs behandling sa følgende om vurdering av behovet for skole: *“Andre endringer: Reguleringsplanen må avsette areal til skoletomt, jf «alternativ med skole» og illustrasjon. Dette avsettes som hvitt i plankartet, med egen reguleringsplanprosess senere. Hvis revisjon av skolebehovsplan 2022-35 ikke viser behov for skoletomten, kan den reguleres til bolig i henhold til KPA.”*

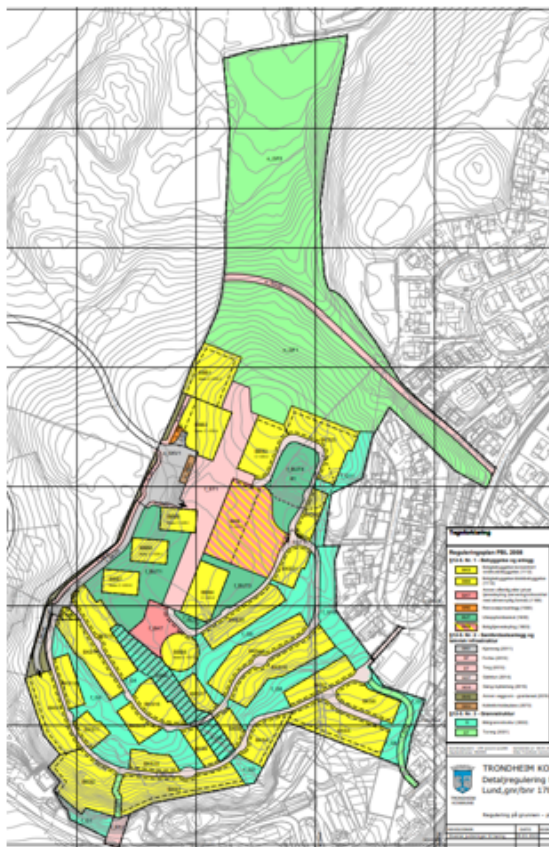
Kommunedirektøren bemerker at det ikke er skolebehovsplanen som legger de langsiktige behovene for skole. Dette gjøres gjennom Plan for areal til offentlige tjenester, PAOT. Skolebehovsplanen 2022-35 tar derfor ikke konkret stilling til skoletomten Vestre Lund, men skolebehovsplanen diskuterer utfordringene det vil være om det er nødvendig å begrense boligbyggingen i en periode i enkelte områder med begrenset skolekapasitet.

Det langsiktige behovet for skole i Heimdal vest har ikke endret seg siden planoppstart. Arealet for skoletomt er nå avsatt tjenesteyting/skole i forslaget til ny kommuneplanens arealdel.

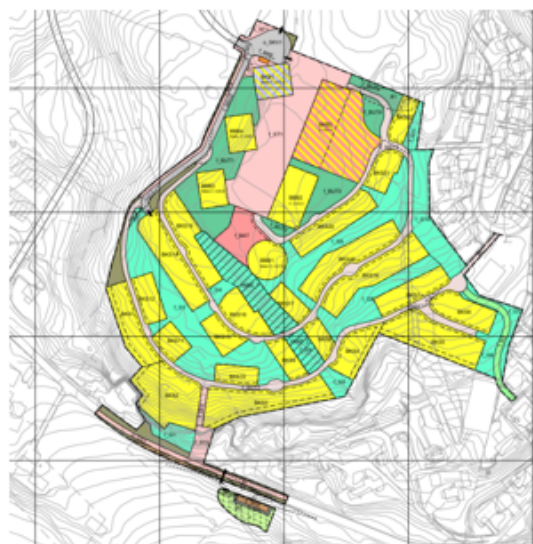
Beskrivelse av planforslaget

Planområdet omfatter eiendommene: 178/295, 178/8, 178/16, og deler av 178/1, 178/254 og 177/3. Ved varsling av oppstart ble også del av eiendommen 177/692 og 177/695 (Jakob Vingsands veg) inkludert for å ivareta mulighet for alternativ adkomst i planprosessen.

Planområdets totale areal til sluttbehandling er på ca 66 daa.



Figur: Plankart ved offentlig ettersyn



Plankart til sluttbehandling

Hensikten med planen er å legge til rette for et nytt boligområde på Vestre Lund. Det planlegges minimum 345 boenheter og maksimum 414, fordelt på flermannsboliger, rekkehus, større leilighetsbygg og blokker. Planen legger til rette for varierte uteområder, bilfrie gatetun, felles møteplasser som torg og et felles grendahus/paviljong.



Figur: Perspektiv med planlagt bebyggelse. Heis fra planområdet til Ringvålvegen i forkant. Regulert bebyggelse i Øvre Solberg til venstre, eksisterende bebyggelse i Lundåsen til høyre.

Uenighet mellom forslagsstiller og kommunedirektøren

Vegatkomst, bredde

Hovedatkomstvegen til Vestre Lund går gjennom planområdet til Øvre Solberg, r20130068, og er der regulert med bredde 5,5 meter. I den reguleringsplanen var det ikke tatt høyde for at all trafikk fra Vestre Lund skal gå gjennom Øvre Solberg. Til offentlig ettersyn ble det tatt inn et rekkefølgekrav i bestemmelsen at vegen skal utvides til 6,0 meter bredde ved bruk av annen veggrunn, og at det kunne vurderes utvidelse til 6,5 meters bredde til sluttbehandling.

Vegbredde på 5,5 meters bredde gir ikke rom for at større kjøretøy kan møtes. Til Vestre Lund skal det i skje varelevering til dagligvarehandel og barnehage, kjøring av større kjøretøy i forbindelse med renovasjon og brøyting, og på sikt kan det bli behov for skolebuss inn til området. Anleggsperioden for Vestre Lund er anslått med varighet på 7-10 år, noe som også utfordrer trafikkbildet med store kjøretøy.

Ved offentlig ettersyn har Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS) påpekt at bredde på 5,5 meter ikke gir bilene nok møtebredde og må økes. Kommunedirektøren vil derfor opprettholde bredden på 6,0 meter. Foreslått bredde er vurdert til å oppfylle behovet for at større kjøretøy skal kunne møtes for å unngå at de skaper trafikkfarlige situasjoner. Det er ikke ønskelig å øke vegbredden ytterligere på bekostning av fortau gjennom Øvre Solberg.

Forslagsstiller er uenig med kommunedirektøren om rekkefølgekravet og mener imidlertid at vegbredden ikke skal økes utover de 5,5 meter som er avsatt i reguleringsplanen for Øvre Solberg. Dette på grunn av at de mener behovet for bredere veg ikke er gjeldende når det ikke lenger er lagt opp til kollektivholdeplass ved atkomstvegen og at det ikke skal gå matebuss opp til området.

Konsekvenser av planforslaget på nærmiljøet:

Støy

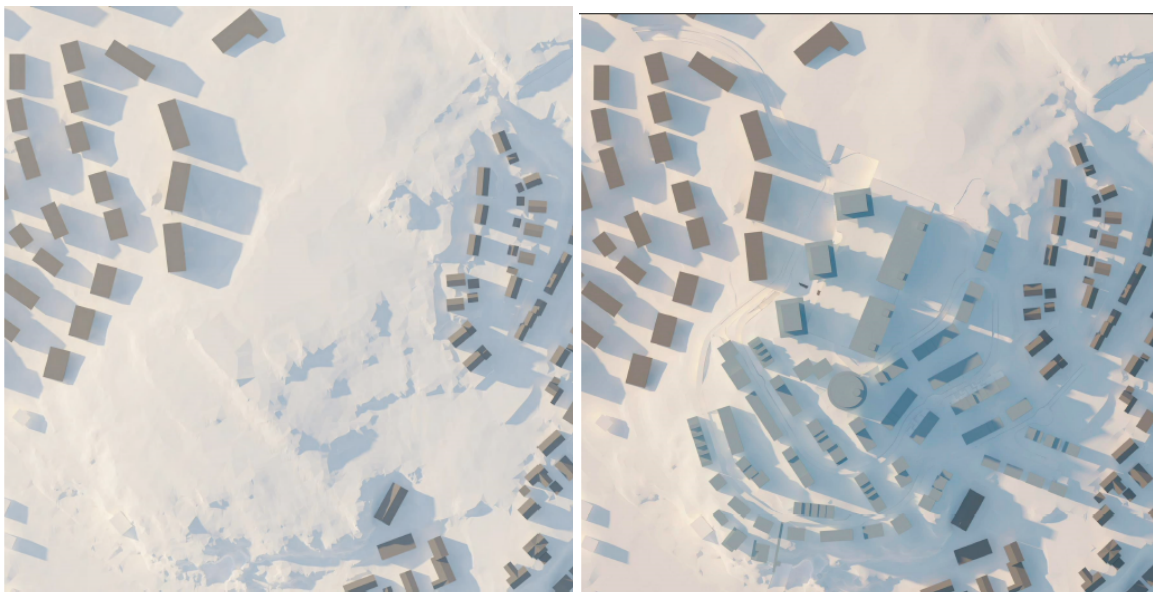
Solbergåsen AS har kommet med merknad om at støyvurderinger må gjøres ut fra maksimalt antall boenheter, og ba om at det må angis maksimalt antall boenheter, ikke kun minimum. Dette med hensyn på at det blir flere leiligheter som blir mer støyutsatte enn forutsatt i planen for Øvre Solberg.

Støyutredningen viser at de planlagte byggene på Øvre Solberg vil ha tilgang til stille side og uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå selv med økt trafikk til Vestre Lund og skole. Rekkefølgebestemmelsene til plan for Øvre Solberg ivaretar både krav til stille side og stiller krav til skjerming. Støy- og trafikkrapportene er beregnet ut fra 414 boenheter. Dette er til sluttbehandling tatt inn i reguleringsbestemmelsene som maksimumsantall for boliger.

Støyrapporten fra Vestre Lund viser også til vedtatte bestemmelser i reguleringsplanen for Øvre Solberg r20130068 som også skal gjelde for reguleringen av Vestre Lund. Dette rekkefølgekravet lå imidlertid ikke i bestemmelsene ved innsendingen til komplett materiale eller ved offentlig ettersyn. Dette er følgelig kjente rekkefølgekrav for forslagsstiller, og har også blitt hørt i reguleringsprosessen for Øvre Solberg slik at det ikke er nye opplysninger. Det er enighet med forslagsstiller at disse rekkefølgekravene tas inn i bestemmelsen § 11.8 til sluttbehandling slik at de ikke skal bli avglemt ved byggesaksprosessen for Vestre Lund. Bestemmelsen er rekkefølgekrav angående støyskjerming, og begge disse store boligplanene fører til økte støyforhold innad i Øvre Solberg og for eksisterende boliger langs Ringvåvegen.

Sol- skyggepåvirkning

Beboere i Lundåsen har kommet med merknader blant annet på at planforslaget vil redusere solforholdene på deres uteområder. Solstudier viser at bebyggelsen i Lundåsen har gode solforhold til kommunens nøkkeltidspunkter. Solstudiene som gjelder april kl 18.00 og juni kl 20.00 viser imidlertid at noe av bebyggelsen i Lundåsen mister kveldssolen tidligere enn de har i dag. Som følge av endringen i planavgrensningen er det noen bygg som har blitt fjernet og dette har igjen ført til at noen av boligene lenger nord i Jakob Vingsands veg, og barnehagen i Øvre Solberg ikke lenger blir påvirket av planforslaget når det gjelder sol/skygge.



Figur: Solstudier 23. juni kl 20.00. Uten utbygging av Vestre Lund (venstre), ved utbygging (høyre).

Vurdering

Fjernvirkning og utnyttelse

Som følge av endringer i planavgrensningen er to av de høyeste blokkene i nord ute av planområdet. Det er imidlertid fortsatt slik at tyngdepunktet av bebyggelsen bestående av blokker, er plassert på toppen av en kolle, gjør at fjernvirkningen av boligområdet vil være stor.

Kommunedirektøren viser til at utnyttingsgrad og høyder på bebyggelsen har vært tema gjennom planarbeidet. Området skal i utgangspunktet ha boligtetthet på minimum 6 boliger per dekar. Kommunedirektøren mener at på grunn av hensynet til terrengetilpassing, områdets beliggenhet ved marka, og i utkanten av boligområdene av byen, tilsier at det her kan aksepteres lavere tetthet og utnytting. Bebyggelsen vil uansett skape fjernvirkning ved å bryte horisontlinja, men det burde være et mål å redusere denne. Forslagsstiller har til sluttbehandling en utnyttelse på tomten 5,2 boliger per daa. Kommunedirektøren mener lavere utnyttingsgrad også kunne ha bidratt til å redusere skyggevirkingene for småhusbebyggelsen i Lundåsen. Utover det som følger av endret planavgrensning har ikke forslagstiller ønsket å redusere utnyttelsen jf. Statsforvalterens innspill om god utnyttelse/tetthet under offentlig ettersyn.



Fra Ringvålvegen før og etter utbygging

Parkeringsdekning

Planen avviker fra kommuneplanens bestemmelser og krav for ytre sone når det gjelder parkeringsdekning. Bygningsrådet vedtok til 1.gangsbehandling at parkeringskravet skal være minimum 0,5 parkeringsplasser og maksimum 1,2 parkeringsplasser per 70 m² BRA boligformål eller boenhet.

Vedtaket til 1. gangsbehandling ga også muligheter for at det kan etableres en bildeleordning, og at antall parkeringsplasser kan reduseres dersom det etableres og tinglyses. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at plan- og bygningsloven (PBL) ikke har noen hjemmel for å sikre at bildeleordning lar seg realisere, uavhengig av om det skal tinglyses eller ei.

Planen må sikre nok parkeringsplasser til sine beboerne i hht krav i KPA og PBL. Det har vært en bekymring for at fratrekke i parkeringskrav skal føre til svært lav parkeringsdekning. Reisevaneundersøkelser viser at denne delen av byen har en reisemiddelfordeling i dag med høyere bilandel enn i sentrumsnære strøk, med 60-70 % andel bilreiser. For få parkeringsplasser vil medføre at hensikten med et bilfritt boligområde ikke vil oppnås, og at gatetunene med shared-space og boligområdet sin hovedhensikt med et bilfritt bomiljø ikke vil fungere. Dersom det ikke etableres parkeringskjellere med nok parkeringsplasser vil det da bli mer kjøring i gatetunene og

en fare for at bilene hensettes ved boligene. Dette vil da gå ut over trafikksikkerheten for myke trafikanter. Det kan også gå utover tilgjengelig areal for brann- og redningskjøretøy.

Bygningsrådets vedtak er forstått slik at fratrekk i parkeringskrav likevel ikke kan gi lavere parkeringsdekning enn 0,5. Kommunedirektøren har presisert i bestemmelsen at selv med etablering av bildeleordning skal ikke kravet reduseres ytterligere «*Parkeringskravet skal likevel ikke være mindre enn minimum 0,5 parkeringsplasser per 70 m² boligformål eller boenhet*». Forslagsstiller har kommentert at det er fint at denne har blitt omformulert og tydeligere rettet mot vedtaket.

Kommunedirektøren har etter høringene endret bestemmelsen om parkeringsplasser for bevegelseshemmede fra «*Minimum 5% av parkeringsplassene skal settes av til personer med nedsatt bevegelsesevne.*» til «*Det skal settes av 0,06 parkeringsplasser til personer med nedsatt bevegelsesevne per boenhet.*» Ved å knytte kravet til antall boenheter sikres det bedre at det blir satt av nok plasser for bevegelseshemmede. Prosentkravet er knyttet til antall bilparkeringsplasser og dersom kravet til dette blir lavt og det blir få parkeringsplasser, kan det være en fare for at dekkningen for bevegelseshemmede blir for dårlig.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget er ikke i tråd med byutviklingsstrategien som sier at byen skal utvikles innenfra og utover. Planområdet er i ytterkant av tettbebyggelsen for Trondheim. Området ligger langt fra servicefunksjoner og arbeidsplasser. Planen legger opp til en tett utbygging. Det vil være kort gangavstand til *enkelte* daglige tilbud som dagligvare og barnehage. Det vil kunne redusere transportbehovet noe. Gangforbindelser og heis til Ringvålvegen vil gjøre det enklere å velge gange, sykkel eller kollektiv som framkomstmiddel, men fortsatt er ikke dette en god beliggenhet for grønne reiser. Avstanden til metrobuss vil være mellom 850 meter (fra f_ST2) og over en kilometer avhengig av hvor en bor i feltet. Det er høydeforskjell på 57 meter fra Lund snuplass til toppen av området, der det meste av stigningen tas ved og innenfor planområdet. Planområdet ligger ca. 10-12 minutters gange ned til nytt omstigningspunkt for metrobuss på Lund østre. På grunn av motbakke vil samme strekning utgjøre 14-16 minutters gange motsatt veg. Tidsbruken er anslått gange for voksne.

Interne gangveger, etablering av gang- og sykkelveg mot metrobusstasjonen, etablering av kollektivholdeplass ved Ringvålvegen er positivt for å legge til rette for flere gangløsninger innen planområdet, og mot viktige målpunkt utenfor området. Dette bygger oppunder målet om at flere reiser skal tas til fots og sykkel. Snarveger med trapp vil dog ikke være tilgjengelig for alle til fots eller med sykkel, og det vil være krevende å opprettholde denne type snarveier vinterstid.

En igangsetting av utbygging av området vil være avhengig av tilstrekkelig skolekapasitet, og det er sikret som rekkefølgekrav. Utbyggingen ved Vestre Lund vil generere større press innenfor en skolekrets med allerede begrensa kapasitet. En prioritering av etablering av skole her vil kunne gå på bekostning av tiltak ved, eller etablering av, skoler lokalisert i områder som ligger mer til rette for oppfylning av nullvekstmålet

Medvirkning

Etter offentlig høring og ettersyn utarbeidet forslagsstiller et revidert forslag til reguleringsplan som ble sendt byplankontoret som grunnlag for videre behandling. 09.06.2022 kom Heimdal

Eiendom AS med innspill til dette forslaget på vegne av Solbergåsen AS. De viser til reguleringsbestemmelsen angående rekkefølgekravet om etablering av gang- og sykkelveg østover langs Ringvåvegen. Solbergåsen AS mener det også må settes et rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelvegen også vestover til og med krysset Ringvålvegen/Våttåsvegen. Dette med bakgrunn i at all kjøretrafikk fra Vestre Lund skal komme ned Våttåsvegen (gjennom Øvre Solberg) og at hovedtyngden forventes å gå østover mot Heimdal sentrum. Arealet er sikret i planen for Øvre Solberg, men de mener Vestre Lund må være med å sikre realiseringen av gang- og sykkelvegen på det strekket som de belaster med trafikk. Kommunedirektøren bemerker at dette strekket vestover ikke har vært diskutert som rekkefølgekrav til Vestre Lund, da de har krav østover fra f_ST2 ved Ringvålvegen og fram til undergangen til Lund Østre. Dette gir en trygg atkomst fram til metrobussholdeplassen på Lund. Vestre Lund skal også etablere kollektivholdeplasser ved Ringvålvegen, og vil derfor i mindre grad benytte holdeplassene ved Øvre Solberg som Solbergåsen AS viser til.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

I tråd med bygningsrådets vedtak til 1.gangsbehandling reguleres ikke barnehagen med offentlig formål.

Hovedatkomstveg med fortau og snuplassen skal overtas og driftes av Trondheim kommune.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas slik det foreligger til sluttbehandling med foreslåtte rekkefølgekrav.

Kommunedirektøren i Trondheim, 30.10.2023.

Bente Næverdøl
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Inger Anne Ryen
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 4: Oppsummerte merknader etter høringer, med kommentarer