



Detaljregulering av Osloveien 129, gnr/bnr 94/296, 95/559 m.fl., r20170007, sluttbehandling

Det er gjort endringer i bestemmelsene i bystyremøtet 20.11.2025 på følgende punkter:

Tillegg til § 3.3.1:

Det anlegges parkeringsplasser til besøkende og nyttekjøretøy for bolig.

Der normen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser for kontor og hotell skal det være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte.

Tillegg til § 3.3.2:

Der normen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser for forretning skal det være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte.

I bestemmelse § 3.3.1 endres første setning slik at antallet parkeringsplasser for bolig knyttes til per 100 m² BRA bolig og ikke per boenhet.

Planbeskrivelsen er ikke oppdatert basert på ovennevnte endringer, det kan derfor forekomme avvik.

Planbeskrivelse

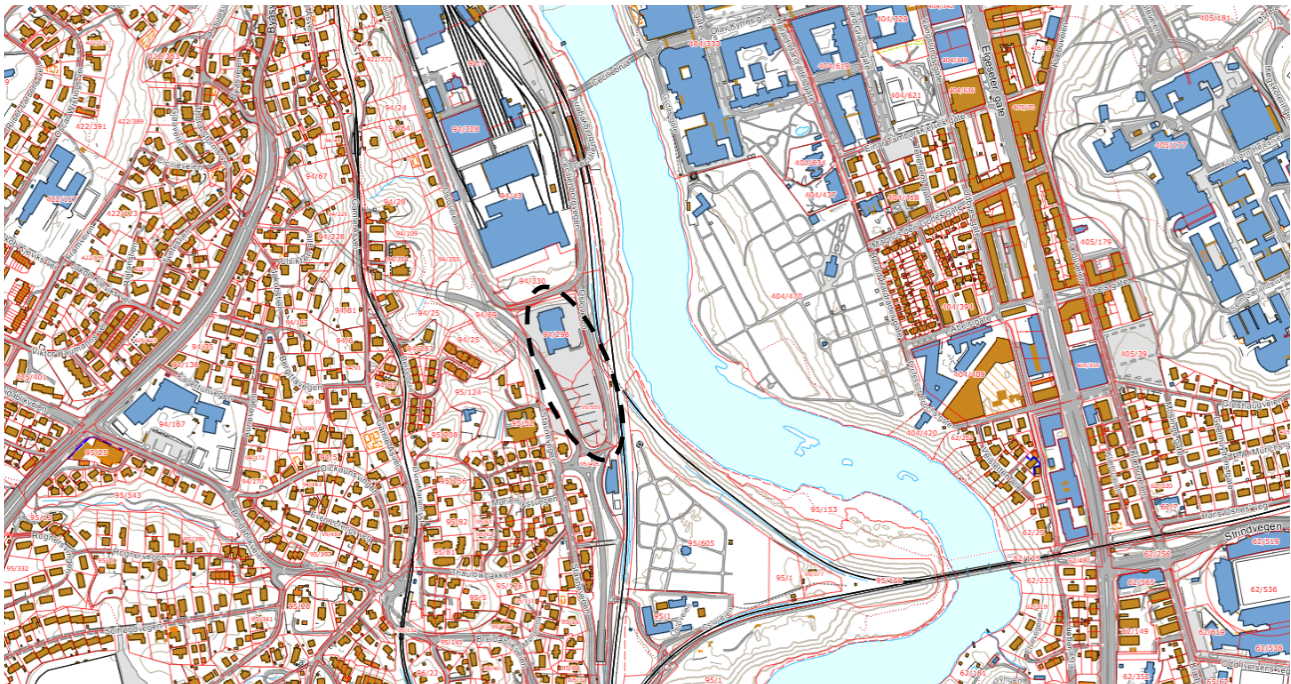
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 04.07.2025

Dato for godkjenning av bystyret : 20.11.2025

Dato for endring etter bystyrets vedtak : 02.12.2025

Innledning

Hensikten med planen er å legge til rette for boliger med noe forretning/kontor/hotell samt tilhørende samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.



Figur 1 Planområdet ligger sør for jernbaneområdet på Marienborg, mellom riksveg 706 og Osloveien

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Cecilienborg Bolig AS.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

I KPA 2022-2034 ligger planområdet i byggesone 1 (felt S1 utenom Midtbyhalvøya), østsiden av Osloveien ligger også innenfor hensynssonen for Nidelvkorridoren. Planprosessen har pågått helt siden 2016 og har inntil ny KPA ble rettskraftig forholdt seg til KPA 2012-2024. I KPA 2012-2024 var planområdet sentrumsformål.

Gjeldende reguleringsplaner

Nordre del av området omfattes av r0307 (Vestbyen, Trondheim – fra 1932), som regulerer deler av området til industriareal. En del av området i sør ble i r0147e (Stavne stasjon, Osloveien 133-139 – fra 1995) regulert til offentlige bygninger som en del av NSBs eiendom. Den sørligste delen av planområdet ble regulert som forretningsareal i forbindelse med planen for Nordre avlastningsvei (rv. 706) i r0426 (E6 Osloveien parsell Dorthealyst-Steinberget – fra 2006). Her ble også veisystemet i området regulert.

Tilgrensende planer

Det er flere tilgrensende planer til planområdet. Mest relevant å nevne er r20090048 (Cecilienborgvegen 2 og del av Cecilienborgvegen) like nord for planområdet som i 2023 ble regulert til kombinert formål bolig/forretning/parkering/næring/tjenesteyting samt tilhørende samferdselsanlegg. Planen åpner for en utnyttelse på 150-212 % BRA. I KPA 2022-2034 ligger også dette planområdet i byggesone 1 (eller sentrumsformål i KPA 2012-2024).

Framtidige tilgrensende planer:

Statens vegvesen har i sine merknader til planforslaget krevd at forslaget tilpasses en mulig framtidig utvidelse av rv. 706 til firefelts vei og nytt tunnellop i Marienborgtunnelen samt hovedsykkelvei med fortau i tilknytning. I planarbeidet er det i samråd med Statens vegvesen satt av plass ved at byggegrensen er tilpasset arealbehovet til en utvidelse av veien. Mellom gang- og sykkelveien vest i planområdet og rv. 706 er det lagt inn grønnstruktur i form av en vegetasjonsskjerm og annen veggrunn som kan omdisponeres når/om veiutvidelsen realiseres. Det er avklart med Statens vegvesen at hovedsykkelveien kan løses på vestsiden av rv. 706 utenfor det aktuelle planområdet.

Tidligere vedtak i saken

Planforslaget ble sendt på offentlig ettersyn og høring av bygningsrådet 12.11.2020 ([sak 270/20](#)). I planforslaget besto det sørlige kvartalet av kombinert formål bolig/forretning/kontor. Planforslaget ble lagt på høring med 5 vedtakspunkt:

Før sluttbehandling skal det gjøres en vurdering av:

1. Om arealformål i hele eller deler av sørlig kvartal bør endres til annet formål enn bolig.
2. Behovet for å regulere planskilt kryssing, med gangbru over, eller undergang under, riksveg 706 (Nordre avlastningsveg) for gående og syklende mot eksisterende boliger, skole og barnehage i vest.
3. Behovet for å regulere park og/eller nærmiljøanlegg innenfor planområdet.
4. Om antall småleiligheter bør reduseres så det sikres en mer variert leilighetssammensetning innenfor planområdet.
5. Før sluttbehandling skal det i plankart og planbestemmelser innarbeides videreføring av sykkelveg fra eksisterende sykkelveg i sør langs vedtatt hovedsykkelvegnett som overlapper med planområdet (både nord og øst i planområdet). Det skal vurderes løsninger for fotgjengere og syklist i krysset Osloveien/Cecilienborgvegen, slik at det er enkelt og trygt å gå og sykle.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 94/75, 76, 217, 296, 327, 95/559 og 560 som eies av Cecilienborg Bolig AS. Planområdet inkluderer delvis eiendommene gnr/bnr 94/4 (Bane NOR Eiendom AS), 94/69 og 95/495 (Statens vegvesen), 94/78, 326 og 348 (Trondheim kommune) og 94/215 (Bane NOR SF).

Planområdets størrelse og beliggenhet

Planområdet er på ca. 23,7 dekar og ligger på vestsiden av Nidelva, sør for jernbaneområdet på Marienborg og nord for Stavne på flaten nedenfor Byåsen.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Bebyggelse nord i planområdet brukes i dag som kontor, lager og verksted. Den sørlige delen av

planområdet er opparbeidet som parkeringsplass med store asfalterte flater.

Nord for planområdet ligger Marienborgområdet med blant annet industri-, nærings, og kontorarealer tilknyttet jernbanen. I vest og sør er det eksisterende boligbebyggelse bestående av småhusbebyggelse og enkelte større leilighetsbygg. Her finner man også Marienlyst, vist med hensynssone for kulturmiljø i KPA, med karakteristiske arbeiderboliger fra tidlig 1900-tall. Det finnes også grønnstruktur på denne siden av planområdet. Øst for planområdet er det grønnstruktur ned mot Nidelva innenfor Nidelvkorridoren. Planområdet ligger inntil hovedveinettet med rv. 706 i vest og sør, tunnelinnslaget til Marienborgtunnelen ligger like nordvest for planområdet, mens Osloveien går langs øst- og nordsiden av planområdet.

Topografi

Planområdet er relativt flatt og består hovedsakelig av to flater/terrasser. Sørlig del ligger 2-3 meter lavere enn rv. 706, og nordlig del på samme nivå som rv. 706. Øst for planområdet faller terrenget mot Nidelva, og vest for rv. 706 skrår terrenget bratt oppover mot Byåsen.

Grunnforhold

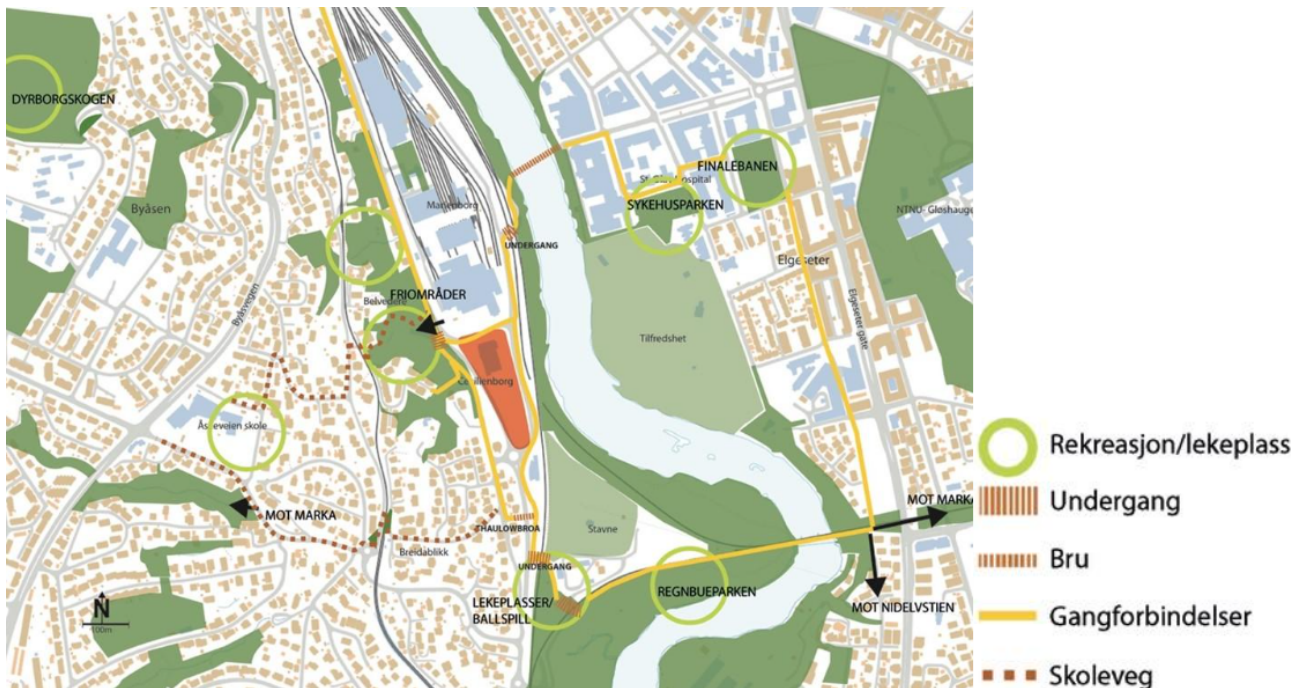
Hele planområdet ligger innenfor kvikkleiresonen «Cecilienborg». En stor andel av leira på tomte er kvikk, og ligger generelt under det øvre laget av sand og silt, tilsvarende 8-18 meter under terrengoverflaten. Løsneområdet av sonen, både før og etter utbygging, er vurdert som «lav». Det er registrert forurensede fyllmasser over hele planområdet, men med størst omfang i midtre og sørlige del. Området er en gjenfylt ravinedal og det er registrert noe avfall i massene.

Naturforhold

Planområdet består hovedsakelig av asfaltflater og bebyggelse. Vest for planområdet er grøntdraget opp mot Byåsen registrert som svært viktig lokal naturtype (C). Nidelvkorridoren øst for planområdet er i Trondheim kommunes kart for biologisk mangfold registrert med viktig regional verdi. Områdetypene er beskrevet som sjeldne eller på annen måte verdifull (C) og område med høy verdi som ofte er i større sammenhengende områder (B).

Rekreasjonsverdi, barn og unges interesser

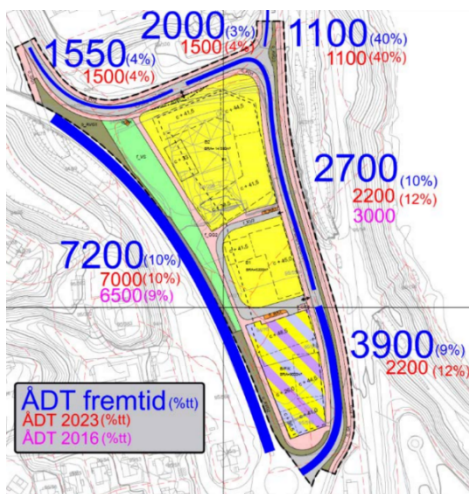
Området brukes ikke av barn og unge i dag. Vest for planområdet, i 100-200 meters gangavstand, ligger et grønt- og friområde. I 400-500 meters gangavstand sørøst for planområdet ligger Nidelvkorridoren og det nylig etablerte skateanlegget i Regnbueparken, Stavne park med blant annet en ballbane og Stavne gravlund. Områdene har trafiksikker adkomst for myke trafikanter. Noe lenger unna (800-1000 meters gangavstand) ligger sykehusparken, Finalebanen og Tilfredshet kirkegård.



Figur 2 Grønnstruktur og rekreasjon

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.



Trafikk

Tomten omslutes av rv. 706 i vest og Osloveien, i tillegg til jernbanen i øst. Rett sør for tomten ligger det en rundkjøring som forbinder rv. 706 og Osloveien.

Figur 3 Trafikkmengder (med prosentandel tungtrafikk) brukt som grunnlag til støvvurdering, i samråd med Statens vegvesen

Gange og sykkel:

Langs planområdet, på østsiden av Osloveien, ligger det et fortau som går over i sykkelvei med fortau like sør for planområdet. Nordover fortsetter fortauet mot Ceciliebrua og sykehusområdet samt Marienborg jernbanestasjon. Det ligger også et fortau på nordsiden av Osloveien nord for tomten som følger Osloveien inn mot Ila. Vest for rv. 706 går det en gang- og sykkelvei på en kort strekning mellom Osloveien i nord og Stavnevegen i sør. Alle disse lenkene inngår i hovedsykkelnettet, men det er mangler i tilretteleggingen for sykkel i dag. Planområdet har gå- og sykkelavstand til sentrum og til store arbeids- og studiesteder som blant annet St.

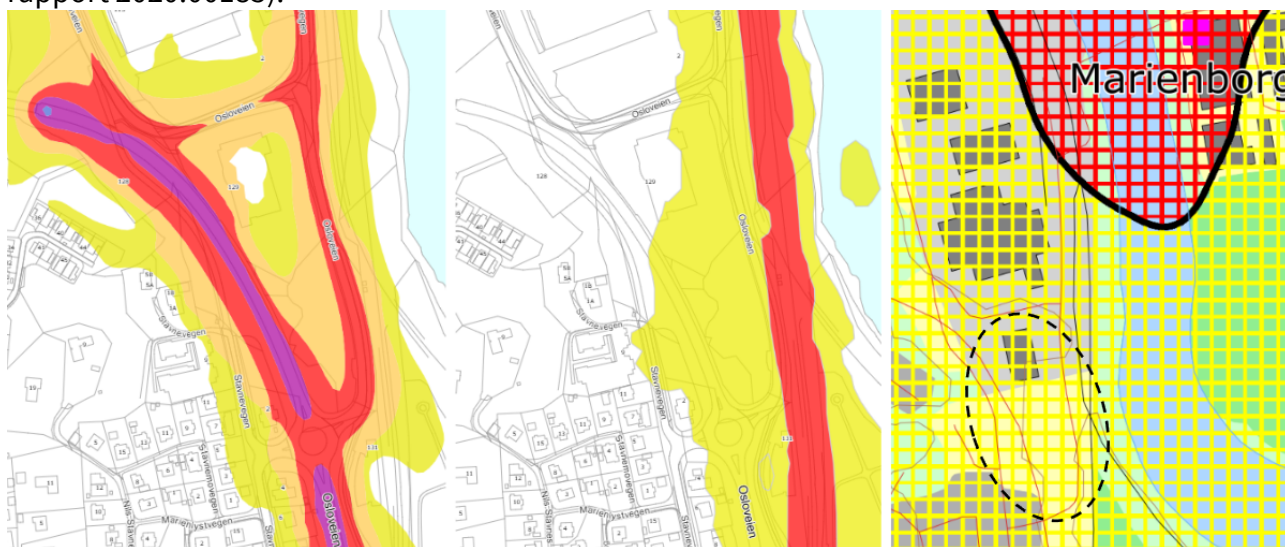
Olavs hospital, Teknobyen og Gløshaugen.

Kollektivtransport:

Området har god kollektivdekning. Nærmeste bussholdeplass «Marienborg stasjon» ligger ca. 150 meter nord for planområdet. Holdeplassen betjenes av rute 13, 20, 23, 52 (søndag morgen) og 101 (nattbuss). Marienborg jernbanestasjon ligger ca. 250 meter nord for planområdet.

Støy

Planområdet er støyutsatt og ligger i rød og gul støysone fra veitrafikk og jernbane. I tillegg ligger planområdet innenfor gul støysone fra helikoptertrafikk ved St. Olavs hospital (SINTEF rapport 2020:00185).



Figur 4 Kommunens støysonekart for veitrafikk (til venstre) og jernbane (i midten), og SINTEFs støysonekart for helikopter (til høyre)

Luftforurensning

Luftkvalitetsberegninger viser at det er en viss spredning av luftforurensning ut fra de mest trafikkerte veiene som ligger langs planområdet. Det er også en viss spredning av luftforurensning ut fra den sørøstlige tunnelåpningen til Marienborgtunnelen, men spredningen fra åpningen påvirker ikke luftkvaliteten ved planområdet i nevneverdig grad ifølge luftkvalitetsutredningen. Utslipp fra togtrafikken øst for planområdet er uvesentlig for den lokale luftkvaliteten.

Energiforsyning

Planområdet ligger innenfor Statkrafts konsesjonsområde for fjernvarme.

Skole og barnehage

Planområdet ligger innenfor skolekretsene Åsveien barneskole og Sverresborg ungdomsskole. Begge skoler har ledig kapasitet per juni 2025, og i framskrevet situasjon. Det er ca. 1,2 km å gå til Åsveien barneskole og det finnes planfri kryssing av rv. 706. Store deler av skoleveien har fortau eller gang- og sykkelvei, men ca. 350 meter i den smale og bratte Thaulowbakken

mangler fortau. Trafikkmengden og fartsgrensen i Thaulowbakken (30 km/t) er imidlertid lav. Skoleveien krysser også trikkeskinnene øverst i Thaulowbakken. Sverresborg ungdomsskole ligger ca. 400 meter vest for Åsveien skole.

Nærmeste barnehage er Læringsverkstedet Stavne tospråklige barnehage (privat) som ligger med ca. 700 meter gangavstand vest for planområdet. Sør for sykehusområdet på østsiden av Nidelva ligger det flere kommunale barnehager. Gangavstand dit er ca. 1 km.

Risiko og sårbarhet

ROS-analysen viser at ingen hendelser havner i kategorien for høy risiko. Tilpasninger i planens bestemmelser og eksterne utredninger er foretatt for å finne og muliggjøre tiltak som begrenser konsekvenser der risikoen er middels.

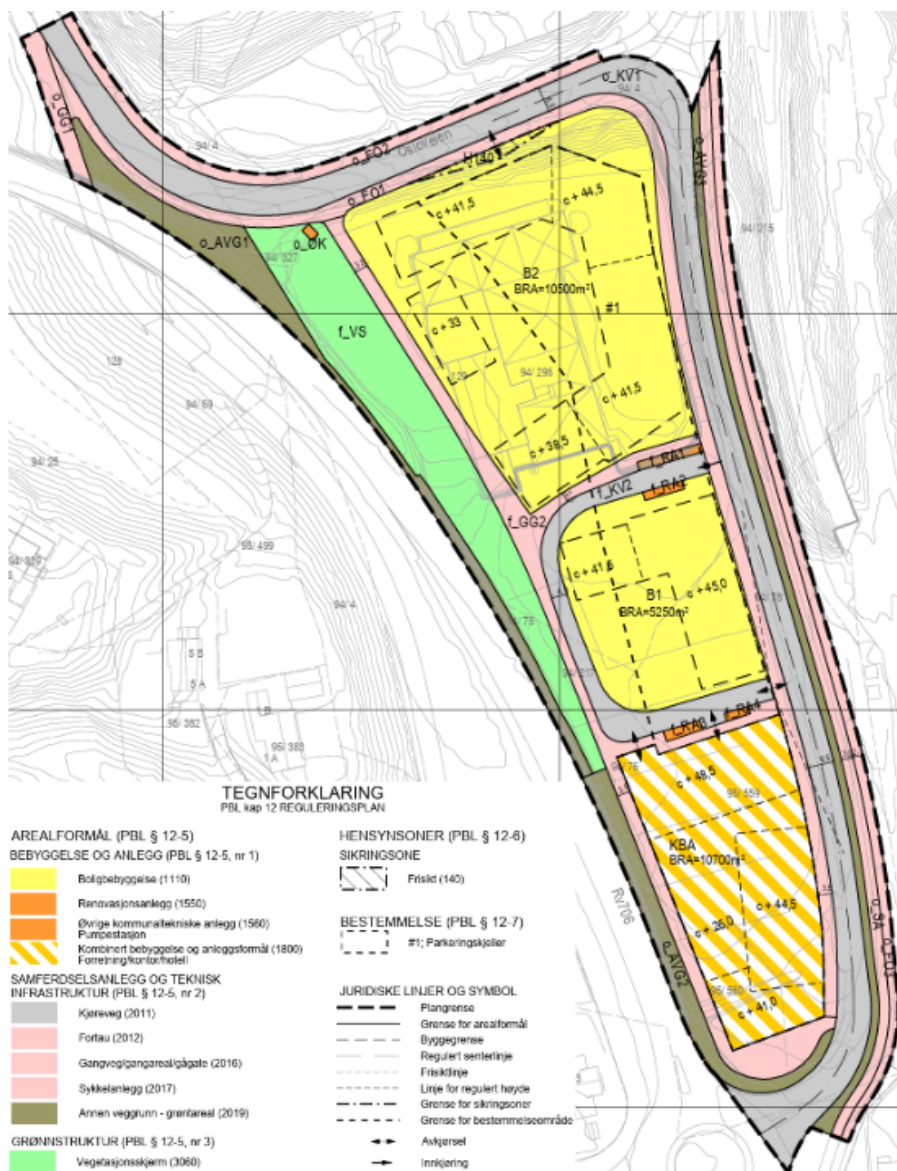
Tabell 1 ROS-analyse

Virkning	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet				
Svært sannsynlig				
Sannsynlig		15. Veg bro kollektivtrans. 18. Skole barnehage 20. brannslukningsvann 21. Kraftforsyning 22. Vannforsyning		
Mindre sannsynlig			19. tilgjeng./utryknk. 28. Støy og støv, trafikk	
Lite sannsynlig			6. Radongass 9. Sårbar flora	1.Masseras/skred

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til følgende formål:



Figur 5 Plankart

Tabell 2 Arealoppsett

Formål	Bolig	Forretning/ kontor/ hotell	Renovasjon	Samferdsels- anlegg	Grønnstruktur
Sum grunnareal	7,7 daa	2,7 daa	0,1 daa	11 daa	1924 m ²
Utnyttelse planlagt bebyggelse (bolig, kontor, hotell) inkl. balkonger	15 750 m ² BRA	8700 m ² BRA			
Utnyttelse planlagt bebyggelse (forretning)		2000 m ² BRA			
Parkeringskjeller under terreng	5120 m ² BRA	2720 m ² BRA			

Bebyggelsens plassering, utforming og høyder

Bebyggelsen organiseres i tre kvartaler rundt hvert sitt gårdsrom. Fasader og bygningsmassen mot Osloveien er mest mulig sammenhengende for å gi gaten et urbant preg og tydeliggjøre kvartalstrukturen. Mot vest åpner kvartalet seg opp for å slippe inn sol, og for å tilpasse seg småhusbebyggelsen på Stavne som har en mindre skala. Mellom kvartalene ligger gangveier/adkomstveier som forbinder området på tvers. Bebyggelsen og terreng i gårdsrom følger i hovedsak høyden på omkringliggende veier. Gårdsrommet i det søndre kvartalet er løftet opp en etasje. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet er planlagt revet.



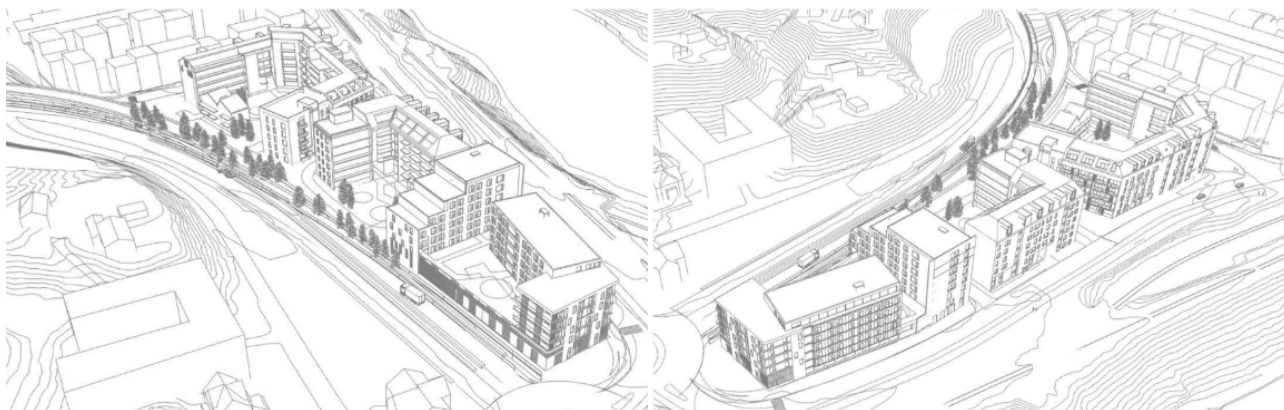
Figur 6 Til venstre vises konseptet med urbanitet langs Osloveien og en grønn buffer langs rv. 706 knyttet opp mot grønne gårdsrom. I midten vises planlagt bebyggelse med siktlinjer og nye forbindelser internt i planområdet. Til høyre vises bebyggelsens høyder



Figur 7 Oppriss mot øst. Til høyre i illustrasjonen vises planlagt bebyggelse i den vedtatte planen for Cecilienborgvegen 2

Bebyggelsen planlegges hovedsakelig i 5-7 etasjer, men med innslag av 3 og 4 etasjer. Takoppbygg for heis- og trapperom til takterrasser, rekkverk og pergola tillates over regulert tillatt gesimshøyde. På fasadene skal det i størst mulig grad brukes naturlige materialer, som tegl, tre eller andre materialer med lang levetid. Det skal være variasjon i utforming av balkonger. Svalganger mot offentlige gater/veier tillates ikke. I felt B1 og B2 skal lange fasader brytes opp slik at man unngår monotoni. Fasadene skal artikuleres innenfor en helhetsutforming, for eksempel ved bruk av vertikale/horisontale oppdelinger/sprang i veggliv og variasjon i materialitet og farger. Kantsonen mellom bebyggelsen og fortau o_FO1 skal

beplantes med flersjiktet og variert vegetasjon.



Figur 8 Perspektiver av planlagt bebyggelse. Til venstre er planområdet sett fra sørvest, til høyre sett fra sørøst

Nordlige kvartal – boligformål (B2):

Det nordligste kvartalet er det største. Mot Osloveien vil bebyggelsen ha 6-7 etasjer og formet tak der det tillates takoppbygg mot Osloveien på inntil 30 % av takflaten. Bebyggelsen vil skjerme for støy fra østsiden av planområdet. I vest planlegges et smalt bygg i 3 etasjer som skjermer uterommet mot støy fra rv. 706. Leilighetene vil enten være gjennomgående eller ensidige mot sør eller vest og få stille side mot gårdsrommet. Bygningen på tvers av tomte i sørdelen av feltet vil være på 5-6 etasjer med en nedtrapping mot vest og mulighet for felles takterasse.



Figur 9 Situasjonsplan nordlige kvartal

I hjørnet mot nordøst (krysset Osloveien/Cecilienborgvegen) vil bebyggelsen få en sokkel med adkomst fra en forplass. Forplassen skal ha en åpen og utadrettet fasade og inneha funksjoner på gateplan som er utadrettet eller felles for boligbebyggelsen innenfor planområdet, samt legge til rette for møteplasser/opphold. En trapp tar opp høydeforskjellen mellom Osloveien på denne siden og forbindelsen inn til gårdsrommet. Adkomst til bebyggelsen planlegges hovedsakelig fra felles gårdsrom. Det skal etableres et portrom på to etasjer som forbinder kvartalet med adkomstvei f_KV2 mot sør og videre til gårdsrommet i felt B1, og det skal etableres et portrom på én etasje mot Osloveien i øst.



Figur 10 Nordøstre hjørne av planlagt bebyggelse

Midtre kvartal – boligformål (B1):

Feltet planlegges med en L-formet bygning i hovedsakelig 7 etasjer. Bebyggelse med fasade mot Osloveien skal ha formet tak der det tillates takoppbygg mot Osloveien på inntil 30 % av takflaten. Bebyggelsen vil skjerme for støy fra øst. Leilighetene vil enten være gjennomgående eller ensidige mot sør og vest og få stille side mot gårdsrommet. Bygningen på tvers av tomte i norddelen av feltet reguleres med laveste etasje mot vest og mulighet for felles takterrasse. Adkomst til bebyggelsen vil bli fra Osloveien og fra portrom. Det skal etableres et portrom på to etasjer som forbinder kvartalet med adkomstvei f_KV2 mot nord og mot Osloveien i øst.



Figur 11 Situasjonsplan midtre kvartal

Sørlige kvartal – forretning/hotell/kontor (KBA):



I bebyggelsens første etasje planlegges det dagligvareforretning, kombinert med adkomst og fellesareal til hotell- og/eller kontorformål i etasjene over. Hotellformålet avgrenses til leilighetshotell. Leilighetshotell kjennetegnes ved utleie av helt eller delvis møblerte leiligheter for korttidsleie med et servicetilbud utover selve overnattingene. Det tillates også etablert restaurant/bevertning i første etasje. Fra 2. til 7. etasje planlegges det to næringsfløyer rundt et uterom som åpner seg mot vest. Fløyen mot nord er illustrert med en nedtrapping mot vest.

Figur 12 Situasjonsplan (takplan) sørlige kvartal

Fasader mot Osloveien i felt KBA skal brytes opp med minimum ett vertikalt felt, enten i form av sprang i veggliv eller bruk av kontrasterende fasademateriale. Øverste etasje mot Osloveien tillates tilbaketrukket eller formet. I fasade mot sør, mot rv. 706 og mot Osloveien skal det legges inn vertikale fasadeelement som binder første etasje sammen med de øvrige etasjene. Første etasje mot Osloveien skal ha et åpent uttrykk og en stor andel vinduer, samt dører med direkte adkomst fra gateplan. Arealene i første etasje skal være fleksible for ulike typer virksomheter og enhetsinndeling. Dybden på lokalene mot veien skal være tilpasset funksjonen (hotell/næring). Vinduer skal ikke dekkes med folie eller lignende. Parkering for forretningsformålet tillates ikke i fasadeliv ut mot Osloveien.

Grad av utnyttning

I felt B1 og B2 tillates det maksimalt 15 750 m² BRA boligbebyggelse. Dersom det tas utgangspunkt i en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 70 m² (iht. beregning av tetthet i KPA 2012-2024), tilsvarer det 225 boenheter. Dette vil gi en utnyttelse på ca. 29 boliger per dekar innenfor arealet regulert til boligformål. En maksimal utbygging vil gi en utnyttelse på ca. 112 % BRA, hele planområdet tatt i betraktning. Dersom offentlige samferdselsareal utelates, vil utnyttelsesgraden være ca. 185 % BRA.

I felt KBA avsatt til kombinert formål forretning/kontor/hotell tillates det maksimalt 10 700 m² BRA, hvorav maksimalt 2000 m² BRA kan være forretning.

Boligsammensetning

Minimum 20 % og maksimalt 40 % av leilighetene skal være ettroms- og toromsleiligheter. Maksimalt 10 % av leilighetene kan være ettroms.

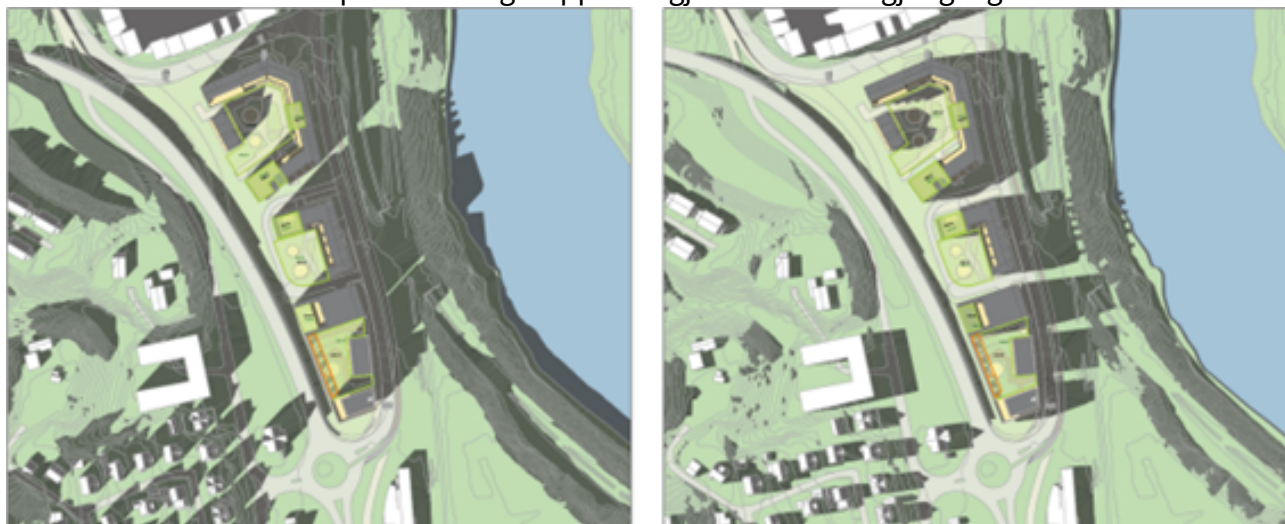
Uteoppholdsareal

For boligbebyggelse i felt B1 og B2 skal det etableres minimum 30 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA bolig eller boenhet. Minimum 50 % av uteoppholdsarealet skal opparbeides for felles lek og opphold, og anlegges på terrengnivå. Planforslaget vil akkurat kunne oppfylle arealkravet til felles uteoppholdsareal. Sol på felles uteoppholdsareal vil oppfylle krav i KPA 2022-2034.

Tabell 3 Uteromsregnskap

AREALER PLANFORSLAG		AREALER KRAV	
BRA bolig	16 272 m ²	Krav uterom bolig (30%)	4881 m ²
Felles uteopphold på terreng	2272 m ²		
Felles takterrasser	610 m ²		
Private balkonger	2002 m ²		
Sum uteopphold	4 884 m ²	Krav til uteopphold (30%)	4881 m ²
Sum felles uteopphold	2 882 m ²	Krav til felles uteopphold (15%)	2441 m ²
Sol 21. mars 15.00	1617 m ²	Krav til sol på felles uteoppholdsareal	1 220 m ²
Sol 23. juni 18.00	1542 m ²		

Felles uteoppholdsareal for boligene planlegges på bakken i nordlige og midtre kvartal. Kvartalene åpner seg mot vest slik at felles uteoppholdsareal får gode solforhold. Uterommene får forbindelser internt i planområdet og mot omkringliggende gatenett. Det legges til rette for takterrasser på enkelte bygninger vendt mot vest. Disse takterrassene vil være felles for beboerne i samme bygningsrekke, får gode solforhold store deler av dagen, og vil være skjermet fra støy og luftforurensning. Det vil også være privat uteoppholdsareal på balkonger. Det legges til rette for et uteoppholdsareal på taket over første etasje i sørlige kvartal som skal forbindes med bakkenivå med en åpen utvendig trapp for å gjøre det mer tilgjengelig.



Figur 13 Solforhold 21. mars kl. 15 (til venstre) og 23. juni kl. 18 (til høyre). Illustrasjonen viser ikke sammenbyggingen av de to sørligste lamellene i felt KBA

Felles uteoppholdsareal skal beplantes. Der uteoppholdsarealet beplantes med trær eller større

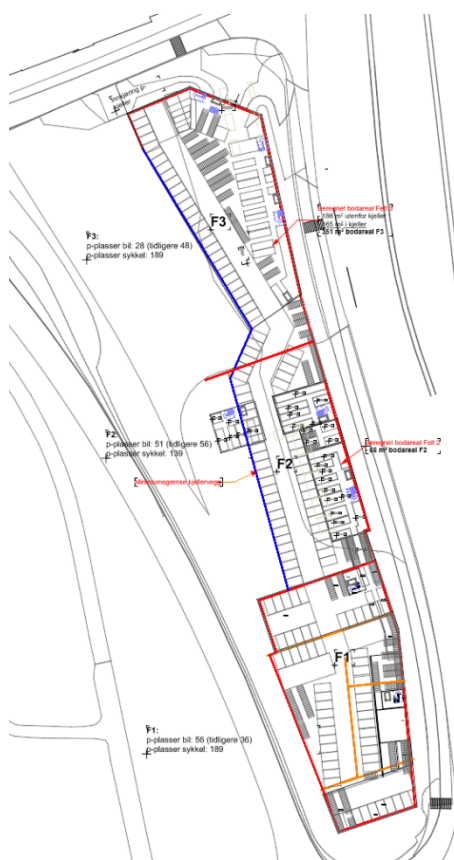
busker, skal det være tilstrekkelig jorddybde (80 cm for trær, 50 cm for busker).

Vegetasjonsskjerm og utvidelse av riksveg 706

Mellom gang- og sykkelveien i vest (f_GG2) og rv. 706 er det lagt inn grønstruktur i form av en vegetasjonsskjerm (f_VS) og annen veggrunn (o_AVG1 og 2). Felt f_VS skal beplantes med tett, vintergrønn vegetasjon over hele feltet, og dette skal være opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk. Det skal opparbeides en trerekke innenfor felt o_AVG2 som skal være visuell skjerming mot trafikken og bidra til å dempe støvforurensning noe. Området vil kunne fungere som et sted for uformell lek eller lignende (arealet er ikke medregnet i uteromsregnskapet). Dersom veiutvidelsen realiseres vil arealet med disse avbøtende tiltakene bli brukt til vei.

Trafikk, adkomst og parkering

Adkomst til planområdet for myke trafikanter er fra Osloveien, mens adkomst til parkeringskjelleren er fra Osloveien i nord. Vestsiden av Osloveien skal opparbeides med nytt fortau med bredde 3,5 meter, mens østsiden av Osloveien skal opparbeides med sykkelvei med fortau (3 + 2,5 meter) med en grøntrabatt med trerekke mellom sykkelveien og kjøreveien. Osloveien må som følge av dette forskyves noe mot vest, veien reguleres med 6,5 meter bredde tilsvarende dagens situasjon. Osloveien nord for tomten skal opparbeides med nytt fortau med bredde 3,5 meter langs sørsiden av veien. Det vil opparbeides en felles gang- og sykkelvei med bredde på hovedsakelig 3,5 meter i nord-sør-retning internt i planområdet. De tilhørende samferdselsanleggene skal være opparbeidet før bebyggelsen kan tas i bruk.



Det skal etableres en intern privat kjørevei (f_KV2) med bredde 4 meter på det smaleste, med adkomst fra Osloveien i øst, som går rundt det midtre kvartalet. Veien leder nyttetraffic for planområdet inn i nordre avkjørsel, og ut i søndre avkjørsel. Med en enveiskjørt internvei kan veibredden reduseres og gi mer areal til andre formål. Behovet for vending og rygging av renovasjonskjøretøy fjernes. I sør er internveien toveiskjørt for å gi direkte adkomst fra Osloveien til kundeparkering og varelevering. Trafikk til kundeparkeringen benytter internveien kun mellom inn- og utkjøringen til parkeringsarealet øst i bebyggelsen i felt KBA og Osloveien. Varelevering skal skje vest i bebyggelsen, med innvendig varemottak for å redusere tidsperioden kjøretøyene er ute i gårdsrommet. Det er forutsatt at utrykningskjøretøy og flyttebiler kan benytte kjørbare gangveier internt i området.

Bilparkering for boliger, kontor og hotell skal etableres i parkeringskjeller under bakken (bestemmelsesområde #1). Sykkelparkering etableres i kjeller og på bakkeplan.

Figur 14 Parkeringskjeller

Parkering for boligformål:

For boligene skal det etableres minimum 0,1 og maksimalt 0,7 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA eller boenhet. For sykkel skal det etableres største tall av 3 parkeringsplasser per 100 m² BRA bolig og 1,5 parkeringsplasser per boenhet. Minimum halvparten av sykkelparkeringen skal være under tak.

Parkering for kontorformål:

Det skal etableres maksimalt 0,1 parkeringsplass for bil og minimum 2,5 parkeringsplasser for sykkel per 100 m² BRA kontorformål.

Parkering for hotellformål:

Det skal etableres maksimalt 2 parkeringsplasser for bil og minimum 2 parkeringsplasser for sykkel per 10 hotellrom.

Adkomst og parkering for forretningsformål:

Parkeringsarealet til forretningsvirksomheten i felt KBA skal etableres i første etasje i felt KBA. Adkomst til parkeringsarealet skal være fra adkomstvei f_KV2. Det skal etableres maksimalt 1,25 parkeringsplasser for bil og minimum 2 parkeringsplasser for sykkel per 100 m² BRA forretningsareal.

Det skal for alle formål settes av minimum 5 % av alle parkeringsplassene til HC-parkering.

Universell utforming

Terrenget i gårdsrommene i felt B1 og B2 følger nivået til omkringliggende veier, det blir dermed universelt utformede veier på langs og på tvers av planområdet. Det skal etableres en utvendig trappeforbindelse mellom uterommet på tak i felt KBA og bakkenivå. Høydeforskjellen er ikke hensiktsmessig å ta opp med rampe, men uterommet blir universelt tilgjengelig via innvendig heis.

Overvannshåndtering

Åpen lokal overvannshåndtering innenfor feltene f_VS, B1 og B2 skal integreres i grønnstrukturen og uterommene. Overvann fra bebyggelse og anlegg skal håndteres innenfor planområdet slik at det ikke medfører økt belastning på nedenforliggende vassdrag/ledningsnett.

Teknisk infrastruktur

Renovasjon:

Boligbebyggelsen skal ha nedgravde containere som avfallsløsning. Containerne plasseres innenfor felt f_RA1-4 i tilknytning til internveien. Lengste avstand fra inngang til renovasjonspunkt vil være ca. 85 meter. Næringsavfall skal løses innomhus eller i nedgravde

containere.

Energi:

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, det er da tilknytningsplikt iht. KPA. Planforslaget medfører behov for en ny nettstasjon i området. Plassering av nettstasjon innenfor planområdet skal godkjennes av netteier.

Pumpestasjon:

Innenfor felt o_ØK skal det etableres en offentlig pumpestasjon.

Brann og redning:

Bebyggelsen planlegges med doble trapperom der dette er nødvendig for å ivareta rømning. Dette medfører at det ikke er behov for oppstillingsplass for brannbil inne i selve gårdsrommene. Nødvendige oppstillingsplasser innenfor planområdet ellers, ivaretas.

Risiko og sårbarhet (planlagt situasjon)

Følgende avbøtende tiltak er sikret i planens bestemmelser for tema som er vurdert som aktuelle for planområdet:

Tabell 4 Risiko og sårbarhet

Tema	Avbøtende tiltak
Masseras/skred	Beskrives i eget avsnitt om grunnforhold under kapittel for virkninger av planforslaget under.
Veg, bru, kollektivtransport	Forholdet til stabilitet ved jernbanen er også beskrevet i avsnittet om grunnforhold under.
Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Hensyntas i eksisterende og regulert vei. Plan for beskyttelse av trafikanter og omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsettingstillatelse og redegjøre for blant annet trafikkavvikling.
Vannforsyning og brannslukningsvann	Plan for vann og avløp skal teknisk godkjennes av kommunen før igangsettingstillatelse kan gis.
Kraftforsyning	Planforslaget medfører behov for en ny nettstasjon i området. Plassering av nettstasjon innenfor planområdet skal godkjennes av netteier
Forurenset grunn	Med søknad om tiltak skal det følge en tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn.
Støy og støv fra trafikk og andre kilder	Beskrives i egne avsnitt under kapittel for virkninger av planforslaget under.
Ulykker med gående og syklende, og ved anleggsgjennomføring	Samferdselsanlegg skal opparbeides før bebyggelsen kan tas i bruk. Planlagt bebyggelse vil ligge inntil fortau. Det reguleres frisisiktsone ved innkjøring til parkeringsanlegg og fra internveien. Nødvendige beskyttelsestiltak i bygge- og anleggsfasen skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

I KPA 2022-2034 ligger planområdet i byggesone 1 (S1), østsiden av Osloveien ligger nå også innenfor hensynssonen for Nidelvkorridoren. Planprosessen har pågått helt siden 2016 og har gjennom hele prosessen forholdt seg til KPA 2012-2024, selv om ny KPA 2022-2034 ble vedtatt og rettskraftig før planforslaget blir endelig vedtatt. I KPA 2012-2024 var planområdet sentrumsformål. Planforslaget er i hovedsak i tråd med ny KPA, men har enkelte avvik fra relevante bestemmelser; fellesarealer innendørs (§ 10.3), overvannshåndtering (§ 12.1), blågrønn faktor (§ 12.2), parkering (§ 14), energi og klima (§ 15.1-2), støyfølsom arealbruk i gul og rød støysone (§ 19.3) og arealbruk i byggesone 1 (§ 23.3.2).

Stedets karakter, estetikk og byform

Planforslaget bryter med småhusbebyggelsen vest for planområdet, men planområdet er adskilt fra dette området med et stort veianlegg og ligger derfor ikke i direkte tilknytning til småhusbebyggelsen. Dette gjenspeiles dessuten i overordnet plan der planområdet, og områdene nord for dette, er angitt som byggesone 1 der det forventes langt høyere utnyttelse.

I dag består området i hovedsak av veianlegg og store asfalterte flater. Dette åpne preget vil reduseres, men planforslaget vil, sammen med naboplanen i nord, gjøre området mer bymessig og bidra til å utvikle og knytte Marienborgområdet nærmere sentrum. Bebyggelsen vil føre til befolkningsøkning og forretningsvirksomhet i et område som er strategisk riktig i forhold til overordnede mål om fortetting og virksomhetsplassering.

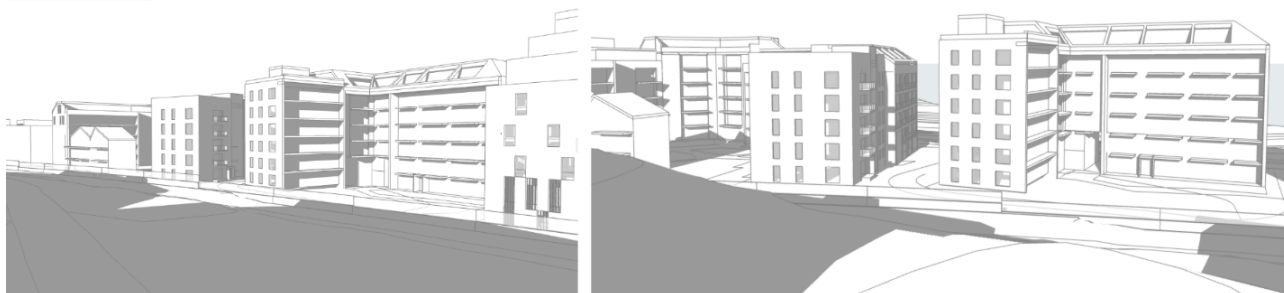
Bebyggelsens organisering i kvartalsstruktur skaper et mer attraktivt og bymessig sammenhengende gateliv langs Osloveien, samtidig som at det åpner seg mot småhusbebyggelsen i vest. Bebyggelsen langs Osloveien danner vegger i gaterommet som brytes opp med åpninger, bruk av ulik materialitet, farger og høydeforskjeller for å sikre variasjon og ulike sekvenser. Det legges også til rette for utadrettet virksomhet i deler av første etasje ut mot Osloveien. For å motvirke at bebyggelsen i felt KBA kan utformes med en høy første etasje som er adskilt bebyggelsen i etasjene over, er det sikret i bestemmelsene at det skal legges inn vertikale fasadeelement som binder første etasje sammen med de øvrige etasjene. For at førsteetasjene skal være utadrettede og gi noe til gaterommet, er det sikret at vinduer ikke skal dekkes med folie eller lignende.

Planlagt bebyggelses virkning på nærområdet og nabobebyggelse

Utsikt:

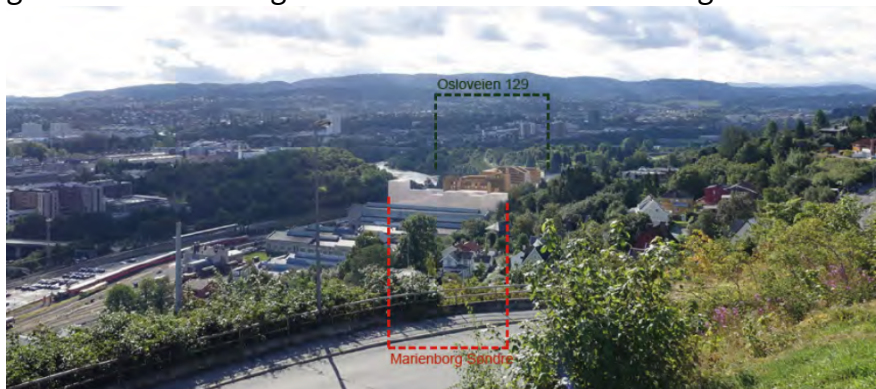
Planområdets høyeste punkt ligger på c+23, og maksimalt tillatt høyde på bebyggelsen på c+48,5. Terrenget vest for planområdet stiger bratt opp mot Breidablik og Byåsen. Nærmest planområdet vil småhusbebyggelsen langs Stavnevegen som ligger på c+25 miste noe utsyn og visuell kontakt med grøntdraget nordover langs Nidelva. Sammenkoblingen av to av lamellene i det sørlige kvartalet som er gjort etter høring, vil medføre at ett av to gløtt gjennom dette kvartalet forsvinner. Nabobebyggelsen lenger vest ligger høyere på c+42 og c+54, og vil til dels

ligge over maksimalt regulert høyde. Åpninger gjennom planlagt bebyggelse gir naboene noe visuell kontakt med Nidelva og Nidelvkorridoren. Berørt nabobebyggelse vil fortsatt ha utsikt sør og sørøst for planområdet.



Figur 15 Bebyggelse i felt B1 og B2 sett fra vestsiden av planområdet (fra Stavnevegen til venstre, og sør for Stavnevegen 1 til høyre)

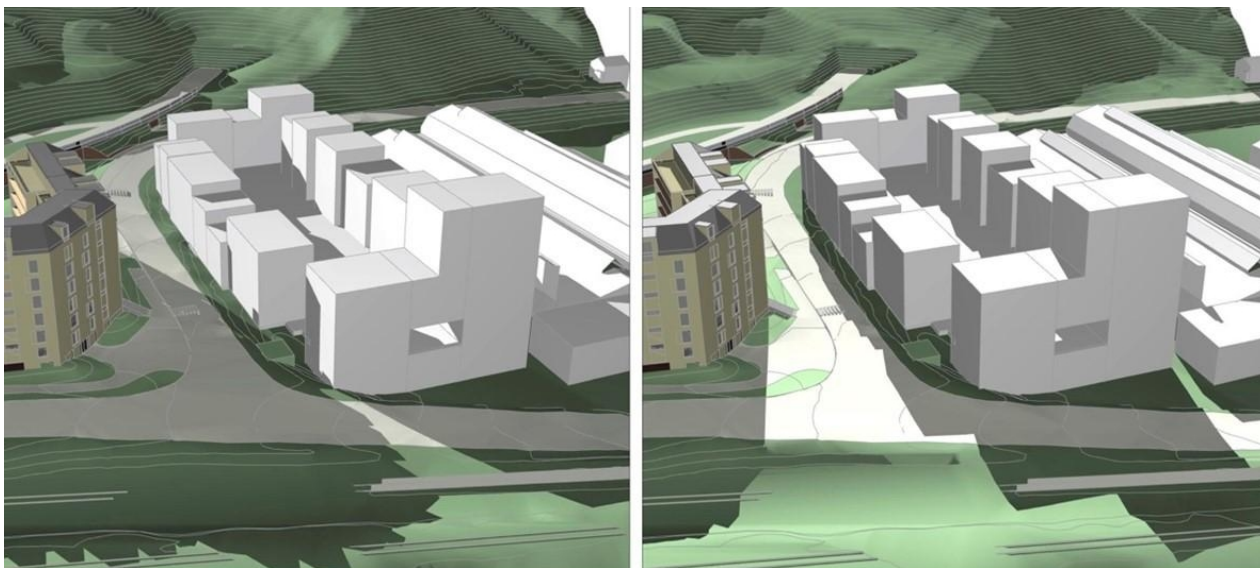
Fjernvirkningen av planlagt bebyggelse er relativt begrenset. Planlagt bebyggelse blir mest synlig fra områder som ligger nær og på tilnærmet samme høyde i terrenget. Sett fra «Utsikten» som ligger høyere og lengre mot nordvest er fjernvirkningen mindre og utsikten til grøntkorridoren langs Nidelva berøres kun i mindre grad.



Figur 16 Fjernvirkning av planforslaget og vedtatt plan i Cecilienborgvegen 2 ("Marienborg søndre" i illustrasjonen) sett fra "Utsikten"

Skyggevirkninger:

Planområdet ligger like sør for den nylig vedtatte planen for Cecilienborgvegen 2. Den planlagte bebyggelsen i naboplanen vil berøres noe av skygge på utredet tidspunkt 21. mars kl. 15, men flere leiligheter vil få skygge på fasade midt på dagen vår og høst. Planforslaget vil ikke gi skygge på naboplanens felles uterom. Bebyggelse vest for planområdet vil ikke berøres av skygge på utredede tidspunkt.



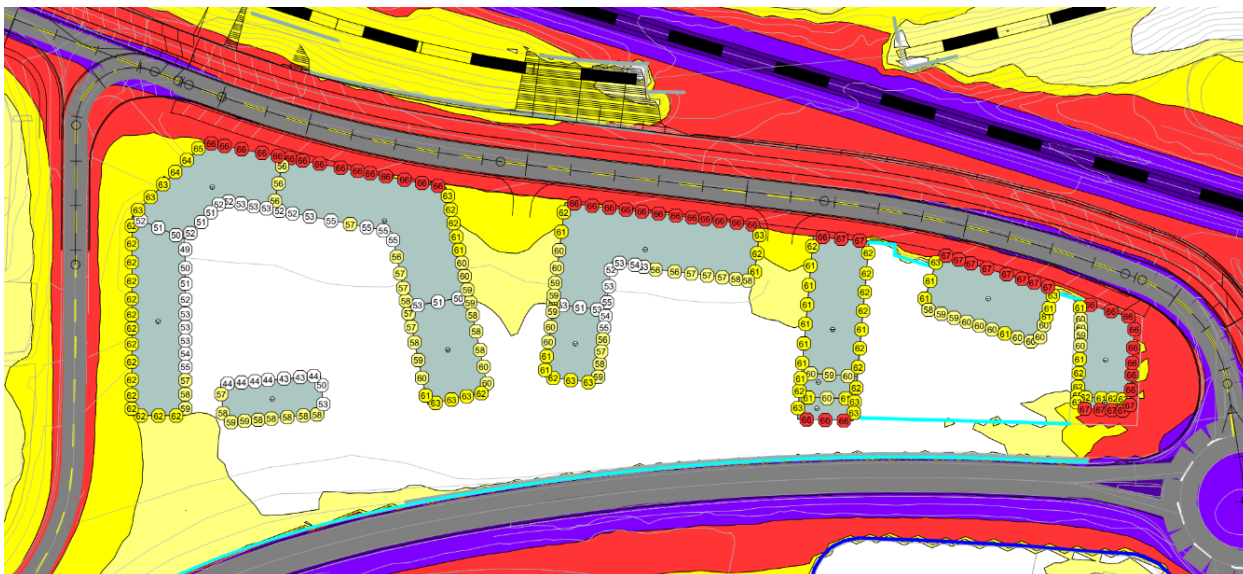
Figur 17 Skyggevirkninger mot planlagt bebyggelse nord for planområdet 21. mars kl. 15 (til venstre) og 23. juni kl. 18 (til høyre)

Landskap

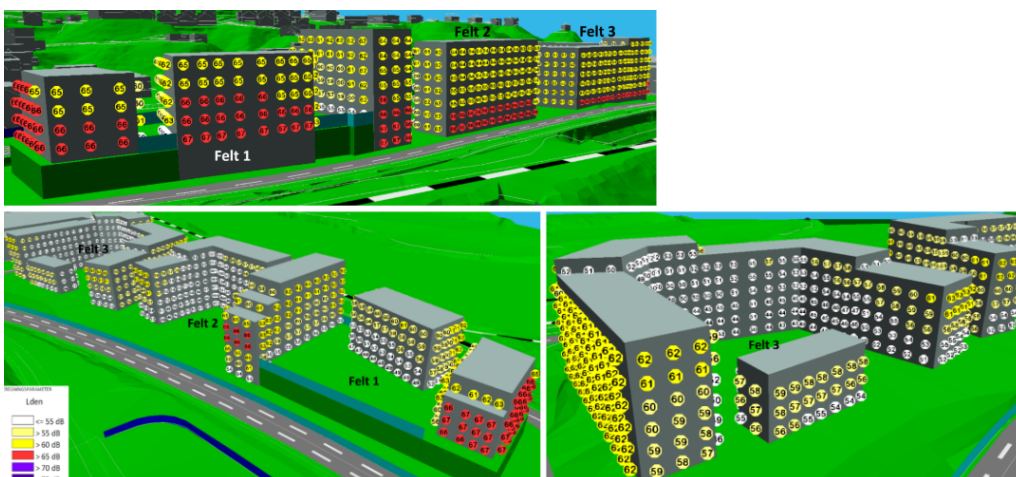
Planområdet består i dag av to tydelige terrasser. Terrassen i nord ligger i dag på et nivå ca. 5 meter over krysset Osloveien/Cecilienborgvegen. Høydeforskjellen tas i dag opp av et skrått terreng og en høy mur. Nivået på planforslagets terreng vil ligge på samme nivå som krysset. Dette medfører at man ikke lenger vil møtes av en avvisende og lite oversiktlig situasjon når man kommer til planområdet fra nord. Planforslaget vil omforme deler av dagens harde overflater med uteoppholdsareal og vegetasjon. Dette gir en bedre sammenheng mellom grøntdraget som går langs Nidelva i øst og grøntdraget som strekker seg opp mot Bymarka på vestsiden av planområdet.

Støy

Planlagt bebyggelse vil få støyutsatte fasader i både gul og rød støysone. Planområdet ligger innenfor byggesone 1 i KPA 2022-2034 og ligger med nærhet til bussholdeplass og togstasjon, i tillegg til store arbeids- og studiesteder. Det vurderes derfor at planområdet oppfyller kriterier for avviksområder i retningslinje for støy i arealplanlegging, T-1442, hvor bebyggelse i rød støysone kan tillates.



Figur 18 Støy på utendørs uteoppholdsareal fra vei og jernbane, og støy på fasade fra vei, jernbane og helikopter. Foreslåtte støyskjermer er vist med lys blå farge. Illustrasjonen viser ikke sammenbyggingen av de to sørligste lamellene i felt KBA, støyskjerming vist i dette feltet utgår



Figur 19 Støy på fasader. Illustrasjonen viser ikke sammenbyggingen av de to sørligste lamellene i felt KBA (angitt som felt 1 i illustrasjonen)

KPA 2022-2034 tillater støyfølsom arealbruk i gul og rød støysone dersom enkelte krav oppfylles. Planforslagets støybestemmelse har mindre avvik fra dette for boenheter i nedre del av gul støysone og i rød støysone, og andel med behov for dempet fasade. Planforslaget ivaretar støykrav i KPA 2012-2024, med unntak av boenheter som må ha dempet fasade som erstatning for stille side. I ny KPA aksepteres dempet fasade som erstatning for stille side for en liten andel av de støyutsatte boligene i byggesone 1 og 2, i tråd med retningslinjer i T-1442/2021. For inntil 10 % av boenhetene tillates dette. Boenheter med behov for dempet fasade gjelder i hovedsak enten hjørneleiligheter eller leiligheter lenger opp i etasjene (3.-7. etasje) med bedre tilgang til gode lys- og utsiktsforhold som til en viss grad vil være kompensierende. Planløsningsgrep i byggesaken kan potensielt redusere andelen som må ha dempet fasade.

Støyskjermende tiltak:

Felles uteoppholdsareal i gårdsrom skjermes med bebyggelsen fra støy fra øst, og med støyskjerm og bebyggelse vest i felt B2 langs rv. 706 i vest. Langs rv. 706 er det planlagt at eksisterende betongrekkverk økes med 1,2 meter. Enten kan dette gjøres ved å etablere en ny skjerm, eller ved å montere elementer på eksisterende rekkverk. Eksisterende rekkverk er omtrent 1,2 meter høyt, slik at støyskjerm langs rv. 706 vil få en høyde på totalt 2,4-2,5 meter over terreng. Tiltak for å skjerme private uteoppholdsarealer fra støy kan være å utforme balkonger med tette tak og vegg mot støykilden. Det tillates ikke innglassede balkonger som dempet fasadeløsning. Tiltak skal være ferdigstilt før ny bebyggelse kan tas i bruk.

Planområdet ligger innenfor gul sone for støy fra helikoptertrafikk, og støynivåene på utendørs leke- og oppholdsareal vil overskride anbefalte verdier i T-1442. Det er mulig å nå krav til innendørs støynivå i tråd med TEK. Det eneste effektive avbøtende tiltaket for å skjerme uterommene for helikopterstøy er overbygging. Dette vil derimot gå på bekostning av kvaliteten på uteoppholdsarealene, og det vurderes at helikopterstøy på uteoppholdsarealet må aksepteres for å få til ønsket utvikling av området. I områder med støy fra helikopter over grenseverdien for gul støysone skal imidlertid hver takterrasse ha et overbygd areal på minimum 10 m² som et avbøtende tiltak.

Det vil være mulig å oppnå uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå også ved en eventuell framtidig utvidelse av rv. 706. For den planlagte bebyggelsen vil fasadene nærmest ny vei havne i rød støysone opp til 68 dB. Det vil fortsatt kunne oppnås stille side på store deler av bebyggelsen med støyskjerming langs ny vei. Nødvendige tiltak må detaljeres i veiprosjektet.

Luftkvalitet

Beregninger viser at rød og særlig gul sone i retningslinje T-1520 for NO₂ og PM₁₀ brer seg utover deler av uteområdet mellom bebyggelsen og veiene sørøst i planområdet, mens gul sone omfatter deler av fasadene som er vendt mot veiene. Øvrige grenseverdier i forurensningsforskriften overstiges ikke ved noen del av planområdet. Mulige samspillseffekter med støy er utredet og vurdert til å være akseptable.

Som avbøtende tiltak skal ventilasjon og luftinntak for boligene legges til fasadene som vender inn mot uteoppholdsarealene, som har god luftkvalitet. Tett vegetasjon og støyskjerming langs rv. 706 vil også fungere som avbøtende tiltak.

Grunnforhold

Utførte stabilitetsberegninger viser at det ikke er behov for stabiliserende tiltak utenfor tomta for å ivareta områdestabiliteten under og etter oppføring av planlagte bygg. Følgende punkter må ivaretas for å tilfredsstille myndighetenes krav:

- Vestre kjellervegg må etableres på hhv. 64 og 53 meter avstand fra gang- og sykkelveien vest for rv. 706 for å ivareta sikkerheten mot skred fra skråning vest for tomta.
- Utgraving for kjelleretasje etableres på c+14,5 (OK kjeller c+15,5).
- Byggene må fundamenteres på spissbærende peler til berg for å ivareta kravene til

områdestabilitet.

- Tilbakefylling mot kjellervegger langs Osloveien forutsettes utført med lette masser.

Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før rammetillatelse kan gis. Senest ved søknad om rammetillatelse, skal det foreligge dokumentasjon som beskriver om det planlagte tiltaket kan øke faren for erosjons- og utglidningsskader på jernbanen. Eventuelle risikoreduserende tiltak skal være gjennomført før tiltaket igangsettes. Det stilles også krav om tiltaksplan for behandling av forurensede masser i forkant av grave- og byggearbeider.

Trafikkforhold

Planområdet ligger inntil hovedveinettet slik at det ikke vil bli stor belastning på mindre samleveier, men det vil bli økt trafikk på Osloveien. Det er beregnet at planforslaget vil generere ca. 1750 bilturer i døgnet, fordelt på 450 for boligdelen og 1300 tilknyttet forretningsdelen. Kun en liten andel av biltrafikken til og fra dagligvareforretningen vurderes å være nyskapte bilturer, mens resten er allerede eksisterende trafikk på veinettet. Veinettet i området har kapasitet til trafikkøkningen fra planforslaget.

Planforslaget sikrer tilbud for myke trafikanter internt i planområdet og langs Osloveien. Ved å oppgradere dagens fortau på østsiden av Osloveien til sykkelvei med fortau, bidrar dette til bedre tilrettelegging for både syklist og gående, som igjen gjør det mer attraktivt å velge miljøvennlig transport. Det er også god kollektivdekning i området, og det foreslås et lavt minimumskrav til bilparkeringsdekning. Dette bidrar positivt med tanke på nullvekstmålet.

Barns interesser, rekreasjon, trygghet

Opparbeidet felles uteoppholdsareal vil inneholde områder for lek og opphold for ulike aldersgrupper, noe som er en forbedring fra dagens asfalterte og utilgjengelige flater. Planområdet har relativt gode forbindelser til rekreasjonsområder, grønnstruktur og turdrag enten til fots eller syklende. En økning i antall mennesker på gateplan samt opparbeidelse av sikre gangforbindelser vil føre til at området føles tryggere for alle å bevege seg gjennom til alle døgnets tider, til forskjell fra i dag der aktiviteten hovedsakelig er på dagtid.

Kulturminner og kulturmiljø



Planforslaget vil ikke komme i konflikt med registrerte fredete kulturminner, kulturmiljø eller verneverdig bebyggelse. Bebyggelsen vil bli synlig fra Stavne gravlund. Gravlunden har blant annet et minnested lengst nord som grenser opp mot planområdet på andre siden av Osloveien og jernbanen.

Figur 20 Planforslaget sett fra Stavne gravlund

Naturmangfold

Planforslaget er vurdert opp mot § 8-12 i naturmangfoldloven, og er ikke funnet i strid med disse da planområdet i dag i all hovedsak består av bebyggelse og asfalterte flater. Planforslaget erstatter mye av dagens asfalterte flater med områder for uteoppholdsareal med beplantning samt grønnstruktur med tett vegetasjon, noe som vurderes som positivt for naturmangfoldet.

Anleggsperioden

Plan for beskyttelse av trafikanter og omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsettingstillatelse. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Planlagt gjennomføring

Utbyggingen er planlagt i tre byggetrinn i en kontinuerlig byggeperiode. Utbyggingen vil mest sannsynlig starte med boligene i felt B2, deretter boligene i B1, mens felt KBA kommer sist. Parkeringskjelleren planlegges bygd trinnvis samtidig med bebyggelsen over. Uterom og infrastruktur opparbeides parallelt med tilhørende byggetrinn, men veginfrastruktur og renovasjonsanlegg ferdigstilles parallelt med første byggetrinn i tråd med rekkefølgebestemmelsene. Ved etappevis utbygging av felt, skal utomhusplanen for feltet vise midlertidig utforming av tilliggende arealer.

Planprosess og innspill til planforslaget

Varsel om igangsetting av planarbeid ble varslet 05.12.2016, og kunngjort i Adresseavisen 07.12.2016. Det kom inn 10 merknader. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring 12.11.2020. Det kom inn 12 merknader, med blant annet 4 innsigelser fra Statsforvalteren og 1 innsigelse fra Statens vegvesen. Alle innsigelsene er bekreftet imøtekommet.

Planforslaget ble sendt på en begrenset høring til nærmeste naboer, relevante offentlige myndigheter og andre berørte parter 08.10.2024 som følge av formålsendring i det sørlige kvartal iht. vedtakspunkt 1, der boligformål erstattes med hotellformål og det ble foreslått enkelte mindre justeringer i tilknytning til dette samt reviderte bestemmelser som følge av merknader ved høring og interne innspill. Det kom her inn 6 merknader.

Høringsmerknadene fra offentlig ettersyn og høring i 2020/2021 og begrenset høring i 2024 er oppsummert og kommentert i merknadsbehandlingen som følger denne saken som et eget vedlegg. Det er også gjennomført flere samrådsmøter med både naboer og offentlige myndigheter i løpet av planprosessen.

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. Byplankontorets innstilling til reguleringsforslaget framgår av fagnotatet.