

Saksfremlegg

Osloveien 129, gnr/bnr 94/296, 95/559 m.fl - detaljregulering til sluttbehandling

2025/24066

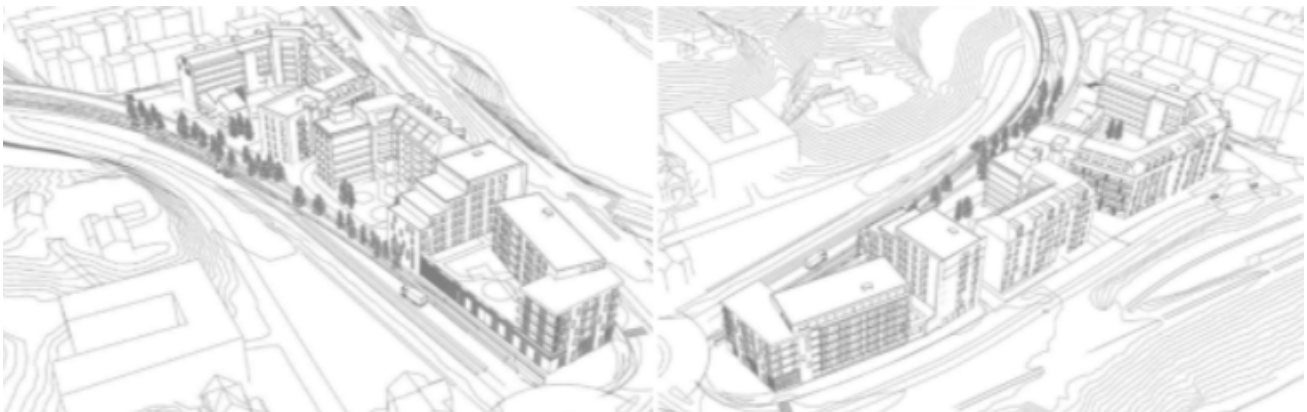
Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Osloveien 129, gnr./bnr. 94/296, 95/559 m.fl. som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak senest datert 20.05.2025 med bestemmelser senest datert 04.07.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 04.07.2025.

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

Sammendrag

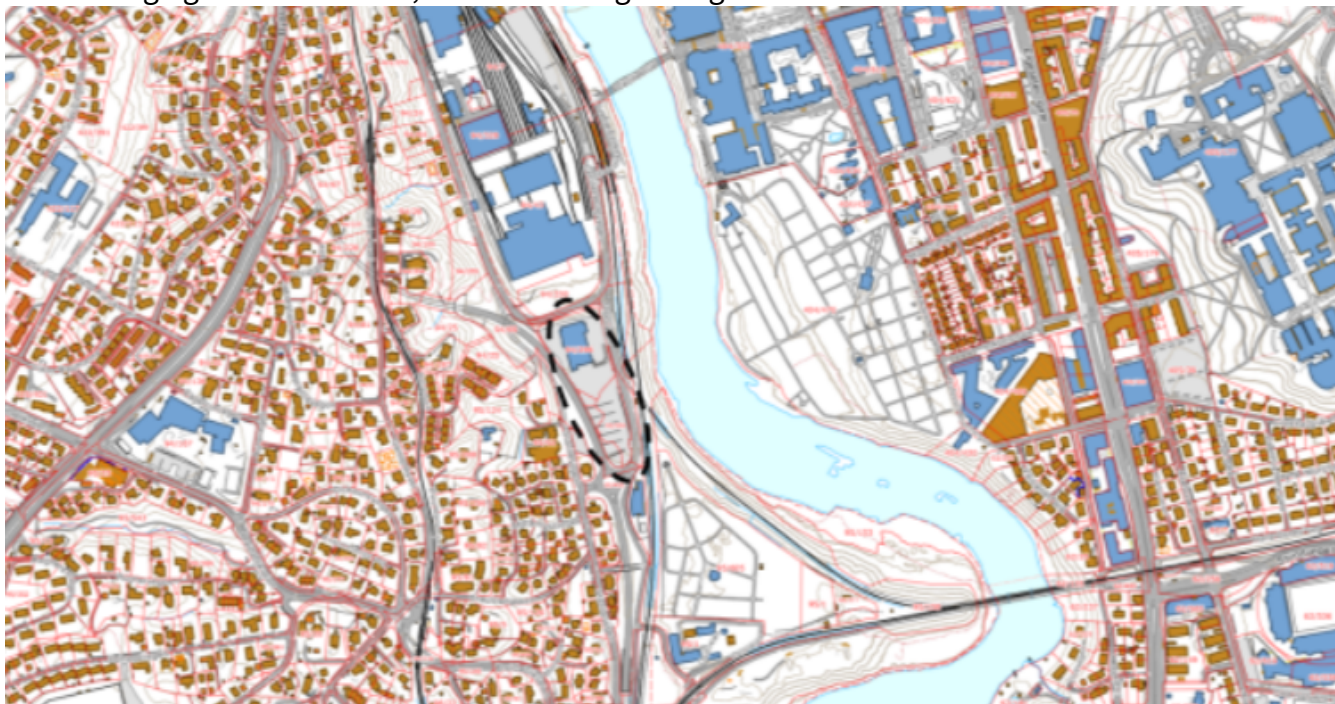
Denne saken gjelder forslag til detaljregulering for Osloveien 129, gnr./bnr. 94/296, 95/559 m.fl. Hensikten med planen er å tilrettelegge for boliger med innslag av forretning, kontor og hotell, og tilhørende samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.



Perspektiver av planlagt bebyggelse. Til venstre er planområdet sett fra sørvest, til høyresett fra sørøst.

Planprosessen har vært omfattende og langvarig, særlig på grunn av utfordringer med å imøtekomme Statsforvalterens innsigelser knyttet til støy og luftforurensning. Disse innsigelsene ble trukket etter at boligformålet i det mest støyutsatte sørlige kvartalet ble fjernet, til fordel for forretning, kontor og hotell.

Planområdet er på cirka 23,7 dekar og ligger på vestsiden av Nidelva, sør for jernbaneområdet på Marienborg og nord for Stavne, mellom riksveg 706 og Osloveien.



Planområdet er markert med svart, stiplet linje.

Dagens arealbruk omfatter kontor, lager, verksted i nord og store asfalterte parkeringsflater i sør. Området er relativt flatt og ligger delvis lavere enn riksveg 706. Hele planområdet er innenfor kvikkleiresonen «Cecilienborg».

Forholdet til kommuneplanens arealdel (KPA)

Planområdet ligger i byggesone 1, felt S1 utenom Midtbyhalvøya, i ny KPA 2022-2034. Østsiden av Osloveien ligger innenfor hensynssonen for Nidelvkorridoren. Planen har pågått siden 2016, og den har inntil ny KPA ble rettskraftig forholdt seg til KPA 2012-2024, hvor planområdet var sentrumsformål.

Viktige avvik fra KPA 2022-2034 inkluderer at planforslaget ikke spesifikt sikrer innendørs fellesarealer for boliger med størrelse slik som retningslinjen angir, ikke har dokumentert blågrønn faktor, har noe høyere parkeringsdekning for bil enn anbefalt i byggesone 1 felt S1, har avvik fra støybestemmelser, og at første etasje i boligkvartalene B1 og B2 inneholder boenheter mot en offentlig gate, Osloveien.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget organiserer bebyggelsen i tre kvartaler rundt hvert sitt gårdsrom: B1 og B2 med boligformål i nordre del, og KBA med forretning/kontor/hotell i søndre del. Fasader mot Osloveien blir sammenhengende for å skape et urbant preg og skjerme mot støy, mens kvartalene åpner seg mot vest for sol og for å tilpasse seg til småhusbebyggelsen på Stavne. Bebyggelsen planlegges primært i fem til sju etasjer, med enkelte nedtrappinger til tre og fire etasjer. Naturlige materialer med lang levetid, som tegl og tre, skal brukes på fasadene. Det legges til rette for både felles og private uteoppholdsarealer, inkludert takterrasser.



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

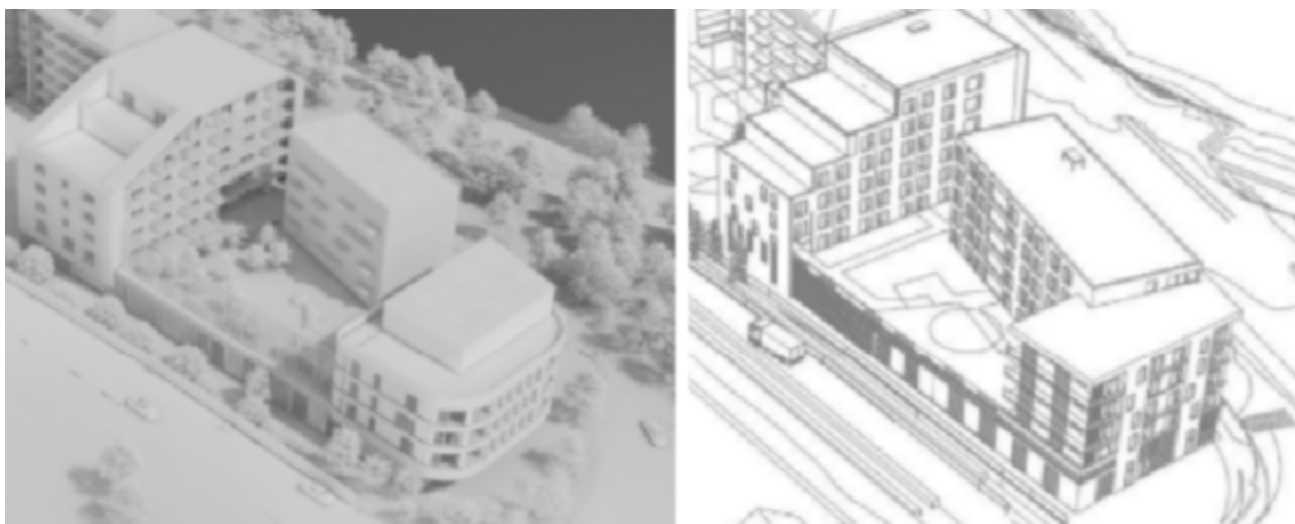
Forslaget omfatter bygging av 15 750 m² BRA for boliger, tilsvarende cirka 225 boenheter basert på 70 m² i snitt, og 10 700 m² BRA for forretning/kontor/hotell, hvorav maks 2 000 m² BRA til dagligvareforretning. Boligsammensetningen skal ha minimum 20 prosent og maksimalt 40 prosent ettroms- og toromsleiligheter, med maksimalt 10 prosent ettroms. Parkeringskjeller reduseres i omfang og tillater 0,1-0,7 bilplasser per 100 m² BRA for boliger. Planforslaget innebærer en oppgradering av fortauet på østsiden av Osloveien til sykkelvei med fortau på 3 + 2,5 meter, og en grøntrabatt med en trerekke. Det etableres også en intern privat kjøreveg for nyttetraffic og varelevering.

Utfordringer i planarbeidet

- **Arkitektonisk kvalitet og byform:** Planforslaget bryter med småhusbebyggelsen langs Stavnevegen og vestover, men planområdet er adskilt fra dette området med et stort veganlegg og ligger derfor ikke i direkte tilknytning til småhusbebyggelsen. Planområdet ligger i byggesone 1 i KPA 2022-2034. Planforslaget kan derfor, sammen med utbyggingen av Cecilienborgvegen 2 like nord for planområdet, bidra til å urbanisere en sentrumsnær bydel som i dagens situasjon er preget av store veganlegg, er relativt utilgjengelig for folk flest og har lite aktivitet utenom arbeidstid.
- **Folkehelse og bokvalitet:** Området er støyutsatt fra vegtrafikk, jernbane og helikoptertrafikk, og planlagt bebyggelse vil få støyutsatte fasader i både gul og rød støysone. Helikopterstøy på uteområder overskrider anbefalte verdier. Luftkvaliteten påvirkes av omkringliggende veianlegg.
- **Nabovirkninger:** Nærmest planområdet vil småhusbebyggelsen langs Stavnevegen miste noe utsyn og visuell kontakt med grønndraget nordover langs Nidelva.
- **Framtidig utvidelse av riksveg 706:** Statens vegvesen hadde en innsigelse til planforslaget ved høring om at det må tilpasses mulig framtidig utvidelse av riksveg 706 til firefelts veg og nytt tunnellop i Marienborgtunnelen, og hovedsykkelveg med fortau.
- **Grunnforhold:** Planområdet ligger innenfor kvikkleiresone.

Endring av planforslaget siden høring

Siden høringen er det gjort en justering av formål i det sørlige kvartalet ved at bolig erstattes av hotell i det kombinerte formålet i felt KBA. Utformingen av bebyggelsen er noe endret som følge av dette. Det ble gjennomført en begrenset høring i 2024. Bygningskroppene er gjort dypere for å optimalisere bebyggelsen for formålene, og lamellen som vender mot Osloveien er forlenget slik at den danner en sammenhengende struktur med lamellen mot rundkjøringen. Lamellen mot rundkjøringen har ikke lenger en nedtrapping mot vest. Totalt bruksareal for dette kvartalet er økt. Innkjøring til parkeringsareal i første etasje og plassering av renovasjon er justert.



Sammenligning av bebyggelsen i det sørlige kvartalet ved førstegangsbehandling (til venstre) og sluttbehandling (til høyre).

Prosess og medvirkning

Varsel om igangsetting av planarbeid ble varslet 05.12.2016, og kunngjort i Adresseavisen 07.12.2016. Det kom inn ti merknader. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring 12.11.2020. Det kom inn tolv merknader, med blant annet fire innsigelser fra Statsforvalteren og én innsigelse fra Statens vegvesen. 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 kvartalet i tråd med vedtakspunkt 1 i bygningsrådets møte 12.11.2020 i sak 270/20. Boligformålet ble før den begrensede høringen endret til hotellformål i kvartalet, 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 inn seks merknader til den begrensede høringen.

Høringsmerknadene fra offentlig ettersyn og høring i 2020/2021 og begrenset høring i 2024 er oppsummert og kommentert i merknadsbehandlingen, som ligger vedlagt. Flere samrådsmøter med både naboer og offentlige myndigheter er gjennomført i løpet av planprosessen.

Byrådets vurdering

Byrådets samlede vurdering er å anbefale at planforslaget vedtas. Byrådets vurdering er gjort på bakgrunn av en helhetlig avveining av planens fordeler og ulemper, innkomne merknader og overordnede politiske føringer. Planforslaget bidrar på en helhetlig måte til å urbanisere en sentrumsnær bydel som i dag er preget av store veganlegg og begrenset aktivitet utenom arbeidstid. Dette er i tråd med kommunens overordnede mål om fortetting og strategisk virksomhetsplassering, noe som også reflekteres i Leangenerklæringen om å utvikle byen innenfra og ut basert på timinuttersbyen-konseptet.

Argumenter for planforslaget:

- Utvikler et sentralt område i tråd med overordnet plan

Argumenter mot planforslaget:

- Oppgraderer fra fortau til sykkelvei med fortau langs østsiden av Osloveien, og tilfører flere tilbud til myke trafikanter i området
- Etablerer dagligvareforretning og andre tilbud som mangler i området
- Boliger og uterom er støyutsatt fra flere støykilder
- Boliger og uterom er utsatt for luftforurensning fra veitrafikk

Arkitektonisk kvalitet og byform

Planforslagets organisering i kvartalsstruktur med sammenhengende fasader mot Osloveien vil skape et mer attraktivt og bymessig gateliv. Bruddene i veggliv, variasjon i materialitet, farger og høydeforskjeller er i tråd med arkitekturstrategiens mål om å skape en vakker by med helhetlig utforming og estetisk opplevelse. Utadrettede fasader og detaljering av førsteetasjer bidrar til en by i øyehøyde og et attraktivt og aktivt byliv, som er sentrale prinsipper i arkitekturstrategien. Bruk av naturlige materialer med lang levetid er i tråd arkitekturstrategiens mål om en varig by.

Folkehelse og bokvalitet

Å fjerne boligformålet i det mest støyutsatte sørlige kvartalet er et viktig grep for å sikre akseptable bokvaliteter og unngå negative helsekonsekvenser for langtidsbeboere. Selv om planområdet fortsatt er støy- og luftforurensningsutsatt, veies dette opp av områdets sentrale beliggenhet og gode kollektivtilbud, noe som gjør det egnet for fortetting i byggesone 1 i KPA. Avvikene fra nye støykrav i KPA vurderes som akseptable, da det er jobbet grundig med støytiltak, og Statsforvalteren har trukket sine innsigelser. De planlagte felles uteoppholdsarealene med gode solforhold, og tilgang til takterrasser, bidrar til en menneskevennlig by som stimulerer til aktivitet og fellesskap. Tilrettelegging for ulike aldersgrupper og trygge gangforbindelser vil øke tryggheten og bruken av området. Byrådet vurderer at sykling i blandet trafikk i Osloveien vil være en god løsning siden trafikkmengden er så lav. Dette forutsetter imidlertid at fartsgrensen på strekket bør reduseres til fra dagens skiltede 50 km/t til 30 km/t. Dette er forhold som ikke avgjøres i reguleringsplan men må følges opp av vegeier, som i dette tilfellet er kommunen.

Nabovirkninger

Virkningene på omkringliggende småhusbebyggelse, som noe tap av utsyn og visuell kontakt med grøntdraget, er akseptable. Dette må forventes ved utvikling av et sentrumsnært område i byggesone 1, hvor det er lagt opp til høy utnyttelse i KPA. Skyggevirkninger på naboplanen i nord og bebyggelse i vest er begrenset og vurdert som akseptable.

Framtidig utvidelse av riksveg 706

I samråd med Statens vegvesen er byggegrensen tilpasset arealbehovet til en utvidelse av vegen. Mellom gang- og sykkelvegen vest i planområdet og vegen er det lagt inn grønnstruktur i form av en vegetasjonsskjerm og annen veggrunn som kan omdisponeres når/om vegutvidelsen realiseres. Det er avklart med Statens vegvesen at hovedsykkelvegen kan løses på vestsiden av riksvegen utenfor det aktuelle planområdet. Innsigelsen ble derfor trukket våren 2022.

Grunnforhold

Det har etter begrenset høring i 2024 vært behov for å revidere vurdering av områdestabilitet i tråd med NVEs seneste kvikkleireveileder 1/2019. Utførte stabilitetsberegninger viser at det ikke er behov for stabiliserende tiltak utenfor tomte for å ivareta områdestabiliteten under og etter oppføring av planlagte bygg. Geoteknisk prosjektering skal ivareta de råd som gis i den geotekniske rapporten vedlagt bestemmelsene. Det geotekniske er godt ivaretatt i planforslaget.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget inneholder områder for lek og opphold for ulike aldersgrupper, og 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 døgnetts tider, til forskjell fra i dag der aktiviteten hovedsakelig er på dagtid. Terrenget i gårdsrommene i felt B1 og B2 følger nivået til omkringliggende veger, det blir dermed universelt utformede veger på langs og på tvers av planområdet. Planforslaget sikrer ikke rekkefølgekrav til skolekapasitet, da dette ikke er et krav til boliger innenfor boligsone 1 i KPA 2022-2034.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget bidrar positivt til kommunens klima- og miljømål gjennom å legge til rette for sentrumsnær fortetting og i nærheten av kollektivtransport, som gjør det enkelt å velge miljøvennlige transportmidler. Planforslaget sikrer tilbud for myke trafikanter internt i planområdet og langs Osloveien. Gjennom å oppgradere dagens fortau på østsiden av Osloveien til sykkelvei med fortau, bidrar planforslaget til bedre tilrettelegging for både syklister og gående, som igjen gjør det mer attraktivt å velge miljøvennlig transport. Det lave minimumskravet til bilparkering understøtter nullvekstmålet for personbiltrafikken i byvekstavtalen. Det vil være raskere eller like raskt å reise fra planområdet med sykkel som bil til store deler av sentrumsområdene. Det tillates også en stor andel mindre boenheter som egner seg for blant annet unge i etableringsfasen eller studenter som gjerne har lav bilbeholdning. Planforslaget er derfor i tråd med Leangenerklæringens satsing på å prioritere aktive og kollektive transportformer for å redusere biltrafikken og skape et mer miljøvennlig transportsystem.

Planforslaget innebærer imidlertid å rive eksisterende bebyggelse og oppføre nybygg, inkludert en stor parkeringskjeller og betongkonstruksjoner. Dette vil medføre klimagassutslipp i bygge- og anleggsfasen. Samtidig inkluderer planforslaget å erstatte dagens asfalterte flater med beplantede uteoppholdsarealer og grønnstruktur, noe som er positivt for naturmangfoldet. Dette understøtter arkitekturstrategiens mål om en grønn og miljøvennlig by som unngår naturtap og integrerer vegetasjon. Leangenerklæringen understreker også viktigheten av å ta vare på alle truede arter og naturtyper og å restaurere minst 30 prosent av ødelagt natur.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget er et viktig bidrag til verdiskaping og næringsutvikling i Trondheim. Det legger til rette for 10 700 m² BRA for forretning, kontor og hotell. Av dette tillates det inntil 2 000 m² BRA er planlagt dagligvareforretning. Byrådet mener at planforslaget imøtekommer et eksisterende behov i området for sentrumsnære servicetilbud. Det mangler dagligvareforretning i området i dag, og å legge til rette for dette reduserer reisevegen til nærbutikken for beboere i nærområdet vesentlig og stimulerer til økt aktivitet. Planforslaget er i tråd med Leangenerklæringens mål om å legge til rette for arbeidsplasser, utdanning, handel og idrett i alle bydeler, og å jobbe aktivt for økt bedrifts- og næringsetablering. Nettoeffekten av planforslaget er derfor positiv for den overordnede byutviklingen og tjenestetilbudet, selv om eksisterende næringsvirksomhet innenfor planområdet må flytte som følge av planforslaget.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for kommunen. Det skal opparbeides nytt offentlig fortau langs vest- og nordsiden av Osloveien, oppgradering av eksisterende fortau til sykkelvei med fortau, og etablering av en offentlig pumpestasjon. Disse tiltakene er sikret gjennom rekkefølgekrav, men kommunen vil få økte drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av de nye offentlige anleggene. Dette må dekkes over det ordinære driftsbudsjettet.

Byrådets konklusjon

Byrådets konklusjon er at forslaget til detaljregulering for Osloveien 129 er et viktig og riktig steg i byutviklingen av Trondheim. Til tross for visse avvik fra kommuneplanens arealdel, er planforslaget i hovedsak i tråd med overordnede mål om sentrumsnær fortetting, urbanisering og forbedring av byens funksjonalitet og attraktivitet.

Planforslaget bidrar til å omforme et utilgjengelig område til en mer levende og menneskevennlig bydel, med fokus på arkitektonisk kvalitet, infrastruktur for myke trafikanter, og etablering av nye servicetilbud, som en dagligvareforretning. Løsningene for støy og miljø er grundig vurdert og avbøtende tiltak er ivarettatt, slik at bokvaliteten blir tilfredsstillende for de planlagte boligene.

Samlet sett vil planforslaget bidra til en mer bærekraftig og inkluderende byutvikling, i tråd med Leangenerklæringen, og arkitekturstrategiens ambisjoner om en vakker, karakterfull, menneskevennlig og varig by.

Byrådet anbefaler at forslaget til detaljregulering av Osloveien 129 vedtas av bystyret.

Byrådet i Trondheim, 15.10.2025

Kjetil Reinskou
byrådsleder v/settebyråd

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Detaljregulering av Osloveien 129, gnr/bnr 94/296, 95/559 m.fl. - Fagnotat
- 2 Planbeskrivelse
- 3 Reguleringskart
- 4 Reguleringsbestemmelser
- 5 Vedlegg til reguleringsbestemmelser: Multiconsult rapport 10211512-RIG-RAP-002, «Cecilienborg bolig AS – vurdering av områdestabilitet», av 13.03.2025
- 6 Merknadsbehandling