



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5

N-7010 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Sunniva Almås Rønning

Vår referanse
22/6926-4 (108561/22)
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato
26.08.2022

Fridheimveien 1 og 3 og Jarleveien 12, detaljregulering

Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 20.5.2022 og til møte med kommunen 28.06.2022.

Planarbeidet gjelder Fridheimkvartalet. Planarbeidet berører følgende gårds- og bruksnummer: 415/181, 415/173, 412/289, 415/180, 415/81, 415/168, 415/167, 415/170 og 415/60



Flyfoto med forslagsstillers forslag til planavgrensning.

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internettadresse:

Planens navn er Fridheimveien 1 og 3, Jarleveien 12. Planident er r20220025.

Plankonsulent er PKA Arkitekter ved Marit Endresen, marit.endresen@pka.no, telefon 982 66 713.

Forslagsstiller er Fridheimveien 1-3 AS ved Petter Nedregotten, petter.nedregotten@fredensborgbolig.no, telefon 926 31 378.

Kontaktpersoner på Byplankontoret er Sunniva Almås Rønning (saksbehandler), sr2a@trondheim.kommune.no, telefon 936 60 910, og Mia Anette Prøsch Stilson, mia.anette.prosch.stilson@trondheim.kommune.no, telefon 413 32 737.

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bolig, næring, parkeringskjeller, torg og gate ved Fridheimveien 1 til 3.

Forholdet til overordnet plan

Planområdet er avsatt til eksisterende sentrumsformål i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Forholdet mellom gjeldende plan og overordnet plan

Gjeldende reguleringsplan er fra 2004 og regulerer området til industri, kontor og blokkbebyggelse. Ut fra bestemmelse §2 i kommuneplanens arealdel 2012-2024 gjelder kommuneplanens arealdel foran reguleringsplanen på grunn av reguleringsplanens alder.

Viktige utfordringer i planområdet

Tetthet

Høy tetthet i sentrumsnære områder er viktig for å redusere transportbehovet, få flere til å gå og sykle, få et levende og attraktivt bysentrum, og oppnå ambisiøse klimamål. Utfordringen ligger i å finne riktig utnyttelsesgrad. Høy tetthet kan i verste fall føre til ustabile bomiljøer med gjennomgangsboliger, beboere uten tilhørighet og boligprosjekter som gir lite tilbake til omgivelsene.

Bokvalitet

Støy og forurensning kan gjøre det krevende å oppnå tilfredsstillende bokvalitet i områder med stor trafikkbelastning. Innsyn, balansen mellom fellesskap og privatliv, er også en utfordring når utnyttelsen økes. Det er viktig å legge opp til gode boligløsninger som kan bidra til å skape et godt sted å bo, fellesskapsarenaer, en mangfoldig beboergruppe og aktivitet i byrommene.

Åpne og aktive fasader på gatenivå

Planområdet vender ut mot Jarleveien, Fridheimveien og Ladebekken. Det kan bli utfordrende å fylle næringslokaler i første etasje langs hele planområdet med utadrettede virksomheter. Planarbeidet må fokusere på å finne balansen mellom plassering av utadrettede funksjoner, kontor-/næringslokaler, fellesfunksjoner og utforming av øvrige fasader i første etasje.

Skolekapasitet

Planområdet inngår i skolekretsen til Lade barneskole og ungdomsskole. Det er ikke tilfredsstillende skolekapasitet. I vedtatt handlings- og økonomiplan (2021-2024) er det ikke avsatt midler til å øke skolekapasiteten i området. Bystyret vedtok i sak 35/21 *Skolebehovsplan 2021 og*

investeringsrekkefølge for skoleanlegg 2022-2035 at ny ungdomsskole på Lade er prioritert på tredjeplass blant nye tiltak ved skoleanlegg i perioden 2022-2035. Med dagens investeringstakt tilsier dette at tiltaket neppe kan ferdigstilles før omkring 2030. Skolekapasitet vil dermed kunne være begrensende for boligbyggingen i området i ti år.

Råd for oppstart av planarbeidet

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med detaljregulering av planområdet.

Rekkefølgekrav

Planområdet må kobles til avfallssug. Det må utredes hvilken løsning for avfallssug som skal velges.

Strandveikaia ligger omtrent 500 meter fra Frisheimskvartalet og er avsatt som offentlig friområde i kommunedelplan for Nyhavna. Strandveikaia skal utvikles til et aktivt bydelstorg med utadrettede virksomheter på bakkeplan. Utformingen av kaikanten skal tilgjengeliggjøre det indre havnebasenget og tilrettelegge for ulike bruk gjennom året. Det skal også etableres et offentlig sjøbad på Strandveikaia.

Delområde 5 og 6 i kommunedelplan for Nyhavna har rekkefølgekrav om opparbeidelse av Strandveikaia. Det er ønskelig at andre store pågående reguleringsplaner i området, slik som Reina, Jarlheimsløtta og Fridheimkvartalet, også får krav om opparbeidelse av Strandveikaia.

Vi tar forbehold om at det kan bli aktuelt med andre rekkefølgekrav.

Utvidelse av planområdet

Hele gatetverrsnittet i de tilgrensende gatene må tas med i planavgrensningen.

Kvaliteter for en by i øyehøyde

Hva vi opplever når vi ferdes på et sted er stort sett det som skjer fra bakken og opp i øyehøyde. Delstrategi 1 "Kvaliteter for en by i øyehøyde" i Byutviklingsstrategien må derfor legges til grunn for planarbeidet. Det må sikres høy standard i detaljering og materialbruk samt estetisk god fasadedesign i første etasje, da det er i øyehøyde. Byggenes høyder har stor betydning for lokalklima og solforhold. Dette påvirker opplevelsen på bakkeplan, og må vurderes.

Bebyggelsesstruktur

I planinitiativet er det lagt opp til karrébebyggelse med storkvartal, som vil være et godt grep for planområdet. Prosjektet har mulighet for å berike byen med en god tolkning av et storkvartal. Terrengfall mot sør kan benyttes slik at alle leiligheter får sol og sikt til himmel.

Vi anbefaler å vurdere om bebyggelsen i større grad bør være lukket med åpne portrom. Dette vil kunne skille planområdet fra øvrig bebyggelse i området og styrke identiteten til planområdet. Det kan med fordel legges til portrom mot nord, i tillegg til de som er vist i planinitiativet.

Bebyggelsen må trappes ned mot eksisterende bebyggelse i Jarleveien 10. Bebyggelsen må også trekkes tilstrekkelig tilbake, slik at balkonger ikke krager ut over offentlig fortau.

Høyder på bebyggelsen

I planinitiativet er foreslått bebyggelse opp til 10-13 etasjer. Prosjektet ligger inn mot lystgårdslandskapet på Lade, med Lade kirke og grøntarealene omkring som fondmotiv for Jarleveien. Dette sårbare landskapet tåler etter vår vurdering ikke slike høyder på bebyggelsen i planområdet. Fjernvirkninger må leveres med utgangspunkt i standpunkt vi kommer fram til i samarbeid med byantikvaren

Høyden på bebyggelsen må vurderes ut fra nabolaget som helhet, bokvalitet, gatetverrsnitt, nær- og fjernvirkning arkitektonisk uttrykk, uteoppholdsareal og virkninger på omkringliggende bebyggelse. Det må utarbeides oppriss og snitt av Jarleveien, Fridheimveien og Ladebekken med eksisterende og planlagt bebyggelse.

Vi har ikke tatt stilling til hva som er riktig høyde på bebyggelsen, men i utgangspunktet anbefaler vi bebyggelse på maksimalt syv etasjer. Byarkitekten anbefaler fire til seks etasjer.

Takoppbygg og tekniske installasjoner må vises i illustrasjonene.

Det er viktig å sikre høye første etasjer. Innvendig etasjehøyde på næringsareal bør minimum være netto 4 meter i første etasje mot offentlige gater og byrom, slik at man kan sikre mulighet for å endre bruken i fremtiden. Høydeforskjeller mellom terreng, innganger og lokaler må løses innvendig. Eksempelvis kan etasjehøyden gjøre det mulig å endre funksjonen og etablere en mezzaninetasje.

Bymessige kvaliteter

Planarbeidet må sikre bymessige kvaliteter. Det innebærer gode romlige kvaliteter i uteoppholdsareal, bebyggelse med åpne og aktive fasader som henvender seg mot gater og plasser der folk går og oppholder seg. Aktive fasader er spesielt viktig mot Jarleveien.

Det er planlagt et torg mot Jarlheimssletta. Torget har potensial til å bli et urbant, aktivt torg med gode oppholdskvaliteter. Det bør sikres ikke-kommersielle, aldersvennlige og attraktive sitte- og oppholdsplasser og sittekanter med treverk på torget.

Kantsone og høydeforskjeller

Kantsonen er der hvor bygningene møter byens uterom. Den fysiske overgangen mellom ytterveggen i bygningenes førsteetasjer og bygulvet i gata rett utenfor må derfor gis en bevisst arkitektonisk utforming. Der det er mulig og naturlig, bør kantsonen i tillegg til å tilrettelegge for uteopphold, inkludere elementer av bynatur og integrere overvannshåndtering. Kantsonen bør invitere til felleskap og møter mellom mennesker, balansere praktiske funksjoner med rekreasjonsformål og være tilgjengelig for alle.

Bebyggelsen må tilpasses terrenget uten synlige betongsokler. Høydeforskjeller fra terreng ute til gulv inne må fanges opp og løses inne i bygningen. Det er ikke ønskelig med eksponert parkeringskjeller.

Arkitektonisk uttrykk og fasader

Det må sikres at bebyggelsens fasader får høy kvalitet i detaljering og utforming av bygningselementer og materialer. Dette gjelder både veggflater, vinduer og dører, balkonger og sprang i fasaden. Materialene bør også være varige.

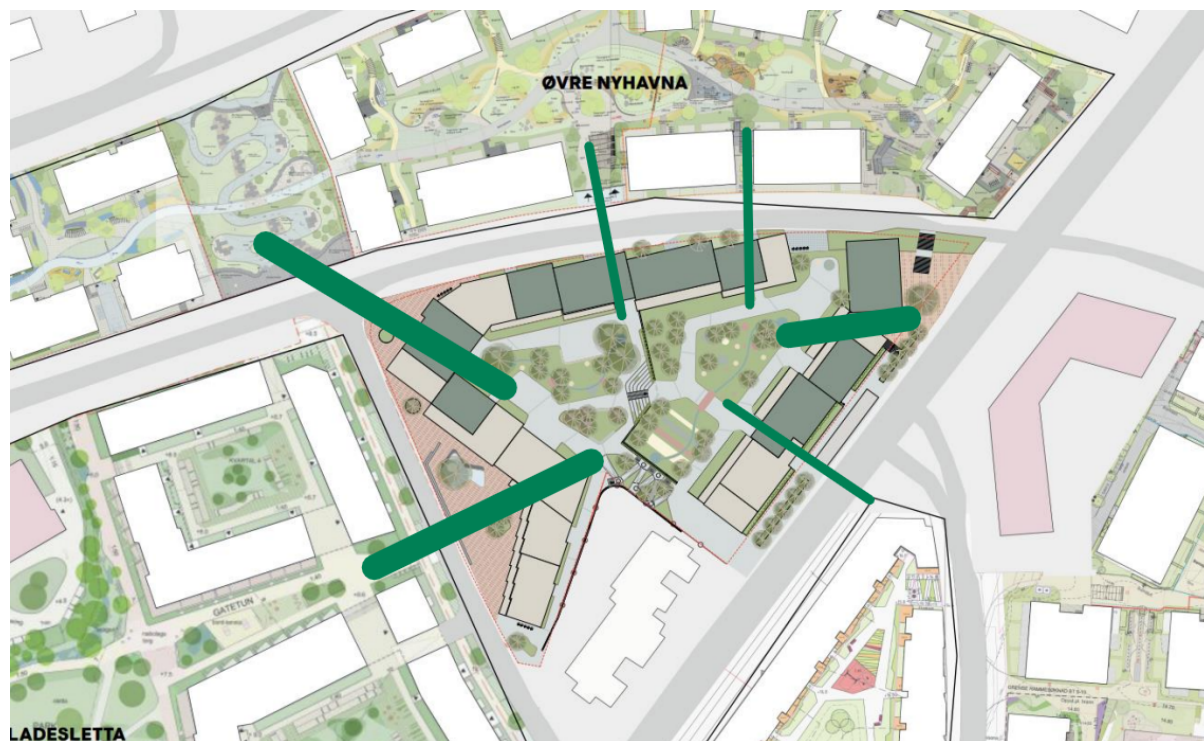
Bygningers fasader bør gis en enhetlig arkitektonisk form og føres helt ned til bygulvet i første etasje, samtidig som første etasjes behov for egen karakter og synlighet ivaretas. Dersom parkeringskjeller blir eksponert, må slike fasader sikres høy kvalitet på materialbruk og en hensikt i byrommene de vender mot.

Vi anbefaler målrettet fargebruk på fasadene. Farger er viktig for å bidra til å fremheve en bygnings arkitektoniske kvaliteter og styrke egenarten og for å få en trivelig by.

Forbindelser til nærområdet

Det er viktig å lage et finmasket gatenett som gjør det lett å bevege seg i, og på tvers av, planområdet. Det skal føles trygt, være opplevelsesrikt, enkelt og lettfattelig å bevege seg gjennom planområdet, i tråd med kommunens gåstrategi.

Terrengtilpasning må bidra til at barrierer reduseres mellom planområdet og nærområdet. Det er svært positivt at det er lagt inn en trapp opp fra Ladebekken til planområdet i nordøst, ved bro over Ladebekken. Det er spesielt viktig at det etableres tilstrekkelig antall forbindelser mellom planområdet og Øvre Nyhavna nord for planområdet. God terrengtilpasning her vil bidra til at barrierene mellom områdene brytes ned og gjøre Ladebekken til en mer attraktiv gate.



Figuren viser forbindelser vi mener bør sikres. Tykke linjer viser de viktigste forbindelsene.

Bokvalitet

Bygningsmassen må utformes slik at det blir tilstrekkelig bokvalitet. Vindforhold, støy, sol og skygge, luftkvalitet, utsyn og dagslysfaktor er viktige tema som må utredes for å kunne vurdere om bokvaliteten blir god. Plassering og orientering av boliger må gjøres ut fra disse utredningene. Eventuelle tiltak må sikres i bestemmelsene.

Videre må det redegjøres for eventuelle endringer i bokvalitet for bebyggelsen i nærområdet. Planforslaget må vise at dagslysinnslipp for nabobebyggelsens fasader og sol på uterom ivaretas.

Jarleveien er støyutsatt. Vi anbefaler at bebyggelse mot Jarleveien reguleres til næring og ikke bolig. Dersom det likevel plasseres boliger med fasade mot Jarleveien, må konsekvenser for folkehelse utredes. Boliger tillates ikke der det er mer enn 70dB på fasaden.

Tidligere aktivitet på eiendommen tilsier at det er mistanke om forurenset grunn. Dette må utredes.

Boligsammensetning

Det er en stor andel små leiligheter i bydelen allerede. Det bør spesielt planlegges for større og familievennlige boliger.

Fellesfunksjoner

Det bør sikres etablering av fellesfunksjoner, slik som stort kjøkken med spiseplass for mange, spillrom, kontorlokale for hjemmekontor, lesesal, sykkel- og skiverksted med sykkelvaskeanlegg,

Grønnstruktur

For å styrke det grønne må det være en plan for gatetrær og grønt for hele Jarleveien. Det må reguleres inn gatetrær med rotvennlig forsterkningslag i fortau. Torget mot vest bør i større grad få et grønnere preg.

Hvis det planlegges grønne tak, bør det vurderes om noen av disse takflatene skal utformes som biotoptak med tilrettelegging for biologisk mangfold, det vil si ikke menneskelig opphold.

Det må utredes blågrønn faktor for planområdet i henhold til NS 3845. Videre bør det utarbeides kantsonediagram for kantsoner i planområdet.

Uteoppholdsareal

Det bør sikres vegetasjon i ulike sjikt i uteoppholdsareal. Videre bør det sikres arealer som kan fungere som møteplasser, slik som soner for opphold og aktivitet. En treningspark kan for eksempel være møteplass på tvers av aldersgrupper.

Klima

Bygningsmaterialer er en betydelig kilde til klimagassutslipp. Planen bør inneholde klimaregnskap etter norsk standard for bygningenes levetid og klimafotavtrykk fra riving av eksisterende bebyggelse. Byggematerialer bør velges med tanke på å minimere energibruk og klimafotavtrykk i livsløpet. Det bør velges robuste materialer som tåler fremtidens klima. Det bør vurderes om noe av materialene fra rivingen av eksisterende bebyggelse kan gjenbrukes.

Massetransporten bør minimeres. Videre bør det legges opp til en mest mulig fossil- og utslippsfri bygge- og anleggsperiode.

Planområdet ligger i fjernvarmens konsesjonsområde og det må legges frem en detaljert miljøvurdering dersom det planlegges å søke dispensasjon fra tilknytningsplikten.

Det bør legges opp til lavtemperatur varmeløsninger i dette området. Energiforsyningen bør sees i sammenheng med planene for energiforsyningen på Nyhavna hvor det blant annet jobbes med et sesongvarmelager for termisk energi.

Parkering

Det er planlagt at sykkelparkeringsanlegg skal få adkomst fra uteoppholdsarealet. Det må sikres høy arkitektonisk kvalitet på sykkelparkeringsanlegget, da deler av anlegget vil være synlig fra uteoppholdsarealet.

Det bør vurderes om parkeringsnormen for indre sone skal innskjerpes eller ikke. Videre bør det vurderes om det skal legges til rette for bildeleordning.

Trafikk, trafiksikkerhet og gatetverrsnitt

Det må utarbeides en trafikkanalyse der trafikkmengde og trafikkløsning inngår. Trafikk fra planlagte utbyggingsområder på Reina, Jarlheimsletta og Nyhavna må inngå i trafikkanalysen. I tillegg må trafikk i Jarleveien, Håkon Magnussons gate, del av Lade allé mellom Jarleveien og kryss med Haakon VIIIs gate og Haakon VIIIs gate på Lade inngå. Metrobussens framkommelighet må dokumenteres.

Kjøreadkomst til parkeringskjeller foreslås via Ladebekken. Det må sikres god sikt fra utkjøring fra parkeringskjeller til fortau.

Fridheimveien skal fysisk stenges når Ladebekken åpnes i sin helhet. Fridheimveien skal ikke brukes til anleggstrafikk.

Eksisterende sykkelveg i Ladebekken stopper midtveis i gata. Det må utredes en ny løsning for sykkeltilrettelegging i Ladebekken, der løsning for systemskifte mellom sykkel felt og sykkelveg i Ladebekken utredes. Systemskiftet bør skje enten etter krysset med Fridheimveien eller ved en eventuell gangfelt vest for der Jarleveien krysser over Ladebekken i bro. Ny sykkeløsning må reguleres.

Det må settes av plass til snøopplag ved fortau.

Det må utredes adkomst for brannbil, og eventuelt adkomst og oppstillingsplass for stige bil, samt bylogistikk. Med planforslaget må det følge plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste. Informasjon om tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap finnes på Trøndelag brann- og redningstjeneste sin nettside, se www.tbirt.no under *Forskrifter og veiledninger*.

Skoleveg

Trygg skolevei, også under anleggsperioden, må beskrives og sikres i planarbeidet.

Vann og avløp

Det må utarbeides en overordnet VA-plan som følger reguleringsplanen til behandling. Eksisterende kulvert 2000x2300 fra 1949 må ivaretas. Kulverten må innmåles. Teknisk plan for vann- og avløp skal godkjennes av kommunen før igangsettingstillatelse gis.

Renovasjon

Det må avklares om det er mulig å koble seg på avfallsug på Jarlheimsletta/Reina, eller om det må etableres eget. Avfallsløsning må beskrives og reguleres inn. Det er behov for at det settes av areal til et returpunkt. Dette må reguleres inn og vises på plankartet.

Eksisterende bebyggelse i Jarleveien 10

Det må vurderes og beskrives hvordan ny bebyggelse i planområdet skal forholde seg til det kommunale boligtilbudet i Jarleveien 10. Det bør vurderes om det skal etableres mer grønnstruktur mot Jarleveien 10.

Regulering under grunnen

Regulering under grunnen, slik som parkeringskjeller, må reguleres. Vi ønsker at dere bruker begrepene over eller under grunnen fremfor "vertikalnivå".

Annet

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide planen i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private reguleringsplaner.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i veilederen samt vedlagte liste med krav til komplett materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3.

Byplankontoret tar forbehold om forhold som dukker opp underveis i planprosessen, som kan gi behov for annen dokumentasjon enn det som er beskrevet her.

Planprogram og konsekvensutredning

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke for dette planarbeidet

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen. Planbeskrivelsen skal normalt ikke overstige 20 sider.

Vi ber om en oversikt i planbeskrivelsen over hvilke tiltak som er sikret i planforslaget.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.06.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel

og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk. Unngå å bruke forkortelser i løpende tekst. Det gjelder særlig forkortelser som er ukjente eller interne, jamfør prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkludert trafikk, støv og støy, behov for riggområde, eventuelle avbøtende tiltak, tidsaspekt med mer.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

- Masseras/skred
- Nedbør
- Veg, bru, kollektivtransport
- Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy
- Kraftforsyning
- Vannforsyning
- Rekreasjonsområde
- Forurenset grunn
- Støy og støv fra trafikk
- Ulykke i av- og påkjørsler
- Ulykker med gående og syklende
- Ulykke ved anleggsgjennomføring
- Virkninger for kulturlandskap
- Ledningsbrudd for vannledninger med innvendig diameter 300 mm og større

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Trondheim kommune har utarbeidet en egen illustrasjonsveileder for plansaker, som skal følges for illustrasjoner til komplett planforslag. Illustrasjonene skal også vise overgangen til og sammenhengen med de tilgrensende områdene. Sol- og skyggestudier bør vises for tidspunkter beregnet for boliger, i tillegg kan det bli behov for ytterligere flere tidspunkt.

Annet

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plankart og reguleringsbestemmelser.

Uterom, byggverk og parkeringsplasser skal utformes i tråd med bystyrets vedtak av 02.09.2021. Det skal sikres god kvalitet på bebyggelsen mot offentlige gater, ferdselsårer og andre offentlige rom, jamfør Trondheim kommunes veileder for byrom og arkitektur.

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart. Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste. Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Behandlingsfrist

Det er enighet om at 12 ukers fristen skal gjelde.

Gebyr

Kommunen fakturerer behandlingsgebyret til forslagsstiller i samsvar med kommunens gebyrreglement. Kommunen sender faktura etter avholdt oppstartsmøte og etter førstegangs behandling av planforslaget.

Med hilsen

TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Sunniva Almås Rønning
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Planinitiativ

Planomriss på kart i målestokk 1:5000

Adresseliste for samrådsparter

Utfylt liste med krav til komplett materiale

Innspill fra Kommunalteknikk VA

Kopi:

Fredensborg Bolig

Trøndelag fylkeskommune

Statsforvalteren i Trøndelag