

Detaljregulering Østmarka bofellesskap

Planinitiativ



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Trondheim kommune, Trondheim Eiendom utbygging

Tittel på rapport: Detaljregulering Østmarka bofellesskap

Oppdragsnavn: Reguleringsplan bofellesskap Østmarka

Oppdragsnummer: 640364-07

Utarbeidet av: Julie Nordhagen

Oppdragsleder: Lene Nagelhus

Tilgjengelighet: Åpen

01	13. feb. 2025	Nytt dokument	JN	LKN
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
1.1. Plankonsulent, forslagsstiller	5
1.2. Hensikten med planen	5
1.3. Vesentlige utfordringer i planen	5
2. Planstatus og rammebetingelser	5
2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer	5
2.2. Overordnede planer	6
2.3. Kommunale overordnede vedtak og temaplaner	6
2.4. Gjeldende reguleringsplaner	7
2.5. Tidligere vedtak i saken	7
2.6. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.	7
2.7. Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer	8
2.8. Forholdet til/avvik fra gjeldede planer	8
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
3.1. Berørte eiendommer	9
3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens bruk	9
3.3. Stedets karakter, eksisterende bebyggelse topografi, landskap og solforhold	10
3.4. Kulturminner og kulturmiljø	11
3.5. Naturverdier, inkl. karbonrike arealer og vegetasjon	12
3.6. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	13
3.7. Trafikkforhold	13
3.8. Barns interesser	15
3.9. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme	15
3.10. Grunnforhold	16
3.11. Støyforhold	16
3.12. Luftforurensning	16
3.13. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	16
4. Beskrivelse av planforslaget	19

4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål	19
4.2. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng	20
4.3. Utbyggingsvolum og byggehøyder	21
4.4. Grad av utnytting	22
4.5. Antall arbeidsplasser og antall boliger	22
4.6. Bomiljø/bokvalitet	22
4.7. Parkeringsplasser, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks), begrunnelse for ev. avvik fra norm, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg	23
4.8. Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer).	23
4.9. Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende	24
4.10. Planlagte offentlige anlegg	25
4.11. Miljøoppfølging, miljøtiltak	25
4.12. Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming	25
4.13. Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, lekeplasser, eksisterende og ev. ny vegetasjon, offentlige friområder, arealstørrelse, turveier, adkomst og tilgjengelighet, sesongbruk, krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse	25
4.14. Sosial infrastruktur	26
4.15. Plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjenesten (Veileder)	26
4.16. Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp	27
5. Virkninger av planforslaget	27
5.1. Landskap (nær- og fjernvirkning)	27
5.2. Byform, steds karakter og viktige siktlinjer, (Veileder for Byform og arkitektur for Trondheim)	31
5.3. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.	31
5.4. Kulturminner og kulturmiljø	32
5.5. Grunnforhold	32
5.6. Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger (Naturmangfoldloven)	33
5.7. Friluftsliv (kommunale mål i Kommunedelplan for friluftsliv og grønne områder)	33
5.8. Trafikkøkning, vegforhold.	33
5.9. Beredskap og ulykkesrisiko, (kommunale mål i Planprogram for Trafikksikkerhetsplanen 2020 -2024)	33
5.10. Barns interesser (statlig planretningslinje om barn og planlegging)	33

5.11. Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	33
5.12. Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy, (statlige miljømål om forurensning og statlig Planretningslinje om støy T-1442/2021)	34
5.13. Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo	34
5.14. Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass	34
5.15. Tiltakets beliggenhet (statlige planretningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging)	34
5.16. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (statlige miljømål)	34
5.17. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse	34
5.18. Samlet vurdering av klimafotavtrykk	34
5.19. Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut, i tråd med byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023-2029 og Trondheim kommunes mål om reduksjon av trafikkarbeidet med 20 %	35
5.20. Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)	35
5.21. Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.	35
6. Planlagt gjennomføring	35
6.1. Tidsplan	35
6.2. Økonomiske konsekvenser	35
6.3. Gjennomførbarhet for tiltak i planen	35
7. Planprosess og innkomne innspill	35
7.1. Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram	35
7.2. Sammendrag av merknader med kommentarer	35

1. Bakgrunn

1.1. Plankonsulent, forslagsstiller

Trondheim kommune ved Trondheim eiendom – utbygging er forslagsstiller for planen. Asplan Viak er plankonsulent for planarbeid, og har stått for vurderinger innen tema trafikk og kulturminner.

Bergersen arkitekter har vært arkitekter for foreslått bebyggelse. Structor har vært konsulent innen VA, Wsp for geoteknikk og Rambøll for klimagassberegninger og uttalelse naturmangfold i forbindelse med tidligere prosjektering av forprosjekt, og tidligere utarbeidet dokumentasjon er brukt som grunnlag for dette planinitiativet.

1.2. Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for nytt bofellesskap på Østmarka, i form av tjenesteyting og bolig i inntil 3 etasjer. Bofellesskapet er et botilbud for personer i krisesituasjon som ikke kan bo hjemme, både med og uten barn. Bofellesskapet skal også inneholde dagtilbud med samtalerom, møterom og kontorer.

Det er også en intensjon at planarbeidet skal tilrettelegge for snarvegforbindelser mellom Spannet og Ringve skole, og mellom Spannet og Harry Borthens veg.

1.3. Vesentlige utfordringer i planen

-

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

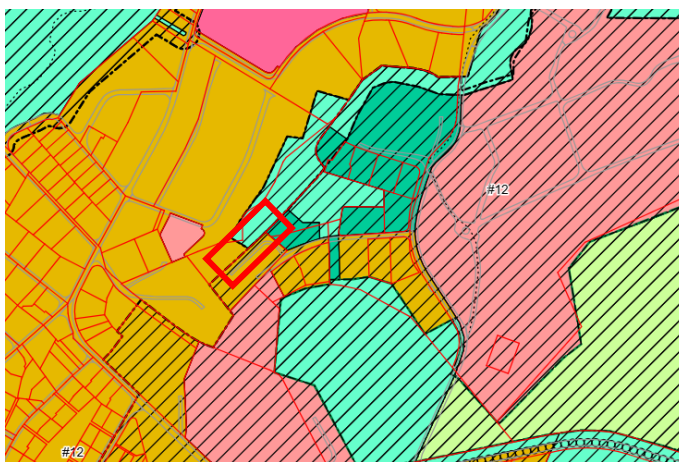
- LOV-2008-06-27-71. Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven).
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Statlige planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for barn og unge interesser i planleggingen
- Byvekstavtalen (2019)

2.2. Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel (2022-34) ble vedtatt 26. september 2024.

I planen er planområdet foreslått avsatt til byggesone 3, som er et område for boliger med innslag av næring, og nødvendig areal til tjenesteyting og idrett. Grad av utnytting skal alltid tilpasses områdets strøkskarakter, og ivaretagelse av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier skal tillegges stor vekt ved nye bygninger og andre tiltak. Området ligger under bestemmelsesområde for Bynaturpark på Ladehalvøya, som

medfører at det skal være høyt fokus å ivareta hensyn til naturverdier, kulturmiljø og landskap. Det settes også høyere krav til blågrønn faktor og bevaring/etablering av alleer. Eksisterende boligområder nord for Spannet er avsatt til framtidig blågrønnstruktur, med unntak av vestre del inn mot eksisterende boligområde og barnehage, som er avsatt som byggesone 3.



Figur 1 Utsnitt fra nylige vedtatt KPA, hoveddel av planområdet er vist i rødt.

Det ligger hensynssone for kulturmiljø for Lystgårds-landskapet på Lade over hele planområdet, samt eksisterende og framtidig blågrønn struktur over deler av området nord fra Kanonhaugen og mot det grønne sør for Harry Borthens veg.

2.3. Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

- *Plan for friluftsliv og grønne områder 2023-2034*

I planen er Ringve skole markert som leke og rekreasjonsområde med begrenset tilgjengelighet (rødt). Kanonhaugen og deler av grøntområdene nord for Spannet er markert som grønne områder (grønt), og forbindelsene ned mot Ringvebukta og Djupvika, samt trekanttomta, er markert som turdrag (kryss-skravur). I nord ser man strandsonen og turområdene rundt Ladestien. I planen er en hovedmålsetning av Trondheim skal være en *grønn by med rikt og variert natur og med attraktive uteområder lett tilgjengelig og tilrettelagt for lek og friluftsliv*, samt at *Sammenhenger i og mellom områder for rekreasjon og friluftsliv skal ivaretas og/eller styrkes i alle utbyggingssaker og i kommunens egen planlegging*. Dette forventes ivaretatt i planarbeidet gjennom tilrettelegging av snarveg.



Figur 2 Utsnitt fra plan for friluftsliv og grønne områder.

- *Byutviklingsstrategi for Trondheim – strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050.*
- *Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032*
- *Byvekstavtalen 2019*
- *Kommunedelplan: Energi og klima 2017-2030*
- *Gåstrategi for Trondheim (vedtatt 16.6.2016)*
- *Plan for areal til offentlige tjenester 2017 (revidert 2022)*
- *Mobilitetsplan for Lade-Nyhavna på offentlig ettersyn med frist 14.03.2025*

2.4. Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan for planområdet og tilgrensende arealer i øst er r0436 *reguleringsplan for Sør-Trøndelag psykiatriske sykehus, Østmarka med tilliggende boligområder, barnehage, friområde og offentlig vegsystem*, vedtatt 22.05.2003. Gjeldende reguleringsplan angir området som kombinert formål (bolig/offentlig formål) og en utnyttelsesgrad TU=30%, maks gesimshøyde +7 meter og takvinkel på mellom 22 og 35 grader.

2.5. Tidligere vedtak i saken

Bofellesskapets plassering og rammer for planleggingen ble vedtatt i Formannskapet 29.3.22, sak 4/22. Vedtak om igangsetting og finansiering ble gjort i Bystyret 14.12.23, sak PS215/2023. Bofellesskapet er tidligere behandlet og godkjent av Trondheim kommune som byggesak med dispensasjon fra KPA 2012-24 (BYGG-23/81806).

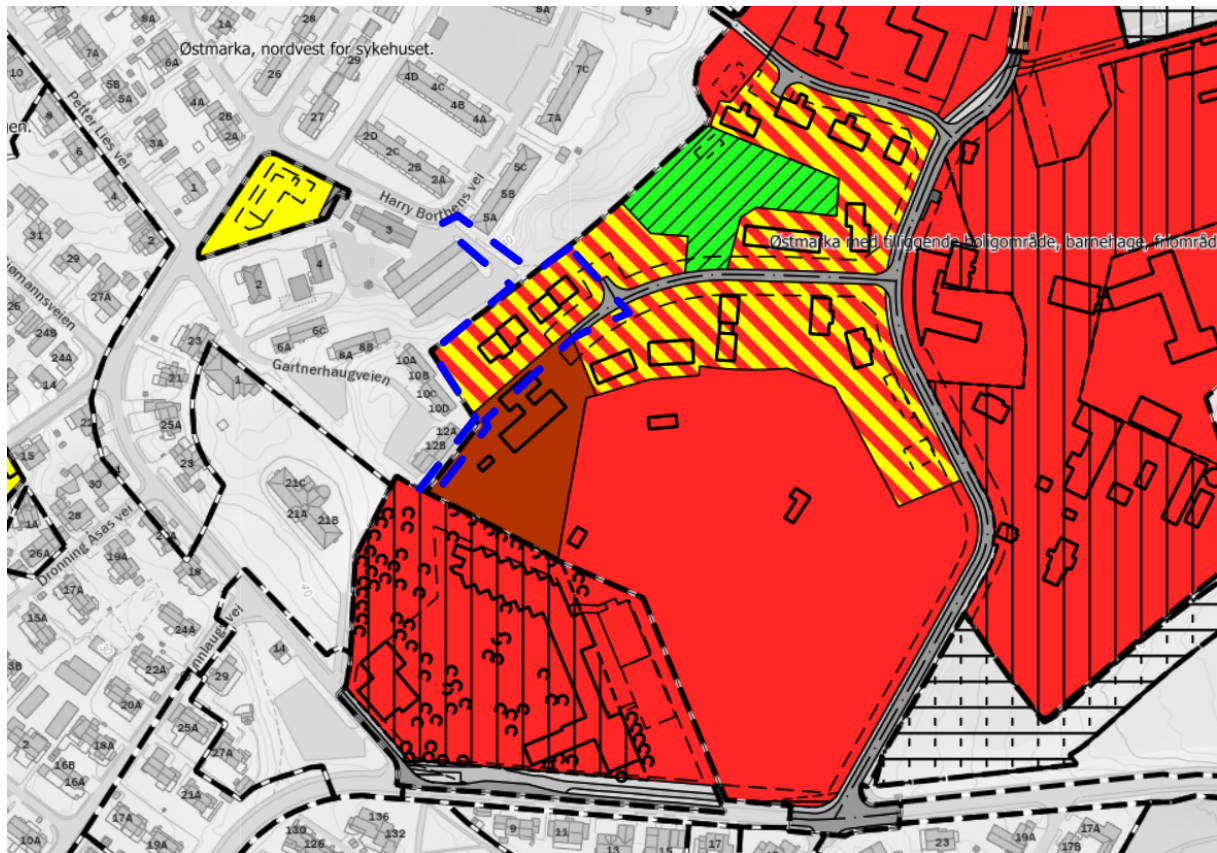
Vedtaket ble opphevet av Statsforvalteren etter klagebehandling da Statsforvalteren mente at det ikke var grunnlag for å innvilge dispensasjon fra arealformålet i overordnet plan (KPA 2012-24), og at tiltaket medfører en vesentlig tilsidesettelse av arealformålet i planen, se sak KLAGE – 24/80349.

2.6. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Plankonsulent vurderer at tiltaket ikke utløser krav om planprogram eller konsekvenstredning etter Forskrift om konsekvensutredninger da:

- Foreslått bebyggelse ligger innen areal avsatt til byggesone 3 i overordnet plan, og planforslagets formål er i tråd med overordna planer.
- Tiltaket faller ikke inn under §6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredning og ha planprogram eller melding iht. vedlegg 1 eller 2. Bygg for tjenesteyting/bolig har et lite fotavtrykk, og faller ikke inn under vedlegg 2, punkt 24 og 25.
- Tiltaket faller heller ikke inn under §10 Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, etter punkt 10b og 11j, da planområdet i dag i hovedsak er bebygd, og tiltaket ikke vurderes å komme i konflikt med verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, verdifullt landskap og truede arter. Det vil utarbeides et eget notat for kulturminner og kulturmiljø som omtaler virkningene for kulturmiljøet iht. metodikk i M-1941. Naturmangfold er undersøkt av Biofokus og Rambøll i 2024 og 2022.

2.7. Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Figur 3 Planområdet med blå stiplede linje over kart med tilgrensende planer.

Planområdet grenser opp mot følgende reguleringsplaner:

- R0436 Reguleringsplan for Sør-Trøndelag psykiatriske sykehus, Østmarka med tilleggende boligområder, barnehage, friområde og offentlig vegsystem, vedtatt 22.05.2003.
- r0443 Sjømannsveien 19, Ringve videregående skole, Østmarka
- r0400 Ladehammeren i Strinda.
- R0519a Østmarka, nordvest for sykehuset

2.8. Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

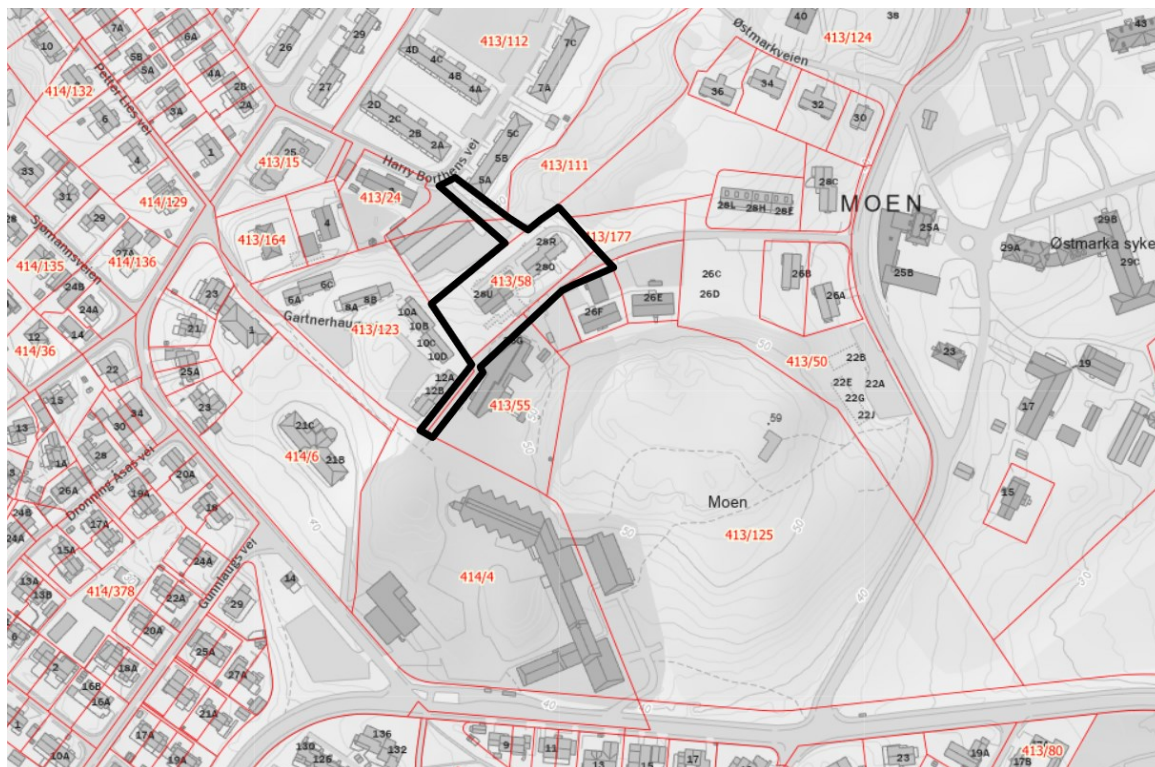
Formål i planforslaget vil være i tråd med formål byggesone 3 i KPA 2022-34. Planforslaget er ikke i tråd med gjeldende plan når det gjelder byggehøyder og takform (flatt tak)

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendom med gnr/bnr 413/58, og deler av tiliggende eiendommer 413/111, 413/112, 413/123, 413/55 og 413/177. Arealene er i hovedsak eid av Trondheim kommune.

3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens bruk

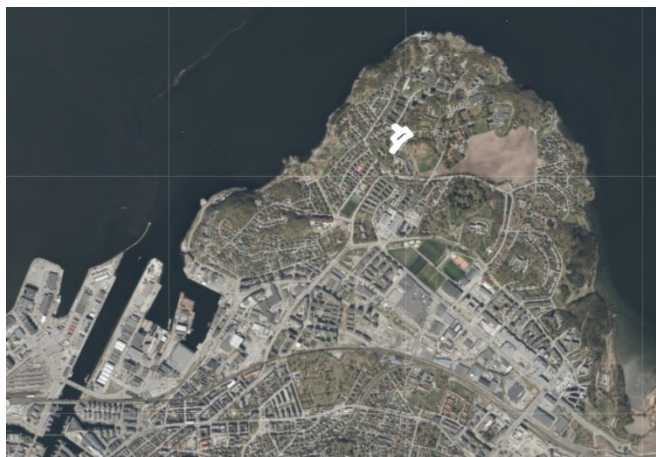


Figur 4 Foreslått planavgrensning til oppstartsmøte

Planområdet er på ca. 4,7 daa og ligger på nordsiden av Lade, ca. 4 km fra Trondheim sentrum. Institusjonsområdene til St. Olavs ligger i øst med eldre og nyere bebyggelse i et større offentlig parkanlegg, omkranset av landbruksarealer og skogsområder. Mot nord ligger boliger og friområder. Sør, vest og nord for planområdet ligger det boligområder.

Planområdet har kjøreadkomst fra Spannet og Østmarkveien. Nærmeste hovedveg er Olav Engelbrektssons allé i sør. Østmarkveien i dag hovedadkomst også til St. Olavs hospital avd Østmarka. I tillegg er det flere forbindelser for gående og syklende inn mot området fra flere kanter.

Planområdet brukes i dag til boligbebyggelse. Tilgrensende arealbruk er Tiriltoppen barnehage, Viktoriasenteret (BUF-etat), grøntareal, boligbebyggelse og institusjonsområde/offentlig tjenesteyting (Østmarka sykehus).



Figur 5 Planområdets plassering på Lade

Planområdet skal i hovedsak benyttes til tjenesteyting og bolig.

3.3. Stedets karakter, eksisterende bebyggelse topografi, landskap og solforhold

Eksisterende bebyggelse innen planområdet er to lave bygningsvolum med saltaksform. Det legges til grunn at disse skal rives.

Nærområdet har variert bebyggelse, fra blokkbebyggelsen mot nord i Harry Borthens veg med 3-4 etasjer, to barnehager nord-vest og sør for planområdet, rekkehus sørvest og øst for tomten og annen småhusbebyggelse.



Figur 6 Utsnitt fra google maps 3D av bebyggelsen på tomten og tilliggende bygninger. Tomten er vist med rød strek.

Inn mot planområdet er det grønt og frodig med løvtrevegetasjon som strekker seg nordøstover mot Ladestien. Det ligger flere høydedrag øst, nord og sør for tomten, bla. Kanonhaugen, som er en svært tydelig landskapsformasjon i området.

Tomta skråner oppover mot boliger i Gartnerhaugveien i sør-vest på den ene siden og nedover mot nord-vest og Harry Borthens vei på den andre siden.

Det er gode solforhold innen planområdet.



Figur 7 Grønnstruktur og karakteristiske landskapstrekk i området, fra planinitiativ for Østmarka helse- og velferdssenter.

Planområdet har dominerende vindretning fra nord/nordvest sommerstid, og sør/sørvest resterende deler av året.

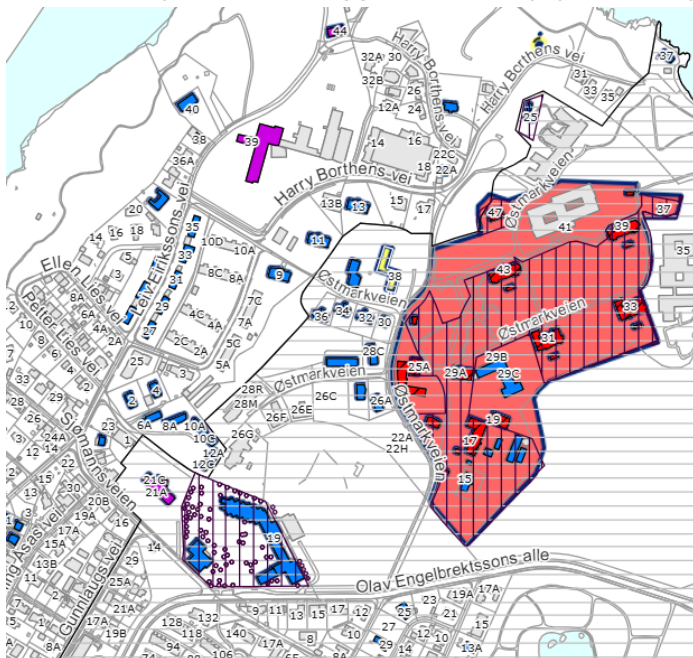
3.4. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet.

Deler av eksisterende bebyggelse inn mot planområdet er kommunalt listeført, markert som verneklasse C – antikvarisk verdi i kommunens kulturminnekart, bla. Rekkehusene i Gartnerhaugveien vest for byggetomten og boligbebyggelsen mot Østmarkveien (Spannet).

Sør for planområdet ligger Ringve skole som er regulert etter plan- og bygningsloven med hensynssone H 570 bevaring.

Nordøst for planområdet ligger Østmarka psykiatriske sykehus, der både bygninger og uteområdet

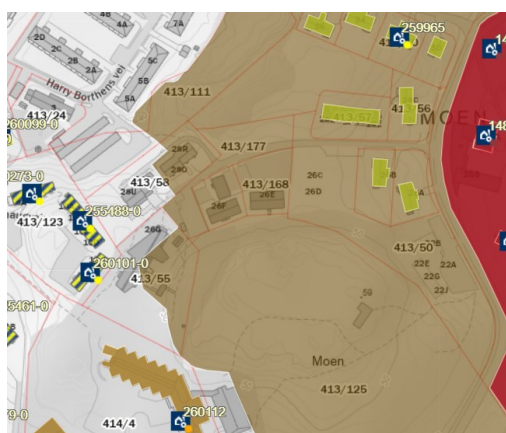


er vedtaksfredet etter kulturminneloven.

Planområdet ligger i sin helhet, men i ytterkanten av hensynssone 6.1 Lystgårdslandskapet på Lade i kommuneplanens arealdel (2022-2034). I henhold til retningslinjen som følger hensynssonen kan ny bebyggelse ikke overstige to etasjer. Landskapet er også omfattet av Regional plan for kulturmiljø.

Figur 8 Utsnitt fra kulturminnekartet til Trondheim kommune. Planområdet ligger akkurat innenfor hensynssone for Lystgårdslandskapet på Lade.

Nordre del av planområdet ligger også innenfor Riksantikvarens KULA-område (K437), som er prioriterte kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (tidligere NB! Registeret).



Utsnittet av KILA-området for Herregårdslandskapet på Lade vest for Østmarka psykiatriske sykehus. Kilde: Riksantikvarens database Askeladden

3.5. Naturverdier, inkl. karbonrike arealer og vegetasjon

Det er gjort en kartlegging av biolog fra Rambøll i 2022, og en kartlegging av naturverdier av Biofokus i 2023/24 for hele området rundt Østmarka. Kartleggingen fra Biofokus viser til at det er gjort funn av 21 arter rødlistede fugler, tre arter av rødlistede karplanter, ett rødlistet pattedyr og tre arter av rødlistede sopper i undersøkelsesområdet som helhet. Planområdet ligger delvis innenfor,

men i ytterkant av et område som er vist som potensielt viktigst for beitemarkssopp (Biofocus, 23/24), men det er ikke gjort funn av rødlistede beitemarkssopper innenfor planområdet.

Det er registrert flere naturtyper i området. Planområdet ligger tilgrensende naturtypen engaktig sterkt endret fastmark (Moen V). Det er også registrert hjulseigsopp (livskraftig) vest i planområdet og grøntområdene på Østmarka fungerer også som vilttrekk fra nord mot sør og på vers av Ladehalvøya, derunder rådyr, som er observert i planområdet.

Det er i tillegg registrert mange fremmedarter i store deler av området.

3.6. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet ligger med over 500 meter gangavstand til bydelspark og hovedturveg.

Grønn korridor fra Ladestien og Djupvika ligger langs planområdets nordside (grønn).

Det er uteområder med begrenset tilgjengelighet for barnehage og skole innen/tett på planområdet (rødt).

Ringve botaniske hage ligger et stykke sørøst for planområdet.

Østmarkveien er markert som turvei gjennom Østmarka - området. Det ligger en snarveg mellom Harry Borthens veg og Spannet innen planområdet i dag, denne er tiltenkt ivarettatt i planforslaget.



Figur 9 Utsnitt fra temakart fra Plan for friluftsliv og grønne områder.

3.7. Trafikkforhold

Planområdet har hovedatkomst fra øst via Spannet, Østmarkveien og Olav Engelbrektssons allé. Trafikkmengden i Spannet er i dag lav og hovedsakelig knyttet til Victoriasenteret og Tiriltoppen barnehage innerst i vegen, samt noe boligbebyggelse ytterst langs Spannet. Vegen er privat veg med ca. 4 meter vegbredde.

Østmarkveien er kommunal veg med skiltet fartsgrensesone 30 km/t. Vegkart.no oppgir trafikkmengden langs Østmarkveien til . 750 i årsdøgnstrafikk (ÅDT) med 4 % tunge kjøretøy. Trafikkmengden er oppgitt for år 2020 og er basert på telling og skjønn. Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming er vegen av typen boliggate. Østmarkveien er kommunal veg, med ca. 4,0 m bredde på det smaleste inkludert vegskulder, og ca. 6 meter bredde ved Olav Engelbrektssons allé. På strekningen opp til krysset med Harry Borthens vei er vegen regulert til kollektivgate fram til snuplass for buss. Det er gjennomkjøring forbudt, med unntak for buss.

Østmarkveien er regulert stengt for gjennomkjøring for bil mot Harry Borthens vei. St. Olavs, institusjonsbygget i nord og et begrenset antall boliger benytter Østmarkveien som adkomstveg.

Det går buss i Østmarkveien (nr 13 og 15, med frekvens 10-20 min i rush), og i Olav Engelbrektssons allé sør for sykehusområdet (nr 15, 20, 54 og 106), med bussholdeplass ved krysset mot Østmarkveien. Avstanden til nærmeste bussholdeplass fra planområdet er ca 250 meter.

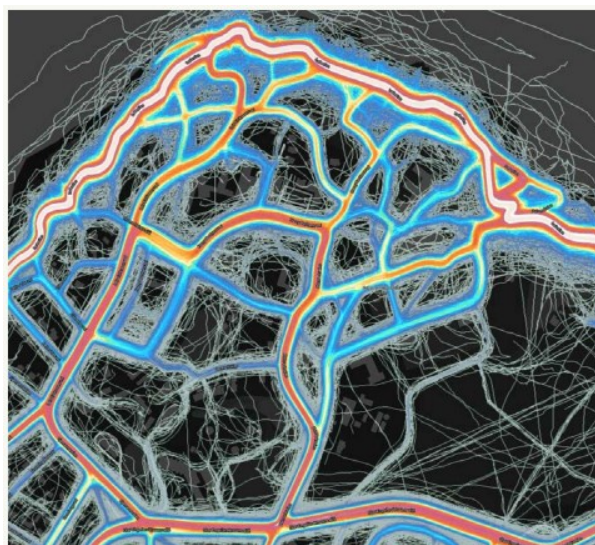


Figur 10 Vegnett og bussholdeplasser i området

Trafikksikkerhet

Det er ikke fortau langs Spannet i dag. Østmarkveien har gjennomgående ensidig fortau langs vegens vestside. Fortauet er opparbeidet med ca 2,5 meter bredde. Det er også ensidig fortau langs Harry Borthens vei.

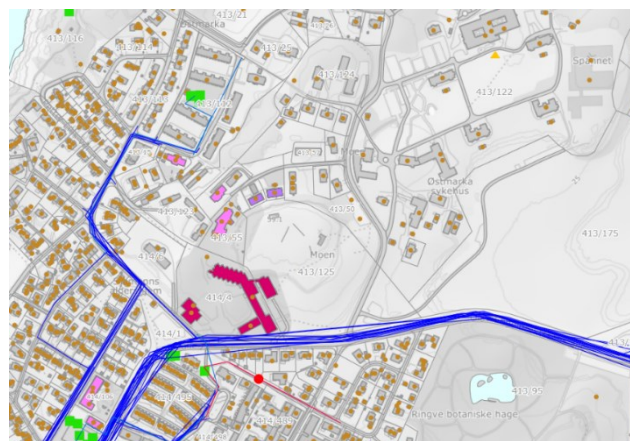
Strava heat map gir et bilde av aktivitet for gående og syklende i og rundt området (Kilde: Strava.com).



Figur 11 Utsnitt fra Strava heatmap 2022

3.8. Barns interesser

Det foreligger ikke registreringer av barnetråkk gjennom planområdet etter 2014. I tidligere planarbeid i området (r20180037 Reguleringsplan for snuplass Østmarka) kom det merknader om at Østmarkveien også benyttes som ferdselsåre for barn til/fra barnehage og skole. Dokumentasjon på dette kommer ikke fram i barnetråkkregistreringen fra 2014. Det har fremkommet i nabomøter at det også er inntil 10 barn i Djupvika som benytter Østmarkveien som skolevei.



Figur 12 Utsnitt fra barnetråkkregistreringer fra 2014 som viser barns ferdselslinjer (blått), favorittsteder (grønt) og steder barn vil unngå (rødt). Det er ingen registreringer innen planområdet.

3.9. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme

Vann og avløp

Det vises til teknisk godkjent VA-plan utarbeidet av Structor (rapport 9230111, datert 19.1.24).

Dagens bebyggelse er knyttet til kommunalt vann- og avløpsnett i Harry Borthens veg.

Kommunen har utført en simulering av slokkevannskapiteten til det kommunale nettet. Denne viser at tilgjengelig slokkevannskapitet er mer enn 50 l/s, både i vannkummen i Harry Borthens veg (SID165) og i kum ved barnehagen (SID348091). Det må etableres en hydrant inne på området for å tilfredsstille avstandskrav til slokkevannsuttak.

Fjernvarme

Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

3.10. Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense jf. kart fra NGU., med mulighet for funn av marin leire vurdert som «svært stor, men usammenhengende/tynt». Det er utført, geoteknisk forutsetningsrapport av WSP (1004972-GEO-001-20230331). Grunnundersøkelser og prøvetaking viser en blanding av sand, grus og leire ned til fjell (mellom 0.3 m og 4,1 m) og ingen løsmasser med sprøbruddegenskaper. Områdestabiliteten er vurdert om tilfredsstillende iht. NVE-veileder 1/2019/15.

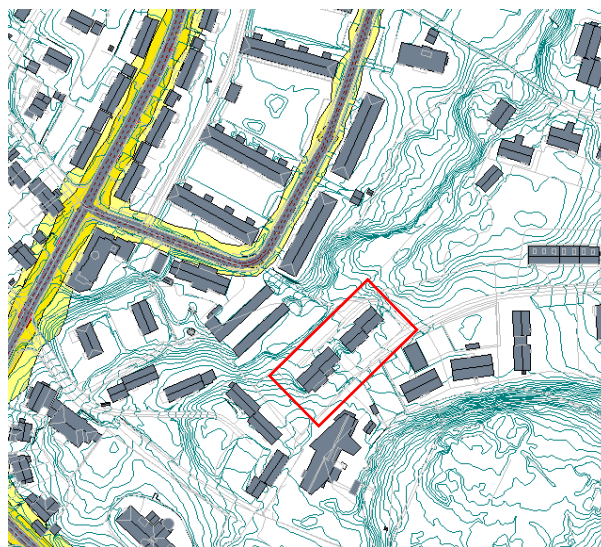
3.11. Støyforhold

I forbindelse med oppstart av Detaljregulering av Østmarka ble det gjennomført innledende støyberegninger for fremskrevet situasjon i år 2034.

Planområdet ligger i enden av Spannet, en lite trafikkert boliggate, og med henvendelse mot Harry Borthens veg som også har lav årsdøgnsrafikk og lavt støynivå.

3.12. Luftforurensning

Ut fra eksisterende kunnskap om ÅDT og lokalklima i området forventes det ikke utfordringer med luftkvalitet og luftforurensning innen planområdet.



Figur 13 Foreløpig støyberegning for fremskrevet situasjon år 2034, 1,5 meter over bakken. Kilde: Asplan Viak

3.13. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Aktuelle tema i ROS-analysen ut fra sjekklister for identifisering av uønskede hendelser er skred og brann i bygninger og anlegg. Sjekklisten er basert på sjekklister i vedlegg 5 til DSBs veileder for ROS-analyser 2017.

	UØNSKEDE HENDELSER	AKTUELL?	
		Ja - vurderes i kap. 4.	Nei (begrunnes her)
Natur-hendelser	Ekstremvær		
	Storm og orkan	Nei	Ikke spesielt utsatt område, området skjerms av omkringliggende vegetasjon og bebyggelse.

	Lyn- og tordenvær	Nei	Ikke spesielt utsatt område
	Flom		
	Flom i sjø og vassdrag	Nei	Ingen større vassdrag i området. Området er ikke registrert med flomfare i NVEs temakart.
	Urban flom/overvann	Nei	Noe mer permeable flater bygges ned enn ved eksisterende bebyggelse, men det er store grøntområder tilknyttet området. VAO-plan foreslår løsninger for håndtering av overvann.
	Stormflo	Nei	Området ligger ikke ved sjøen, og over kote +35.
	Skred		
	Skred (kvikkleire, jord, sten, fjell, snø)	Nei	Områdestabilitet er vurdert av WSP å være tilfredsstillende jf. NVE-veileder 1/2019. Det forventes at mesteparten av gravearbeider skal utføres i fjell.
	Skog- og lyngbrann		
	Skogbrann	Nei	Området blir anlagt parkmessig. Grøntområdene rundt Østmarka er skogkledde. Planlagt regulering vurderes ikke å øke faren for skogbrann, men skogbrann kan true planområdet og kreve evakuering.
	Lyngbrann	Nei	Ikke relevant for planområdet.
Andre uønskede hendelser	Transport		
	Større ulykker (veg, bane, luft, sjø)	Nei	Lavn ulykkesfrekvens i området. Tilgrensende vegnett (Olav

		Engelbrektssons alle, Østmarkveien) har hatt 5 ulykker siste 8 år. Ulykkene involverte kun ett kjøretøy. Kilde: www.vegkart.no
Næringsvirksomhet/industri		
Utslipp av farlige stoffer	Nei	Det er gjort undersøkelser innen planområdet og ikke funnet behov for tiltak. Kilde: www.miljodirektoratet.no - grunnforurensning
Akutt forurensning	Nei	Det vurderes å være svært liten risiko knytte til akutt forurensning fra nytt tiltak.
Brann, eksplosjon i industri (tankanlegg, oljeterminal, LNG-anlegg, raffineri)	Nei	Ikke registrert industri i nærheten
Brann		
Brann i transportmiddel (veg, bane, luft, sjø)	Nei	Det vil alltid foreligge en viss risiko for brann i forbindelse med transportmiddel. Planområdet anses å ikke være spesielt utsatt for brann i/fra transportmiddel.
Brann i bygninger og anlegg (sykehus, sykehjem, skole, barnehage, idrettshaller/tribuneanlegg, asylmottak, fengsel/arrest, hotell, store arbeidsplasser, verneverdig/fredet kulturminne)	Ja	Vurdert og brannprosjektert av WSP, brannklasse 2.
Eksplosjon		
Eksplosjon i industrivirksomhet	Nei	Ikke relevant for planområdet.
Eksplosjon i tankanlegg	Nei	«
Eksplosjon i fyrverkeri- eller eksplosivlager	Nei	«
Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner/infrastrukturer		
Dambrudd	Nei	Ikke relevant for planområdet.
Distribusjon av forurenset drikkevann	Nei	Ikke relevant for planområdet.

	Bortfall av energiforsyning	Nei	Bortfall av kritisk infrastruktur vil potensielt kunne skape store ulemper for ethvert område og enhver virksomhet. Planområdet rommer ikke kritisk infrastruktur.
	Bortfall av telekom/IKT	Nei	Som over
	Svikt i vannforsyning	Nei	I forbindelse med tiltaket, vil eksisterende ledningsnett tilpasses/flyttes/endres. Det forutsettes dialog med Trondheim kommune i forbindelse med reguleringsplan og byggeplan.
	Svikt i avløpshåndtering/ overvannshåndtering	Nei	Som over
	Svikt i fremkommelighet for personer og varer	Nei	Det planlegges ikke for redusert framkommelighet i driftsfase.
	Svikt i nød- og redningstjenesten	Nei	Det planlegges ikke for redusert framkommelighet i driftsfase.

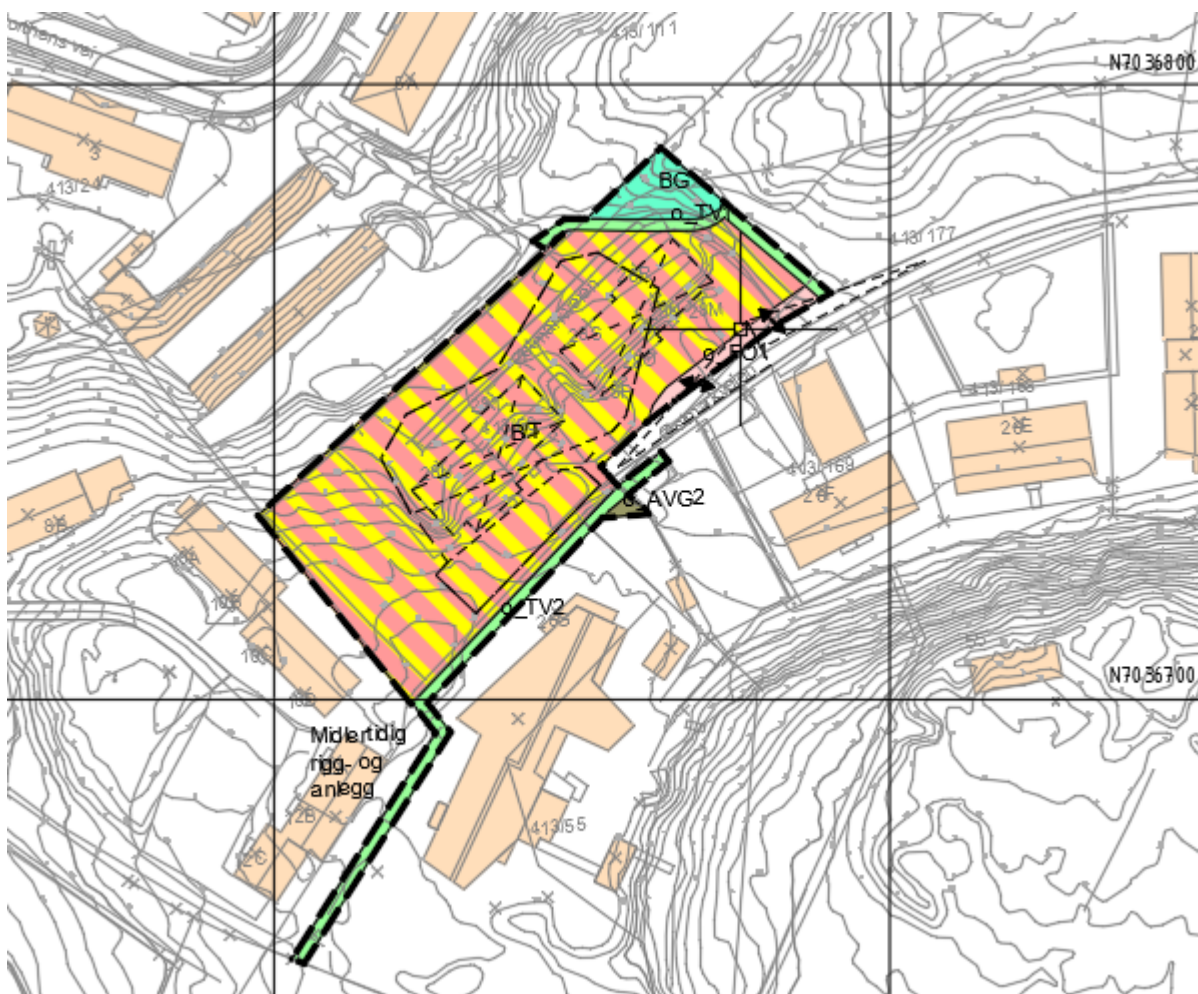
4. Beskrivelse av planforslaget

4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet er ca.3,5 daa. Området foreslås regulert til:

Formål	Feltnavn	Areal Daa
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		
Kombinert bebyggelse - og anleggsformål: Bolig/tjenesteyting (1803)	B/T	
§12-5- Nr.		
Kjøreveg (2011)	KV	
§12-5. Nr. 3 -Grønnstruktur		

Blågrønnstruktur (3002)	BG	
Turveg (3031)	TV	
Totalt		3,5



Figur 14 Utkast til plankart til drøfting i oppstartsmøtet..Evt areal til opparbeidelse av turveger må inkluderes.

4.2. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng

Eksisterende boligbebyggelse (12 enheter) på tomten skal rives.

Ny bebyggelse oppføres innen samme tomt i skrånende terreng, noe som gir en sokkel/ekstra etasje ned mot Harry Borthens veg. Fra øst og sørvest vil bygget framstå som et bygg i en til to etasjer.

Bebyggelsen ligger i enden av Spannet og det er flere større bygg i nærheten, bla. Tiriltoppen barnehage og blokkbebyggelse i Harry Borthens veg.



Figur 15 Bofellesskapet sett fra Tiriltoppen barnehage i sør. Illustrasjon: Bergersen arkitekter.



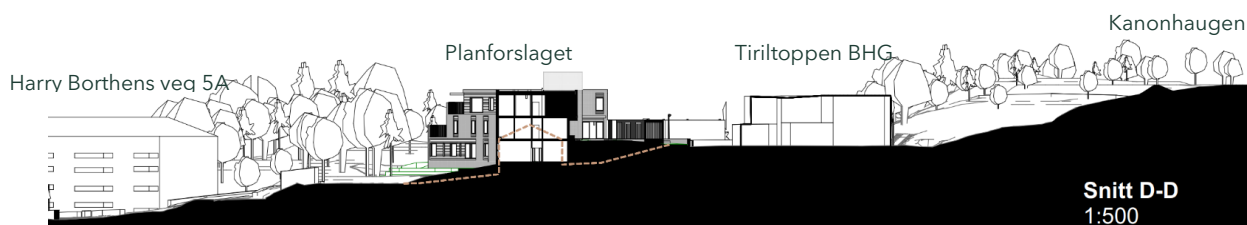
Figur 16 Tiltaket sett mot sør fra Spannet. Illustrasjon: Bergersen arkitekter

4.3. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Bofellesskapet er planlagt som ett større volum. Det er gjort grep for å dele opp hovedvolumet og trappe bebyggelsen ned mot naboeiendommene mot sørvest og mot nordøst. Bebyggelsen har varierende høyde, mellom 1-3 etasjer inkludert sokkel. Mot Spannet vil bebyggelsen være mellom 1 og 3 etasjer, og mot Harry Borthens veg vil den bli 2-3 etasjer (kote + 57,02). Bygget føyer seg inn under høyden på Kanonhaugen (kote +59), heistårnet er noe høyere (kote +59,7). Bygget er søkt plassert så lavt i terrenget som mulig (gulvnivå sokkel ligger på kote +46). Hensyn til byggehøyde er

også begrunnelsen for at det er lagt til grunn flatt tak for bebyggelsen. Bebyggelsen er trappet ned mot vest.

D-D



Figur 17 Snitt gjennom ny og eksisterende bebyggelse mot nordøst. Blokkbebyggelse i Harry Borthens veg til venstre, og Tiriltoppen barnehage til høyre. Illustrasjon: Bergersen arkitekter.



Figur 18 Snitt gjennom ny og eksisterende bebyggelse mot nordøst. Blokkbebyggelse i Harry Borthens veg til venstre og med Victoriasenteret til høyre. Kjeller utgår. Illustrasjon: Bergersen arkitekter.

4.4. Grad av utnyttning

Samlet bruksareal for ny bebyggelse er ca 1725 m², og parkeringsareal på terreng er 120 m². Dette gir en grad av utnyttning på ca. 30% BYA.

4.5. Antall arbeidsplasser og antall boliger

Det vil være ca. 15 ansatte i bofellesskapet (ca. 5 på jobb samtidig) som gir bistand og rådgivning til beboerne. Dette er et tilbud som også tilbys til andre enn beboere. Bygget vil også ha sikkerhetstiltak, blant annet med døgnvakt.

Nybygget vil bestå av et bofellesskap med 17 familierom.

4.6. Bomiljø/bokvalitet

Det har vært fokus på å skape et kompakt bygg, for å skåne de grønne områdene rundt, og muliggjøre store og gode uterom. Det er gode solforhold, og område tilrettelegges godt med ny stiforbindelse og utbedring av eksisterende sti.

Bofellesskapet vil tilrettelegges slik at beboerne deler kjøkken og andre felles oppholdsarealer.

Det er lagt til grunn et arkitektonisk uttrykk med bruk av tegl med innslag av tre som fasadematerialer. Bygningsvolumet er søkt oppdelt med ulike høyder og bredder for å bryte opp volumet.



Figur 19 Inndeling av bygningsmassen med flere høyder og retninger bidrar til å bryte opp bygningsvolumet. Illustrasjon: Bergersen arkitekter.

4.7. Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks), begrunnelse for ev. avvik fra norm, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

Følgende parkeringskrav for bil og sykkel er stilt til tjenesteyting og boligformål i KPA for byggesone 3:

- Boligformål: Min. 0,4-maks 1,1 biler per 100 m² bolig. Største tall av 3 parkeringsplasser pr. 100 m² og 1,5 parkeringsplasser per boenhet for sykkel.
- Privat tjenesteyting: Maksimum 0,5 biler per 100 m² BRA. Minimum 3 sykkelparkeringplasser per 100 m² BRA. Gjelder ikke for virksomheters nyttekjøretøy.

Ettersom bofellesskapet ligger i grenseland mellom institusjon og bolig er det estimert behov for parkering ut fra funksjons- og arealprogram. Det er lagt til grunn 8 parkeringsplasser for bil øst for bebyggelsen, derav én HC-plass. Plassene skal dekke en tjenestebil og parkering for besøkende (dagbesøk) og ansatte. Det tilrettelegges for 12 sykkelparkeringplasser som skal ivareta behovet for beboere og ansatte.

4.8. Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer).

Vann- og avløp

Teknisk godkjent VA-plan er utarbeidet av Structor. Nye ledninger for spillvann knyttes til

eksisterende stikkledning i Harry Borthens veg. Det etableres ny vannkum langs Spannet, som knyttes på vannledningen sør for barnehagen.

Overvann

Overvann føres til eksisterende kommunal ledning i Harry Borthens veg. Kommunalteknikk har gitt tillatelse til å gjenbruke eksisterende overvannsledning. Overvann håndteres etter tre-trinns strategien og overvannshåndtering dimensjoneres for virksomt separatsystem.

Renovasjon

Avfallsbeholdere håndteres i eget avfallsrom i bygget.

Fjernvarme

Bygget skal tilknyttes fjernvarmenettet

Energi

Det er planlagt tilrettelagt for solceller på tak.

4.9. Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende

Gående og syklende

Beboerne i bofellesskapet vil hovedsakelig komme til fots, fra bussholdeplass via Spannet og/eller snarveger, eller med drosje/skyss. Planforslaget medfører derfor ikke vesentlig økt biltrafikk. Det legges til grunn at adkomst for gående vil være via dagens tilbud for gående. Østmarkveien har ensidig fortau langs hele den gjennomgående strekningen, ny turveg i vest vil også supplere og skape en mer direkte tilkobling mot Ringve skole og busstilbudet i Olav Engelbrektssons allé.

Kollektivtransport

Tiltaket vil ha kort avstand til kollektivtilbud i Olav Engelbrektssons alle (275 m) og Østmarkveien (300 m).

Adkomstveg og avkjørsel

Biladkomst til planområdet vil være via Spannet som i dag. Det er lagt til grunn at tiltaket forventes å generere st lite biltrafikk, i hovedsak vil den bestå av ansatte ved bofellesskapet på vei til/fra jobb og besøkende til dagtilbudet. Tiltaket erstatter 12 eksisterende boliger, og det forventes dermed ikke økt trafikk som følge av tiltaket da trafikken i tilknytning til eksisterende boligene forsvinner. Avkjørsel til eiendommen vil kun bli justert noen meter sammenlignet med dagens løsning..

Spannet har større stigning enn kravene i Statens vegvesens håndbok N100. Det er vurdert at den totale trafikken i Spannet fortsatt vil være lav slik at det legges til grunn at det ikke er nødvendig med oppgradering av Spannet med lavere stigning, eller eget gangtilbud i denne sammenheng. Dersom det skulle bli mer utbygging langs Spannet, må oppgradering vurderes på nytt. Det vil bli utarbeidet et eget trafikknøtt til planen som omtaler trafikk og trafiksikkerhet.

Varelevering

Varelevering vil foregå fra Spannet. Det er forventet få leveranser, maks 1-2 i uken.

Turveg

Det er planlagt ny turveg fra Ringve skole til bofellesskapet. Det har vært dialog med barnehagen om løsningen, og løsningen er omforent. Turvegen vil opparbeides i forbindelse med prosjektet. Eksisterende sti mellom Harry Borthens veg og Spannet nord og øst for bebyggelsen skal ivaretas og utbedres. Tilpasning til tiliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon.

4.10. Planlagte offentlige anlegg

Turveger sørvest og nordøst for bofellesskapet blir regulert som offentlig tilgjengelige, og Trondheim kommune vil overta drift og vedlikehold av disse etter ferdigstilling. Belysning?

4.11. Miljøoppfølging, miljøtiltak

Rambøll har gjennomført miljøkartlegging og ombrukskartlegging av eksisterende bygg. Det er satt som krav at ny bebyggelse skal oppnå minst 30% reduksjon av klimagassutslipp fra materialer og energiforbruk, og at prosjektet skal gjennomføres med fossilfri byggeplass og fossilfri massetransport.

4.12. Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, lekeplasser, eksisterende og ev. ny vegetasjon, offentlige friområder, arealstørrelse, turveier, adkomst og tilgjengelighet, sesongbruk, krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse

Det er tilrettelagt for en indre og en ytre hage knyttet til bofellesskapet med tilrettelegging for lek, ballspill, opphold og grønn beplantning. Den indre hagen er ca. 200 m², og den ytre er ca. 1500 m². I den ytre hagen er det lagt til grunn at terrenget ivaretas i størst mulig grad, vegetasjon ryddes og det gjøres minst mulig inngrep. Nord for bygget og den offentlige gangvegen skal eksisterende terreng og vegetasjon bevares.

Det er i tillegg lagt til grunn terrasser på ca. 120 m².

De to turvegene blir liggende nord og sør for bebyggelsen, med tilkobling fra Spannet og til henholdsvis Harry Borthens veg og Ringve skole.

Det stilles krav til utarbeidelse av utomhusplan i bestemmelsene til planen. Krav til rekkefølgekrav for opparbeidelse av uteoppholdsarealer og turveger før brukstillatelse kan stilles i reguleringsbestemmelser til reguleringsplanen.



Figur 20 Illustrasjonsplan

4.13. Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming

Universell utforming er ivarettatt iht. TEK. Deler av uteområdet sør for bebyggelsen oppnår ikke universell utforming, se rød stiplet markering i illustrasjonsplanen over.

4.14. Sosial infrastruktur

Planen vil ikke ha relevans for sosial infrastruktur.

4.15. Plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjenesten (Veileder)

Brann- og redningstjenesten vil ha tilkomst til bebyggelsen fra Spannet og Harry Borthens veg. Oppstilling vil være i Spannet. Det vises til vurderinger gjort av WSP i forbindelse med tidligere byggesak.

4.16. Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Det er utarbeidet et klimagassregnskap som del av forprosjekt for vurdering av energiforsyning for bofellesskapet, se kap. 5.18. Det er planlagt for solceller på tak og tilkobling til fjernvarme. Det er videre gjort grep for å minimere inngrep i eksisterende terreng sør for ny bebyggelse.

Det legges i hovedsak til rette for at beboerne i bofellesskapet skal benytte gange, sykkel eller kollektivtransport til og fra tiltaket.

5. Virkninger av planforslaget

5.1. Landskap (nær- og fjernvirkning)

Planforslaget vil være mest synlig ved nærvirkning fra Harry Borthens veg og Spannet. Det er gjort et utvalg nær – og fjernvirkingsillustrasjoner fra ulike standpunkter under (markert med rødt).



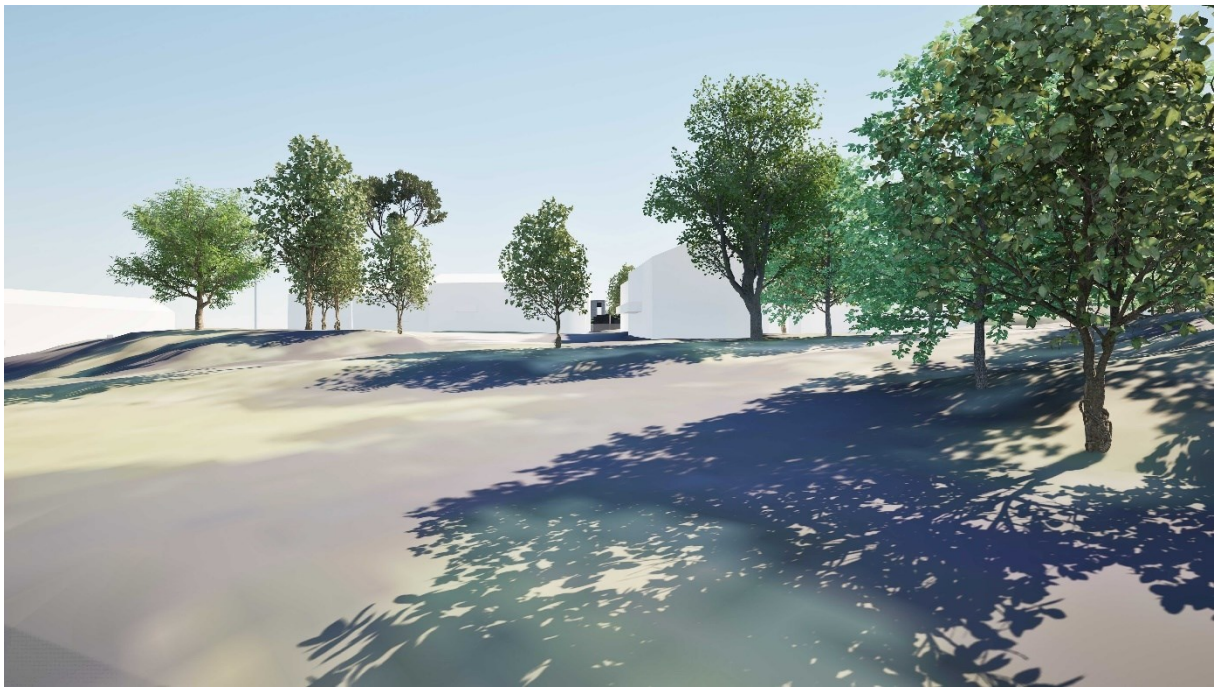
Figur 21 Illustrasjoner fra modell er tatt fra 1 Østmarkveien, 2 Spannet, 3 Sjømannshjemmet og 4 Ringve skole.



Figur 22 Planforslaget sett fra Østmarkveien inn i Spannet, før og etter. Etter-situasjon er vist uten løv på trærne utenfor ny bebyggelse. Illustrasjoner: Google maps (over), Bergersen arkitekter (under)



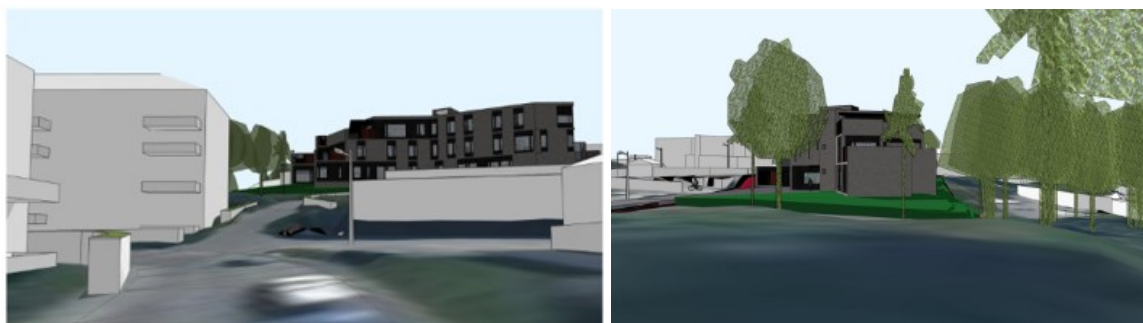
Figur 23 Før og etter sett fra Spannet med Victoriasenteret til venstre. Etter-situasjon er vist uten løv på trærne utenfor ny bebyggelse. Illustrasjoner: Google maps (over), Bergersen arkitekter (under)



Figur 24 Planforslaget sett fra Sjømannshjemmet mot Gartnerhaugvegen. Illustrasjon: Bergersen arkitekter



Figur 25 Planforslaget sett fra Ringve skole, med Tiriltoppen barnehage til høyre og Gartnerhaugvegen til venstre. Illustrasjon: Bergersen arkitekter



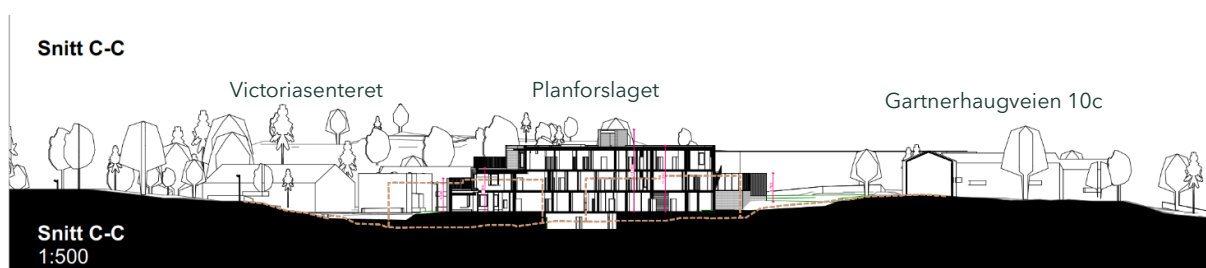
Figur 26 Til venstre: Planforslaget sett fra Harry Borthens veg. Til høyre: Planforslaget sett fra grøntarealet langs Spannet. Gartnerhaugen i bakkant.

5.2. Byform, steds karakter og viktige siktlinjer, ([Veileder for Byform og arkitektur for Trondheim](#))

Det er stor variasjon i bygningstypologien i området, og det er flere store bygg i nærområdet med tilsvarende typologi. Tiriltoppen barnehage er av nyere dato, med moderne formuttrykk, og ligger rett sør for planforslaget, med tilsvarende byggehøyde som det foreslått prosjektet og flatt tak. Bebyggelsen føyer seg dermed inn i situasjonen på en god måte, og forholder seg til barnehagen og blokkbebyggelsen i Harry Borthens veg (3-4 etasjer) i skala.

Sørvest for planområdet ligger det rekkehusbebyggelse fra 50/60-tallet i 2,5 etasjer med saltak og tiltakets høyde er trappet ned i denne retningen med terrasser, bodar mv. Nærmere Østmarkveien ligger det også trehusbebyggelse i 2,5 etasjer fra samme tidsperiode.

Materialitet i området varierer mellom tre (liggende og stående panel), platekledning i metall og tegl. Dette gjør at områdekarakteren ikke er enhetlig, og burde gi spillerom mtp utforming av ny bebyggelse.



Figur 27 Snitt gjennom ny og eksisterende bebyggelse mot sørøst. Victoriasenteret til venstre, og rekkehusbebyggelse i Gartnerhaugveien til høyre. Illustrasjon: Bergersen arkitekter.

5.3. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Eksisterende terreng og vegetasjon rundt bebyggelsen er søkt ivaretatt i størst mulig grad. Naboer vil ikke få negativ påvirkning av forslaget med henblikk på skyggevirkning av ny bebyggelse.



5.4. Kulturminner og kulturmiljø

Bofelleskapet langs Spannet er planlagt oppført i inntil tre etasjer inkludert sokkel, og vil forholde seg til eksisterende terrenghøyder i området. Det nye bygget forholder seg til barnehagen (Østmarkveien 28) i størrelse. Tiltaket vil ligge innerst i Spannet, nede i en liten forsenkning i terrenget bak Kanonhaugen. Det gjør at kun heistårnet vil overstige det høyeste punktet på Kanonhaugen, som stikker opp som en markør i terrenget. Tårnet vil trolig kunne skjules av dagens vegetasjon deler av året. Tiltaket vil på grunn av høydeforskjellen ikke bli synlig fra det fredete sykehusområdet på Østmarka, men vil kunne gi visuell påvirkning til de kommunalt listeførte personalboligene tilknyttet Østmarka nordøst for planområdet. Tiltaket kan også bli mer eller mindre synlig fra de kommunalt listeførte boligeiendommene, Sjømannshjemmet og tidligere Ringve videregående skole i sør og vest.

Det vil bli utarbeidet et notat for tema kulturminner som del av planarbeidet i tråd med Miljødirektoratets/Riksantikvarens metode M-1941.

5.5. Grunnforhold

Områdestabilitet er vurdert av WSP og er funnet tilfredsstillende iht NVEs veileder 1/2019.

Ifølge Miljødirektoratets kart over grunnforurensning er det gjort undersøkelser innen planområdet i 2023, og konklusjon fra rapporten er at det ikke er behov for tiltak uansett arealbruk.

5.6. Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger (*Naturmangfoldloven*)

Det er gjort en vurdering av naturverdier i planområdet av biolog fra Rambøll (vedlegg xx). Planområdet ligger nær et større grøntområde med intensivt skjøttet kortklippet gressareal og ekstensivt skjøttet plen/blomsterenger. Avstand til nærmeste forekomst av slåttemark/blomstereng (jf. «Skjøtselsplanen for plen og grasbakke, St. Olavs hospital HF, Østmarka, 2015) er ca. 13 meter. Avstanden reduseres til ca. 9 meter i planforslaget. Avstand er vurdert å være stor nok til at engen ikke blir direkte påvirket av tiltaket. Avbøtende tiltak kan være å sette opp infoskilt langs trafikkerte veier/ved kanen av lokalitetene for økt bevisstgjøring av brukerne av området.

5.7. Friluftsliv (*kommunale mål i [Kommunedelplan for friluftsliv og grønne områder](#)*)

Planforslaget vil medføre fortetting av en tomt som er tidligere bebygd, og legger opp til oppgradering og etablering av to turveger i nærområdet. Dette vil være positivt mtp friluftsliv og ferdsel i området. Eksisterende grøntarealer og terreng ivaretas i stor grad rundt ny bebyggelse.

5.8. Trafikkøkning, vegforhold.

Planforslaget vil medføre minimal trafikkøkning langs Spannet og Østmarkvegen. Det vil bli utarbeidet et notat for tema trafikk som del av planarbeidet.

5.9. Beredskap og ulykkesrisiko, (*kommunale mål i Planprogram for Trafikksikkerhetsplanen 2020 -2024*)

Vurderes i temanotat for trafikk.

5.10. Barns interesser (*statlig planretningslinje om barn og planlegging*)

Ettersom planforslaget blir liggende på en tomt som er bebygd i dag, og dagens vegetasjon rundt tiltaket ivaretas i stor grad forventes det ikke at tiltaket vil påvirke barns interesser negativt. Tiltaket medfører oppgradering av eksisterende snarveg og etablering av ny turvegforbindelse i området. Dette vil være positivt for barn og unges ferdsel i området.

5.11. Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Uteområdene rundt bebyggelsen er universelt utformet langs østsiden av bygget frem sitteplassen på nederste nivå i vest. Utearealet i sør er ikke UU, men følger hovedsaklig dagens terreng.

5.12. Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy, (statlige miljømål om forurensning og statlig Planretningslinje om støy T- 1442/2021)

Det forventes ikke utfordringer med støy eller luftforurensning for planforslaget basert på lav ÅDT og liten endring i trafikkmengde. Grunnforurensning er undersøkt innen planområdet og det er ikke funnet behov for tiltak, jf. Miljødirektoratets grunnforurensningskart.

5.13. Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det er god kapasitet på vannforsyning og avløp, og planforslaget tilkobles kommunale vann- og avløpsledninger. Slokkevannsforsyning er sikret, se VAO-plan utarbeidet av Structor. Det er manglende kapasitet i eksisterende trafo/nettstasjon i Østmarkveien 25, denne skal oppgraderes til 400v.

5.14. Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass

Det etableres én ny turveg/snarveg mellom Ringve skole og Spannet, og dagens snarveg langs nordsiden av tomten oppgraderes. Det vil bli utarbeidet et notat for tema trafikk som del av planarbeidet som omtaler trafiksikkerhet.

5.15. Tiltakets beliggenhet (statlige planretningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging)

Tiltaket ligger godt lokalisert i et grønt område, nært kollektivtilbud og med gode forbindelser for gående og syklende.

5.16. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (statlige miljømål)

Det er ikke avdekket utfordringer innen planområdet mtp havnivåstigning, stormflo, vind, flom eller skred, se ROS-sjekkliste. Klimatilpasning kommenteres særskilt i ROS-analyse som skal utarbeides.

5.17. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Planområdet ligger godt skjermet mtp støy og luftforurensning, med lite trafikk inn mot planområdet. Det er gode lys- og solforhold og store grønne områder rundt tiltaket, med turveger, lekearealer og rekreasjonsareal i nærområdet. Det er enkel tilgang til kollektiv, som er videre forenklet gjennom etablering av turveger.

5.18. Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Det er utarbeidet et klimagassregnskap av Rambøll, basert på NS3720. Prosjektet bygg (med solceller) oppnår målet om 30% utslippsreduksjon ift. referansebygg over 60 år.

5.19. Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut, i tråd med byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023-2029 og Trondheim kommunes mål om reduksjon av trafikkarbeidet med 20 %

5.20. Anleggsperioden (trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt)

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

6. Planlagt gjennomføring

6.1. Tidsplan

Ønsket byggestart er høsten 2025.

6.2. Økonomiske konsekvenser

Trondheim kommune vil være byggherre for tiltaket, og det er budsjettet midler til gjennomføring gjennom vedtak i Bystyret. Kommunen vil få ansvar for drift og vedlikehold av turvegene i området.

6.3. Gjennomførbarhet for tiltak i planen

7. Planprosess og innkomne innspill

7.1. Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

7.2. Sammendrag av merknader med kommentarer

Kilder

- Asplan Viak AS, Illustrasjonsplan, 2.1.24
- Biofokus, Naturfaglig vurdering i forbindelse med planer om utbygging på Østmarka (naturmangfoldsrapport), 10.5.24
- Politiske saker/vedtak
 - Bygg 23_81806 Østmarkveien 28 MU-U, bofellesskap, politisk behandling
 - Bygg 23_81806 Østmarkveien 28 MU-U, bofellesskap, saksprotokoll 19.12.23
 - Opphevet vedtak- byggesak, Statsforvalteren
- Rambøll, Uttalelse vedrørende utbygging av tomt 413/58 på Østmarka (naturmangfold), 20.4.23
- Rambøll, Østmarkveien 28 Klimagassberegning, 5.7.2024
- Structor, VA-plan til teknisk godkjenning, 19.1.24
- Trondheim kommune, Godkjenning av søknad om teknisk plangodkjenning, 8.2.24
- Wsp, Geoteknisk forutsetningsrapport (1004972-GEO-001-20230331), 31.3.23

