

Saksframlegg

HOLTERMANNNS VEG 1-13, KLOKKER LASSENS GATE 2 OG DEL AV

VEISLETEN ALLÉ 13

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/37618-30 (116974/09)

Saksbehandler: Marthe Mollan

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Holtermanns veg 1, Klokker Lassens gate 2 og del av Veisletten allé 13, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II Arkitektkontor AS senest endret 01.07.09, med bestemmelser senest endret 10.07.09.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2 nr. 1.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

Sammendrag

Hensikten med planen er å avklare ny bruk av eiendommen gjennom en reguleringsplanprosess. Det foreslås at byggeformålet endres fra offentlige formål og parkeringsanlegg til kontor og noe forretning. Det nye planforslaget legger til rette for 30.600 m² bruksareal over bakken, samt parkeringskjeller. På grunn av utvidet parkeringskjeller er en økning av samlet bruksareal for planområdet på ca. 8000 m² i forhold til gjeldende reguleringsplan for området.

Rådmannen anbefaler at reguleringsplanen fremmes som en flatereguleringsplan med stor grad av fleksibilitet. Det er foreslått rammer for blant annet høyder, volum og byggegrenser i flateplanen. Det anbefales at det inndeles i to delområder (N1 og N2 på plankartet), noe som muliggjør utbygging i flere faser. Det vil bli knyttet krav om detaljerte reguleringsplaner til hvert delområde, der man skal ta stilling til blant annet plassering av bygninger, byggehøyder, samt plassering og utforming av uterom. Orienteringsvedleggene inneholder tre utbyggingseksempler som viser maksimal utnyttelse på flere forskjellige måter.

Merknader ved offentlig ettersyn har medført enkelte mindre endringer av plan og bestemmelser som beskrevet i saken. Rådmannen anbefaler at reguleringsplanforslaget vedtas.

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Pir II Arkitektkontor AS som forslagsstiller på vegne av tiltakshaver Trondheim kommune. Planforslaget er utført i samsvar med kommunens reguleringsveileder.

Planområdet omfatter disse eiendommene:

- gnr/bnr.: 62/453, 188, 490, 318, 240, 492, 376, 491, 479, 413, 404, samt 404/421, eid av T.K.
- gnr/bnr. 62/25, 62/25-1, eid av Elsa Marie Myhr.
- del av gnr/bnr. 62/404, eid av Statens vegvesen, region Midt-Norge.
- del av gnr/bnr.: 62/259, eid av Arnt Ove Sævik, Asbjørn Sævik, Steinar Hamre, Hans P. Krane.
- del av gnr/bnr.: 404/420, eid av KLP Eiendom Trondheim AS.

Planstatus

Bakgrunn

Trondheim kommune ønsker å selge Holtermanns veg 1 ettersom det ikke er aktuelt med utbygging av offentlig bebyggelse og garasjeanlegg. I den forbindelse var det ønskelig å få vurdert mulighetene for utvikling av næringsbygg på eiendommen. Pir II Arkitektkontor AS vant et parallelloppdrag som ble arrangert av Trondheim kommune. Rådmannen engasjerte Pir II Arkitektkontor AS som konsulent for planarbeidet, og de har sammen med byplankontoret utarbeidet forslag til ny reguleringsplan for området.

Planstatus

Forholdet til kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel er området vist som bybebyggelse. Kommunedelplan for Elgeseter foreslår en kompakt utnyttelse av virksomhetsområder. Hovedsykkel- og gangtrasé ligger innenfor planområdet.

Gjeldende reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan for området er reguleringsplan for Teknobyen (R417) vedtatt av Bystyret

Trondheim kommune

01.03.01. Området nord for høyblokka (felt E) er regulert til garasjeanlegg. Parkeringshuset kan oppføres i 4 etasjer med en utnyttelsesgrad (BYA) på 72 %. Totalt gir dette et tillatt bruttoareal på 8 000 m² innenfor felt E. Felt F, sør for høyblokka, er regulert til offentlig bebyggelse med en tillatt byggehøyde på 5 etasjer og en utnyttelsesgrad (% BYA) på 46 %. Totalt gir dette tillatt bruttoareal på ca 13 000 m² innenfor felt F. Gjeldende reguleringsplan tillater dermed totalt sett ny bebyggelse på 21 000 m². I tillegg kommer høyblokka med et bruksareal på ca 8 750 m² (volum over bakken).

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Planområdet ligger på Elgeseter. Mot øst grenser planområdet til Holtermanns veg som er hovedinnsfartsåren til Trondheim fra syd. Mot øst grenser planen til småhusområdet Veisletten.

Eksisterende bruk

Holtermanns veg 1 er i dag bebygd med en høyblokk i 14 etasjer over bakken og et bruksareal på ca 8750 m² (over bakken), og med kjeller på 3 etasjer. Sør for høyblokka ligger to flermannsboliger. Arealet nord for høyblokka er disponert til parkeringsareal på bakken.

Bebyggelsesstruktur

Planområdet ligger i et område med fragmentert bebyggelse av forskjellig karakter. Holtermanns veg 2, som ligger på motsatt side av Holtermanns veg, er bebygd med et kontorbygg i 3 etasjer. ”Teknobyen” består hovedsakelig av næringsbebyggelse. KLPs nye kontorbygg som er under oppføring, ligger langs Elgeseter gate. I området ligger også en 7 etasjes boligblokk. Arealet for øvrig er ubebygd og benyttes til parkering.

Vest for planområdet ligger et felt med boligbebyggelse som strekker seg helt til skrenten ned til Nidelva. Trehusbebyggelsen fra mellomkrigstiden er i 2-3 etasjer har frodige hager og varierer mellom eneboliger, tomannsboliger og flermannsboliger.

Verneverdier

Innenfor planområdet er en tomannsbolig klassifisert som bygning med høy antikvarisk verdi, klasse B, og en stall på eiendom gnr/bnr. 62/25 har antikvarisk verdi, klasse C. Vest for planområdet er det flere boliger som har antikvarisk verdi, klasse C. Også øst for planområdet er det flere boliger langs Holtermanns veg som har antikvarisk verdi.

Kommunens administrasjonsbygg i Holtermanns veg 1 er et eksisterende høybygg i 14 etasjer. Bygningen representerer en tidstypisk arkitektur for 1970-tallet. I senere tid er fasader ombygd med glassrekkverk grunnet forvitret betong på balkonger.

Ved inngangen til kommunens TEAB er det i dag en skulptur i form av en fontene i armert og sandblåst betong, utarbeidet av kunstneren Ramon Isern. Den abstrakte skulpturen ble satt opp samtidig som bygningen i 1972-73 og er utformet i forhold til denne. Fontenen skulle spille sammen med vann og farget lys fra åtte lyskastere på bunnen av bassenget. Tekniske problemer har ført til at vannet og lyset i dag er avstengt.

Grunnforhold

Holtermanns veg 1 ligger ikke innenfor kvikkeiresone. Det er relativt gode grunnforhold. Grunnen består trolig av rekonsoliderte rasmasser fra overliggende områder. Leira er stort sett fast og relativt lite

Trondheim kommune

kompressibel, men det kan være lokale variasjoner i setningsegenskaper for grunnen. Dette må tas hensyn til ved fundamentering.

Solforhold

Det er gode solforhold i området. I dag er det kun høyblokka som kaster skygge i planområdet.

Vegetasjon og topografi

Landskapsmessig ligger planområdet på en flate mellom Nidelva og Gløshaugen. Området preges dels av beskjedne vegetasjon og dels av gamle hager i tilknytning til de eksisterende boligene i planområdet. Nidelven ligger som en forholdsvis uberørt korridor og ett verdifullt naturrom vest for planområdet. På lang sikt vil denne kunne være en viktig naturressurs for byens befolkning når byen fortettes ytterligere. Det er foretatt registrering av vegetasjon innenfor planområdet som er illustrert og beskrevet i orienteringsvedlegg nr. 7.

Trafikk

Planområdet har i dag adkomst fra Elgeseter gate via Professor Brochs gate. Elgeseter gate er en av hovedinnfartsårene til Trondheim sentrum og er en gate med stor miljøbelastning med hensyn til luftforurensing og støy. Elgeseter gate har en ÅDT på 26.800 (jf. tall fra Statens vegvesen). Fra og med i sommeren 2008 ble det innført kollektivfelt i begge retninger. Vegkrysset Elgeseter gate - Professor Brochs gate har på 4 år hatt 9 trafikkulykker. Dette vegkrysset vil dermed kunne karakteriseres som et ulykkespunkt.

Støy og luftforurensning

Støysonekart for Trondheim viser at Holtermanns veg 1 ligger i "rød sone" der støyfølsom bebyggelse skal unngås. Luftkvaliteten er ikke tilfredsstillende for området. Forurensningsforskriftens grenseverdier for lokal luftkvalitet har årlig vært overskredet både for svevestøv PM₁₀ (unntatt i 2008) og NO₂. Forurensningen fra PM₁₀ har blitt forbedret de siste årene gjennom bruk av ulike virkemidler.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger ved en av to hovedinnfartsårer til Trondheim sentrum, og er derfor tilknyttet det beste kollektivtilbudet i Trondheim.

Infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Eksisterende fjernvarmeledning og andre ledningssystem går gjennom planområdet og må legges om i forbindelse med utbygging.

Planprosess

Reguleringsarbeidet er lovlig kunngjort og varslet henholdsvis 13.11.08 og 12.11.08.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Etter oppstart og samrådsfasen kom det merknader til planarbeidet fra fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen, Trondheim parkering og KLP Eiendom As.

Trondheim parkering ønsker et offentlig parkeringshus og KLP Eiendom ønsker at det avsettes tilstrekkelig med parkeringsplasser slik at den underdekningen de mener de har av parkeringsplasser på sin eiendom kan etableres innenfor planområdet. Både bygningsrådet og Statens vegvesen viser til den restriktive parkeringspolitikken for arbeidsplassparkering og ønsker at bestemmelser i kommuneplanens arealdel også

Trondheim kommune

skal gjelde for dette området og innspillene fra Klp og Trondheim parkering ble derfor ikke foreslått tatt til følge.

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 67/09 i møte 19.05.09.

Høringsuttalelser og merknader

Det kom inn 10 merknader ved offentlig ettersyn. Høringsuttalelsene er i det følgende forkortet.

1) Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 05.06.09

Fylkeskommunen minner om at bebyggelse som skal rives må fotodokumenteres før riving og om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8. Fortetting av dette området er i tråd med overordnede miljømål, bl.a. i fylkesdelplan "Ny Giv". For å gjennomføre en slik fortettingspolitikk er det samtidig viktig å ha en bevisst holdning til utlegging av konkurrerende kontorarealer i områder med dårlig kollektivdekning, men god biltilgjengelighet, slik som langs Omkjøringsveien.

Rådmannens kommentar: Rådmannen viser til bestemmelse § 6.4 vedrørende fotodokumentasjon av bygninger. Fylkeskommunens kommentarer om fortetting tas til orientering.

2) Politiet, brev datert 03.06.09

Politiet bemerker viktigheten av gang- og sykkelveien på vestsiden av planområdet. Gang- og sykkelveien må skilles fra andre kjørearealer og det er viktig at den ikke blir berørt vesentlig i anleggsperioden. Krysningspunktet mellom gang- og sykkelveien og Prof. Brochs gate bør strammes opp betydelig med utvidete fysiske tiltak. Skilting er ikke tilstrekkelig uten samtidige fysiske tiltak. Varelevering/sjøpeltømming fra gang- og sykkelvei må ikke forekomme. Det bør legges opp til parkering for MC/moped på gateplan for besøkende. Det forutsettes at det legges opp til et bredt parkeringstilbud for syklende.

Rådmannens kommentar: Innsippet er ivaretatt ved at det i planen er stilt krav om at det skal utformes en detaljtegning for sykkelføringen gjennom kryssområdet og at nødvendige tiltak må gjennomføres før det kan gis ferdigattest på ny bebyggelse i byggeområde N1 og N2, samt at parkeringskjelleren er flyttet noen meter lengre fra gang- og sykkelveien slik at det ikke skal oppstå konflikt med denne i anleggsperioden. § 4.4 er også justert, slik at det er åpnet opp for at utearealet skal vise eventuell parkering av sykkel og MC/mopedparkering. De øvrige forholdene som politiet har kommentert er allerede ivaretatt ettersom planen viser en gang- og sykkelvei som er adskilt fra adkomstveien. Sykkelparkeringstilbudet vil bli minimum 1 sykkelplass pr. 100 m² BRA kontor, noe som er i tråd med kommuneplanens arealdel.

3) Statens vegvesen, brev datert 12.06.09

Vegvesenet stiller som vilkår for egengodkjenning at parkeringskjeller bygges i tråd med byggegrense. Byggegrensen skal bl.a. sikre at det ikke utføres tiltak som kan vanskeliggjøre fremtidig veiutbygging. Vegvesenet bemerker at sykkelveien gjennom området er en av de viktigste sykkelrutene i Trondheim, og syns det er svært positivt at traséen rettes ut. Reguleringsplanen må sikre en kontinuitet av gang- og sykkelvei på tvers av Prof. Brochs gate. I tillegg må det presiseres i bestemmelsene et krav om at det skal utformes en detaljtegning for sykkelføringen gjennom kryssområdet. Oppstillingslengden for buss må forlenges til 50 meter. Dette kan gå på bekostning av utkjøringslengden der kravet er 20 meter. Bussholdeplassen skal ha universell utforming, noe som innebærer krav om leskur med lys. Et leskur kan om ønskelig integreres i bygning.

Rådmannens kommentar: Innsigelse fra vegvesenet er trukket på bakgrunn av endret plankart der

Trondheim kommune

grensen for parkeringskjelleren er lagt i byggegrensen mot Holtermanns veg. Dette er bekreftet av Vegvesenet i brev datert 17.07.09.

For øvrig er krav om detaljtegning for sykkelføring gjennom krysset med Prof. Brochs gate tatt inn i bestemmelsene. Oppstillingslengden for buss er forlenget til 50 meter og utkjøringsarealet er justert i forhold til dette. Det er lagt til en ny bestemmelse i § 7.2 vedrørende busslomme som er i tråd med innspill fra Statens vegvesen. I brev av 17.07 anmodes det også om at sykkelvegen reguleres gjennomgående over Professor Brochs gate. Det betyr at kjøretøy i denne gaten kan gis vikeplikt for syklende. Dette er imøtekommet i revidert planforslag.

4) Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 19.06.09

Fylkesmannen viser til at planforslaget er i tråd med overordnede planer for området og har ingen merknader til planforslaget.

5) Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 10.07.09

Viser til at grunnforhold er tilstrekkelig ivaretatt og har ingen merknader til planforslaget.

6) Syklistenes Landsforening Trondheim (SLF), brev datert 25.06.09

Sykelruten i den vestlige delen av planområdet er av stor betydning for sykkeltrafikken. SLF støtter at sykkelvegen blir lagt om slik at den blir rettet ut mellom Prof. Brochs gate og undergangen under Stavne bro, men mener at det er rom for ytterligere forbedringer. SLF ber om at § 9.2 og 9.3 endres slik at tiltakene må være ferdigstilt før det gis tillatelse til byggestart for ny bebyggelse i N1 og N2. § 9.2 bør endres slik at bredden på undergangen økes fra 5 meter til minst 7 meter, ettersom undergangen er trang og uoversiktlig og det er mye sykkeltrafikk med høy hastighet blandet med fotgjengertrafikk fra flere steder. Det bes om at reguleringsplanen inkluderer gang- og sykkelveien under Stavne bro og tilkoblingen til anleggene i forbindelse med Stavne bro. Det bes om at g/s-vegen gjennom gnr. 62/25 blir justert noen meter i vestlig retning slik at den blir mest mulig rak mellom Prof. Brochs gate og undergangen under Stavne bro.

Rådmannens kommentar: Rådmannen er enig i at det hadde vært ønskelig at bredden på jernbaneundergangen var bredere, men fordi dette er teknisk komplisert og kostbart å gjennomføre, er det ikke foreslått å stille vilkår om dette i denne planen.

7) Elsa Marie Myhr, Veisletten Alle 13 og Gudveig og Gunnar Myhr, Veisletten Alle 9 og 11, brev datert 27.06.09

Eiendommen Holtermanns vei 113 (gnr. 62/376 og 62/25) ble på begynnelsen av 90-tallet overdratt til Trondheim kommune med bakgrunn i at området var regulert til og tenkt utnyttet til offentlige formål. Det er derfor overraskende og oppsiktsvekkende at Trondheim kommune ønsker formålsendring til kontorvirksomhet, og ønsker å utnytte et eiendomspotensielle som private eiendomsbesittere er blitt fratatt muligheten til å bruke. Økt arealutnyttelse har flere negative konsekvenser for naboer som berøres av planforslaget. Bygningsmassen vil fremstå som en betydelig mer massiv vegg for de naboer som grenser mot byggeområdet, sammenlignet med dagens reguleringsplan som tillater byggehøyder på hhv 4 og 5 etasjer. En økning på 2-3 ekstra etasjer vil være en betydelig høydeøkning i denne sammenhengen. Det vil subsidiært være av betydning for naboene at de høyeste bygningsvolumene lokaliseres mot Holtermanns vei og at lavere bygningsmasse vender mot vest. Forslaget om at eksisterende høyhus kan reduseres til normal og naturlig byggehøyde vurderer naboer som positivt. Økt arealutnyttelse vil ha negativ konsekvens også i forhold til politiske føringer for trafikk og parkering som er vedtatt i kommunedelplanen for Elgeseter. Naboene er enig i at biltrafikken inn i planområdet bør begrenses til et minimum, og mener alle

Trondheim kommune

varemottak bør lokaliseres til kjellernivå der dette er fysisk mulig. Naboer forutsetter at geotekniske forhold blir vurdert og tillagt tilbørlig vekt i planarbeidet. Naboene mener det må gjennomføres registreringer i eksisterende boliger forut for byggestart for å kunne dokumentere eventuelle setninger i grunnen og skader på bygninger som følge av byggeprosessen. Naboer ønsker at trasé for gang- og sykkelveien endres så lite som mulig fordi det anses som negativt å måtte avstå utnyttbart areal og få gjennomgangstrafikken enda nærmere villabebyggelsen, noe som vil kunne forsterke forstyrrelser og inntregning av uvedkommende i enda sterkere grad enn i dag.

Rådmannens kommentar: Når det ikke lenger er aktuelt for kommunen eller andre offentlige institusjoner å tilrettelegge for et parkeringsanlegg og annen offentlig bebyggelse i tråd med gjeldende reguleringsplan, finner rådmannen det naturlig å avsette området til kontorbebyggelse.

Geoteknisk undersøkelse og geoteknisk prosjektering skal foreligge ved byggesøknad, og hvis det er aktuelt bør eventuelle registreringer på eksisterende boliger skje i forbindelse med dette.

Innspill om at varemottak fortrinnsvis skal skje i kjeller er tatt inn i bestemmelsene § 3.6. Innspill vedrørende uendret trasé for gang- og sykkelveg tas ikke til følge, ettersom det er ønskelig med en rett g/s-veg ut fra fremkommelighetshensyn og trafiksikkerhet, samt at denne traséen er hjemlet i gjeldende reguleringsplan. Rådmannen har forståelse for at naboer mener at en økning på 2-3 etasjer ekstra ut mot boligbebyggelse kan føre til at bygningsmassen kan fremstå som en massiv vegg, og rådmannen foreslår derfor at det tilføyes i bestemmelsene at bebyggelsen bør trappes ned mot boligbebyggelsen i vest og nord i område N1. Mot vest vil for øvrig de urbane plassrommene som er hjemlet i planen være med på å motvirke en slik virkning av bebyggelsen. Naboer vil for øvrig på et senere tidspunkt få anledning til å uttale seg til en mer konkret plassering av volum og høyder i detaljerte reguleringsplaner for de to områdene N1 og N2.

8) KLP Eiendom Trondheim AS, brev datert 29.06.09

Reguleringsforslaget gjelder omregulering av en betydelig del av gjeldende plan R417, hvor KLP eier det aller meste av det resterende planareal. I R417 er det et rekkefølgekrav at p-huset skal være bygd før resten av KLP's eiendom utbygges med ca. 30 000 m² kontorer. Å bortregulere p-huset etter at over halve Teknobyen nå har vært utbygd i en 10-års-periode med et fremtidig p-hus i tankene uten å vise til en alternativ, likeverdig løsning, setter KLP i en uholdbar situasjon. Selv med alle kjellere under sine fremtidige bygg fullt utnyttet til parkering, vil KLP mangle minst 120 p-plasser innenfor det maks tillatte antall parkeringsplasser. I saksutredning er det anført at KLP og andre innenfor gjeldende plan kan inngå privatrettslig avtale om leie av parkeringskapasitet i Holtermanns vei 1. Dette er i og for seg en mulig løsning, men gir ingen planmessig juridisk sikkerhet. Om denne løsning skal være tilfredsstillende sikkerhet for gjennomførbarheten i henhold til gjeldende plan, må det utstedes en tinglyst rettighet eller tilsvarende til slik parkeringsleie.

KLP vil også påpeke at den ovenfor nevnte rekkefølgebestemmelse i R417 er umulig å tilfredsstille uten en slik erklæring og en omregulering/dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsen i R417. En slik endring/dispensasjon må i så fall vedtas sammen med den nye reguleringsplanen.

Rådmannens kommentar: Rådmannen har fått utført beregninger som viser at KLPs eiendom Teknobyen har et tilstrekkelig stort utnyttet parkeringspotensiale, slik at maksimalnormen for parkering kan oppfylles på egen grunn ved full utbygging av Teknobyen. Fordi parkeringskjelleren i denne planen er romslig dimensjonert, kan det være en alternativ mulighet at KLP får disponert en del av disse plassene gjennom en privatrettslig avtale med de fremtidige eierne av området. Men Rådmannen ser ikke at det er grunn til at en slik rettighet skal reguleres, og anbefaler at merknaden fra KLP Eiendom AS ikke tas til følge.

Trondheim kommune

9) Elgeseter gate 58 AS, brev av 04.07.09

Beboere i boligblokken nord for planområdet mener at maksimalt tillatt høyde på bebyggelse mot Prof. Brochs gate bør reduseres fra 7 til 4 etasjer pga. at ny bebyggelse i stor grad vil redusere utsynet og øke innsyn. Det økte byggevolumet vil medføre økt trafikk og støy- og forurensningsproblematikk både i Holtermanns veg og Prof. Brochs gate og beboerne mener at dette er negativt i forhold til deres trivsel og helse. Det er spesielt lyskrysset i Holtermanns veg/Prof. Brochs gate som er et trafikalt problem og som de mener bør omreguleres ved utbygging av området, der det er særlig vanskelig å ta til venstre når man kommer fra sør. Med økt trafikk kan krysset bli en enda trangere flaskehals. Det er ønskelig at kommunen vurderer andre innkjøringsalternativer til parkeringskjelleren, som for eksempel fra sørsiden av den planlagte bebyggelsen.

Rådmannens kommentar: I forhold til byggehøyder og volum vises det til rådmannens kommentarer til merknad nr. 7. Rådmannen viser til at utformingen av Prof. Brochs gate skal strammes opp i forbindelse med utbyggingen. Vegvesenet ønsker gjennom planen å sikre at Holtermanns veg kan utvides i fremtiden. Alternativet med innkjøring til parkeringskjeller fra sør i Holtermanns veg, er ikke en mulig løsning på grunn av kollektivfeltet.

Etter innspill fra kommunale enheter har Rådmannen tilføyd en rekkefølgebestemmelse i planen om at omlegging av offentlige ledninger skal gjennomføres før utbygging.

Oversikt over endringer etter første gangs behandling

Plankart:

- Omriss av parkeringskjeller sammenfaller med byggegrense mot Holtermanns veg.
- Omriss av parkeringskjeller er trukket 2-3 meter mot øst for å unngå konflikt med g/s-veg under anleggsperioden.
- G/s-veg er gjort gjennomgående over Professor Brochs gate.
- Fortau mot Holtermanns veg er utvidet med 1 meter.
- Busslommen er forlenget slik at den er 50 m lang og har en utkjøringslengde på 20 m.
- G/s-vegen er justert ved stall på gnr. 62/25, og ved tilkoblingen til g/s-veg under jernbanebrua.

Bestemmelser:

- § 3.4 Presisering om at plassrommene kan ha noe sykkel- og MC/mopedparkering.
- § 3.6 Tillegg om at varemottak fortrinnsvis skal skje i kjeller.
- § 5.2 Tillegg om at bebyggelse bør trappes ned mot boligbebyggelse i område N1.
- § 6.2 Tillegg om bestemmelser for busslomme.
- § 8.2 Rekkefølgekrav om detaljtegning for sykkelføringen gjennom krysset med Prof. Brochs gate som viser hvordan trafikksikkerheten ivaretas. Detaljtegningen skal godkjennes av Trondheim kommune før utbyggingen av gang- og sykkelvei.
- § 8.5 Rekkefølgebestemmelse om omlegging av ledninger.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Planlagt arealbruk

Området reguleres til reguleringsformålene kontor, felles avkjørsel og offentlig kjøreveg, fortau og gang- og sykkelveg.

Trondheim kommune

Reguleringsplanen er foreslått utformet som en enkel reguleringsplan med krav om behandling av detaljerte reguleringsplaner før utbygging. De detaljerte reguleringsplanene kan etter at ny plan- og bygningslov trer i kraft 1. juli 2009 behandles sammen med byggesøknaden for området.

Planavgrensning

Planavgrensningen for reguleringsplanarbeidet blir som vist på kart nedenfor. Planområdet har en størrelse på ca. 14 570 m² og grenser til Stavnebrua og jernbane i sør, Holtermanns veg i øst, boligområde i øst og boligblokk og Teknostallen i nord. For øvrig tas del av Professor Brochs gate med i planområdet fordi det er foreslått endret gatesnitt.

Planlagt bebyggelse

- Formål: I planforslaget skal det hovedsakelig legges til rette for kontorformål, herunder undervisning. Det tillates innpasset mindre forretninger og servicebedrifter som kantinevirksomhet, møtesenter, merkantile tjenester, serveringssteder, spesialbutikker og treningssenter. Det tillates ikke detaljhandel som gir et samlet T-BRA over 1000 m² for hvert felt.

- Volum: Planforslaget tillater maksimalt et samlet bruksareal for kontor på 30 700 m² over bakken og i tillegg garasjeanlegg med areal 8 600 m² i kjeller. I område N1 tillates 11.900 m² BRA og i område N2 tillates 22 900 m² BRA. Bebyggelsen mot Holtermanns veg og Prof. Brochs gate skal ha varierte gesimshøyder. Feltet skal bygges ut med et plassrom på minimum 1200 m² med hovedhenvendelse mot gang- og sykkelveien i vest.

- Høyde: Ny bebyggelse skal ha varierende høyder. Maksimal høyde for bebyggelsen er c+ 50,2 meter, som tilsvarer 7 etasjer. Det er også åpnet opp for et nytt høyhus med maksimal høyde c+ 80,0 innenfor avgrensningen til eksisterende høyhus. Eksisterende høyhus har gesimshøyde c+ 67,5.

- Byggegrenser: I planforslaget er det foreslått at bebyggelsen skal legges inntil byggegrenser for å sikre en bymessig gatesituasjon langs Holtermanns veg. Mot Prof. Brochs gate følger byggegrensen eksisterende bebyggelse i Prof. Brochs gate 2. Det er ikke krav om at det skal bygges inntil byggegrensen vest og sør i planområdet.

Uterom

I reguleringsplanforslaget er det kun angitt et minimumsareal for plassrommene i N1 og N2 og angitt at rommene skal henvende seg mot vest. Nærmere plassering av utearealene skal vurderes i de detaljerte reguleringsplanene.

Byrom

Plassrommene som knyttes til passasjer mellom Holtermanns veg og gang/sykkeltraséen på vestsiden skal ha forskjøvnede forløp, for å kunne gi støydemping fra trafikken i Holtermanns veg inn til plassrom og boligbebyggelsen bak. Bakkeplanet skal gi tilgjengelighet og opprette sammenhenger mellom de ulike delene av bebyggelsen. Gateplanet i kvartalet ønskes utnyttet til funksjoner som er offentlig tilgjengelig og vil kunne bidra til at folk søker seg hit.

Infrastruktur

- Biltrafikk: I planforslaget er det adkomst til planområdet fra ny felles avkjørsel fra Prof. Brochs gate. Adkomst til parkeringskjeller er foreslått fra Udbyes gate ved felles adkomstveg inn i området. Felles adkomstveg er adskilt fra offentlig gang- og sykkelveg. I Prof. Brochs gate er det foreslått at det skal

Trondheim kommune

opparbeides et nytt tverrsnitt av gaten med én kjørefil fra Holtermanns veg og inn i Prof. Brochs gate og to kjørefiler for utkjøring i Holtermanns veg.

- Parkering: Parkeringshus i gjeldende plan foreslås tatt ut. På grunn av tomtens sentrale plassering og attraktivitet er det i utbyggingsforslagene forutsatt at all parkering skal skje under bakken. Kapasiteten i en parkeringskjeller i en etasje er omkring 300 plasser. Sykkelparkering skal opparbeides med 1 plass pr. 100 m² kontorarealer. I planforslaget er det ikke foreslått parkering på bakkenivå, men evt. hc-parkering, soner for av og påstigning med mer kan vurderes nærmere i de detaljerte reguleringsplanene.
- Varemottak: Byrommene vil være kjørbare, og varemottak kan håndteres på bakkeplan. En romslig kjelleretasje vil kunne avlaste byrommene for denne trafikken dersom det etableres muligheter for varemottak også i kjeller, men dette forholdet er ikke foreslått fastsatt i planen.
- Gang- og sykkelveg: I planforslaget er gang- og sykkelveitraseen rettet ut, slik også gjeldende reguleringsplan for området viser. Opplevelsen av å bevege seg langs traseen er styrket ved de to byrommene som åpner seg langs den.
- Kollektivtrafikk: Planforslaget legger til rette for adkomst fra ny bebyggelse til bussholdeplass i Holtermanns veg. I planforslaget er det foreslått å innsnevre bussholdeplassen fra krysset Holtermanns veg/ Prof. Brochs gate for å bedre trafikksikkerheten.
- Avfallshåndtering: Reguleringsbestemmelser anviser at søppelhåndtering skal skje innomhus. Det er mest aktuelt med nedgravde containere eller en port i bebyggelsen.
- Ledninger: Ledninger i planområdet må omlegges på grunn av parkeringskjeller, og det er i planforslaget foreslått en 4 meter bred trasé for ledningene. Bredden på traséen er avklart i dialog med Trondheim Energi. Avløpsledningene har lite fall, og fallforhold og trasé må utredes nærmere av VA-konsulent i det videre arbeidet.

Miljøforhold

- Utestøy: Planforslaget er utformet slik at ny bebyggelse skjermer nye byrom og boligbebyggelsen i vest for støy fra Holtermanns veg. Adkomst med bil til området er lagt til Professor Brochs gate slik at støy fra innkjøring til parkeringsanlegg berører eksisterende boliger i så liten grad som mulig. For boligene på østsiden av Holtermanns veg vil nybyggene gi en støyrefleksjon, noe som medfører 2-3 dBA økt støynivå.
- Innestøy: Det er stilt krav om at støyverdier for innestøy i NS 8175, klasse C, ikke skal overskrides. Balansert ventilasjon bidrar til at lufting gjennom vindu ikke er nødvendig. Det er krav om nye støyberegninger i forbindelse med rammesøknad.
- Luft og støv: Økt trafikk i området vil gi økte støvplager og dårligere luftkvalitet i Holtermanns veg. Foreslått bebyggelsesstruktur vil skjerme boliger på vestsiden av planområdet for luft og støvforurensning fra Holtermanns veg. De planlagte åpningene på tvers av planområdet har en labyrinthaktig struktur som begrenser forurensning og støv fra trafikken i Holtermanns veg til de 19 flermannsboligene vest for planområdet.
- Vind: Kvartalsstrukturen med knekte forløp på tversgående passasjer knyttet til plassrom, vil generelt dempe vind fra ulike vindretninger.

Trondheim kommune

- Sol-/skyggeforhold: Konsekvenser av utbyggingsforslag mht. sol og skyggeforhold er dokumentert i sol/skygge diagram. Ny bebyggelse vil kaste skygger som påvirker solforholdene for eksisterende bebyggelse. De nye byrommene vil preges av skyggevirksomhet fra bebyggelsen.

- Universell utforming: I planbestemmelsene anføres følgende; ”Allmenn tilgjengelig bebyggelse, uteområder og trafikkanlegg skal utformes i henhold til prinsipper for universell utforming.”

Vesentlige konsekvenser av planforslaget

Konsekvenser for bylandskap og bybilde, fjernvirkning

Tomten skal utvikles som en del av ett større område med næringsbebyggelse, sykehus, universitet der det er lagt vekt på å knytte ny bebyggelse til byen. Bebyggelsen området grenser til er kvartalsstruktur med gater og offentlige byrom som grunnleggende forutsetning for arkitekturen. Det er ikke ønskelig at øvre del av bygningene benyttes til tekniske arealer for bebyggelsen. Dette er flotte arealer å oppholde seg i, i tillegg til at bygningene fremstår mer attraktive uten tekniske bokser på taket.

Den planlagte bebyggelsen er betydelig høyere enn omkringliggende boligbebyggelse øst og vest for planområdet. Fjernvirkninger og nærvirkninger er vist i orienteringsvedlegg nr. 3, 4 og 5.

Konsekvenser for byrom



Illustrasjon fra Holtermanns veg.

Differensierte høyder på ny bebyggelse er innført som ett formingsmoment for å fremheve en struktur som er oppdelt i volumer tilpasset kvartalsstruktur. Denne variasjonen vil tydeliggjøre romligheten i strukturen. Differensierte høyder gir dessuten mulighet for utnyttelse av taklandskap til uterom knyttet til næringsarealer.

Konsekvenser for natur

- Grunnforhold: Grunnforholdene vil ikke legge noen vesentlige begrensninger for utbyggingsforslag verken mht høybygg eller etasjer under bakken.

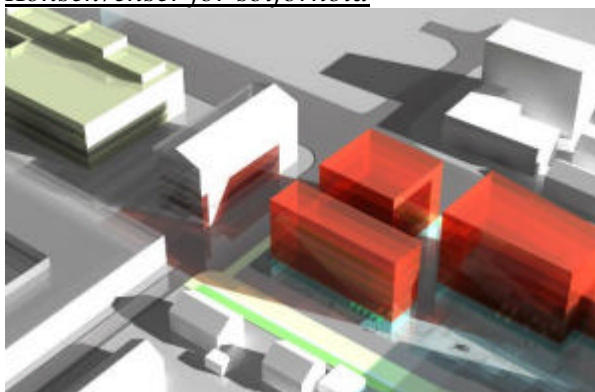
- Fare for utrasing: Planområdet er forholdsvis flatt, med høydeforskjeller innenfor 2-3 meter. Planområdets sør-vestre hjørne ligger nærmest platåkanten av skråningen ned mot Nidelva. Fra byggegrense definert i planforslaget frem til platåkant er minste avstand 40 meter. Med søknad om byggetiltak skal det foreligge geoteknisk utredning som blant annet dokumenterer at tiltaket ikke medfører fare for utrasing.

Trondheim kommune

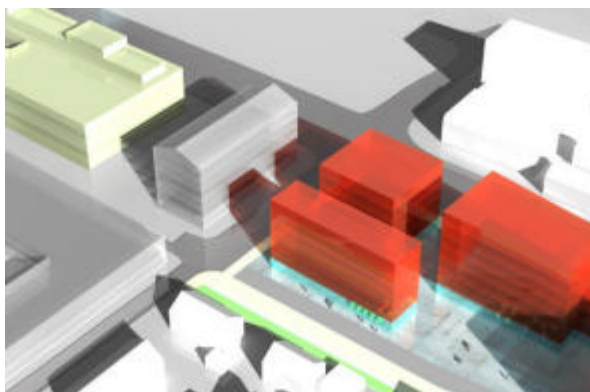
- Overvannsproblematikk: Detaljert utomhusplan skal vise lokalisering og løsning for håndtering av overflatevann. Det bør vurderes å benytte system for overflatevannhåndtering som ikke belaster kommunens ledningsnett. Et bærekraftig prinsipp kan være å bruke fordrøyningsbasseng som overvannshåndtering. Basseng anordnes under permeable overflater som ett hulrom i bakken som fylles med stein, og som regnvannet kan sive langsomt ut fra.

- Forurenset grunn: Det er ikke kjent at det foreligger forurenset grunn innenfor planområdet. Før igangsettingstillatelse kan gis, skal det foreligge en godkjent tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, alternativt må det foreligge godkjent dokumentasjon på at grunnen ikke er forurenset.

Konsekvenser for solforhold



21. mars kl. 9:30



21. mars kl. 12:00

Ny bebyggelse vil skygge for deler av boligblokken i Professor Brochs gate tidlig på dagen vår og høst som vist på illustrasjonene ovenfor. Etter klokken 15 vårjevndøgn vil ikke boligblokken få skygge fra ny bebyggelse slik orienteringsvedlegg nr. 6d viser. I juni vil fasaden til boligblokken få sol hele dagen. Konsekvenser av planforslaget for nabo anses som akseptabel siden det gir en forholdsvis begrenset reduksjon av sol for beboere.

Byrommene i strukturen vender mot vest og vil få gode solforhold, særlig midt på dagen.

Konsekvenser for eksisterende vegetasjon

Parkering under bakken og store bygningsvolumer innenfor planområdet medfører at den eksisterende vegetasjonen i stor grad vil gå tapt. Planforslaget foreslår Holtermanns veg som allégate både gjennom mer bymessig bebyggelse, opprusting av fortau og gjennom trær langs veien.

Planforslaget medfører ingen endringer for eksisterende vegetasjon i forhold til gjeldende reguleringsplan for området.

Konsekvenser for kulturlandskap og kulturminner

- Kulturlandskap: Fjernvirkningen sett fra Nidelvkorridoren er visualisert i orienteringsvedlegg nr. 4. Utbygging med bebyggelse i 3-7 etasjer gir utvilsomt mindre virkning på dette naturrommet enn utbygging med høyhus.

- Kulturminner: Planforslaget medfører riving av to verneverdige bygninger:

Villaen i Holtermanns veg 13, gnr 62/ bnr 376, er fra mellomkrigstiden og er i antikvarisk klassifisering av bebyggelsen i sentrale byområder fra 1991 avmerket blå – klasse C.

Låve i Veisletten allè 13, gnr 62/ bnr 25, er også avmerket blå – klasse C. Riving av de verneverdige

Trondheim kommune

husene medfører et tap av historiske bygninger. Forholdet innebærer ingen endring i forhold til gjeldende regulering.

- Eksisterende høyhus og skulptur foran høyhus: Planen sikrer ikke at skulpturen blir stående. Planforslaget tillater riving av eksisterende høyhus.

Konsekvenser for sosiale forhold, rekreasjonsinteresser og barn og unges interesser

Planen omfatter ingen eksisterende eller fremtidige lekearealer. I planforslaget er det lagt vekt på god kvalitet på byrom. Fremkommeligheten for hovedruta for gang-/sykkeltrafikk fra Midtbyen til Heimdal er styrket i planforslaget.

Den nye bebyggelsen vil gi endra lys- og utsiktsforhold for boligblokken nord for Professor Brochs gate. Maksimal høyde på ny bebyggelse er endret fra maksimalt 4 etasjer i gjeldende reguleringsplan til inntil 7 etasjer i nytt planforslag. Skygge fra ny bebyggelse er begrenset til de nederste etasjene tidlig på dagen.

Innsyn fra nabobebyggelse vil være ett begrenset problem så lenge næringsbebyggelse hovedsakelig benyttes i arbeidstiden. Det vil trolig oppleves som positivt å ha næringsbebyggelse med opparbeidede byrom på nabotomten fremfor et parkeringsanlegg.

Utvikling av området til kontorbebyggelse kontra oppføring av parkeringsanlegg vil fjerne mulighetene for parkering for beboere i boligblokk nord for Prof. Brochs gate.

Veisletten allé 13 blir sterkt berørt av planen da deler av eiendommen deres må erverves, og deler av låve på eiendommen forutsettes revet. Forslaget er imidlertid i tråd med gjeldende reguleringsplan.

Konsekvenser i form av økt støy og lokal luftforurensing

Refleksjon av støy fra trafikk i Holtermanns veg vil gi merkbar økning i støynivå og luftforurensning for boligbebyggelse øst for Holtermanns veg. En tett beplantning av trær på begge sider av veien kan til en viss grad redusere problemet. Boligbebyggelse vest for planområdet vil få bedret støyforhold ettersom den nye bebyggelsen vil danne en støyskjerm for støy fra trafikk i Holtermanns veg, men bebyggelsen vil likevel få trafikkstøy fra inn- og utkjøring fra parkeringskjeller i område N1. Innestøy ivaretas i fasadeutforming av bygninger.

Konsekvenser for trafikkforhold

- Økt trafikk: Tett utbygging av området med arbeidsintensive lokaler og muligheter for utbygging av parkeringskjeller vil medføre at trafikkbelastningen i Elgeseter gate øker. Økt trafikk medfører økte fremkommelighetsproblemer for biltrafikken og mulig økt helsebelastning for beboere langs gaten.

- Trafikksikkerhet: En økning i trafikkmengden for Professor Brochs gate vil også medføre økning i ÅDT for Elgeseter gate og dermed økte sjanser for trafikkulykker. Avbøtende tiltak er forslag til utforming av nytt kryss Pr. Brochs gate/Holtermanns veg. Opparbeidelse av krysset er sikret i rekkefølgebestemmelser for området. Utretting av gang- og sykkelveg og utbedringen av undergang under Stavne bro vil også forbedre trafikksikkerheten i form av bedre sikt, men kan gi høyere fart for syklistene. Området er ikke registrert som et problempunkt fra Kalvskinnets skolekrets i skolevegrapport for 2007, og det er få barneskoleelever som har Pr. Brochs gate og gang- og sykkelvegen som skoleveg.

- Bussholdeplass: Planforslaget innebærer at eksisterende busslomme i Holtermanns veg gis ny utforming.

Trondheim kommune

Det vil gi konsekvenser for kjøremønsteret i form av at løsningen hindrer at busser kan svinge inn mot busslommen midt i krysset. Innsnevringen vil også medføre kortere fotgjengerkryssing. Dette vil være et viktig trafikksikkerhetstiltak ettersom mange eldre mennesker i området har uttrykt bekymring over at det tar lang tid å krysse Holtermanns veg på dette stedet.

- Felles avkjøring i planområdet: Dersom eksisterende høyhus ikke rives, vil det ha konsekvenser for løsning for innkjøring til område N2 på planen, men dette er forhold som må løses i den detaljerte reguleringsplanen.

Konsekvenser for lokalt næringsliv

Etablering av et arbeidsintensivt område vil styrke bydelen som næringsområde. Planforslaget legger til rette for noe flere arbeidsplasser enn gjeldende reguleringsplan.

Konsekvenser for kollektivtilbud

Området har byens beste kollektivdekning. Konsekvenser av planforslaget vil bli ett økt potensial for kollektivtrafikken uten at det blir behov for investeringer. Det kan stilles spørsmål ved at det legges til rette for såpass mange parkeringsplasser ved arbeidsplasser som har god tilknytning og nærhet til kollektivtilbud (både tog og buss), men det vurderes som riktig å la parkeringsnormen som gjelder for øvrige områder i kommunen, også skal gjelde for dette området.

Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggsperioden vil medføre økte støy og støvplager for nabobebyggelse og for fotgjengere og syklister i området. Gang- og sykkelvegen er en særlig viktig transportrute inn til sentrum, og det er derfor viktig at den ikke sperres av i anleggsperioden selv om traseén vil endres. Samtidig med søknad om byggetiltak skal det utarbeides en plan for trafikksikkerhet som skal vise hvordan trafikksikkerhet for gående og syklende er ivaretatt, og evt. avbøtende tiltak.

Andre konsekvenser

Omlegging av e-ledninger, vann- og avløpsledninger og fjernvarmeledning er nødvendig. Planforslaget inneholder ledningsplan som viser forslag til omlegging i en trasé med 4 meters bredde.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Forholdet til overordnet plan

Utnyttelsen er i tråd med både kommunedelplanen og gjeldende reguleringsplan.

Formålsendring

Når det ikke lenger er aktuelt for kommunen eller andre offentlige institusjoner å bruke området, og det skal selges, er det aktuelt å bruke området til kontorbebyggelse, samt innslag av annen næringsvirksomhet i 1. etasje på deler av bebyggelsen. Det vises til prinsippet om rett virksomhet på rett sted og ønsket om å legge til rette for arbeidsplasskonsentrasjon langs kollektivbuen.

Forholdet til steds karakteren

Rådmannen finner det riktig at området utformes med bymessig bebyggelse slik at det står i sammenheng med bebyggelsen nordover langs Holtermanns veg. Bebyggelsen vil bli massiv, og rådmannen finner det derfor viktig at byggehøydene langs Holtermanns veg skal variere og at volumene skal brytes opp.

Trondheim kommune

Rådmannen mener de urbane plassrommene er en styrke i planforslaget. De vil være solrike uteplasser i et arbeidsplassintensivt område og være en buffer mellom den høye næringsbebyggelsen og villabebyggelsen i vest.

Riving av verneverdige bygninger og fjerning av verdifull vegetasjon

Det var forutsatt riving av vegetasjon og verneverdige bygninger også i gjeldende reguleringsplan, og rådmannen har også tidligere vurdert at samfunnsnyttene ved utbygging av området er viktigere enn verneverdien til eksisterende bebyggelse og vegetasjon.

Trafikkøkning og miljøproblemer i Holtermanns veg

Dette planforslaget vil, som all øvrig næringsutbygging i sentrumssonen, medføre at trafikkbelastningen i Elgeseter gate øker, med økte fremkommelighetsproblemer for biltrafikken og mulig økt helsebelastning for beboere langs gaten. Samtidig er det ønskelig med en fortetting med arbeidsplassintensive virksomheter nær sentrum og nær hovedkollektivåre. Dette dilemmaet kan bare håndteres med restriksjoner på bruken av Elgeseter gate til biltrafikk, restriksjoner som sikrer at anbefalte grenseverdier for luft- og støyforurensing ikke overskrides. Samtidig må det sikres at tilgjengelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk prioriteres.

Konklusjon og anbefaling

Planforslaget legger til rette for at bydelen utbygges i samsvar med steds karakteren i området og for at gater og plassrom kan bli oppgradert på en bymessig måte. Rådmannen konkluderer med at utbyggingen er i tråd med hovedstrategiene i kommuneplanen som blant annet er å fortette byen med betydelig vekt på byomforming av bebygde områder og å styre lokalisering av virksomheter og boliger etter prinsippet rett virksomhet på rett sted.

Rådmannen vurderer at formålsendringen fra offentlig bebyggelse/parkeringsanlegg til kontorbebyggelse og en viss økning i volum slik planforslaget legger til rette for, har stor samfunnsnytte ettersom området vil bli utviklet som tett og arbeidsplassintensivt på en sentral tomt, med svært gunstig kollektivdekning og godt utbygd gang og sykkelvegnett.

Det er også et mål i de overordnede planer å begrense veksten i biltrafikken. Planforslaget vil gi tilnærmet lik trafikk som gjeldende reguleringsplan legger til rette for, men ved å tilrettelegge for et så arbeidsintensivt område vil det være vanskelig å begrense veksten i biltrafikken, særlig morgen og ettermiddag hvor det er størst belastning på veinettet fra før.

Rådmannen viser til at KLP Eiendom AS har mulighet for å dekke parkering på egen grunn slik bestemmelse i gjeldende reguleringsplan åpner opp for, og har derfor ikke imøtekommet deres ønske om å sikre juridisk at de kan etablere parkering på sin eiendom innenfor planområdet.

Naboer er skeptisk til bebyggelse i inntil 7 etasjer mot boligblokk nord for Prof. Brochs gate og mot småhusbebyggelsen vest for planområdet. Rådmannen mener at det er riktig at området bygges ut med høy utnyttelse og vil ikke foreslå at utnyttelsen reduseres. Naboenes merknad blir delvis imøtekommet i bestemmelsene om at bebyggelsen skal trappes ned mot boligbebyggelsen i vest og nord i område N1. De vil også få mulighet til å komme med innspill til utformingen av bebyggelsen ved behandlingen av detaljert reguleringsplan for det nordre utbyggingsfeltet.

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med

Trondheim kommune

gjeldende lov- og forskriftsverk, med sentrale planer og retningslinjer og med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Planen har en god utforming og er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling. Alle merknader er gjennomgått og en del er foreslått tatt til følge og er innarbeidet i planforslaget. Det foreligger ingen innsigelse til planforslaget og det anbefales at planforslaget vedtas.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 18.08.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Trondheim kommune

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Plankart datert 12.03.09, senest endret 01.07.09
Saksvedlegg 2: Planbestemmelser, sist endret 10.07.09

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart
Orienteringsvedlegg 2: Illustrasjonsplaner (3 utbyggingseksempler)
Orienteringsvedlegg 3a: Fugleperspektiv, sett fra nord (3 utbyggingseksempler)
Orienteringsvedlegg 3b: Fugleperspektiv, sett fra sørvest (3 utbyggingseksempler)
Orienteringsvedlegg 3c: Fugleperspektiv, sett fra nordvest (3 utbyggingseksempler)
Orienteringsvedlegg 4: Fjernvirkning, sett fra Nidelvkorridoren (3 utb.eksempler)
Orienteringsvedlegg 5: Gateperspektiver (3 utbyggingseksempler)
Orienteringsvedlegg 6a: Sol- og skyggevirkninger, utbyggingseksempel 1
Orienteringsvedlegg 6b: Sol- og skyggevirkninger, utbyggingseksempel 2
Orienteringsvedlegg 6c: Sol- og skyggevirkninger, utbyggingseksempel 3
Orienteringsvedlegg 6d: Sol- og skyggevirkninger, felles for utbyggingseksempel 1,2,3
Orienteringsvedlegg 7: Eksisterende vegetasjon
Orienteringsvedlegg 8: Fysisk modell