



Byplankontoret
Trondheim Kommune

Att: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Kopi: Mari Mathisen Fasting Mari-mathisen.fasting@trondheim.kommune.no
Ellen Aga Kildal ellen.aga.kildal@trondheim.kommune.no
Line Janicke Musæus Line@a-lab.no (A-LAB)
Erik Olav Marstein Erik.Olav.Marstein@a-lab.no (A-LAB)
Knut Inge Anvik Johansen ki@brunlaneseiendom.no (Weidemannsvei Eiendomsutvikling AS)
Espen Eriksen espen@brem.no (Weidemannsvei Eiendomsutvikling AS)

Dato: 2020.06.03

Ref: Prosjnr/Weidemanns vei 27-33_anmodning om oppstartsmøte/RBH

Anmodning om oppstartsmøte for Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33

Det anmodes herved om oppstartsmøte for planarbeid ifølge vedlegg.

Fra plankonsulent (Voll Arkitekter) møter Rasmus Bolvig Hansen og fra prosjektarkitekt (A-LAB), møter Line Janicke Musæus og Erik Olav Marstein. Fra forslagsstiller (Weidemannsvei Eiendomsutvikling AS) møter Knut Inge Anvik Johansen, og Espen Eriksen.

Det er ønskelig at Byplankontoret deltar med fagperson(er) på vei og trafikk i tillegg til saksbehandlere på regulering.

Det har tidligere vært kontakt med kommunen om denne saken, jf. anmodning om oppstartsmøte datert 2018.08.28 og 2019.10.20. Saksbehandler på Byplankontoret, i forbindelse med planinitiativ ultimo 2019, var Ellen Aga Kildal. Mens saksbehandler, i forbindelse med planinitiativ 2018, var Mari Mathisen Fasting.

Saken ble sendt til politisk prinsippbehandling i Bygningsrådet 25.02.2020, Sak: 33/20, for avgjørelse av om det skulle åpnes for planoppstart iht. Plan- og Bygningsloven § 12-8. Med følgende vedtak i Bygningsrådet:

"Planforslaget for Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33 anbefales igangsatt da forslaget viser en tett boligbebyggelse som bidrar til flere sentrumsnære boliger, uten at det bryter uforholdsmessig mye med eksisterende strøkskarakter. Videre planarbeid forutsetter et planforslag hvor Weidemanns vei 27 inngår og bevares."

Jf. vedtaket i Bygningsrådet mottok forslagsstiller brev fra Byplankontoret datert 26.02.2020 som konkluderer med at: "Vedtaket [i Bygningsrådet, red.] betyr at initiativet som nå foreligger må bearbeides. Vi inviterer til oppstartsmøte etter at vi har mottatt et bearbeidet planinitiativ."

Vedlagt er bearbeidet planinitiativ i tråd med vedtak i Bygningsrådet 25.02.2020.

Og vi ber med dette om oppstartsmøte iht. Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven og Plan- og bygningslovens § 12-8.

Med vennlig hilsen
for VOLL ARKITEKTER AS

Rasmus Bolvig Hansen
Arkitekt/partner

Vedlegg

01. Planinitiativ i tråd med forskrift_2020.06.03
02. Saksprotokoll - Prinsippavklaring ... Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33
03. Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33, anmodning om oppstartsmøte for detaljregulering
04. Planomriss på kart i målestokk (1:5.000) 2020.05.19
05. Weidemanns vei 27-33, plankart_anm. oppstart_2020.05.19
06. Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse_2020.05.25
07. Stedsanalyse_ Desember 2018 – mai 2020
08. Trafikkanalyse_Weidemanns_vei_rev_mai
09. Weidemanns vei 27-33_Notat_Byantikvaren Trondheim_2019.06.03

Med vennlig hilsen
for VOLL ARKITEKTER AS


Rasmus Bolvig Hansen
Arkitekt/partner

Detaljregulering Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33
GNR/BNR 410/313, 410/315, 410/316, 410/317 m.fl.

Planinitiativ i tråd med Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven

Forfatter: Voll Arkitekter AS, 2020.06.03



A. Formålet med planen

A.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av boligformål med tilhørende anlegg og funksjoner.

Tomten som planlegges utbygd er på ca. 3,4 daa. Det planlegges bygd rundt 30-40 leiligheter i 3 nye 4-etasjes leilighetsbygg med parkeringskjeller. I tillegg reguleres eksisterende enebolig på Weidemanns vei 27 til bevaring med mulighet for oppdeling i flere boenheter. Antatt samlet boligantall blir da 31-45 stk.

Berørte eiendommer er gnr/bnr: 410/2, 410/52, 410/298, 410/300, 410/312, 410/313, 410/315, 410/316, 410/317, 410/349, 410/376 og 410/572.

Eiendommene gnr/bnr: 410/313, 410/315, 410/316 og 410/317 omfatter selve utbyggingsområdet (B1 på plankartet) og er tatt med i sin helhet.

Øvrige eiendommer er tatt med for å muliggjøre en forbedring av veisituasjonen i Weidemanns vei og Sigurd Bergs allé mtp. løsninger for myke trafikanter, trafiksikkerhet og siktforhold. Disse eiendommene er ikke tatt med i sin helhet og reguleres til off. trafikkarealer og sikt over privat tomt (B2 på plankartet).

A.2 Plankonsulent, forslagstiller

Plankonsulent er Voll Arkitekter AS og arkitekt er A-LAB på vegne av forslagstiller Weidemanns vei Eiendomsutvikling AS.

A.3 Tidligere vedtak i saken

Spørsmålet om planoppstart iht. Plan- og Bygningsloven § 12-8 ble behandlet i Bygningsrådet den 25.02.2020 (i sak: 33/20) med følgende vedtak:

"Planforslaget for Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33 anbefales igangsatt da forslaget viser en tett boligbebyggelse som bidrar til flere sentrumsnære boliger, uten at det bryter uforholdsmessig mye med eksisterende strøkskarakter. Videre planarbeid forutsetter et planforslag hvor Weidemanns vei 27 inngår og bevares."

Planinitiativet, som lå til grunn for behandlingen i Bygningsrådet 25.02.2020, foreslo rivning av Weidemanns vei 27. Basert på vedtaket i Bygningsrådet er inneværende planinitiativ omarbeidet til en løsning, som forutsetter bevaring av nr. 27.

B. Beskrivelse av planområdet, og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

B.1 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger øst for Trondheim sentrum, i overgangen mellom Rosenborg og Møllenberg. Planområdets størrelse er ca. 4,7 daa, hvorav ca. 3,2 daa utgjør areal for regulerte nye og eksisterende boliger.

Planens avgrensning legges i Weidemanns vei i nord og i nord-vest.

I Sør-vest avgrenses planområdet, slik at det inkluderer Sigurd Bergs Alle inkl. nødvendig sikt.

I sør og øst ligger plangrense i eiendomsgrenser.



Figur 1: Områdets plassering i Trondheim og flyfoto med regulert bolig-del markert i rødt.

B.2 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet med omliggende områder er brukt til bolig- og veiformål. Området er i stor grad bebyggt med flermanns-boliger. Tomtene grenser mot Weidemanns vei mot nordvest og Sigurd Bergs Allè mot sørvest. Mot øst og sør grenser planområdet mot eksisterende boligtomter.

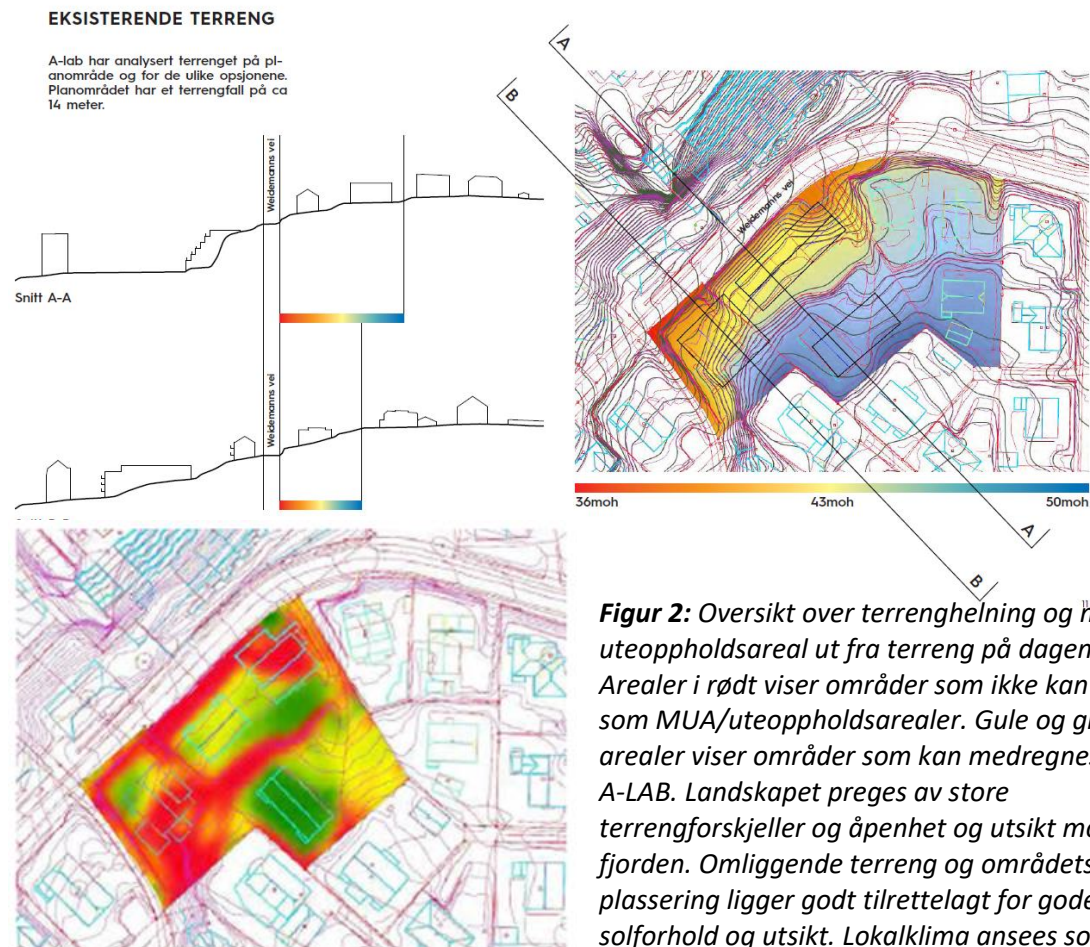
B.3 Stedets karakter

Stedets karakter preges av ulike boligtypologi. Planområdet ligger i et overgangsområde mellom øvre Møllenberg og Rosenborg, hvor den typiske stramme typologien fra Møllenberg brytes opp i overgangen til den frittstående eneboligbebyggelsen mot Kuhaugen og småhusbebyggelsen på Rosenborg. Området/kvartalet er preget av flermannsboliger og noen villaer og har romslige fellesarealer og grønt preg. Mot vest, på andre siden av Eilert Sundts gate, ligger nye studentboliger på tomten til det gamle vandrerhjemmet. Nord for Weidemanns vei faller terrenget kraftig ned mot Møllenberg, Bakkaunet og det gamle steinbruddet. Og her, vis a vis planområdet, er det innslag av boligblokker og nyere bygninger med større dimensjoner.

Gatenettet har overordnet innslag av hageby-elementer som er tydeligere og mer helhetlig lengere sør på Rosenborg og opp mot Tyholt. Beskrivelsen gjelder bebyggelse innenfor planområdet så vel som kvartalene tilgrensende planområdet.

B.4 Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetikk og kulturell verdi

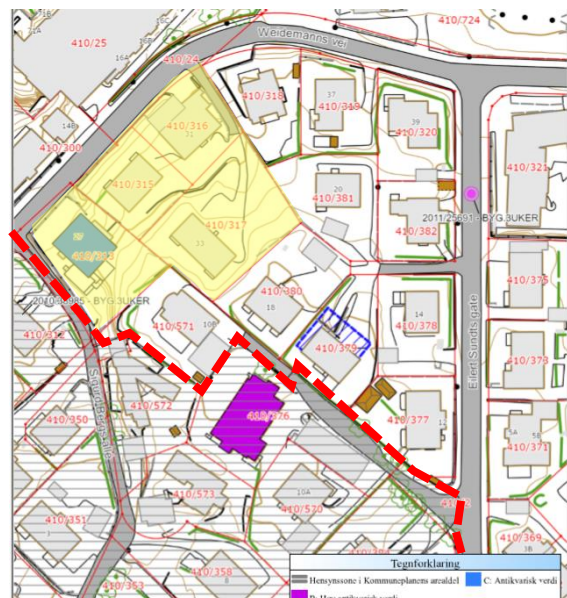
Terrenget faller mot nord og vest, samlet terrengfall innen utbyggingsområdet er ca. 14 meter. I nord og vest, mot omliggende veier, ligger det støttemurer som fanger opp deler av høydeforskjellene.



Kulturminner og kulturmiljø

Bolighus i Weidemanns vei 27 er i Kommuneplanens Arealdel klassifisert med antikvarisk verdi C. Bygget er fra 1945 og er et typisk "skjørt og bluse"-hus med høy sokkel i puss og øverste etasje i tre-kledning. Det finnes (jf. kommunen sitt dokument "Antikvarisk Register 1976 - Weidemanns vei") ikke noen skriftlig beskrivelse av hvorfor huset er gitt verneverdi. De øvrige 3 husene (firemannsboliger) innen planområdet er fra 1930- tallet og typiske for Trondheim.

Figur 3: Antikvarisk verdi. viser blant annet blått bygg (antikvarisk verdi C) innenfor planområdet. Bygg med antikvarisk verdi B - lilla bygg – ligger utenfor planområdet. Grensen for områdevern av Møllenberg, som markert med rød, stiplet linje, ligger sørvest for utbyggingsområdet (gult felt). Slik at planområdet ikke er omfattet av områdevernet. Kilde: Trondheim kommune



B.6 Naturverdier

Det er ikke registrert naturverdier innenfor planområdet. Weidemanns vei 27 har registrert en fremmed art, parkslirekne (funnet 2010 - Miljøstatus).

B.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Rekreasjonsverdi og -bruk

Planområdet har ingen registrerte rekreasjonsverdier og er bebygget med småhusbebyggelse.

Det er kort vei til Festningsparken og grønne lunger på Møllenberg. I gang- og sykkelavstand fra planområdet ligger urbane og kulturelle rekreasjonstilbud på Solsiden, Bakklandet, Midtbyen m.fl.

Uteområder med sol- og skyggeforhold

Terrenget faller bratt mot nord og vest, noe som gir flott utsikt mot fjorden og Fosen. Hellingen mot nordvest gir også gode muligheter for å trekke sommer-kveldsolen inn i bebyggelsen.

B.8 Landbruk

Området er bebygget med boligbebyggelse og har ingen landbruksinteresse.

B.9 Trafikkforhold

Veisystem, trafikkmengde og kapasitet

Weidemanns vei har en ÅDT på 500 kjøretøy per døgn østfra fram til Weidemannsveiens barnehage. Herfra og videre mot vest har veien en ÅDT på 300 kjøretøy per døgn og andel lange kjøretøy 2 per døgn. Tall fra Statens vegvesens Vegkart, målinger fra 2011.

Gang- og sykkelveg

Weidemanns vei har stort sett ensidig fortau, bredden varierer fra 1,5m til 2,5 meter. Se ellers vedlagt trafikkanalyse for nærmere beskrivelse.

Skolevei

Bispehaugen barneskole ligger ca. 350 meter sørvest for planområdet. Skolevegen går på fortau langs Weidemanns vei. Langs nordsiden av veien er det fortau med god bredde hele veien.

Rosenborg ungdomsskole ligger ca. 600 meter sørvest for planområdet. Skolevegen går via Sigurds Bergs allè og langs Stadsingeniør Dahls gate til skolen; alternativt langs Weidemanns vei vestover via Rosenborg gate til Stadsingeniør Dahls gate. I Stadsingeniør Dahls gate er det lysregulert overgang ved Gyldenløves gate, 100 meter fra skolen. Se ellers vedlagt trafikkanalyse for nærmere beskrivelse.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger nær flere kollektivtrasèer. Nærmeste bussholdeplasser er Weidemannsveien i Stadsing. Dahls gate (ca. 300m) og Solsiden i Innherredsveien (ca. 450m). Bussrute 25 i Stadsing. Dahls gate kjører hvert 10. minutt i rush og 3 avganger i timen i lavtrafikk samt på kveld og i helg. Innherredsveien er en av byens hoved-kollektivtrasèer og her går metrobuss med høy hyppighet.

Både Bysykler og elsparkesykler vil være løsninger beboerne kan benytte seg av allerede i dag.

Med et større tilbud og enda bedre tilrettelegging av "nye" reisemåter i sentrumsnære strøk, vil behov for bil reduseres ytterligere.

Trafikksikkerhet

Det vises til vedlagt trafikkanalyse, som viser trafikkulykker innenfor de knapp siste ti årene. For Weidemanns vei er trafikkulykker knyttet til endene av veien (hhv. kryss med Nonnegate og Stadsing. Dahls gate).

B.10 Barns interesser

Det er ikke registrert banetråkk eller andre interesser for barn innenfor planområdet.

B.11 Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Det er, jf. kommunens kartløsning, ledig kapasitet på barne- og ungdomsskole-trinnene.

| |
|--|
| Barneskole: Bispehaugen |
| Anbefalt utnyttelsesgrad over tid inklusive paviljonger: 350 |
| Beregnet ledige plasser om 6-10 år: 93 |
| Ungdomsskole: Rosenborg |
| Anbefalt utnyttelsesgrad over tid inklusive paviljonger: 480 |
| Beregnet ledige plasser om 10-14 år: 68 |
| Konklusjon: Ledig kapasitet |

Figur 4: Skolekapasitet i området.

B.12 Universell utforming

Området er bebygget og har adkomst fra offentlig vei. Området er til dels svært bratt (se figur 2) og ikke pr. DD gitt universell utforming.

B.13 Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme

Kapasitet for vann og avløp må avklares i løpet av planprosessen gjennom en vann- og avløpsplan, som følger komplett planforslag.

Det ligger en eksisterende nettstasjon på gnr/bnr 410/314 like sør for planområdet, med atkomst fra Sigurd Bergs allè. Hensynssone for magnetfelt fra nettstasjonen tas inn i reguleringsplanen.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

B.14 Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Planområdet ligger innenfor område med tynn hav-/ strandavsetning, iflg. NGUs løsmassekart. Det er fjell i dagen nordvest på området.

Planområdet ligger like over Strindheimtunnelen. Gjennomføring av sprengningsarbeider må utføres i henhold til retningslinjer fra Statens vegvesen. Vegvesenet uttalte seg i epost datert 14.03.2018:

"Weidemanns vei 27 ligger direkte over rv. 706 Strindheimtunnelen, mens nr. 33 tangerer inntil traseen for vestgående tunnelløp. Resten av tomta ligger nord for tunneltraseen og inntil ca. 80 m nord for Strindheimtunnelens vestgående løp. Vegens nivå i tunnelen stiger fra kote -14,0 m under Weidemanns veg til ca. -12,0 under Eilert Sunds gate 18, som ligger like sør for planområdet. Tunneltaket ligger på kote ca. -7,0 til -5,0 i dette området. Terrengnivået på tomten varierer mellom kote 35 og kote 50, noe som tilsier at total overdekning over tunnelen varierer mellom 42 og 55 m i området.

Da løsmassetykkelsen i området er liten (tynt usammenhengende løsmassedekke) vil det sannsynligvis være behov for å sprengne ned i berget i forbindelse med bygging av planlagte boligprosjekt med garasje/kjeller. NS8141 angir at ved sprengningsarbeider innenfor en avstand mindre enn 50 m fra tunneler og bergrom (målt ned til tunnelen) skal det utføres en visuell inspeksjon for å kartlegge sikringsmetode i tunnelen, omfang og bruk. Grenseverdien for svingehastighet (vibrasjonskravet) ved sprengningen bestemmes deretter på grunnlag av bergmassekvalitet og sikringsmetode. Tunnelen er sikret i henhold til gjeldende Håndbok N500, og bergmassen er i dette

området klassifisert som dårlig til middels. På grunnlag av dette ville grenseverdien for vibrasjoner fra sprengningsarbeider blitt fastsatt til $v=25$ mm/s.

Ved gjennomføring av sprengningsarbeider vil Statens vegvesen etterspørre dokumentasjon fra rystelsesmålinger i tunnelen. For videre planlegging må det følges vanlig saksgang mhp. varsling og tillatelser også fra Statens vegvesen.

Sprengningsentreprenøren må også forholde seg til restriksjoner på sprengningsarbeidene mht. nabobygg på overflaten."

Terrenget gir ikke fare for ras. Trondheim kommunes kartløsning og Miljøstatus har ikke registrert forurensning i grunn innenfor planområdet. VA-kart hentes inn i det videre planarbeidet.

Planområdet er i sin helhet bebyggt areal.



Figur 5: Arealressurskart for planområdet og omliggende områder.

B.15 Støyforhold

Planområdet ligger delvis innenfor grønn sone langs Weidemanns vei og så vidt innenfor gul sone lengst nord. Det vil utarbeides en egen støyrapport til planforslaget.



Figur 6: Støykilder målt i dB. Kilde Trondheim kommunes kartløsning på nett.

B.16 Luftforurensning

Boligene blir liggende langt fra større veier og vil bli lite berørt av støv og luftforurensning.

B.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Foreløpig ROS-Analyse, med forslag til tema, er utarbeidet og lagt med som eget vedlegg.

Eksisterende situasjon vurderes å ha sårbarhets- og risikomomenter knyttet til:

- Trafikksikkerhet i krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei, hvor det er eksisterende avkjørsel fra Weidemanns vei 27. Krysset har ikke tilstrekkelig sikt iht. anbefalinger i vegnormalen. Mulig sikt må vurderes opp imot trafikksikkerhet.
- Kulturminner i form av et hus med verneklasse C i kommunalt register (nr. 27) som bevares, og øvrige tre bygg (nr. 29, 31 og 33) som må dokumenteres før rivning.
- Kapasitet på vann- og avløp er ukjent og må kartlegges nærmere.
- Nettstasjon sør for planområdet har et lite magnetfelt og kapasitet er ikke vurdert mot nye boliger.
- Det er litt (særs begrenset) trafikkstøy fra Weideimanns vei (se figur 6).

B.18 Næring

Det er ikke næring innenfor planområdet.

B.19 Eksisterende analyser og utredninger

Det foreligger ikke analyser på kommunen sin hjemmeside av betydning for planområdet (vedlagt).

Registrant over verneverdig bebyggelse går ikke så langt opp i Weidemanns vei, som til planområdet.

Plankonsulent, prosjektarkitekt og forslagsstillere gjennomførte en befaring på eiendommene sammen med Byantikvaren v/ Mette Bye og Elisabeth Kahrs 2019.04.29. Oppsummering etter befaring, med Byantikvarens vurderinger, er vedlagt.

A-LAB og Voll Arkitekter har gjennomført stedsanalyse med anbefalinger, som er vedlagt reguleringsplanforespørselen.

C. planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

C.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet er ca. 4,7 daa. Planområdet foreslås regulert til formålene:

1. Bebyggelse og anlegg:

- Boligbebyggelse (B1-B2)
- Renovasjonsanlegg (f_R)

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kjøreveg (o_KV1 og o_KV2)
- Fortau (o_FT)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT og f_AVT)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)

Hensynssoner:

- Sikringssone, frisikt (H_140)
- Faresone, høyspent (H_370)

Det er dessuten regulert for at Weidemanns vei nr. 27 skal bevares jf. plankartet.

C.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen består av tre nye grupper med byboliger som følger Weidemanns vei og trappes oppover i terrenget. Disse boligene erstatter dagens hus på Weidemanns vei 29, 31 og 33. De planlagte byggene danner gatetun/veiter opp til felles uteareal på toppen av tomten mot sør. Byggene er organisert i trappete rekker. Alle leiligheter har fjordgløtt og gode solforhold mot sørvest. Nedkjøring til parkeringskjeller blir fra Weidemanns vei. Eksisterende bygg i nr. 27 bevares med mulighet for oppdeling i flere boenheter.

D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

D.1 Bebyggelsens høyde

Den planlagte bebyggelsen har 2½-4½ boligetaser, som avsluttes med korte saltak. Dette gir en volumenkomposisjon tilpasset oppbrutte fasader og småhus-skala. Bygningene holder omtrent samme takkoter i hele utbyggingsområdet; mens det fallende terrenget gir plass flere etasjer mot nordvest enn nordøst (se figur 7)

D.2 Grad av utnyttning

Minimum utnyttelse i henhold til KPA er 3 boliger pr. daa. Samlet regulert boligområde ca. 3,2 daa; mens samlet tomteareal er 3,4 daa. Minimumsutnyttelse blir da: 3,4 daa x 3 = min. 11 boliger.

Det legges opp til mellom 30 og 40 nye boenheter innen planområdet. I tillegg undersøkes muligheten for å dele nr. 27 opp i flere boenheter. Foreløpig BRA for planlagte nye boliger er ca. 2,500 m² BRA. Sammen med eksisterende bygg i nr. 27 gir det en samlet utnyttelse rundt tilsvarende rundt 90 % TU, som avspeiler utnyttelsen i den tettere delen av tilgrensende småhusbebyggelse (se figur 8). Dette avspeiler også at det må være en god minimumsutnyttning mtp. boligenes svært sentrale plassering og understøttelse av nullvekstmålet for personbiltrafikk (se avsnitt G.5).

D.3 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det reguleres ikke for næring. Planområdet er en del av et etablert boligområde.

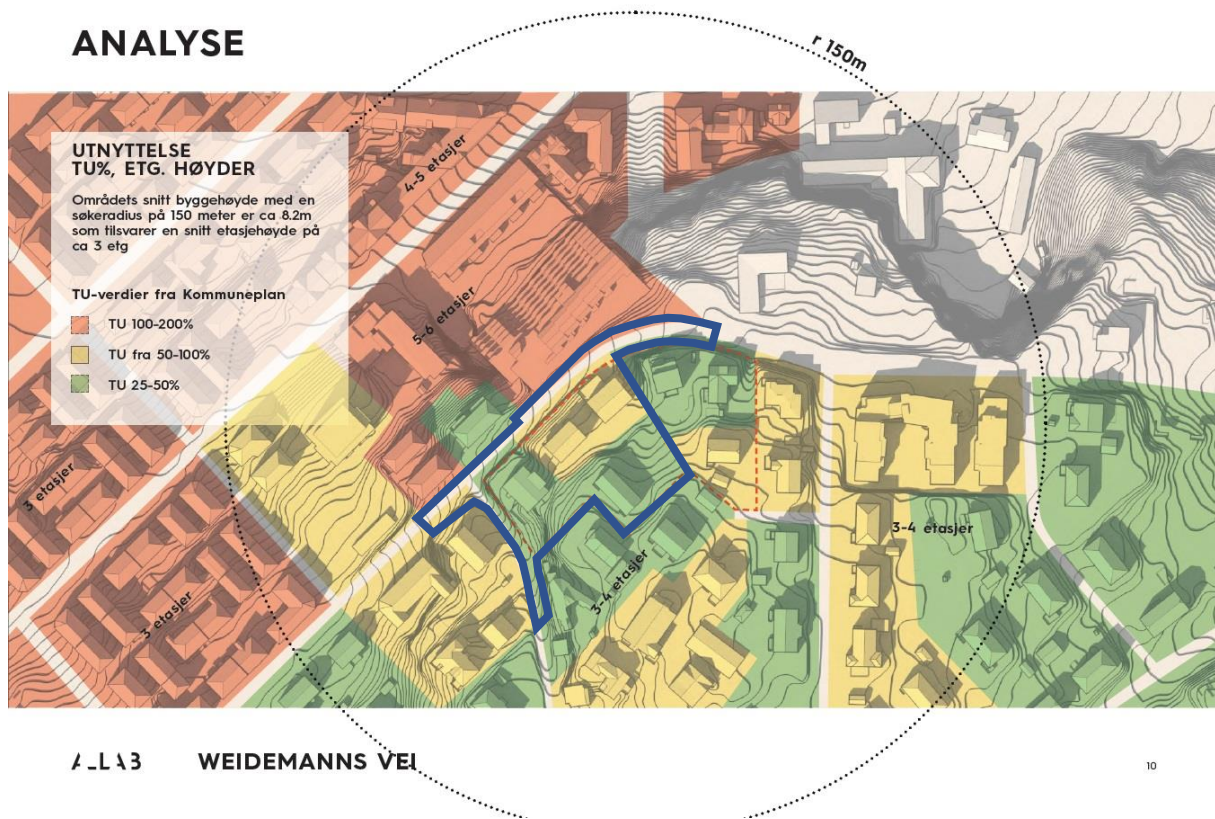
D.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Foreløpige skisser viser 30-40 nye leiligheter i tillegg til evt. oppdeling av nr. 27 i flere boenheter. Endelig leilighetsfordeling er ikke fastlagt.



Figur 7: A-LABs skisser av planforslaget. Byggene har 2½-4½ etasjer over ferdig terreng.

ANALYSE



Figur 8: Skisse, som viser tetthet i nærområdet. Planområdet markert med blå, heltrukket linje.

E. Funksjonell og miljømessig kvalitet

E.1 Bomiljø/bokvalitet

Områdets plassering er gunstig for å oppnå gode sol- og utsiktsforhold for ny bebyggelse. Alle leiligheter planlegges for å få fjordutsikt, samtidig som de vender mot sør-vest for gode solforhold.

Felles uteoppholdsareal er lagt mellom bygningsradene og til et stort sammenhengende område i bebyggelsens sørøstre hjørne. Utearealene har gode solforhold og god tilkomst fra alle boligene.

E.2 Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

Parkering legges under grunn. Innkjøring er tenkt fra Weidemanns vei. KPA 2012-2024 viser området i midtre sone for parkering. Følgende minimumskrav for:

- bil er 0,8 p-plasser per 70m² BRA bolig eller per boenhet.
- sykkel er 2 p-plasser per 70m² BRA bolig eller per boenhet.

Det bør vurderes nedsatt parkeringsdekning mtp. områdets sentrale plassering i byen jf. avsnitt G.5.

E.3 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Vann- og avløps-kapasitet avklares i vann- og avløpsplan, som vil følge reguleringsplanforslaget. Tilkobling vil sannsynligvis legges til eksisterende ledninger i Weidemanns vei.

Renovasjonslomme settes av i Weidemanns vei, som illustrert på vedlagt foreløpige plankart. Det avsettes plass for min. 3 nedgravde bunntømte containere som har kapasitet til rundt 35 boenheter. Ved evt. flere boenheter i endelig planforslag klareres behovet for å øke containerantallet med kommunalteknikk.

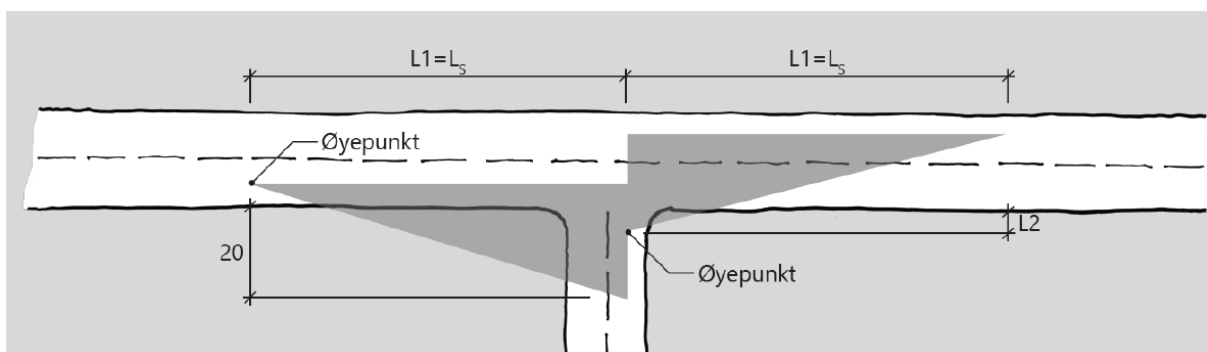
Det ligger en nettstasjon sør for planområdet i Sigurd Bergs alle. Kapasitet er foreløpig ukjent. Tensio varsles ved planoppstart og det opprettes dialog om regulering mtp. nettstasjonen, som muligens må oppgraderes for å kunne håndtere planlagt utbygging. Planområdet antas å kunne tilknyttes eksisterende fjernvarmeledning i Eilert Sundts gate – løsninger klareres nærmere med Statkraft Varme.

E.4 Trafikkløsninger

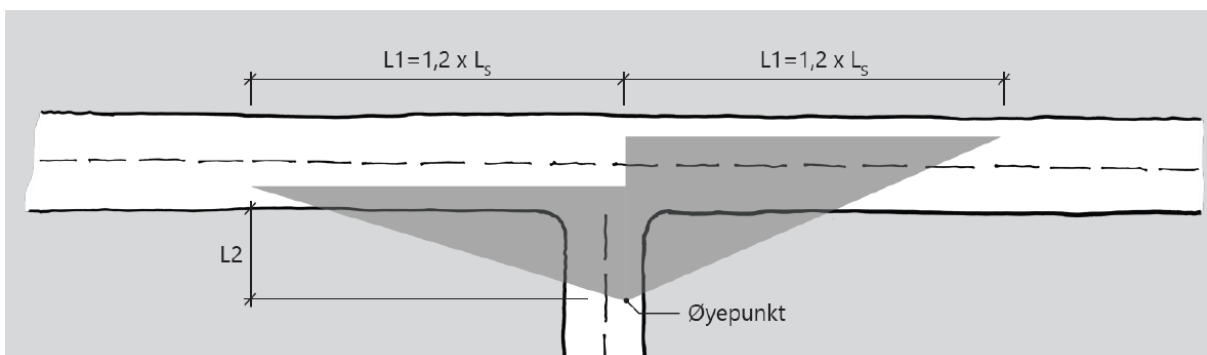
Adkomst for kjøretøy og for myke trafikanter planlegges fra Weidemanns vei og for myke trafikanter i tillegg fra Sigurd Bergs alle. ÅDT i begge veier er relativt lav (se vedlagte trafikkanalyse v/Rambøll).

Sikt:

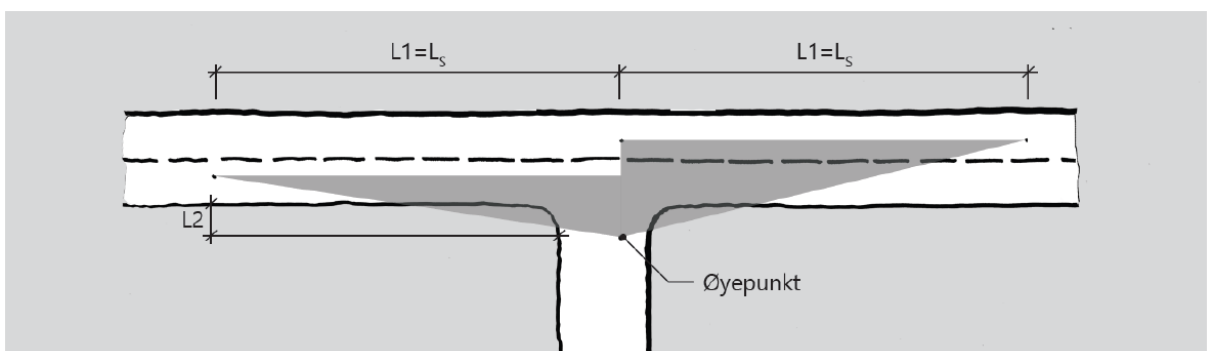
Sikten i krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei er i dag særs begrenset og følger ikke siktnorm i Vegnormalen (Håndbok N100). Stoppsikt (L_s) ved fartsgrense 30 km/t er 20 meter. Det antas at ÅDT i Sigurd Bergs allé er mindre enn 100 og mer enn 50, noe som gir $L_2 = 4$ meter. Sikttrikanter er vist i vedlagt trafikkanalyse og forslag til plankart og i figurer 9-11 på denne og neste side.



Figur 9: Fra Vegnormalen (Håndbok N100, Figur D.6) Siktkrav i uregulerte T-kryss (mål i m)



Figur 10: Fra Vegnormalen (Håndbok N100, Figur D.7) Siktkrav i forkjørsregulerte kryss.



Figur 11: Fra Vegnormalen (Håndbok N100, Figur D.24) Siktkrav i avkjørsler

Sigurd Bergs allé er envegsregulert inn mot krysset med Weidemanns veg. Det er dårlige siktforhold i krysset pga. mur og vegetasjon. Krysset er skiltet med skilt nr. 124 "Farlig vegkryss" langs Weidemanns vei.

Dersom sikt skal følge normkrav for uregulerte T-kryss (jf. figur 9) innebærer det at min. 100 m² hageareal innenfor eiendommen Weidemanns vei 25 må planeres ned. Innenfor dette arealet ligger en stor del av Weidemanns vei 25 sin plen omkranset av busker og med to større bjørketrær innenfor siktsonen. En slik løsning vurderes som lite hensiktsmessig for Weidemanns vei 25. Det bør derfor vurderes andre løsninger enn etablering av sikt iht. norm for uregulerte T-kryss (figur 9).

Dersom dagens regulering skal opprettholdes bør siktforholdene i krysset utbedres, særlig med tanke på at dette vurderes å være et naturlig kryssingspunkt for gående og syklende. En mulighet kan være å vikepliktsregulere krysset slik at trafikk som kommer ned Sigurd Bergs allé har vikeplikt for all trafikk langs Weidemanns veg. Siktkrav for denne situasjonen er skissert i Figur 10 og viser sikttrianter på 4 x 24 meter. Tiltak vil være skilting av vikeplikt i Sigurd Bergs allé og skilting av forkjørsrydd i Weidemanns vei. Siktkravet for vikeplikt er vist i vedlagte forslag til plankart.

Det kan også vurderes – jf. figur 11 ovenfor – å nedgradere Sigurd Bergs allé til avkjørsel.

Iht. Håndbok N300 kan vikeplikt-skilt (skilt 202) nyttes "*i avkjørsel hvor det kan være tvil om vikepliktforholdene*". Og det kan derfor finnes gode argumenter for å sette siktkrav som i avkjørsel og med oppsetting av vikepliktskilt (skilt 202) i Sigurd Bergs allé.

Som et tredje alternativ kan det vurderes å helt stenge Sigurd Bergs allé for biltrafikk til/fra Weidemanns vei. Weidemanns vei 27 vurderes å være den eneste boligen, som i dag må ha avkjørsel fra Sigurd Bergs allé og ut i Weidemanns vei. Dette pga. plasseringen av avkjørselen til nr. 27 sin P-kjeller på hjørnet av Sigurd Bergs Allé og Weidemanns vei.

Planforslaget undersøker muligheten for å rive P-kjelleren til nr. 27; og hellere samle all kjøring til planområdet i en felles avkjørsel til Weidemanns vei. Dette vil muliggjøre stenging av krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé for all motortrafikk; da øvrige, eksisterende eiendommer med avkjørsel til Sigurd Bergs allé kan ha videre kjøring sørover ad Sigurd Bergs Allé til Stadsingeniør Dahls gate (som er forkjørsregulert). Løsningen vil da innebære å sette opp bom i Sigurd Bergs Allé og nedgradere de siste 20 m av veien til gang-/sykkelveg.

Endelig løsning på sikt/trafiksikkerhet for krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé forutsettes løst i samarbeid med trafikkmyndigheter innen planvedtak. Det vises ellers til vedlagt trafikkanalyse (Rambøll 27.09.2019) som anbefaler forkjørsregulert kryss (figur 10) som den beste løsningen.

Fortau:

Weidemanns vei har gjennomgående fortau på nordsiden og på sørsiden snøopplag/sommerfortau i varierende bredder (fra 0 – ca. 2 m) jf. vedlagte trafikknotat.

Iht. håndbok N100 foretas valg av en- eller tosidig fortau basert på bosettingsmønster langs vegen.

I tillegg bør det gjøres en vurdering av sammenhengende godt ensidig tilbud med sikre kryssingspunkter opp mot et tosidig tilbud der kvaliteten på den ene siden er svært varierende (som her). Vedlagte trafikknotat beskriver løsninger med både en- og tosidig fortau.

Fortauet på sørsiden av Weideimanns vei er sterkt varierende i bredde og er stedvis svært smalt, på enkelte steder såpass smalt og gjengrodd at det ikke benyttes. Og basert på dette anbefales det sterkt å heller etablere ensidig fortau på nordsiden av Weidemanns vei forbi planområdet.



Figur 12: Skisse som viser mulige vegløsninger langs planområdet (figur 31 i vedlagt trafikkanalyse).

Det foreslås, jf. vedlagte trafikknottat, regulert for god veibredde i den krappe svingen. Rambøll foreslår min. bredde på 5,8 m i sving og med fortau på nordsiden som i dag. Fortauet på nordsiden utvides til gjennomgående bredde på min. 2,0 m, som er i samsvar med vegnormalen (HB N100) men smalere enn normen til Trondheim Kommune (2,5 m jf. normtegning TK-F 02). Snøopplag er på plankartet angitt til 1 m mellom offentlig vei og planlagt bebyggelse jf. KPA § 13.9.

Iht. trafikkanalyse v/Rambøll kan denne snøopplagssonen reduseres ved behov.

Veikurvatur er rettet opp der nødvendig i samsvar med trafikknottatet.

Foreløpig planforslag foreslår to hovedatkomster for gående: Fra Weidemanns vei, via kryssinger som foreslått i trafikkanalysens figur 31 (gjengitt i figur 12 i innværende dokument), og fra Sigurd Bergs allé – lengst sør i utbyggingsområdet.

Plassering av eksisterende fartshumper i Weidemanns vei skal kunne fungere bra mtp. å holde hastigheten lav forbi planområdet (se vedlagt trafikknottat avsnitt 4.1.2) men det kan være behov for oppgradering og evt. justering av fartshumpers plassering.

Fortau, kjøreveg og snøopplag reguleres til offentlige formål. Lomme for oppstilling av renovasjonskjøretøy (f_AVT på plankartet) reguleres til felles (privat) formål for den nye bebyggelsen.

E.5 Planlagte offentlige anlegg

Formål merket o_ på plankart er offentlige formål. Kun veiformål reguleres offentlige, i samsvar med dagens situasjon.

E.6 Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er ikke avdekket forhold som krever særskilte miljøtiltak eller -oppfølging.

E.7 Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell tilgjengelighet

Utforming av leilighetene følger krav til tilgjengelighet i gjeldende forskrifter. I tillegg må uteoppholdsarealer gis universell utforming, da planlagte boligbygg får krav om heis.

Terrenget innen planområdet er ganske bratt med store støttemurer mot Weidemanns vei. Stigninger fra Weidemanns vei til planområdets sørøstre avgrensning tilsvarer en gjennomsnittlig helling på ca. 1:6 øst i feltet og ca. 1:3 vest i feltet.

Høydeforskjellene gjør det nødvendig å terrassere uteoppholdsarealene for å få til universell utforming. Sammenbinding av de forskjellige terrasserte uteoppholdsarealene kan oppnås ved å bruke bygningenes heiser som universelt utformede forbindelser mellom uteoppholdsarealene, parkeringskjeller og off. vei.

Alternativ bruk av rampeanlegg, som universelt utformede forbindelser mellom de nevnte arealene, vurderes som lite hensiktsmessig, da det ville bunnet en stor andel av planområdet til ramper.

E.8 Uteoppholdsareal

Planområdet ligger i midtre sone for krav til uteoppholdsareal, i KPA 2012-2024 for Trondheim kommune. Dette gir et minimumskrav på 50 m² uteoppholdsareal pr. bolig eller 100 m² bolig-BRA. Hvorav minst halvparten skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal (KPA § 30.3 og 30.44). Felles uteoppholdsareal legges mellom husrekkene og i et samlet område i planområdets søndre del. Alle boligene vil dermed få god tilgjengelighet til felles uteoppholdsareal. Søndre/østre del av planområdet ligger høyt og vil ha gode solforhold.

Private uteoppholdsareal løses med balkonger og markterrasser.

E.9 Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet med omliggende områder er bebygd med boliger.

E.10 Kollektivtilbud

Det vises til pkt. B.7 for kollektivdekning. Stadsingeniør Dahls gate betjenes av en ringrute som har gode omstigningspunkter til blant annet Metrobussen som med tre linjer utgjør ryggraden i kollektivsystemet. Metrobusslinje M1 betjener også nærområdet i Innherredsveien med stopp på solsiden, ned Rosenborg gate. Gåavstand hit fra Planområdet er 450-550 meter som estimeres å ta 6-7 minutter å gå. Kollektivdekningen ved Solsiden regnes som særs god.

E.11 Kulturminner

Weidemanns vei 27 har antikvarisk verdi C (laveste verdi). Det er ikke kjent skriftlig dokumentasjon på hvorfor bygget er gitt verneverdi (se avsnitt B.5). Bygget skal, jf. vedtak i Bygningsrådet 25.02.2020, bevares. Øvrige bygg innen planområdet (nr. 29, 31 og 33) forutsettes revet. Byggene foto-dokumenteres innen rivning. Det vises ellers til avsnittene B.5 og F.4 for nærmere beskrivelse av eksisterende bygg.

Og det vises til avsnitt G.5 og H.14 for nærmere vurdering av rivning opp imot vern; dette sammenholdt med øvrige føringer for kommunal planlegging og oppfyllelse av nullvekstmålet for nye boliger i Trondheim Kommune (se avsnitt G.5).

E.12 Sosial infrastruktur

Det planlegges ikke for ny sosial infrastruktur.

E.13 Plan for vann- og avløps samt tilknytning til offentlig nett

Kommunalteknikk kontaktes ved varsling om planoppstart. VA-plan vil følge planinnsending. Tilknytning til vann- og avløp vil etter all sannsynlighet bli i Weidemanns vei.

E.14 Plan for avfallsløsning

Det planlegges for nedgravde, bunntømte containere. Det legges en stopplomme for renovasjonsbilen i Weidemanns vei.

F. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

F.1 Landskap

Bebyggelsen trappes delvis ned sammen med landskapet og er ikke høyere enn bakenforliggende bebyggelse. Terrenget vil delvis bli sprengt ned, for å muliggjøre parkeringskjeller under bebyggelsen. Terreng/utearealer reetableres på taket av parkeringskjelleren. Ferdig terreng vil bli reetablert med et lavere nivå mot Weidemanns vei enn dagens terreng; slik at innsyn inn i planområdet vil bli økt med utbyggingen. Planlagte tiltak vurderes overordnet sett ikke å ha en vesentlig virkning på landskapet. Mens den lokale terrengbearbeiding vil oppleves som en forbedring sett fra Weidemanns vei.

F.2 Stedets karakter

Bebyggelsen er tettere enn noe omliggende bebyggelse, samtidig som den føyer seg etter eksisterende bebyggelse og områdets karakter (se vedlagt stedsanalyse). Planlagte tiltak vurderes dermed ikke å vesentlig endre stedets karakter.

F.3 Byform og estetikk

Bebyggelsens formspråk tilpasser seg eksisterende, tilgrensende småhusbebyggelse gjennom bruk av takformer og korte, oppdelte fasader. En del skjemmende og høye støttemurer erstattes med lave støttemurer og tydelige avgrensede hage-felter. Sikt gjennom planområdet fra Weidemanns vei bedres vesentlig.

For å kunne komme til de øverste/bakerste byggene innen planområdet er det i dag opparbeidet kjørearealer med grus. Disse arealene vil bli erstattet med hage-/ ute-arealer samt gangveier og delvis bli omdisponert med ny plassering av bygg.

Samlet vil arealene gå fra å fremstå litt lurvete og prioritert for biltrafikk til å fremstå mer velholdte og prioritert for gående. Planlagte tiltak vurderes å ha en liten positiv virkning på byform og estetikk.

F.4 Kulturminner og kulturmiljø

Bebyggelsen føyer seg til omliggende bebyggelse i form og volum. Leilighetsbyggene er gitt en oppdeling og bearbeiding tilsvarende småhusbebyggelse og er utformet med individuelle saltak tilpasset fasadeoppdelingen, slik at bebyggelsen fremstår nesten som småhusbebyggelse.

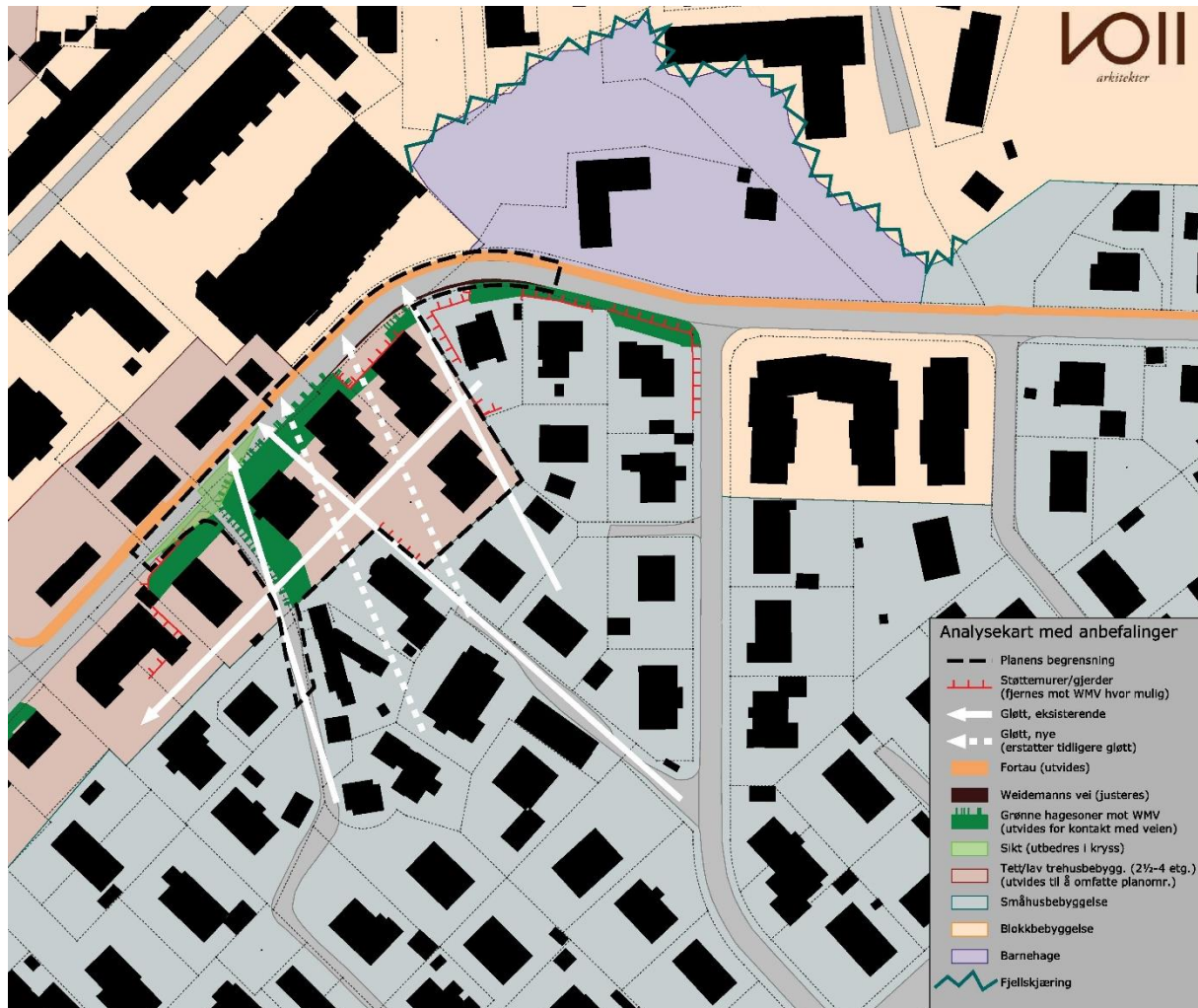
Eksisterende bygg innen planområdet (jf. vedlagte oppsummering fra Byantikvaren, datert 2019.06.04) er tre stk. 4 mannsboliger fra midten av 1930-tallet og en enebolig fra 1945 med nyere tilbygg. 4 mannsboligene er relativt små og ellers typiske boliger for perioden i Trondheim. Weidemanns vei 31 har dog en atypisk fasade mot nord med inntrukne, grunne balkonger.

Byantikvaren skriver:

"Weidemanns vei 27-33: Byantikvaren vil ikke legge avgjørende vekt på bevaring av firemannsboligene som ikke har antikvarisk klassifisering, selv om det vil være positivt at en eller flere av disse bevares.

Ved fornyelse i området må det tas hensyn til grammatikken i dagens bebyggelsestruktur, og bygningsvolumer ta utgangspunkt i dagens mønehøyder, formater og materialbruk. Preget av frittstående bygninger i hagemessige omgivelser, med generøse "gløtt" og siktlinjer mellom bygningene, er en kvalitet som ivaretas videreføres for området. Weidemannsvei 27 har antikvarisk klasse C på aktsomhetskart kulturminner og må forutsettes bevart."

I vedlagt stedsanalyse er disse prinsippene innarbeidet (se også figur 13).



Figur 13: Stedsanalysekart med anbefalinger. Målestokk 1:2.000

G. Forholdet til KPA, gjld. reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeide

G.1 Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer, statlige retningslinjer)

Overordnet plan er Kommuneplanens Arealplan 2012-2024 (KPA). Området er regulert for "Boligformål – Eksisterende" i KPA. Planforslaget er dermed i samsvar med KPA.

Byvekstavtalen for Trondheimsregionen er avhengig av oppfyllelse av nullvekstmålet for personbiltrafikken. Nullvekstmålet må følgelig beskrives i alle plansaker. Oppfyllelse av nullvekstmålet (og en byplanlegging, som bygger opp om dette) er i Trondheim et viktig element for å oppfylle statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (se avsnitt G5).

Plankonsulent vurderer at den beste måten kommunen kan oppnå nullvekstmålet på – og dermed oppfylle sin del av Byvekstavtalen med staten – er ved å sikre en høyere utnyttelse tett på sentrum (se også figur 16 for kommunens egen vurdering av forskjellige fortettingsstrategier).

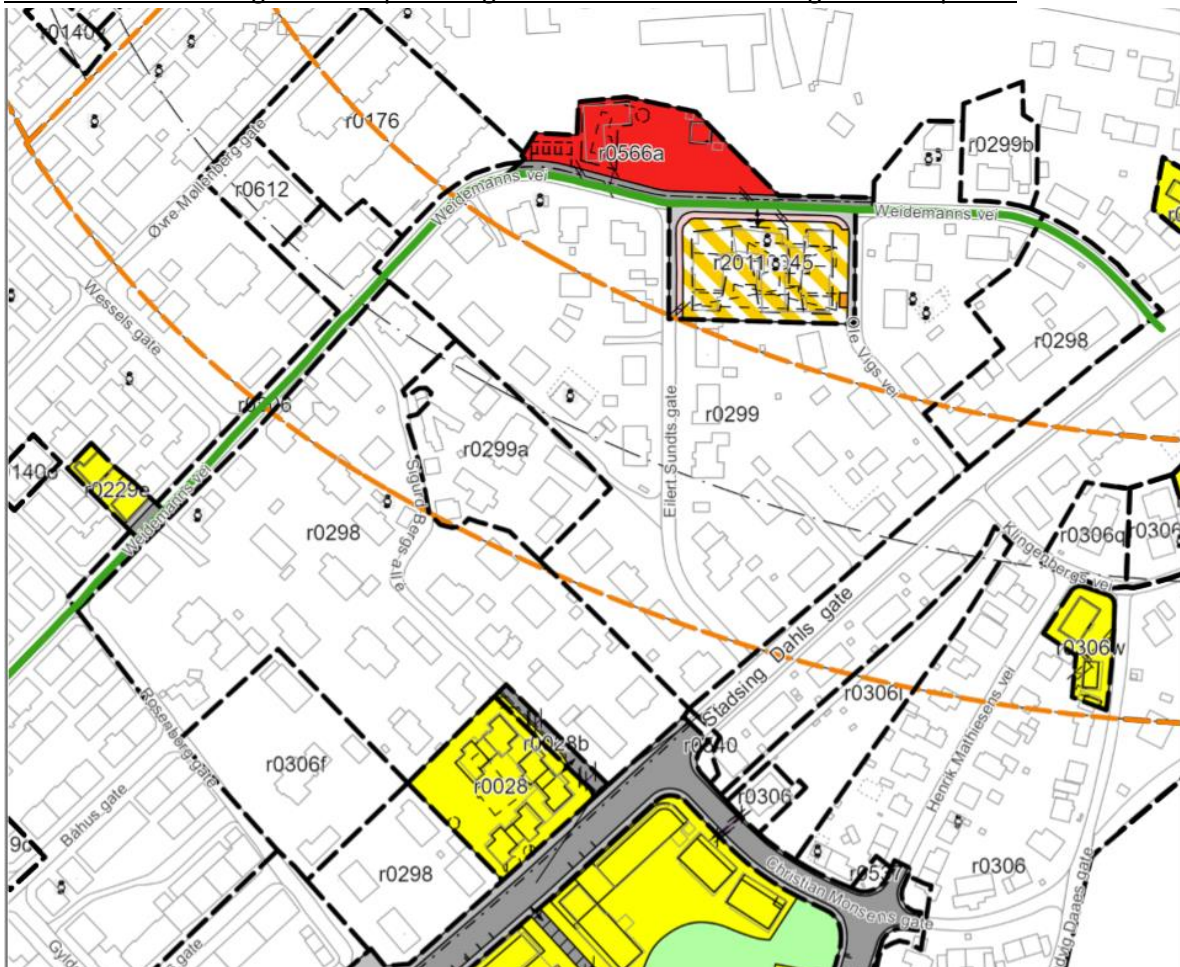
G.2 Gjeldende reguleringsplaner



Figur 14: Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner er R298 til venstre - vedtatt 10.09.1923), som er delvis erstattet av R299 (til høyre - vedtatt 06.09.1934). Reguleringsplanene har ikke bestemmelser tilknyttet. I tillegg gjelder reguleringsplan under grunn R1170C for E6 Nidelv Bru – Grillstad. sistnevnte er for Strindheim-tunnelen som passerer under planområdet og gir føringer for sprengning mv. (se avsnitt B.14).

G.3 Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Figur 15: Omliggende planer

G.4 Temaplaner

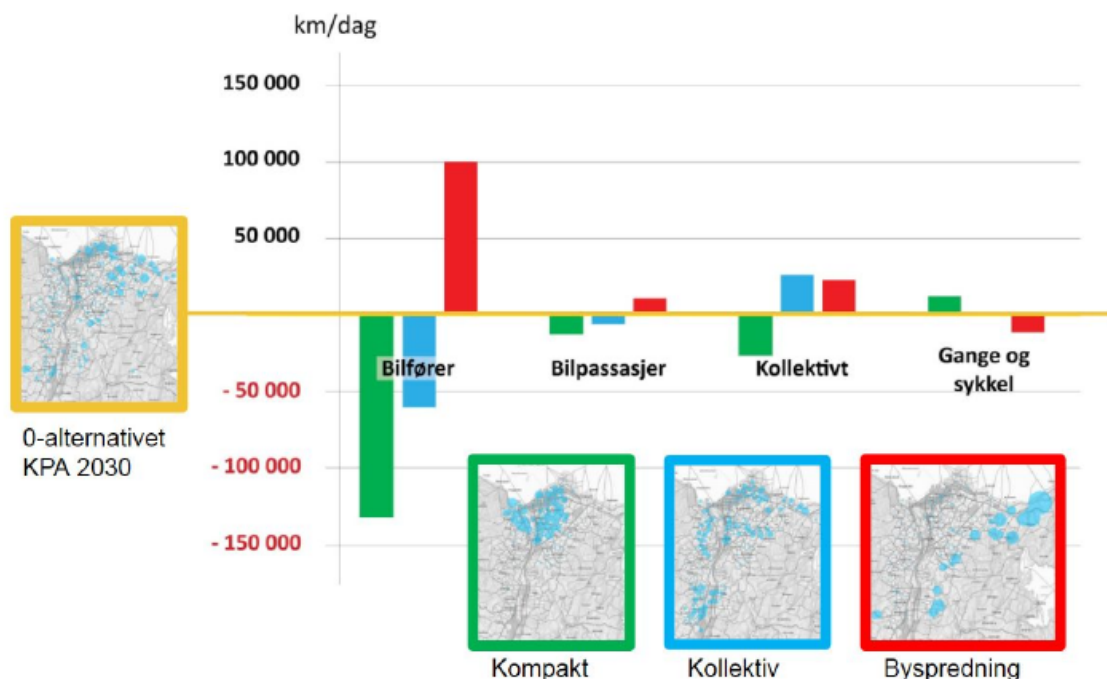
Det gjelder ikke særlige temaplaner for reguleringsområdet.

G.5 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Oppfyllelse av nullvekst-målet er i Trondheim et viktig element for å oppfylle statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Beste måte å oppfylle nullvekstmålet på er gjennom en sentrumsnær fortetting. Dette kommer frem av kommunalt, pilotprosjekt for vurdering av nye planer opp imot nullvekstmålet (datert 03.05.2018); hvor nærhet til sentrum (mindre enn 2,5 km) vektet like høyt som nærhet til metrobuss og nærhet til lokalsenter til sammen. Det gis maks. 6 poeng for nærhet til sentrum, og maks. 3 poeng for hhv. "avstand til lokalt senter" og "kollektivtilbud".

| Arealalternativ i byutredningen | Vekst i personbiltrafikk fram mot 2030 sammenlignet med 2016 |
|--|--|
| 0-alternativet (Kommuneplanens arealdel) | + 15 % |
| Kompakt | + 10 % |
| Kollektiv | + 12 % |
| Byen utover | + 17 % |



Figur 16: fra kommunen sin beregningsmetodikk for oppfyllelse av nullvekst målet med angivelse av forskjellige byutviklingsalternativ målt mot gjeldene Arealdel. Fortetting innen planområdet er i tråd med "kompakt"-alternativet med byvekst i all hovedsak som fortetting innen sentrumsnære småhusområder og sentrumsnære industri/næringsområder. "kompakt"-alternativet er det alternativet som trekker mest i retning av nullvekstmålet.

Nedenfor er kommunens metode brukt til å beregne hvordan prosjekter bidrar til 0-vekst målet:

- Avstand til Torvet, 2,0 km, **Høy, 6p**
- Lokalsenter og butikker = Solsiden knapp 500m, **Høy, 3p**
- Holdeplass Metrobuss, Solsiden knapp 500m – buss med 10 minutters intervall i rushtiden = Gyldenløves gate = 300-400 m, **Lav, 0p**
- Sykkelnett, 220 m til Stadsingeniør Dahls gate, vi ligger under kote 50, **høy, 2p**
- **Totalt 11 poeng – dvs. høy måloppnåelse for nullvekstmålet**

G.6 Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Området er regulert til boligformål, som er i samsvar med KPA. Gjeldende planer er fra 1923 og 1934 og har ikke bestemmelser knyttet til seg. Bebyggelsen vil få et annet fotavtrykk enn det som er tegnet i gjeldende reguleringsplaner.

G.7 Pågående planarbeid i nærhet til planområdet

Det foregår ikke annet planarbeid i umiddelbar nærhet til planområdet.

H. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

H.1 Overordnet plan

Det vises til avsnitt G.1. og G.5, som viser at oppnåelse av nullvekstmålet for personbiltrafikk og oppfyllelse av staslige føringer om samordnet areal- og transportplanlegging i Trondheim best kan oppnås ved en sentrumsnær fortetting; som planforslaget legger opp til. Planforslaget er ellers i samsvar med føringer gitt i KPA og tilhørende Veileder for byform og arkitektur mtp. stedstilpassing.

Planforslaget vurderes samlet sett å ha en positiv virkning i forhold til måloppnåelse i overordnede planer uten at det brytes med steds karakteren.

H.2 Forhold til krav i Naturmangfoldsloven (kap. II)

Det er ikke avdekket spesiell fauna/flora innenfor planområdet.

H.3 Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse

Planens størrelse vil ikke gi store endringer for rekreasjon og folkehelse. Beliggenhet med nærhet til kollektivtransport, sykkelveg og dagligvare vil gi insentiv til at flere turer blir tatt med sykkel og gange (se figur 16 og vedlagt trafikknøt). Det opparbeides uteareal iht. krav i KPA. Og planen vurderes å komme godt ut i forhold til folkehelse.

H.4 Uteområder

Det opparbeides uteareal iht. krav i KPA. Det vil ikke bli mindre uteareal innen planområdet enn i dag. I stedet legges det til rette for høyere utnyttning ved at parkerings- og kjørealene, som i dag utgjør en del av de åpne områdene i planområdet, legges under bakken og dermed frigjør plass til fortetting og nye universelt utformede uteoppholdsarealer.

H.5 Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Planforslaget vil ikke ha stor innvirkning på trafikk- eller kollektivforhold. En liten økning av trafikk i Weidemanns vei kan påregnes (jf. vedlagte trafikknøt som estimerer økingen til 90 kjøretøy/døgn).

Innkjørselen til området er lagt direkte ut til Weidemanns vei og med gode siktforhold iht. Vegnormalen (Statens Vegvesen HB N-100) – se plankartet. Det vil være muligheter for å bedre trafiksikkerheten i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs alle (se avsnitt E.4 Trafikkløsninger).

Virkningen vurderes samlet sett som nøytral til positiv. Dette basert på liten negativ effekt (økt trafikk i Weidemanns vei) og liten positiv effekt (utvidet fortau, mulighet for å bedre trafikksituasjon i krysset Weidemanns vei x Sigurd Bergs Allé).

H.6 Barns interesser, RPR for barn og planlegging

Det er ikke planlagt endringer som vil ha virkning på barns interesser. Uteoppholdsareal opparbeides iht. krav i KPA med tilhørende veiledere. Gjennomføringen av reguleringsplanen vil frigjøre større, bilfri arealer innen planområdet. Utbedring av sikt/trafikksikkerhet i krysset Weidemanns vei x Sigurd Bergs allé vil være positivt for skolebarn og -ungdom, som ferdes i området.

Anleggstrafikk vil gå forbi barnehagen på Weidemanns vei 40.

Skolekapasitet i området er god.

Virkningen for barns interesser vurderes derfor å være en liten negativ effekt mtp. anleggstrafikk forbi barnehage og en liten positiv effekt mtp. trafikksikkerhet. Den negative effekten er begrenset til anleggsperioden, mens den positive effekten er knyttet til fremtidig bruk.

H.7 Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

Det er ledig kapasitet innenfor skolekretsen. Innvirkning på skolekapasiteten ansees å være liten.

H.8 Universell utforming

Eksisterende boliger innen planområdet har ikke tilgjengelighet for kjørestolsbrukere; mens planlagt utbygging vil få tilgjengelige boenheter og uteoppholdsarealer med universell utforming iht. Byggteknisk Forskrift. Planområdet terrasseres for å sikre universell utforming av uteoppholdsarealer i et bratt terreng. Planen vurderes samlet sett å komme godt ut mtp. universell utforming.

H.9 Energibehov, energiforbruk

Kapasitet i eksisterende strømnnett og nettstasjon undersøkes med leverandør i løpet av planprosessen og før komplett planforslag utarbeides og leveres inn. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme med nærmeste ledning i Eilert Sundts gate. Eksisterende bygg innen planområdet har ikke fjernvarmeforsyning og må antas å ha et energiforbruk, som avspeiler byggeperioden på 1930-40-tallet. Nye bygg vil derfor ha et vesentlig lavere energiforbruk enn dagens bygg.

H.10 Jordressurser/landbruk

Ingen landbruksjord berøres av planen. Planen legger opp til fortetting innenfor eksisterende bystruktur; noe som indirekte vil minske utbyggingspresset på dyrkamark.

H.11 Teknisk infrastruktur, vann og avløp, trafo, annet

Punktene undersøkes som del av planarbeidet. Vann- og avløpsplan vil følge reguleringsplanforslaget. Det er eksisterende nettstasjon rett sør for planområdet, som vil forsyne planområdet med strøm. Evt. kan det være behov for oppgradering av nettstasjonen for å håndtere planlagt utbygging.

H.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det planlegges ikke for ny sosial infrastruktur. Eksisterende fortau utvides fra barnehage i nord. Fortauet vil bli overlevert til kommunen etter ferdigstilling. Kostnadsfordelingen mellom privat utbygger og kommunen (på opparbeidelse av fortau) vil bli stadfestet i en utbyggingsavtale. Utvidelse av dagens fortau og justering av vei vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for kommunen.

H.13 Konsekvenser for næringsinteresser

Det reguleres ikke for næring. Planområdet er en del av et etablert boligområde.

H.14 Interessemotsetninger

Det kan være en interessemotsetning mellom vern og fortetting (jf. avsnitt F.4 "Kulturminner og kulturmiljø" og avsnitt G.5 "Statlige retningslinjer/rammer/føringer").

Jf. notat til Byantikvaren datert 2019.06.04) "*vil [Byantikvaren] ikke legge avgjørende vekt på bevaring av firemannsboligene [Weidemanns vei 29, 31 og 33] som ikke har antikvarisk klassifisering, selv om det vil være positivt at en eller flere av disse bevares.*"

Slik forslagsstiller ser det, trenger det derfor ikke være en motsetning mellom ønsket om å bevare strøkskarakteren "*preget av frittstående bygninger i hagemessige omgivelser, med generøse "gløtt" og siktlinjer mellom bygningene*" (Byantikvaren 2019.06.04), samtidig som det åpnes for rivning av de tre nevnte firemannsboligene og fortetting med nye bygningsvolumer som tar utgangspunkt i dagens mønehøyder, fasadelengder og materialbruk.

Det vises også til vedlagt stedsanalyse, som viser hvordan innspill fra byantikvaren kan imøtekommes.

For naboer kan også anleggsvirksomhet (støy/støv/vibrasjoner) og økt skyggevirkning av ny bebyggelse oppleves negativt.

Den negative virkningen knyttet til anleggsvirksomhet er tidsbegrenset, og det vil bli gjennomført befaringsberørte naboeiendommer før og etter anleggsgjennomføring (primært sprengninger). Dette for å sikre at det ikke blir skader på nabobygg som følge av vibrasjoner. Og dersom anleggsvirksomheten uheldigvis (og mot formodning) skulle gi skader på nabobygg, vil det være tydelig dokumentert for entreprenørs forsikringselskap, som i slikt tilfelle ville blitt erstatningspliktig. Anleggsvirksomheten vurderes derfor ikke å være en spesiell utfordring for dette planområdet.

Skyggevirkinger av ny bebyggelse må vurderes opp imot dagens bebyggelsesstruktur og behovet for sentrumsnære boliger for å imøtekomme nullvekstmålet og befolkningsveksten i Trondheim.

Ved å samkjøre sol-innslipp og gløtt gjennom bebyggelsen, som illustrert i vedlagt stedsanalyse, kan det fortsatt være gode solforhold på nabotomter.

H.15 Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket i planen ansees som så lite at det gir tilnærmet nøytrale konsekvenser for klima og det ytre miljø for selve bygningsmassen. Fortetting i Trondheim vil samlet bidra til mindre utslipp. Det er kort vei til nærmeste lokalsenter på Solsiden, samt gode gang- og sykkelforbindelser mot sentrum og kollektivbuen. Jf. avsnitt G.5 vil tiltaket (med sentrumsnær fortetting) ha en positiv innvirkning mtp. muligheten for oppnåelse av nullvekstmålet for personbiltrafikk.

H.16 Avveining av virkninger

Konsekvenser er for om lag halvparten av vurderte temaer nøytrale/ubetydelige.

konsekvensen for litt under halvparten av utredede temaer en liten positiv virkning.

For hhv. et par temaer – måloppnåelse i overordnede planer (=nullvekstmålet) og konsekvenser for klima og det ytre miljø – vurderes det å være middels positive konsekvenser av planforslaget.

For et tema (barns interesser) er det vurdert en liten negativ konsekvens, pga. anleggstrafikk forbi en barnehage. Noe som vil foregå innenfor en tidsavgrenset periode. Mens de positive virkningene av planforslaget er tids-ubegrensede. Samlet sett vurderes de positive virkningene av planforslaget å overskygge den negative virkningen knyttet til anleggsvirksomhet.

I. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, bl.a. gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

I.1 ROS – Tema

ROS-analysen viser at følgende må ivaretas i reguleringsplanen:

- **Anleggsgjennomføring** må sikres gjennom planens bestemmelser. Sprengningsarbeid må utføres i henhold til retningslinjer fra vegmyndighet (Statens Vegvesen).
- **Trafikksikkerhet** må ivaretas i planutformingen. Reguleringsplanen må utforme avkjørsel/avkjørsler i henhold til vegnormalen og avsette siktsoner. Reguleringsplanen må anviser trafikksikker atkomst til planområdet for myke trafikanter. For krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei må mulig sikt vurderes opp imot trafikksikkerhet. Det vises til vedlagt trafikkanalyse (Rambøll, mai 2020).
- **Kulturminner**; 4-mannsboliger må dokumenteres før rivning.
- **Vann- og avløpsplan** må følge reguleringsplanen og må beskrive vannforsyning (herunder brannslukningsvann), avløpsituasjon og overvannshåndtering.
- **Strøm-/ kraftforsyning**; netteier må kontaktes i planprosessen og eventuelt behov for oppgradering av eksisterende nettstasjon rett sør for planområdet må klareres. Magnetfelt fra nettstasjonen tas inn i reguleringsplanen.
- **Størrapport** bør følge reguleringsplanen og eventuelle, nødvendige avbøtende tiltak må tas inn i reguleringsplanen.

J. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Naboer til planområdet, myndigheter og interesseorganisasjoner varsles ved planoppstart og offentlig ettersyn av planforslag. For myndigheter og interesseorganisasjoner vises det til Trondheim Kommune sin samlede liste over høringsparter. Fra listen vurderes flg. parter å være relevante å varsle:

| |
|--|
| AKTUELLE OVERORDNEDE MYNDIGHETER Myndigheter merket med stjerne skal alltid ha tilsendt varsel om igangsatt planarbeid og skal alltid ha tilsendt plansaker på høring. Øvrige etater skal ha tilsendt varsel om igangsatt planarbeid og skal varsles og høres dersom de har interesser i saken. |
| * Fylkesmannen i Trøndelag, fmtlpost@fylkesmannen.no |
| * Trøndelag fylkeskommune, postmottak@trondelagfylke.no |
| Statens vegvesen, Region midt, firmapost-midt@vegvesen.no |
| Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Region Midt-Norge, rm@nve.no |
| Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, postmottak@dsb.no |
| KOMMUNALE SAMARBEIDSPARTER Kommunale enheter merket med stjerne skal alltid ha tilsendt varsel om igangsatt planarbeid. Øvrige kommunale enheter skal IKKE ha tilsendt varsel om igangsetting av planarbeid fra private forslagstillere. Det er byplankontoret som koordinerer samarbeidet med andre kommunale enheter. |
| * Byplankontoret, byplan.postmottak@trondheim.kommune.no |
| Kart- og oppmålingskontoret, kart.postmottak@trondheim.kommune.no |
| Miljøenheten, miljoenheten.postmottak@trondheim.kommune.no |
| Eierskapsenheten, eierskap.postmottak@trondheim.kommune.no |
| Kommunalteknikk, kommunalteknikk.postmottak@trondheim.kommune.no |
| Byantikvaren, byantikvaren.miljoenheten@trondheim.kommune.no |
| Trøndelag Brann- og redningstjeneste, postmottak@tbrt.no |

| | |
|--|--|
| | Barnas representant i bygningsrådet, v/Rune Sandmark rune.sandmark@trondheim.kommune.no |
| | Beredskapsrådgiver for samfunnssikkerhet og beredskap, rådmannens fagstab per-ketil.riisem@trondheim.kommune.no |
| | *Grunnskoler (Rosenborg skole) |
| | *Barnehager: Weidemannsveien Barnehage, post@wvbarnehage.no |
| | Enhet for idrett og friluftsliv, idrett-friluftsliv.postmottak@trondheim.kommune.no |
| | PRIVATE OG OFFENTLIGE ORGANISASJONER Varsles om igangsatt regulering i saker som direkte berører de aktuelle interessene. Det kan også holdes samråd med berørte organisasjoner dersom det er hensiktsmessig og de skal tilsvarende høres i plansaker. |
| | Statkraft Varme AS, Postboks 2400, 7005 Trondheim, kommune@statkraftvarme.no |
| | Trønder Energi Nett AS, firmapost@tronderenerginett.no |
| | Tensio TS AS, Klæbuveien 118, 7031 Trondheim |
| | AtB, atb@atb.no |
| | Trondheim postkontor, Region.midt@posten.no |
| | Fortidsminneforeningen – Den trønderske avdeling, Kjøpmannsgata 36/38, 7011 Trondheim, dentrønderske@fortidsminneforeningen.no Ønsker at alle henvendelser skjer per e-post. <i>Antikvariske interesser med stor allmenn interesse</i> |
| | Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Trondheim, Postboks 2609 Sentrum, 7413 Trondheim, Post.trondelag@ffo.no <i>Funksjonshemmedes interesser, tilgjengelighet for alle</i> |
| | Norges Handikapforbund Trondheim, NHF Trondheim, PB 3093 Lade, 7441 Trondheim, nhf.troendelag@nhf.no <i>Bevegelsehemmedes interesser, tilgjengelighet. Klagerett på dispensasjoner fra Teknisk forskrift kapittel 10 Brukbarhet</i> |
| | Syklistenes landsforening i Trondheim, Fylkeskontakt: Nils Andreas Thommesen, Håkon Håkonsons gate 13 A, 7052 Trondheim, trondheim@syklistene.no <i>Særskilte syklistinteresser</i> |
| | Naturvernforbundet Trøndelag, Sandgata 30, 7012 Trondheim, trondelag@naturvernforbundet.no <i>Natur- og miljøverdier (arealdisponering, biologisk mangfold, forurensning (inkl. deponiområder), friluftsliv, trafikk/transport)</i> |
| | Trondheim Bilkollektiv BA, Sandgata 30, 7012 Trondheim, info@trondheim-bilkollektiv.no <i>Større plansaker der det kan være aktuelt for dem å etablere oppstillingsplasser</i> |
| | Trondhjems Arkitektforening, trondhjemsarkitektforening@gmail.com |
| | Trondheim BOBY, trondheimboby@gmail.com |
| | VELFORENINGER Varsles ved behov. Lista er ikke fullstendig for foreninger og velforeninger, for å dekke alle områder. |
| | Møllenberg & Rosenborg Velforening mogrvel@gmail.com |
| | BERØRTE PRIVATE PARTER Alle registrerte grunneiere og festere i planområdet og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet, samt naboer til planområdet skal, når de blir direkte berørt, ha skriftlig varsel om igangsetting av planarbeid. Nabolister bestilles via Infoland eller e-torg |

K. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte.

- Berørte offentlige myndigheter og organisasjoner varsles om igangsetting av planarbeid og bes om å komme med innspill, jf. info om varsling. I varselet vil det være henvisning til Voll Arkitekter sin hjemmeside, hvor underlagsmateriale til oppstartsmøte og tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøtet legges ut. Frist for innspill settes til min. 3 uker.
- Det opplyses i varsling av planoppstart at møte med plankonsulent og oppdragsgiver kan bes om av berørte parter, herunder naboer.
- Det kan ved behov avholdes et eller flere arbeidsmøter med Byplan.
- Samlet planforslag planlegges oversendt Byplankontoret til 1. behandling ultimo 2020.
- Videre saksbehandling og off. ettersyn av planforslaget følger plan og bygningsloven.

L. Vurdering av om planen er omfattet av forskrift til konsekvensutredning.

Området er regulert for boligbebyggelse i eksisterende planer og overordnet i KPA 2012-2014. Og det stilles ikke krav til planprogram eller konsekvensutredning.

Saksprotokoll

Utvalg: Bygningsrådet

Møtedato: 25.02.2020

Sak: 33/20

Tittel: **Saksprotokoll - Prinsippavklaring om eventuell oppstart av detaljregulering av Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33**

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 20/162

Vedtak:

Planforslaget for Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33 anbefales igangsatt da forslaget viser en tett boligbebyggelse som bidrar til flere sentrumsnære boliger, uten at det bryter uforholdsmessig mye med eksisterende strøkskarakter. Videre planarbeid forutsetter et planforslag hvor Weidemanns vei 27 inngår og bevares.

Behandling:

Ingrid Skjøtskift (H), alternativt forslag pva H, FrP:

Planforslaget for Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33 anbefales igangsatt da forslaget viser en tett boligbebyggelse som bidrar til flere sentrumsnære boliger, uten at det bryter uforholdsmessig mye med eksisterende strøkskarakter. I videre planarbeid skal det vurderes hvordan Weidemanns vei 27 skal inngå, og bevaring skal vurderes.

Votering:

Skjøtskifts forslag fikk 4 stemmer (2H, 1R, 1FrP) og falt.

Innstillingen alternativ 1 ble vedtatt mot 5 stemmer (1SV, 1MDG, 1Sp, 1R, 1V).

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift



Voll Arkitekter
Verftsgata 4
7042 TRONDHEIM
NO

Vår saksbehandler
Ellen Aga Kildal

Vår ref.
20/162
oppgis ved alle henv.

Deres ref.

Dato
26.02.2020

Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33, anmodning om oppstartsmøte for detaljregulering

Bygningsrådet behandlet anmodning om oppstart av planarbeid i Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33 tirsdag 25.02.2020. Bygningsrådet vedtok at planarbeidet kan igangsettes. Videre planarbeid forutsetter et planforslag hvor Weidemanns vei 27 inngår og bevares.

Det ble også påpekt at det foreslåtte prosjektet i for stor grad bryter med omkringliggende bebyggelse. Vi anbefaler derfor at prosjektets volum og tilpasning til omgivelsene bearbeides ytterligere i det videre planarbeidet.

Vedtaket betyr at initiativet som nå foreligger må bearbeides. Vi inviterer til oppstartsmøte etter at vi har mottatt et bearbeidet planinitiativ.

Vedlagt ligger møteprotokoll fra Bygningsrådet 25.02.2020.

Med hilsen
Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Ellen Aga Kildal
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Saksprotokoll - Prinsippavklaring om eventuell oppstart av detaljregulering av Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33



SITUASJONSKART

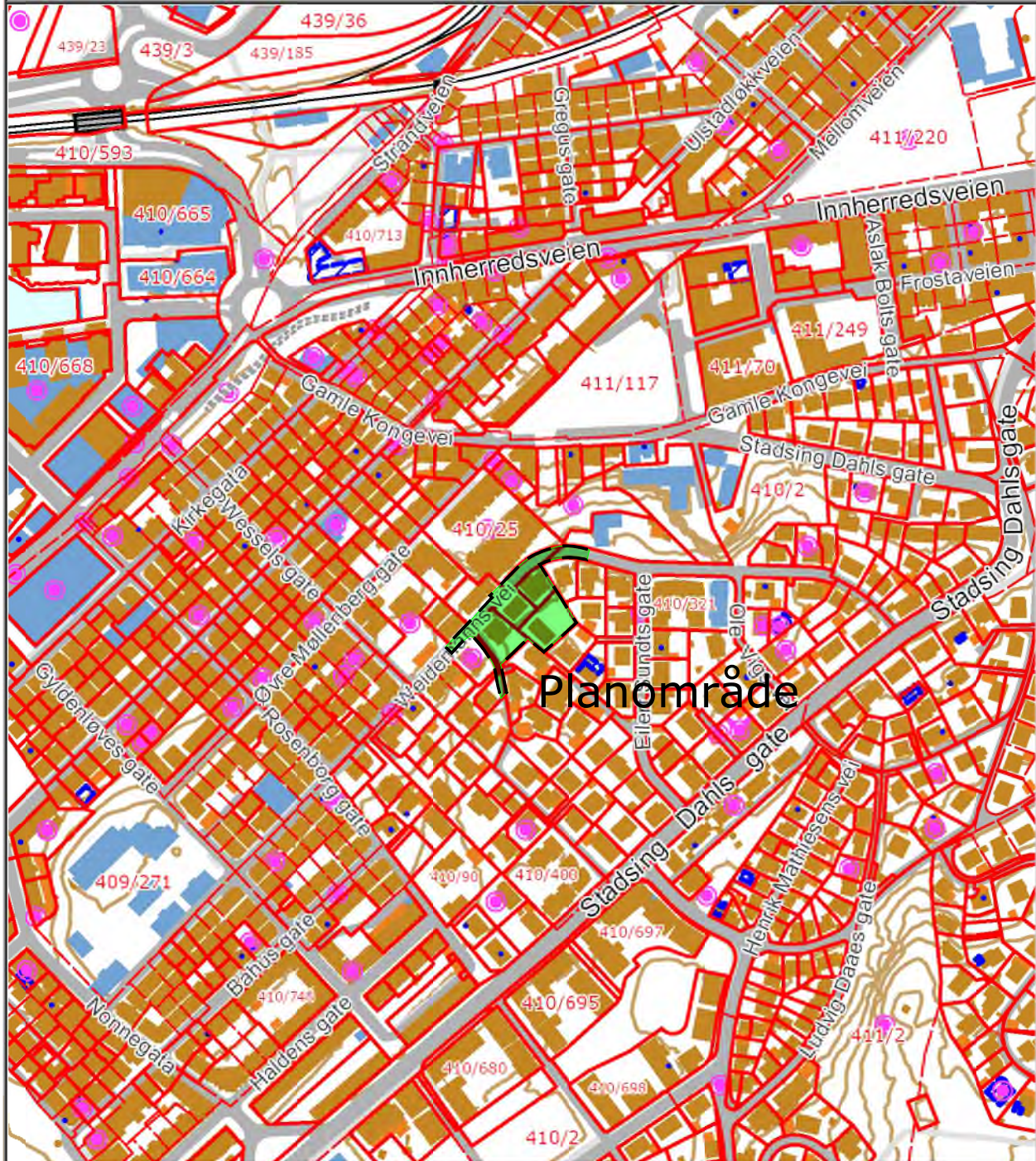
| | | | | |
|------------------|--|----------|--------|--------|
| Eiendom: | Gnr: 410 | Bnr: 313 | Fnr: 0 | Snr: 0 |
| | Adresse: Weidemanns vei 27B, 7043 TRONDHEIM, med flere | | | |
| Hj.haver/Fester: | Planomriss | | | |



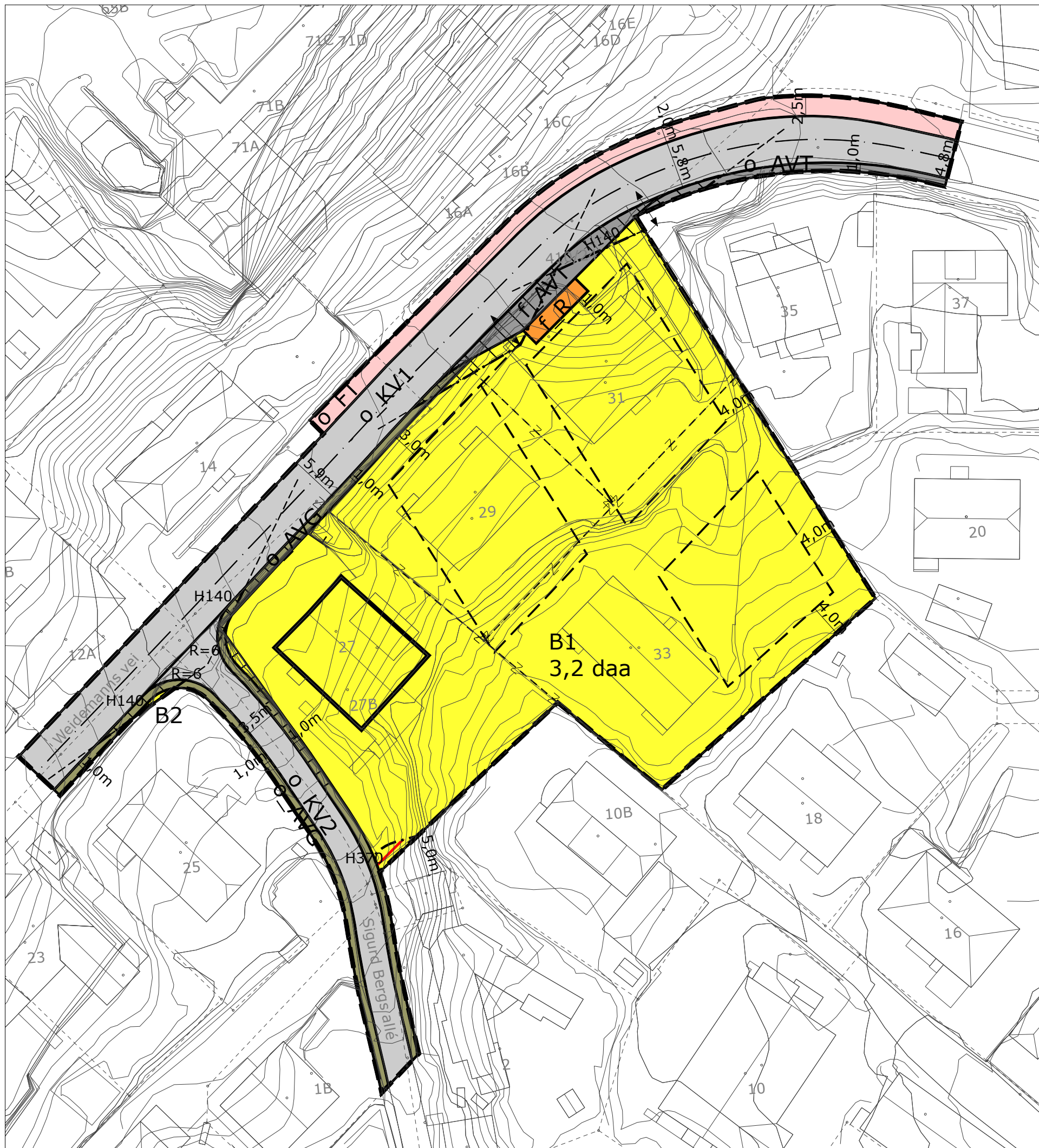
TRONDHEIM

19.05.2020 Sign:

Målestokk
1:5000



Det tas forbehold om at det kan forekomme feil på kartet, bla. gjelder dette eiendomsgrenser, ledninger/kabler, kummer m.m. som i forbindelse med prosjektering/anleggsarbeid må undersøkes nærmere.



TEGNFORKLARING

PLAN- OG BYGNINGSLOVEN § 12.5 og 12-6 SOSIKODING I PARENTES

§ 12-5, AREALFORMÅL

1. BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Boligbebyggelse (1110)
- Renovasjonsanlegg (1550)

2. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Annen veggrunn - tekniske anlegg (2018)
- Annen veggrunn - grøntareal (2019)

§ 12-6, HENSYNSSONER

Sikringssoner

- Sikringszone, frisikt (H140)

Faresone

- Høyspent (H370)

LINJESYMBOLER M.V.

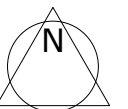
- Planens begrensning
- Formålsgranse
- Eiendomsgranse som skal oppheves (1204)
- Bygg som skal bevares (1210)
- Byggegrense (1211)
- Regulert senterlinje (1221)
- Frisiktlinje (1222)
- Regulert støttemur (1228)
- Anvisning av avkjørsel (1242)

0 5 10 15 20 25

EKVIDISTANSE 1M Koordinatsystem UTM sone32 euref89 Høydereferanse NN2000

TRONDHEIM KOMMUNE

Detaljreguleringsplan med bestemmelser for
Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33
(gnr/bnr 410/313, 410/315,
410/316 og 410/317 m.fl.)



MÅLESTOKK:
1:500 (A3)
KARTBLAD:
A3

| REVISJONER | DATO | SIGN. | | DATO | SIGN. |
|----------------------------|------------|-------|------------------------------|------------|-------|
| Anmodning om oppstartsmøte | 2018.08.28 | RBH | Anm. om oppstart m. bevaring | 2020.05.19 | RBH |
| Rev. 01 | 2018.10.24 | RBH | | | |
| Rev. 02 | 2019.10.20 | RBH | | | |

| SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN | DATO | SIGN. |
|--|----------|---------------------|
| Kunngjøring vedrørende reguleringsarbeidet | | |
| 1. behandling i Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker | | |
| Utlegging til offentlig ettersyn | | |
| 2. behandling i Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker | | |
| Evtl. nytt offentlig ettersyn | | |
| 3. behandling i Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker | | |
| Bystyrets vedtak | | |
| Planen er utarbeidet av: Voll Arkitekter AS Vertsgt. 4, 7042 Trondheim | TEGNET | REGULERINGSPLAN NR. |
| | RBH | |
| Kommunens saksnr: | SAKSBEH. | ARKIVNR. |
| DATO: 2018.08.28 | RBH | |

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

Detaljregulering for Weidemanns vei 27-33, gnr/bnr 410/313 m. fl.

Forfatter: Rasmus Bolvig Hansen, Voll Arkitekter

Forslagsstiller til planforslag: Voll Arkitekter

Dato: 2020.05.20

SAMMENDRAG MED ANBEFALINGER

Analysen viser at følgende må ivaretas i reguleringsplanen:

- **Anleggsgjennomføring (pkt. 37 og 44)** må sikres gjennom planens bestemmelser. Sprengningsarbeid må utføres i henhold til retningslinjer fra vegmyndighet (Statens Vegvesen; jf. e-post datert 2018.03.14):

"Da løsmassetykkelsen i området er liten (tynt usammenhengende løsmassedekke) vil det sannsynligvis være behov for å sprengne ned i berget i forbindelse med bygging av planlagte boligprosjekt med garasje/kjeller. NS8141 angir at ved sprengningsarbeider innenfor en avstand mindre enn 50 m fra tunneler og bergrom (målt ned til tunnelen) skal det utføres en visuell inspeksjon for å kartlegge sikringsmetode i tunnelen, omfang og bruk. Grenseverdien for svingehastighet (vibrasjonskravet) ved sprengningen bestemmes deretter på grunnlag av bergmassekvalitet og sikringsmetode. Tunnelen er sikret i henhold til gjeldende Håndbok N500, og bergmassen er i dette området klassifisert som dårlig til middels. På grunnlag av dette ville grenseverdien for vibrasjoner fra sprengningsarbeider blitt fastsatt til $v=25$ mm/s.

Ved gjennomføring av sprengningsarbeider vil Statens vegvesen etterspørre dokumentasjon fra rystelsesmålinger i tunnelen. For videre planlegging må det følges vanlig saksgang mhp. varsling og tillatelser også fra Statens vegvesen.

Sprengningsentreprenøren må også forholde seg til restriksjoner på sprengningsarbeidene mht. nabobygg på overflaten."

- **Trafikksikkerhet (pkt. 42 og 43)** må ivaretas i planutforming. Reguleringsplanen må utforme avkjørsel/ avkjørslar i henhold til vegnormalen og avsette siktsoner. Reguleringsplanen må anviser trafikksikker atkomst til planområdet for myke trafikanter. For krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei må mulig sikt vurderes opp imot trafikksikkerhet. Det vises til vedlagt trafikkanalyse (Rambøll, mai 2020).
- **Kulturminner (pkt. 14)** 4-mannsboliger (Weidemanns vei 29, 31 og 33) må dokumenteres før rivning.

- **Vann- og avløpsplan (pkt. 20 og 22)** må følge reguleringsplanen og må beskrive vannforsyning (herunder brannslukningsvann), avløpssituasjon og overvannshåndtering.
- **Strøm-/ kraftforsyning (pkt. 21)**, netteier må kontaktes i planprosessen og eventuelt behov for oppgradering av eksisterende nettstasjon rett sør for planområdet må klareres. Magnetfelt fra nettstasjonen tas inn i reguleringsplanen.
- **Støyrapport (pkt. 28)** bør følge reguleringsplanen og eventuelt nødvendige avbøtende tiltak må tas inn i reguleringsplanen. Anleggsstøy (pkt. 37) håndteres gjennom plan i byggefasen.

Oppsummerende tabell

| Virkning Sannsynlighet | Ubetydelig | Mindre alvorlig | Alvorlig | Svært alvorlig |
|------------------------|------------|-----------------|------------------------|----------------|
| Svært sannsynlig | 14, 28, 37 | | | |
| Sannsynlig | | | | |
| Mindre sannsynlig | | | 20, 21, 22, 42, 43, 44 | |
| Lite sannsynlig | | | | |

Emnetall etter tabellen under, er satt inn i matrisen i samsvar med vurderingen under.

Det anbefales følgende tiltak:

44 Ulykke ved anleggsgjennomføring Mindre sannsynlig alvorlig

Sikkerhet ved byggeplassen må ivaretas i anleggsfasen. Sprengningsarbeid må utføres i henhold til retningslinjer fra Statens Vegvesen.

20 og 22 Vann- og avløpsplan Mindre sannsynlig Alvorlig

Vann- og avløpsplan må følge reguleringsplanen og må beskrive vannforsyning (herunder brannslukningsvann), avløpssituasjon og overvannshåndtering.

21 Strøm-/ kraftforsyning Mindre sannsynlig Alvorlig

Netteier må kontaktes i planprosessen og eventuelt behov for nettstasjon klareres. Magnetfelt fra eks. nettstasjon tas inn i planen.

42 Ulykke i av- og påkjørsler Mindre sannsynlig Alvorlig

Trafikksikkerhet må ivaretas i planutformingene. Reguleringsplanen må utforme avkjørsel/avkjørsler i henhold til vegnormalen og avsette siktsoner. For krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei må mulig sikt vurderes opp imot trafikksikkerhet. Det vises til vedlagte, innledende trafikkanalyse (Rambøll, mai 2020) for nærmere vurderinger av trafikkkløsnings.

43 Ulykker med gående – syklende Mindre sannsynlig Alvorlig

Reguleringsplanen må an vise trafikksikker atkomst til planområdet for myke trafikanter.

14 Kulturminner Svært sannsynlig Ubetydelig

4-mannsboliger (Weidemanns vei 29, 31 og 33) må dokumenteres før rivning.

28 Støv og støy; trafikk Svært sannsynlig Ubetydelig

Støyrapport må følge reguleringsplanen og eventuelt nødvendige avbøtende tiltak må tas inn i reguleringsplanen.

37 Støv og støy fra andre kilder Svært sannsynlig Ubetydelig

Anleggsstøy og vibrasjoner må ivaretas i byggefasen.

BAKGRUNN OG NØKKELOPPLYSNINGER

Planområdet omfatter et utbyggingsområde på 3,2 daa innenfor et samlet planområde på ca. 4,7 daa. Eksisterende bolig på Weidemanns vei nr. 27 bevares, mens det åpnes for rivning av 4-mannsboliger (Weidemanns vei nr. 29, 31 og 33).

Planlagt bebyggelse omfatter lameller utformet som småhus på inntil 4½ etasjer og med 30 - 45 boenheter (avhengig av leilighetsstørrelser og evt. oppdeling av Weidemanns vei 27 i flere boenheter). I tillegg kommer parkeringskjeller og boder under terreng. Atkomst for biler er fra Weidemanns vei. Parkering foregår i felles p-kjeller avsatt i henhold til parkeringskrav i Kommuneplanens Arealdel.

Felles uterom er lagt mellom de planlagte boligene med et større leke-/og uteoppholdsareal sørøst i planområdet. Planområdet har et terrengfall på ca. 14 meter. Lengst vest langs Weidemanns vei ligger tomte på c+36, mens området mot øst/ sørøst ligger på c+50.

METODE

Kilder går frem av det enkelte punkt i tabellen med mulige uønskede hendelser.

Mulige uønskede hendelser skal ut fra en generell/teoretisk vurdering sorteres i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger for og virkninger av planforslaget.

Tema i tabellen under er kvittert ut eller inn i kolonnen Aktuelt.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er klassifisert i:

1. **Lite sannsynlig** – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner eller forhold, men det er en teoretisk sjanse
2. **Mindre sannsynlig**- hendelsen kan skje
3. **Sannsynlig** – kan skje av og til, mulig periodisk hendelse
4. **Svært sannsynlig** – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede

Vurdering av uønskede hendelsers alvorlighetsgrad er klassifisert som:

1. **Ubetydelig** - Ingen fare for person- eller miljøskader, konsekvenser av systembrudd er uvesentlig
2. **Mindre alvorlig** - Få eller små person- eller miljøskader
3. **Alvorlig** - Alvorlige, behandlingskrevende person- eller miljøskader, system settes ut av drift over lengre tid
4. **Svært alvorlig** - katastrofer, mange døde eller alvorlig skadde, langvarige/uopprettelige miljøskader, system settes varig ut av drift


Klassifikasjon med fargekoder

| Virkning Sannsynlighet | Ubetydelig | Mindre alvorlig | Alvorlig | Svært alvorlig |
|---------------------------|------------|-----------------|----------|----------------|
| Svært sannsynlig | Yellow | Red | Red | Red |
| Sannsynlig | Green | Yellow | Red | Red |
| Mindre sannsynlig | Green | Green | Yellow | Red |
| Lite sannsynlig | Green | Green | Green | Yellow |

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak.

UØNSKEDE HENDELSER, VIRKNINGER OG TILTAK

Tabell med mulige uønskede hendelser.

| Hendelse/situasjon | Aktuelt ja/nei | Sannsynlig | Virkning | Risiko ja/nei | Kommentar/Kilde |
|--|----------------|------------|----------|---------------|--|
| Natur-, klima- og miljøforhold Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for: | | | | | |
| 1. Masseras /skred | Nei | | | | NGU, løsmasser Skrednett NVE, Atlas DSB TK Planområdet ligger innenfor område med tynn hav-/strandavsetning, iflg. NGUs løsmassekart (se kartutsnitt). Fjell i dagen. |
|  <p>Løsmasser</p> <ul style="list-style-type: none"> Tynn morse Tykk morse Avsetningsmorene Flodmorene Bresjeavsetning Bresje-Annusavsetning Tynn hav-/strandavsetning Tykk hav-/strandavsetning Mann strandavsetning Elveavsetning Vindavsetning Forvitringsmateriale Skredmateriale Skredavsetning Torr og myr Tynn humus-/fordråke Fyllmasse Isstøpt/avleirede tynt dekk <p>Løsmasseinnslag</p> <ul style="list-style-type: none"> Morsemateriale Morsete Avsetningsmateriale Bresjeavsetning Brekammer/Bresjeavsetning Inngjensetning Bresje- og inngjensetning Strandavsetning fra bresje Hav- og strandavsetning Mann strandavsetning Elve- og bølgeavsetning Flodavsetning Vindavsetning Skredmateriale Skredavsetning Stensprang Løsmasse/skredmateriale Skredområde Skredavsetning Torr og myr Humusdekket tynt dekk Fyllmasse | | | | | |
| Figur 1: Løsmassekart som viser at området er registrert med Tykk hav-/strandavsetning. | | | | | |
| 2. Snø / isras | Nei | | | | Terrenget gir ikke fare for skred eller ras. Skrednett NVE, Atlas |
| 3. Flomras | Nei | | | | Terrenget gir ikke fare for flomras. Skrednett NVE, Atlas |
| 4. Elveflom | Nei | | | | NVE, Atlas |
| 5. Tidevannsflom | Nei | | | | |
| 6. Radongass | Nei | | | | Status <i>moderat til lav</i> iht. Miljøstatus sitt aktsomhetskart Miljøstatus |
| 7. Vind | Nei | | | | e-Klima Rapport Høyhus i Trondheim |

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

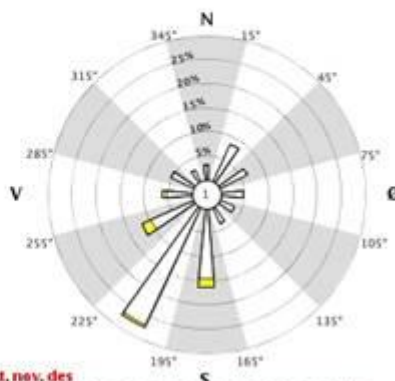


År: 2017 - 2017

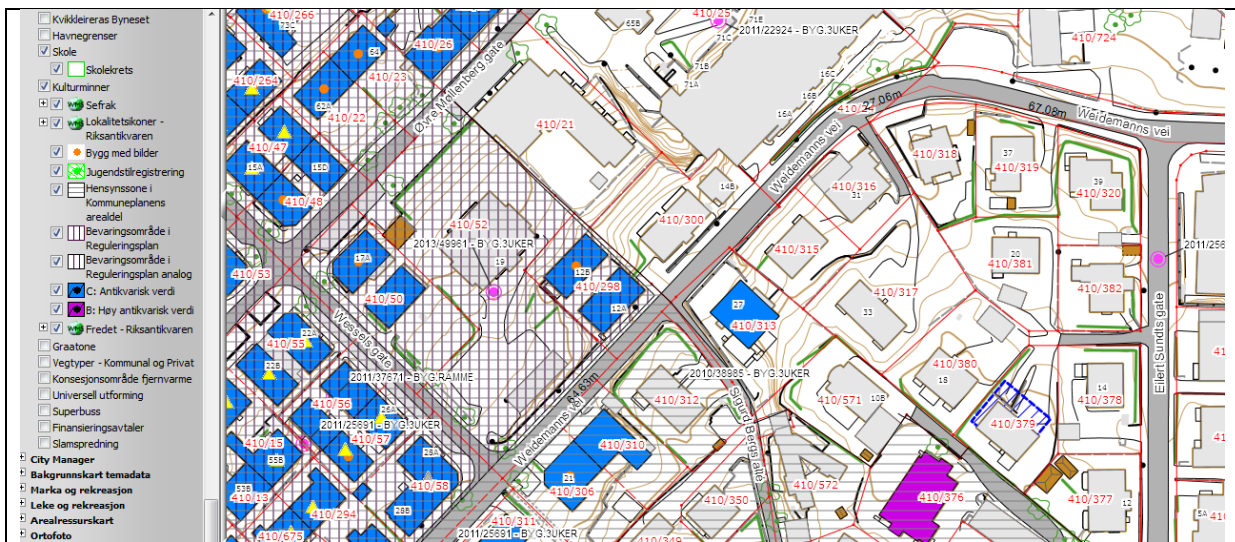
jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)

68860 TRONDHEIM - VOLL



| | | | | | |
|----------------------|-----|------------------|------------|--|---|
| 8. Nedbør | Nei | | | | e-Klima |
| 9. Sårbar flora | Nei | | | | Det er ikke registrert truede eller fredete arter innen planområdet. Like øst for planområdet (Weidemanns vei 12A) er det registrert alm/ truet art. TK Biomangfold og naturverdier Miljøstatus (har også Rød- og svartelista) Naturbase |
| 10. Sårbar fauna | Nei | | | | Det er ikke registrert truede eller fredete arter innen planområdet. |
| 11. Naturvernområder | Nei | | | | |
| 12. Vassdragsområder | Nei | | | | |
| 13. Fornminner | Nei | | | | |
| 14. Kulturminner | Ja | Svært sannsynlig | Ubetydelig | | Bygning i Weidemanns vei 27 (gnr/bnr 410/313) har antikvarisk verdi C, som er den laveste verdien i kommunens register. Bygningen bevares; mens øvrige bygg (3 ikke-verneverdige 4-manns boliger fra 1930-tallet) rives. Planområdet ligger utenfor områdevernet på Møllenberg. |

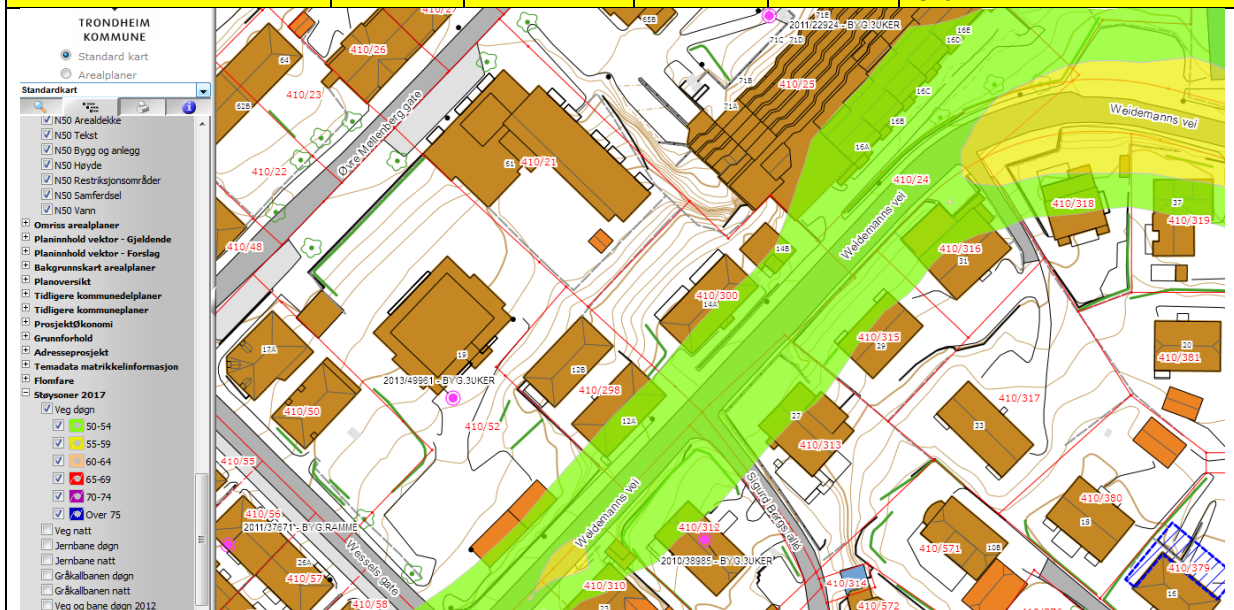


Figur 2: Antikvarisk verdi. viser blant annet blått bygg; Antikvarisk verdi C innenfor planområdet (Antikvarisk verdi B - lilla bygg - ligger ikke innenfor planområdet) - Kilde: Trondheim kommune

Bygde omgivelser, kan tiltak i planen få virkninger for:

| | | | | | |
|--|-----|-------------------|----------|--|--|
| 15. Veg, bru, kollektivtransport | Nei | | | | Nærmeste bussholdeplasser er i Stadsing. Dahls gate (ca. 300 m) og i Innherredsveien (knapp 500 m). |
| 16. Havn, kaianlegg | Nei | | | | |
| 17. Sykehus, omsorgsinstitusjon | Nei | | | | |
| 18. Skole barnehage | | | | | Planområdet sogner til Bispehaugen barneskole/ Rosenborg ungdomsskole. Det er per i dag god kapasitet i ifølge TK. Anleggsvei til planområdet vi sannsynligvis gå i Weidemanns vei forbi Weidemannsveien Barnehage. Anleggsperioden er behandlet under pkt. 44 |
| 19. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy | Nei | | | | |
| 20. Brannslukningsvann | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | | Sjekk kapasitet i ledningsnett med kommunen gjennom vann- og avløpsplan, som følger planforslaget |

| | | | | |
|--|-----|-------------------|------------|---|
| 21. Kraftforsyning | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | Sjette kapasitet i ledningsnettet med netteier (husk å varsle netteier ved planoppstart). Ledningskart fås hos netteier eller hos ledningsportalen.no. Behov for evt. oppgradering av eksisterende nettstasjon rett sør for planområdet avklares. Magnetfelt fra eksisterende nettstasjon tas inn i planen. |
| 22. Vannforsyning | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | Sjette kapasitet i ledningsnettet med kommunen (er det nok slukkevann = pkt. 20. – så er det også nok bruksvann). |
| 23. Forsvarsområde | Nei | | | |
| 24. Rekreasjonsområder | Nei | | | |
| Forurensingskilder. Berøres planområdet av: | | | | |
| 25. Akutt forurensing | Nei | | | |
| 26. Permanent forurensing | Nei | | | TK sin kartløsning viser ingen kjent forurensning innen planområdet. |
| 27. Støv og støy; industri | Nei | | | |
| 28. Støv og støy; trafikk | Ja | Svært sannsynlig | Ubetydelig | Planområdet ligger delvis innenfor grønn sone langs Weidemanns vei og så vidt innenfor gul sone lengst nord. |



Figur 3: Støykilder målt i dB. NB! Målestokk er ikke korrekt gjengitt. Kilde Trondheim kommunes kartløsning på nett.

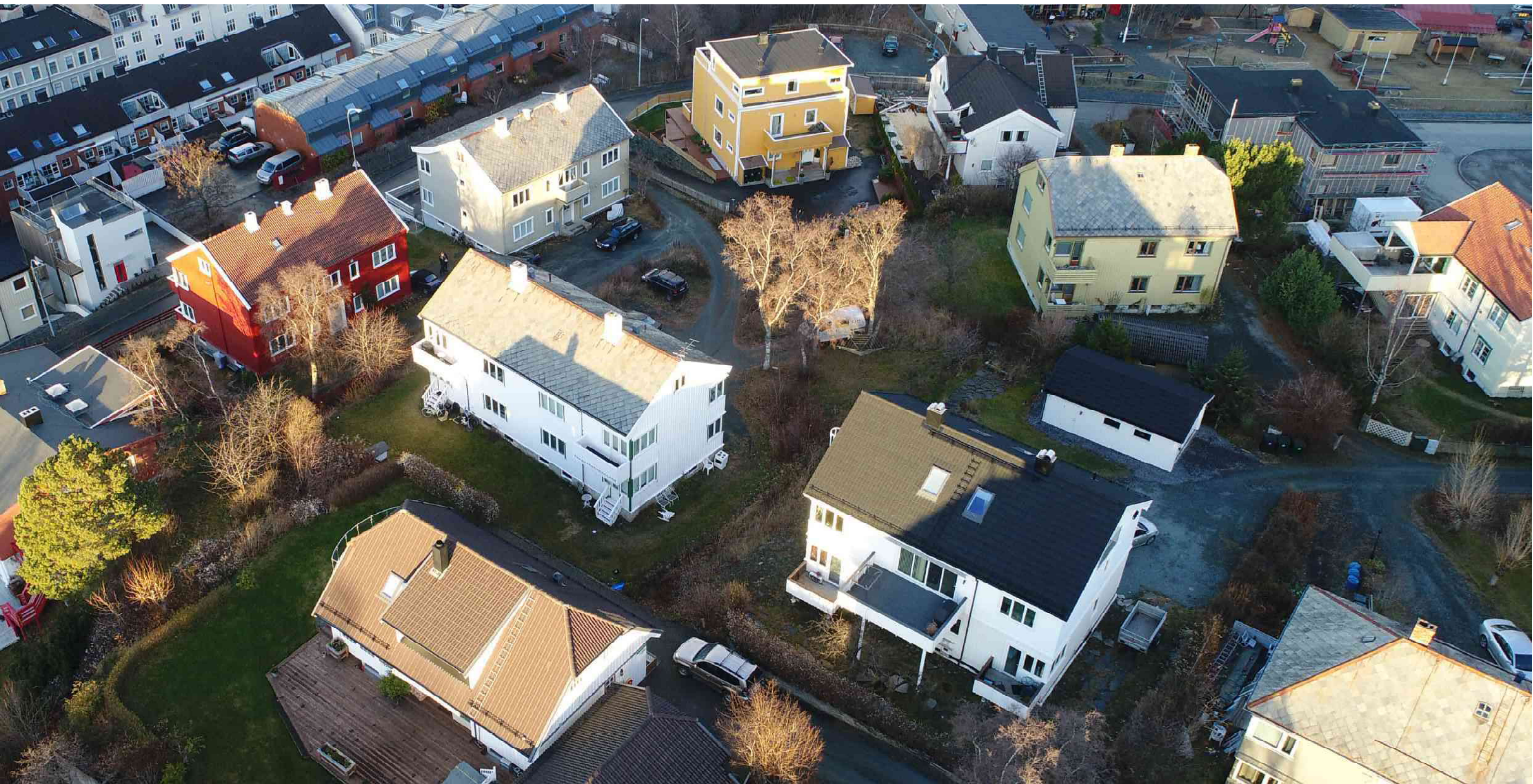
| | | | | | |
|---|-----|-------------------|------------|-----|---|
| 29. Støy; andre kilder | Nei | | | | Miljøstatus |
| 30. Forurenset grunn | Nei | | | | TK sin kartløsning viser ingen kjent forurensning innen planområdet. |
| 31. Høyspentlinje | | | | | Sjekk med nett-eier (husk å varsle nett-eier ved planoppstart). Ledningskart fås hos nett-eier eller hos Gravemelding.no |
| 32. Risikofylt industri (Kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet) | Nei | | | | |
| 33. Avfallsbehandling | Nei | | | | |
| 34. Oljekatastrofeområde | Nei | | | | |
| Forurensing. Medfører tiltak i planen: | | | | | |
| 35. Fare for akutt forurensing | Nei | | | | |
| 36. Støy og støv fra trafikk | Nei | | | | |
| 37. Støy og støv fra andre kilder | Ja | Svært sannsynlig | Ubetydelig | Ja | Anleggsstøy må ivaretas i byggefasen |
| 38. Forurensing av sjø | Nei | | | | |
| 39. Risikofylt industri | Nei | | | | |
| Transport. Er det risiko for: | | | | | |
| 40. Ulykke med farlig gods | Nei | | | | |
| 41. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet | Nei | | | | Befaring/vurdering av terreng. Sjekk av flomsoneer for bekker, sjø, overvann mv. viser ingen utfordringer. e-Klima og TK |
| 42. Ulykke i av- og påkjørsler | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | Nei | Befaring/vurdering av avkjørsler. Sikt skal være iht. Vegnormalen: HB N100 . For krysset Sigurd Bergs Allé X Weidemanns vei (som ikke har sikt iht. Vegnormalen) må mulig sikt vurderes opp imot trafikksikkerhet. Det vises til vedlagt trafikkanalyse (Rambøll mai 2020) som foreslår forkjørregulert kryss for å ivareta trafikksikkerheten. |

| | | | | | |
|--|-----|-------------------|----------|-----|--|
| 43. Ulykker med gående - syklende | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | Nei | Befaring/vurdering av kryssinger. Sikt må være iht. Vegnormalen: HB N100 Gående og syklende bør gis 1-2 gode krysningsmuligheter av Weidemanns vei. |
| 44. Ulykke ved anleggsgjennomføring | Ja | Mindre sannsynlig | Alvorlig | | Befaring/vurdering av avkjørsler. Sprengningsarbeider må utføres i henhold til retningslinjer fra vegmyndighet (Statens Vegvesen). |
| Andre forhold. Risiko knyttet til tiltak og omgivelser: | | | | | |
| 45. Fare for terror/sabotasje | Nei | | | | |
| 46. Regulerte vannmagasin med usikker is /varierende vannstand | Nei | | | | |
| 47. Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, sjakter og lignende | Nei | | | | |
| 48. Andre forhold | Nei | | | | |

*TK = Trondheim Kommunes karttjeneste

Litteratur:

- Veileder: systematisk samfunnssikkerhet og beredskapsplanlegging i kommunene
- Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser
- Direktoratet for samfunnssikkerhet
- Trafikkanalyse_Weidemanns_vei_2019.09.27 (Rambøll)





Skråfoto fra sør



Skråfoto fra vest



Skråfoto fra nord



Skråfoto fra øst

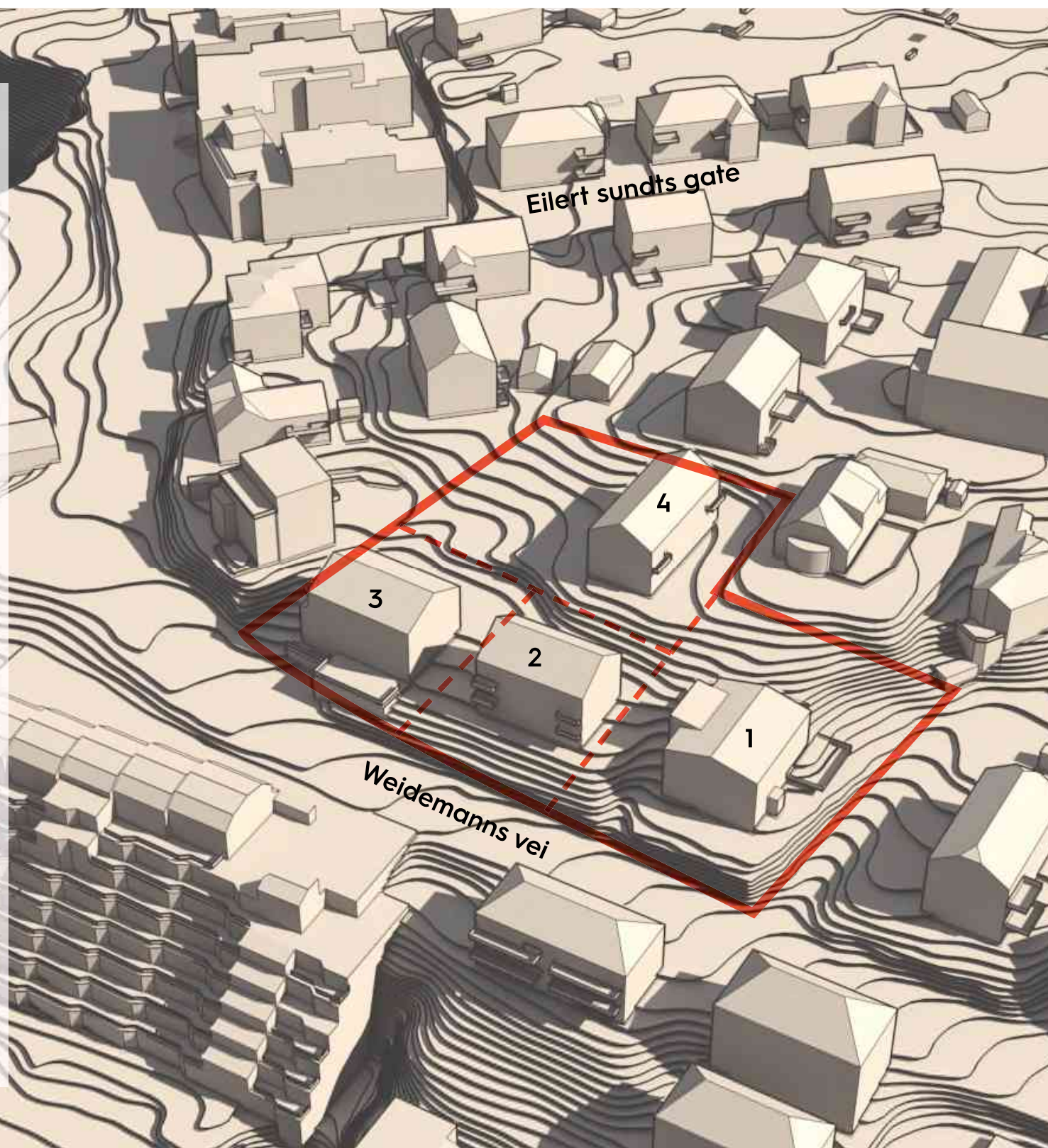
WEIDEMANNNS VEI

Planområdet ligger sentralt i Trondheim på et høydedrag inntil gamlebyen (Bakklandet).

Tomtene har en nordvestlig orientering og grenser til Weidemannsvei og Sigurd Bergs Allé. Eiendommene har adresse Weidemanns vei nr 27,29,31 og 33.

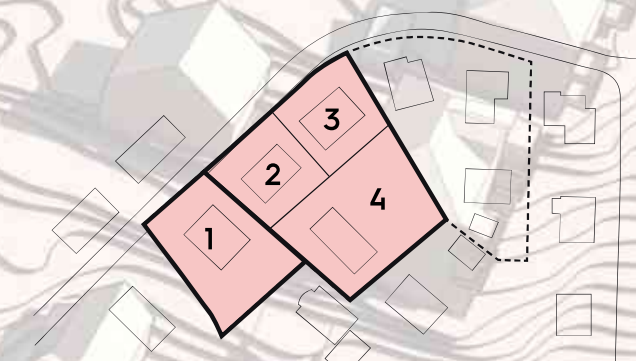
Eksisterende bebyggelse består av 4 større trebygninger på mellom 2 -4 etasjer. Hus 1 er en enebolig, øvrige bygg inneholder leiligheter.

Det er gode dagslys og utsiktsforhold.

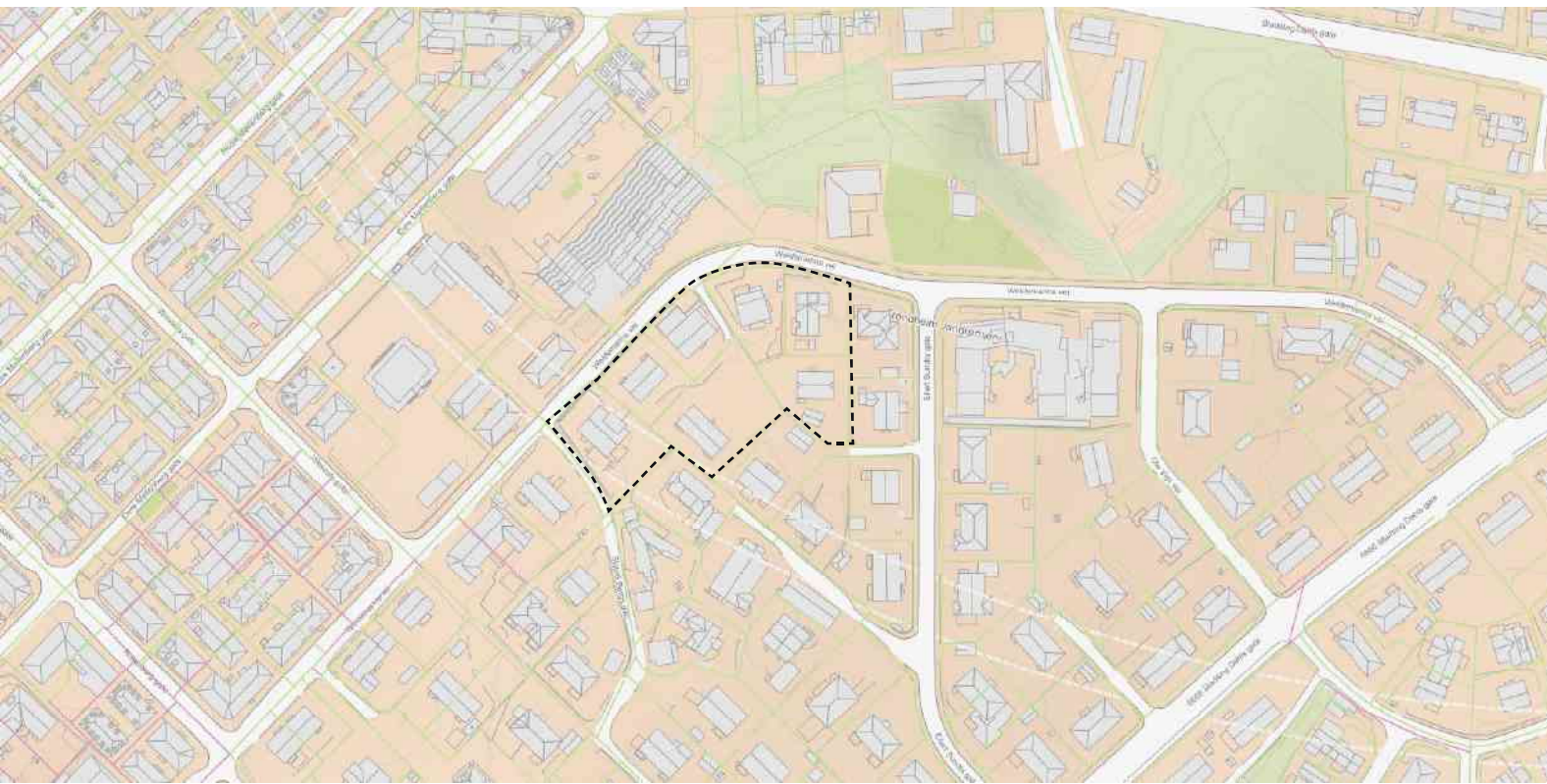


- 1 - 410/313, Weidemanns vei 27
- 2 - 410/315, Weidemanns vei 29
- 3 - 410/316, Weidemanns vei 31
- 4 - 410/317, Weidemanns vei 33

| | |
|---------------------------------|----------------------------|
| TOMTEAREAL | 3400m² |
| Eksisterende Bebyggelse: | |
| BYA% | ca 23.5% |
| BYA | ca 800m² |

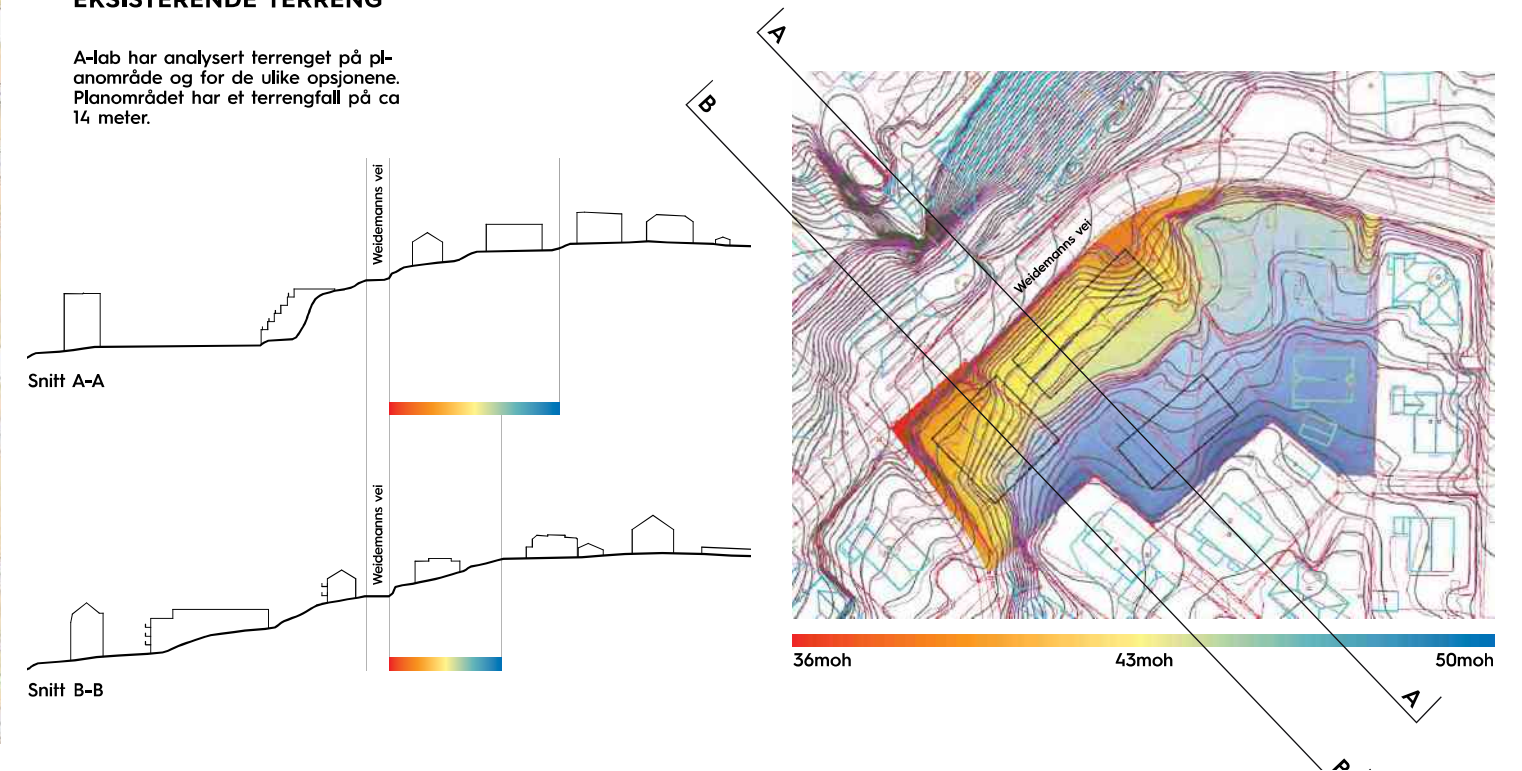


Innledende studie - Analyser



EKSISTERENDE TERRENG

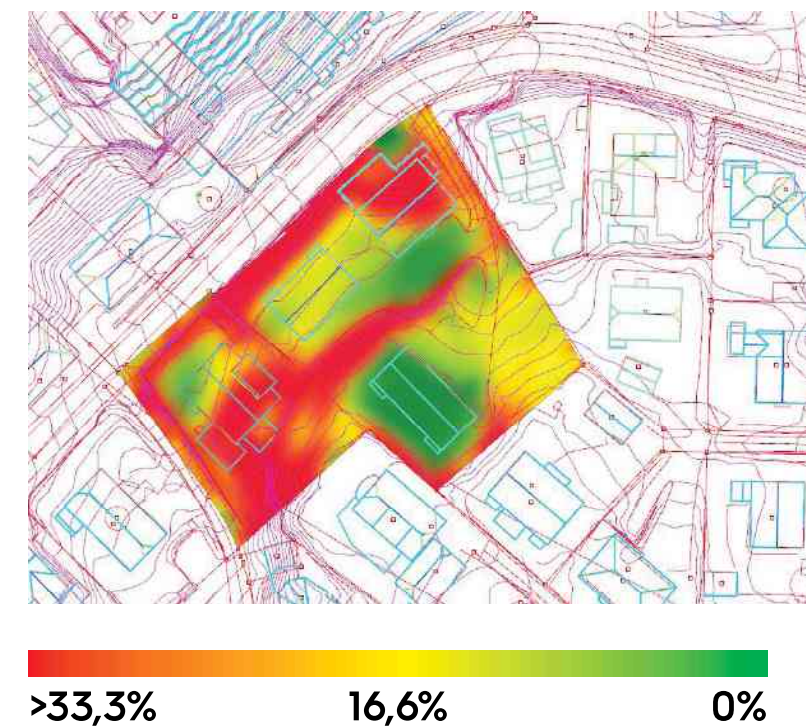
A-lab har analysert terrenget på planområdet og for de ulike opsjonene. Planområdet har et terrengfall på ca 14 meter.



TERRENGHELLING

Arealer i rødt viser områder som ikke kan medtas som MUA/uteoppholdsarealer. Gule og grønne arealer viser uteområder som kan medregnes.

TOMTEAREAL 3400m²
POTENSIELL MUA PROSENTANDEL ca 2200m² ca 64%



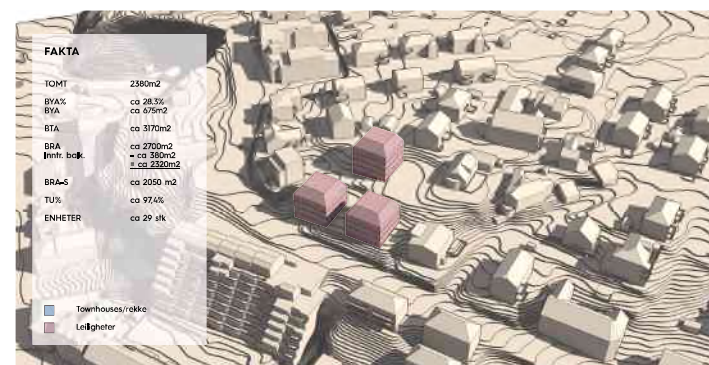
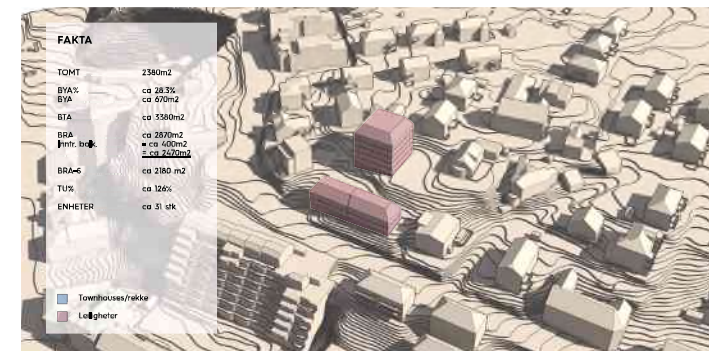
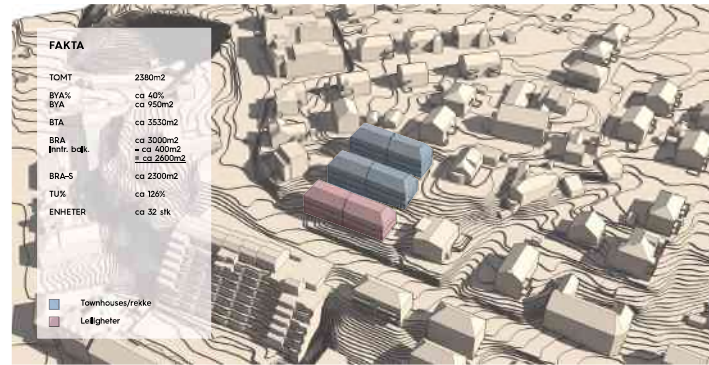
Innledende studie - Konsept

UTVID BAKKLANDET OG MØLLENBERG

- Tett og lav struktur med Stræiter (gater), allmenninger og veiter (smaug).
- En moderne tolkning av den gamle bystrukturen i Trondheim og på Møllenberg.
- En transformasjon av planområdet til byboliger fortet kan skape bedre kontakt til nærområdet. Terrengfall har et potensiale til å sikre gode utsiktsforhold mot Trondheimsfjorden fjorden såvel som ettermiddagssolen.

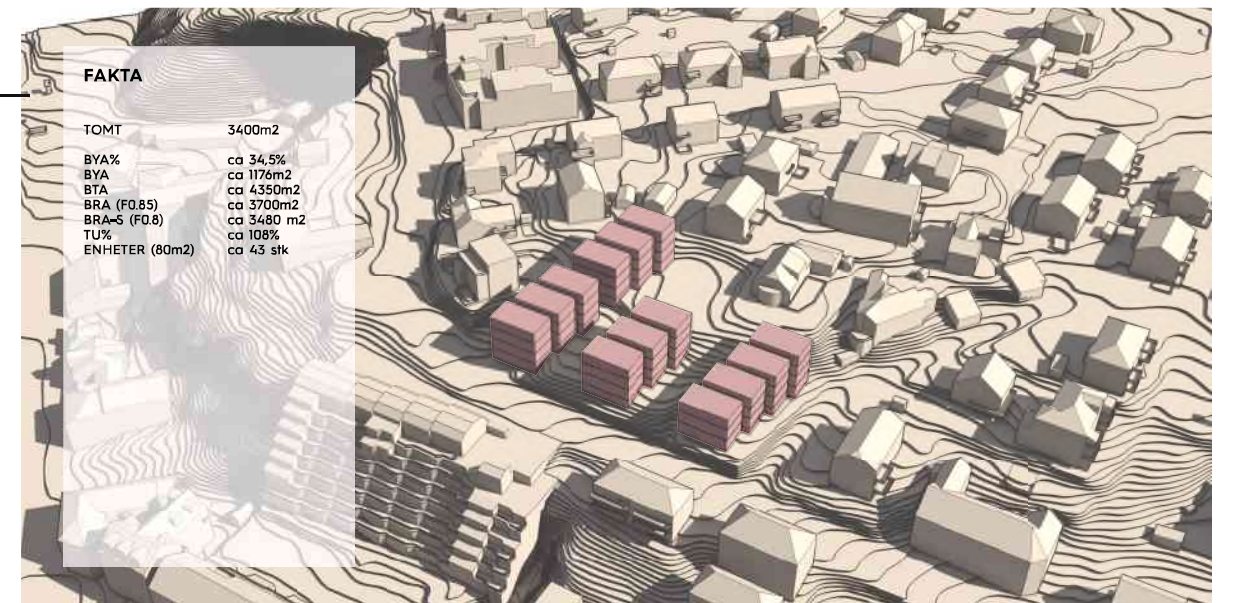
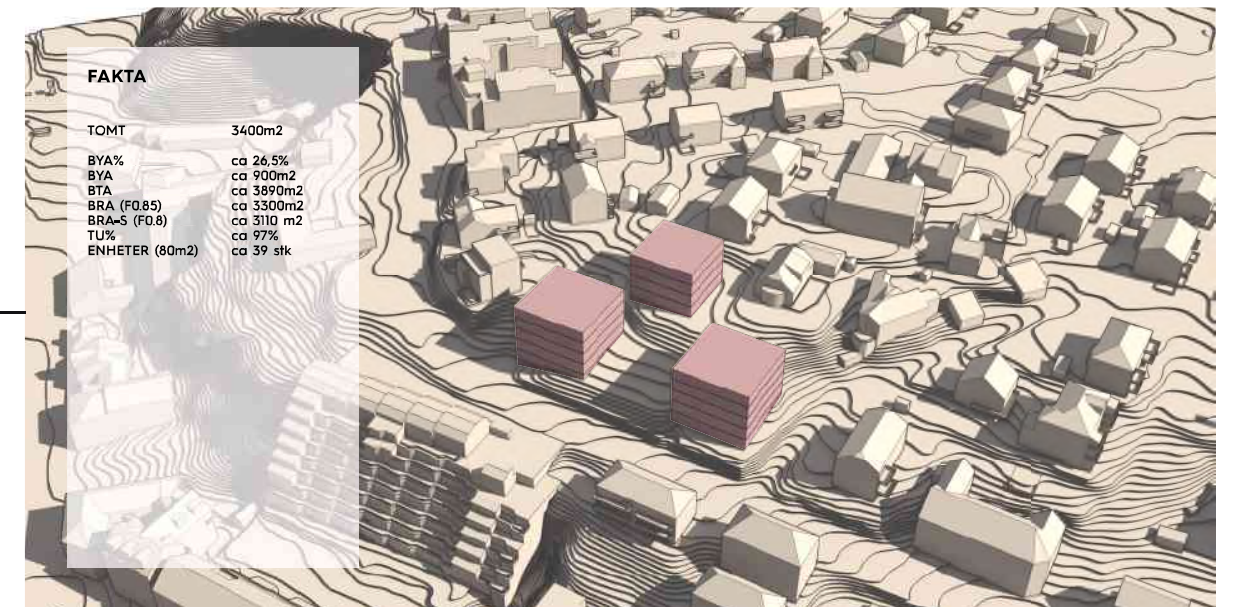
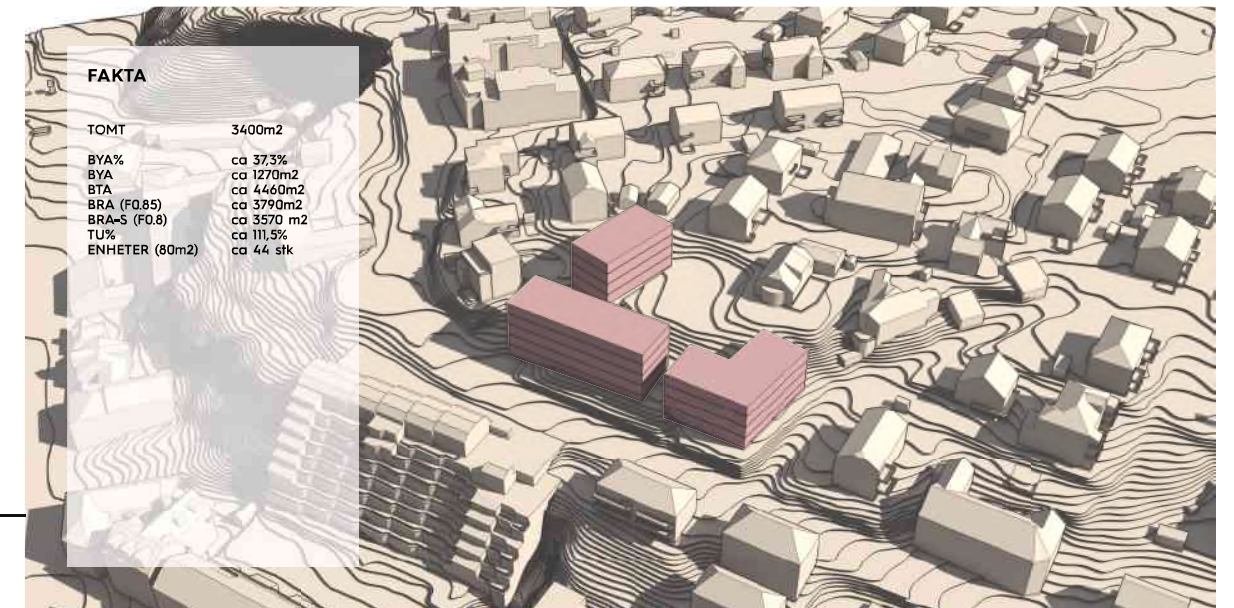


Innledende studie - SKISSER



Test av typologier

ALT. VURDERINGER





Beskrivelse av illustrasjonsprosjekt, Desember 2018

I videreutviklingen av illustrasjonsforslaget har vi sett nærmere på byggenes fotavtrykk, terreng og stedstilpasning, boligstr./typer og nærområdets identitet og byggeskikk.

Vi føler det er naturlig å videreføre bruk av trekledning i nye byboligene og vi ønsker å foreslå en fargepalett som kan gi en egen identitet til hvert «bygg» som består av 9-12 enheter.

Vi har tatt initiativ til et samarbeid med NTNU v. Universitetslektor Kine Angelo for et grundigere registrering av planområdets farger og byggeskikk. Målet er å tilføre prosjektet kvaliteter gjennom å bruke kledningstyper og teknikker med en forankret i nærområdet, men i en moderne fortolkning.

Viktige stikkord for den videre konseptutviklingen er fargebruk, byggeskikk, takformer, kledningstyper-stående liggende og evt. dører/ornamentikk .

Videreutvikling

Vårt plangrep transformerer dagens situasjon fra 1 enebolig og 3 kompakte leilighetsbygg, hvorav 2 av disse med langsiden mot gaten/byen, til 4 husrekker der nye boliger får «gavlsiden» mot Weidemannsveien.

Oppdelingen i 4 ulike bygg gjør at byggene enkeltvis og samlet tilpasser seg terrengfall på tomten, mot Weidemannsveien og Sigurd Bergs Allé. Oppdeling og avtrapping bidrar også til at skalaen på nye byboliger er lesbart horisontalt og vertikalt .

En romslig innbyrdes avstand mellom byggene skaper gode dagslysforhold for leiligheter i alle plan og gir mulighet for private hager for sokkel/duplex leiligheter.

Prosjektets avtrappinger og terrengtilpasninger kombineres med en reduksjon av sokkel og støttemur mot Weidemannsveien og Sigurd Bergs Alle. Dette forbedrer kontakten til bygulvet og nabolaget og skaper økt bakkekontakt og flere adkomster.

Byggene rammer inn adkomst/ veiter for gående og private forhager og etablerer et felles uteoppholds og lekeareal på øvre del av planområdet med gode solforhold tilbaketrukket fra Weidemannsveien.

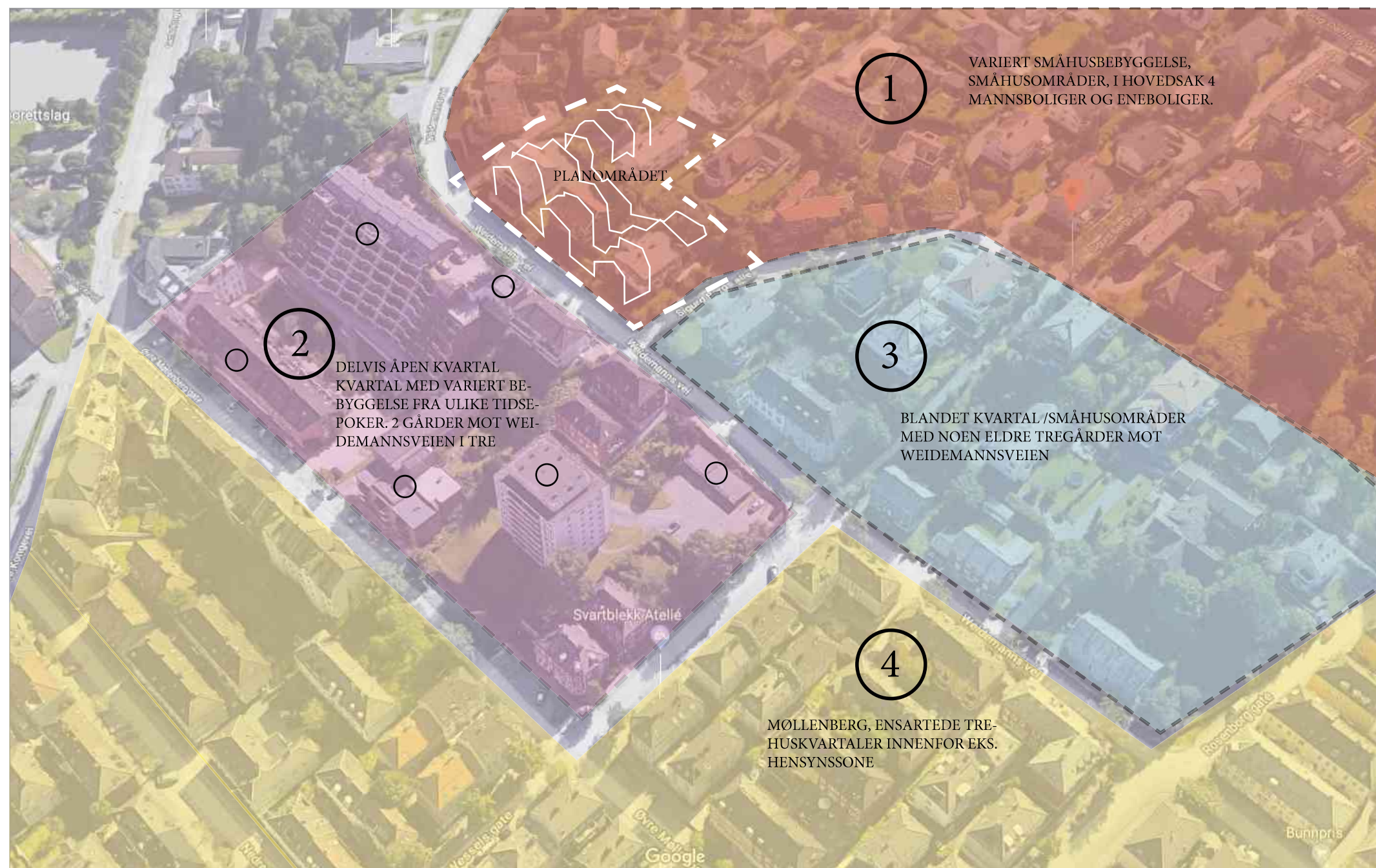
Taklandskapet

Ulike etg. høyder og takvinkler slekter på omkringliggende takformer i småhusstrukturen. Takenes ulike utforming og vinkling skaper varierte siktlinjer og slipper dagslys inn og ned til boligene og utomhusarealer.

Samlet sett tror vi at byggenes ulike plassering i terrenget, varierende etasjehøyder, ulike saltakformer i gavler og fokus på materialbruk og farger kan gi et robust, fleksibelt og stedtilpasset plangrep.

Nye WMV slekter på nærområdets trehuskvartaler samtidig som det etableres nye, moderne byboliger som tilfører nye kvaliteter til området.

WMV 12-14_Områdeanalyse og situasjonsnitt.



OMRÅDEANALYSE

Planområdet.

Planområdet ligger i et typisk småhusområde på Møllenberg i Trondheim og består idag av 3 4-mannsboliger og en enebolig. Det er noe grøntarealer som benyttes av sokkelleiligheter, øvrig uteareal benyttes til adkomst og parkering på terrenget.

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet ligger tilbaketrukket og skilt fra Weidemannsveien av

en støttemur. Støttemuren er av varierende kvalitet, mot sør og krysset v Sigurd Bergs Alle ligger den som en betongmur forblendet med tørrstein, mot nord ligger støttemuren som en synlig rå betongflate preget av vannavrenning og tagging.

Omkringliggende bebyggelse

Omkringliggende bebyggelse langs Weidemannsveien preges av ulike hustyper, kvartalsdannelser og bygningstypologier og kan deles grovt inn i en 4 kategorier.

01: Variert småhusbebyggelse, med en overvekt av 4 mannsboliger preger planområdets umiddelbare nærhet mot øst og nord. Bebyggelsen langs WMV, fra Eilert Sundtsgate til Sigurd Bergs Alle som planområdet er en del av, er svært variert. Mot nord og øst er det også flere eneboliger fra ulike tidsepoker.

02: "Delvis åpen kvartal" Bebyggelsen parallelt ovenfor planområdet i vest med den karakteristiske terrassebebyggelsen i Wmv 14, som tar opp i seg terrengspranget mellom WMV og Møllberggaten

skiller seg vesentlig ut fra området som helhet.

Bebyggelsen i dette "kvartalet" har ikke samme kvartalsform eller enhetlig arkitekturuttrykk som i Møllenberg området (Hensynssonen) forøvrig. En overvekt av bygningsmassen, markert med sirkel stammer fra etterkrigsperioden og det er kun et par bygninger i dette kvartalet i tre med arkitektonisk "slektskap" til trehuskvartalene i sør.

03: "Blandet kvartal/småhusområde."

Sydøst for planområdet, på andre siden av Sigurd Bergs Alle ligger et "kvartal" i fallende terreng preget av småhus fra ulike epoker på den høyeste del av terrenget og tregårder i 3 etg. pluss møne etg. mot Weidemannsveien. Mot Weidemannsveien er det et helhetlig preg, med trehus i 3-4 etasjer, mot øst og nord er det en blanding av 4 mannsboliger og noen eneboliger fra ulike tidsepoker.

04: Møllenberg. Dette området inngår i eksisterende hensynssone og preges av kvartaler med byboliger i tregårder på 3-4 etg, med en tidstypisk og karakteristisk arkitektur.

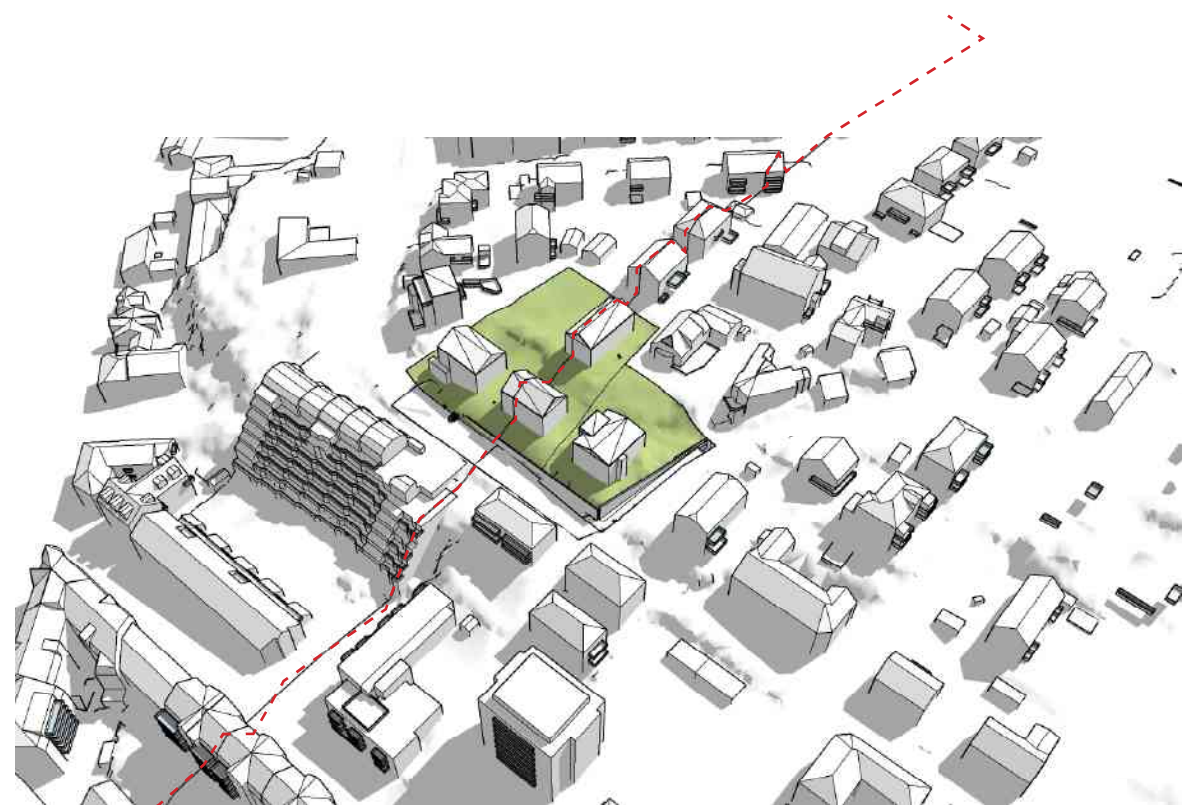
Nytt Plangrep

I planskissen ønsker vi å trekke ny bebyggelse ned mot gatenivå, fjerne støttemurene mot Weidemannsveien og styrke grøntdraget i øverste del av planområdet.

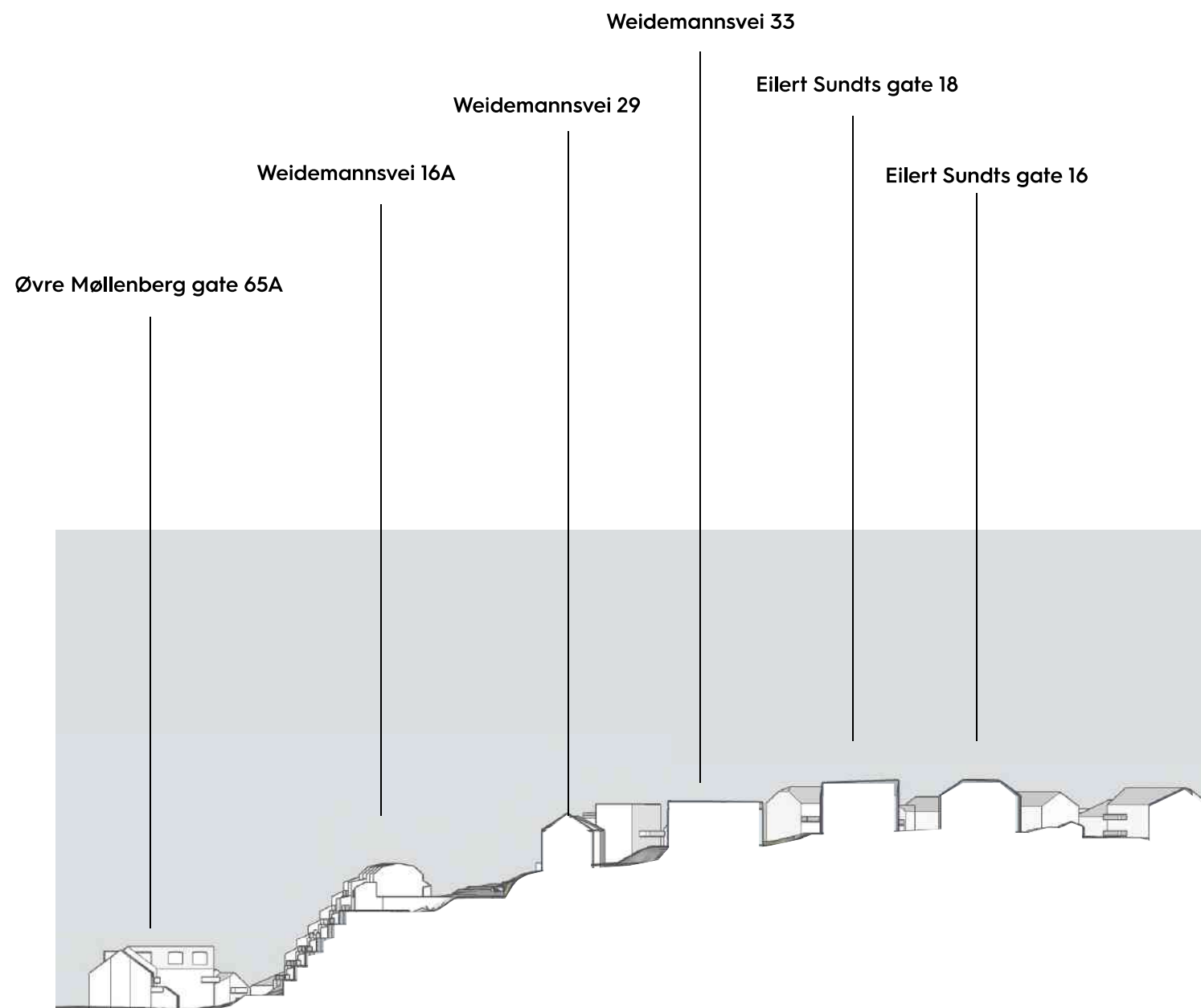
Dette grepet gjør det mulig å etablere nye boliger som i stor grad følger gramatikken i dagens bebyggelsestruktur, mønehøyder, formater og materialbruk. De fire frittstående bygningsvolumene erstatter dagens 4 bygg men viderefølger områdets karakter i nye bygninger, etablerer nye siktlinjer, forsterker kontakten til gatenivå og som samlet vil styrke og forsterke områdets tydelige karakter.

Snittene på de neste sidene illustrerer dagens situasjon og viser det nye tiltakets høyder sammenlignet med ulike tverrsnitt langs Weidemannsveien.

WMV 12-14_Områdeanalyse og situasjonsnitt. Snitt 01



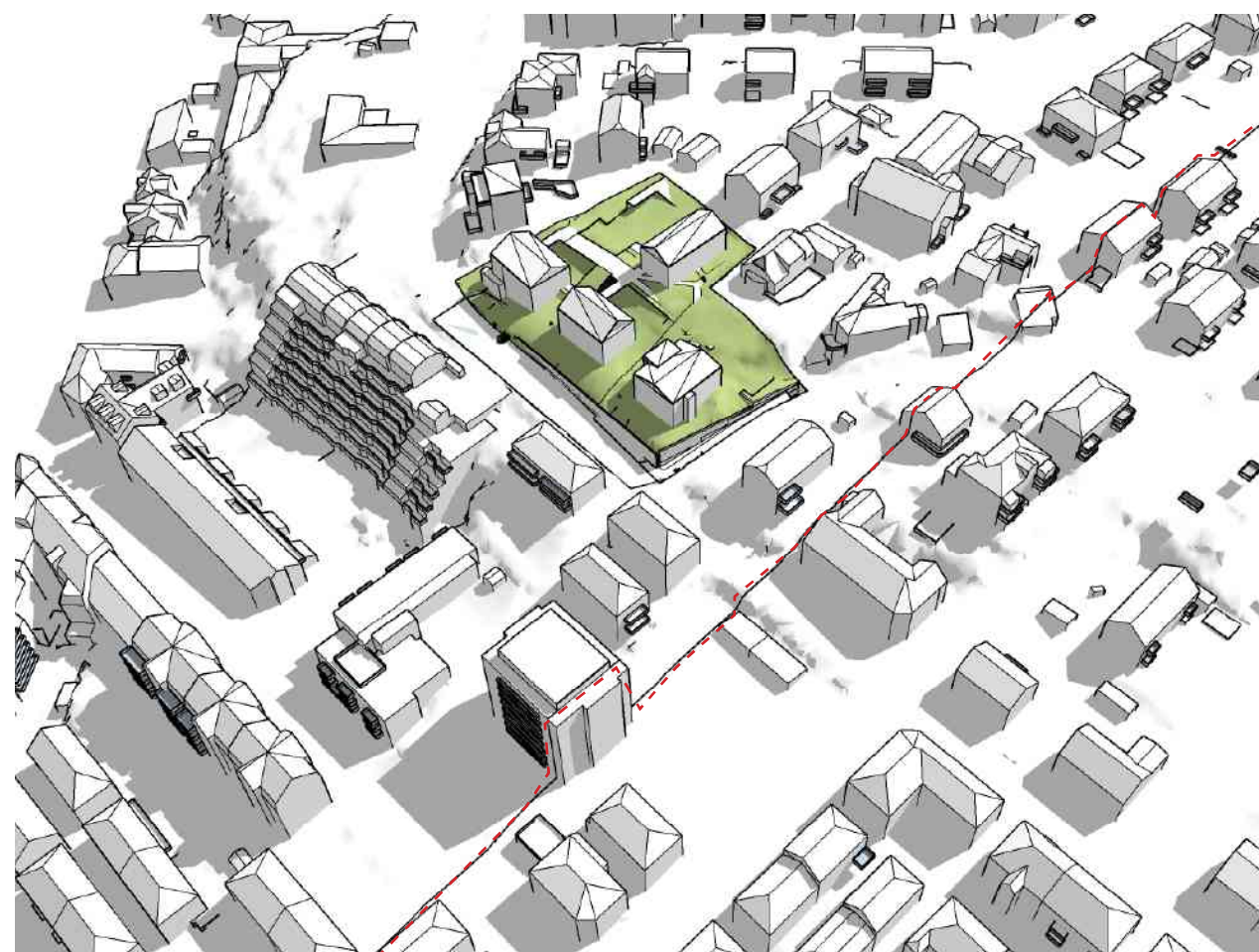
Stiplet rød linje = snitt. gjennom eksisterende bebyggelse



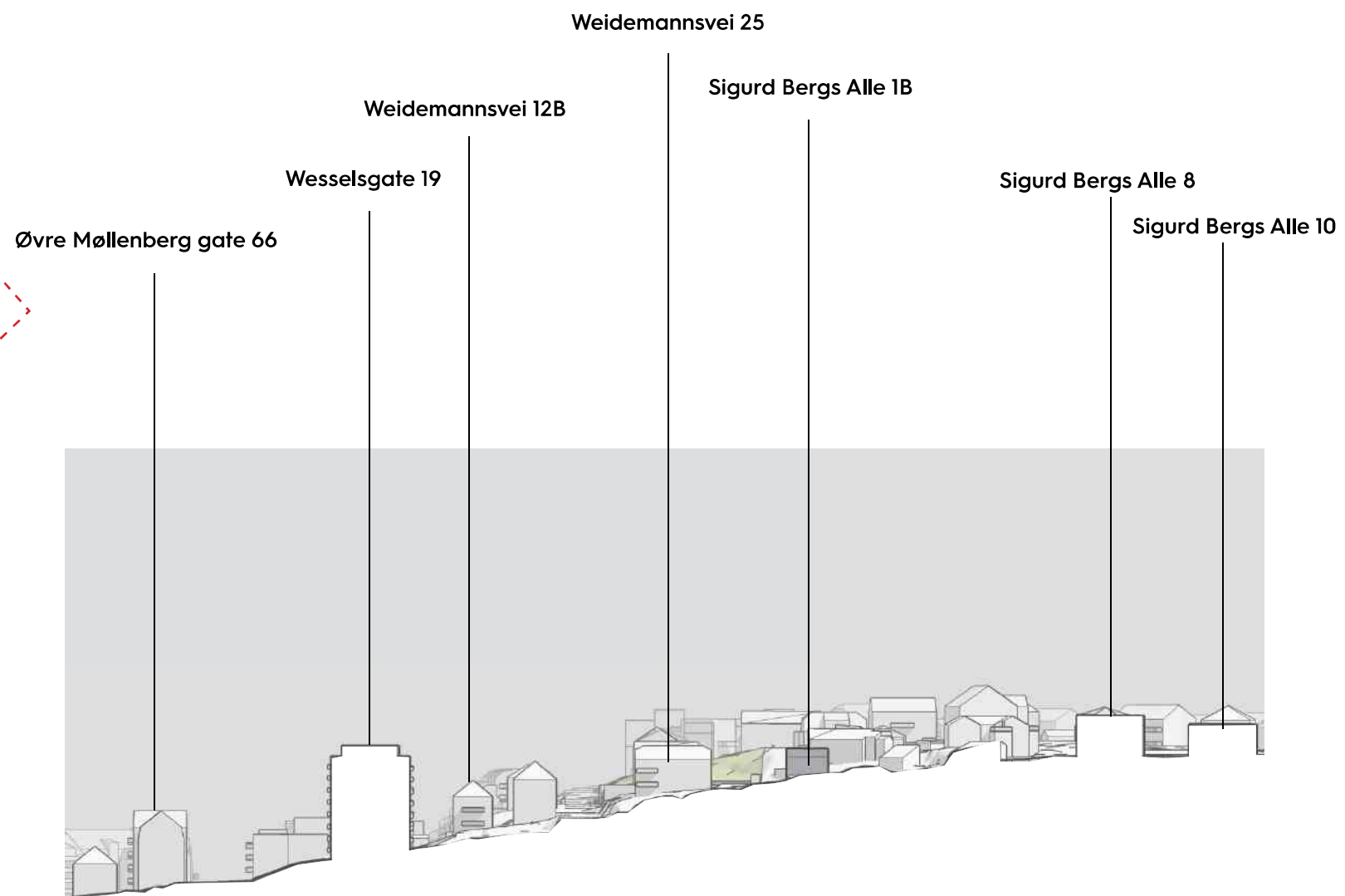
SITUASJONSSNITT EKSISTERENDE BEBYGGELSE

WMV 12-14_Områdeanalyse og situasjonsnitt.

Snitt 02

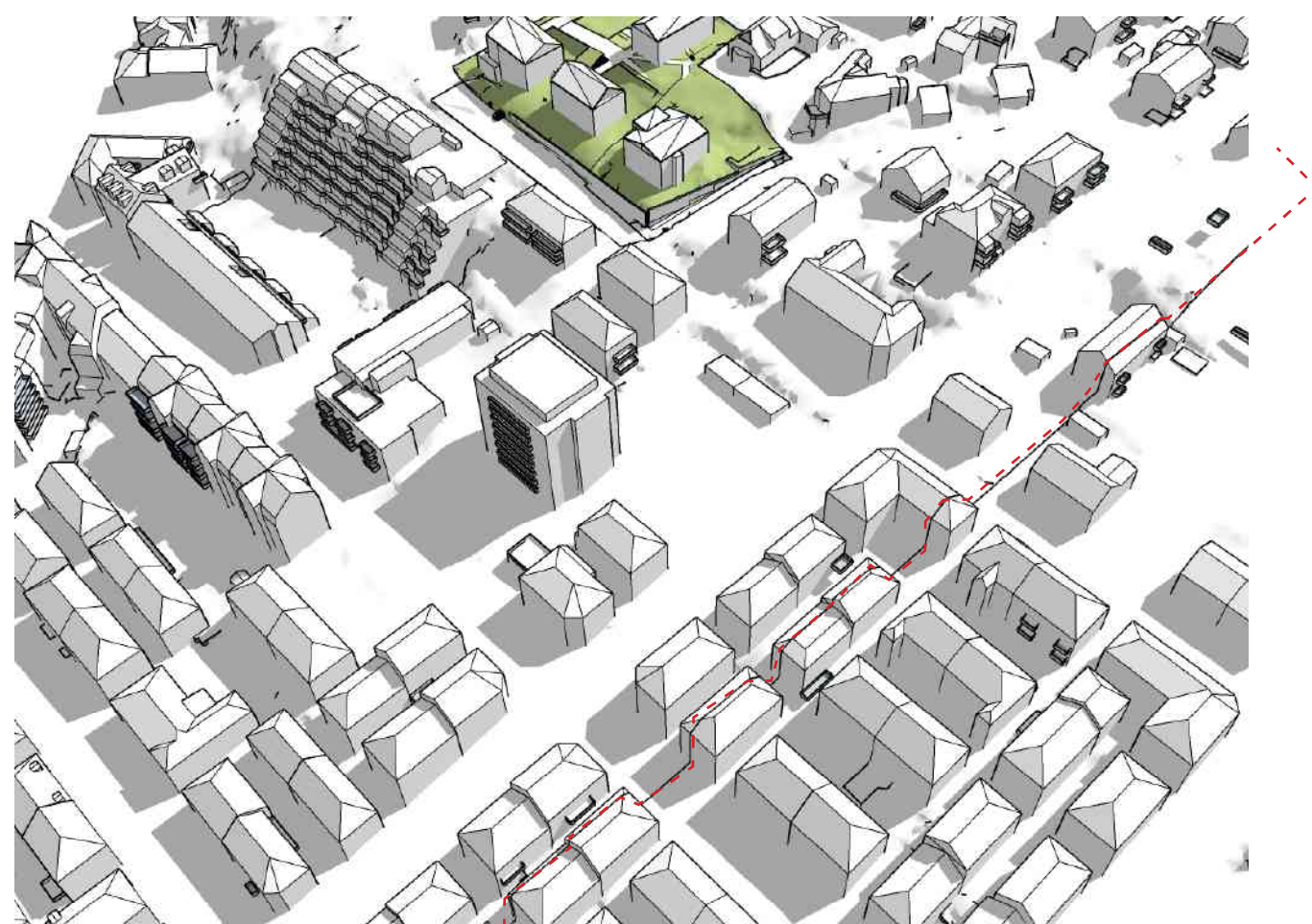


Stiplet rød linje = snitt. gjennom eksisterende bebyggelse

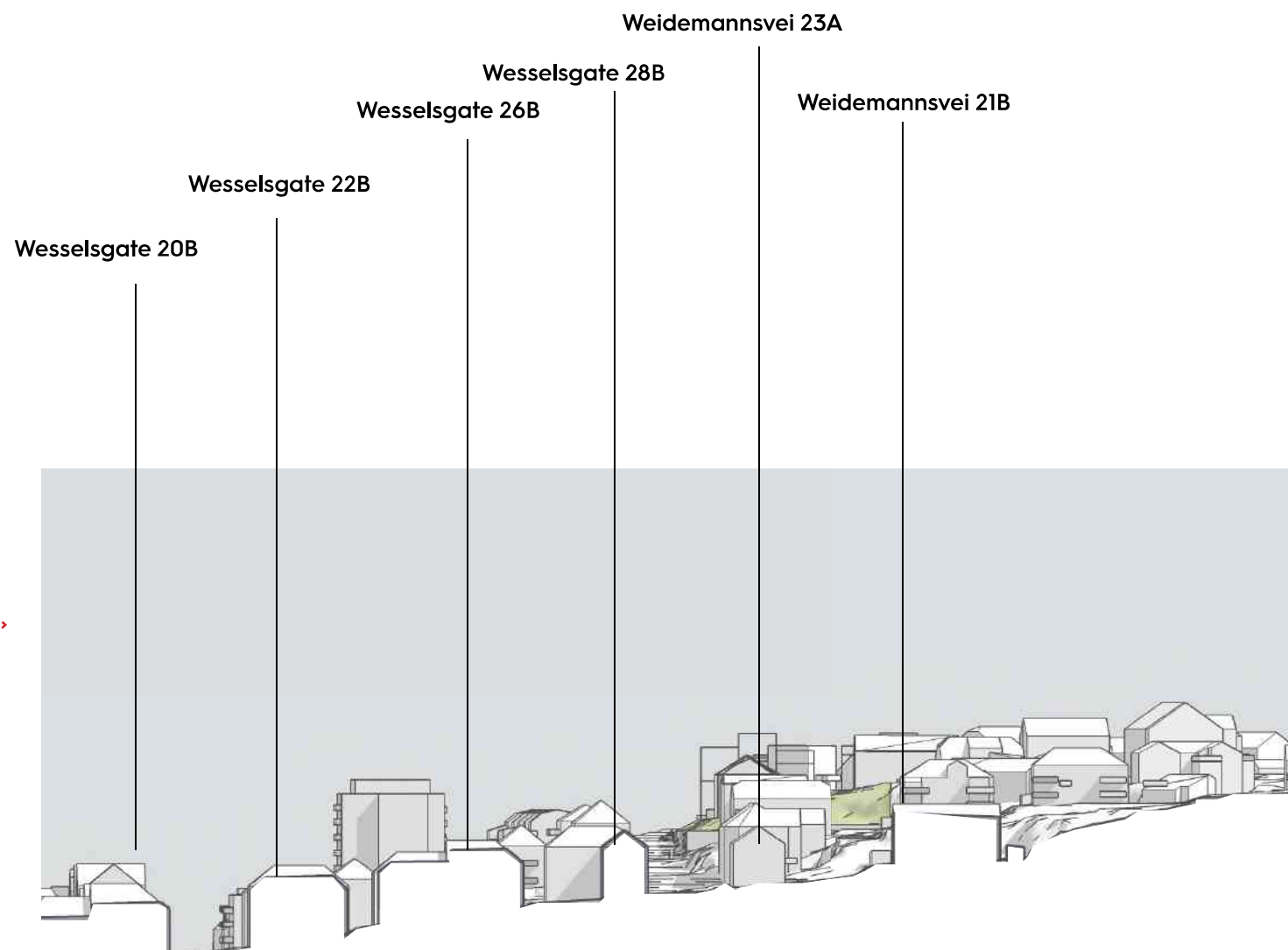


WMV 12-14_Områdeanalyse og situasjonsnitt.

Snitt 03



Stiplet rød linje = snitt. gjennom eksisterende bebyggelse



REVIDERT PLANGREP

Uendret adkomst til p-kjeller og planområde



Kan vi beholde støttepilar "AS_IS" mot WMV?

WEIDEMANNSSVEI 27
intakt. 2-4 leiligheter
MUA inngår i totalen

Midtre rekke blir "ytre rekke" mot syd. Bredden økt til 7,5 modul på alle moduler. Kan potensielt flyttes nærmere eiendomsgrense til WMV 27 for bedre avstand til rekke mot

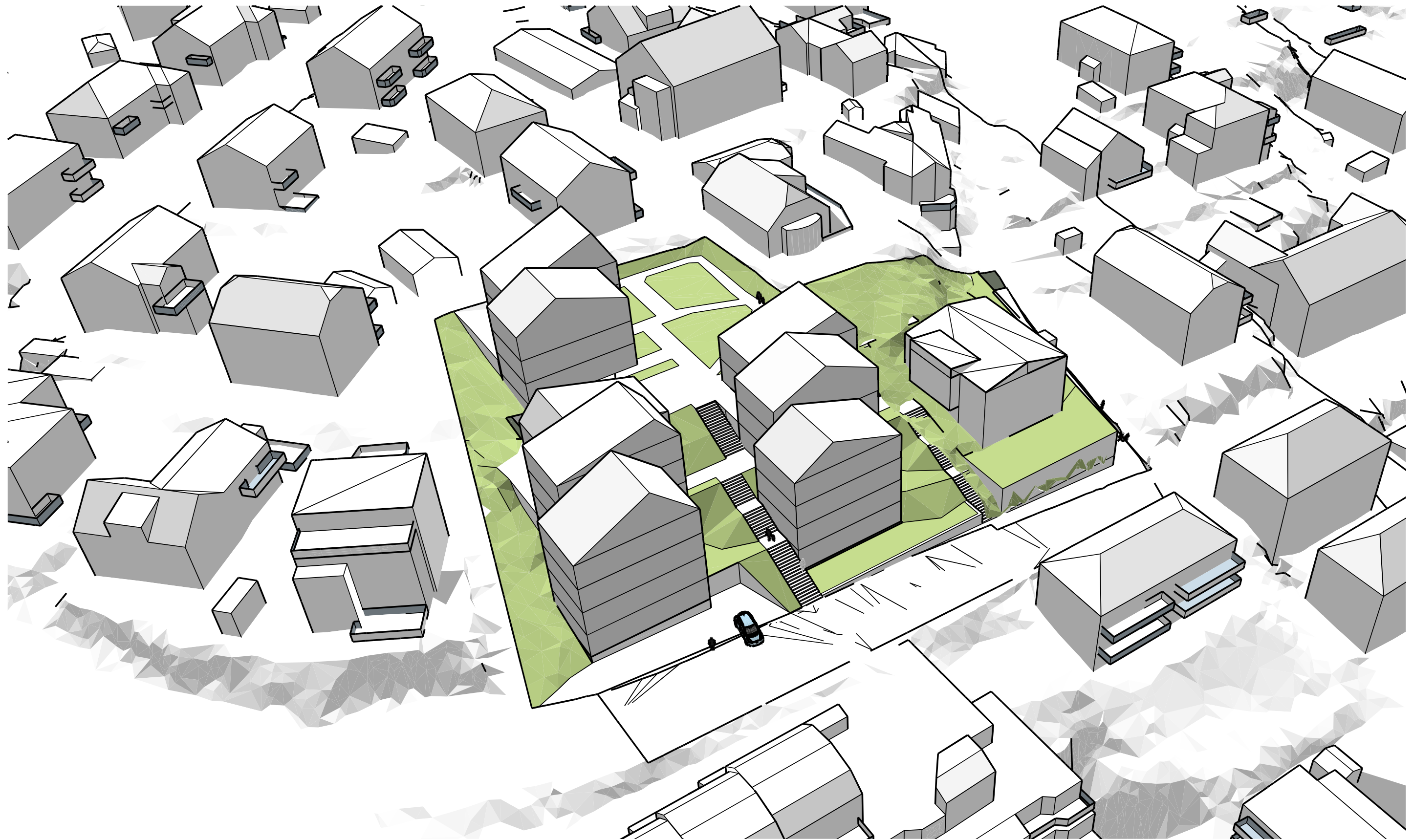
Rekke mot nord.
plassering lik.
Økt str. på moduler

Uteoppholdsareal størrelse kan vurderes.

Bakre rekke.
1 modul utgått.
Økt bredde til 7,5

TILPASSET ADKOMST TIL BRANNBIL.
ØKT BREDDER
= BEDRE DAGSLYSFORHOLD.

REVIDERT PLANGREP





AVSTAND 12 M TIL WMV 27. (Bakre rekke) Hele rekken kan trekkes 4 meter nærmere WMV 27. Dette gir oss bedre avstand til nærmeste lamell



AVSTAND 12 M TIL WMV 27. (Bakre rekke) Hele rekken kan trekkes 4 meter nærmere WMV 27. Dette gir oss bedre avstand til nærmeste lamell

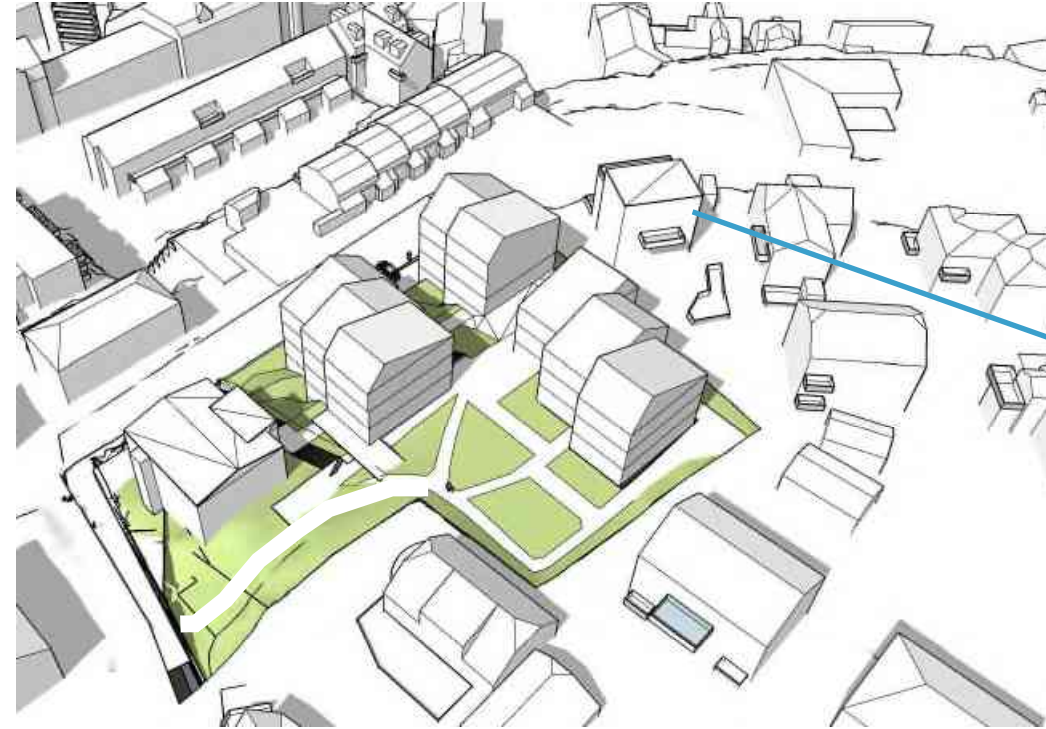
Solstudie

Foreslått løsning



21.juni kl 14

Alternativ løsning

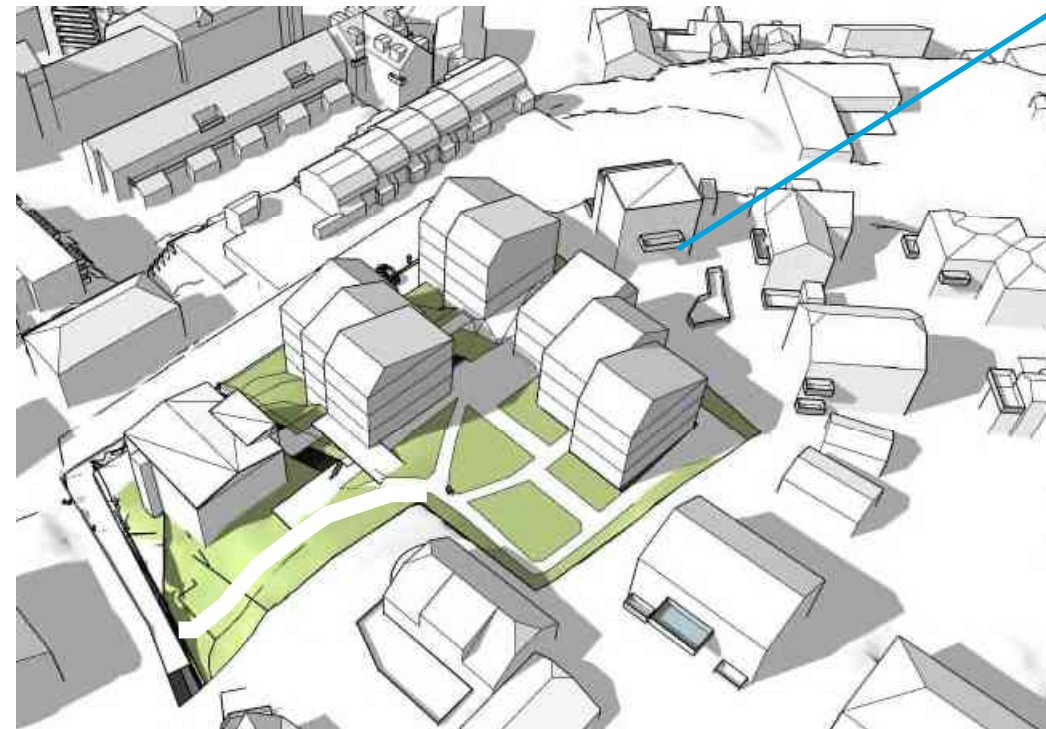


21.juni kl 14

Nabobolig har hovedsaklig henvendelse mot sjøen. Nabo's sydfasade får tilnærmet like solfohold ved begge løsninger



21.juni kl 16



21.juni kl 16

Solstudie

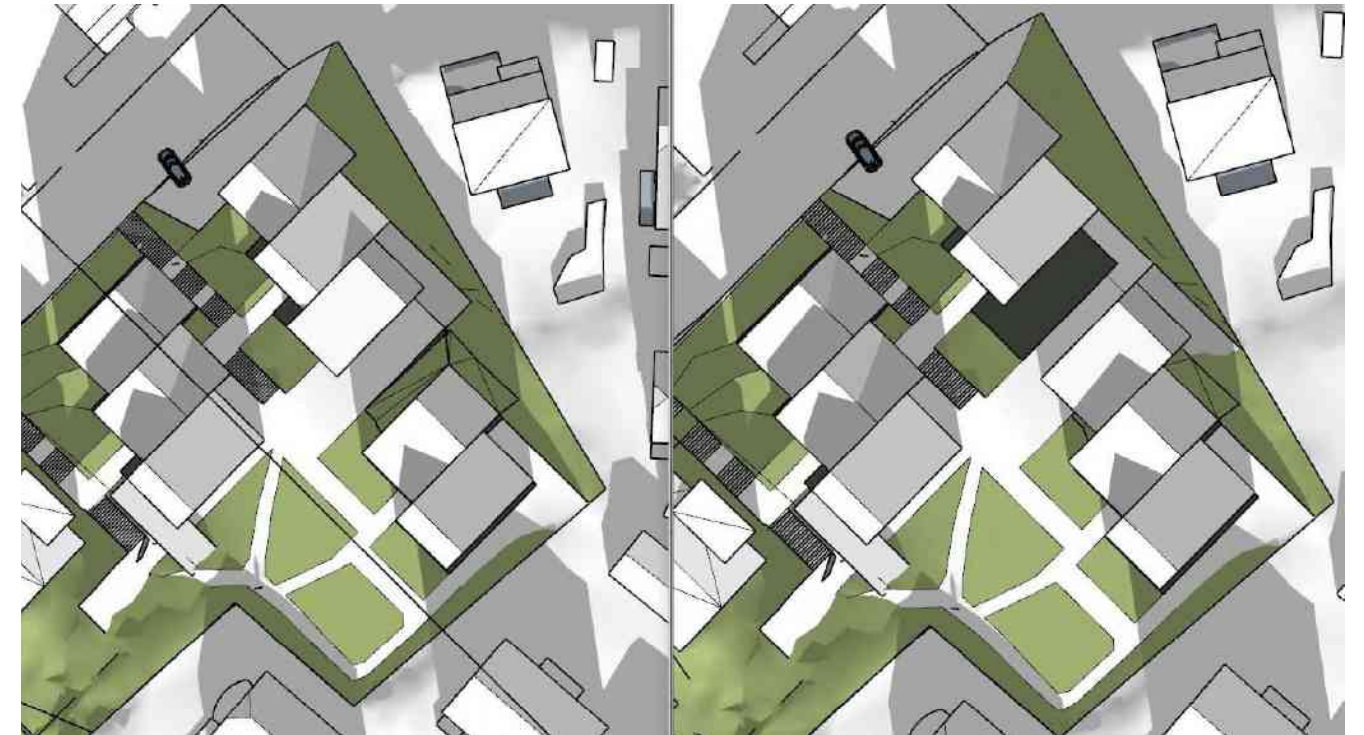
Juni



Foreslått løsning juni kl 14

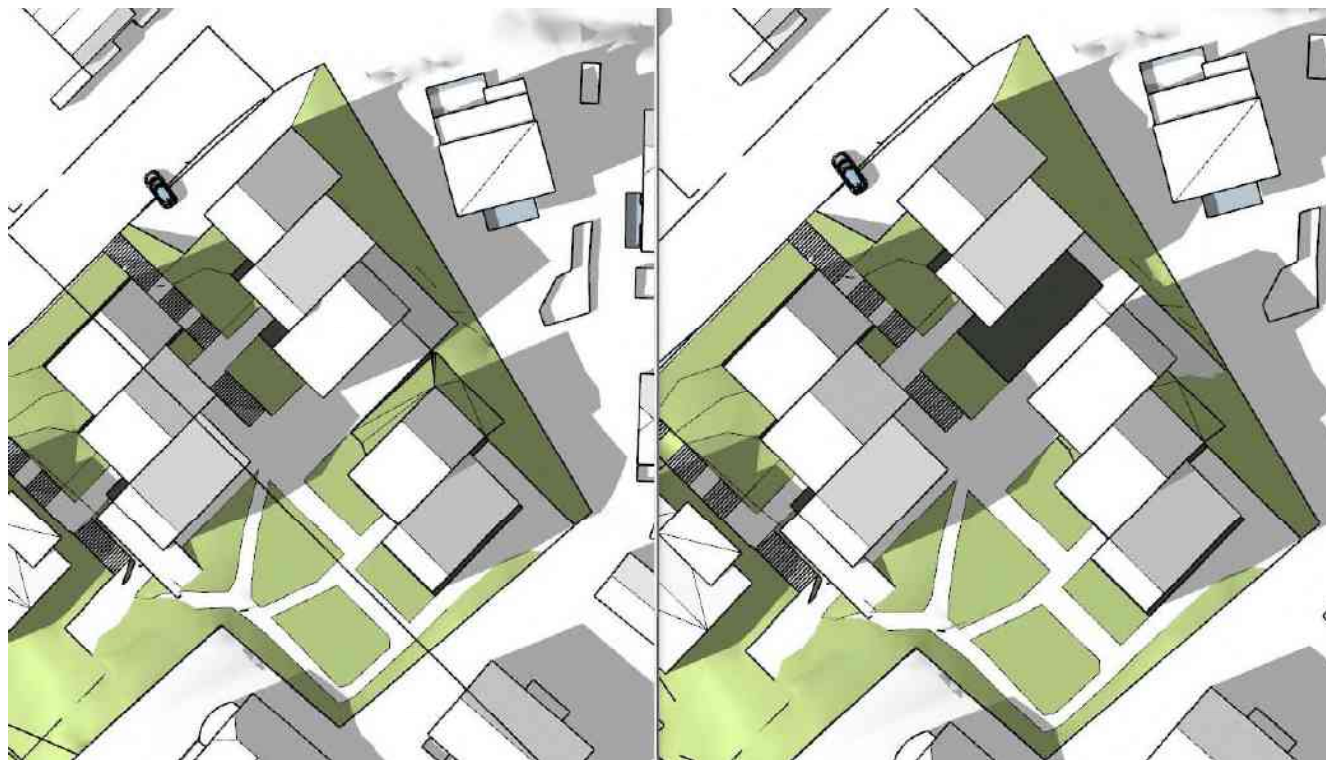
Alternativ løsning juni kl 14

Mars



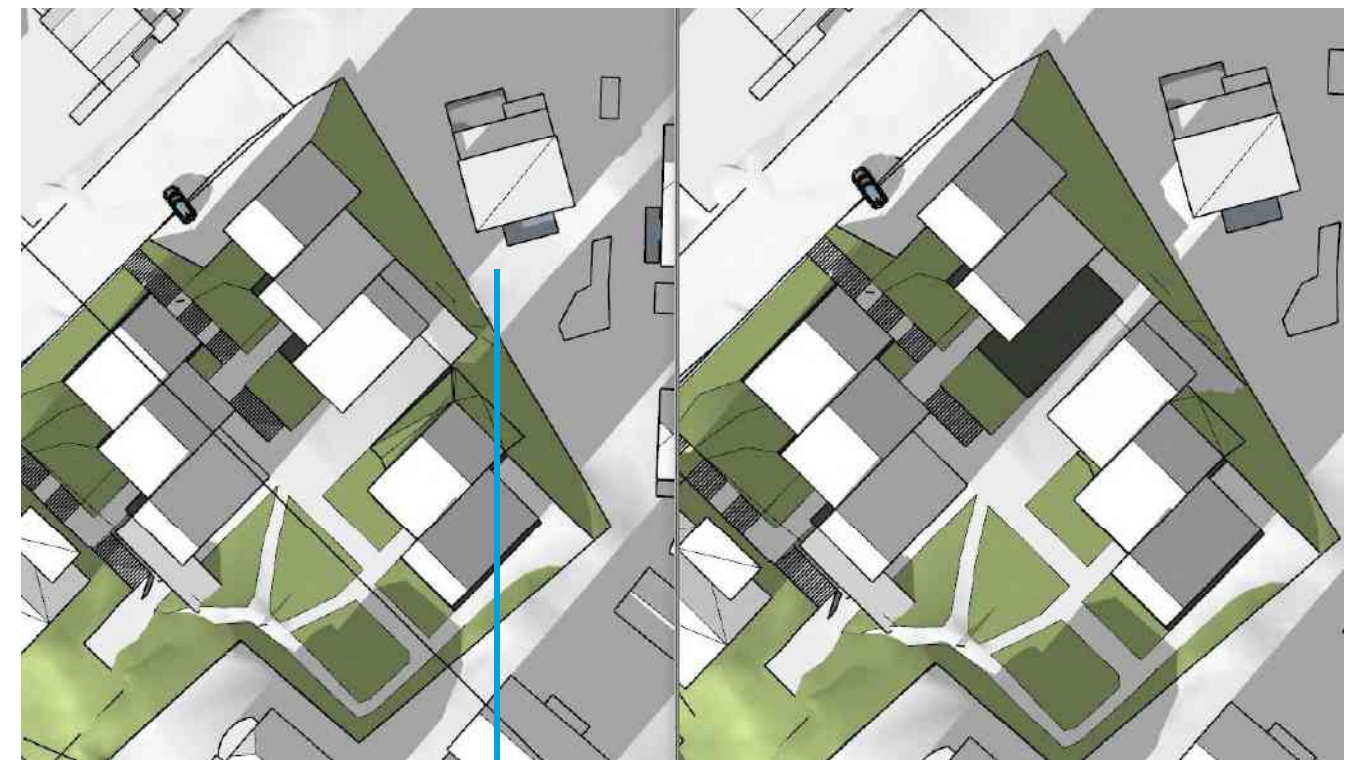
Foreslått løsning mars kl 12

Alternativ løsning mars kl 12



Foreslått løsning juni kl 16

Alternativ løsning juni kl 16

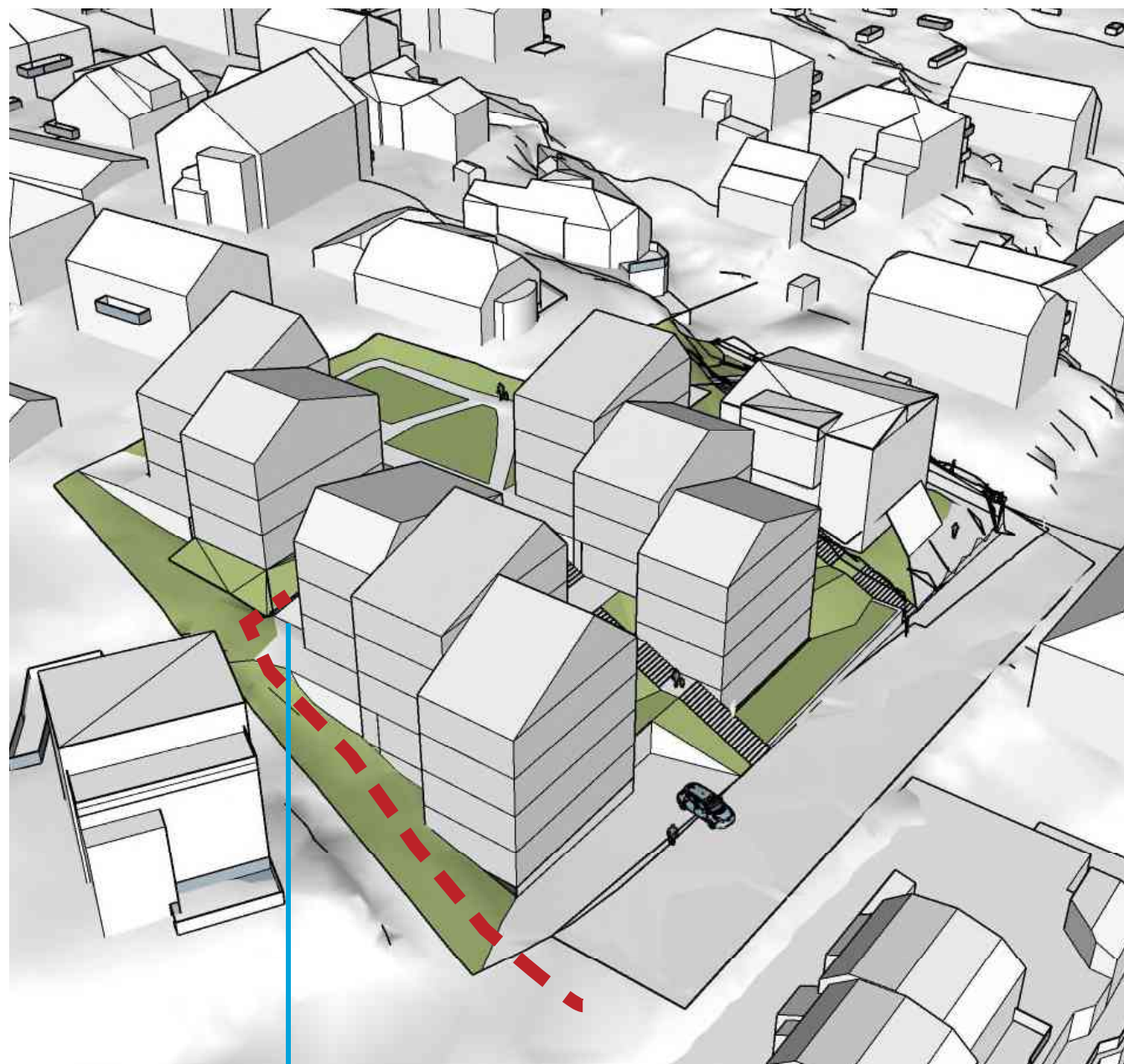


Foreslått løsning mars kl 15

Alternativ løsning mars kl 15

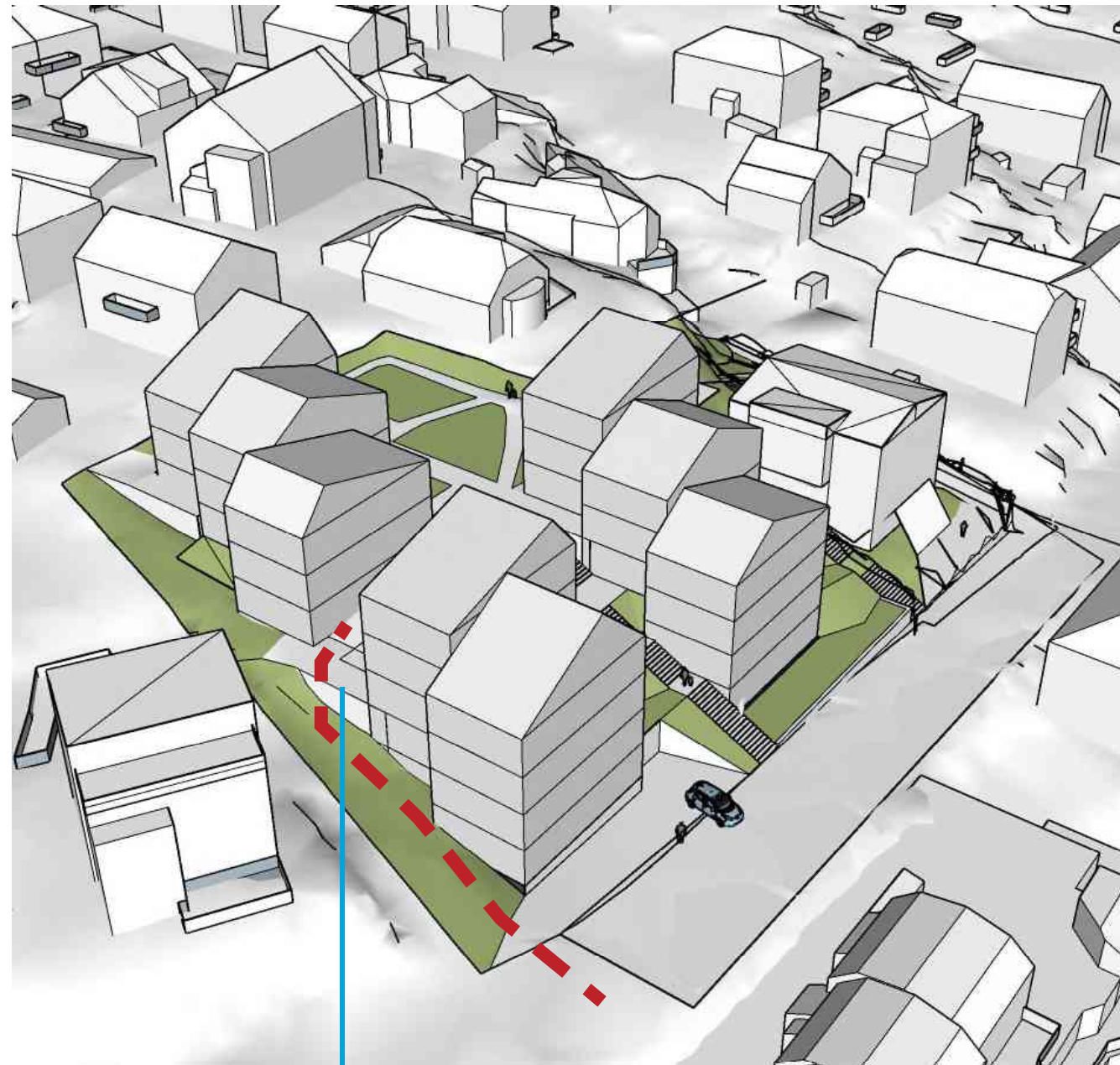
Bedre lysforhold om vinteren ved foreslått løsning pga gjennomlys på området

Foreslått løsning



Foretrukken løsning gir oss en lengre avstand å klare stigningskravet på.

Alternativ løsning



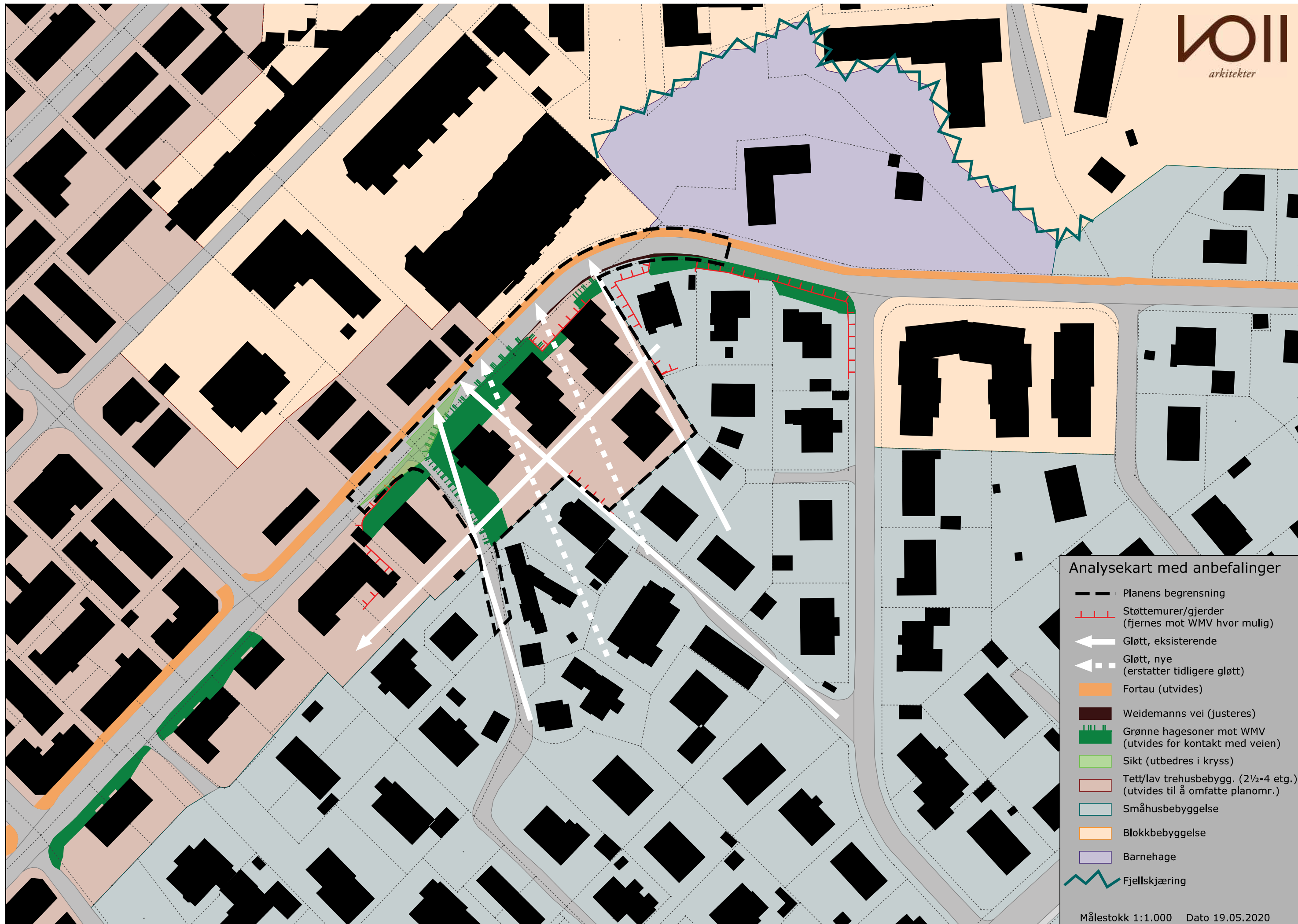
Ved å flytte ett hus over til øverste rekke kommer innkjøring nærmere Weidemannsvei, og det vil være vanskelig å klare stigningskravet til innkjøringsvei.





Analysekart, dagens situasjon

- Planens begrensning
- +— Støttemurer/gjerder (virker avvisende mot WMV)
- ← Gløtt, eksisterende
- Fortau langs WMV er smalt
- Grønne hagesoner mot WMV
- Sikt utilstrekkelig i kryss (iht. norm)
- Tett/lav trehusbebygg. (2½-4 etg.)
- Småhusbebyggelse
- Blokkbebyggelse
- Barnehage
- Fjellskjæring



Analysekart med anbefalinger

- Planens begrensning
- - - Støttemurer/gjerder (fjernes mot WMV hvor mulig)
- ← Gløtt, eksisterende
- - - Gløtt, nye (erstatter tidligere gløtt)
- Fortau (utvides)
- Weidemanns vei (justeres)
- Grønne hagesoner mot WMV (utvides for kontakt med veien)
- Sikt (utbedres i kryss)
- Tett/lav trehusbebygg. (2 1/2-4 etg.) (utvides til å omfatte planomr.)
- Småhusbebyggelse
- Blokkbebyggelse
- Barnehage
- Fjellskjæring

Beregnet til
Åpen

Dokument type
Rapport

Dato
Mai 2020

WEIDEMANNNS VEI 27–33

TRAFIKKANALYSE



WEIDEMANNNS VEI 27–33 TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn Weidemanns vei 27 -33
Prosjekt nr. 1350036717
Mottaker Weidemanns vei Eiendomsutvikling AS og Voll Arkitekter
Dokument type Rapport
Versjon 2
Dato 19.05.2020
Utført av Espen Berg
Kontrollert av Tor Lunde
Godkjent av Tor Lunde

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
<https://no.ramboll.com>

INNHALDSFORTEGNELSE

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Innledning | 2 |
| 2. | Dagens situasjon | 3 |
| 2.1 | Veger og trafikkmengde | 3 |
| 2.2 | Vegbilder | 4 |
| 2.3 | Trafikkulykker | 9 |
| 2.4 | Tilbud til gående og syklende | 9 |
| 2.5 | Skoleveg | 10 |
| 3. | Planlagt situasjon | 11 |
| 3.1 | Planområde | 11 |
| 3.2 | Parkering | 12 |
| 3.3 | Turproduksjon | 12 |
| 4. | Vurdering | 13 |
| 4.1 | Utforming av Weidemanns veg | 13 |
| 4.1.1 | Tosidig fortau | 14 |
| 4.1.2 | Ensidig fortau | 14 |
| 4.2 | Krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé | 16 |
| 4.3 | Adkomst for renovasjon | 18 |
| 4.4 | Skoleveg | 19 |
| 5. | Oppsummering | 21 |

1. INNLEDNING

Reguleringsplan for Weidemanns vei 27 – 33 er under utarbeidelse. Planområdet ligger i overgangen mellom Møllenberg og Rosenberg i Trondheim kommune. Tiltakshaver er Weidemanns vei Eiendomsutvikling AS, arkitekt er A-lab, plankonsulent er Voll Arkitekter, og Rambøll bistår med trafikkfaglig kompetanse. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for økt fortetting i eksisterende boligområde.

Prosjektet ønsker enkelte forhold vurdert i tidlig fase av planleggingen, og denne rapporten er utarbeidet for å se på forslag til løsninger for:

- Utforming av Weidemanns vei med tanke på en- eller tosidig fortau og sikker kryssing av veg
- Utforming av krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé
- Adkomst for renovasjon
- Skoleveg

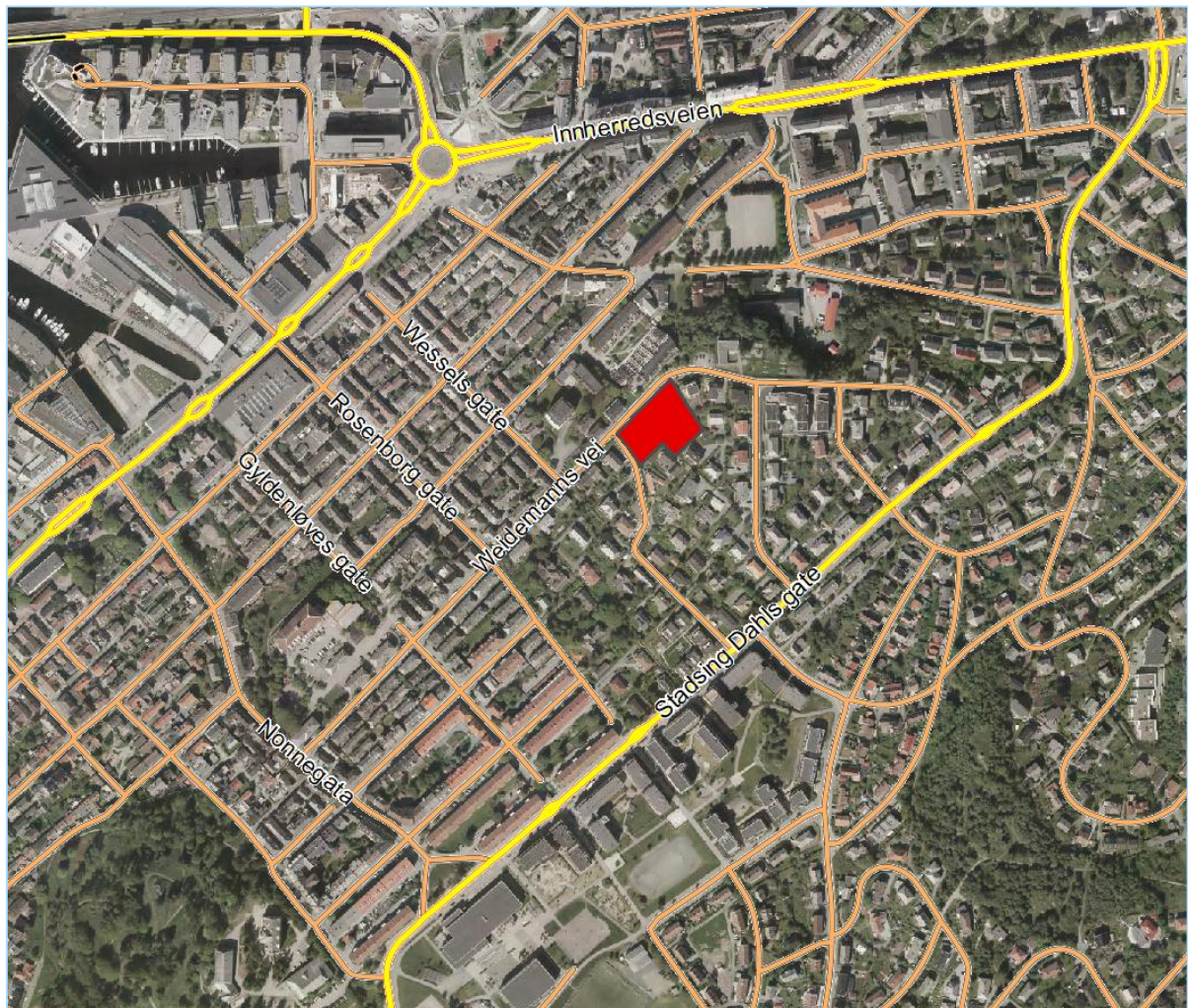


Figur 1 Oversiktskart (www.norgeskart.no)

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Veger og trafikkmengde

Planområdet ligger på Øvre Møllenberg med adkomst via Weidemanns vei.



Figur 2 Vegnett nær planområdet (Kartverket, Geovekst og kommuner – Geodata AS)

Weidemanns vei avgrenses av Stadsingeniør Dahls gate i øst og Nonnegata i vest. Weidemanns vei er envegsregulert i nordøstlig retning fra Nonnegata til Gyldenløves gate, og i sørvestlig retning fra Wessels gate til Rosenborgs gate.

For gående og syklende er korteste rute til Midtbyen ca. 1 km. Kjøreadkomst til planområdet er enten fra Stadsingeniør Dahls gate eller ruten Innherredsveien-Rosenborg gate-Nedre Møllenberg gate-Wessels gate.

ÅDT i Weidemanns vei (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn) varierer langs Weidemanns vei mellom 300 og 500. For de mindre sidegatene er det ikke oppgitt trafikkmengde i NVDB, men trafikkmengden antas å være lav.

2.2 Vegbilder

Dette delkapitlet inneholder bilder som viser situasjonen langs Weidemanns vei. Bildene er tatt mot vest (fra Stadsingeniør Dahls gate mot Nonnegata) hvis annet ikke er spesifisert. (Google Street View, sept. 2017)



Figur 3 Weidemanns vei sett fra Stadsingeniør Dahls gate

Weidemanns vei har bredde ca. 5,5-6 meter inn mot Stadsingeniør Dahls gate (målt på flyfoto), og tosidig smalt fortau. Trafikk fra Weidemanns vei har vikeplikt for trafikk langs Stadsingeniør Dahls gate. Weidemanns vei har fartsgrensesone 30 km/t.



Figur 4 Fra Weidemanns vei 45, Trondheim Vandrerhjem i bakgrunnen

Bildene på denne siden viser fortau med varierende standard. På nordsiden er gjennomsnittlig fortausbredde ca. 2 m, mens på sørsiden er det i praksis ikke sammenhengende tilbud pga. bredde og vegetasjon, og arealet her har hovedsakelig funksjon som snøopplag.



Figur 5 Krysset med Ole Vigs vei og Trondheim Vandrerhjem



Figur 6 Krysset med Eilert Sundts gate



Figur 7 Parkering for Weidemannsveien barnehage til høyre, smalt fortau til venstre

Weidemanns vei langs planområdet vises på denne siden. Smalt fortau på begge sider av vegen, smalest på sørsiden, hvor deler av strekningen kun er snøopplag. Dårlig sikt i krysset med Sigurd Bergs allé. Fartshumper med høyde ca. 0,1 m.



Figur 8 Langs Weidemanns vei 35, port tilhørende nr. 31 i bakgrunnen



Figur 9 Langs Weidemanns vei 31, ikke fortau på sørsiden, forvarsling av farlig vegkryss



Figur 10 Kryss med Sigurd Bergs allé, mur langs nr. 27 i forgrunnen

Krysset med Sigurd Bergs allé sett mot sør og øst, og krysset med Wessels gate.



Figur 11 Sigurd Bergs allé sett fra Weidemanns vei (bilde tatt mot sør)



Figur 12 Krysset med Sigurd Bergs allé (bilde tatt mot øst)



Figur 13 Krysset med Wessels gate

Weidemanns vei er envegsregulert i vestlig retning fra Wessels gate til Rosenberg gate, og i østlig retning fra Nonnegata til Gyldenløves gate.



Figur 14 Krysset med Rosenberg gate



Figur 15 Krysset med Gyldenløves gate

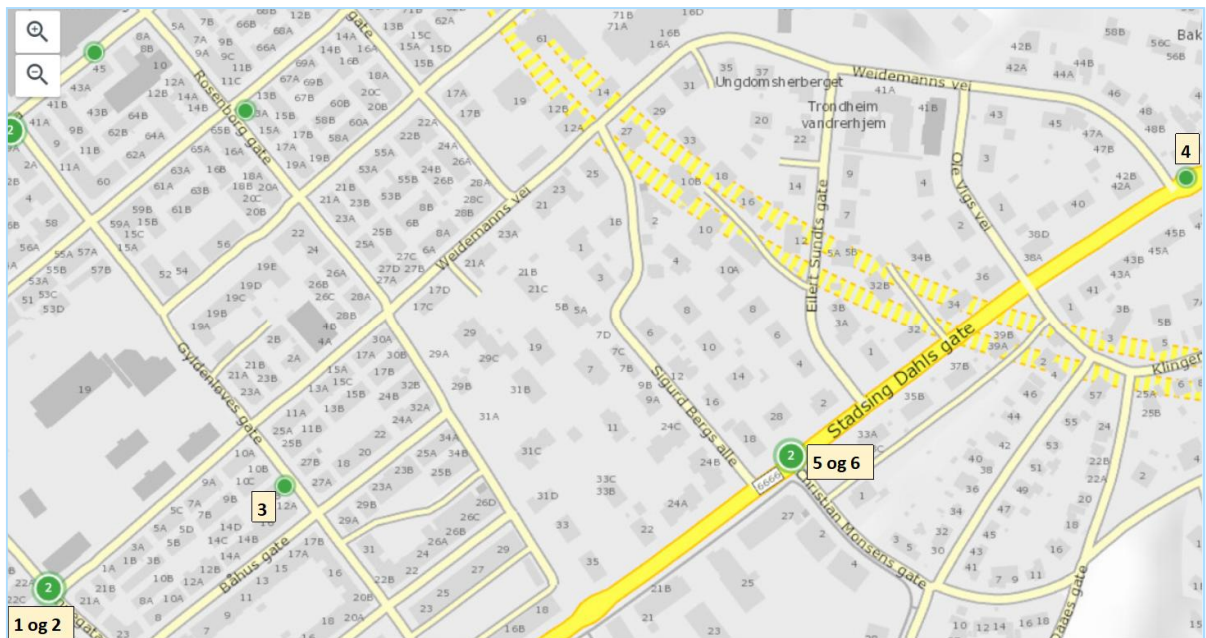


Figur 16 Krysset med Nonnegata

2.3 Trafikkulykker

I NVDB er det registrert 6 trafikkulykker med personskade i nærheten av planområdet siden 2010

1. 23/9-2012 (søndag kl. 00:05): Krysset Nonnegata X Weidemanns vei. 1 person lettere skadet når fotgjenger krysset kjørebane i kryss bak parkert kjøretøy.
2. 8/7-2017 (mandag kl. 14:45): Krysset Nonnegata X Weidemanns vei. 1 person alvorlig skadet i MC-ulykke med kryssende kjøreretning (uten avsvinging).
3. 21/2-2014 (fredag kl. 12.44): Gyldenløves gate. 1 person lettere skadet når enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning.
4. 12/3-2015 (torsdag kl. 16:30): Krysset Stadsingeniør Dahls gate X Weidemanns vei. 1 person lettere skadet i MC-ulykke med påkjørsel bakfra.
5. 3/3-2017 (fredag kl. 17.15): Stadsingeniør Dahls gate ved Sigurd Bergs allé. 1 person lettere skadet når fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss.
6. 08/10-2017 (søndag kl. 19.15): Stadsingeniør Dahls gate mellom Eilerts Sundts gate og Christian Monsens gate. 1 person lettere skadet i MC-ulykke der enslig kjøretøy veltet i vegbanen.



Figur 17 Trafikkulykker med personskade 2010 – 2019 (NVDB)

Det er ikke politirapporterte personskadeulykker inne i Weidemanns vei.

2.4 Tilbud til gående og syklende

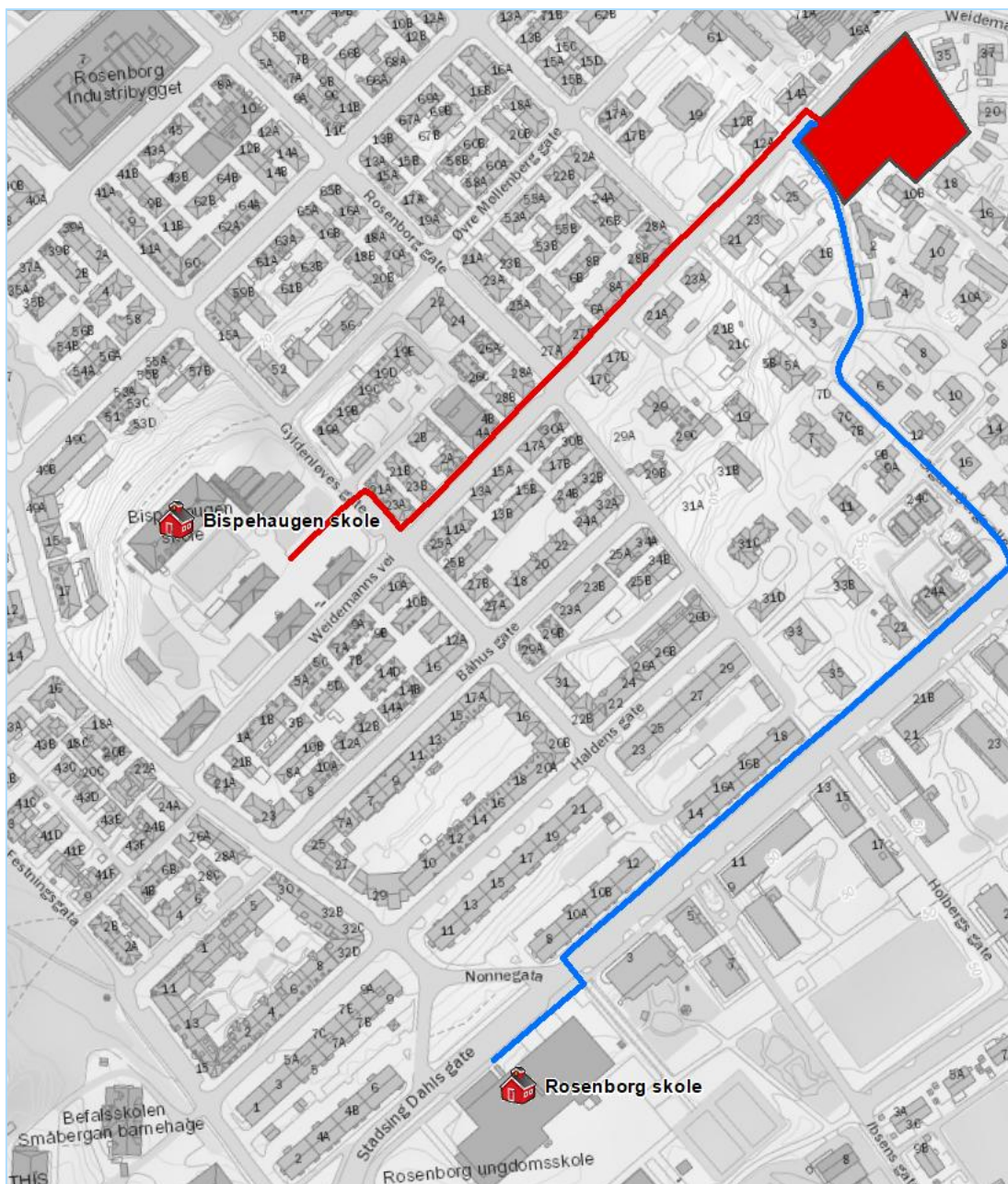
Tilbudet til gående i nærheten av planområdet består av en- eller tosidig fortau, med unntak av langs noen av de smaleste adkomstvegene. Bredden på fortau varierer og er på enkelte steder såpass smalt og gjengrodd at det ikke benyttes til annet en snøopplag.

Syklister kan sykle langs veg eller benytte fortau. Enkelte av de envegsregulerte gatene i området har unntak for sykkel, slik at det kan sykles mot kjøreretningen.

Det er gangfelt over Weidemanns vei ved krysset med Gyldenløves gate (sørvestre arm), og i krysset med Nonnegata (i dette krysset er det også gangfelt over begge armene i Nonnegata).

2.5 Skoleveg

Bispehaugen skole, 1.–7. trinn: Avstand fra planområdet til skolen er ca. 400 meter: Det vurderes som mest aktuell rute å krysse Weidemanns vei ved planområdet, og deretter følge fortau på nordsiden. Wessels gate, Rosenberg gate og Gyldenløves gate må krysses, deretter er det fortau de siste metrene inn til skolen.



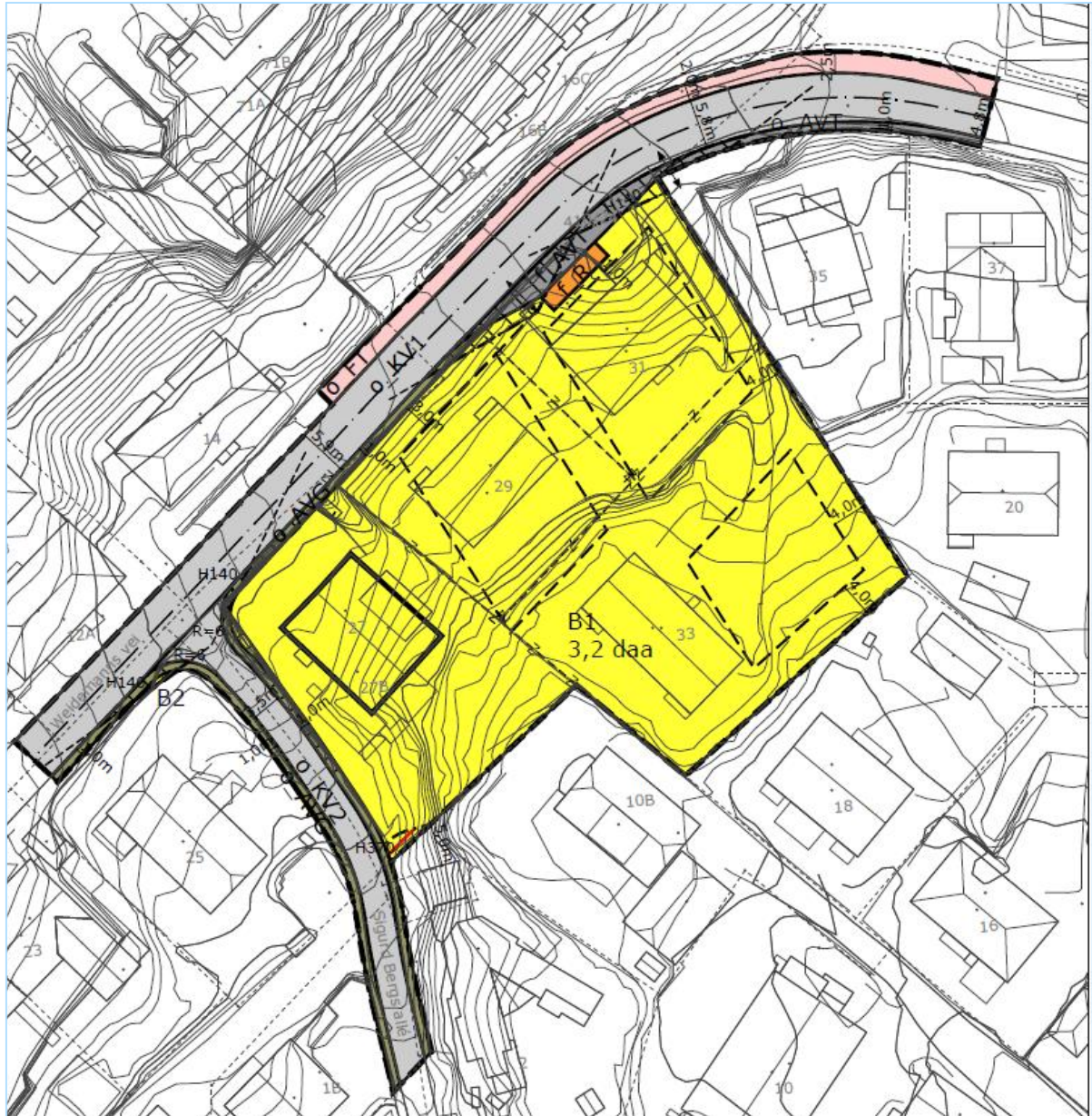
Figur 18 Skoleveg

Rosenborg skole 8.–10. trinn: Avstand fra planområdet til skolen er ca. 700 m. Mest aktuell rute vurderes å være: Sigurd Bergs allé: Grusveg med fartsgrense 30 km/t uten eget tilbud til gående og syklende. Envegsregulert mot nord den siste strekningen inn mot Weidemanns vei. Antatt lav trafikkmengde. Stadsingenør Dahls gate har fortau og sykkelfelt. Kryssing i signalregulert gangfelt ved Gyldenløves gate eller i gangfelt like ved skolen.

3. PLANLAGT SITUASJON

3.1 Planområde

Planområdet omfatter Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33. Planforslaget inneholder 30-45 boenheter.



Figur 19 Planforslag Weidemanns vei 27, 29, 31, og 33, plankart revidert 19.05.2020



Figur 20 Skissert bebyggelse, mottatt fra Voll arkitekter, 19.05.2020

3.2 Parkering

For beregning av parkeringskrav legges 45 boenheter til grunn.

P-krav bil 0,8 per 70 m² eller boenhet:

Med 45 boenheter blir kravet til antall parkeringsplasser for bil 36 stk.

P-krav sykkel 2 per 70 m² eller boenhet:

Med 45 boenheter blir kravet til antall parkeringsplasser for sykkel 90 stk.

Sykkelparkeringen kan anlegges ulike steder (i kjeller, på terreng, i bod). Sykkelparkeringen bør være under tak, ha lett adkomst og mulighet for låsing av sykler.

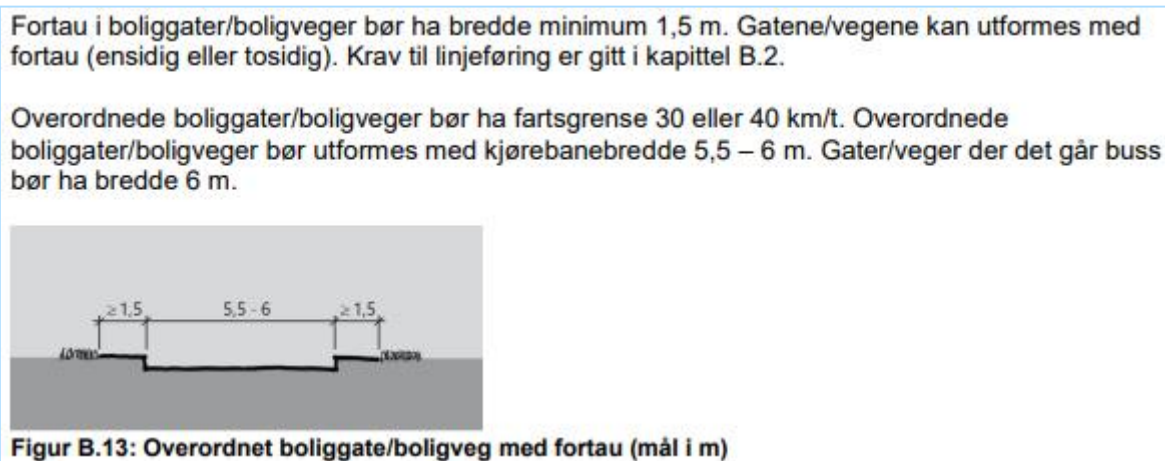
3.3 Turproduksjon

For å beregne turproduksjon fra planområdet er PROSAM-rapport 137 «Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus» benyttet. Planområdet kommer i kategorien 0-2,4 km avstand til sentrum, og har høy tetthet/ er urbant. Turproduksjon varierer ut fra antall personer i husholdet. Det antas at antallet i dette tilfellet vil være mellom 2 og 3 personer. Turproduksjon per boenhet er 1,5-2,7 med 2 personer og 2,3-4,1 med 3 personer i husholdet. For beregning av turproduksjon legges 45 boenheter til grunn, og beregnet turproduksjon vil da ligge mellom 68 og 185 envegsbilturer per døgn. Med kort avstand til sentrum, god tilrettelegging for gående og syklende og relativt kort avstand til godt kollektivtilbud, benyttes turproduksjonsfaktor 2. Beregnet turproduksjon fra ferdig utbygd planområde er 90 envegs bilturer per døgn.

4. VURDERING

4.1 Utforming av Weidemanns veg

Figur 21 er utklipp fra håndbok N100 som viser utforming av boliggate/ boligveger. I dagens situasjon er kjørebanebredden langs planområdet ca. 6 meter, fortauet på nordsiden er ca. 1,5 meter bredt, og fortau/ snøopplag på sørsiden ca. 0,5 meter bredt



Figur 21 Utforming boliggate/ boligveg (håndbok N100)

Kjørebanebredden i Weidemanns vei er ca. 6 m fra planområdet og videre sørover til Wessels gate. Langs planområdet er vegbredden ca. 6 m, og går i kurve frem til parkeringsplassen ved barnehagen. Fra barnehagen til Eilert Sundts gate er kjørebanebredden ca. 5 m, en innsnevring av vegen som ser ut til å være gjort for å få bredere fortau frem til barnehagen fra øst.

Fortauet på nordsiden av Weidemanns vei har varierende bredde, og er ned mot 1,2-1,3 m bredt langs planområdet. Det er sett på mulige tiltak for å kunne breddeutvide fortauet. På grunn av vegenes kurvatur og siktforhold, er det behov for å opprettholde en viss breddeutvidelse på vegen.

På sørsiden av Weidemanns vei mangler det fortau på noen kortere strekninger. Der det er fortau, er dette stedvis så smalt at tilbudet vurderes som lite attraktivt, og det ble ved befaring observert at fotgjengere går langs vegen eller krysser over til fortau på nordsiden der fortauet er på det smaleste.

I denne rapporten er det beskrevet løsning med både en- og tosidig fortau langs planområdet. I henhold til håndbok N100 foretas valg av en- eller tosidig fortau basert på bosettingsmønster langs vegen. I tillegg bør det gjøres en vurdering av sammenhengende godt ensidig tilbud med sikre kryssingspunkter opp mot et tosidig tilbud der kvaliteten på den ene siden er svært varierende.

Det gjøres oppmerksom på at skissene i dette kapitlet viser prinsipper og ikke er fullstendig målestokkriktige (med unntak av Figur 23).

4.1.1 Tosidig fortau

Med tosidig fortau skjer utvidelsen av fortauet på sørsiden av veggen. For å oppnå en tilfredsstillende bredde er det behov for å trekke bakkant fortau ca. 1 meter mot sør som skissert med blått i Figur 22. Det mangler tilbud med tilstrekkelig bredde på sørsiden av veggen både nord og sør for planområdet.



Figur 22 Skisse med tosidig fortau

4.1.2 Ensidig fortau

I en løsning med ensidig fortau bør det fokuseres på sikring av aktuelle kryssingspunkt. I tillegg bør fortau på nordsiden utvides til å ha en bredde på min. 2,0 meter.

For å få bredere fortau på nordsiden av veggen langs planområdet, ser det ut som at dette kan gjøres ved å innsnevre vegbredden noe. På grunn av vegkurvatur og siktforhold ser det ikke ut som at veggen kan innsnevres så mye, og det ser ut som vegbredden kan utvides noe mot snøopplaget i sør. Figur 23 viser forslag til tiltak for å utbedre fortauet på nordsiden av veggen langs planområdet.



Figur 23 Forslag til geometri med ensidig fortau

I Figur 24 viser røde felt mulige kryssingspunkter, altså områder langs planområdet der gående og syklende skal kunne stå på vegens sideområde og ha tilstrekkelig sikt til å kunne foreta sikker kryssing av vegen. Konkret plassering må vurderes nærmere ved detaljering av planforslaget. Strekning vist med blått i Figur 24 er eksisterende fortau som bør utbedres. Aktuell utforming av kryssingsstedet kan være at det tilrettelegges for kryssing med nedsenket kantstein og tilstrekkelig belysning. Eksisterende fartshumper vurderes å ha riktig plassering, men det ser ut som at humpene må utbedres for å gi ønsket effekt.

Slik dagens fortau er langs Weidemanns vei vurderes utbedring av ensidig fortau, samt etablering av sikre kryssingssteder med tilstrekkelig sikt å være en kurant løsning.



Figur 24 Skisse med ensidig fortau

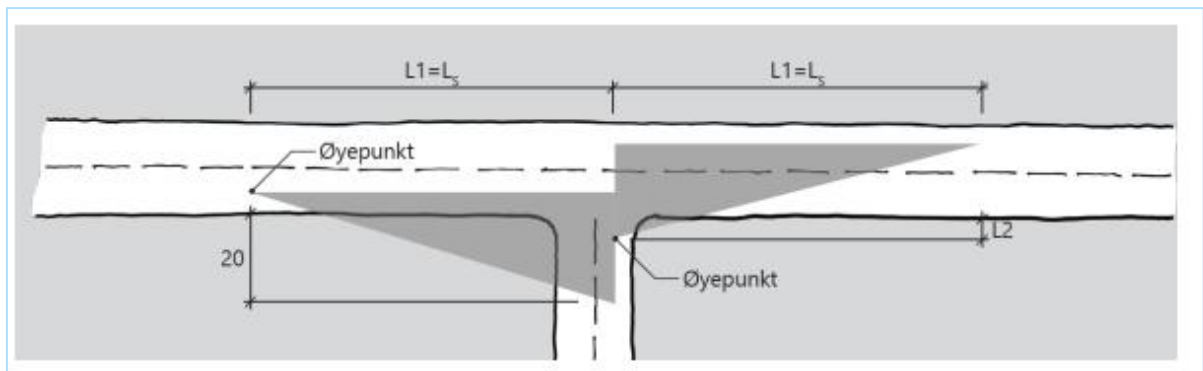
4.2 Krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

Krysset er uregulert, det vil si at høyreregelen gjelder. Sigurd Bergs allé er envegsregulert inn mot krysset med Weidemanns veg. Det er dårlige siktforhold i krysset pga. mur og vegetasjon. Krysset er skiltet med skilt nr. 124 «Farlig vegkryss» langs Weidemanns vei.



Figur 25 Eksisterende situasjon i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

Krav til sikt i kryss er gitt i Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 26 Siktkrav i uregulerte T-kryss (håndbok N100)

Stopsikt (L_s) ved fartsgrense 30 km/t er 20 meter. Antar at $\dot{A}DT$ i Sigurd Bergs allé er mindre enn 100, noe som gir $L2 = 4$ meter. Sikttrianter er skissert i Figur 27.



Figur 27 Skisserte sikttrianter i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé med dagens uregulerte T-kryss

Dersom dagens regulering skal opprettholdes bør siktforholdene i krysset utbedres, særlig med tanke på at dette vurderes å være et naturlig kryssingspunkt for gående og syklende.

En mulighet kan være å vikepliktsregulere krysset slik at trafikk som kommer ned Sigurd Bergs allé har vikeplikt for all trafikk langs Weidemanns veg. Siktkrav for denne situasjonen er skissert i

Figur 28 og viser sikttrakanter på 4 x 24 meter. Tiltak vil være skilting av vikepikt i Sigurd Bergs allé og skilting av forkjørskryst i Weidemanns vei.



Figur 28 Siktkrav i situasjon ved forkjørsregulert kryss i Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

4.3 Adkomst for renovasjon

Det planlegges etablert nedgravd avfallsløsning. Dersom det ikke anlegges fortau på sørsiden av Weidemanns vei langs planområdet, kan avfall hentes ved at renovasjonskjøretøy står i gata eller ved at det anlegges lomme for renovasjonskjøretøy.



Figur 29 Mulig løsning med ensidig fortau og lomme for renovasjonskjøretøy

Hvis det kommer krav om å anlegges fortau på sørsiden av Weidemanns vei langs planområdet, må løsning for avfallshenting vurderes nærmere. Det tillates ikke løfting over fortau, og det godkjennes ikke løsninger der renovasjonsanlegg plasseres i «øy» mellom veg og fortau. En mulig løsning kan være at lomme for renovasjonskjøretøy føres bak fortau. Krav til fri høyde over oppstillingsplass og containere er minimum 11 meter (Trondheim kommune 2014, Renovasjonsteknisk norm). Løsning med snuhammer vurderes som mindre aktuell.



Figur 30 Mulig løsning med tosidig fortau og lomme for renovasjonskjøretøy

4.4 Skoleveg

Tabell 1 er hentet fra Trondheim kommunes skolevegrapport (2012), og er ment som veiledende sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveg. I rapporten er det anmerket høy fart og uryddig trafikkbilde i Rosenberg gate (det står Gyldenløves gate, men kartutsnittet viser Rosenberg gate), og i tillegg er det kommentert utfordringer ved skolegården til Bispehaugen skole (spesielt på kveld) pga. uryddig kjøremønster og ulovlig kjøring.

Fra planområdet til Bispehaugen skole kan elevene ferdes langs fortau. Kryssing av veger skjer i kryss uten gangfelt. Dersom høyt fartsnivå fremdeles er en utfordring bør fysiske tiltak vurderes.

Prosjektet bør tilrettelegge for enkel adkomst fra planområdet til Sigurd Bergs allé for gående og syklende, og det vil være gunstig å ha en kobling fra planområdet lengst mulig opp i Sigurd Bergs allé. Dette vil være en attraktiv start på ruten til Rosenberg skole. Til Rosenberg skole følges Sigurd Bergs allé uten separat tilbud til myke trafikanter. Dette bør være akseptabelt pga. antatt lav trafikkmengde og lavt fartsnivå. Tilfredsstillende vegetasjonsrydding forutsettes. Langs Stadsingeniør Dahls gate er det fortau og sykkelfelt. Kryssing av Stadsingeniør Dahls gate kan gjøres i signalregulert gangfelt ved Gyldenløves gate eller i gangfelt like ved skolen.

FERDSEL LANGS BILVEG:

| Fartsgrense (km/t): | Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag: |
|----------------------------|---|
| 30 | Fysisk fartsdemping (200 – 500 ÅDT) |
| 40 | Fortau, fysisk fartsdemping, skuldre |
| 50 | Fortau, gang- og sykkelveg |
| 60 | Atskilt gang- og sykkelveg |

KRYSSING AV VEGER OG GATER:

| Fartsgrense (km/t): | Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag: |
|----------------------------|---|
| 30 | Fysisk fartsdemping (1000 – 3000 ÅDT) |
| 40 | Gangfelt (belyst) og fysisk fartsdemping eller opphøyd gangfelt |
| 50 | Signalregulering (separat gangfase), evt. opphøyd gangfelt. Midtrefuge ved flere felt |
| 60 | Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase), eller opphøyd gangfelt og særskilt fartsgrense 30-40 km/t |

Tabell 1 Veiledende kriterier for vurdering av sikker skoleveg (Trondheim kommunes skolevegrapport 2012)

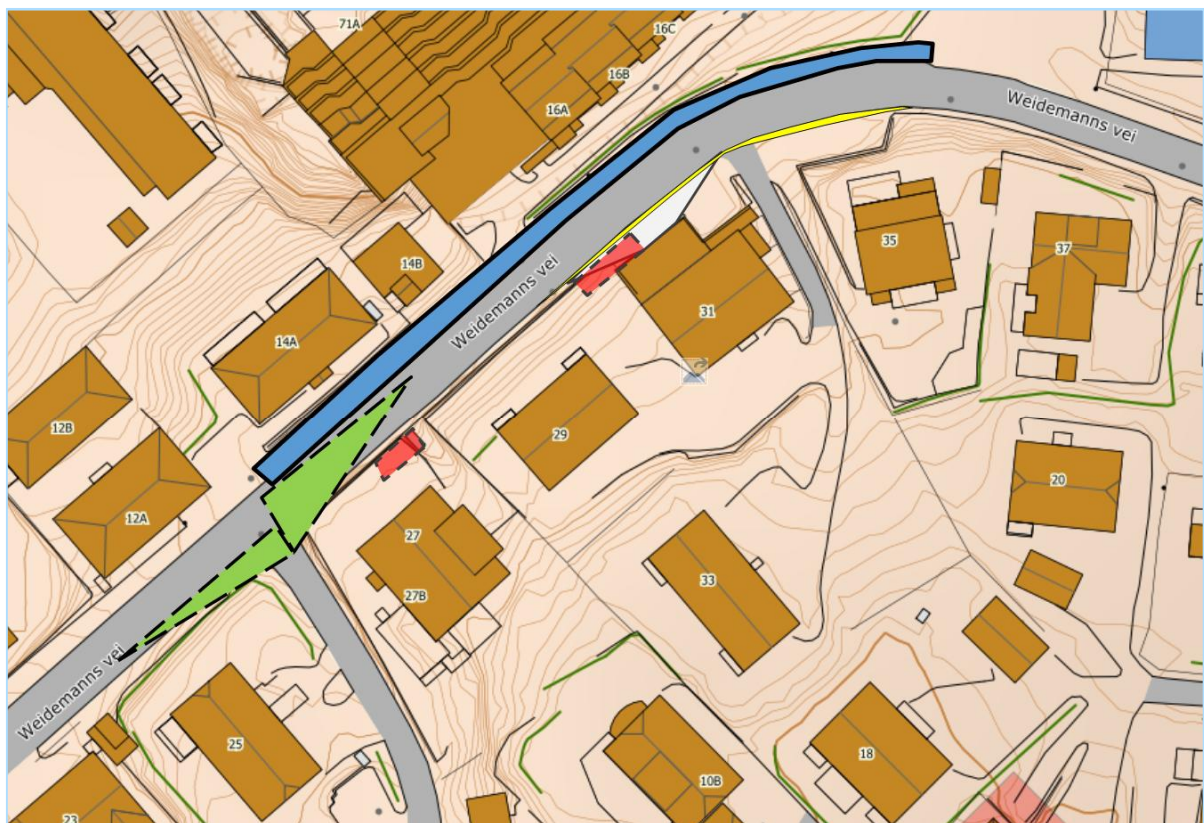
5. OPPSUMMERING

Planforslaget legger opp til utbygging av 30-45 boenheter. For beregning av parkering og turproduksjon er det lagt til grunn 45 boenheter.

I henhold til kommunens parkeringskrav skal det etableres 36 parkeringsplasser for bil og 90 parkeringsplasser for sykkel.

Utbygging av planområdet er beregnet til å generere 90 envegs bilturer per døgn.

Vegutformingen langs planområdet er vurdert, og kan utføres som vist i Figur 31. Det gjøres oppmerksom på at skissen viser prinsippene og ikke er målestokkriktig. Fortau (blått i figuren under) på nordsiden av vegen kan breddeutvides slik at bredden blir minst 2,0 meter langs planområdet (bredder vist i Figur 23), noe som gjøres ved at vegen innsnevres. For å opprettholde tilstrekkelig vegbredde gjennom svingen, foreslås det at vegen breddeutvides ved å ta noe areal fra snøopplaget på sørsiden (gult). Kryssingspunkter (rødt) for gående må sikres, og aktuelle tiltak vurderes å være ivaretagelse av sikt, belysning samt evt. vurdering av behovet for utbedring av eksisterende fartsdempende tiltak. Siktforholdene (grønt) i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé er skissert inn i situasjon der Sigurds Bergs allé vikepliktreguleres. Løsning for renovasjon (grått) er skissert med egen lomme for renovasjonskjøretøy.



Figur 31 Skisse som viser mulige vegløsninger langs planområdet

Weidemannsvei 27-32

Byantikvarens tilbakemelding etter befaring

Byantikvaren hadde følgende merknader til planoppstart:

Grøntkarakter, småhus i det grønne som er typisk for byen. Del av et større område som i ny KPA vurderes for hensynssone for boligmiljø/kulturmiljø og landskap.

Byantikvaren har sett på det aktuelle planområdet, og befart de fire bygningene som er berørt av planskissene:

| | |
|---|--|
|  | <p>Weidemannsvei 33 4 mannsbolig oppført i 1935-36 En typisk firemannsbolig fra perioden. Kledning og balkonger på fasade vest er skiftet.</p> <p>Bygningen er ikke klassifisert på aktsomhetskart kulturminner.</p> |
|  | <p>Weidemannsvei 31 4 mannsbolig oppført i 1936-37 Fin detaljering ved inngangsparti og trapperom. Atypisk fasade mot nord med intrukne grunne balkonger. Dette er en relativt liten 4-mannsbolig.</p> <p>Bygningen er ikke klassifisert på aktsomhetskart kulturminner.</p> |
|  | <p>Weidemannsvei 29 4 mannsbolig oppført i 1935-36 Gode arkitektoniske kvaliteter i alle fasader samt trapperom. Typisk bygningskropp for firemannsbolig av Trondheimstypen med saltak og enkel kledning /detaljering. Relativt liten 4-mannsbolig.</p> <p>Bygningen er ikke klassifisert på aktsomhetskart kulturminner.</p> |
|  | <p>Weidemannsvei 27 Oppført i 1945 Byggherre byggmester Alfred Kristensen, arkitekt ukjent. Et representativt eksempel på såkalt "skjørt-og-blusehus" i byggmesterutgave, med et nyere tilbygg (ca 1990?) mot øst.</p> <p>Klasse C på aktsomhetskart kulturminner.</p> |

Området/ kvartalet er preget av flermannsboliger og noen villaer, med romslige fellesarealer og grønt preg. Mot vest, på andre siden av Eilert Sundts gate, ligger nye studentboliger på tomten til det gamle vandrerhjemmet. Nord for Weidemannsvei faller terrenget kraftig ned mot Møllenberg, Bakkaunet og det gamle steinbruddet, og her vis a vis planområdet er det innslag av boligblokker og nyere bygninger med større dimensjoner.

Byantikvaren har gjort en vurdering av et større område for forslag om avgrensning av nye hensynssoner for boligmiljø, kulturmiljø og landskap på Bakaunet og Tyholt. Weidemannsvei 27-32 ligger i beltet av småhusbebyggelse som strekker seg fra Innherredsvegen i nord til Tyholtplatået i sør, og inngår i dette området som foreslås som en ny hensynssone kulturmiljø. Målet med hensynssonen vil være å ivareta områdekarakteren med mindre boligbebyggelse (en- to og firemannsboliger) fra flere perioder i en hagesituasjon, og å ivareta viktige felt- og enkeltbygninger fra den tidlige forstadsbebyggelsen. For hensynssonen skal områdestruktur, bygningsformater og høyder på eksisterende bebyggelse være førende ved fornyelse eller fortetting. Antikvarisk klassifisert bebyggelse skal i utgangspunktet ivaretas, og gis bestemmelser om bevaring.

Weidemannsvei 27-32: Byantikvaren vil ikke legge avgjørende vekt på bevaring av firemannsboligene som ikke har antikvarisk klassifisering, selv om det vil være positivt at en eller flere av disse bevares. Ved fornyelse i området må det tas hensyn til grammatikken i dagens bebyggelsestruktur, og bygningsvolumer ta utgangspunkt i dagens mønehøyder, formater og materialbruk. Preget av frittstående bygninger i hagemessige omgivelser, med generøse "gløtt" og siktlinjer mellom bygningene, er en kvalitet som ivaretas videreføres for området. Weidemannsvei 27 har antikvarisk klasse C på aktsomhetskart kulturminner og må forutsettes bevart.

Bakkaunet (utvidelse av eksisterende hensynssone 12.7: Åsbakken/Markveien) Tekst til hensynssone (forslag):

Det større område inneholder store deler av den varierte villa- og øvrige småhusbebyggelse øst for bykjernen, bl.a. slik denne var tenkt i byplanen av 1912. Området grenser i øst til Rønningsbakken-området og i vest til Møllenberg/Rosenborgområdet og Trondhjems Kooperative Boligselskaps område (Holbergs gate m.m.); i syd og sydøst til Tyholtplatået/Persaunevegen, og i nord til Innherredsveien/ Gamle Kongevei. I områdets nordlige og vestre deler er bevart et stort antall bygninger fra mellomkrigstiden, mange har til dels høy antikvarisk verdi. I områdets sydøstre, høyere beliggende deler, finnes en variert "katalog" over etterkrigstiden villa- og småhusbebyggelse. Mange områder og lokale miljøer her er godt bevart i opprinnelig skikkelse.