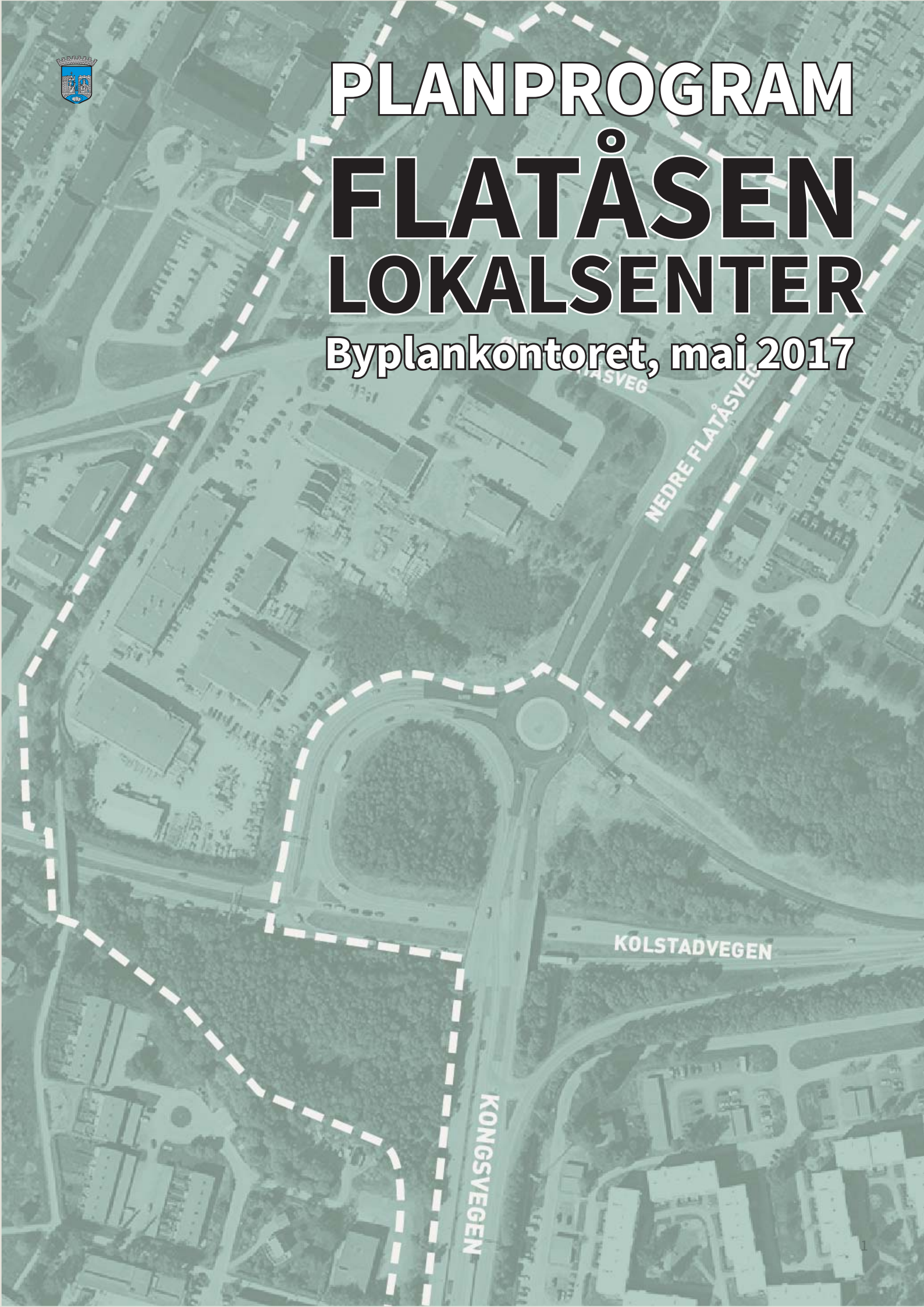




PLANPROGRAM **FLATÅSEN** **LOKALSENTER**

Byplankontoret, mai 2017



1. MÅL OG RAMMER

1.1 Bakgrunn og formål	4
1.2 Tidligere prosess	4
1.3 Planprogram i plan- og bygningsloven	5
1.4 Om planprogrammet med prinsipplan	6
1.5 Premisser, overordnede planer og føringer	6
1.6 Krav om konsekvensutredning	8

2. PLANOMRÅDET

2.1 Avgrensning av planområdet	9
2.2 Om bydelen	10
2.3 Planstatus	10
2.4 Dagens bruk	12
2.5 Bebyggelse	14
2.6 Eiendomsforhold	14
2.7 Trafikk	15
2.8 Barnehage/skolekapasitet	18
2.9 Geoteknisk vurdering	18
2.10 Vann og avløp	19
2.11 Støy og luftforurensning	19

3. DRØFTNINGER AV RAMMER FOR VIDERE UTVIKLING

3.1 Mål for utviklingen av lokalsenteret	21
3.2 Overordnede føringer fra stedsanalysen	21
3.3 Tidligere arbeider	23
3.4 Vurdering	25

4. OVERORDNEDE FØRINGER, ETAPPEVIS UTVIKLING OG ALTERNATIVER

4.1 Overordnede fysiske føringer	26
4.2 Etappevis utvikling	29
4.3 Organisering og gjennomføring	34

5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET MED KONSEKVENsutREDNING

6.1 Tema	38
6.2 Tema for konsekvensutredning	42
6.3 Annet	44
6.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	44

7. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

7.1 Prosess og frister	45
7.2 Informasjon og medvirkning	45

8. INNSPILL VED OPPSTART (ETTER HØRING AV PLANPROGRAM)

Sammendrag

Forslaget til planprogram for Flatåsen lokalsenter legger føringer for videre arbeid med reguleringsplaner innenfor planområdet. Planprogrammet gir retningslinjer for hva som skal utredes, men viser også hvordan gode offentlige strukturer kan etableres, og hvilke fysiske forbindelser som bør sikres og ivaretas i tråd med overordnede byutviklingsmål og politiske føringer. Det foreliggende dokumentet består derfor av en veilende prinsipplan for offentlige rom (VPOR), i tillegg til planprogrammet.

Arbeidet med Flatåsen lokalsenterområde kom i gang etter et privat initiativ fra lokale grunneiere i 2012 (interessentstudie og mulighetsstudie utført av Pir II arkitekter). Dette arbeidet la grunnlaget for et forslag til planprogram for en områderegulering. Planprogrammet ble utarbeidet av Rambøll på vegne av grunneierne, og oversendt kommunen i juli 2015.

Dette første planprogrammet tok i hovedsak for seg eiendommene eiergruppen disponerer. Kommunen ønsket i større grad å se utviklingen av lokalsenteret i tråd med overordnede mål og sammenhenger i byen. Derfor utarbeidet byplankontoret våren 2016 en stedsanalyse for hele Flatåsen, med fokus på sammenhengene mellom bydelen og områdene rundt. Stedsanalysen danner mye av kunnskapsgrunnlaget for planprogrammet og prinsipplanen.

Det foreliggende forslag til planprogram gir en oversikt over premisser for planleggingen og dagens situasjon, og sier noe om hva som må beskrives og utredes i den videre reguleringsplanprosessen. Det er til dels basert på Rambølls forslag fra 2015, men endringer er gjort som følge av funn gjort i stedsanalysen, og en del nye utredningstemaer er introdusert. Det at planprogrammet også gir overordnede fysiske føringer for videre planlegging, er en ny måte å jobbe på i Trondheim.

Områdets størrelse og utfordringer gjør at det kreves en konsekvensutredning som del av planbeskrivelsen ved ny regulering av området. Viktige problemstillinger er knyttet til trafikkforhold, landskap/byform, bokvalitet og støy.

1. MÅL OG RAMMER

1.1 Bakgrunn og formål

Bakgrunnen for dette planprogrammet er et ønske om å videreutvikle Flatåsen lokalsenterområde til et velfungerende lokalsenter med både boliger, service og næringsareal. Flatåsen senterområde har i dag flere senterfunksjoner, men er ikke tilpasset fotgjengere og syklist, og oppleves som utflytende og vanskelig å lese. Området har relativt lav utnytting.

Kommuneplanens arealdel 2012-24 (KPA) legger opp til en omfattende satsning på lokalsentre. Det overordnede målet med lokalsentersatsningen er å bidra til å holde bilbruken i kommunen nede gjennom å legge til rette for et lokalt handel- og tjenestetilbud og en effektiv kollektivtransport. For å stimulere til bruk og opphold, skal et lokalsenter ha god tilgjengelighet, gode møteplasser, og attraktive og varierte byrom. Av samme grunn åpnes det opp for høy utnyttelse, og samlokalisering av boliger, varehandel og andre servicefunksjoner innen et lokalsenter.

Senterområdet er det første man møter når man ankommer Flatåsen. Det er ønskelig å utvikle området til et attraktivt bydelssenter, med nye boliger, handelsvirksomhet, velferds-/kulturtilbud og rike og varierte byrom som innbyr til opphold og bruk av senterets handel- og tjenestetilbud. Overordnede føringer tilsier at det skal legges spesielt til rette for gående, syklende og bussreisende. Det innebærer at bussholdeplasser bør plasseres sentralt i området, og at gående og syklende får et tett og gjennomgående gatenett, uten å komme i unødvendig konflikt med bilister. Det vil selvfølgelig fortsatt være mulig å bruke bil i lokalsenteret, selv om andre trafikanter prioriteres. Målsetningen må være at senterområdet skal utvikle seg til en aktiv og levende del av Flatåsen.

Det foreliggende forslaget til planprogram gir en oversikt over premisser for planleggingen og dagens situasjon, og sier noe om hva som må beskrives og utredes i det videre arbeidet med detaljreguleringsplaner. Områdets størrelse, og særskilte utfordringer blant annet knyttet til støy og trafikk, gjør at det kreves en konsekvensutredning, som skal være en del av planbeskrivelsen ved ny regulering av området.

1.2 Tidligere prosess

I 2011/2012 ble *Faveo prosjektledelse AS*, nå *WSP Norge AS*, engasjert av én grunneier i området for å gjennomføre en interessentanalyse blant de andre grunneierne. Det var stor interesse for å delta i et grunneiersamarbeid, som i første omgang skulle få utarbeidet en mulighetsstudie for å synliggjøre

områdets utviklingspotensial. Mulighetsstudien, utført av Pir II arkitekter, ble levert samarbeidsgruppen ved utgangen av 2012, og viste en omfattende utbygging av boliger, i tillegg til tjenesteyting og handel.

Rambøll ble engasjert av samarbeidsgruppen for å videreutvikle mulighetsstudien og gjennomføre et reguleringsarbeid som skulle ende opp i en utviklingsplan for området. Forslag til planprogram for Flatåsen senter ble levert kommunen sommeren 2015. Kommunen vurderte da at det var behov for mer kunnskap om Flatåsen. Underveis i prosessen hadde det blitt klart at premissene for planarbeidet ikke var omforent. Siden fokuset i mulighetsstudien var begrenset til de eiendommene som eiergruppen disponerte, fikk man ikke sett stedsutviklingen i en større sammenheng i byutviklingen.

Det ble derfor besluttet at byplankontoret skulle gjennomføre en selvstendig stedsanalyse av hele Flatåsen, som ble ferdigstilt våren 2016, og på bakgrunn av denne utarbeide det foreliggende planprogrammet og veiledende prinsipplanen for offentlige rom (VPOR). Planprogrammet (ikke prinsipplanen) er til dels basert på Rambølls forslag fra 2015, men med relativt omfattende endringer blant annet som følge av funn gjort i stedsanalysen. En del nye utredningstemaer er også introdusert.

1.3 Planprogram i plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven åpner opp for muligheten til å legge fysiske føringer i planprogrammet. Dette beskrives nærmere i ”Lovkommentar til plandelen av ny plan- og bygningslov” (Miljøverndepartementet, 1. juli 2009). Under planlovens §4.1 i lovkommentaren står det følgende (utdrag):

Planprogrammet er et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet og skal tilpasses den konkrete plansituasjonen og planbehovet.

Og videre:

Det kan også utarbeides og fastsettes planprogram som grunnlag for senere oppstart av planarbeid, hvor planprogrammet kan bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet. I slike situasjoner kan også planprogrammet legges til grunn for arbeidet med flere reguleringsplaner innenfor et større område.

I stedet for å utarbeide en fullstendig områdeplan, etableres det ved hjelp av planprogrammet og prinsipplanen (VPOR) noen felles prinsipper for videre reguleringsplanarbeid i lokalsenterområdet, både i form av krav til utredninger og fysiske føringer. Disse bygger på en forståelse av hvordan senterområdet bør knytte seg på omliggende strukturer og sammenhenger gitt av stedsanalysen. Denne forenklete modellen for en helhetlig områdeutvikling er etter hvert blitt mye brukt i Oslo kommune, men det er første gang den prøves ut i Trondheim.

1.4 Om planprogrammet med prinsipplan

Planprogrammet skal som sagt ikke bare beskrive hva som skal utredes, men etablerer også noen prinsipper for den konkrete utformingen og utviklingen av området. Planprogrammet med prinsipplan skal:

- Redegjøre for nødvendige utredninger på et overordnet nivå og for videre plan- og medvirkningsprosesser.
- Avklare og konkretisere overordnede rammer for fremtidige reguleringsplaner.
- Gi rammer for disponeringen og utformingen av offentlig rom og grunnlag for utbyggingsavtaler i området.

En lokalsenterutvikling på Flatåsen som er i tråd med kommuneplanens arealdel, krever en helhetlig regulering av området. Både detaljregulering og områderegulering har tidligere vært vurdert. Områderegulering er en plan som utarbeides på overordnet nivå av kommunen, for å sikre helhetlig utvikling på tvers av eiendommer. Som nevnt over er det besluttet at det ikke vil bli satt i gang en slik områderegulering i regi av kommunen. I stedet er det altså utarbeidet en stedsanalyse, og på bakgrunn av denne et planprogram med en veiledende prinsipplan for offentlige rom. Dette skal gi overordnede føringer slik at det blir mulig å regulere hele eller deler av området som private reguleringsplaner, og på en måte som ivaretar helheten.

Det forutsettes at planbeskrivelsen med konsekvensutredning skal være klar ved behandling av første reguleringsplan innen planområdet. I tillegg til utredning av de overordnede konsekvensene, kan det senere vise seg å være behov for utredninger knyttet til tiltak i de enkelte detaljreguleringsplanene.

1.5 Premisser, overordnede planer og føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (2014)

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport slik at transportbehovet kan begrenses. Sentrale tema i det videre planarbeidet med lokalsenteret på Flatåsen er kollektivbetjening, gode forhold for syklist, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet og grønnstruktur.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjene for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Planarbeidet med Flatåsen lokalsenter må gi svar på hvordan man ivaretar

føringene fra de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2012)

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker, og kan i mange tilfeller påvirke folks helsetilstand. Formålet med retningslinjen er å forebygge støyproblemer. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. For innendørs støy gjelder kravene i byggteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 (KPA) definert som et eksisterende lokalsenter, med store muligheter for utvikling og utbygging. Bestemmelsene til KPA legger følgende premisser til grunn for videre planlegging av området (retningslinjer til bestemmelsene i kursiv).

§ 39.1 Lokalsentre skal utvikles innenfor områder markert som bestemmelsesområde lokalsenter og planlegges helhetlig.

Etablering av ny bebyggelse skal ved lokalisering og utforming bidra til god og helhetlig stedutvikling, samt bidra til å bygge opp under områdets tilgjengelighet, attraktivitet og struktur. Nye etableringer må ikke belaste tilgrensende boligområder med vesentlig trafikk, støy eller andre miljøbelastninger.

§ 39.2 Lokalsentre skal ha høy arealutnyttelse, tydelige senterfunksjoner og offentlig torg eller park. Lokalsentre skal samlokalisere boliger, varehandel og andre servicefunksjoner. Handels- og serviceområdet skal lokaliseres sentralt og samlet innenfor bestemmelsesområdet.

Lokalsenteret skal ha konsentrert bebyggelse og god tilknytning til kollektivtransport. Bebyggelsen i senterområdene skal utformes som gode rammer for gater og plasser. Det skal legges stor vekt på trafikkssikkerhet i og omkring senteret. Tilgjengelighet for fotgjengere skal prioriteres. Uterom skal være universelt utformet og opparbeides med høy standard på utforming og materialer. Bebyggelse for handel og publikumsrettet service skal utformes med utadrettet fasade og funksjoner i hovedetasjer. Første etasje skal forbeholdes handel og publikumsrettet service.

§ 39.3 Tjenesteyting skal vurderes etablert i eller i tilknytning til områder angitt som bestemmelsesområde lokalsenter.

Den siste paragrafen, § 39.4, angir rammer for hvor mye som tillates etablert av forretningsareal innenfor de enkelte lokalsenterområdene.

Handelsanalyser, vedlegg til KPA 2012 – 2024: I handelsanalysene som ble gjort i forbindelse med KPA er senteret på Flatåsen kategorisert som et lokalsenter som inneholder mange senterfunksjoner. Senteret er også vurdert til å ha tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for å kunne fungere som et lokalsenter.

Arealbehovet for forretning på Flatåsen er beregnet ut i fra antall bosatte og ansatte i omlandet, samt antatt omsetning i lokalsenteret. For Flatåsen innebærer dette at det kan legges til rette for 6000 m² BRA forretningsareal. En handelsetablering i lokalsentrene som er større enn dette, og som også inneholder andre varegrupper enn dagligvare, vil gi en svekking av markedsandeler i Midtbyen.

I arealdelens §21 omtales også forholdet til støy nærmere. Boliger og annen støyfølsom arealbruk tillates i gul støysone, dersom bebyggelsen har en stille side og egnet uteplass. Etablering av nye boliger i rød støyson kan vurderes i viktige fortettingsområder, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres.

I tillegg må kommunens egne veiledere, knyttet til uterom, byform med mer, legges til grunn ved planleggingen av området.

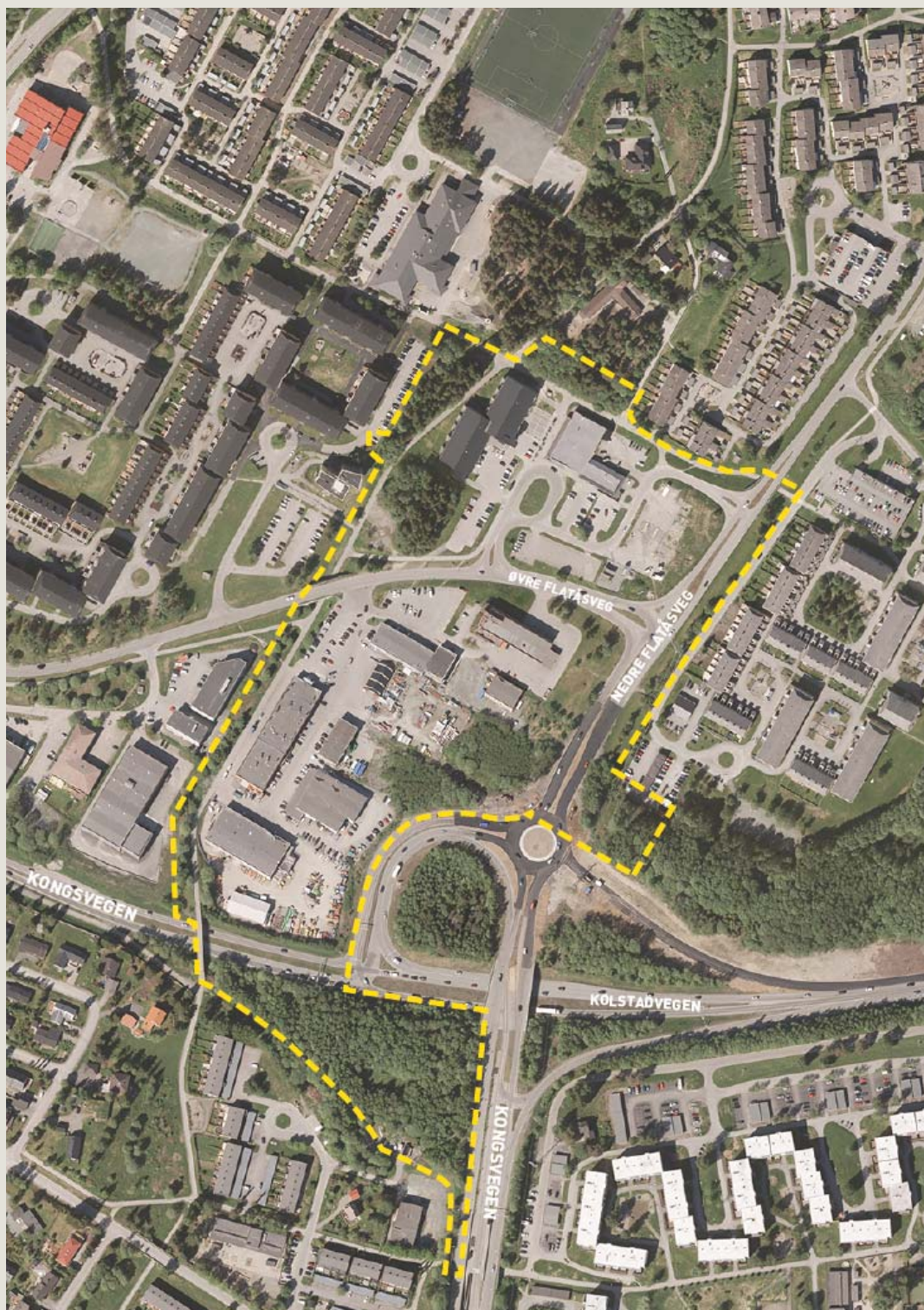
Framtidig rutestruktur med superbuss i Stor-Trondheim 2019-2029

Rutestrukturen i Trondheim står ovenfor en omfattende endring fra 2019. Som en del av Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten fra 2016, er det politisk vedtatt at den eksisterende bussrutestrukturen med pendellinjer og parallellkjøring skal erstattes av tre utvalgte høyfrekvente superbusslinjer, som skal utgjøre pulsårene i et nettverk med tverrlinjer og matelinjer.

1.6 Krav om konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.2 skal reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn gis en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger på miljø og samfunn. I henhold til § 4.1 skal det ved varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet ved planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, med ikrafttredelse 01.01.2015, gir bestemmelser knyttet til om konsekvensutredning skal gjennomføres. Tiltaket er vurdert å slå inn under §2f) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I: Planer som alltid skal konsekvensutredes. I vedleggets pkt. 1. er industrianlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m², eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar, oppgitt som formål som skal konsekvensutredes. Planområdet omfatter om lag 110 dekar.

I KPA er området avsatt til utbyggingsformål og tjenesteyting. Grunneierne ønsker å åpne for å bygge ut bolig, forretning, næring og offentlig tjenesteyting. Planarbeidet er også vurdert etter §4 i forskriften og vedlegg III i) knyttet til luftforurensing og støy. Denne slår inn da planområdet ligger mellom sterkt trafikkerte veger som genererer mye støy.



VENSTRE: Forslaget til planavgrensning

2. PLANOMRÅDET

2.1 Avgrensning av planområdet

Kartillustrasjonen over viser de ytre rammene for planområdet. Innenfor dette området kan det komme én eller flere detaljreguleringer (det vises til kapittel 4.2 om trinnvis utvikling). Detaljreguleringsplanene må, i tillegg til tenkt utbygging, også regulere en hensiktsmessig del av framtidig infrastruktur. Planbeskrivelse med konsekvensutredning må være ferdigstilt ved første prosjekt, men kan videreutvikles og bearbeides etter hvert som de ulike områdene planlegges.

Hele planområdet har en størrelse på 110 dekar. Av dette er om lag 80 dekar aktuelt for utbyggingsformål (planområdet fratrasket areal i sør og øst, fra Kongsvegen og Nedre Flatåsveg).

2.2 Om bydelen

Historikk

Flatåsen var opprinnelig et jordbruksområde utenfor Trondheim med spredt gårdsbebyggelse. Utbyggingen av Flatåsen slik vi kjenner bydelen i dag, med leilighetsblokker og rekkehus, begynte på 70-tallet. Flatåsen ble totalplanlagt som et sted der man både kunne jobbe og bo, og ble sett på som en drabantby til Trondheim ved både planlegging og utbygging. I løpet av 80-tallet ble Nedre Flatåsen og Flatåstoppen utbygd. På midten av 2000-tallet startet utbyggingen av siste tilskudd til bydelen, da Kolsås ble bygget ut med både eneboliger, flermannsboliger og leiligheter. Bydelen Flatåsen har i dag ca. 7000 innbyggere. I tillegg til å være et stort boligområde, inneholder Flatåsen flere næringsaktører, både innenfor kontorvirksomhet og industri/produksjon.

Forholdet til andre bydelssentra

Lokalsenterområdet på Flatåsen ligger i kort avstand fra lokalsenteret på Saupstad/Kolstad. Avstanden mellom de to områdene for gående og syklende er ca. 900 meter til/fra ytterkant av lokalsentrene. Med bil er det ca. 1 km. Sentrene har et befolkningsgrunnlag som er i samme størrelsesorden. På grunn av nærhet til hverandre har de to lokalsentrene også til dels et overlappende omland. For de handel- og tjenestetilbudene som er like, er det mest sannsynlig at man bruker det senteret som ligger nærmest. Når det gjelder ulikhetene mellom de to sentrene har Saupstad apotek, tannlege, svømmehall, bibliotek og helse- og velferdssenter, mens Flatåsen har et bredere spekter av ulike terapeuter. På Saupstad finner man også treningssenter i lokalsenteret, mens det på Flatåsen ligger et treningssenter ca. 500 meter vest for området som er definert som lokalsenter.

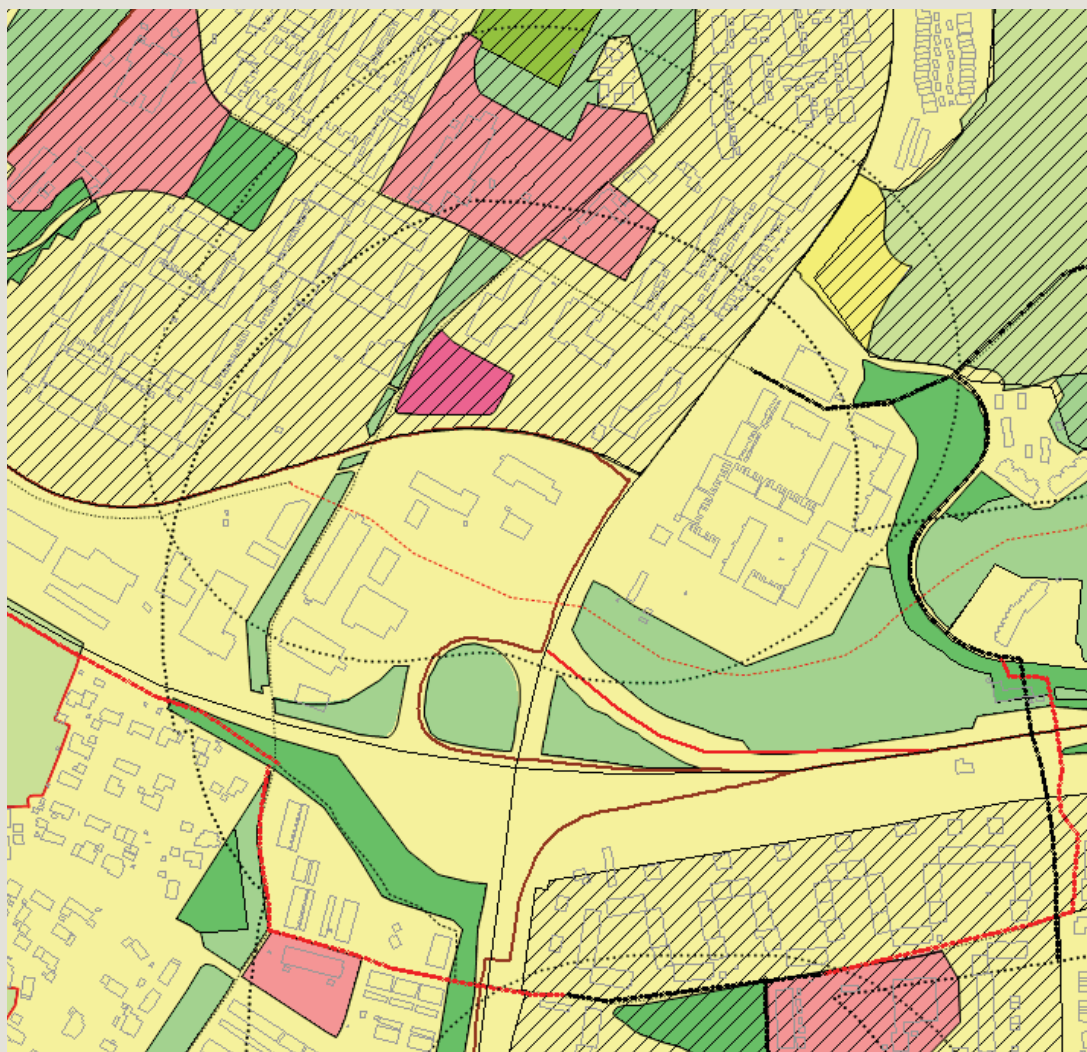
Det er også en konkurransesituasjon mellom lokalsenteret og Heimdal, som – kanskje overraskende – ikke har flere bosatte innenfor en avstand på 1,5 km enn Flatåsen, men likevel er et robust, fullassortert bydelssenter.

2.3 Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

I kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 (sist revidert 24.4.2014) er planområdet avsatt til bebyggelsesområde og framtidig tjenesteyting. I tillegg inngår området i bestemmelsesområde for lokalsenter. Området nord for Øvre Flatåsveg er satt som hensynssone kulturmiljø. I vest ligger et eksisterende grøntdrag. Det er også vist en framtidig turvei på tvers av lokalsenterområdet, med kryssing av Nedre Flatåsveg nord for ny rundkjøring.

Det er en mulighet for at arealfordelingen ikke blir slik den er forespeilet i KPA hva angår offentlige formål.



VENSTRE: Utsnitt fra
gjeldende KPA12-24



VENSTRE: Gjeldende
reguleringsplaner lagt ved
siden av hverandre (Rambøll
2015)

Gjeldende reguleringsplaner

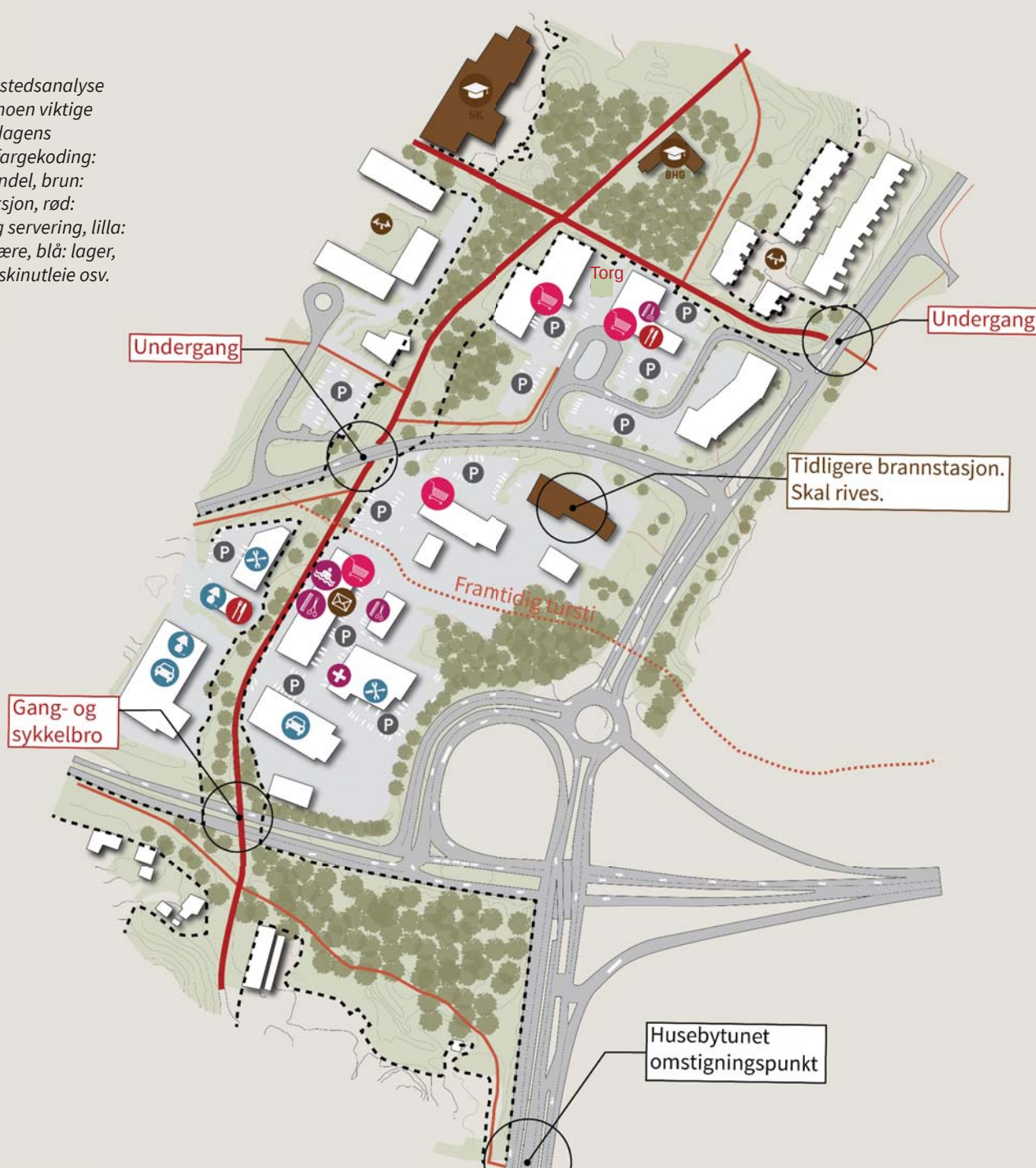
Planområdet omfattes av tre gjeldende reguleringsplaner:

Reguleringsplan r1129y med ikrafttredelsesdato 15.08.1983 regulerer området til forretning/kontor, kombinert formål bolig/forretning, samt offentlig formål som ligger utenfor plangrensen for denne planen.

Reguleringsplan med planID r1129x og ikrafttredelsesdato 18.01.1983 regulerer området til offentlig formål – brannstasjon og industri.

Plan med planID r1129o og ikrafttredelsesdato 18.10.1977 regulerer planområdet til industri og offentlige bygninger. I tillegg kommer et areal regulert til parkering, samt internveger.

Kommunens stedsanalyse har kartlagt noen viktige funksjoner i dagens lokalsenter (fargekoding: magenta: handel, brun: offentlig funksjon, rød: restaurant og servering, lilla: helse og velvære, blå: lager, verksted, maskinutleie osv.





På sørsida finner man både legesenter og solstudio.

2.4 Dagens bruk

Senterområdet på Flatåsen er til dels utflytende og ustrukturert. Senterfunksjonene befinner seg på begge sider av Øvre Flatåsveg, som med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 7300 utgjør en betydelig barriere for fotgjengere som beveger seg mellom nord- og sørsida. Trafikken minker imidlertid til ÅDT 4000 etter at senterområdet er passert.

Nord for Øvre Flatåsveg finner man det meste av handels- og tjenestetilbudet i det Trondos-eide bygget som ligger omtrent midt i området. Her finner man dagligvarebutikk, restaurant/serveringssted og frisør. I første etasje i leilighetsbygget rett vest for dette er det en butikk med et bredt vareutvalg. Det er snuplass for buss midt i området. På østsiden, hvor det tidligere var en bensinstasjon, ble det i 2010 regulert til kombinert formål bolig/forretning/kontor, og det er nå oppført et nytt leilighetsbygg.

Sør for Øvre Flatåsveg ligger to dagligvarebutikker, den ene i «Flatåsenteret». Sørsida har et relativt bredt tjenestetilbud med blant annet legekontor, solstudio, en rekke forskjellige terapeuter og tyrkisk bad. I tillegg til disse



Flatåsen lokalsenter har i dag et variert handels- og tjenestetilbud, og kan blant annet skilte med Trondheims første tyrkiske bad (Hamam).

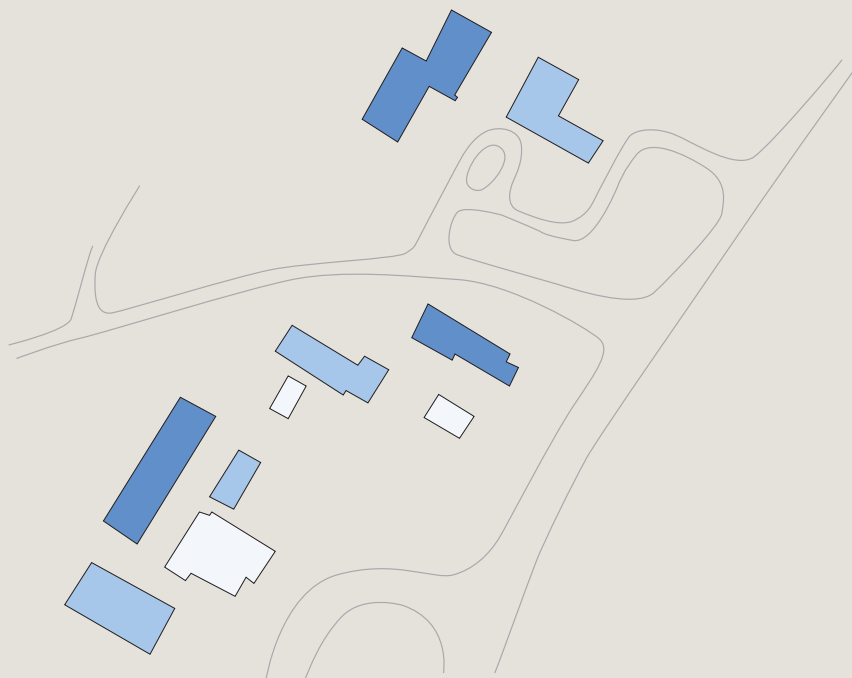
senterfunksjonene, er det også andre næringsaktører i dette området. Det ubebygde arealet i området består stort sett av asfalterte flater brukt til lagring eller parkering, samt restareal dekket med lav vegetasjon/buskas.

2.5 Bebyggelse

Flere bygninger innenfor planområdet er relativt enkle betong-konstruksjoner oppført med en høyde som tilsvarer to etasjer. Den lave høyden, kombinert med lite bebygd overflate, gir lav utnyttelse av området. Bygningen som huser «Flatåsenteret» framstår som noe mer robust, da den har sokkeletasje i tillegg til sine to hovedplan. Dette bygget er imidlertid også relativt enkelt utført, med fasade av bølgeblikk. Bygget har et påbygg som i dag brukes til trapperom.

Kommunens brannstasjon, som ligger like sør for Øvre Flatåsveg, er ikke lenger i drift og planlegges revet. Leiekontrakten er imidlertid ti år fram i tid.

Vurdering av bygningenes restverdi, der mørk farge angir høyeste verdi (kilde: WSP Norge (FAVEO))

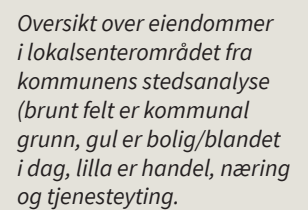


2.6 Eiendomsforhold

Ikke alle grunneierne er per i dag (30.06.16) med i samarbeidsgruppen som arbeider for utbygging av området. Med er siv.ing. Gisle Krigsvoll AS, IK Lykke AS, Johan Andresen AS, Trondos SA, samt Trondheim kommune (som grunneier).

Eiendomsforhold med grunneiere (Rambøll 2015).

Grunneier	Tomteareal (dekar)
IK Lykke AS/Johan Andresen AS	9
SB Invest AS	2,8
Siv.ing. Gisle Krigsvoll AS/Gibor AS	12
Trondheim kommune	14,2
Trondos SA	7,2
Ing. A.Hamstad AS	7
REN Flatåsen AS	4,5



(0,8 km) og knytter boligområdene til senteret, og senteret med Huseby (0,6 km) og Saupstad (1 km). Den vil også utgjøre en viktig gangforbindelse mellom lokalsenteret og framtidig omstigningspunkt for superbussen på Husebytunet (se illustrasjon på neste side).

Det er ikke tilrettelagt for gangkryssing i plan over Øvre Flatåsveg i dag. I stedet må man krysse under veien via den overnevnte gang- og sykkelveien, som går dels i et forsenket leie uten klar kontakt med sentermiljøet. I KPA12-24 er det planlagt en ny turvei tvers over sørsida av planområdet, og videre østover forbi Nedre Flatåsveg. Det er ingen lovlige gangkrysninger her i dag.

Trafikkmengde

Øvre Flatåsveg betjener all nærings – og boligbebyggelsen på Øvre Flatåsen. Veien har en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 7300 kjøretøy i dag, og har en tungandel på 10 %. Etter passering av senterområdet går trafikken ned til 4000 kjøretøy i døgnet – noe som indikerer at senterområdet i seg selv trekker en del trafikk.

Parkering

Området har stor overkapasitet av parkeringsmuligheter. Bare en mindre del av disse er oppmerket. Parkering er av fire typer:

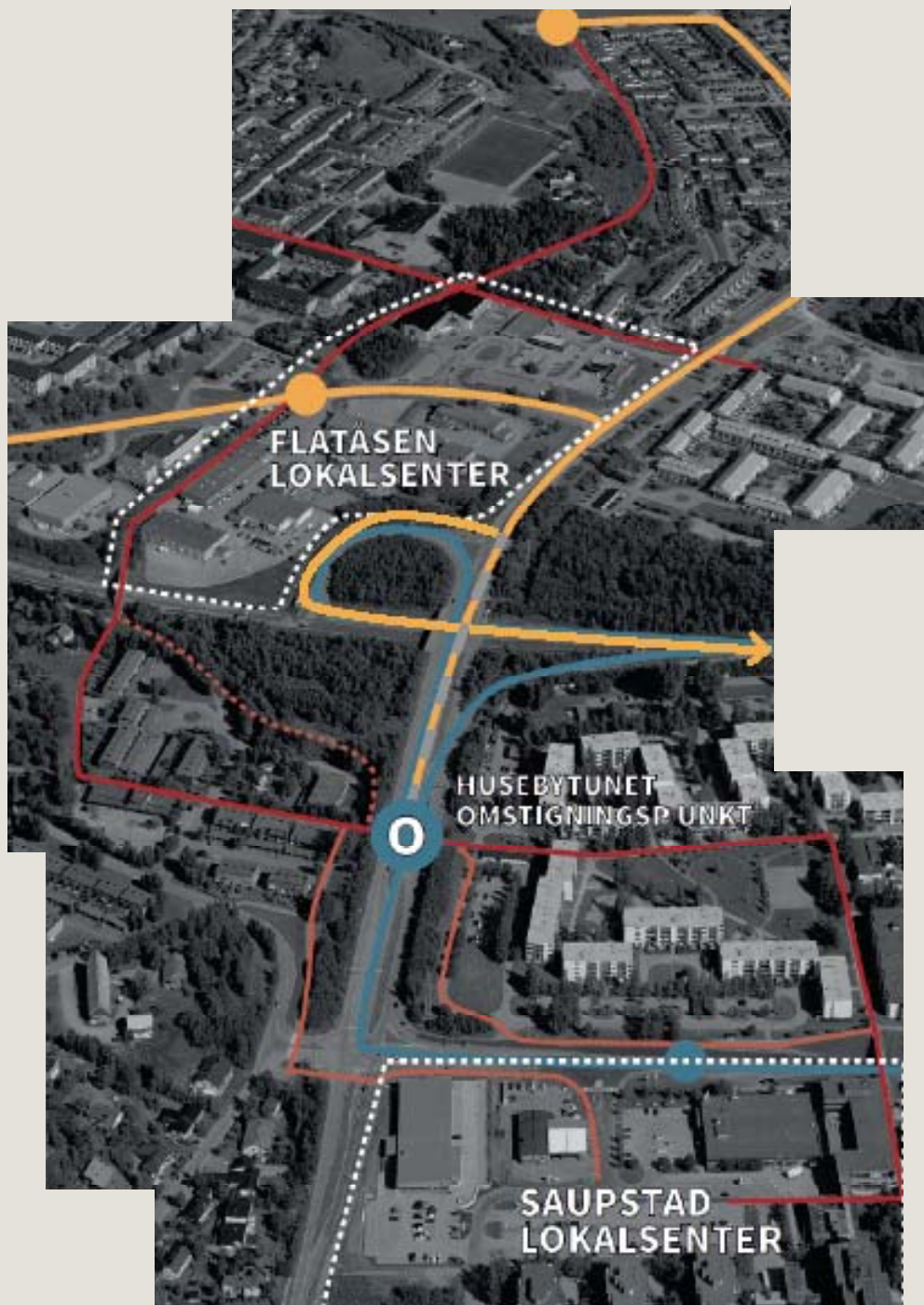
- Besøksparkering til butikker og tjenester.
- Parkering for arbeidstakere.
- Beboerparkering nord for Øvre Flatåsveg.
- Utelagring av kjøretøy sør for Øvre Flatåsveg.

Kollektivtilgjengelighet

Planområdet har en god kollektivdekning med en sentral bussholdeplass og høy frekvens på ruten. Nærmeste holdeplass er Flatåsen senter. Rute 6 betjener området i dag og har en frekvens på 10 minutter i rushtid. Ruten går mellom Flatåsen og Munkegata, og videre til Værestrøa.

Bussen går i hovedsak mot Flatåsen Øvre, men i rushtid morgen går det matebuss (6A) fra Nordre Flatåsen til Flatåsen senter. På ettermiddagen i rushtid går ruten via Nordre Flatåsen før den fortsetter til Flatåsen Øvre. I tillegg til rute 6, går rute 19 mellom Sandmoen og Pirbadet via Flatåsen senter og Byåsen, med avgang to ganger i timen og tre til fire ganger i rush.

Kollektivtilbudet i Trondheim er under omlegging til superbussstandard, som tidligere nevnt. Det nærmeste omstigningspunktet til Flatåsen blir Husebytunet, som ligger rundt 600 m i gangavstand sør for lokalsenterområdet og over gangbrua som krysser Kongsveien. Rutetilbudet er fortsatt under planlegging, men det vil trolig gå matebusser hele driftsdøgnet fra ytterkantene av Flatåsen og Flatåsen senter til et omstigningspunkt ved Tonstadkrysset. Holdeplassene i lokalsenteret vil dessuten betjene bydelslinjer mellom Byåsen og Tiller/Torgard, og mellom Flatåsen, Saupstad, Heimdal og Tiller.



Ny busstruktur lokalt. Blå linjer er superbuss, gule linjer viser matebuss (til Tonstad) og rød viser viktige gang-/sykkelforbindelser. Busstrukturen er ikke endelig fastsatt.

Ulykkessituasjon

Planområdet og Øvre Flatåsveg er ikke spesielt ulykkesbelastet. Innenfor selve planområdet har det vært én møteulykke i løpet av de siste årene, hvor de involverte ble lettere skadd. I krysset mellom Nedre og Øvre Flatåsveg har det skjedd to kryssulykker hvor de involverte ble lettere skadd. Strekningen langs Kongsvegen og Kolstadvegen er imidlertid definert som en ulykkesstrekning med over ti politirapporterte personskadeulykker på fem år. Det er ingen planlagte tiltak for denne strekningen i den foreliggende trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune.

I skolevegrapport 2012-2016 (vedlegg til trafikksikkerhetsplanen) er det rapportert inn at Øvre Flatåsveg oppleves som en trafikkfarlig strekning. Skolen

ønsker redusert hastighet i øvre Flatåsveg på grunn av stor fart. Fartsgrensen på denne strekningen er 50 km/t i dag.

Det er også gjennomført en barnetråkk-registrering for Flatåsen. Denne viser at det gangnettet som finnes i dag, og som binder boligområder, offentlige funksjoner og senteret sammen, er mye brukt, og hovedsakelig oppleves trygt.

2.8 Barnehage/skolekapasitet

I forbindelse med kommuneplanens arealdel er det sett på om planlagt utbygging på Flatåsen utløser et behov for ny skole eller barnehage. Analysen konkluderer med at det er behov for ny barnehage dersom areal avsatt til fremtidig boligbebyggelse langs Nedre Flatåsen etableres (Flatås Nordre). Arealet avsatt på Nedre Flatåsen er ca. 75 dekar stort. Det finnes en regulert, ubebygd barnehagetomt på Høgreina på Flatåsen. Det er ingen indikasjoner på at Flatåsen har behov for økt skolekapasitet ut i fra analysene gjort i forbindelse med kommuneplanens arealdel 2012-2024. Barnehage- og skolekapasitet må gjennomgås nærmere i forbindelse med det videre planarbeidet.

2.9 Geoteknisk vurdering

Eldre kart fra området viser at det går en gammel bekkeravine i retning øst-vest, som er gjenfylt. Sammenligninger med nytt terreng viser at fyllingsmektigheten er ca. 10 - 15 meter. Det er usikkert hva som er fylt inn i ravinen, men trolig er det gravemasser fra utbyggingen av området.



Kartutsnitt som blant annet viser opprinnelig bekkeravine (Rambøll 2015)

I hovedsak består fyllmassene trolig av torv og leire. Fundamentering av bygg på slik fylling tilrås ikke og kan medføre store setningsskader på bygg. Fundamentlaster må derfor føres ned til fast grunn under fyllinga ved hjelp av peler eller masseutskifting.

2.10 Vann og avløp

Ledningskart viser at det ligger en overvannsledning langs Øvre Flatåsveg. I øvre del av feltet er ledningen lagt med dimensjon Ø600 mm, som går over til Ø800 mm lengre ned. Ledning er lagt i 1973. Overvannsledning ligger dypt, fra 4.5 til 6 meter nede i bakken (bunnledning). I forbindelse med reguleringsplanleggingen må det lages en egen VA-plan.

2.11 Støy og luftforurensing

Planområdet er støyutsatt fra veiene sør for, øst for, og gjennom planområdet. Dette gir utfordringer med tanke på utforming av bygningsmassen.



Støysonekart med desibelverdier 4 meter over terreng.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2012) anbefaler at det beregnes to støysoner for utendørs støynivå rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone.

- Rød sone: Angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- Gul sone: Vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Støysonekartet viser støyens utbredelse 4 meter over terreng med grenseverdier iht. T-1442. Man kan se at store deler av planområdet befinner seg i gul og rød støysone i dag.

I et utbyggingsområde som dette vil det være aktuelt med høy utnyttelsesgrad, noe som innebærer bygg i flere etasjer. Ved slik planlegging er det viktig å kjenne støybildet i flere høydelag. Støy må utredes nærmere i forbindelse med reguleringsarbeidet og konsekvensutredninga. Innledende støyundersøkelser viser at det kan bli krevende å få etablert boligbebyggelse innenfor planområdet med tilfredsstillende lav støybelastning.

Retningslinjene som føring for planlegging

Støygrensene gitt i T-1442 alene er ikke juridisk bindende. Det vil av økonomiske og praktiske grunner ikke alltid være mulig å oppfylle disse målene, og grenseverdiene kan fravikes dersom støytiltakene medfører urimelig praktiske ulemper for trygghet, urimelig høy kostnad, dårlig tiltakseffekt og lignende.

I sentrumsområder i byer og tettsteder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det i tillegg aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Ved avvik fra anbefalingene og bestemmelsene i gul og rød sone skal likevel følgende forhold innfris (kommuneplanens arealdel §21):

Den trafikkerte Kongsveien bidrar til å utsette byggeområdene sør i lokalsenterområdet for en sterk støybelastning i dag.



- Alle tiltak skal planlegges slik at støyforholdene innendørs og utendørs blir tilfredsstillende.
- Alle boenheter skal ha en stille side, og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold.

3 DRØFTINGER AV RAMMER FOR VIDERE UTVIKLING

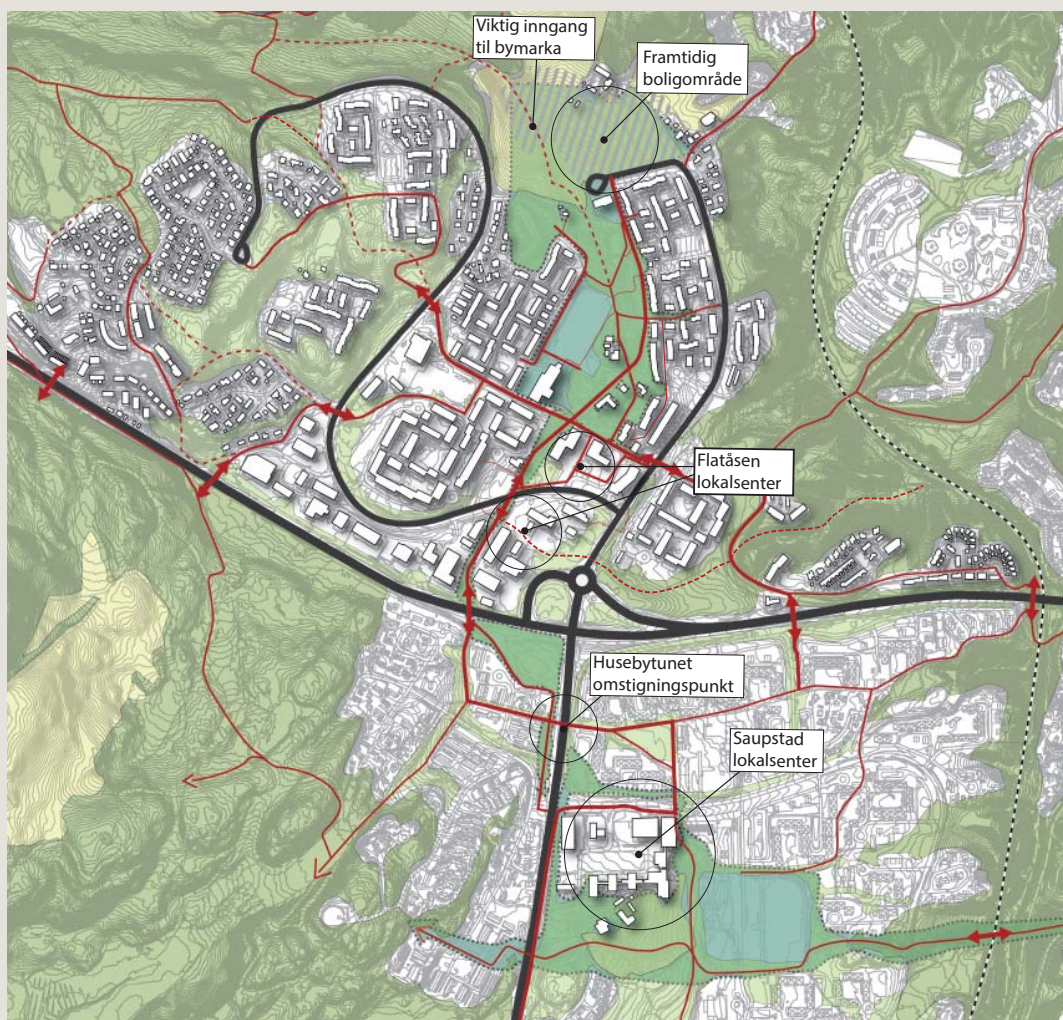
3.1 Mål for utviklingen av lokalsenteret

Flatåsen senterområde skal utvikles til et tett og mangfoldig byområde med gode offentlige byrom, blandet arealbruk og en bymessig bebyggelse. Nye boliger skal ha kvaliteter som supplerer det eksisterende boligtilbudet på Flatåsen, både med hensyn til størrelse og typologi. Forretninger, kafeer og annen publikumsrettet virksomhet skal fortrinnsvis henvende seg mot felles gangstrøk og offentlige byrom.

Dagens nærings- og lagerbygg kan erstattes av boliger, offentlig og privat tjenesteyting og forretninger. Den nye bebyggelsen skal ha en bymessig struktur og tetthet, og det skal etableres offentlige byrom som forsterker forbindelsene gjennom området og skaper nye møteplasser.

Gater og byrom skal etablere en lesbar, tilgjengelig og forståelig bystruktur. Forbindelsene til de tilliggende grøntområdene og lokalsamfunnene skal styrkes. Boliger og virksomheter skal ha enkel adgang til buss, nærhet til grønne områder og til lokal service.

3.2 Overordnede føringer fra stedsanalysen



Samlet analyse, hvor viktige gang- og sykkelforbindelser mellom Flatåsen og omkringliggende områder er tegnet inn i rødt. Fra stedsanalysen byplankontoret utarbeidet våren 2016

Stedsanalysen fra 2016 er en registrering og oversikt over viktige strukturer på Flatåsen. Stedsanalysen er delt inn i kapitler som omhandler historisk utvikling, primære elementer, landskap og topografi, eiendomsstruktur, veistruktur og forbindelser, kollektivtilgjengelighet, bebyggelsesstruktur, boligtetthet, funksjonsanalyse og trafikkutfordringer. Stedsanalysen ligger som vedlegg til prinsipplanen.

Stedsanalysen peker på følgende prinsipper for videre planlegging:

- Gode forbindelser mellom lokalsenteret og eksisterende turdrag langs vestsiden av senterområdet blir viktig å bevare og styrke.
- Gang- og sykkelveinettet bør være finmasket i senterområdet, og man bør sørge for god fotgjengertilgjengelighet i og rundt senteret.
- En fotgjengerprioritert allmenning/gågate/strøksgate bør opparbeides tvers gjennom lokalsenterområdet for å binde sammen nord- og sørsiden. Dette vil knytte eksisterende handel og service sammen på tvers av Øvre Flatåsveg.
- En fotgjengerkryssing av Øvre Flatåsveg bør opparbeides i forbindelse med den foreslåtte allmenningen.
- Fordeling og kanalisering av biltrafikken bør skje så langt øst som mulig, og før denne fotgjengerkryssingen. Senterområdet trekker mye biltrafikk allerede i dag, og en slik løsning vil gi en vesentlig reduksjon i biltrafikken forbi senteret (3000 mindre i ÅDT allerede i dagens situasjon).

Føringene fra stedsanalysen er videreført i prinsipplanen, og omtales også nærmere i neste kapittel.

Stedsanalysen peker på viktigheten av å binde sammen nord- og sørsida av lokalsenterområdet for fotgjengere, og behovet for en attraktiv og tydelig kryssing i plan over Øvre Flatåsveg.



3.3 Tidligere arbeider

Samarbeidsgruppen av grunneiere engasjerte i 2012 arkitektkontoret Pir II til å gjøre en mulighetsstudie for senterområdet.

Mulighetsstudien viste at det mulig å bygge om lag 38.000 m² i sør til boligformål, og 17.000 m² i nord til bolig/næring (handel).

Mulighetsstudien viser en utbygging i kvartaler, konsentrering av handel i nord med tilhørende torg, boliger i sør knyttet til en bydelspark, samt bruk av bebyggelsen som støyskjerm.

Det ble gjort en verdivurdering i etterkant av, og basert på, mulighetsstudien (Eiendomsmeidler1, 19.11.2013) som viser at området har stor markedsverdi.



Mulighetsstudie utført av Pir II på bestilling fra samarbeidsgruppen (datert 10.12.2012)

Samarbeidsgruppen Øvre Flatåsveg engasjerte videre Rambøll til å bearbeide mulighetsstudien (2014) og utarbeide et forslag til planprogram (ferdigstilt 01.07.2015). Rambøll foreslår i forslaget til planprogrammet to alternativer for utvikling av senterområdet.

Det første alternativet viser en strøgsgate som binder senterområdet sammen på tvers av Øvre Flatåsveg. Alternativet baserer seg på et analysebasert konsept utført av Rambøll på fritt grunnlag (uten oppdragsgiver) i 2011, før Pir II sin mulighetsstudie ble gjennomført.

Det andre alternativet ses på som en videreutvikling av Pir II sin mulighetsstudie, med en bydelspark i sør og et torg i nord (mot Øvre Flatåsveg). Det er dette andre alternativet som ble anbefalt av Rambøll som grunnlag for videre planlegging i 2015.

Første alternativ
for utvikling av
senterområdet
(Rambøll 2011)



Prinsipp for utvikling av
senterområdet, andre
alternativ (Rambøll
2015)



3.4 Vurdering

Stedsanslysen har brakt ny forståelse av sammenhenger og forbindelser mellom lokalsenterområdet og områdene rundt som det er viktig å ivareta. De tidligere arbeidene baserer seg på ulike prinsipper for utvikling. Prinsippene imøtekommer enkelte av funnene som er gjort i stedsanalysen. Dette gjelder blant annet:

- Ønsket om å skape fotgjengerprioriterte byrom. Begge forslagene fra Rambøll viser dette. Det første gjennom å etablere en strøgsgate/gangsone, det andre gjennom et torg på nordsiden som knytter seg på en park i sør.
- Muligheten for en bymessig utbygging i kvartalsstrukturer. Dette er felles for alle de tidligere forslagene. Å bygge ut arealene med en form for kvartalsstruktur/ boliglameller, ev. med sokkel til næring/ forretning, er i tråd med stedsanalysens anbefalinger og KPA §39.2.
- Muligheten for å videreutvikle Trondos' arealer på nordsiden til et større forretningssenter tilknyttet et bydelstorg. Bydelstorget, som i Rambølls forslag er plassert omtrent midt i lokalsenterområdet mot Øvre Flatåsveg, bør imidlertid ligge opp mot eller være en del av allmenningen i vest dersom man skal ta hensyn til føringene fra stedsanalysen. Dette er et spørsmål om overordnede sammenhenger og tilgjengelighet, men også støyhensyn.

Stedsanalysen peker også på noen prinsipper det er viktig å ta med i det videre arbeidet som kun delvis er ivare tatt i de tidligere arbeidene:

- Plasseringen av allmenningen, det felles fotgjengerstrøket, bør knytte seg til eksisterende handel og tjenesteyting, som for eksempel Flatåsensenteret.
- Plasseringen av allmenningen bør gi en god tilknytning til det mye brukte turdraget i vest.
- Det bør etableres et finmasket nett av gangforbindelser.
- Biltrafikken gjennom senterområdet er relativt omfattende, men reduseres straks senterområdet er passert. Nye biladkomster bør plasseres så langt øst som mulig, slik at biltrafikken fordeles *før* sonene for gående og kollektivtrafikk/holdeplasser.

På bakgrunn av disse funnene har kommunen utarbeidet nye overordnede føringer og prinsipper, som er forklart nærmere i neste kapittel.

4 OVERORDNEDE FØRINGER, TRINNVIS UTVIKLING OG ALTERNATIVER

4.1 Overordnede fysiske føringer

Den veiledende prinsipplanen, som følger planprogrammet, peker på følgende overordnede prinsipper som byplankontoret mener er vesentlige for å få til en god utvikling av lokalsenterområdet:

Kobling på grøntdrag/turdrag langs vestsiden av området

- Lokalsenterets offentlige rom bør i stor grad henvende seg til og knyttes tett mot turdraget i vest, som stedsanalysen framhever som et viktig og mye brukt ferdselsåre til/fra Flatåsen lokalsenter.
- Gangaksen nord for lokalsenteret er sentral når det gjelder å knytte sammen bydelen, og en bør sørge for en god henvendelse også mot denne.

Allmenning, torg og øvrig byromsstruktur

- Flatåsen lokalsenter bør formes rundt en felles allmenning, en akse/gågate som binder sammen nordre og søndre del av lokalsenteret, med gode forbindelser på tvers.

Stedsanalysen framhever grøntdraget i vest som en viktig ferdselsåre for gående gjennom Flatåsen, og til omkringliggende områder.



- Allmenningen vil være det som definerer lokalsenteret og knytter senterområdet sammen, jf. KPA § 39.2. Dette vil si at vi ønsker en vektlegging av det felles fotgjengertilpassede ute- og gaterommet.
- Torget bør plasseres og utformes slik at det kan være en del av allmenningen, både ut fra støyhensyn og ønske om en god fotgjengertilgjengelighet.
- Flatåsen senterområde kjennetegnes i dag av mange små og ulike publikumsrettede virksomheter, i tillegg til de større dagligvarekjedene. Vi anser det som vesentlig at det gis plass til disse mindre, og til dels alternative, virksomhetene også i framtiden. Øvre Flatåsveg 4D, "Flatåsen-senteret", inneholder mange ulike lokalsenterfunksjoner. For en robust utvikling av lokalsenteret ser vi det som viktig at dette bygget knytter seg direkte på en framtidig lokalsenterakse/allmenning.
- Flatåsen er et område preget av mange og store grønne arealer. En velfungerende allmenning bør tilrettelegges for bl.a. opphold, lek og rekreasjon, med sammenhengende og varierte byrom, og fungere i samspill med turdraget i vest. Utformingen og disponering av disse uterommene, både grønne og harde flater, vil bli viktig for å sikre god bokvalitet og et velfungerende helse-og velferdssenter innenfor senterområdet. Handel og service bør søkes konsentrert til de mest sentrale delene av allmenningen.



Stedsanalysen peker på potensialet for å koble et framtidig torg/allmenning/gågate på grøntdraget i vest, for på den måten å skape et sammenhengende, attraktivt byrom for gående og syklende.

Eksisterende og ny teknisk infrastruktur:

- Gående og syklende skal prioriteres, og det bør være et tydelig skille mellom biltrafikk og gående/syklende. Biladkomsten bør derfor legges øst for allmenningen, slik at trafikken fordeles og reduseres før den krysser fotgjengerovergangen mellom nord og sørsida av lokalsenterområdet. Virksomheter på begge sider tenkes med adkomst fra Øvre Flatåsveg.

Stedsanalysen viser at et mer finmasket gatenett på fotgjengeres premisser mangler i lokalsenterområdet. Det konkrete forslaget til traseer må utvikles nærmere, men prinsippene i tegningen bør ivaretas.



- Et finmasket gangnett, særlig mellom allmenningen og mot dagens grøntdrag og g/s-vei i vest bør sikres for å gjøre det enkelt å orientere seg i lokalsenteret.
- Når det gjelder parkering til eksisterende publikumsrettede funksjoner, kan dette også med fordel knyttes til allmenningen – bilene mates f.eks. inn fra biladkomstveiene til parkeringsområder like øst for allmenningen. I all ny bebyggelse må parkeringen legges til kjellere, men også her blir det viktig å sørge for adkomst fra parkeringskjellere til allmenning.
- Signaler så langt tyder på at bussholdeplassen med fordel kan flyttes, og plasseres i Øvre Flatåsveg. Det må etableres en ny snumulighet.
- Det overordnede nettet for sykkel fungerer ikke optimalt som det ligger i dag bl.a. på grunn av stigningsforholdene, og det må ses nærmere på hvordan det kan forbedres i det videre arbeidet - også med tanke på utforming.

4.2 Etappevis utvikling

Lokalsenterområdet har mange eiere og leietakere med ulike preferanser og tidsperspektiv for når det er ønskelig å begynne utbyggingen av sine enkelte eiendommer. For at det skal være praktisk gjennomførbart å komme igang, må det være mulig å bygge ut lokalsenteret i faser, samtidig som helheten vil bli ivarettatt på sikt. Siden den veiledende prinsipplanen (VPOR) er basert på en full utnyttelse av området, vil en etappevis utvikling innebære enkelte midlertidige løsninger.

De følgende illustrasjonene av en utbygging i flere faser er ment å sannsynliggjøre at prinsippene er robuste nok til å håndtere en gradvis utbygging over tid. De gir også en indikasjon på hva som kan reguleres samtidig ved en oppdeling av planområdet i mindre detaljplaner, og hvilke midlertidige løsninger som kan aksepteres. De følgende utbyggingsfasene må imidlertid ikke ses på som bindende rekkefølgekrav knyttet til utbyggingsområdene. Rekkefølgekrav vil stilles i forbindelse med reguleringsarbeidet, og vil ikke være en del av planprogrammet og prinsipplanen.

Det er viktig presisere at dette kun er illustrasjoner av én av mange mulige måter å utvikle lokalsenteret på i tråd med de overordnede prinsippene nevnt over, og at den konkrete utformingen av bebyggelse, byrom, uterom osv. bestemmes i detaljreguleringsarbeidet.



En tenkt trinnvis utvikling i flere faser, med en mulig framtidig omlegging av trafikkmaskinen sørøst i området som et framtidsscenario.

Fase 1

Det første steget bør være å etablere en gangkryssing i plan over Øvre Flatåsveg. Denne gangkryssingen bør knyttes til siktlinjen som går mellom Flatåsensenteret i sør og leilighetsbygget på nordsiden med Europris i 1. etg.

Vi har valgt å vise et scenario der det er sørsiden som bygges ut først. Den søndre delen av planområdet er avhengig av flere forhold for å kunne utvikles i tråd med anbefalingene. Den søndre delen av allmenningen bør opparbeides for å binde senterområdet sammen og gi god fotgjengertilgjengelighet, samt gode koblinger til bussholdeplasser langs Øvre Flatåsveg og turdraget.

Fase 1

Første byggetrinn på sørsida av Øvre Flatåsveg. Midlertidig omkjøring rundt brannstasjonen før denne rives.



Ny kjøreadkomst til boligene i sør bør etableres langs østsiden av området, med opparbeidelse av nytt kryss mot Øvre Flatåsveg. I denne fasen kan det også åpnes for å etablere en midlertidig adkomst over allmenningen til eksisterende virksomheter. I de nye byggeområdene bør all parkering legges under bakken. For de eksisterende virksomhetene er det mulig å få til midlertidig parkering

på bakken. En sentral utfordring på sørsiden blir å få til en bebyggelsesstruktur som gir akseptable bokvaliteter med tanke på støybelastning.

En tidlig opparbeidelse av nye bussholdeplasser langs Øvre Flatåsveg vil kunne utløse en rekke tiltak som kan bidra til å bedre de offentlige rommene på nordsiden av lokalsenteret og gjøre området mer attraktivt for beboere og besøkende. Flytting av bussholdeplassene vil frigjøre arealet på nordsida som i dag tas opp av bussløyfe. Her kan det med enkle midler etableres et midlertidig bydelstorg, som kan være et samlingspunkt for området og gjøre lokalsenteret mer attraktivt før en framtidig utbygging.

Fase 2

Riving av brannstasjonen tenkes her foregå samtidig med en utbygging på Trondos' eiendom i nord og helt øst i området (mot Nedre Flatåsveg). Kjøreadkomststveien i sør rettes opp og opparbeides ferdig, mens nye kryss og biladkomst fra Øvre og Nedre Flatåsveg etableres i nord.

Fase 2

Riving av brannstasjonen, utbygging langs Øvre Flatåsveg på nord- og sørsida.



Opparbeidelse av torg/allmenning på nordsida og omlegging av sykkelveien gjennom lokalsenterområdet er avhengig av utbygging av Trondos' eiendom. Denne tomten kan i prinsippet bygges ut uavhengig av sørsida, og kan like godt skje i fase 1.

I denne fasen legges også kjøreadkomst og parkering for nye og eksisterende virksomheter under allmenningen på både nord- og sørsida for å gjøre denne helt bilfri. Handel og forretninger bør legges langs allmenningen.

Fase 3

Det siste området som er vist utbygd, er arealet som Rema 1000 holder til på i dag. Dette er en tomt som har en størrelse og plassering som kan gjøre

Fase 3

*Full utbygging og
bymessig oppgadering
av Øvre Flatåsveg og
parkdrag.*



den aktuell som et framtidig helse- og velferdssenter. Fasen inkluderer en opparbeiding og tilrettelegging av det offentlige friområde (med utbedring av ramper til gang- og sykkelveien) i vest og en bymessig oppgradering av Øvre Flatåsveg, samt en omlegging av krysset mellom Øvre og Nedre Flatåsveg, med fotgjengerkryssinger.

Fase n

På lang sikt kan en se for seg en utvikling av områder som i dag er bundet opp til veiformål. Krysset ved Kongsveien kan legges om og gjøres mer arealeffektivt – noe som samtidig vil kunne bidra til en mer hensiktsmessige gang- og sykkelveiforbindelser mellom tilliggende bydeler.

Fase n

Mulig framtidig utvikling ved omlegging av overordnet veistruktur



4.3 Organisering og gjennomføring

Forutsigbarhet

Området vil i framtiden gjennomgå en transformasjon fra hovedsakelig næringsvirksomhet og forretning, til blandet formål; boliger, tjenesteyting, kontor og forretning. Det skal etableres både offentlige og privateide felles uteoppholdsarealer, og infrastruktur tilpasset disse formålene. Eksisterende infrastruktur må oppgraderes, og mye må bygges nytt. Grunneiere og utbyggere må påregne å få et kostnadmessig ansvar for etableringen av ny infrastruktur i forbindelse med utviklingen av egne prosjekter.

Illustrasjonene av faser viser en av flere mulige utviklingsscenario for lokalsenteret. Illustrasjonene kan likevel sies å gi en oversikt over de tiltak som vi mener må på plass. Tiltak knyttet til felles- og offentlig infrastruktur og grøntstruktur, og vist i fasene 1-3, anses som nødvendige for å få til et godt lokalsenter.

Tiltakene og bakgrunnen for disse er nærmere beskrevet i *Veiledende prinsipplan for offentlige rom - Flatåsen lokalsenter*. Konkrete løsninger må vises i forbindelse med de etterfølgende detaljplanene.

Rekkefølgebestemmelser vil fastsettes som del av framtidige detaljreguleringsprosesser, og gi føringer for hva som skal bygges ut i sammenheng med ulike faser i utbyggingen. Rekkefølgebestemmelsene følges opp med utbyggingsavtaler med tiltakshaverne. Oppgraderingen av eksisterende og etableringen av ny infrastruktur og grøntstruktur skal skje i henhold til overordnet plan for hele lokalsenteret.

Veiledende prinsipplan for offentlige rom, VPOR, gir prinsipielle føringer for hvordan området skal utvikle seg på en stedstilpasset måte. I tillegg må det ved første reguleringsplan i området utarbeides en landskapsplan for hele lokalsenterområdet. Planen skal vise dimensjoner på og forslag til utforming av uterommene. I tillegg skal planen drøfte hvordan uterommene kan brukes og bidra til aktiviteter i lokalsenterområdet. Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak innenfor lokalsenterområdet, skal det foreligge en formingsveileder for hele lokalsenterområdet som skal sikre en sammenheng i materialbruk, møblering, belysning med mer (se kapittel 5). Landskapsplanen og formingsveilederen skal utarbeides av forslagsstiller i samarbeid med, og godkjennes av, kommunen.

Organisering av kommunens arbeid

Kommunen har ulike roller, og må bidra på ulike måter i plan- og gjennomføringsarbeidet. Det må vurderes om det skal etableres en samarbeidsgruppe som får som oppgave å koordinere kommunens innsats. En samarbeidsgruppe bør, som et minimum, bestå fagfolk fra eierskapsenheten, byplankontoret, og kommunalteknikk. Andre kommunale virksomheter som miljøenheten, byggesakskontoret, bydrift, rådmannens fagstab og idrett og friluftsliv kan trekkes inn ved behov.

Byplankontoret har hovedansvaret for informasjon og kommunikasjon mot befolkningen og næringsliv i området i reguleringsplanprosessen. Kommunalteknikk bidrar i forbindelse med utførelsen av landskapsplan, formingsveileder og utomhusplan, og med kravspesifikasjoner knyttet til infrastruktur og anlegg.

Regulering av offentlige tiltak i området vil som hovedregel skje ved at tiltakene tas med i private reguleringsplaner. Det kan bli nødvendig for kommunen å regulere inn offentlige tiltak i egen plan. Kommunen planlegger å bygge et helse- og velferdssenter innen lokalsenterområdet, og det må avklares om dette tiltaket skal være del av en større privat plan, eller reguleres som et selvstendig tiltak. I de tilfeller der kommunen selv regulerer, vil aktuell enhet i kommunen være bestiller og forslagsstiller, og byplankontoret er planbehandler og forvalter av plan- og bygningsloven. Forhandling av utbyggingsavtaler foretas av eierskapsenheten.

Gjennomføring

Når det gjelder prosjektering og bygging av offentlige uteoppholdsarealer og infrastruktur, kan flere gjennomføringsmodeller være aktuelle, slik som eksempelvis:

- Grunneierne/utbyggerne går sammen og danner et utbyggingsselskap, som påtar seg ansvaret for å prosjektere og bygge de offentlige tiltakene. Kommunen har ansvaret for kravspesifikasjon, godkjenning av byggeplan/ utomhusplan og overtakelse av ferdig anlegg.
- Den enkelte grunneier/utbygger tar enkeltvis ansvar for opparbeidelse av "sin" del av infrastrukturen ifølge rekkefølgekrav og etterfølgende utbyggingsavtale. Opparbeidelsen må gjøres etter helhetlig plan, jf. avsnitt om forutsigbarhet over.

Valg av gjennomføringsmodell må gjøres i samarbeid med grunneierne/ utbyggerne på Flatåsen, og vil bli et tema for videre drøftinger.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Det skal utarbeides en egen beskrivelse til de kommende reguleringsplanene, av planforslagets formål, hovedinnhold og virkninger; en planbeskrivelse. På grunn av planområdets størrelse og utfordringer stilles det også krav om at planbeskrivelsen inneholder en konsekvensutredning, en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn. Krav til utredning av virkninger redegjøres nærmere for i kapittel 6.

Beskrivelsen av planforslaget formål og hovedinnhold skal utføres i henhold til kommunens mal for planbeskrivelse:

Beskrivelse av planforslaget

- 5.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål
- 5.2 Bebyggelsens plassering og utforming
- 5.3 Bebyggelsens høyde
- 5.4 Grad av utnytting, inkl. sum BRA til de ulike reguleringsformålene
- 5.5 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal
- 5.6 Antall boliger, leilighetsfordeling og krav til minimumsutnyttelse
- 5.7 Bomiljø/bokvalitet
- 5.8 Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks), begrunnelse for ev. avvik fra norm, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg
- 5.9 Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)
- 5.10 Trafikkløsninger, kjøreadkomst, utforming av veier (bredde og stigningsforhold, avvik fra veinormalen), krav til samtidig opparbeidelse, varelevering, tilgjengelighet for gående og syklende, felles adkomstveier, eieforhold (offentlig/privat)
- 5.11 Planlagte offentlige anlegg
- 5.12 Miljøoppfølging, miljøtiltak
- 5.13 Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell tilgjengelighet
- 5.14 Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, lekeplasser, ivaretagelse av eksisterende og ev. ny vegetasjon, offentlige friområder, arealstørrelse, turveier, adkomst og tilgjengelighet, sesongbruk, krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse
- 5.15 Landbruksfaglige vurderinger
- 5.16 Kollektivtilbud
- 5.17 Kulturminner
- 5.18 Sosial infrastruktur
- 5.19 Plan for vann- og avløp, samt tilknytning til offentlig nett
- 5.20 Plan for avfallsløsning

Planforslaget skal illustreres på en god måte, og i henhold til kommunens egen illustrasjonsveileder. Det stilles krav om 3D-modell for å illustrere tenkt utbygging.

Planbeskrivelsen bør fokusere spesielt på følgende forhold:

Forholdet til Saupstad og ny “superbuss”-struktur

Flatåsen lokalsenter-område ligger i relativ kort avstand til lokalsenteret på Saupstad. Saupstad har i dag flere offentlige funksjoner enn Flatåsen, som igjen har en større variasjon i det private handels- og tjenestetilbudet. Planbeskrivelsen bør drøfte hva forholdet mellom Flatåsen og Saupstad lokalsentere skal være i framtiden, både i forhold til framtidig offentlig og privat tilbud og kommunikasjonen mellom de to, med superbussholdeplass på Huseby som en ny faktor.

Bruk av offentlige rom

Allmenningen bør gis en offentlig karakter med et variert og publikumsrettet program. Hvilke funksjoner (eks. type handel, service) som er aktuelle inntil allmenningen må diskuteres, og det skal foreslås et mulig program for bruken av selve allmenningen – der en blant annet ser på mulige funksjoner, krav til størrelser, lokalisering av ulike aktiviteter og tilrettelegging for barn og unge. Handel og servicefunksjoner bør konsentreres, og legges langs de mest sentrale delene av allmenningen. Det skal tas hensyn til mulige kilder for sjenerende støy i forhold til eksisterende og planlagte boliger langs allmenningen.

Utforming

Senterområdet skal ha en helhetlig utforming, dette må sikres selv om området bygges ut over tid. Den første reguleringsplanen innenfor området må derfor inkludere en *landskapsplan*. Landskapsplanen vil gi føringer for plasseringen og utformingen av uterom, inkludert torg, grøntstruktur og lekeareal innenfor hele lokalsenterområdet. Det stilles også krav om en *formingsveileder* for hele lokalsenterområdet før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak. Formingsveilederen vil sikre en sammenheng i lokalsenterområder, med krav til bruk av bl.a. felles gatemøblering, belysning, belegning og vegetasjon. Universell utforming skal vektlegges. Det bør også tas sikte på å integrere kunst i utformingen av allmenningen.

Etappevis utbygging

Det skal illustreres hvordan lokalsenterområdet kan tenkes utviklet over tid, inkludert utbyggingen av felles og offentlig infrastruktur og grøntstruktur. Dette gjelder både ved en begrenset reguleringsplan for en del av lokalsenteret, og hvis utbyggerne i området velger å levere en felles plan. I det første tilfellet må altså forslagstiller vise mulige utviklingsscenario for andres eiendommer i tillegg til sin egen, og dette bør skje i samarbeid med de andre grunneierne. Det må gis en tydelig oversikt over hvilke rekkefølgekrav som kan følge de ulike fasene.

6. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET MED KONSEKVENsutREDNING

6.1 Tema

Beskrivelsen av virkningene av planforslaget er en vesentlig del av planbeskrivelsen. Det kan i prinsippet skilles mellom virkninger av planen som skal det redegjøres for, og forhold som skal utredes spesielt (konsekvensutredes), selv om overgangene her er glidende. I tabellen under er aktuell utredningstemaer listet opp. Forhold som skal legges spesiell vekt på vist med uthevet skrift. Teamene for konsekvensutredning er også nærmere beskrevet i et eget underkapittel 5.2.

Planbeskrivelse med konsekvensutredning må være ferdigstilt ved førstegangsbehandling av første reguleringsplan innen området. Den kan imidlertid videreutvikles og bearbeides etter hvert som de ulike områdene planlegges. Konsekvensene det skal redegjøres for, er både som følge av det foreliggende planforslaget og ved full utbygging av hele lokalsenterområdet.

For alle temaer skal det redegjøres for behov for videre undersøkelser samt tiltak som kan iverksettes for å tilpasse planen til omgivelsene, for avbøte skader eller ulemper og for å overvåke og klargjøre faktiske virkninger av planen.

Virkningen av planen og avbøtende tiltak skal utredes og beskrives i henhold til følgende skjema:

Utredningstema	Utredningsbehov	Metode/materiale
Overordnet plan	Forholdet til overordnet planlegging og strategier i Trondheim kommune	Skriftlig
Landskap, stedets karakter, byform og estetikk	Tilpasning til og bruk av eksisterende landskap og bebyggelse, samt forholdet til mulige særtrekk og landemerker. Redegjørelse av romlige sammenhenger og opplevelser knyttet til grønndrag og uterom.	Redegjørelse gjennom prinsippskisser, kart, tekst, illustrasjoner og 3D-modell. Temaet krever en særskilt vurdering

Kulturminner og kulturmiljø	Gjennomgang av bevaringsverdige bygninger og miljø. Nordre del av område ligger i hensynssone for bevaring kulturmiljø. Det stilles krav til arkeologiske undersøkelser.	Redegjørelse ut fra kartverk, kontakt med relevante fagetater. Undersøkelser av grunnen.
Krav i Naturmangfoldsloven	Planens konsekvenser for naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser, økologiske funksjoner.	Gjennomgang av kartverk og kontakt med relevante fagetater. Eventuelt befaring. Redegjørelse gjennom tekst og kartillustrasjoner.
Rekreasjonsinteresser, nærmiljø, boligtilbud og folkehelse	Planens konsekvenser for friluftsliv, tilgangen til uteområder, turveier og muligheten for bevegelse og uteopphold. Beskrivelse av tilretteleggelse for trivsel og samvær. Planlagt boligtilbud (typer/størrelser) i forhold til eksisterende på Flatåsen. Konsekvenser for sosiale ulikheter i helse.	Skriftlig redegjørelse, illustrasjoner.
Trafikkforhold	Virkninger knyttet til trafikkøkning som følge av utbygging og forslag til nye trafikksystemer for biler, og for gående og syklende. Trafikksikkerhet. Kollektivtilbud med holdeplassløsning. Parkering.	Trafikkberegninger og fagkyndig redegjørelse av konsekvenser gjennom tekst og (kart-) illustrasjoner. Krav til veiplan. Temaet krever en særskilt vurdering.
Støy, luftforurensing	Eksisterende og framtidig situasjon. Muligheten for skjermingstiltak ved plassering av støy- og støvfølsom bebyggelse i utsatte soner. Kompenserende tiltak med tanke på bomiljø.	Modellering og beregninger. Redegjørelse gjennom tekst og (kart-)illustrasjoner. Alternativsvurderinger. Temaet krever en særskilt vurdering.

Grunnforhold	Geotekniske forhold, bebyggbarhet. Gjenfylt bekkedal. Forurensing i grunn. Behov for fundamentering, masseutskifting.	Innhente geoteknisk kompetanse. Avklare behov for ytterligere grunnundersøkelser. Redegjørelse gjennom tekst og (kart-) illustrasjon.
Lokalklima	Lokalklima som grunnlag for en hensiktmessig plassering av bygninger og prosjektering av gode uteoppholdsareal. Sammenhengen med luftkvalitet og kompenserende tiltak.	Redegjørelse gjennom tekst og illustrasjoner
Barn og unge	Planens konsekvenser for barns interesser og forholdet til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. Det skal fokuseres spesielt på krav til lekeareal og trygg ferdsel.	Skriftlig redegjørelse med illustrasjoner.
Sosial infrastruktur	Skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet. Forholdet mellom lokalsenteret og skole, inkludert nye og planlagte idrettsanlegg. Evt. sambruksmuligheter knyttet til adkomst og parkering (se "Trafikkforhold").	Kontakt med relevante fagetater. Diskusjon og skriftlig redegjørelse med illustrasjoner.
Universell utforming	Gjennomgang av planområdets situasjon med tanke på universell utforming og tilgjengelighet for alle. Forslag til tiltak.	Skriftlig redegjørelse med illustrasjoner.
Teknisk infrastruktur	Vann og avløp, trafo, renovasjon, fjernvarme.	Redegjørelse gjennom tekst og temakart. Det må lages en overordnet helhetlig områdeplan for VA som skal følge reguleringsplaner til behandling.

Næringsinteresser, handel	Planforslagets virkninger for næringvirksomhet. Virkninger av planlagt handelsareal, ev. sammenheng med økt antall boliger.	Skriftlig redegjørelse. Temaet handel er nærmere omtalt under (kap. 6.3)
Kriminalitetsforebygging	Tilrettelegging for trygge sosiale og fysiske miljø.	Redegjørelse av virkninger av planforslaget i henhold til håndbok for tryggere nærmiljøer (KRAD)
Konsekvenser for klima og det ytre miljø.	Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger. Nullvekstmålet. En gjennomgang av planforslagets virkninger og intensjoner knyttet til bærekraft og miljø.	Skriftlig redegjørelse. Evt. beregninger.
Økonomiske konsekvenser for kommunen	Planforslagets konsekvenser med tanke på behov for investeringer i offentlig infrastruktur, tomteerverv, drift og vedlikehold.	Skriftlig redegjørelse. Alternativt økonomiske overslag.
Avveiing av virkninger	Samlede virkninger av planen sett i lys av planlagte, eksisterende og/eller vedtatte planer og tiltak i influensområde skal vurderes. Fordeler og ulemper ved planforslaget, prinsipielle avveiinger. Interessekonflikter.	Skriftlig redegjørelse.

6.2 Tema for konsekvensutredning

Landskap, stedets karakter, byform og estetikk

En fortetting innenfor planområdet vil innebære at bybildet og stedskarakteren forandres. Hvordan de nye volumene tilpasses landskapet og de eksisterende strukturene i og rundt planområdet vil være en viktig problemstilling. Her vil blant annet stedsanalysen være et sentralt verktøy. Lokalsenteret skal kunne bli et attraktivt område for alle innbyggerne på Flatåsen, og måten landskapet og bybildet oppfattes på, vil kunne påvirke dette.

Det skal utredes hvordan planforslaget påvirker de visuelle kvalitetene i området, hvordan tiltaket er tilpasset omgivelsene, og hvordan bybildet oppleves fra planområdet. God byform skal vektlegges, med attraktive byrom og omgivelser som vektlegger variasjon, åpne fasader og estetiske kvaliteter. Fjernvirkningen av tiltaket må dokumenteres, inkludert viktige siktlinjer og eventuelt tap av utsikt for omliggende bebyggelse. Det skal vurderes hvor store negative eller positive endringer tiltaket vil medføre, sammenliknet med dagens situasjon uten utbygging.

Trafikkforhold

Øvre Flatåsveg er en gjennomfartsåre gjennom dagens lokalsenter. Med en ÅDT på 7300 (før avkjørsel til senterområdet) skaper denne en betydelig barriere mellom nord- og sørsida av lokalsenteret. I tillegg har kollektivtrafikken holdeplass inne i lokalsenteret, hvor de både tar reguleringstid og snur rutene. I dag går gang- og sykkeltrafikken under Øvre Flatåsveg i kulvert, men det krysses i plan jevnlig. Sykkelforbindelsen gjennom Flatåsen er heller ikke optimal.

Planforslaget må vise konsekvensene av utbyggingen for trafikkforholdene. Dette innebærer blant annet å vurdere om det er behov for nye forbindelser og kryssinger av Øvre Flatåsveg for myke trafikanter, oppgraderinger av sykkelveinettet, og trafiksikkerhetstiltak slik som omgjøring av Øvre Flatåsveg til en miljøgate. Løsninger for kollektivtrafikken innenfor planområdet må ses i sammenheng med framtidig tilbud på Flatåsen, og dette må innarbeides i planforslaget.

Kommuneplanens arealdel legger føringer for en ny turvegforbindelse på tvers av Nedre Flatåsveg. Nedre Flatåsveg er i dag ikke tilrettelagt for gående og syklende, og det foregår en god del "rågjengeri" både på tvers av og langs veien. Planforslaget må gjøre en vurdering av, og legge til rette for, den mest hensiktsmessig kryssingen og utformingen av Nedre Flatåsveg med kryss til Øvre Flatåsveg, med vekt på sikkerheten til myke trafikanter.

Det skal utarbeides en trafikkanalyse med utgangspunkt i maksimalt tillatt bebyggelse, samt de funksjoner planforslaget legger opp til. Det skal tas høyde for trafikk fra andre planlagte utbyggingsområder. Konsekvenser

av planforslaget med tanke på behovet for parkering, turproduksjon og trafikkavvikling, belastning på nærliggende vegnett og trafiksikkerheten i planområdet må utredes. I tillegg skal konsekvensene for myke trafikanter og kollektivtransporten vurderes. Utbyggingen må ses i lys av det politisk vedtatte målet om nullvekst i biltrafikken.

Det skal gjøres en vurdering av parkering, inkludert krav til parkeringsdekning, alternative løsninger (eks. bilkollektiv) og mulige løsninger knyttet til sambruk av parkering og hente/-bringemuligheter sett opp mot skole-/idrettsanlegget. Det blir sentralt å få på plass gode løsninger for sykkelparkering knyttet til forretninger, service, boliger og kollektivtrafikk.

Støy og luftforurensing

Store deler av planområdet befinner seg i gul og rød støysone. I et utbyggingsområde som dette er det ønsket med høy utnytting. Det innebærer bygg i flere etasjer. Da er det viktig å kjenne til støybildet i flere høydelag. Det må utarbeides støysonekart som viser støyens utbredelse i ulike høyder over terreng (uteareal – 1.etg. – 2. etg. osv.) Støysonekartene bør vise støykoter for hver 5 dB i tillegg til grenseverdier i henhold til T-1442.

Innledende støyundersøkelser viser at det er krevende å få etablert boligbebyggelse innenfor planområdet med tilfredsstillende lav støybelastning. Plassering av bygninger, skjermer, antall etasjer og utforming kan bidra til at fasader og utendørs oppholdsarealer får støynivå innenfor anbefalte grenseverdier. Kommuneplanens arealdel åpner for at nye boliger kan vurderes i rød støysone i fortetningsområder og langs kollektivårer slik som her. Dette forutsetter imidlertid at det blir gjort kompensierende tiltak med hensyn til bokvalitet. Det er et absolutt krav at alle boenheter skal ha en stille side. Det må ses på alternativer for hvordan støyproblematikken kan løses på best mulig måte, både gjennom bebyggelses strukturering og annen skjerming. Bruken av tradisjonelle støyskjermer bør begrenses. Gode kvaliteter knyttet til bo-(og by-) miljøet forøvrig kan til en viss grad bidra til å veie opp for støybelastningen.

Det skal beregnes støy for området med trafikk tall som er framskrevet, både som følge av generell trafikkvekst (0-alternativet) og planlagt utbygging i og ved planområdet. Det skal tas hensyn til fordeling mellom kjøretøygrupper og tillatt hastighet.

Det må avklares om luftforurensing er, eller vil bli et problem i området. Det stilles krav til en luftkvalitetsrapport. Belastningen må tallfestes og eventuelle tiltak diskuteres. Alle tiltak skal planlegges slik at luftkvaliteten innendørs og utendørs blir tilfredsstillende (jf. kommuneplanens arealdel §22).

6.3 Annet

Høyhus

Det er ikke avklart om det skal bygges høyhus i området. Hvis dette blir aktuelt må tiltaket utredes i henhold til kommunens høyhusveileder ”Høyhus i Trondheim, strategidokument 2007” (i tillegg til utredningskrav knyttet til landskap og estetikk over).

Handel

I henhold til kommuneplanens arealdel tillates det etablert 6000 m² forretningsareal (BRA) totalt på Flatåsen. Det eksisterende handelsarealet ble i siste kommuneplanens arealdel anslått til å være 2145 m² (tall fra 2010). Det må gis en oppdatert oversikt over dagens samlede forretningsareal, samt en oversikt over hvor mye som er planlagt utbygd over tid, i forbindelse med de ulike fasene. Rammen for nytt forretningsareal skal avklares som en del av planprosessen. Ved en eventuell overskridelse av den gitte grensen, for eksempel som følge av en mer omfattende boligutbygging enn opprinnelig tenkt, stilles det krav om en egen handelsanalyse som viser konsekvensene av handelsøkningen, både lokalt og for sentrum og andre senterområder.

6.4 ROS-analyse

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til pbl. § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. ROS-analysen skal følge planbeskrivelsen som et selvstendig dokument og være mer enn en ren sjekkliste (det vises til DSBs veileder *Samfunnsikkerhet i arealplanlegging* og informasjon på siden www.klimatilpasning.no). Risiko og sårbarhetsanalysen skal kartlegge og forebygge uønskede hendelser i planområdet og nærliggende områder. Det skal vurderes både om området kan være utsatt for uønskede hendelser eller om tiltak i planen kan medføre uønskede hendelser.

En foreløpig vurdering tilsier at analysen i hvert fall må se nærmere på grunnforhold, kjemikalieutslipp (olje, bensin og annen forurensning), ulykker på veg, støy og kriminalitetsforebygging.

7. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

7.1 Prosess og frister

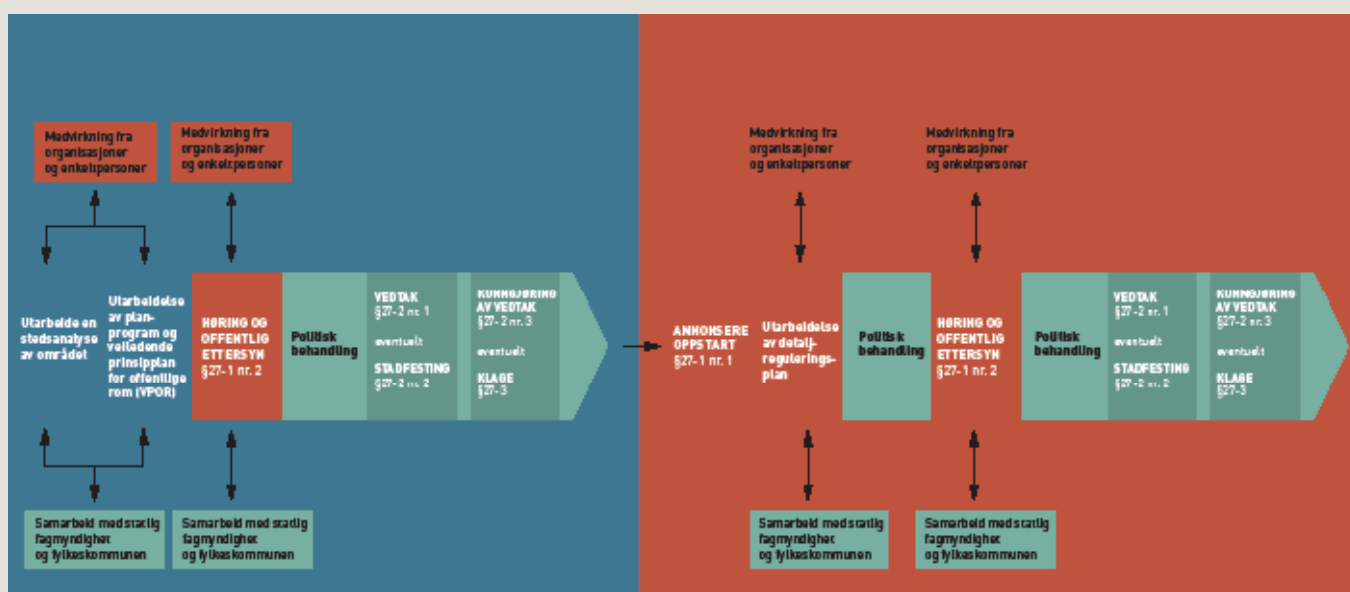
Planprogrammet kan ses som en innledende del av planleggingsprosessen som legger rammer for videre arbeid og medvirkning. Forslag til planprogram sendes ut på høring slik at både allmennheten, offentlige etater og andre interessenter kan få anledning til å uttale seg om hvordan arbeidet skal legges opp. Fristen for uttalelser er seks uker ved annonsering og varsling.

Planprogrammet vedtas som regel politisk, og etterfølges ved oppstart av selve reguleringsplanarbeidet. For Flatåsen lokalsenter vil dette si at det vil planprogrammet etterfølges av en eller flere detaljreguleringsplaner, og der private forslagstillere står bak. Forslagsstillerne utarbeider et forslag til utbygging – et planforslag – som presenteres for kommunen, og utvikles i videre dialog mellom de to partene. For særlig omfattende planer skal det avtales egne frister for behandling, jfr. plan- og bygningslovens §12-11.

Når det er enighet om planforslagets utforming, sendes planforslaget ut på høring eller offentlig ettersyn. Her får folk i området, fylkesmyndigheter og andre interessenter igjen anledning til å uttale seg. Planforslaget vil ofte bearbeides noe som følge av innspill.

Det skal gjøres rede for planprosess i reguleringsplanbeskrivelsen, med frister, deltakere og opplegg for medvirkning, spesielt for grupper som antas å bli særlig berørt.

Planforslaget fastsettes endelig av bystyret i Trondheim kommune. Vedtaket kan påklages til fylkesmannen.



OVER: Skjema for behandling

7.2 Informasjon og medvirkning

Offentlige instanser, naboer og øvrige interessenter skal varsles og inviteres til å delta i samråds- og medvirkningsprosesser i planarbeidet. Interessentene vil bli varslet på lovbestemt måte, samtidig som oppstart vil bli kunngjort i Adresseavisen. Det er utarbeidet en varslingsliste med offentlige og private høringsparter, som vil bli involvert i varslings- og samrådsprosessen.

Fordi området er et lokalsenter i en bydel vil medvirkningen måtte favne så vidt at den gir mulighet for alle interessentgrupper i bydelen til å kunne delta og ivareta sine interesser i planprosessen. Planprosessen må derfor sørge for en aktiv deltakelse blant beboere i bydelen, f.eks. gjennom folkemøter og workshops. Det kan også være aktuelt med innspillsmøter, der f.eks. næringslivet og virksomhetene i området også involveres i prosessen. Det skal legges spesielt til rette for medvirkning fra barn og unge.

8. INNSPILL VED OPPSTART (ETTER HØRING AV PLANPROGRAM)

Dette kapittelet omtaler innspill som kommer inn i løpet av prosessen rundt og høringen av planprogrammet. Planprogrammet har vært ute til offentlig ettersyn i perioden 17.12.2016-11.02.2017. Det ble avholdt en workshop 31.01.17 der interessenter, inkl. foreninger og borettslag, ble invitert til å delta. Her deltok også elever fra Flatås skole, og tilretteleggelse for egenaktivitet for barn og unge ble gitt spesielt fokus (jfr. flertallsmerknad i bygningsrådet ved vedtak om utleggelse av planprogrammet). I tillegg ble det avholdt et eget arbeidsmøte/ idéseminar med elevrådet ved Flatåsen skole høsten 2016. Innspill fra elevråd, workshop og høring presenteres under.



Et av "amfiene" rundt Flatåsen skole, som pekes på som gode, uformelle møteplasser for barn og unge.



VENSTRE: Plassen mellom COOP Prix og Europris på nordsida av senterområdet peker ungdommene på som et sted med kvaliteter.



HØYRE: Ungdommene på Flatåsen krysser ofte trafikkerte bilveier for å komme seg raskest mulig dit de skal. Som her, ved Husebytunet (framtidig omstigningspunkt for superbussen).

8.1 Elevrådet ved Flatåsen skole (trinn 5-10)

Elevrådet ble delt inn i grupper etter klassetrinn, og fikk en todelt oppgave: Først skulle de beskrive og kartlegge hvordan de opplevde senterområdet i dag, deretter fikk de komme med tanker om hva senterområdet kan være i framtiden. Innspillene til de ulike gruppene er sammenstilt i følgende kartillustrasjoner (med beskrivelse).

Senterområdet i dag:

- Gang – og sykkelveien kan oppleves utrygge fordi det sykles for fort
- Det er mye stigning på g/s-veien



- Det burde etableres et torg sør i området, omkranset av butikker og kafeer
- Skogsholt ved barnehagen bør legges til rette for lek og opphold og lyssettes
- Skogsholt mot Øvre Flatåsveg bør støyskjermes og brukes til aktiviteter og opphold
- Det burde være flere uformelle møteplasser i lokalsenterområdet.
- Bussholdeplassen bør flyttes til Øvre Flatåsveg.
- Det bør lages en lysregulert fotgjengerkryssing mellom nordre og søndre del av lokalsenteret, over Øvre Flatåsveg.
- Det bør komme en ungdomsklubb/kultursenter og bibliotek på Flatåsen
- Det er ønskelig med et eget bibliotek på Flatåsen
- Det bør komme spisesteder rettet mot aldersgruppen barn og unge i lokalsenteret (f.eks. fast food-sjapper)
- Det ønskes et mer variert handelstilbud, med bl.a. klesbutikker og sportsbutikker.

8.2 Workshop 31.01.2017

Verkstedet ble gjennomført med beboere fra Høgreina borettslag, Flatåsen arena, Flatåsen panorama, Flatåstunet borettslag og Kolsåsen borettslag. Det var også barn og unge blant deltakerne. I tillegg deltok representanter for skolekorpset og Flatåsen idrettslag og noen av grunneierne innenfor planområdet. Byplankontoret orienterte om arbeidet med planprogrammet og deltakerne svarte på spørsmål om hvordan lokalsenteret fungerer i dag og hvilke tanker de hadde for fremtiden. Det ble levert både besvarelser på kart og notater. Tilbakemeldingene er samlet her:

Om Flatåsen lokalsenter i dag

Hva liker du i lokalsenteret?

Som positive trekk ved dagens lokalsenter fremhever deltakerne et godt tilbud av dagligvarer og servicetilbud, god tilgjengelighet, de grønne områdene langs dagens gang- og sykkelveg, gang- og sykkelveier i området, torget, hagen/lekeplassen til Flatåsen panorama. Det er positivt at lokalsenteret har nærhet til skole, kunstgressbanene og grusbanen. På skole og idrettsbaner er det stor aktivitet. Noen av de unge deltakerne forteller at de liker dagens ordning med bussholdeplass i rundkjøring, mens noen av de andre deltakerne ikke liker løsningen. Capri restaurant er et viktig møtested, både sosialt og for rekreasjon. Det oppgis også som positivt at det er potensial for utvikling av lokalsenteret.

Hva liker du ikke i lokalsenteret?

Det er enighet om at trafikkforholdene i lokalsenteret er dårlige. Det er dårlig tilbud til gående og syklende og trafiksikkerheten oppleves som utfordrende. Spesielt markeres utkjøringen fra søndre del av lokalsenteret som skummel. Eksisterende næringsbygg beskrives å ha uheldige arkitektoniske løsninger. Det

er rotete og mye uutnyttet areal. Området er preget av "asfalt, asfalt, asfalt". Servicetilbudet er lite synlig. Noen liker ikke at det er ansamlinger av ungdom på torget på kveldstid. Beboere i Flatåsen panorama plages av trafikkstøy fra Nedre Flatås veg. Fotgjengerfelt for kryssing av Øvre og Nedre Flatås veg mangler og savnes. Dagens gang- og sykkelveier er dårlig vedlikeholdt. Det savnes belysning, spesielt ved gangbroen mellom Flatåsen og Kolstad og ved skogen på nordsiden av senterområdet.



Bilder fra dagens senterområde. Senteret er preget av biltrafikk og store asfaltflater. Dagens gang- og sykkelveg oppleves som adskilt fra senterfunksjonene, og folk krysser bilveier og parkeringsareal for å komme fram.

Hvordan ferdes du i lokalsenteret?

De fleste ferdes i lokalsenteret med bil. Noen ankommer til fots og spesielt ungdommen sier de ferdes i området når de skal ta buss.

Om Flatåsen lokalsenter i morgen

Hva skal til for at du skal ønske å bo i lokalsenteret?

For å ville bo i boliger innenfor lokalsenteret, ønsker mange seg fine møteplasser med benker, nye opphøyde fotgjengerfelt og mer utendørs belysning. Det er ønsket om et bedre servicetilbud med flere treffsteder, matservering, treningstilbud, kulturtilbud og en ryddig allmenning. Det kom forslag om å legge Øvre Flatås veg under bakken. De som bor i lokalsenteret i dag trives og synes det er bra som det er.

Har dere ideer til hva allmenning og torg kan brukes til?

Det kom mange forslag til hva en allmenning kan brukes til. Den bør være barnevennlig med møteplasser, park og lekeplass. Det bør være tilbud til alle brukere, inkludert ballspill og skating. Allmenningen bør kunne egne seg for

mindre arrangement. Det er ønske om at allmenningen skal ha et grønt preg og ikke bare dekkes av asfalt og harde flater. Det bør bli lett adkomst til handel.

Hvordan kan allmenning, torg og bygninger legge til rette for egenorganisert fritidsaktivitet for barn og unge?

Det er mange måter å legge til rette for egenorganisert fritidsaktivitet. Det kom inn ønsker om skaterampe, treningssenter, klatretårn, møteplasser og klubb for barn og unge. Noen foreslo noen å bruke kirketomta til noe som kan aktivisere ungdommen. Samtidig ble det påpekt at man bør legge til rette for barn og unge på andre steder enn foran boliger med mange eldre. Aktuelle forbilder er Ladeparken og Finalebanen. Ulike elementer fra disse to anleggene kan være med på å skape et miljø for aktivitet og rekreasjon.

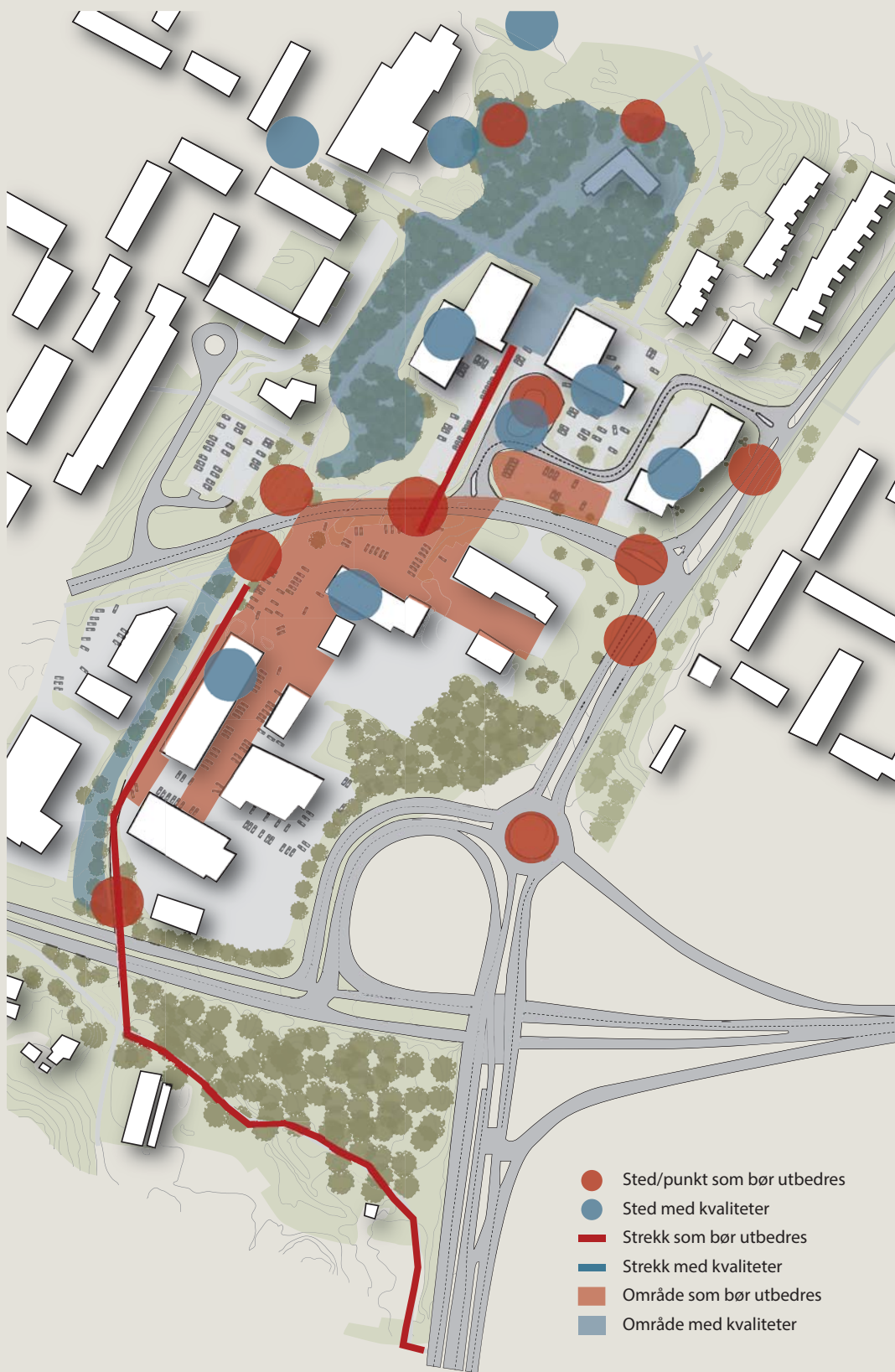


Ladeparken (øverst) nevnes som forbilde for tilretteleggelse for barn og unge. Finaleparken (til høyre) på Øya er også et godt eksempel på et variert leke- og aktivitetsområde.

Hva er det viktig å ta hensyn til i videre planlegging?

I videre planlegging bør det planlegges for så lite trafikk som mulig. Trygge omgivelser er viktig. Det kom forslag om å utvide planområdet til også å dekke skogen øst for nedre skolebygg og adkomst til øvre skolebygg. Det må tas hensyn til eksisterende boliger og beboere i senterområdet slik at de ikke får økte problemer med støy fra folk og trafikk ved utvikling av senterområdet. Det bør være ekstra fokus på å utnytte takareal aktivt, til for eksempel restaurant, solcelleanlegg, beplantning og birøkting. Grønne areal må beholdes. Det bør etableres en bedre adkomst via Romolslia. Det blir også viktig å ta hensyn til utviklingen av nytt busstilbud (superbuss).

Oppsummeringskart fra verkstedet:



Kart som viser resultatene fra verkstedet 31.1.2017, og der blått er steder med kvaliteter og rødt er steder det bør gjøres noe med.

8.3 Skriftelige innspill ved høring

Det har kommet inn totalt 10 innspill til forslag til planprogram for Flatåsen lokalsenter. Innspillene er oppsummert og kommentert under.

Flatås idrettslag

1. Ønsker en utvidelse av planområdet mot nord. Det er behov for en oppgradering av gang- og sykkelvei mellom øvre og nedre skolebygg. Skogen øst for nedre bygg burde gjøres tryggere og mer attraktiv for alle, bl.a. gjennom å tynnes og evt. få en mer parkmessig opparbeiding.
2. Foreslår nytt kryss (rundkjøring) i Kongsvegen mellom de to gangbruene vest for "Flatåskrysset". Dette vil ta bort mye trafikk som går gjennom lokalsenteret i dag.
3. Ønsker alternativ parkering til kunstgressbane/ ny fotballhall i området mellom Midtre Flatåsveg og Trondos-tomta, alternativt som en offentlig parkeringskjeller.

Kommentarer:

Det er ikke hensiktsmessig å utvide planområdet nordover all den tid en utbedring og tilrettelegging av skogen, og den aktuelle gangvegen gjennom skoleanlegget, ikke kan ses som en nødvendig forutsetning for en utbygging av lokalsenteret. Skolen med kunstgressbanen oppfattes imidlertid som en samlende funksjon i bydelen, og forholdet mellom lokalsenteret og skolen kan med fordel ha større fokus i den videre planleggingen, og tas inn som et punkt i planprogrammet. Gangveien er tatt med i planområdet der den tangerer og er relevant for lokalsenterområdet.

Idrettslaget nevner tiltak som det hadde vært mer naturlig å knytte til reguleringsplanen for ny idretts-/ fotballhall. Nytt kryss i Kongsvegen vurderes å ligge langt utenfor hva som bør belastes lokalsenteret. Foreslått område for parkering er eid av Coop Midt-Norge og utgjør et verdifullt utbyggingsområde. Det virker også urimelig at lokalsenterutbyggingen skal bekoste en offentlig parkeringskjeller for bruk av et framtidig idrettsanlegg. Mulig sambruk av parkeringskjellere kan imidlertid diskuteres i den videre prosessen, inkludert innføring av betaling. Det bør også ses på muligheten for en form for "park-and-ride" – dette tas inn i planprogrammet.

Flatåstunet borettslag

Flatåstunet borettslag er sammen med Øvre Eiendom AS en betydelig grunneier i området. De peker på støyproblematikk i dag knyttet til bruk av torget på kveldstid, og på mulige støyproblemer knyttet til en framtidig allmenning. Allmenningen bør opparbeides på en slik måte at aktivitetene her ikke vil bli til sjenanse for boligene. Borettslaget gjør oppmerksom på at det må sikres tilkomst til deres parkeringskjeller.

Kommentarer:

Det tas inn i planprogrammet at det skal redegjøres for mulige kilder til sjenerende støy fra allmenningen i den videre planleggingen, og at det skal tas hensyn til boligene. Det forutsettes at borettslaget involveres i den videre prosessen, bl.a. for å sikre god adkomst til parkeringskjeller.

Fylkeskommunen

Laserdata viser forekomst av mulige hulveger gjennom planområdet, og det stilles krav om arkeologisk registrering. Prinsippene om universell utforming (UU) skal ivaretas.

Kommentarer:

Krav til arkeologisk registrering tas inn i planprogrammet. Krav til UU er ivaretatt.

Fylkesmannen

1. Overordnet. Viser til nasjonale forventninger om kompakte byer, klimamål og samordnet areal- og transportplanlegging. Peker på viktigheten av at politiske organer får prinsipplaner (som VPOR) til behandling tidlig nok i prosessen.

2. Landbruk og bygdeutvikling. Er positiv til en mer effektiv arealbruk og en omprioritering av byrommene fra bilister til syklist og fotgjengere. Mener at det bør gis føringer for høy arealutnyttelse og for parkeringsdekning i planprogrammet.

3. Miljøvern. Positivt at forholdene for gående og syklende bedres gjennom de føringene planprogrammet gir. Bidrar til å nå nullvekstmålet. Det er viktig å oppnå en tilfredsstillende støysituasjon. Det bør også utarbeides en luftkvalitetsrapport.

4. Barn og unge. Det må avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessige areal for lekeområder for barn og unge. Trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet må sikres.

5. Sosial og helse. Stedsanalysen peker på flere viktige folkehelse relaterte prinsipper, som en velfungerende allmenning, sammenhengen med turdrag og trygg ferdsel. Krav til utredninger knyttet til folkehelse er listet opp i planprogrammets kap. 6 – et sentralt tema som ikke er nevnt er hvilken effekt planlagte tiltak vil kunne ha på sosiale ulikheter i helse. Nevner også Nasjonal strategi for boligsosialt arbeid – Bolig for velferd, og understreker at det bør tas boligsosiale hensyn i ordinære planprosesser.

6. Samfunnssikkerhet. Etterfølgende planer må gjennomføre en ROS-analyse. ROS-analysen skal være mer enn en ren sjekkliste, det vises til DSBs veileder Samfunnssikkerhet i arealplanlegging og informasjon på siden www.klimatilpasning.no.

7. Universell utforming. Viser til uttalelse fra Fylkeskommunen.

Kommentarer:

1. Vi er nå helt i starten av en planprosess, noe som sikrer politiske organers tidlige kjennskap (og tilslutning) til prinsipplanen.

2. Kommuneplanens arealdel oppgir 6 boliger pr. dekar som krav til tetthet i lokalsentre, men stiller også generelle krav om høy arealutnyttelse (§§ 27.4, 39.2). Kravet om høy utnyttelse er omtalt under kapittel 1.5 i planprogrammet som en premiss for videre planlegging. Vi har ikke funnet det hensiktsmessig å stille konkrete krav til minimumsutnyttelse når det gjelder boliger nå (i planprogrammet) – dette bør imidlertid komme som en del av den videre reguleringsplanleggingen. Vurdering av minimumsutnyttelse for boliger tas inn i krav til planbeskrivelsen, og er blant annet knyttet til tema som landskap, uteoppholdsarealer, trafikk og støy.

Det pågår nå arbeid knyttet til krav til parkering i lokalsentra, både i forbindelse med byutredningen for Trondheim (ledet av statens vegvesen) og ny kommunedelplan for lokalsenter og knutepunkt. Framtidig prosess på Flatåsen må forholde seg til det som kommer fram her. Parkering tas også inn under krav til utredninger.

3. Det stilles utfyllende krav til dokumentasjon av framtidig støysituasjon i planprogrammet. Krav til luftkvalitetsrapport tas inn i krav til utredninger.

4. Hensynet til barn og unge er et eget utredningstema i planprogrammet. Krav til lekeareal og trygg ferdsel tas inn som en konkretisering i planprogrammet.

5. Behov for ulike boligtyper og uterom, samt konsekvenser av utbyggingen for sosiale ulikheter i helse tas inn i planprogrammet.

6. Krav til ROS-analyse spesifiseres nærmere i planprogrammet.

Ing. A.Hamstad AS

Viser til tidligere utarbeidede plan for bruksendring til bolig og næringsdrift, og håper å komme snart i gang.

Kommentarer:

Det forutsettes at den berørte eiendommen inngår i framtidige planer som sikrer en helhetlig utvikling av lokalsenteret.

Terje Lindland, Vestre Husebytn

1. Sykkelveg langs Kongsvegen/Kolstadvegen. Dagens trase gjennom Huseby er uhensiktsmessig, og det er konflikt mellom ulike trafikantgrupper, som jobbsyklister og skolebarn. Det bør lages en sykkelveg langs Kolstadvegen, og som går i kulvert under dagens påkjøringsrampe.

2. Snarveg mellom Vestre Husebytn 9 og 11. Snarvegen er mye brukt både av

syklende og gående. Den bør rustes opp og driftes også på vinteren.

3. Støy. Dagens støyskjerm sør for Kongsvegen mot Vestre Husebytn 9-19 er dårlig, og bør rustes opp. Behovet for (ytterligere?) støyskjermingstiltak bør vurderes.

4. Bygningshøyder. Høyden innenfor lokalsenter må vurderes opp mot bebyggelsen på Huseby når det gjelder tap av utsikt.

Kommentar:

1. Det finnes pr. i dag ingen planer for forlengelse av sykkelveien i Kolstadvegen (heller ikke utbedring av dagens trasé gjennom Huseby/ Saupstad). Forlengelse av sykkelveien ligger utenfor planområdet. Innspillet er formidlet sykkelansvarlig i miljøpakken.

2. Snarveien mellom Vestre Husebytn 9 og 11 ligger utenfor planområdet. Innspillet er formidlet gågruppa og de som jobber med snarveier i miljøpakken.

3. Støyskjerming av Vestre Husebytn 9-19 vurderes også å være utenfor lokalsenterutviklingens ansvar. Behovet for støyskjerming er videresendt statens vegvesen som er vegmyndighet her.

4. Bygningshøyder er enda ikke satt, og må avklares som en del av den videre planleggingen. Planprogrammet stiller krav om landskapsutredninger, men behovet for å vise fjernvirkning også fra Huseby og ivareta siktlinje tas inn som en spesifisering.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Positiv til at en nå kommer i gang med arbeidet med å utvikle området til et velfungerende lokalsenter. En hensiktsmessig etappevis utbygging av området må sikres i det videre arbeidet. Peker på at det også er et ønske om en bedre utnytting av øvrige næringsområder på Flatåsen, noe som vil bidra til trafikkvekst.

Er skeptisk til at store infrastruktur-utgifter vil legges på utbyggerne i området, og mener at bl.a. ombygging av krysset Øvre/ Nedre Flatåsveg og bygging av ny turvegforbindelse bør dekkes av flere. Det er viktig at planprogrammet gir forutsigbarhet og fleksibilitet i forhold til videre prosess. Næringsforeningen oppfordrer til dialog, med for eksempel innspillsmøter der også næringsforeningen kan bidra med å legge til rette.

Kommentarer:

Det forventes ikke trafikkvekst fra fortetting av næringsområdene, da disse har en god utnytting i dag. Hva som skal bygges ut når (innenfor lokalsenterområdet) er enda ikke bestemt, og må avklares som del av den videre prosessen. Det er heller ikke bestemt hvordan, eller av hvem, tiltakene til infrastruktur skal dekkes. Det forutsettes imidlertid en hensiktsmessig fordeling av kostnadene. Vi noterer oss innspill om dialog ser på hvordan dette kan inkluderes i omtalen av medvirkning i planprogrammet.

Statens vegvesen

Vegvesenet er positiv til satsningen på gående, syklende og kollektiv i

planprogrammet. De gjør oppmerksom på at skilting, oppmerking, etablering av gangfelt med mer, ikke kan hjemles i en reguleringsplan. I det videre detaljreguleringsarbeidet må det utarbeides en trafikkrapport som tar for seg trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.

Vegvesenet opplyser at støynivået fra fylkesveg 812 er høyt. Det må utarbeides en støyrapport i forbindelse med planarbeidet som viser fremtidig støynivå på bygninger med støyfølsomt bruksformål, ved fasade og ved uteplass, samt forslag på støydempende tiltak i henhold til «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442/2016). Manglende dokumentasjon og bestemmelser som sikrer tilfredsstillende støyforhold vil medføre at vegvesenet som statlig sektormyndighet vil varsle vilkår om egengodkjenning til planforslaget.

Kommentarer:

Krav til trafikkrapport og støyrapport er med i planprogrammet. Vi noterer oss at vegvesenet vil varsle vilkår om egengodkjenning ved manglende oppfølging av støyproblematikken.

AtB

AtB har meldt inn nye tanker rundt superbuss – istedenfor matebuss til omstigningspunkt Huseby (som tidligere tenkt) vil det gå matebuss fra Flatåsen til superbussstasjon ved Tonstadkrysset. I tillegg vil det gå en bydelslinje mellom Flatåsen, Saupstad, Heimdal og Tiller. Det kan bli behov for å snu bussene i eller ved lokalsenterområdet. Hvis dagens holdeplass flyttes til Øvre Flatåsveg, må det stilles rekkefølgekrav om å få til en ny snumulighet ved senteret.

Kommentar:

Ny situasjon tas inn i planprogrammet. Fase 0/ strakstiltak i kapittelet om etappevis utvikling tas ut. Behov for snumulighet også i framtiden tas inn i planprogrammet.

Samarbeidsgruppen v/ WSP Norge

Viser til tidligere uttalelser og kommunikasjon mellom samarbeidsgruppen og byplankontoret. Samarbeidsgruppen har følgende kommentarer:

1. Overordnede fysiske føringer. De kan i hovedsak slutte seg til de overordnede fysiske føringene, men understreker behovet for fleksibilitet i den videre regulering og arbeid med løsningsforslag. Dette kan f.eks. gjelde plassering/ utforming av allmenning/ grøntdrag, adkomst/ parkering og bebyggelsen.
2. Etappevis utvikling. Samarbeidsgruppen oppfatter at illustrasjonene i planprogrammet viser mulige tiltak i ulike faser, og ikke hvilke tiltak som må gjennomføres når. Krav til tiltak må stå i rimelig forhold til planlagt utbygging.

Fase 0: De forutsetter at de viste tiltakene ikke er rekkefølgekrav, men mulige tiltak. De er positiv til at det etableres en ny fotgjengerkryssing over Øvre

Flatåsveg.

Fase 1: Viste adkomstløsning i sør er uhensiktsmessig både som vegløsning og i forhold til utnyttelsen av de berørte eiendommene. De mener at eksisterende adkomst bør kunne benyttes i denne fasen, inkludert tiltak for å bedre adkomst, parkering og gang- og sykkeltilbudet mellom søndre og nordre del av lokalsenteret. Deler av allmenningen vil kunne etableres, men ikke så mye som vist.

Fase 2: Mener at etableringen av en turvegforbindelse ikke bør stilles som et rekkefølgekrav knyttet til utbyggingen av lokalsenteret.

Fase 3: Tiltak knyttet til en parkmessig opparbeidelse av grøntdraget vest for lokalsenteret bør ikke belastes lokalsenterutbygging. Det samme gjelder kostnader knyttet til å gjøre Øvre Flatåsveg mer bymessig, samt en ombygging av krysset Øvre og Nedre Flatåsveg.

3. Støy. Viser til tidligere møte og støyutredning utført av Rambøll ” som viser at støyforholdene for boligbebyggelsen er løsbare”. De peker på at det i planprogrammet står at det kan aksepteres boliger i støysoner med støynivå inntil 70 dBA. De skriver videre at ”i det videre reguleringsarbeidet vil samarbeidsgruppen bidra til å finne optimale løsninger for støy”.

4. Tetthet. Mener at det bør tas høyde for inntil 10 boliger pr. dekar innenfor lokalsenterområdet, noe byplankontoret også har gitt signaler om er ok.

5. Andre utbyggingsplaner i området. Forventer at også andre prosjekter på Flatåsen er med å bære kostnadene når det gjelder grønt- og infrastrukturtiltak foreslått i planprogrammet.

6. Gjennomføringsmodeller. Samarbeidsgruppen mener det er for tidlig å si noe om modeller for gjennomføring på dette stadiet. Dette er et tema for videre drøfting.

Samarbeidsgruppen anmoder om at ovennevnte kommentarer blir hensyntatt i sluttbehandling av planprogrammet.

Kommentarer:

1. Planprogrammet med prinsipplan gir føringer for hvilke overordnede strukturer og sammenhenger som må være på plass. Innenfor disse ramme er det imidlertid et relativt stort handlingsrom. Hva som må være på plass tydeliggjøres ytterligere i planprogrammet.

2. Illustrasjonene av etappevis utvikling viser kun et, av flere mulige, utviklingsscenario for lokalsenteret. Illustrasjonene kan likevel sies å gi en oversikt over de tiltak som vi mener er nødvendige for å få til et godt lokalsenter. Dette gjøres tydeligere i planprogrammet.

- *Grunnet nye tanker rundt superbuss-strukturen har vi valgt å ta ut fase 0 som er knyttet til strakstiltak. Ny gangskryssing av Øvre Flatåsveg i plan må komme som del av fase 1. Den videre planleggingen må også avklare midlertidig og endelig adkomst til den sørlige delen av lokalsenteret og hvor mye av allmenningen som skal opparbeides i fase 1.*

- Når det gjelder opparbeidingen av turvegforbindelse (fase 2), er dette noe som ligger som en forutsetning i kommuneplanens arealdel/ KPA. Der anses som svært viktig at så bymessige og til dels støyutsatte boliger får god tilgang til grøntstruktur, friområder og friluftsområder. Det samme gjelder også grøntdraget i vest, som er foreslått opparbeidet som del av fase 3.
- Ombyggingen av Øvre Flatåsveg til en mer bymessig gate, med oppgradering av kryss mot Nedre Flatåsveg, vil bli viktig for å få til et velfungerende lokalsenter. Finansiering er ikke avklart, i prinsippet gjelder full kostnadsovervelting (KPA § 5.4) og lovverket begrenser tilgangen til å stille eksterne parter rekkefølgekrav for tiltak innenfor lokalsenterområdet. Det må imidlertid diskuteres om også andre større utbyggingsområder på Flatåsen bør bidra til felles infrastruktur.

3. Rambøll har i tidligere utredninger pekt på at det å løse støysituasjonen er utfordrende, og har enda ikke kommet med et forslag som gir tilfredsstillende støyforhold for boliger med tanke på krav om stille side. Planprogrammet gjengir KPA hvor det står følgende: "I rød støysone tillates det ikke støyfølsom arealbruk. Etablering av nye boliger kan likevel vurderes i sentrale byområder og andre viktige fortettingsområder langs kollektivtrase med støynivå (Lden) inntil 70 dBA ved fasade, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side." Nye boliger kan altså kun vurderes tillatt hvis stille side er på plass. Det må også gjøres en helhetlig vurdering av områdets kvaliteter – der det å få til et generelt godt bomiljø blir helt sentralt hvis en skal tillate boliger i støyutsatte soner. Planprogrammet skal etterfølges av private detaljplaner. Det understrekes at det er framtidige forslagsstilleres ansvar å dokumentere framtidige støyforhold, og å sørge for at støyforholdene blir tilfredsstillende. Det vises også til varsel om krav til egengodkjenning fra vegvesenet.

4. Det er naturlig å legge opp til en høy tetthet av boliger i et lokalsenterområde. Det er mest hensiktsmessig er imidlertid at det gis en minimumsutnyttelse som et resultat av det videre utredningsarbeidet knyttet til byform, støy m.m. Det vises til kommentar til fylkesmannens uttalelse over.

5. Lovverket begrenser muligheter til å pålegge rekkefølgekrav og kostnadsdeling med utbyggere utenfor lokalsenterområdet. Med unntak av ny fotballhall som nylig er sluttbehandlet, ligger aktuelle områder for utbygging i noe avstand fra lokalsenteret og lov om utbyggingsavtaler stiller krav om forholdsmessighet – krav om tiltak må stå i "rimelig forhold" til utbyggingens art og omfang, og tiltaket må vurderes som nødvendig for at utbyggingen skal finne sted. Det ses på konsekvensene av øvrig utbygging (Flatås nordre) på vegnettet, for å se om det er behov eller grunnlag for å kreve felles rekkefølgetiltak. Det undersøkes også om miljøtiltak knyttet til veg og superbuss kan dekkes av miljøpakken – der er imidlertid ikke satt av penger til dette pr. i dag.

6. Planprogrammet fastsetter ikke hvilken modell for gjennomføring og utbygging/finansiering av infrastruktur som skal benyttes. Dette blir imidlertid et viktig tema for diskusjon i den videre prosessen.

Samarbeidsgruppen har i tillegg hatt følgende kommentarer til innspillene fra de andre høringspartene:

AtB:

Samarbeidsgruppen er fornøyd med at AtB har gått bort fra at det skal kjøres superbusser til/fra Flatåsen, med krav til snumuligheter og ekstra lange holdeplasser/stasjoner i området. Vi mener at holdeplass knyttet til Flatåsen senterområde er en langt bedre løsning slik foreliggende prinsipplan viser, og ikke en snumulighet i tillegg, som AtB peker på som alternativ.

Flatåsen idrettslag:

Forslag til utvidelse av planområdet og evt. tiltak for å dekke trafikale tiltak og parkering innenfor senterområdet vil Samarbeidsgruppen imøtegå, særlig når det i kommunens sluttbehandlingen av hallen beklageligvis ikke ble vurdert trafikale konsekvenser og rekkefølgekrav og deltakelse i å finansiere tiltak knyttet til Flatåsen senterområde som kan bli aktuelle.

Flatåsen borettslag:

Ingen kommentarer ut over byplankontorets kommentar.

Fylkesmannen:

Vi viser til byplankontorets kommentar i pkt 2. om at det ikke vurderes som hensiktsmessig å stille krav om min. utnyttingsgrad i planprogrammet. Her må vi vise til byplankontorets egen tilbakemelding til samarbeidsgruppen i e-post dat. 14.11.16 om at det bør tas sikte på min. 10 boliger pr. dekar i dette området. Dette har vi i vår høringsuttalelse uttrykt at vi er fornøyd med. Vi forutsetter at byplankontoret opprettholder dette og tar det inn i planprogrammet.

Næringsforeningen: Vi slutter oss til uttalelsen om å sikre muligheten for etappevis utbygging, omfang av infrastrukturkostnader og fordeling av disse, jfr. vår egen uttalelse.

Samarbeidsgruppen, kommentar til kommunens svar:

- Jfr. pkt. 4 i notatet: Som påpekt under pkt om Fylkesmannen, forventer vi at byplankontoret opprettholder min. 10 boliger pr. dekar.
- Vedr. pkt 5 i notatet: «At rekkefølgekrav må stå i «rimelig forhold» til utbyggingens art og omfang, og at tiltaket må vurderes som nødvendig for at utbyggingen skal finne sted» må gjelde for all utbygging i nærområdet som reelt påvirker trafikkmengder, trafikkavvikling, trafiksikkerhet mv. til/fra og forbi senterområdet. I den forbindelse må det sikres at det ved planlegging av andre utbyggingsprosjekter i området blir vurdert og sikret evt. rekkefølgekrav vedr. tiltak, f.eks. Øvre Flatåsveg og Nedre Flatåsveg. Det er derfor beklagelig at dette ikke ble ivaretatt ved sluttbehandlingen av planen for Flatåsenhallen (som nevnt under Flatåsen idrettslag). Det mest aktuelle området i tillegg til videre planlegging av senterområdet er pågående planprosess knyttet til Flatåsen Nordre (Heimdal Eiendom). Vi forutsetter og forventer at planmyndigheten i Trondheim kommune ivaretar dette. Vi viser for øvrig til vår uttalelse, som opprettholdes.



TRONDHEIM KOMMUNE