



TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjelte

Detaljregulering av Travbanevegen 4A og 4B, 6 og 6B og del av gnr/bnr 4/13 m.fl. r20230011

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 11.04.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 28.08.2025

Innledning

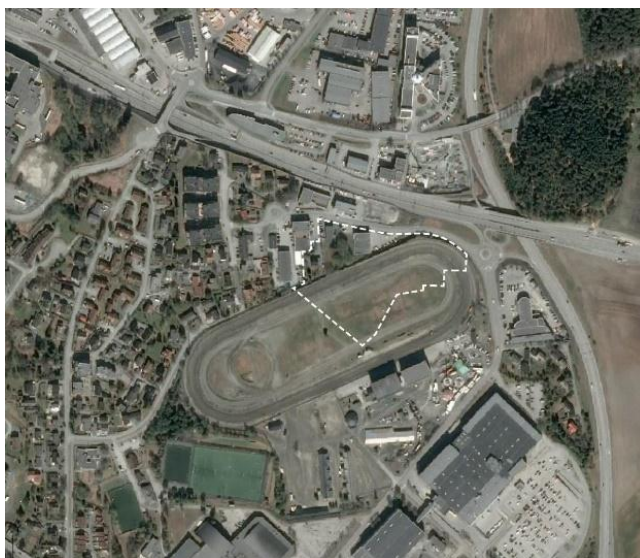
Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Lund Hagem Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Leangen Næring AS.

Komplett planforslag forelå 18.3.2024. Endelig versjon for sluttbehandling forelå 18.12.2024.

Hensikten med planen er å legge til rette for utvikling av eiendommene Tungavegen 4A, 4B og 6B til næring-/kontorformål og noe bolig, som en forlengelse av den planlagte byomformingen på tidligere Leangen Travbane (Tungavegen 1).

Samtidig er hensikten å endre på regulert bolig- og næringsbebyggelse i felt B7, B8 og KB i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1 m.fl. r20170034, slik at bebyggelsen oppnår en god og helhetlig bystruktur.

Planen bygger videre på planprosess, analyser, hovedgrep og bestemmelser i gjeldende reguleringsplan for Tungavegen 1.



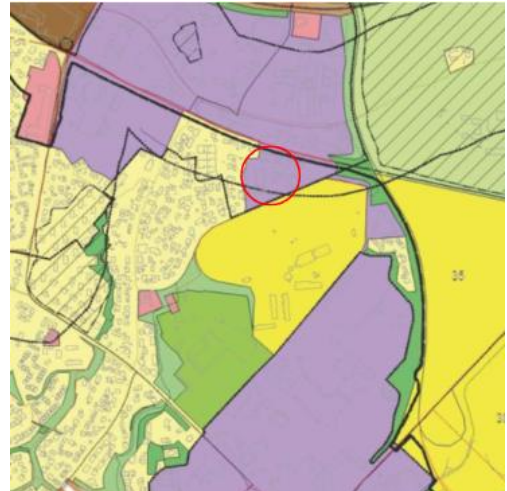
Planområdet (innenfor stiplede linje)

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, med mindre endringer og forkortelser. Illustrasjonsplan er sist revidert 3.12.24; revisjonen er ikke oppdatert i alle illustrasjoner, da den er svært liten.

Planstatus

Eiendommene Travbanevegen 4A, 4B og 6B inngår i et område avsatt til næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Planområdet ligger i Byutviklingsstrategi for Trondheim vedtatt 9.12.2020 innenfor område «fortetting med hensyn til eksisterende karakter», på grensen mot areal vist som «areal for videreutvikling av industri og arealkrevende næring».



Utklipp fra KPA 2012-2024, planområdet markert med rød sirkel

Travbanevegen 4A, 4B og 6B omfattes i dag av en eldre reguleringsplan, r207i; Et område begrenset av Innherredsvegen, Tungavegen, Bromstadvegen, Brøsetvegen og Dalkantvegen, vedtatt 28.06.1976. Eiendommene er regulert til industri.

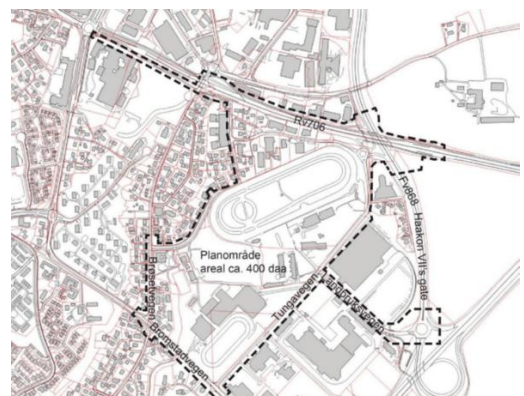
Det foreligger et fastsatt planprogram for Leangenområdet, Leangen idrettsområde samt deler av bolig- og næringsområdet i Travbanevegen og Gildheimsvegen i nord, datert 09.01.2018, fastsatt av bygningsrådet 23.01.2018.



Reguleringsplan vedtatt 1976

Planprogrammet redegjør for premisser for planarbeidet og fastsetter en overordnet bystruktur med nye forbindelseslinjer og grønnstruktur. Planprogrammet inneholder i tillegg et program for hvilke utredninger som skal gjennomføres i reguleringsplanprosessene.

Denne reguleringsplanen bygger videre på de utredningene som er gjennomført for reguleringsplanen for Tungavegen 1, og supplerer disse med virkninger av nye tiltak.

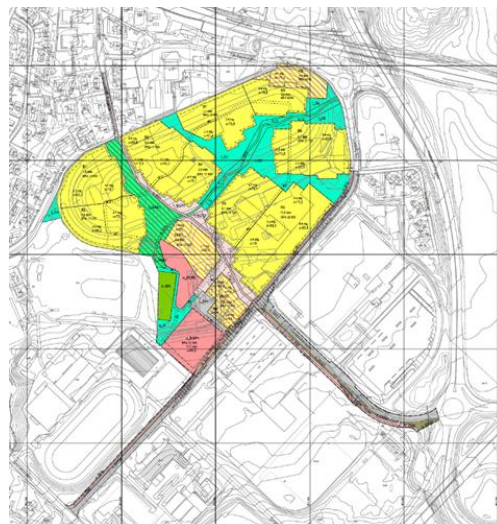


Område som omfattes av planprogram

I planforslaget inngår felt B7, B8, KB og deler av felt f_G2 i gjeldende reguleringsplan for Tungavegen 1 m. fl., r20170034, vedtatt 05.12.2019.

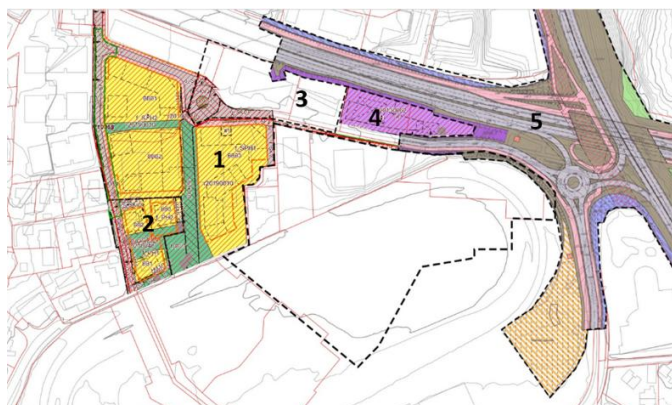
Felt B7 og B8 er tidligere regulert til boligbebyggelse med en tomteutnyttelse på hhv. maks. BRA 13 800 m² og 9 000 m², og med byggehøyder på 3-8 etasjer.

Felt KB er regulert til kombinert bebyggelse, næring/kontor med en tomteutnyttelse på maks. BRA 9 200 m² og byggehøyder på 5-7 etasjer. Felt KB er under bygging og inngår i planforslaget som eksisterende bebyggelse.



Vedtatt detaljregulering for Tungavegen 1

1. Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, r20190010
Formål: Boligbebyggelse og kombinert bebyggelse (forretning, kontortjenesteyting, verksted, lager).
Planen omfatter sykkelveg med fortau langs Travbanevegen fram til Tungavegen.
Planstatus: Vedtatt 03.02.2022.



Planer som grenser til planforslaget

2. Gildheimsvegen 10A, 10B og 12, r20210048. Formål: Boligbebyggelse. Planstatus: Vedtatt 27.4.2023
3. Travbanevegen 3 og 5, r20230010. Formål: Kontorbebyggelse. Planstatus: Igangsatt planarbeid.
4. Travbanevegen 1 og 1A r20130062. Formål: Kontorbebyggelse. Planstatus: Vedtatt 18.6.2015.
5. Riksveg Gildheim – Grillstad r20100060. Formål: Hovedsakelig samferdselsformål. Planstatus: Vedtatt 27.1.2011

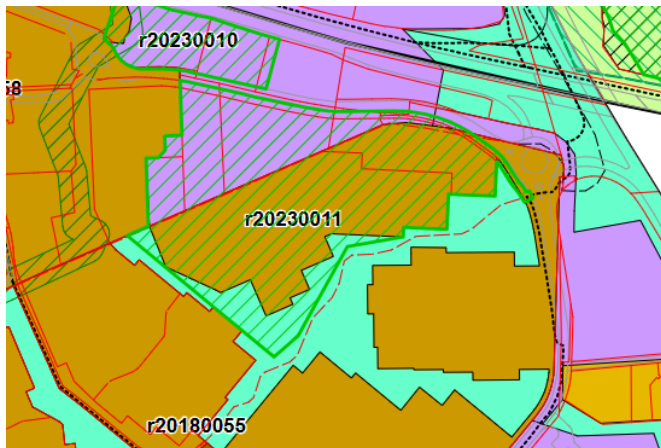
Forhold til gjeldende planer

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan KPA 2012-2024, og vedtatt planprogram for Tungavegen 1 med tilgrensende områder, fastsatt 21.01.2018.

Planforslaget avviker fra KPA 2012-2024 ved at det planlegges betydelig redusert antall parkeringsplasser for kontor, og ved at en mindre del av området som i kommuneplanens arealdel er avsatt til næringsformål, endres til boligformål. Dette omfatter i hovedsak den eksisterende boligeiendommen, Travbanevegen 6B.

Planforslaget omfatter areal KB, B7 og B8 i gjeldende reguleringsplan for Tungavegen 1. Endringer gjelder mindre endringer/justeringer av formålsgrenser og byggegrenser i felt.

Planen sluttbehandles etter at KPA 2022-2024 er blitt rettskraftig, og føringer derfra er vurdert underveis og i en del tilfeller tatt inn (som parkeringsdekning for bolig).



Utklipp til høyre viser reguleringsplanens avgrensning over vedtatt plankart for KPA 2022-2034.

Konsekvensutredning

Det planlegges ca. 17 000 m² ny næringsbebyggelse, hvilket utløser krav om konsekvensutredning iht. forskrift om konsekvensutredning § 6, vedlegg 1, ledd 24, hvor kravet gjelder for nye næringsbygg over 15 000 m².

Konsekvenser er utredet i henhold til krav i vedtatt planprogram, og korte sammendrag er gitt i planbeskrivelsen. Det vises for øvrig til vedlagte rapporter.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, størrelse, arealbruk og bebyggelse

Planområdet ligger på Leangen, øst for Trondheim sentrum, mellom Strindheim, Lade/Leangen, Rotvoll og Tunga, og er en del av en planlagt byutvikling i bydelen. Planforslaget omfatter eiendommene Travbanevegen 2, 4A og B, 6B og del av Tungavegen 1, gnr.4, bnr. 39, 40, 70, 87, 124 og del av bnr. 13.

Planområdet har en størrelse på totalt 25 497 m². Av dette utgjør de tre eiendommene Travbanevegen 4A, 4B og 6B 8 151 m². Resterende del av planområdet, som er regulert til utbygging til bolig- og næringsformål i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1 m.fl. (felt KB, B7 og B8), inngår i denne planen for å sikre gode sammenhenger og en helhetlig bebyggelsesstruktur.

Travbanevegen 4A er i dag bebygd med et eldre lagerbygg, Travbanevegen 4B inneholder en eldre telestasjon, mens Travbanevegen 6B er bebygd med en enebolig. Eksisterende bebyggelse er ikke registrert som verneverdig.

Området omkring de tre eiendommene i Travbanevegen er under utbygging til boligbebyggelse i sør og vest, og til kontorbebyggelse i nord og øst.

Stedets karakter

Den tidligere travbanen har satt et sterkt preg på bydelen i nyere tid. Gjennom vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1 (travbanen), vil området åpnes opp med nye akser og forbindelser. Planen tilfører opp mot 2000 nye boliger, i tillegg til næringsbygg, lokale servicefunksjoner, offentlige tjenester, møteplasser, parker og aktivitetsarealer.

Landskap og naturverdier

Det store landskapsrommet faller mot nord i retning Leangenbukta. Den tidligere travbanen er relativt flat og terrenget er oppfylt i eiendomsgrensen mot Travbanevegen 4A og B og 6B. Terrengspranget har en høydeforskjell på ca. 4 meter som delvis er tatt opp i forstøtningsmur, og delvis som skråning. Skråningen og søndre del av tomtene inn mot travbanen, består av vegetasjon. Ubebygde deler av tomtene mot Travbanevegen er opparbeidet som parkeringsplasser med asfaltdekke.

Det er ikke registrert rødlistede arter innenfor planområdet, men det er registrert sårbare fuglearter i nærheten av planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet ligger sentralt plassert ved hovedvegnettet og viktige transportårer med gode kollektivforbindelser og kort reisetid og avstand med sykkel til Midtbyen. Avstand til Metrobussholdeplass Gildheim er 450 - 650 meter, og til Leangen 550 - 800 meter. Vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1 legger til rette for at nye framtidige bussruter også kan stoppe ved holdeplass i Tungavegen, 600 meter fra planområdet. Planområdet ligger innenfor kollektivbuen som er definert i KPA.

Planområdet har kjøreadkomst fra Travbanevegen. Veggen er en blindveg med snuplass og har lite trafikk.

Vedtatte reguleringsplaner i Tungavegen og Gildheimsvegen omfatter ny turveg øst-vest gjennom området og nye sykkelveger med fortau langs Travbanevegen og Tungavegen. Planlagt hovedsykkelveg i reguleringsplan for Tungavegen 1 binder sammen eksisterende sykkelruter med direkte trasé fra Trondheim øst mot store handels-/arbeidsplassområder på Leangen, Lade og Midtbyen.

Barns interesser

Området er ikke i bruk til hverken lek eller rekreasjon.

Sosial infrastruktur

Området ligger i skolekrets for Strindheim barneskole og Blussuvoll ungdomsskole. Det er i dag ikke tilstrekkelig skolekapasitet i skolekretsen. Nærmeste eksisterende barnehage er Leangen Kulturbarnhage.

Teknisk infrastruktur

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. For nytt kontorbygg, felt KB i reguleringsplan for Tungavegen 1, er det gitt dispensasjon fra kravet om fjernvarme for etablering av alternative fornybare energikilder i form av grunnvarmeanlegg med varmepumpe og solcelleanlegg på tak. Telenor, Tensio og Statkraft (fjernvarme) har alle anlegg på området som må legges om.

Grunnforhold

Tidligere utførte grunnundersøkelser for området som inngår i reguleringsplan for Tungavegen 1 viser dybde til berg som varierer fra 12,1 – 40,8 meter og et topplag av friksjonsmasser (grov silt, sand, grus, sprengstein) med en tykkelse på 1,5 – 4 meter over middels fast til middels sensitiv leire. Det er ikke påvist sprøbruddmateriale. Området ligger ikke innenfor registrerte kvikkleiresoner. Det er flere mindre faresoner i nærheten av planområdet med nærmeste avstand 72 meter. Området ligger ikke i terreng som kan inngå i løseområde for skred.

Støyforhold og luftforurensning

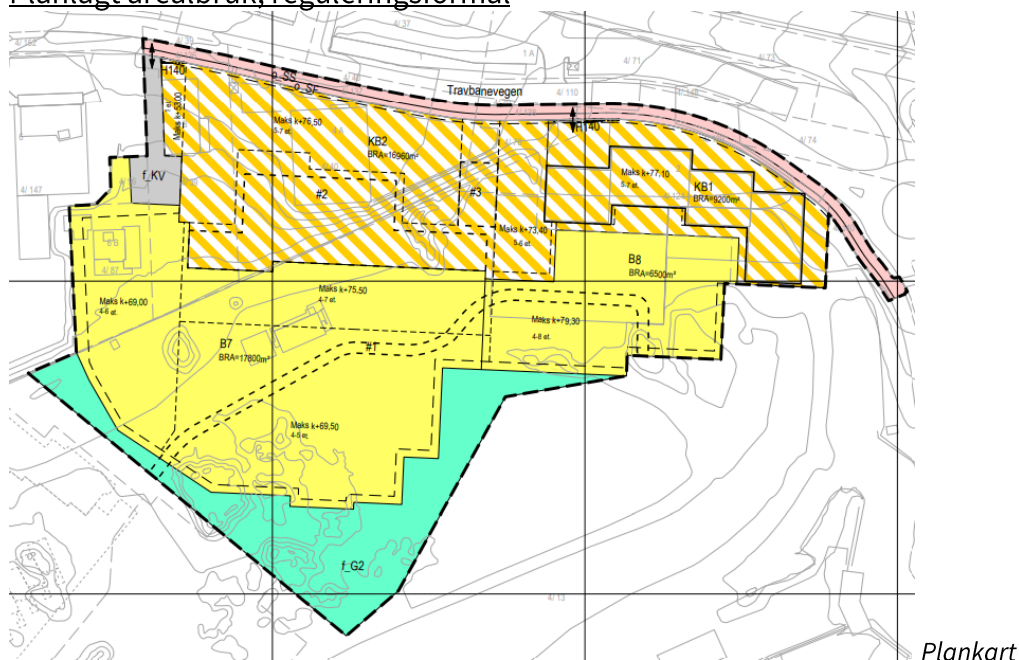
Planområdet er eksponert for støy og luftforurensning fra Rv 706 Innherredsvegen. Området nærmest Travbanevegen ligger i lilla og rød støysone, mens søndre del av planområdet ligger i gul støysone.

Næring

Eksisterende lagerbygg i Travbanevegen 4A huser i dag en bedrift med 17 ansatte. Bedriften skal flytte til nye lokaler.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål



Det foreslås å regulere ny bebyggelse langs Travbanevegen med kontor og næringsformål, i felt KB2. Allerede godkjente kontorbygg i Travbanevegen 2, som er under oppføring, utgjør felt KB1, mens felt KB2 regulerer fortsettelse av denne kontorbebyggelsen langs Travbanevegen mot vest. I tillegg foreslås utvidelse av allerede regulert boligfelt i reguleringsplan for Tungavegen 1 mfl., felt B7 og B8, slik at boligområdet blir tilpasset ny situasjon mot Travbanevegen.

Bebyggelsens plassering og terrengtilpasning

Bebyggelsen er plassert og utformet slik at det blir naturlig sammenheng mellom Travbanevegen og regulert boligbebyggelse på travbanen (Tungavegen 1 mfl.).

Næringsbebyggelsen vil ramme inn Travbanevegen slik som på motsatt side, og vil gi veien et bymessig preg med åpne fasader og flere innganger på gateplan. Bakenforliggende boliger er orientert etter retningen på Travbanevegen, som sammen med næringsbebyggelsen danner to åpne kvartaler.

Det etableres to nye tverrgående gangforbindelser som snarveger gjennom travbaneområdet.

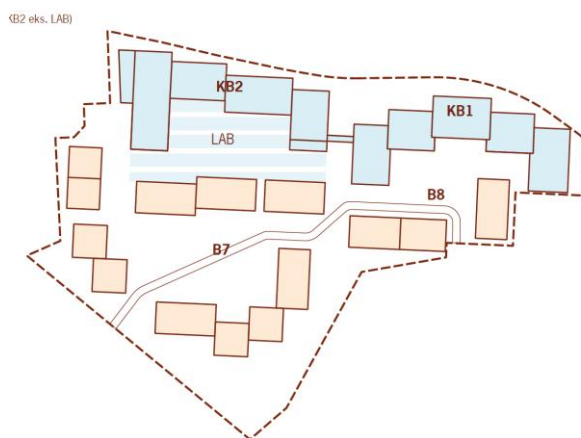
Plassering av boligbebyggelsen er justert slik at det blir en god overgang til tilgrensende regulerte boligfelt på travbanen.

Parkområdet i naturaksen får noe økt areal, og en bedre romlig avgrensning enn regulert i reguleringsplan for Tungavegen 1.

Boligbebyggelsen lengst vest er tilpasset strukturen i tilgrensende boligfelt i vedtatt reguleringsplan for Gildheimsvegen 2-8.

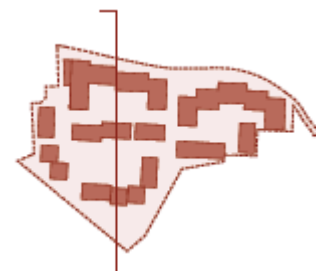


Sammenheng med Tungavegen 1, og viktige akser

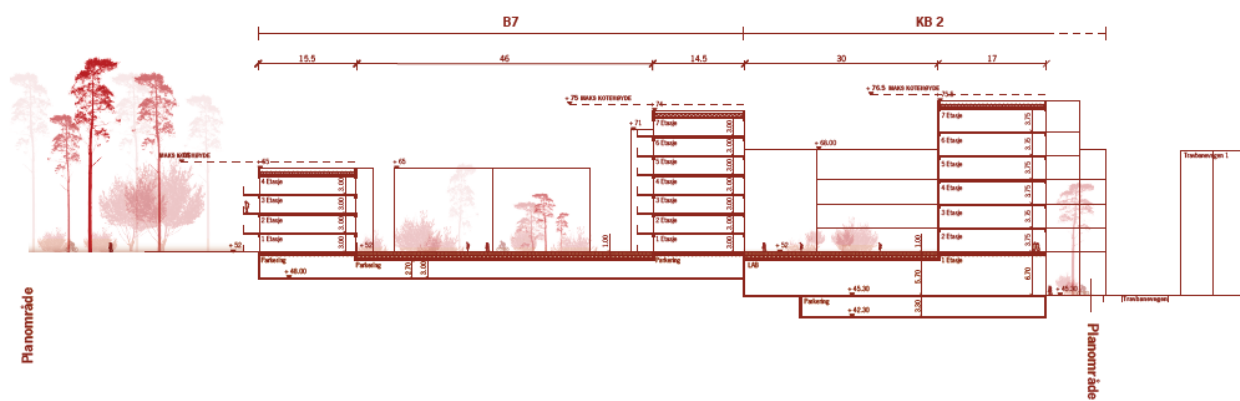


Illustrerende bebyggelsesplan for Travbanevegen 4A og B og 6B.

Terrenget faller fra sør til nord om lag 7 meter.
 Bebyggelsen tilpasses terrenget i form av en sokkeletasje
 for næringsbygget med åpen gatefasade mot nord.
 Næringsarealet strekker seg innunder uterom i sør.
 Gangforbindelsene mellom kvartalene løses med trapper
 og ramper.



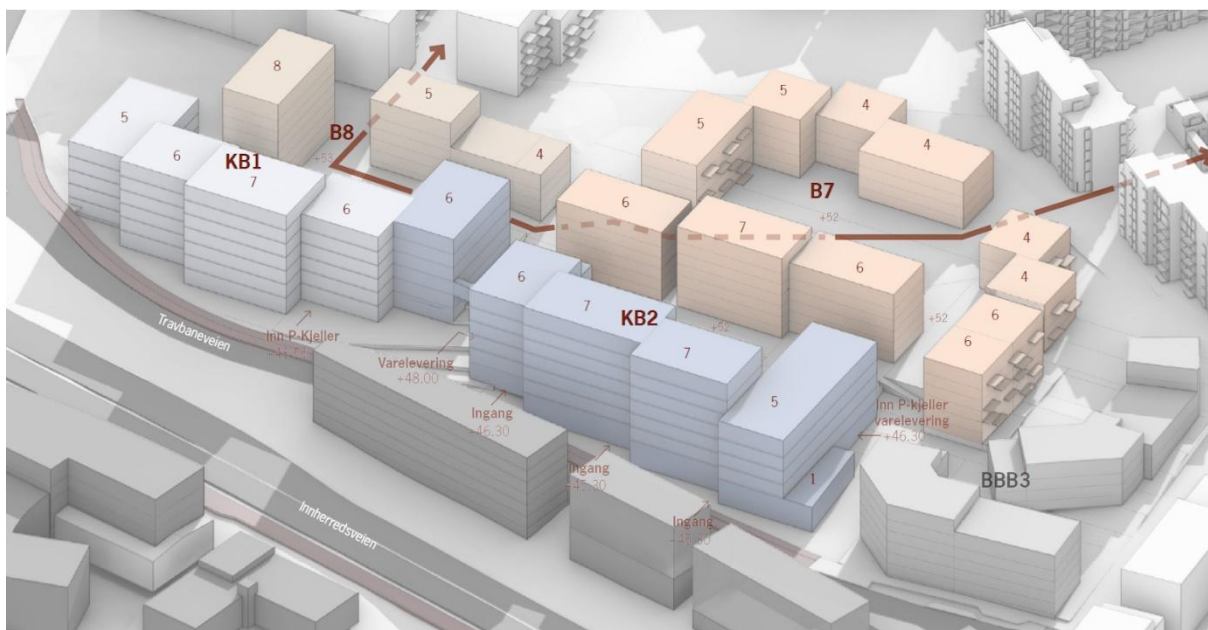
Snitt område



Snitt som viser hvordan en høy første etasje mot Travbanevegen tar opp høydeforskjell i området, og hvordan næringsarealet strekker seg innunder uterommene i sør. (Travbanevegen er lengst til høyre)



Snitt som viser hvordan høydeforskjell fra Travbanevegen opp mot boligområdene tas opp med trapper mellom bygningene. Snittet viser også plassering av bru som kopler sammen bygningsmassene. (Travbanevegen er lengst til høyre)



Modell som viser forhold mellom bygningsvolumer og antall etasjer

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Næringsbebyggelsen viderefører kontorbygget som er under oppføring i Travbanevegen 2, og er utformet etter samme prinsipper. I plankartet er det fastsatt etasjeantall på 5 – 7 etasjer og maksimal kotehøyde på 76,5. Dette er litt lavere enn maksimalhøyden på 77,1 som er regulert for Travbanevegen 2, felt KB1. Byggehøydene er tilpasset det fallende terrenget i Travbanevegen, og trappet ned mot boligbebyggelsen i vest.

Boligbebyggelsen får i stor grad samme volum og høyder som i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1, som er bebyggelse på 4 – 7 etasjer i felt B7 og 4 – 8 etasjer i felt B8. Antall etasjer, maksimale byggehøyder og utbyggingsvolum (BRA) er sikret for hvert felt i plankartet.

Grad av utnyttning

Tabellen viser bebyggelsens maksimalt tillate bruksareal innenfor hvert felt:

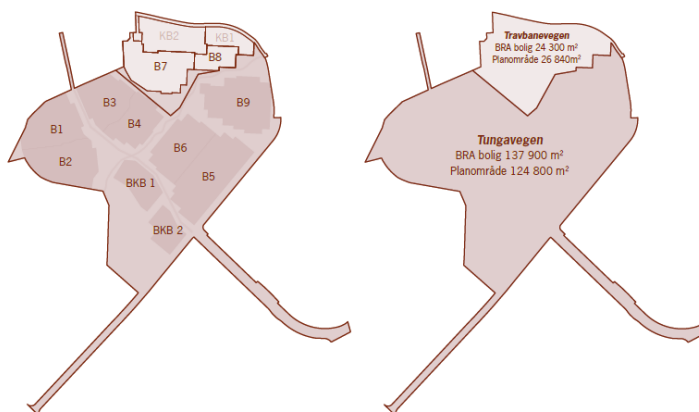
FORMÅL	FELTNAVN	BRUKSAREAL (BRA)	FELTSTØRRELSE
Bolig	B7	17 800 m ²	9 140 m ²
Bolig	B8	6 500 m ²	2 993 m ²
Sum bolig	B7 + B8	24 300 m²	12 132 m²
Kombinert bebyggelse – næring/kontor	KB1	9 200 m ²	3 093 m ²
Kombinert bebyggelse – næring/kontor	KB2	16 960 m ²	6 044 m ²
Sum næring/kontor	KB1 + KB2	26 160 m²	9 696 m²
Grønnstruktur	f_G2		3 239 m ²
Felles avkjørsel	f_V		429 m ²
SUM PLANOMRÅDE		50 460 m²	25 497 m²

Sammenlignet med vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1, gir planforslaget en økning på 1 500 m² BRA bolig og 16 960 m² BRA næring/kontor. Nytt bruksareal ligger i sin helhet innenfor nytt planområde Travbanevegen 4a, 4B og 6B, og tomteutnyttelsen for felt B7, B8 og KB1 opprettholdes i tråd med vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1.

I beregning av uteoppholdsareal til boligformål regnes ikke parkering, bodareal og tenkte plan i kjeller med i beregning av utnyttelsen.

Beregningsgrunnlag for uteromsregnskapet

BRA bolig totalt	162 200 m²
Travbanevegen	24 300 m ²
B7	17 800 m ²
B8	6 500 m ²
Tungavegen	137 900 m²
B1	10 600 m ²
B2	13 200 m ²
B3	11 000 m ²
B4	12 800 m ²
B5	16 100 m ²
B6	29 600 m ²
B9	22 700 m ²
BKB 1	10 500 m ²
BKB 2	11 400 m ²
Planområde Travbanevegen	26 840 m ²
Planområde Tungavegen	124 800 m ²
Flateareal totalt	151 640 m²



Uteromsregnskap for helheten

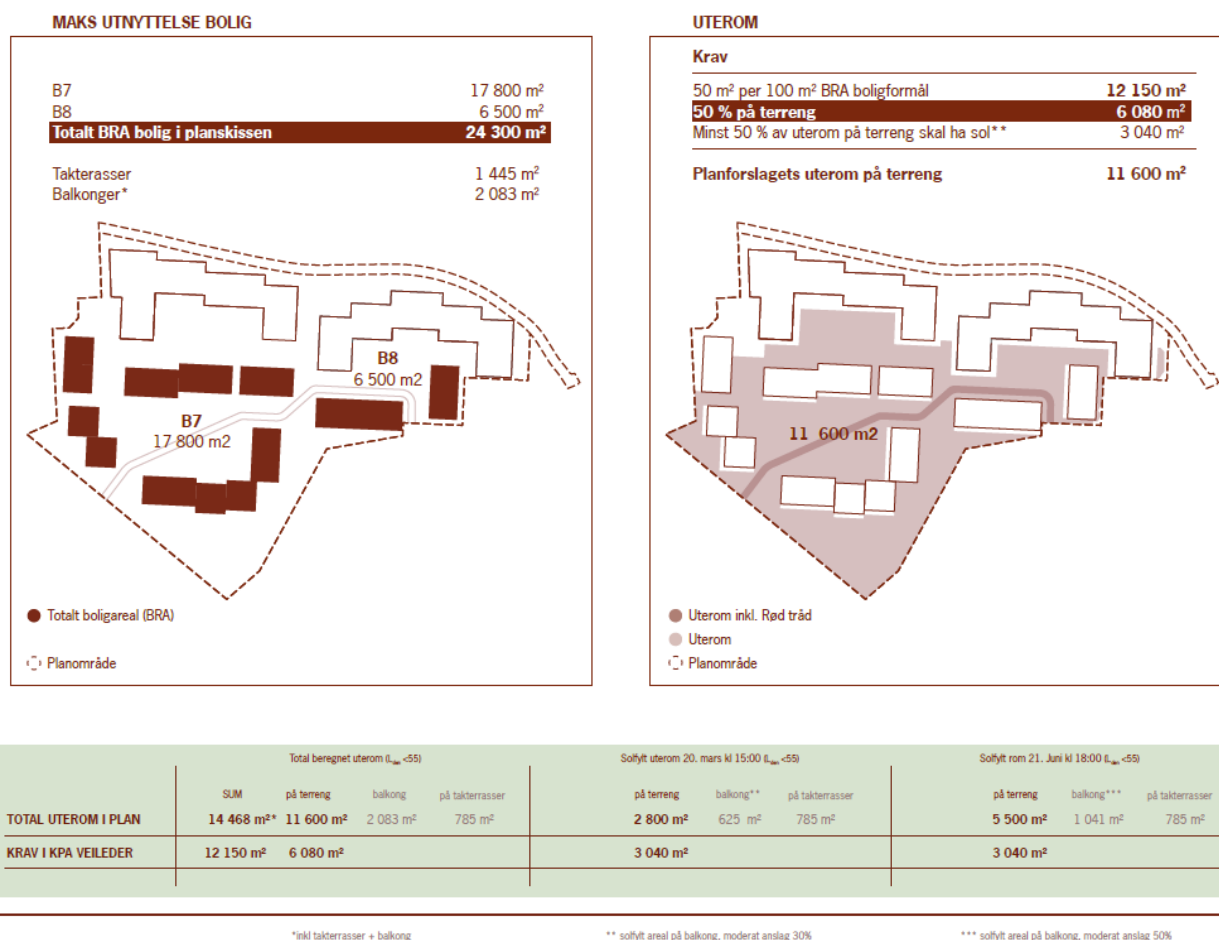
BRA bolig	162 200 m ²
Krav til totalt uterom (50 m ² /100 m ² BRA bolig)	81 100 m ²
Krav til uterom på terreng (50 %)	40 550 m²
Krav til solbelyst areal på terreng (>50 %)*	20 725 m ²

*I "Krav til uterom - veileder" heter det at Uterom bør plasseres slik at hoveddelen av arealet blir mest mulig solbelyst.

Flateareal totalt (Tungavegen + Travbanevegen)	151 640 m ²
- Fratrukk:	
■ Andre arealformål enn bolig	10 050 m ²
□ Støyutsatt areal og vei	27 750 m ²
■ Sykkelvei	870 m ²
□ Bygninger inkl. buffersone	47 470 m ²
■ UTEROM PÅ TERRENG	65 500 m²

- Boligfasade 1. et.
- Næringsfasade 1. et.
- Samlet planområde Tungavegen + Travbanevegen





Uteromsregnskap for planområdet. Tabellen viser krav i KPA veileder til uterom og sol, og hvordan de oppfylles i planen.

Næringsareal

Næringsarealene planlegges primært for kontor, men også industri, produksjon (laboratorium) og lager.

Antall boliger, leilighetsfordeling

Tabell for grad av utnytting tilsier at samlet maksimalt BRA for felt B7 og B8 er 24.300 m². Fordelt på gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 70 m² utgjør det om lag 347 boliger, som er om lag 22 boliger flere enn det som ligger i allerede vedtatt plan for Travbanevegen 1.

Det er sikret i bestemmelsene at det skal etableres minst 300 boliger.

Boligdelen som inngår i denne planen er tatt med for å justere bebyggelsesstrukturen og skape en god helhet som følge av utvidelsen mot Travbanevegen. Forutsetningen har vært at dette skal gjøres innenfor de samme rammene og bestemmelsene som gjelder for vedtatt plan.

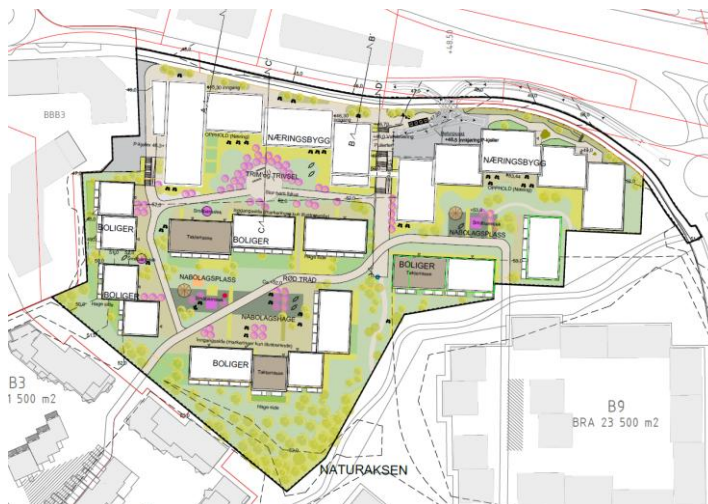
Det er foreslått en leilighetsfordeling som er lik den i vedtatt reguleringsplan for travbanen. Bestemmelsene sikrer at ettroms leiligheter kan utgjøre maks 10 % av samlet antall boenheter innenfor hvert felt, og at boenheter med fire rom eller mer skal utgjøre minst 10 % av antall boenheter innenfor hvert felt.

Bomiljø og bokvalitet

Boligbebyggelsen organiseres i mindre nabolag i form av åpne kvartaler og tun.

Boligene vil være hevet opp fra Travbanevegen, slik at bomiljøet har en skjerming mot vegen og hele planområdet blir bilfritt.

Adkomst til parkeringskjeller og varelevering til felt KB1 og KB2 skjer fra Travbanevegen.



Illustrasjonsplan, sist revidert 3.12.24

Innkjøring til parkeringskjeller er løst med direkte innkjøring til næringsbebyggelsen på gateplan i Travbanevegen, uten utvendige ramper.

Bokvalitet (støy, luft)

Bebyggelsen er plassert og utformet for å skape best mulig forhold med hensyn til støy og luftkvalitet. Næringsbebyggelsen i nord vil skjerme boligområdet og grøntarealer for støy og luftforurensing fra Innherredsveien. Noen få boliger langs Tungavegen i tilgrensende felt B9 i gjeldende plan for Tungavegen 1, blir berørt av rød støysone. For boliger i rød støysone er det i tillegg stilt krav om at minimum halvparten av antall oppholdsrom skal plasseres mot stille side. Alle boenheter har tilgang til uteoppholdsareal med gode støyforhold.

Uteoppholdsareal og solforhold

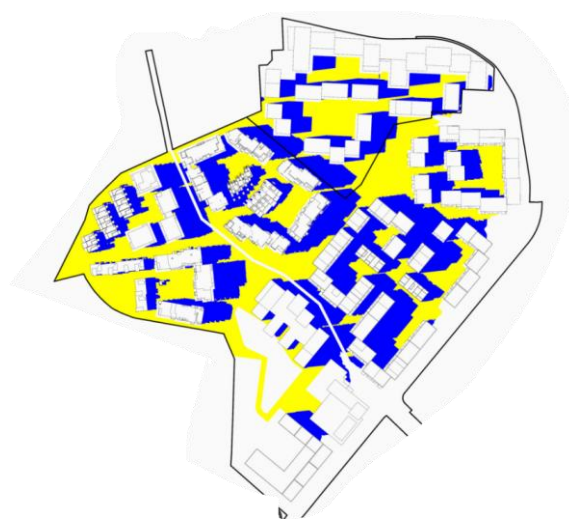
Planen gir rom for inntil 24 300 m² BRA boligareal, hvilket medfører krav om 12 150 m² uterom, hvorav 6 080 m² skal være felles uteareal på bakken. Minst halvparten av uterom på bakken skal være solbelyst.

Det oppnås 14.468 m² samlet uteoppholdsareal innenfor planområdet, av dette er 11.600 m² på terreng, 2083 på balkong og 785 m² på takterrasser.

Krav til sol på felles uterom oppfylles i planen ved at over 50 % av felles uterom er solfylt på viktige tidspunkter i året, 20. mars og 21. juni. Innenfor planområdet er det godt med sol i juni, men det er litt under halvparten av uteareal på terreng som får sol i mars. Derimot oppfylles solkravet for mars dersom vi kan se på hele boligområdet i reguleringsplanene for Travbanevegen 4A, 4B og 6B og Tungavegen 1 samlet.



Solforhold 20. mars kl. 15:00



Solforhold 21. juni kl. 18:00

Alle boliger vil ha tilgang på private og halvprivate utearealer på balkonger, forhager og i gårdsrom. I tillegg foreslås 785 m² uteareal på tak, men ikke på øverste tak. Utredning av lokalklima viser at gårdsrom vil oppleves som skjermet.

Uteareal bolig/kontor/næring (#2)

Arealet på bakken innenfor bestemmelsesområde #2 skal være felles uteoppholdsareal for boliger i felt B7 og for kontor- og næringsbebyggelse i felt KB2.

Parkering for bil og sykkel

Bilparkering for boligene skal være minst 0,5 og maks 0,8 plasser pr. bolig (eller pr. 70 m² BRA). For den nye kontor- og næringsbebyggelsen i felt KB2, vil det ikke være et minstekrav til bilparkering, men kun et maksimumskrav på 0,1 plass pr. 100 m². For felt KB2 tillates i tillegg maks. 0,1 p-plasser pr. 100 m² for nyttekjøretøy og besøkende.

Det skal legges til rette for lademuligheter for biler og el-sykler i p-kjellere. Bestemmelsene sikrer også at minst 5 % av parkeringsplassene i p-kjellere skal avsettes for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

Krav til sykkelparkering er 2 plasser pr. boenhet/70 m² BRA, og 2 plasser pr. 100 m² kontor/næring. Det foreslås at 5 % av p-plassene for sykkel i p-kjeller skal være dimensjonert for transportsykler.

Det egges til rette for lademuligheter for biler og el-sykler i p-kjellere. Bestemmelsene sikrer også at minst 5 % av parkeringsplassene i p-kjellere skal avsettes for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

All parkering for biler skal plasseres i kjeller. Minst halvparten av sykkelparkeringsplasser for boligene skal plasseres i kjeller. Biladkomst til p-kjellere vil skje via adkomstene fra Travbanevegen, via allerede etablert innkjøring i felt KB1 og via ny innkjøring i felt KB2. Det tillates parkeringskjellere også under uterom for boligene, og det tillates påkobling til parkeringskjeller i tilgrensende boligfelt innenfor reguleringsplan for Tungevegen 1.

Tilknytting til infrastruktur

Vann og avløp

I forbindelse med planlagt utbygging på travbanen og tilgrensende områder er det utarbeidet en omfattende områdeplan for vann og avløp for å sikre en robust infrastruktur som kan tåle framtidige kapasitetsøkninger i ledningsnett. Planen er godkjent av Trondheim kommune, Kommunalteknikk. Denne reguleringsplanen gir kun behov for mindre justeringer angående vann og avløp (notat, datert 07.11.2023).

Fjernvarme

Planområdet skal tilknyttes fjernvarme, og det skal etableres nye nettstasjoner som kan integreres i bebyggelsen.

Renovasjon

Bebyggelsen er sikret tilkobling til avfallssugterminal innenfor felt BKB2 i reguleringsplan for Tungavegen 1. I tillegg skal det innenfor planområdet etableres et returpunkt for glass, metall og papp.

Trafikkløsninger

Felles kjøreadkomst

Da all kjøring til planområdet skal skje via Travbanevegen i nord foreslås det etablert privat adkomstveg inn på planområdet fram til parkeringskjeller og vareleveringssone ved felt KB2, med snumulighet på egen eiendom for tilbringertjenester og lignende. Adkomsten ligger inntil allerede regulerte felles adkomst til planområdet for Gildheimsvegen 2- 8. Det sikres i bestemmelsene at det blir en felles adkomst til begge planene.

Gang- og sykkelveger

Det er allerede regulert og opparbeidet ny sykkelveg og fortau i Travbanevegen på sørsiden. Fra Travbanevegen vil det etableres gjennomgang via trapp til det høyere området mot sør (se illustrasjonsplan). Det skal også etableres gangforbindelse via trapp og bratt rampe (ikke UU) mellom felt KB1 og KB2. Trapp mellom KB1 og KB2 skal være minimum 4 m brei. Forbindelsene leder inn til det sentrale boligområde i planen, hvor fortsettelsen av Rød tråd, og til en videre til forbindelsene i vedtatt regulering for Tungevegen 1 – kalt «naturaksen», «aktivitetsaksen» og «byaksen».

Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det er gjennom ROS-analyse avdekket at overvann og urban flom er mulig uønskede hendelser innenfor planområdet. Analysen viser at konsekvensene av ekstremnedbør og flom er på et

akseptabelt nivå med tanke på samfunnssikkerheten. Det er foreslått tiltak for å minske konsekvensene av overvann og flom. Dette er hensyntatt i planforslaget gjennom bestemmelser om håndtering av overvann (infiltrasjon og fordrøyning). Det er sikret større grønne områder i plankartet, og det er krav om at vann og avløp gjennomføres i tråd med overordnet VA-plan, for området.

Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Det er utarbeidet et klimagassregnskap for planforslaget, hvor det er analysert hvordan ulike tiltak kan bidra til å kutte utslippene i Travbanevegen 4A, 4b og 6B med 33% sammenlignet med et referansescenario. Det er vist at det er potensiale for å bygge energieffektive bygg med fornybare energikilder. Valg av materialer som har lav klimabelastning, som tre, betong med lavkarbonsement, samt gjenbruk og resirkulering av materialer, vil bidra til å redusere klimagassutslippene.

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det vurderes alternative energiløsninger for å minimere klimagassutslipp.

Virkninger av planforslaget

Landskap

I det store landskapsbildet vil planlagt bebyggelse framstå som en integrert del av den nye bydelen på den tidligere travbanen. Byggehøydene holder seg innenfor allerede vedtatte byggehøyder og landskapets naturlige fall mot nord vil fortsatt være lesbart.



Planområde sett fra øst langs Innherredsveien og innkjøringen til Trondheim

Byform

Sprang i fasadeliv, varierte byggehøyder og flere innganger på gateplan vil bidra til å gi Travbanevegen et variert og bymessig preg. Byggehøydene er trappet ned mot planlagt boligbebyggelse i vest.

Høyre: Illustrasjon som viser ny næringsbebyggelse i Travbanevegen sett fra vest.



Retning og form på planlagt boligbebyggelse i felt B7 er justert fra slik feltet er regulert i reguleringsplan for Tungavegen 1, slik at strukturen er bedre tilpasset tilgrensende boligstruktur. Bebyggelsen tar opp terrengspranget mellom Travbanevegen og det tidligere travbaneområdet. Det skapes to nye gangforbindelser gjennom området, som supplement til offentlig turveg i «naturaksen». Gangforbindelsene åpner nye siktakser i området.

Naturverdier

Planforslaget kommer ikke i direkte berøring med registrerte sårbare naturverdier.

I vedtatt plan for Tungavegen 1 inngår etablering av en større ny grønn korridor, «naturaksen», som binder sammen eksisterende grøntdrag langs Brøsetbekken i sør, med eksisterende gangvegnett nordover til Ladestien og natur- og friluftsområdene langs fjorden. Denne aksen skaper også en visuell grønn sammenheng til Rotvollskogen i nordøst. Planen etablerer i tillegg en tverrgående grønn akse som følger dagens trasé for Leangenbekken, og bidrar til å styrke grøntdraget i retning Estenstadmarka. Tilførsel av nye og sammenhengende vegetasjonsbelter vil bidra til å styrke økologiske sammenhenger i bydelen.

Den delen av «naturaksen» som inngår i dette planforslaget, får en liten økning i areal sammenlignet med vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1.

Det er noen eksisterende trær i planområdet, hovedsakelig hagebeplantning i tilknytning til eksisterende enebolig i Travbanevegen 6B. Ettersom det skal etableres næringsareal og kjeller under bakken for å ta opp høydeforskjellen mellom Travbanevegen og selve travbanen, er det ikke mulig å bevare eksisterende vegetasjon. Det vil imidlertid etter utbygging bli etablert vesentlig mer trevegetasjon i planområdet enn i dag. Dette er sikret i bestemmelser med tilhørende illustrasjonsplan.

I 2023 ble det satt i gang et prosjekt med treplanting på den tidligere travbanen. 150 trær og busker, bl.a. furu, hvitrogn og syrin, er plantet for å vokse seg store mens utbygging pågår i andre deler av området. Trærne skal flyttes og plantes i «naturaksen» og i gårdsrommene etter hvert som de ulike byggetrinnene gjennomføres.

Friluftsliv

Planområdet får direkte tilknytning til ny offentlig turveg i «naturaksen». Turvegen vil styrke sammenhengen i turvegnettet mellom fjorden og markaområdene.

Barns interesser

Det reguleres bilfritt boligområde med varierte uterom og grøntområder. Det er lagt vekt på å skape gode sammenhenger mellom ulike boligfelt/gårdsrom, ulike møteplasser og innendørs fellesarealer som bl.a. lekerom, som kan styrke det sosiale felleskapet og bidra til gode oppvekstvilkår.

I nærområdet vil området kalt «Aktivitetsaksen» i reguleringsplan for Tungavegen 1 legge til rette for egenorganisert lek og aktivitet som kopler seg på, og støtter opp under idrettsaktivitetene på Leangen idrettspark.

Kapasitet på sosial infrastruktur

Utfordringene med skolekapasitet i denne delen av byen vil bli løst med utbygging av ny Granås ungdomsskole som planlegges ferdigstilt i 2028, og ny barneskole på Brøset. Brøset står som prioritet nr. 2 i vedtatt investeringsrekkefølge for skoleanlegg i perioden 2022-2035. Krav om tilstrekkelig skolekapasitet er sikret i bestemmelsene.

Vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1 omfatter ny offentlig 8-avdelings barnehage og nytt offentlig helse- og velferdssenter.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelvegnett

Alle boliger i planområdet har tilknytning til felles gangveg #1 «rød tråd» som gir universelt utformet forbindelse til alle felles og offentlige utendørs oppholdsarealer, aktivitetstilbud og servicefunksjoner som er planlagt innenfor reguleringsplanen for Tungavegen 1. Nye gangforbindelser mot Travbanevegen, som på grunn av stor høydeforskjell må utformes som trapper og brattere ramper, blir et supplement til det øvrige gangvegnettet.

Nedkast til avfallssug plasseres i tilknytning til bestemmelsesområde #1 «rød tråd». For å unngå kjøring med renovasjonsbil gjennom boligkvartalene på denne gangvegen, er returpunkter for avfallsfraksjoner som ikke går i avfallssuganlegget (papp og glass/metall), plassert langs kjørevegene Tungavegen og Travbanevegen. Universell adkomst til foreslått returpunkt i Travbanevegen må, pga. stor høydeforskjell, skje via heiser og parkeringskjeller. Det må tilrettelegges for god trafiksikkerhet gjennom parkeringskjelleren og ut fram til returpunktet. Myke trafikanter må separeres fra motorisert trafikk gjennom oppmerking og eventuelle fysiske sikringstiltak. Krysningpunkter må være oversiktlige og trafiksikre. Dette er sikret i bestemmelsene.

Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Det er gjennomført en vurdering av grunnforhold basert på tidligere grunnundersøkelser (Notat, Asplan Viak, datert 12.02.2024). Notatet konkluderer med at det bør utføres supplerende

grunnundersøkelser i planområdet for å kunne detaljprosjekttere. Dette er sikret i bestemmelsene.

Det er gjennomført en innledende miljøteknisk undersøkelse og vurdering for den delen av planområdet som ikke er utredet tidligere, notat datert 13.09.2023. Det er foretatt utgraving av fire sjakter, hvorav tre viser rene masser, tilstandsklasse 1 (meget god tilstand). En av ni analyserte jordprøver viser tilstandsklasse 2 (god tilstand). Dette utløser krav om utarbeidelse av tiltaksplan som er sikret i bestemmelsene.

Trafikkøkning, vegforhold

Det er utarbeidet en ny mobilitetsutredning datert 03.11.2023. Utredningen tar utgangspunkt i metodikk og premisser i «Trafikkutredningen Tungavegen 1 datert 19.10.2018, og ses i sammenheng med trafikkvurdering for tilgrensende reguleringsplan for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 datert 13.12.2019.

Antall personturer og fordeling på ulike reisemidler er beregnet i to alternativer; alternativ 1 «Nullvekst» og alternativ 2 «Worst case». Vurderingene viser at det også i 2040 vil være god framkommelighet på vegnettet og i rundkjøringen. Trafikktall fra alternativ 2 danner grunnlag for beregning av støy og luftkvalitet for å sikre at miljøhensyn ivaretas med god margin.

Nullvekstmålet

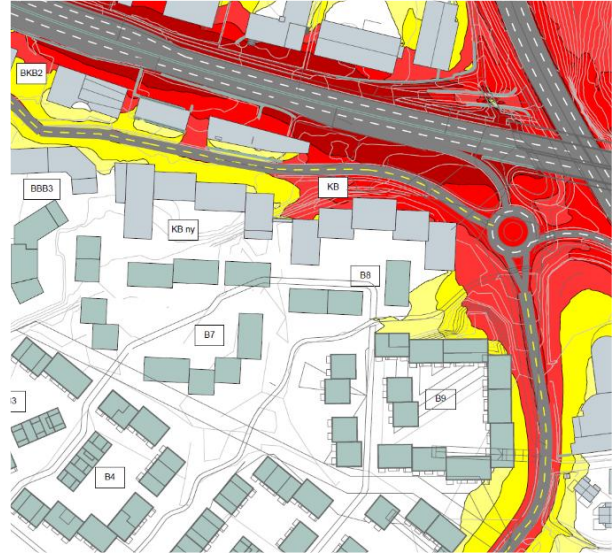
Vurdering av virkninger for målet om nullvekst i biltrafikken (byvekstavtalen av 25.06.2019) er omhandlet i mobilitetsutredningen. Området ligger bynært og godt innenfor den etablerte bebyggelsen i Trondheim. Høy utnyttelse i dette området, framfor i andre mer perifere områder, vil bidra til å nå nullvekstmålet. Det er kort gangavstand til planlagte servicetilbud som barnehage, dagligvarebutikk, treningssenter osv. i reguleringsplanen for Tungavegen 1, som reduserer transportbehovet. Lavt antall parkeringsplasser for bil og høyt antall innendørs parkeringsplasser for sykkel vil bidra til å redusere bilbruk. Det er nye sykkelveger og fortau i nærheten og langs planområdet, kort veg og liten høydeforskjell til attraktive tilbud for kollektivtransport, sykkel og gange, og trafiksikre forbindelser til skole og idrettsanlegg som reduserer behovet for å kjøre barn til skole og fritidsaktiviteter.

Beredskap og ulykkesrisiko

I trafikkanalysen for Tungavegen 1 og i mobilitetsutredningen til dette planforslaget er det ikke avdekket trafikkulykker. Dette tyder på at det ikke er strekninger eller steder i tilknytning til planområdet som er utrygge for myke trafikanter eller barn på skolevei. Det er i perioden fra 2007 ikke registrert trafikkulykker med personskade i nærområdet til Travbanevegen 4 - 6.

Støy og luftkvalitet

Ny støyvurdering (Brekke & Strand, datert 14.02.2024) viser at ny næringsbebyggelse langs Travbanevegen, felt KB2, gir en reduksjon av støynivåene for boligbebyggelsen i felt B7. Endringen i trafikksituasjonen som følge av denne reguleringsplanen og vedtatte reguleringsplaner i Gildheimsvegen og Travbanevegen, fører til en mindre økning (<2 dB) av støyen for felt B6 og B9, sammenlignet med støyutredning for Tungavegen 1. Nye luftkvalitetsberegninger, datert 23.10.2023, oppdatert med utvidet planområde og nye trafikk tall, viser små forskjeller fra tidligere beregninger.



Støykart

Næringsbebyggelsen nærmest Rv 706 ligger delvis i rød sone for PM10, mens resten planområdet ligger i gul sone for PM10. Hele planområdet ligger utenfor gul sone for NO2.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Planlagt omlegging og utbygging i tråd med godkjent områdeplan for vann og avløp vil sikre tilstrekkelig kapasitet på anleggene ref. notat datert 07.11.2023.

Planforslaget sikrer at nettstasjoner som settes opp skal ha adkomst slik at vedlikehold kan utføres, og nettstasjon tillates integrert i bebyggelsen.

Konsekvenser for næringsinteresser

Eksisterende lagerbygg i Travbanevegen 4A må rives for å gjennomføre planforslaget, og virksomheten som er der i dag skal flytte til nye lokaler. Planforslaget legger til rette for en vesentlig bedre arealutnyttelse og mange nye kontorarbeidsplasser med sentral beliggenhet nært høyfrekvent kollektivtilbud. Området ligger innenfor kollektivbuen, og arealbruken er i samsvar med ny KPA.

Virkninger som følge av klimaendringer – aktuelt tema: flom

Som følge av klimaendringer er det ventet hyppigere tilfeller av ekstremvær med økte nedbørsmengder de neste hundre årene. I ROS-analysen er det avdekket middels risiko for urban flom ved ekstremnedbør. Det er vurdert at slike tilfeller vil gi akseptable samfunnsmessige konsekvenser. Nødvendige tiltak er sikret i planen.

Av vedlagte VA-notat, datert 07.11.2023, framgår det at Trondheim kommune, Statens vegvesen m.fl. utreder mulig omlegging av eksisterende flomveg i området. Hovedfokus i dette arbeidet

er å vurdere muligheten for å lede flomvegen til å følge Tungavegen ned til Haakon VII's gate. Traseen berører ikke dette planområdet.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Den vedtatte planen for travbanen er utformet på grunnlag av omfattende utredninger og vurderinger av en rekke forhold som er viktige for folkehelsen. Planen sikrer gode og skjermede uterom og større nye sammenhengende grøntområder. Det er lagt vekt på å etablere lokale servicetilbud, fellesfunksjoner, aktivitetsanlegg og gode møteplasser, som vil bidra til et godt nærmiljø og sosial bærekraft. Hele området vil være bilfritt og tilrettelagt for alle aldersgrupper. Denne planen bygger videre på disse prinsippene. Ny næringsbebyggelse langs Travbanevegen vil gi bedre boligkvalitet mtp. støy og luftforurensing i nordre del av området.

Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Sentral beliggenhet, et godt kollektivtilbud, lav parkeringsdekning og kort gangavstand til daglige servicetilbud vil bidra til å redusere klimagassutslipp som følge av transport.

Anleggsperioden

Planforslagets bestemmelser sikrer at det gis beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, og sikrer at trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold og støvdemping og støyforhold skal være planlagt på en tilfredsstillende måte.

PLANLAGT GJENNOMFØRING

Tidsplan

Området er under utbygging, og gjennomføres etappevis felt for felt. Utbyggingen er igangsatt med boligutbygging i vest, nærmest Leangen idrettsanlegg, og med næringsbygget i felt KB1 i nordøst, som inngår i denne planen. Sammen med resten av den tidligere travbanen utgjør utbyggingen etablering av en hel bydel, og gjennomføringen vil ta lang tid, anslagsvis 10-15 år.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for kommunen utover det som allerede inngår i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1, i form av offentlig barnehage og helse- og velferdssenter. Planforslaget innebærer ikke nye offentlige arealer knyttet til samferdsel eller andre offentlige formål.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det er utarbeidet planer for omlegging og utbygging av teknisk infrastruktur i samarbeid med Trondheim kommune. Opparbeidelse og ferdigstilling av all infrastruktur og utomhusområder vil skje i takt med utbyggingen.

PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

Planoppstart og medvirkningsprosess

Planinitiativet ble sendt inn til kommunen 2.1.2023 og oppstartsmøte ble avholdt 28.3.2023. Oppstart av planarbeid ble varslet den 2.8.2023 og kunngjøring ble publisert i Adresseavisen samme dag. Det er gjennomført flere arbeidsmøter med byplankontoret. Det har vært dialog med eiere av tilgrensende utbyggingsområder underveis.

Innspill og merknader ved kunngjøring av planoppstart

Sammendrag av merknader med kommentarer

Etter endt varslingsperiode hadde det kommet inn åtte merknader til planinitiativet. Merknadene går i hovedsak ut på følgende:

Trøndelag fylkeskommune

Fylkeskommunen mener det er viktig at det settes av tilstrekkelig uteareal for å fremme folkehelse, med funksjonelle uterom, sett i sammenheng. Gode solforhold og gode bymiljø er viktig. Overvannshåndtering bør gjøres med åpne løsninger, og vurderes grønne løsninger for god folkehelse og avlastning av ledningsnett. Blågrønn faktor og estetikk kan med fordel sees på i sammenheng med åpen overvannshåndtering. Kvalitet på uterom er viktig for å sikre gode oppvekstvilkår for barn og unge. Planområdets boliger må bli sikret mot støy og støv da det antas at planområdet vil være utsatt for støy og støv fra riksveg 706 og fylkesveg 6668. Fylkeskommunen ønsker at trafiksikkerhet for myke trafikanter ivaretas.

Kommentar:

Innspillene er fulgt opp i planarbeidet. Det er i bestemmelsene sikret krav til solfylte, gode uterom, blågrønne kvaliteter og overvannshåndtering, og boliger sikres mot støy, mm.

Statsforvalteren i Trøndelag

Statsforvalteren påpeker at jordvern tilsier at en god utnyttelse må legges til grunn. Videre må planarbeidet inneholde støyutredning i tråd med T-1442/2021, samt at luftkvalitet må utredes i samsvar med T-1520, inkludert samspillseffekter, sikre ivaretagelse av eksisterende beboere og trafikkavvikling i anleggsperioden. Det anbefales å utarbeide klimagassregnskap, samt at klimatilpasning må utredes, herunder overvannshåndtering.

Statsforvalteren ber om at statlige retningslinjer for arealplanlegging skal legges til grunn, og at barn og unges interesser og folkehelse må ivaretas i planarbeidet. Videre må naturmangfold ivaretas, kulturlandskapet, friluftsområdet på Rotvoll må ivaretas, forurensing må kartlegges, og Leangbekken må vurderes åpnet. Det forutsettes at samfunnssikkerhet ivaretas og at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

Kommentar: Statsforvalterens innspill er alle fulgt opp i planarbeidet. Det vises til kapittelet om virkninger av planforslaget over.

NVE

NVE gir et generelt innspill om oppfølging av NVEs saksområder, og viser til NVEs veileder nr. 2 av 2017.

Kommentar:

Det vises til vedlagt notat om grunnforhold hvor NVEs veileder er lagt til grunn for vurderingene.

Kystverket

Kystverket har ingen merknader til planforslaget.

Mattilsynet

Mattilsynet påpeker at planforslaget må ivareta behovet for tilstrekkelig kapasitet for vannforsyning for drikkevann og brannslukkevann, og at drift og eierforhold knyttet til vannledninger og tilhørende anlegg må avklares, og ber om at det undersøkes og beskrives i planforslaget. Mattilsynet har også innspill til massehåndtering, planteskade og forurensing.

Kommentar:

Planforslaget følger opp overordnet VA-plan for Leangen, og tilstrekkelig kapasitet for vann og avløp er sikret i planens bestemmelser. Forsvarlig håndtering av overskuddsmasser, inkludert forurensing, er ivaretatt i bestemmelsene.

BaneNOR

BaneNOR har ingen merknader til tiltaket utover at det må sikres forsvarlig overvannshåndtering slik at risikoen for flom- og erosjonsskader på jernbanen unngås.

Kommentar: Forsvarlig overvannshåndtering er utredet og sikret i bestemmelsene.

Trøndelag brann- og redningstjeneste

TBRT skriver at det i planforslaget må tilrettelegges for rednings- og slokkeinnsats, herunder kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer, og tilstrekkelig vannforsyning til brannslukking.

Kommentar:

Tilgjengelighet for redning og slokkeinnsats er vurdert på et overordnet nivå og innarbeidet i planforslaget, se vedlegg «*Illustrasjoner og diagrammer*» med oversikt over prinsipiell innsatsveg. Vannkapasitet for brannslukking er sikret gjennom overordnet VA-plan og bestemmelsenes krav til VA-plan.

Travbanevegen 3-5 v/PKA arkitekter AS

Forslagstiller for pågående planarbeid i Travbanevegen 3-5 skriver at de forutsetter at planforslaget «ivaretar skyggevirksomhet for potensiell næringsbebyggelse i den pågående naboplanen».

Kommentar:

Det er gjennomført møte med PKA arkitekter og grunneier Erco Eiendom 08.11.2023, med sikte på koordinering av planene. Det er enighet om at ny næringsbebyggelse må bidra til et bymessig gatemiljø i Travbanevegen.

Innspill og merknader ved offentlig ettersyn og høring

Statsforvalteren i Trøndelag (innsigelse)

Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget: *Med hjemmel i PBL § 5.4 og med bakgrunn i rundskriv T2/16 og retningslinje T-1520 og T-1442/2021 fremmes det innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer at luftforurensing og støy er godt nok ivaretatt i bygge- og anleggsfasen.*

Kommentar:

Byplankontoret har foreslått i brev til Statsforvalteren datert 18.10.2024 at kravet blir imøtekommet ved endring av § 4.1.11 i bestemmelsene til planforslaget.

Statsforvalteren har i et brev til Trondheim kommune datert 11.11.2024 akseptert forslag fra byplankontoret og frafalt innsigelsen.

Statsforvalteren fremmet også følgende faglige råd til planforslaget:

1. Parkering for bil bør reduseres ytterligere, men antall parkeringsplasser for sykler bør økes.
2. Det bør tas inn en bestemmelse som sikrer at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer.
3. Tiltak for å redusere klimagassutslipp som omtalt i rapport om klimagassberegninger og i planbeskrivelsen bør sikres i bestemmelsene
4. Om at leilighetsfordeling baseres på kunnskap om boligbehov i området og at bestemmelsene sikrer minimums areal pr. boenhet før planen vedtas.
5. ROS analysen bør oppdateres med hensyn på fremtidige klimaendringer. Ved behov oppdateres planens virkemidler; formål, bestemmelser mv.
6. ROS analysen bør oppdateres med hensyn på at det skal anlegges solcelleanlegg i planområdet.
7. Det bør etableres rekkefølgekrav knyttet til overvann.

Kommentar:

1. Planlagte boliger er i størst grad en endring av vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1. Parkering for biler og sykler i planen for Tungavegen 1 er vesentlig lavere enn bestemmelser til KPA 2012-2024 og videreføres i derfor i denne planen. For

næringsbebyggelsen som er det eneste nye utbyggingsfeltet i denne planen, er parkeringsdekningen redusert til 0,1 p-plasser pr. 100 m².

2. Det tas inn følgende ny bestemmelse til planforslaget:
 - § 3.1.7 Håndtering av fremmede arter
Fremmede arter skal håndteres forskriftsmessig for å hindre spredning.
3. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. For å sikre vurdering av klimagassutslipp i planforslaget i kommende byggesaker, legges inn en ny bestemmelse *§ 4.1.12 Sammen med søknad om rammetillatelse skal det vurderes alternative energiløsninger for å minimere klimagassutslipp.*
4. Bestemmelsen er lik som i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1. Boligfeltene B7 og B8 som inngår i denne planen, er kun tatt med for å justere bebyggelsesstrukturen for å skape en god helhet som følge av utvidelsen mot Travbanevegen.
5. Det er valgt å forholde seg til DSBs nåværende veileder i arbeidet med ROS-analysen. Bygg og anlegg tar for øvrig som regel høyde for en 200-årsflom med klimapåslag. Det vises til fagnotat for flom og overvann, og hva som er lagt til grunn for beregningene. Vurdering av brannvann og slokkevann inngår ikke blant hendelser som skal vurderes i forbindelse med ROS-analyse. Det vises til DSBs sjekkliste i veilederen. Dette er forhold som skal vurderes i VA-notat.
6. Solcelleanlegg er aktuelt i prosjektet, og vil bli monterte i henhold til gjeldende forskrift (NEK 400)
7. Håndtering av overvann er ivaretatt i bestemmelsene til planforslaget *§ 4.1.8 Teknisk plan for offentlig anlegg*, 4. ledd: *Sammen med søknad om ferdigattest for tiltak innenfor planområdet, skal det innsendes sluttokumentasjon for VA inklusive åpne overvannstiltak, og renovasjon i henhold til enhver tids gjeldende veiledere for "Krav til innmåling og dokumentasjon av Trondheim kommunes ledningsnett" og "Renovasjonteknisk norm".*

Trøndelag fylkeskommune (innsigelse)

Trøndelag fylkeskommune, ved fylkesdirektøren fremmer innsigelse til planforslaget inntil rekkefølgebestemmelsene stiller krav om etablering av 2-sidig busslompe i Tungavegen før brukstillatelse til boligområdene det utstedes. Videre skal areal til holdeplass være sikret på begge sider av veien.

Kommentar:

Byplankontoret har i et brev til Fylkeskommunen datert 18.10.2024 redegjort for bakgrunnen for innregulering av ny bussholdeplass i Tungavegen, og hvordan den inngår i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1. Det understrekes også at problemstillinger, skolekapasitet og øvrige trafikkløsninger som inngår i reguleringsplanen for Tungavegen 1 ble avklart da den planen ble vedtatt.

Fylkeskommunen har i et brev til Trondheim kommune datert 11.11.2024 akseptert argumentasjon fra byplankontoret og frafalt innsigelsen.

Fylkeskommunens faglige råd til planforslaget

Parkering:

Oppfordrer til lademuligheter for elbiler og el-sykler i p-kjellere. Krav om at minimum 5 % av bør sikres i bestemmelsene til planforslaget.

Kommentar:

§ 4.1.6 suppleres med:

- Det skal legges til rette for lademuligheter for biler og el-sykler i p-kjellere.
- 5 % av parkeringsplassene i p-kjellere skal avsettes parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

Nærmiljø og bokvalitet

Fylkeskommunen er opptatt av at nye boliger skal bli attraktive og varige. Dagslyskvalitet er en viktig faktor for helse og bolyst. Leilighetsfordeling med 10 % andel store leiligheter (4 roms), finner fylkeskommunen lite.

Kommentar:

Bestemmelsen er lik som i vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1. Boligfeltene B7 og B8 som inngår i denne planen, er kun tatt med for å justere bebyggelsesstrukturen for å skape en god helhet som følge av utvidelsen mot Travbanevegen.

Ved gjennomføring av reguleringsplanen vil nye og mer detaljerte bestemmelser om bokvalitet i ny KPA være gjeldende.

Estetikk

Konsepter for estetikk kan for eksempel være bygningenes møte med bakken, terrengmurer, fasade- og volumoppbygging, takutforming, og bruk av materialitet og farger. Forholdene bør sikres i planbestemmelsene.

Kommentar:

Det vises til § 3.1.1. Utforming av bebyggelse, gater og plasser. Her framgår det bl.a. at svalganger ikke er tillatt og at bebyggelse som vender mot gater skal ha flere innganger og åpne og inviterende fasader.

§ 2 i bestemmelsene, første avsnitt, siste setning, utvides og blir slik:

- Samtidig skal planlagt bolig- og næringsbebyggelse i tilgrensende felt i reguleringsplan for Tungavegen 1 (r20170034), tilpasses for å oppnå en god helhetlig bystruktur.

Barn og unge

Det er viktig av å sikre kvaliteter som nok sol i lekeområdene og tilgjengelighet for alle. Det fremgår av arealregnskapet at plankart og illustrasjoner at planen er langt fra å oppnå tilstrekkelig solbelyst areal ved nøkkeltidspunkt vår og høst iht. krav KPA.

Kommentar:

Ettersom dette planforslaget er en mindre utvidelse og endring av gjeldende reguleringsplan for Tungavegen 1, er det en forutsetning at felles utearealer som i reguleringsplanen for Tungavegen 1 skal gjelde for alle boligfeltene, fortsatt skal være felles også for felt B7 og B8 som inngår i denne planendringen. Dette omfatter bl.a. hele «naturaksen» og «aktivitetsaksen» i reguleringsplanen for Tungavegen 1.

For å presisere dette, legges det inn følgende tillegg til bestemmelsen § 4.1.3 Uterom:
«Fellesarealer og -anlegg som inngår i reguleringsplan for Tungavegen 1 m.fl., planident: r20170034, skal være felles for feltene i denne planen. Sammen med søknad om tillatelse til tiltak skal det legges fram uteromsregnskap som dokumenterer at kravet til uterom er oppfylt samlet for hele planområdet i denne reguleringsplanen og reguleringsplan for Tungavegen 1 m.fl., planident: r20170034».

Fylkesveg trafikksikkerhet

Fylkeskommunen gir råd om utforming av holdeplasser. Fremtidig kollektivdekning er enda på utredningsstadiet og det er foreløpig mange usikkerheter knyttet til planene.

Kommentar:

Det inngår ikke bussholdeplasser i dette planområdet. Dialog med AtB må følges opp generelt i tilknytning til utvikling av bydelen som helhet.

Vannforvaltning

Leangbekken (123-104-R) renner gjennom tiltaksområdet. Vannforekomsten har miljømål om moderat økologisk og god kjemisk tilstand. Per i dag har bekken registrert tilstand som dårlig økologisk og udefinert kjemisk. Leangbekken er lagt i kulvert. I planprogrammet er det nevnt at det skal vurderes om, og i hvilken grad bekk skal gjenåpnes. Jamfør Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 bør gjenåpning av lukkede vassdrag og separering av overvann og avløpsvann vurderes løpende. Vi vurderer utredning av en eventuell gjenåpning av lukket bekk for mangelfull. Åpning av bekk kan bidra til å løse overvannsproblematikk.

Kommentar:

Løsninger for Leangbekken er utredet tidligere i konsekvensutredning for vedtatt reguleringsplan for Tungavegen 1. Det har etter det vært gjennomført en planleggingsprosess i tett samarbeid med Trondheim kommune. Det er avklart at bekkkulverten for Leangbekken skal legges om til Tungavegen og Haakon VII's gate. Ny trasé for bekkkulverten berører for øvrig ikke dette planområdet.

Statens vegvesen

Illustrasjonsplanen, vedlagt reguleringsbestemmelsene, viser at kjøreadkomst (grå farge) fra Travbanevegen til felt KB1 planlegges med en bredde på ca. 25 m. De anbefaler at dette strammes inn for å unngå uoversiktlige situasjoner ved inn- og utkjøringer av planområdet. Dette blir desto viktigere når fortau og gang- og sykkelveg skal krysses, slik det her er tilfellet. Krav til utforming av avkjørslene bør sikres gjennom planbestemmelsene

Kommentar:

Bredden på avkjørselen reduseres, og størrelsen sikres i bestemmelsene. Illustrasjonsplanen revideres i tråd med ny størrelse på avkjørselen.

Trym eiendom

Ber om at planlagt fellesadkomstvei f_KV flyttes bort fra planlagte boliger på nabotomta i vest (Gildheim).

Er kritiske til planlagt høyde på felt B7 og høydeforskjell på terreng, i forhold til planlagt bebyggelse på nabotomta i vest (Gildheim).

Kommentar:

Oppdatert illustrasjonsplan av 3.12.24 er omforent med Trym. I bestemmelsene til planforslaget § 4.1.9 sikres at det skal utarbeides plan for felles anlegg og områder. Opparbeidelsesplanen skal omfatte felt f_SKV i tilgrensende reguleringsplan r20190010, og vise at f_KV og f_SKV i r20190010 utformes som en fellesavkjørsel. Bygninger felt B7 skal plasseres minst 4 m fra eiendomsgrensene. Høydeforskjellen tas opp i bygningen på felt B7. Terrengnivå i gårdsrom i felt BBB3 skal kotehøyde være +47.

Trøndelag brann- og redningstjeneste

Spiller inn at det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats.

Kommentar:

Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy er ivarettatt i planlagt bebyggelsesstruktur.

Hovedprinsippene framgår av illustrasjonen «Prinsippkart felles nød og nytte» som er vedlagt planforslaget. Tilstrekkelig slokkevann framgår av VA-notatet.
