

Oppsummering og kommentarer

1. BaneNOR v/Madeleine Kristensen

Store deler av planområdet ligger innenfor en kilometer fra Leangen stasjon. Bane NOR anser det planlagte tiltaket som positivt, da høy utnytting i nærheten til kollektivknutepunktet Leangen stasjon bidrar til at flere velger kollektive løsninger fremfor bil.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet.

2. NVE

NVE viser til krav om sikkerhet mot naturfare ved ny utbygging i PBL og TEK 17, og eget veiledningsmateriell for vurdering og utredning av flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg i planarbeid. NVE ønsker å få tilsendt planforslag med relevante fagkyndige utredninger, og kan bistå i utarbeidingen.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet. Temaene inngår i planprogrammet, og NVE involveres ved relevante problemstillinger.

3. Sør-Trøndelag Fylkeskommune

Det igangsatte planarbeidet ser ut til å være i tråd med regionale mål om foretting og redusert transportarbeid. De regner med et nært samarbeid med Fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunen om trafikksystem, inkludert gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk, særlig koblet godt sammen med øvrige større utbyggingsområder i østbyen. Det vises til uttalelse fra Statens vegvesen.

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner i området, men det vises til aktsomhetsplikten og at bebyggelse som skal rives bør fotodokumenteres, samt ivaretagelse av prinsippene om universell utforming.

Kommentar: Innspillene tas med i det videre planarbeidet, hvor bl.a. trafikk er eget utredningstema og utredningene gjøres i samråd med Statens vegvesen, Fylkesmannen og Fylkeskommunen.

4. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Landbruk og bygdeutvikling

FM støtter at det legges opp til en høyere tetthet enn minstekravet i kommuneplanen, og minimum antall bolig pr. dekar må sikres. Minst mulig areal på bakkeplan skal benyttes til parkeringsformål, og det forutsettes at nødvendige areal til offentlige tjenester, grøntområder etc. løses innenfor areal avsatt til utbygging.

Miljøvern

Planprogrammet beskriver på en god måte miljøvernproblemstillinger som Fylkesmannen er opptatt av, som klima, nullvekstmålet, helhetlige trafikkløsninger, herunder tilrettelegging for gående- og syklende, samt god arealutnyttelse, men også grønnstruktur, vassdrag, overvannshåndtering, støy, luftforurensning og forurensning i grunnen. Det er positivt at det fokuseres på klimaregnskap og energiløsninger, og Fylkesmannen oppfordrer til å utvikle Leangen til Trondheims grønne bydel. Det innebærer fokus på

klimavennlige bygg med grønne tak og flater, og klima- og miljøvennlige energiløsninger. Det bør også settes krav til klimautslipp også i bygge- og anleggsperioden, herunder krav om fossilfri byggeplass.

Hovedgrepet i planen med bilfritt nabolag, tilrettelegging for gående og syklende med grøntakse og aktivitetsakse, er svært positivt med tanke på folkehelse og nullvekstmålet. Tiltak for å redusere bilbruken må sikres gjennom plankart og bestemmelser, herunder innstramming av parkeringsnormer, restriktiv bilbruk i området og godt tilrettelagte gang- og sykkelveger, koblet på eksisterende vegnett for å få et helhetlig og effektivt gang- og sykkelvegnett i området. Dette synes godt sikret i planprogrammet. Fylkesmannen ønsker å bli involvert i det videre arbeidet med trafikkanalyser. Det er positivt at berørte parter involveres i utarbeiding av trafikkanalyser, og at analysene sees i sammenheng med øvrig utbygging i Trondheim Øst. Grunnlagstillene må kvalitetssikres med Trondheim kommune og Statens vegvesen.

Støyutredninger må inkludere både eksisterende boligområder og bygge- og anleggsfasen. Luftforurensningsberegninger bør korrigeres ved målinger langs veg.

Det er ønskelig med høy utnyttelse av planområdet for å utnytte arealene godt og bygge opp rundt kollektivaksen, uten at det går på bekostning av bokvalitet og helse, ved å sikre høy arealutnyttelse, og samtidig sørge for godbokvalitet med akseptable støyforhold, god luftkvalitet, tilgang til grøntarealer og sollys. Foreslått plangrep vedrørende grønnstruktur er positivt, og det er viktig at grønnstrukturen reguleres inn plankart og bestemmelser slik at den blir opparbeidet etter intensjonen. Det er positivt dersom det er mulig å sikre åpne overvannssystemer, som også kan tilføre kvalitet til planområdet med mer variert grønnstruktur og rikere naturmangfold.

Samfunnssikkerhet

FM minner om krav til ROS-analyse i pbl, og viser til DBS sin nye veileder fra 2017. Det skal i tillegg vurderes risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, og hvordan fremtidige klimaendringer eventuelt vil påvirke tiltaket. ROS-analysen skal legges ved saken, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i plankart- og bestemmelser, eller gjøres juridisk bindende på andre måter. Kommunen har ansvar for å godkjenne ROS-analysen, jf. pbl § 4-3. Det må undersøkes om området ligger i aktsomhetszone for kvikkleire.

Sosial og helse

I folkehelseperspektiver trafiksikre forbindelseslinjer for myke trafikanter og tilgang på grønnstrukturer og rekreasjonsområder, i sammenheng og en helhetlig utvikling med nærliggende områder. Plangrepet med aksene er godt, og utforming av de felles uteområdene som sosiale møteplasser for alle aldersgrupper må stå sentralt. Fortetting bidrar til god arealutnyttelse, men kan ikke gå på bekostning av bokvalitet som solforhold på felles og private uteoppholdsområder og kvalitet/utforming av uteområdene. Nærheten til Leangen idrettspark er et pluss. Det kan synes å være fornuftig å legge annet areal enn bolig langs Innherredsveien. Fm minner om at folkehelse ikke bare handler om fysisk aktivitet, men også boligsammensetning, solforhold, stedsidentitet mv., og det anbefales at det i det videre arbeidet med utredningstema gjøres en vurdering av folkehelse der det er relevant.

Barn og unge

Det er positivt at det legges opp til boligprogram med variert bebyggelse, da dette vil gi en naturlig variasjon av målgrupper og alderssammensetninger. Fokus på «klimanøytral bydel» er et godt utgangspunkt for trygge gang- og sykkelveier til fritidsaktiviteter, i tillegg til nærområder for barnehager og skole. Det er viktig

at det benyttes naturlige arenaer der en sikrer barn og unges medvirkning i planprosessen, her vil både barnehager og skole være aktuelle samarbeidspartnere. Det er viktig å sikre gode og trygge uteområder i nærmiljøet, både på kort og lang sikt.

Kommentar: ROS-analyse er tatt inn som eget utredningstema i revidert planprogram. Trafikkutredningen skal gjøres i samråd med Statens vegvesen, Fylkesmannen og Fylkeskommunen. Det legges stor vekt på samarbeid med barn og unge. Øvrige innspill tas med i det videre planarbeidet.

5. Statens vegvesen Region midt (SVV)

SVV foreslår å systematisere og tydeliggjøre utredningsbehovet ytterligere ved at underkategori «trafikk» kun bør omhandle biltrafikk og trafikkanalyser knyttet til biltrafikk. Analyser av gang- og sykkeltrafikk kan inngå i «gang- og sykkelvegnett» og analyser knyttet til kollektivtrafikk inngår i «kollektivtrafikk».

Gang- og sykkeltrafikk

Det er svært viktig med fokus på gang- og sykkeltrafikk, og trafiksikkerhet er en forutsetning for en attraktiv løsning, og må tas inn i vurderinger av eksisterende løsninger og behov for nye løsninger og traseer. Planforslaget må sikre nødvendige ferdselsårer fra og gjennom planområdet, inkl. hovedsykkelrute gjennom planområdet. Løsninger beskrevet i håndbok N100 «Veg og gateutforming» anbefales. Trafiksikker skoleveg til alternative skoler må beskrives i planforslaget.

Kollektivtrafikk

SVV mener forbedret adkomst for myke trafikanter til kollektivholdeplassene «Travbanen» på rv. 706 Innherredsvegen må utredes, da mange foretar «villkryssing», i stedet for å benytte eksisterende passasje under Rotvollbrua. Det må utredes om det er behov for ny kollektivholdeplass i Bromstadvegen ved krysset Bromstadvegen – Brøsetvegen.

Biltrafikk og inputdata

Trafikkanalysen må utrede adkomst og tilknytningspunkt til riks- og fylkesvegnett, trafikkavvikling, kapasitetsanalyse og fremkommelighet, og kryssløsning for krysset Bromstadvegen – Tungavegen. Utforming av Landbruksveien anbefales koordinert med reguleringsplanarbeid for Tungaveien 26. Trafikkanalysen må ta høyde for verst tenkelig trafiksituasjon (konservative tall), for å sikre god bokvalitet. Trafikktall danner blant annet grunnlag for å diskutere hvilke tiltak som er nødvendig for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken, og er grunnlag for støy- og støvberegninger.

Ved beregning av fremtidig ÅDT, settes variabler som antall boenheter lik maks boenheter i plan, antall personer utledes av antall boenheter og antall personer pr. enhet (ev. boligsammensetning), og antall personturer utledes fra antall personer over 13 år og antall turer per person. Variabler gitt av SSB (antall personer pr. boenhet=2,1, 85% over 13 år, 2,0 turer per døgn og bilandel på 65%) bør ikke endres, uten at det foreslås tiltak med effekt som kan dokumenteres og forankres juridisk i planen. Miljøpakken jobber for maksimum 50% bilandel på turer. Foreslåtte bilandel på 65% er dagens bruk/worst case-scenario, for å kunne legges til grunn for støy- og støvberegninger og for å sikre tilstrekkelig bokvalitet, da man er langt unna ønsket nedgang i antall turer med bil. I tillegg til beregnede turer må turer for besøkende til boliger, idrettsanlegg, serviceanlegg, butikker og annet legges til. Vegvesenet forutsetter at planforslaget utarbeider trafikkanalysen ut fra de grunnlagstallene som er redegjort for over.

Støv og støy

Det er svært positivt at det skal gjennomføres støv- og luftforurensningsmålinger, og luftforurensningsrapport må utarbeides i tråd med T- 1520. Støyrapporten må utarbeides i tråd med T-1442/2016.

Statens vegvesen ønsker dialog og vil gjerne bidra i den videre planprosessen. SVV ønsker å få tilsendt planforslag til gjennomgang før høring, slik at man kan unngå konflikter og oppnå en effektiv planprosess.

Kommentar: Planprogrammet er revidert i samsvar med innspill fra SVV, og innspillene tas med i det videre planarbeidet. Trafikkutredningene skal gjøres i samråd med Statens vegvesen, Fylkesmannen og Fylkeskommunen.

6. Tine meierier (Bromstadvegen 68)

Tine gjør oppmerksom på at Tungaveien benyttes som adkomst for ansatte ved TINE Tunga.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet.

7. Amalielyst vel- og veilag

AVV er positiv til at det skjer en utvikling av området, og ønsker dialog og samarbeid med utbygger.

AVV spør hvorfor Amalienlyst ikke er omfattet av området i planprogrammet, og mener det er viktig med en samhandling mellom utvikling av Øvre Rotvoll og Tungavegen 1, spesielt i forhold til trafikkavvikling og myke trafikanter. AVV er enig i at det bør være et mål at de fleste skal gå, sykle eller bruke kollektivtransport, men tror utbyggingen vil medføre stor trafikkøkning (inkl. støv- og støyforurensing), og at infrastrukturen må legges til rette for det. De gjør oppmerksom på at utkjøringen fra Amalienlyst er ganske uoversiktlig, spesielt fra Innherredsvegen/rundkjøring pga. høydeforskjell. Det oppstår ofte farlige situasjoner, og lavere hastighet må vurderes.

De ber om analyse av solforholdene med planlagte byggehøyder, og at det vurderes å legge de høyeste bygningene til de områdene som ikke grenser til eksisterende boligområder.

Kommentar: Innspillene tas med i det videre planarbeidet. Virkninger for trafikk, luftkvalitet, støy, sol og skygge som berører naboer vil bli utredet, uavhengig om Amalielyst er omfattet av området i planprogrammet.

8. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten kan utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Det innebærer forskriftsmessig slokkevannskapasitet og nødvendige brannvannskummer, ev. tiltak for å hindre brannspredning, og mulighet for oppstillingsplasser av utrykningskjøretøy (obs ift. belastning på ev. kjeller/rom under bakken). Lading av el-biler i kjeller krever ekstra tilrettelegging, og det anbefales ikke parkering av gassdrevne biler i parkeringskjeller under bakkenivå.

Det vises til Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS' retningslinjer *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner, pbl § 27-1* og *TEK 17 §§ 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning. De ønsker å uttale seg i den videre prosessen.

Kommentar: Brannsikkerhet er tatt inn som eget utredningstema, og innspillene tas med i det videre planarbeidet.

9. Idrettsrådet i Trondheim

Idretten støtter planprogrammets hovedinnretning, vektlegging av sosiokulturelle hensyn, og vurdering av det nye boligområdet som et sted. Det forutsettes at innholdet i mulighetsstudiet som Trondheim kommune har utarbeidet for idrettsområdet, legges til grunn som beskrivelse av framtidens Leangen Idrettspark.

Idrettsanlegget bør utredes som eget tema, i et helhetlig og langsiktig perspektiv, med vurdering av utvidelse av anlegget, pga. manglende kapasitet og ytterligere behov som følge av utbyggingen. Nye beboere får Leangen idrettspark som sitt naturlige næranlegg.

Det bør utredes hvordan man kan samordne og utvikle hensiktsmessige funksjoner samt finansielle bidrag (rekkefølgekrav) med idrettene i mulighetsstudien, for en helhetlig løsning for området og bydelen/byen. Dette kan innebære at utbygger og kommunen med representanter for de aktuelle idrettene konkretiserer gode løsninger for:

- rekkefølgekrav i sammenheng med behovet for skøytehall
- helhetlig vurdering og utforming av området, inkl. hovedinngang og adkomst til anlegget
- samkjøring av funksjoner i nærområdet, som treningssteder, servicefunksjoner og butikk, parkering, kafeer, sal-flater på bakkeplan, samt BMX, skating, parkour, freesbee-golf etc. i naturlig forlengelse av grøntområdene
- innspill til bruk av «trekanten», som primært bør beholdes som en del av idrettsparken, for å ivareta dens behov, men alternativt kan vurderes som finansierings- og realiseringsløsning for skøytehallen og øvrige anleggsfasiliteter
- skissering av gode løsninger for mobilitetsbehovet som idrettsanlegget genererer, inkl. bedre sykkelparkering
- dialog og samarbeid i den videre plan- og reguleringsprosessen, for å unngå ugunstige løsninger, duplisering og unødig ulempe, samt sikring av tilstrekkelig kapasitet av nødvendige og ønskede funksjoner, på riktig sted
- muligheter og merverdier som ligger i samarbeid mellom idrett, utbygging og nærmiljø, og hvilke tema er mest aktuell å gripe fatt i
- hvor nærliggende, og på hvilke premisser investeringer i idrettsanlegg kan være en del av satsningen på bomiljø i utbyggingen

Kommentar: Planprogrammet gjelder for alt påfølgende reguleringsplanarbeid innenfor områdeavgrensningen. Behov for rekkefølgekrav vil bli avklart i det videre planarbeidet, ut fra hva som er nødvendig for å sikre formålet med reguleringen. Reguleringsplanen for Tungavegen 1 skal ivareta behov som direkte følger av utbyggingen. Dette gjelder bl.a. nærmiljøanlegg.

En utvikling av idrettsanlegget som følge av mulighetsstudien, må gjennomføres som en egen reguleringsplan for Leangen idrettspark. Det legges imidlertid opp til et tett samarbeid med idrettslagene for å legge til rette for helhetlige løsninger og mulige synergieffekter.

10. Ole Morten Aamo (Brøsetvegen 53)

Aamo peker på problematisk trafikksituasjon i krysset Bromstadvegen/Brøsetvegen, hvor det har vært flere ulykker. I forbindelse med utbygging i Tungavegen 1 foreslås følgende (kartskisse vedlagt):

- Innkjøring til Brøsetvegen fra Bromstadvegen stenges.
- Undergang for gående (allerede etablert som del av tursti ca 50m øst for krysset)
- Forlenge støyskjerm fra Strindheim hageby og østover langs Bromstadvegen
- Opprette forbindelse mellom Tungavegen og Peder Østlunds vei
- Åpne innkjøring til Brøsetvegen fra brua over E6 (det gamle Gildheimskrysset)
- I krysset Brøsetvegen/Peder Østlunds vei sperres det for trafikk enten a: fra Brøsetvegen inn i Peder Østlunds vei, eller b: fra krysset Brøsetvegen/Peder Østlunds vei og nordover langs Brøsetvegen.

Med disse endringene vil man kunne få fjernet krysset mellom Bromstadvegen og Brøsetvegen (nord) og fordelt trafikken i boligområdet mellom adkomst nordover over E6 og østover til Tungaveien.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet, hvor trafikk er eget utredningstema.

11. Mehdi Aghebati og Sara Sharif (Peder Østlunds vei 2)

Forstår det slik at planene ikke vil innvirke på eiendommen direkte, og ber om at Peder Østlunds vei 2 tas ut av planområdet. Han viser til reguleringsplan r207i, og ber om at boliger i Tungavegen 1 ikke får adkomst fra Peder Østlunds vei eller Brøsetvegen. Det er allerede mye trafikk i Peder Østlunds vei, og det er viktig at biltrafikk og ev. parkering til fotballbanene blir lagt til Tungavegen. De ønsker lav bebyggelse mot Peder Østlundsvei, og at det etableres flere gangveier til det nye boligområdet, ikke bare via Peder Østlunds vei.

Kommentar: I det videre planarbeidet vil kommunen gjøre en vurdering av hvilke areal som skal tas med i detaljplanarbeid. Innspillene tas med i det videre planarbeidet.

12. Trude og Terje Jørgensen (Gildheimsvegen 10B)

Jørgensen bor nært de nye boligområdene, og vil bli sterkt berørt. De er opptatt av å bli ivaretatt i planprosessen, og ønsker at det tas hensyn til eksisterende lavhusbebyggelse, ved at ny bebyggelsen mot eneboligene i Gildheimsvegen blir lav.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet.

13. Arcasa Arkitekter AS, på vegne av Selvaag Bolig (Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 8) og Trym Bolig (Gildheimsvegen 2, 2b, 2c, 2d samt 4a, 4b og 6)

Selvaag og Trym ønsker å lage en felles, helhetlig reguleringsplan for boliger på sine eiendommer (forslag til planavgrensning vedlagt), i tråd med signaler fra kommunen. Planprogrammet viser hovedgrep, viktige forbindelser og sammenhenger i bydelen, som sikrer at helhetlig, fremtidig plangrep for området blir ivaretatt, og de mener at prinsippene i planprogrammet kan legges til grunn for deres detaljreguleringsplan.

Tiltakshaverne ser for seg et godt og tett samarbeid med de tilgrensende eiendommer. Det vil planlegges for å finne gode felles trafikale løsninger for området som helhet, samt gode forbindelser for myke trafikanter. Vedr. planlegging av by-aksen med sykkelvei, er det enighet om at markert «drag» som vist i illustrasjonen burde ha tilkoblingspunkt ved Gildheimsvegen slik den nå er foreslått i planprogrammet.

Kommentar: Det er positivt at naboeiendommene i nord utvikles samlet. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, og det legges opp til felles møter for å legge til rette for helhetlige løsninger.

14. Edvard Aarnes (Tungavegen 39)

Aarnes er bekymret for økt trafikk som følge av utbyggingen. De senere årene har trafikken økt i krysset Tungavegen/Bromstadvegen, og det medfører støy, eksos og støvplager. Han håper at gode løsninger med økt biltrafikk blir hensyntatt i forbindelse med utbyggingen.

Kommentar: Innspillet tas med i det videre planarbeidet, hvor trafikk er eget utredningstema.