

Detaljregulering av Leangen stasjonsby, Gnr/Bnr 412/269 m.fl.

For Haakon VII's gate 25 AS v/Frost Eiendom AS

Vedlegg - Sammendrag av innspill ved varsel av planoppstart / høring av forslag til planprogram

Med forslagsstillers kommentarer

Dato: 06.12.2021

Sist revidert: 19.04.2022

Oppstart av planarbeid samt høring av forslag til planprogram ble annonsert i Adressa den 16.01.2020 og 20.01.2020. Samtidig ble offentlige etater og naboer varslet direkte pr. brev og e-post 20.01.2020. Åpent informasjonsmøte ble avholdt 29.01.2020. Frist for merknader ble satt til 28.02. Det kom inn 11 merknader. Merknadene er gjengitt i forenklet form under, sammen med forslagsstillers kommentar til innspillene. Det vises til originalversjoner av innspillene, i planforslagets vedlegg 28, for å se innspillene i sin helhet.

Miljøenheten, datert 27.01.2020

Sammendrag av innspillet:

Viser til at utredninger av luftkvalitet må følge «hovedmomenter for utredning av luftkvalitet i arealplanlegging». Dokumentet er vedlagt innspillet. Viser videre til at det i byggefase må etableres tiltak som sikrer luftkvalitet i tråd med T-1520 i planområdet og tilstøtende områder. Det vises til vedlegg 28, for «hovedmomenter for utredning av luftkvalitet i arealplanlegging» i sin helhet.

Forslagsstillers kommentar:

Utredningsrapport for luftkvalitet, «LUFT-01», utført av Brekke/Strand og datert 01.12.2021 følger hovedmomentene som er gjengitt i vedlegg til Miljøenhetens innspill.

Statens vegvesen, datert 03.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Statens vegvesen viser til Nasjonal Transportplan, og «Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging 2019-2023». Hovedtrekkene i nasjonale føringer og forventninger går på fokus på knutepunktsutvikling og fortetting/ transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk for å få en mer bærekraftig areal- og transportutvikling. Statens vegvesen mener de arealpolitiske føringene følges opp i planinitiativet.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget, slik det fremmes for 1. gangsbehandling har tatt de nasjonale arealpolitiske føringene om en effektiv arealutnyttelse og knutepunktsutvikling på alvor. Planen støtter opp under de nasjonale målene der løsninger for kollektivtransport, gange- og sykkel styrkes og gjøres mer attraktive, og det legges til rette for en effektiv arealutnyttelse nært knutepunktet.

Kontaktutvalget på Lade, datert 05.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Viser til at gjeldende kommunedelplan angir 6 etasjer og 21m byggehøyder. Er likevel positive til et høyhus på maksimum 12 etasjer knyttet til kolektivknutepunktet. Ønsker reduserte høyder på 3 etasjer mot Haakon VII's gate.

Peker på at parker må ha åpen adgang og innby til bruk for personer som ikke har tilknytning til området.

Forutsetter at Trondheim kommune tar ansvar for opprydding av søppelfylling, og ser opprydding av hele søppelfyllingen i sammenheng med at denne reguleringen iverksettes.

Understreker bydelens særpreg med lystgårdslandskapet og store grønne friarealer. Ber om at dette tas med i stads- og landskapsanalyser.

Forslagsstillers kommentar:

Høyder på 21m stammer fra områdeplanen for Leangen senterområde, og disse høydene er vist for felter som ligger over jernbanesporet. Dette gir maks gesimshøyde opp mot kote 63 i gjeldende områdeplan. Planforslaget slik det sendes inn til 1. gangsbehandling forholder seg i all hovedsak til denne høydebegrensingen. Kun to bygg foreslås over denne grensen, der det ene kun oversiger høyden med 3m (kote 66), mens høyhuset ved kollektivknutepunktet foreslås regulert med høyde opp til kote 88. Dette vil åpne for 14 etasjer for dette ene bygget. Begge bygninger som overgår høydebegrensingen i allerede vedtatte planer for området ligger utenfor de angitte siktsonene der Byantikvaren mener herregårdslandskapet skal hensyntas. Det vises til fjernvirkningsdokumentasjon som følger planforslaget.

En lavere gatesesims mot Haakon VIIs gate vil ivaretas ved at etasjer der det etableres boliger skal tilbaketrekkes. Det er imidlertid ikke i tråd med nasjonale forventninger til arealpolitikk og knutepunktutvikling at hele bygningsvolum utføres i kun 3 etasjer innenfor dette sentrumsområdet.

Vi mener herregårdslandskap og større grønne friarealer er godt ivaretatt i planforslaget, og mener at de generøse friarealene i nærområdet er en av grunnene til at det er riktig å konsentrere bebyggelse for å få en effektiv arealutnyttelse akkurat her, innenfor et definert sentrumsområde med et viktig kollektivknutepunkt, iht. nasjonale arealpolitiske forventninger.

Sameiene Liljendal 1 og 2, datert 14.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Innspillet peker på at det er viktig å begrense gjennomgangstrafikk, og støy fra både biltrafikk og jernbane. Mesteparten av innspillet gjelder dog sørsiden av jernbanen, som i ettertid er skilt ut som en separat reguleringsplan. Sameiene Liljendal 1 og 2 peker videre på at et lokk over jernbanen ville vært å foretrekke, men ser samtidig at det vil være lite realistisk å gjennomføre.

Forslagsstillers kommentar:

Forslaget, slik det nå foreligger til 1. gangsbehandling ivaretar relevante innspill fra sameiene. Det fremmes ikke forslag om kjørbare Peder Falcks bro, som har vært sameienes største bekymring pga. støy. Støyskjerming fra jernbanen vil sikres i separat plan, med Trondheim kommune ved Eierskapsenheten som forslagsstiller på sørsiden av jernbanen og tilgrensende sameienes eiendommer.

Bane Nor, datert 18.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Bane Nor vil motsette seg planer som regulerer detaljerte løsninger for lokk, før Bane Nor har avklart egne behov for fremtidig jernbaneinfrastruktur. Ber om at ny bebyggelse utformes og prosjekteres slik at et eventuelt lokk først vurderes på senere tidspunkt.

Peker på at det er mange jernbanefunksjoner som skal ivaretas, også utover hensyn til fremtidig dobbeltspor.

Positive til at planforslaget viderefører premisset om etablering av et vestre trapp- og heishus ned til plattform, og peker på at målsettingen om å bygge opp under Leangen stasjon som knutepunkt er i henhold til de vedtatte forventningene for jernbanetrafikken i Trøndelag.

Broutvidelser for etablering av Metrobuss-stopp på Leangbroa må ta hensyn til krav til elektrifisert bane.

Positive til en høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktet som premiss for planarbeidet, og mener at det ikke er nødvendig at det bygges lokk over jernbanen for å få et attraktivt knutepunkt og byutvikling. Peker på at tiltak innenfor 30m fra nærmeste spormid forutsetter egne søknadsprosesser og vedtaksbehandling etter jernbaneloven § 10.

Peker på utredningskrav for arealplaner som berører nasjonale jernbaneinteresser, herunder et spesielt fokus på jernbanens byggegrunn.

Peker på behov for tidlig involvering og avklaringer med Bane Nor.

Forslagsstillers kommentar:

Det er gjennomført mange samrådes- og avklaringsmøter med Bane Nor i planprosessen fram til innsendt planforslag. Relevante momenter og dokumentasjon som angår jernbaneinteresser er samlet i et eget tverrfaglig utredningsnotat som følger plansaken, i tillegg til geoteknisk rapport og ROS-analyse som supplerer dokumentasjon og vurderinger av stabilitet for jernbanens byggegrunn. Byggegrenser på 24m fra ytterste spormid er drøftet med Bane Nor underveis i prosessen, og vil bli gjenstand for egen søknadsbehandling iht Jernbaneloven § 10. Det forutsettes videre dialog om gjennomføring og finansiering av broutvidelse og nytt vestre trappe- og heishus ned til plattform.

Borg Forvaltning (på vegne av Rishaug Eiendom), datert 25.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Positive til sentrumsformål. Ber om å involveres aktivt i videre planarbeid. Peker på viktighet av gode trafikale avklaringer og helhetlig planlegging av vei og teknisk infrastruktur som ivaretar naboeiendommer. Ber spesifikt om at vurderinger som gjøres knyttet til avfallsdeponi og støy/ støv fra anleggsperiode medtar virkninger/ konsekvenser også for naboeiendommer.

Forslagsstillers kommentar:

Rishaug Eiendom, ved Borg Forvaltning er holdt løpende orientert om planarbeidet, og løsninger som fremmes i planen. Utredninger av deponi samt støy og luftkvalitet medtar virkninger for omkringliggende eiendommer iht. innspillet.

Trøndelag Brann- og redningstjeneste, datert 25.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Innspillet er av generell karakter, og viser i hovedsak til tekniske forskriftskrav og TBRTs retningslinjer for tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRTs kommuner.

Forslagsstillers kommentar:

Forhold som det legges rammer for i reguleringsplanen er ivare tatt i planforslaget. Øvrige forhold, som det vises til i TBRTs generelle innspill, vil bli ivare tatt og dokumentert når enkeltdeler av planforslaget fremmes som byggesaker på et senere planleggingstidspunkt.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 26.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Peker på viktigheten av høy arealutnyttelse og lav parkeringsdekning ved et viktig knutepunkt. Peker også på viktigheten av herregårdslandskapet på Lade som et kulturlandskap av nasjonal verdi.

Peker på at tilrettelegging for barn og unge er viktig, og bør tas inn i rekkefølgebestemmelser. Peker spesifikt på støyskjerming av utearealer, og sikring av trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet.

Fylkesmannen mener planinitiativet er i tråd med overordnede planer og prinsipper for arealutnyttelse og byvekst rundt kollektivknutepunkter. Fylkesmannen følger planens intensjoner, men peker også på utfordringer:

- Fremkommelighet for Metrobuss er viktig, og resultater fra kommunens mobilitetsanalyse må legges til grunn for løsninger i planforslaget.
- Må belyse trafiksikkerhet for myke traikkanter og trygg skoleveg.
- Bokvalitet må belyses i planforslaget, herunder støy. Luftkvalitet, universell utforming med mer.
- Peker på utfordringer knyttet til avfallsdeponi og deponigass, og problemer med grunnforurensing må løses før etablering av boligformål.

Fylkesmannen peker videre på viktigheten av ROS-analysen i planarbeidet, og formelle krav til denne.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget følger opp de temaene som Fylkesmannen peker på i innspillet. Både deponigass, støy, luftkvalitet, fremkommelighet for metrobuss og trafiksikkerhet for myketransporter er behandlet grundig gjennom egne fagutredninger.

Haakon VIIIs gate 23 AS, datert 27.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Opptatt av å ivareta sine leietakeres interesser, og at fremtidige muligheter for bymessig utvikling og struktur ivaretas i plangrepet og planarbeidet.

Mener stipulert bygningsvolum fra planinitiativet, nærmest HVII23 (planforslagets felt BKB1) blir et for massivt kvartalsbygg som nabo. Ber om å bli tatt med på råd i vurderinger av bebyggelse her.

Ber om vurdering av avbøtende tiltak ift. evt. økt eksponering av deponigass.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet signaliserer ønske om at det skal sikres en mulig bymessig utvikling og struktur vestover langs Haakon VIIIs gate. Samtidig pekes det på at foreslått volum nærmest HVII23 som nabo er massivt. Forslagsstiller mener forslaget til volum for felt BKB1, et kontorbygg på 5 etasjer, er godt tilpasset senterområdet. 5 etg. for et kontorbygg er relativt moderat for et område der det er krav om høy arealutnyttelse, og krav om å plassere både et stort antall arbeidsplasser og et stort antall boliger nært kollektivknutepunktet. Videre utgjør de tre kvartalene langs Haakon VIIIs gate i planforslaget starten på en generell kvartalsbebyggelse, som nettopp betyr at en tilsvarende bymessig utvikling og struktur kan videreføres vestover, som fremtidig mulighet, akkurat slik innspillet peker på.

Tiltak mot spredning av deponigass spesielt, og virkninger for nærområdet generelt er grundig beskrevet i de miljøgeologiske utredningsrapportene som følger planforslaget.

Trøndelag Fylkeskommune, datert 28.02.2020

Sammendrag av innspillet:

Peker på at fortetting rundt kollektivknutepunkter er i tråd med nasjonale og regionale mål for bærekraftig byutvikling. Forutsetter at knutepunktтанкеgangen også inkluderer etablering av gode gang- og sykkelforbindelser.

Peker på utfordringer knyttet til trafikkavvikling i området, og støy langs Haakon VII's gate, samt at tiltak som kan forverre trafikksituasjonen og fremkommelighet for Metrobuss kan utløse innsigelse fra fylkeskommunen.

Mener det er liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredede kulturminner. Ber om analyser som viser planinitiativet og foreslåtte høyders virkning på herregårdslandskapet, samt virkning for Falkenborg gård.

Forslagsstillers kommentar:

Knutepunktтанкеgangen omfatter i planforslaget også gang- og sykkelforbindelser, med fokus på gjennomgående system for gående og syklende både langs banen i retning inn mot og ut fra sentrum, i tillegg til trafikksikre koblinger på tvers over banen via knutepunktet.

Trafikkutredningen som følger planforslaget viser at trafikkmengden som følge av planforslaget vil gå ned i forhold til dagens situasjon, og dermed også bedrer fremkommeligheten for Metrobuss. Støy fra vegsystem og bane påvirker planområdet, men planforslaget forutsetter etablering av boliger der det er mulig å oppnå stille side samt at alle utearealer vil bli veldig godt skjermet for utendørs støy. Det foreslås tillatt at fasadestøy håndteres i form av «dempet fasade» for en andel av boenhetene i planforslaget, som vil gjelde primært for hjørneleiligheter med mindre mulighet for stille side. Dette er riktignok leiligheter som har mange kompensierende kvaliteter, i form av dagslys, utsyn, tilgang på fellesarealer og utearealer med mer. Etablering av enkelte slike hjørneleiligheter, i en lukket karrestruktur er en del av en velkjent urban bebyggelsesstruktur, og bør være et ønsket virkemiddel for å oppnå ønsket bymessighet rundt kollektivknutepunktet.

Høyder i planforslaget forholder seg i all hovedsak til tidligere godkjente høyder for området gjennom områdeplanen for Leangen senterområde, og dette gjelder konsekvent innenfor de sonene som er definert som viktigst for opplevelse av herregårdslandskapet. Planforslaget foreslår høyere høyde kun for to enkeltbygg, som ligger utenfor de definerte sonene for opplevelse av herregårdslandskapet, og er i tillegg en viktig markering av fortettingen rundt kollektivknutepunktet. Det vises til dokumentasjon av fjernvirkninger som følger planforslaget. Åpenhet foran Falkenborg gård er ikke lenger et vesentlig tema i dette planforslaget, ettersom sørsiden av opprinnelig innmeldt planavgrensing senere er skilt ut som en separat plan.

Idrettsrådet i Trondheim, datert 02.03.2020

Sammendrag av innspillet:

Peker på viktigheten av at kapasiteten på idrettsanlegg i området økes for å sikre at det blir et godt boområde etter transformering. Idrettsrådet er videre positive til at planene ivaretar gode og attraktive løsninger for byrom/ uterom samt gode løsninger for gange, sykkel og annen grønn mobilitet. Idrettsrådet har i tillegg innspill til en del konkrete aktiviteter og idretter det kan være aktuelt å legge til rette for, samtidig som det poengteres at det ikke er ønskelig å prioritere en ordinær flerbrukshall som vil komme som del av ny VGS i naboområdet. Det vises til innspillet, i vedlegg 28.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget har videreført de prinsipper for attraktive uterom, gang- og sykkelforbindelser og grønn mobilitet som var vist i planinitiativet. Videre åpnes det for en variasjon av idretts- og aktivitetsformål i nedre etasjer i planlagt ny bebyggelse. De største idrettstilbudene vil riktignok sikres i det som senere er skilt ut i en separat plan for Trondheim kommune, på sørsiden av jernbanesporene.