



## Fagnotat

Vår ref.  
2023/8630

Vår dato  
07.12.2024

Til:	Kommunaldirektør for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

### Detaljregulering av Travbanevegen 3-5, gnr./bnr. 4/36, 4/35 mfl. r20230010, offentlig ettersyn

#### 1. Hva notatet gjelder

Saken gjelder detaljreguleringsplan for Travbanevegen 3 og 5. Formålet med planen er å tilrettelegge for et nytt næringsbygg på Leangen, mot Innherredsveien, nord for tidligere Leangen Travbane.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Erco Invest AS.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket, datert 15.oktober 2024, i bestemmelser sist endret 23. november 2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26. november 2024. Komplette planmateriale ble først innsendt 16. mai 2024 og komplettert 15. oktober 2024.



Figur 1: Illustrasjon av prosjekt sett fra nordøst

Hovedutfordringen i planarbeidet har vært tilpasning til omgivelsene når det gjelder byggehøyder og hensyn til overvannsledning. Det har vært fokus på å sikre god kontakt med gatepartiet langs Travbanevegen ved at første etasje har utadrettede funksjoner.

## 2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet ligger på Leangen, øst i Trondheim, like nord for tidligere Leangen travbane. Planområdet ligger mellom Innherredsveien og Travbanevegen, og har en størrelse på ca. 5,5 daa. Planforslaget legger til rette for et nytt næringsbygg med hovedsakelig kontorlokaler, men med publikumsrettet virksomhet på gateplan. Maks tillatt utnyttning skal være 14 500 m<sup>2</sup> BRA, der maks 1 500 m<sup>2</sup> skal være til for offentlig/privat tjenesteyting og resten til kontorformål. Sokkeletasjen mot Innherredsveien har et areal på 1 600 m<sup>2</sup> BRA, og inngår ikke i maks tillatt BRA.



Figur 2: Situasjonsplan

Bygget er organisert i to hovedvolumer langs Travbanevegen: en lamell på 6 og 8 etasjer i øst og en lamell på 9 og 10 etasjer mot vest. Det skal etableres et grønt byrom mellom eksisterende bygning i vest og ny bebyggelse, og dette er sikret som grønnstruktur i plankartet. Det er regulert hensynssone for overvannsledning i grøntarealet, med krav om at bebyggelsen ikke kommer nærmere ledningen enn 8 meter. Et felles torg/forplass skal anlegges mellom bebyggelsen og Travbanevegen ved grøntområdet.

Atkomst til området for renovasjon og varelevering skal være fra felles avkjørsel med Travbanevegen 1 (i øst). Langs Travbanevegen vil det bli tilrettelagt for gateparkering, inkludert plasser for forflytningshemmede. Resten av parkeringen for å betjene byggets behov skal legges

utendørs mot Innherredsveien og i sokkeletasjen.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

### 3. Byplankontorets vurdering

#### Argumenter for planforslaget:

- Området har en lav utnyttelse i dag.
- Området kan vanskelig benyttes til annet enn næring, da det ikke er egnet for støyfølsom bebyggelse.
- Publikumsrettet virksomhet og fellesarealer på gateplan vil bidra til aktivitet langs gata (Travbanevegen).
- Ny bebyggelse vil bidra til å redusere støy fra Innherredsveien for ny planlagt boligbebyggelse i sør.
- Prioriterer sykkelparkering fremfor bilparkering.
- Inkluderer tiltak for håndtering av overvann.
- Regulerer og sikrer opparbeidelse av offentlig fortau.

#### Argumenter mot planforslaget:

- Byggehøydene vil gi store fjernvirkningen og forringe utsikten og lysforholdene for fremtidig bebyggelse på Travbanen.
- Kontorbebyggelse er i konflikt med målsetningen om å konsentrere slik virksomhet i sentrumsområdene med bedre kollektivtilbud.
- Riving av eksisterende bebyggelse medfører tap av næringsbygg som ikke er kontorer – området huser i dag verksted, bilforretning og kontorer.

#### Utforming, byggehøyder, tilpasning

Det legges opp til at det kan etableres tjenesteyting i første etasje med henvendelse mot Travbanevegen, og anlegge et torg/forplass ved hovedinngangen. Dette vil være bidrag til å gjøre området mer bymessig og mer attraktivt for gående. Bestemmelsene sikrer at første etasje skal ha en åpen og inviterende utforming. Videre er det fastsatt at fasadene skal ha variasjon i materialitet og fargebruk.

Planmaterialet viser ikke hvordan parkeringsbehov for bil og sykkel skal løses på baksiden av bebyggelsen, uten at det går på bekostning av grøntarealer eller andre viktige kvaliteter. Situasjonsplanen, vist i figur 2, illustrerer et større grøntareal mot Innherredsveien enn det som er sikret i bestemmelsene. Byplankontoret mener at mer av kvalitetene vist i situasjonsplanen må sikres i bestemmelsene eller i plankartet før sluttbehandling, slik at grønne områder ivaretas og arealer til parkering begrenses på bakkeplan.

Byplankontoret mener 8 og 10 etasjer vil kunne bli for fremtredende i landskapet, og ønsker særlig innspill på dette i høringsperioden. Dette spesielt gitt planområdets synlige plassering ved Innherredsveien og nærheten til lystgårdslandskapet mellom Lade og Rotvoll.

Området markerer en overgang til byens tettere bebyggelse. Så høy bebyggelse kan oppleves som en uharmonisk overgang fra den mer spredte bebyggelsen langs Innherredsveien fra øst.



*Bebyggelsen sett fra Luftkrigsskolen ved Kuhaugen. Stedsanalysen viser til Rotvollskogen som det mest fremtredende lokale landskapselementet. Den nye bebyggelse har stor virkning både på landskapet og bybildet.*

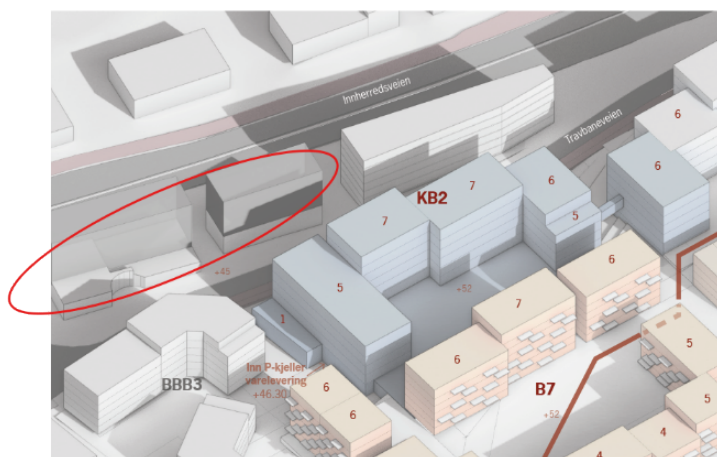


*Figur 3: snitt av bebyggelsen sett fra Innherredsvegen. Eksisterende kontorbebyggelse til venstre, ny foreslått bebyggelse i midten og Grip Klatresenter i til høyre.*

Klatrehallen på Leangen og kontorbyggene på Travbanevegen 1 og 2 er høye bygg, og ny bebyggelse er foreslått betydelig høyere enn disse.

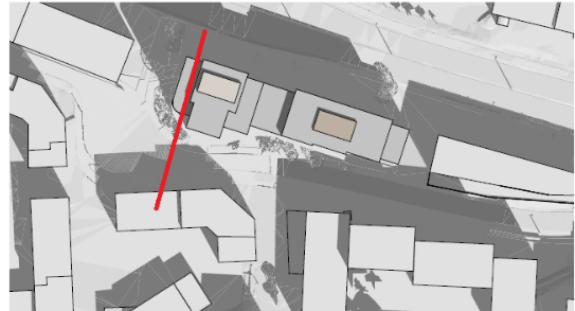


*Figur4: Illustrasjon fra detaljregulering av Travbanevegen 6 og Gildheimvegen 2,4, 6 og 8. Ny bebyggelse vil plasseres i fortsettelsen av Innherredsvegen (rød ring). Bygning illustrert langs Innherredsvegen er Grip klatresentrer som er regulert med kotehøyde på 70 på det høyeste partiet. Ny bebyggelse vil bli betydelig høyere med kotehøyde opp mot 89,5.*

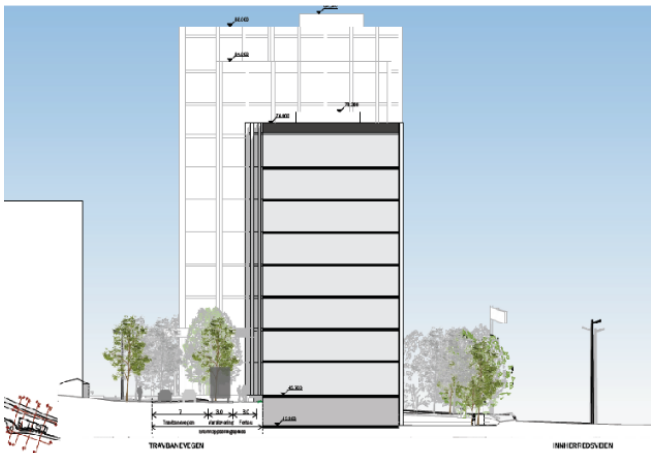


*Figur 5: Modell som viser byggehøydene i reguleringsplan under arbeid for Travbanevegen 4A og B og 6B. Blå bebyggelse er næringsformål. Planområde markert med rød ring.*

Pågående utbygging på det tidligere travbaneområdet og Gildheimsområdet vil føre til betydelig økt aktivitet og ferdsel i området. Flere store reguleringsplaner er vedtatt og under utbygging. Området vil få svært høy tetthet. Dette gjør det ekstra viktig at planforslaget bidrar til å skape et attraktivt og velfungerende by- og nærmiljø. Byplankontoret er bekymret for at de foreslåtte byggehøydene også vil kunne forringe opplevelsen for gående og syklende langs Travbanevegen, ved at gata oppleves som trang og mørk. De foreslåtte byggehøydene vil også forringe utsikten mot nord for planlagt bebyggelse sør for området. Spesielt vil dette kunne være problematisk for de planlagte boligene på motsatt side av Travbanevegen, der bebyggelsen er planlagt høyest (bebyggelse lengst sør i figur 4 eller BBB3 i figur 5).



Figur 6: Snitt gjennom travbanevegen som viser gaterommet og bygningens forhold til regulert boligbebyggelse på andre siden av veien.



Figur 7: Snitt som gjennom Travbanevegen som viser gaterommet og regulert næringsbebyggelse på andre siden av veien.

Byplankontoret anbefaler at byggehøydenes reduseres til en gjennomsnittshøyde på sju etasjer til sluttbehandling av saken. Dette vil være bedre tilpasset området og landskapet, og harmonere bedre med eksisterende og planlagte bebyggelsen i området. Det er viktig at bebyggelsen fremdeles får variasjon i byggehøydenes, og at fasadene brytes opp for at bebyggelsen skal virke mindre dominerende.

#### Forholdet til byutviklingsstrategien og rett virksomhet på rett plass

Ny kontorbebyggelse vil tilsvare rundt 740 nye arbeidsplasser, som medfører en betydelig økning av tilreisende. I henhold til byutviklingsstrategiens føringer for rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet), skal etablering av ny kontorbebyggelse og bedrifter med mange besøkende lokaliseres til den delen av byen med best tilgjengelighet for flest mennesker. Det vil si områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og syklister og best mulig kollektivdekning. Dette vil fortrinnsvis være innenfor arealer avsatt til sentrumsformål i KPA.

Planområdet ligger rett utenfor kollektivbuen. Selv om det er nær kollektivbuen, er ikke lokaliseringen optimal for kontor. Nærmeste bussholdeplass er Gildheim, som ligger ca. 500

meter unna i gangavstand for bussretning øst og ca 700 meter i gangavstand for bussretning vest. Kollektivknutepunktet på Strindheim med flere og hyppigere avganger ligger ca. 800 meter unna i gangavstand fra planområdet. En avstand som kan oppleves som lang for mange. For de fleste i Trondheim vil det å komme seg til og fra planområdet innebære lang reisevei med buss, ofte med bussbytte.

Det er generelt et godt utbygd sykkelveinett til området. Til tross for dette vil den totale sykkelavstanden for mange arbeidstakere i Trondheim bli for lang for at sykkel blir et sannsynlig alternativ.

Byplankontoret mener likevel at området kan ha en viss egnethet for kontor, gitt at det ikke er egnet for boligformål på grunn av støy, og at sykkelveinettet er godt utbygd. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at etablering av kontorvirksomhet her kan være i konflikt med målsetning om å konsentrere slik virksomhet innenfor kollektivbuen eller de store knutepunktene, hvor det er bedre tilrettelagt for gående og syklende, og kollektivreisende.

#### **4. Konsekvenser for sosial bærekraft**

Det er positivt at det reguleres utadrettet virksomhet i første etasje. Dersom det legges opp til butikker, kafeer og restauranter vil dette bidra til å skape et mer levende bolig- og bymiljø og fremme tilhørighet for beboerne i området. Dersom det kun blir resepsjonen, kantina og et treningsrom for ansatte som ligger ut mot gata, vil det også være bedre enn rene kontorer, så lenge fasadene viser aktiviteten fram.

Etablering av offentlig fortau langs Travbanevegen bidrar til å skille gående fra biltrafikk og øker dermed tryggheten for fotgjengere.

Den nye bebyggelsen vil fungere som en støyskjerm for planlagt boligbebyggelse i bakkant, som vil bidra til å redusere støynivået og skape et bedre bomiljø for beboerne.

#### **5. Konsekvenser for næring**

Planforslaget legger opp til riving av eksisterende bebyggelse i planområdet, som vil medføre tap av næringsareal som i dag huser verksted, bilforretning og kontorer til disse. For kommunen kan dette bety et økt behov for slike næringsarealer et annet sted, og dette kan være utfordrende å imøtekomme.

#### **6. Konsekvenser for klima og ytre miljø**

Reguleringsplanen har flere positive konsekvenser for klima og ytre miljø. Planområdet består i dag hovedsakelig av harde flater, og utbyggingen vil derfor ikke medføre tap av naturmangfold. Det er positivt at det reguleres et eget område for grønnstruktur GAA som skal inneha trær og annen vegetasjon, regnbed og semipermeable flater.

Planen har bestemmelser om trær langs Travbanevegen og på torget, og beplanting og grønne uteområder mot Innherredsveien. Dette vil kunne bidra til et triveligere bymiljø og er viktig for håndtering av overvann. Det er i planforslaget ikke sikret trær mot Innherredsveien, størrelse på grønne uteområder eller hvordan vekstvilkårene for trærne blir, det er blant annet ikke satt krav

om jorddybde. Videre ser det ut til at trærne mot Travbanevegen skal plasseres mellom fortau og bygningen uten at det angitt nærmere hvordan løsningen skal bli her.



*Figur 4: Illustrasjon av bebyggelsen sett fra sør*

Byplankontoret støtter at det er foreslått parkeringsbestemmelser som er i tråd med ny KPA 2022-2034. Dette innebærer prioritering av sykkelparkering fremfor bilparkering. Planen legger opp til at 50 % av sykkelparkeringen skal være innendørs, og at 15 % av plassene skal være tilrettelagt for laste- og familiesykler. Sykkelparkeringen skal etableres nær innganger, og det skal avsettes areal til vask og enkel service. Dette ansees som riktig og viktig når det skal anlegges mange nye arbeidsplasser. Planen mangler imidlertid bestemmelser som sikrer en begrensning av andelen parkering på uteområdene, både når det gjelder parkering for sykkel og for bil.

#### **7. Økonomiske/administrative konsekvenser:**

Planen medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunen, foruten om drift av offentlig fortau o\_FO.

#### **8. Prosess og medvirkning**

Det ble varsel oppstart av planarbeidet i Adresseavisen 1. juli 2023. Det kom inn tre uttalelser; fra Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune.

Statens vegvesen viser til at bebyggelsen ikke må komme nærmere Innherredsveien enn hva som er tidligere regulert, og viser til utfordringer knyttet til støy og støv.

Statsforvateren viser til føringer om støy og støv, og krav til utredninger. Det gis også føringer for klimatilpasning, naturmangfold, vannmiljø, landskap, friluftsliv og forurensning. Det minnes om at det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Uteareal må utformes trafikksikkert og med kvalitet for opphold.



Trøndelag fylkeskommune Fylkeskommunen viser til føringer for barn og unges interesser, samt overvannshåndtering. Planforslaget må undersøke hvilke muligheter som finnes for å etablere gode og trafikksikre gangforbindelser til kollektivholdeplasser.

Forslagsstillers oppfølging av merknadene fremgår av planbeskrivelsen. Byplankontoret mener innspillene er løst godt i planforslaget

### **9. Byplankontorets anbefaling:**

Byplankontoret anbefaler planforslaget, med forbehold om at endringer i forslag til vedtak innarbeides før sluttbehandling. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

### **10. Byplankontorets forslag til vedtak**

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Travbanevegen 3 og 5 ut til og offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Følgende endringer bør innarbeides i planforslaget før sluttbehandling:

- Byggehøydenes reduseres til å være mer avpasset høyder i eksisterende og fremtidig bebyggelse i området.
- Mulighet for utendørs bakkeparkering for bil må i plankart/bestemmelser begrenses til de områdene som er vist i situasjonsplanen, dvs. mellom bebyggelsen og Innherredsveien, øst for renovasjonsanlegget
- Bestemmelsene må utformes slik at man unngår at store deler av utendørsarealene blir parkeringsanlegg for sykkel.
- Viste grøntområder mellom bebyggelsen og Innherredsveien i situasjonsplanen og beskrevet i planbeskrivelsen må sikres i plankart/bestemmelser
- Trær, samt vekstvilkår for trær, mot Innherredsveien og Travbanevegen må sikres i bestemmelsene.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket PKA Arkitekter, datert 15. oktober. 2024, i bestemmelser sist endret 23. november 2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26. november 2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

### **Vedlegg som følger den politiske saken:**

Vedlegg:

- 1 Plankart
- 2 Planbestemmelser
- 3 Planbeskrivelse
- 4 Illustrasjoner

- 5 Situasjonsplan - Snitt
- 6 Stedsanalyse
- 7 Overordnet VA-plan
- 8 Snitt avstandskrav VA og bygg
- 9 VA-notat
- 10 Trafikkanalyse
- 11 Vegplan
- 12 Støyfaglig utredning
- 13 Luftkvalitetsutredning
- 14 ROS-Analyse
- 15 Merknadsbehandling