



Travbanevegen 3 og 5, detaljregulering, r20230010, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 26.11.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

1 Bakgrunn

1.1 Plankonsulent, forslagsstiller

Forslagsstiller: Erco Invest AS

Plankonsulent: PKA Arkitekter AS

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for et næringsbygg mellom Innherredsvegen og et fremtidig tett boligområde som erstatter eksisterende Leangen travbane, i tråd med føringer i gitt i vedtatt ny KPA 2022-2034 (men ikke rettskraftig per 18.11.24).



Figur 1 Flyfoto mot nordøst

1.3 Utfordringer i planen

Høyder og volumstørrelser vil være de største utfordringene i planen, da bygningene vil være på flere etasjer enn nabobebyggelsen mot Travbanevegen.

Postadresse:

ORNAVAVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Holtermanns veg 7

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

www.trondheim.kommune.no

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Arealet er, i kommuneplanens arealdel 2012-2024, avsatt til eksisterende næringsbebyggelse. Aktuelle bestemmelser tilknyttet formålet er;

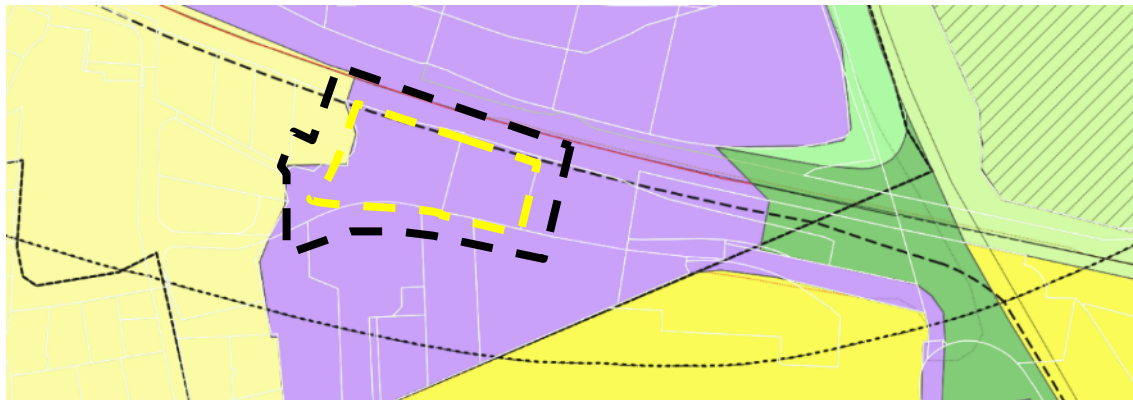
- Innenfor områdene vist som næringsbebyggelse tillates ikke boliger, forretning og handel (§ 34.3)
- Næringsvirksomhet skal lokaliseres i samsvar med målsetting om rett virksomhet på rett sted (§ 34.1)

Aktuelle retningslinjer tilknyttet formålet:

- Ved planlegging og utbygging i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, bør arealutnyttelsen være minimum 140 % BRA (retningslinje gitt til § 34.4)

I prinsippet om rett virksomhet på rett sted er området kategorisert som B-område, med middels god tilgjengelighet for gange og kollektiv. Området ligger innenfor midtre sone i parkeringsdekning.

Arbeids- og/eller besøksintensiv virksomhet skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, fortrinnsvis innen arealformålet sentrumsformål. Kontor kan også lokaliseres i områder med god kollektivtilgjengelighet, definert som sone for midtre parkeringsdekning.

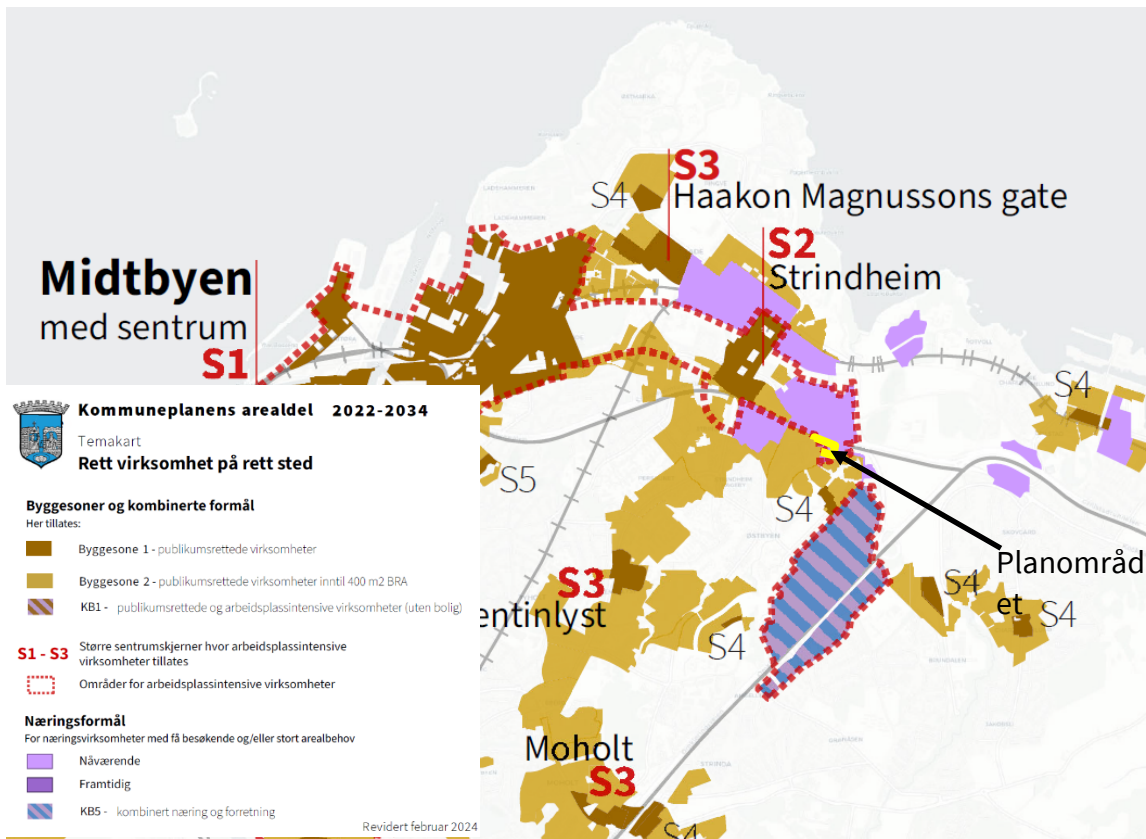


Figur 2 Utsnitt, Kommuneplanens arealdel Trondheim 2012-2024

2.2 Ny arealdel til kommuneplanen 2022-2034

Formålet for den nye arealdelen å gjøre byen tettere, fremfor større i utstrekning, for å spare jordbruksarealer og naturområder, og for å få en bystruktur der reiseavstandene er kortest mulig.

Planområdet er i Byutviklingsstrategien innenfor området for videreutvikling/etablering av arealkrevende næring rundt Leangen stasjon.



Figur 3 Temakart: rett virksomhet på rett sted, fra høringsforslag ny KPA



Figur 4 Utsnitt, Kommuneplanens arealdel Trondheim 2022-2034 (vedtatt av Bystyret 26.09.2024)

Planområdet foreslås disponert til næringsbebyggelse i ny KPA 2022-2034. Det følgende er basert på høringsforslag februar 2024.

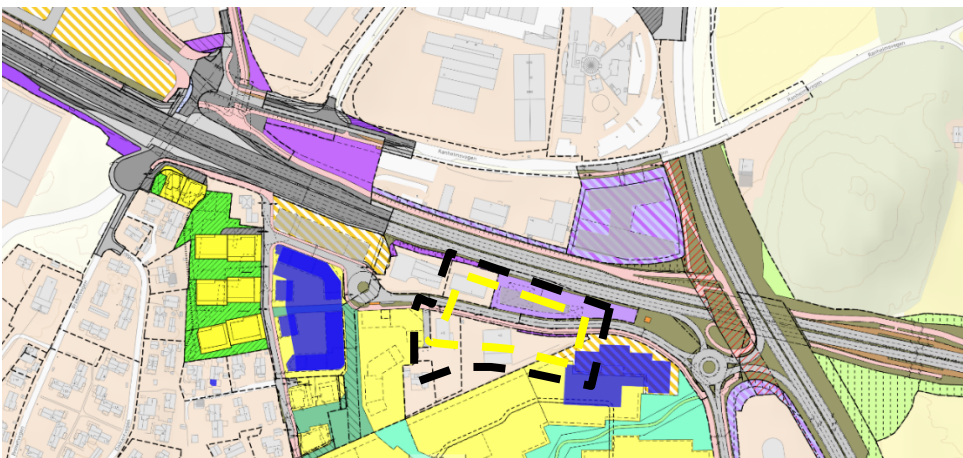
Relevante bestemmelser og retningslinjer tilknyttet næringsbebyggelse:

- Bestemmelse § 24.4.1: Innenfor formålet kan det etableres næringsvirksomheter i tråd med prinsippet for rett virksomhet på rett sted (...)
- § 24.4.2 Utnyttelse og utforming: Effektiv arealutnyttelse skal ivaretas gjennom høy tetthet tilpasset omgivelsene og områdets tilgjengelighet i henhold til prinsippet om rett virksomhet på rett sted. (...)
- Prinsippet for rett virksomhet på rett sted angitt som retningslinje i § 18: Arbeidsplassintensive virksomheter, som kontor, skal lokaliseres langs kollektivbuen mellom Sluppen og Strindheim, i tilknytning til kollektivknutepunktene Heimdal, Tiller og Strindheim, eller i større lokale sentrumskjerner (felt S3), eller i andre områder der kollektivdekningen er/kan bli tilfredsstillende i løpet av planperioden. I disse områdene skal arbeidsplassintensive virksomheter kun etableres innenfor byggesone 1, byggesone 2 eller fra andre etasje og opp innenfor formålet næringsbebyggelse.
- Blågrønn faktor (§ 12.2 og Norm for blågrønn faktor): Tiltaket ligger innenfor formålet næringsareal, hvor kravet er BGF 0,2, men det foreslås regulert inn kontorformål. Området ligger i tilknytning til byggesone 2. Kravet til blågrønn faktor vil dermed bli 0,5.

Andre relevante føringer i KPA 2022-2034:

- Små publikumsrettede virksomheter med lokalt nedslagsfelt begrenset til 400 m BRA tillates i byggesone 2. Dagligvareforetninger på inntil 1500 m² BRA kan vurderes tillat i byggesone 2 og 3. (§ 18) Om høyder: Trondheim skal ikke bli en høyhusby. Høyhus i Trondheim er bygninger over 10 etasjer, eller mer enn 3 etasjer høyere enn omkringliggende bebyggelse. (§ 8.5)

2.3 Forholdet til tilgrensende planer



Figur 5 Utsnitt av TK sitt plankart med planområdet markert. Godkjente tiltak uten ferdigattest vist i blått.

- **Detaljregulering – Travbanevegen 1 og 1A, r20130062 vedtatt 2015**
Kontorbygg i 6-7 etasjer – Ferdigstilt
- **Detaljregulering – Tungavegen 1, r20170034 vedtatt 2019**
Transformasjon av gamle Leangen Travbane med utvikling av boligområde, med innslag av handel, kontor og næring, med siste byggetrinn i nord opp til 8 etasjer.
- **Travbanevegen 6 og Gildheimsveien 2, 4, 6, 8, r20190010 vedtatt 3.2.2022**
Travbanevegen 6 planlegges som fortettingsprosjekt med næring i 4-6 etasjer ut mot Innherredsveien og boliger opp til 6 etasjer mot planområdet. Reguleringsplanen regulerer sykkelveg med fortau på sørsiden av Travbanevegen.
- **Detaljregulering - Falkenborgvegen 32, 33, 35, 37 og 39, r20190028 vedtatt 01.02.2024.**
Falkenborgvegen 32 m. fl. er et transformasjonsområde for Leangen sentrum øst, vedtatt 8.12.2022. Mot Innherredsveien sørøst i feltet er det regulert inn hotell-virksomhet med opptil 17 etasjer.
- **Detaljregulering - Travbanevegen 4A og 4B, 6 og 6B og del av gnr/bnr 4/13 m.fl. - r20230011 – planlegging igangsatt**
Komplett planforslag ble oversendt til behandling 21.12.23. Bebyggelsen langs Travbanevegen foreslås regulert til næring, kontor og offentlig eller privat tjenesteyting.

2.4 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

Planforslaget omfattes ikke av KU-forskriften § 8 fordi formålene er i samsvar med overordnet plan. Planen faller ikke inn under Vedlegg I da det planlegges for under 15 000 m² BRA.

2.5 Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med overordnede planer. Forslaget legger opp til noe handel og forretning på gateplan.

Reguleringsgrensen er lagt inn til eksisterende planer, men omregulerer sideareal til Travbanevegen til fortau og parkering.

3 **Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

3.1 Berørte eiendommer

Forslag til tiltak berører følgende eiendommen: gnr./bnr. 4/35, 4/36 og 4/37. Deler av gnr./bnr. 4/8, 4/39 og 4/40 er også innenfor plangrensen.

3.2 Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Tomtene, gnr./bnr. 4/34 og 4/35, er på ca. 5,5 daa og ligger på Leangen. Området avgrenses av Innherredsveien og Travbanevegen.

3.3 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består hovedsakelig av harde overflater med verksted, bilforretning og kontorer i 2 etasjer. Området rundt travbanen er under transformasjon, der småhusbebyggelse, travbane og

næringsbebyggelse blir erstattet med blokkbebyggelse med næring, kontor og boliger med høyere tetthet.

3.4 Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse og ev. ombrukspotensial

Det er utarbeidet en stedsanalyse. Tomtene er avgrenset av Innherredsveien (riksvei 706) og Travbanevegen i henholdsvis nord og sør. Det ligger et bygg på hver tomt. På sidene er det to nyere bygg.

Planområdet domineres av harde flater og funksjoner som næringsbygg og parkeringsplass. Analyseområdet oppleves i dag som variert, med et næringsområde med stor mengde overflateparkering og lite samordnet utbyggingsmønster i nord og vest, et småhusområde i sørvest, og transformasjonsområdet Leangen Travbane i sør.

Det er tydelig at stedets karakter er formet av bilens og industriens krav til bruk. Eksisterende bygningsmasse er delvis ordnet etter gateløpene, men bidrar i liten grad til lesbarhet av gatestrukturen.

3.5 Topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Analyseområdet som stedsanalysen har vurdert, er en del av det store landskapsrommet øst for byen, som avgrenses av Kuhaugen i vest, Vikåsen / Strindamarka i sørvest og sjøen og Rotvoll i nord.

Til forskjell fra det mer tydelig avgrensede landskapsrommet rundt Midtbyen, er dette et mindre tydelig avgrenset landskap, som primært kjennetegnes av den slake hellingen mot nord og sjøen som definerer området. Lokale topografi og bygde forhold er viktigere enn det store overordnede landskapet.

De mest fremtredende lokale landskapselementene er Rotvollskogen, og det slake fallet fra Rotvollhaugbrua mot Strindheimstunellen og mot Leangenbukta.

Innherredsveien utgjør en barriere i området, som bare kan krysses via broer.

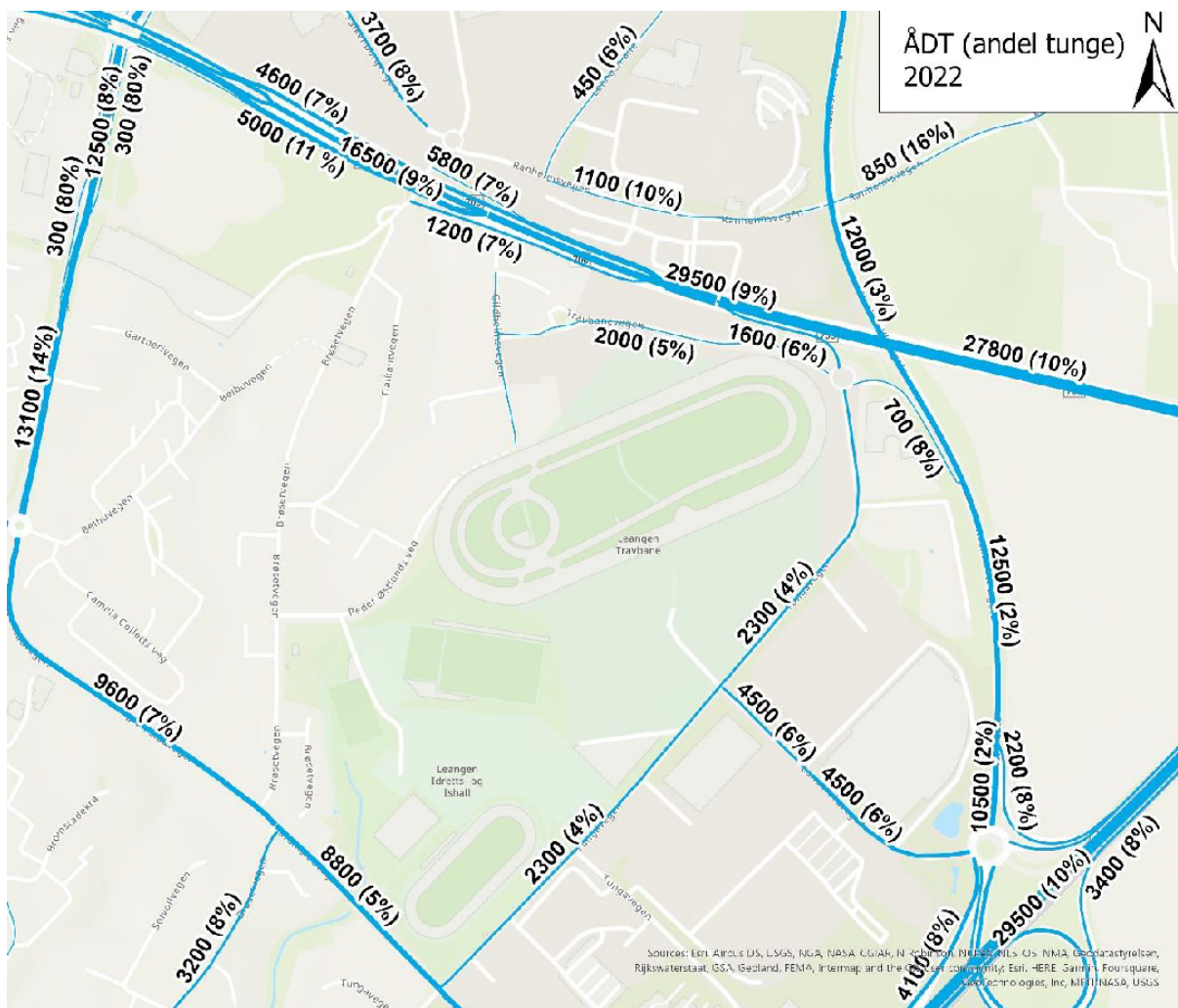
3.6 Trafikk

Atkomst

Adkomst inn til planområdet med kjøretøy foregår via avkjøringsrampe i østgående retning fra fv. 706/Innherredsvegen eller fra Tungavegen i sør. Ut fra planområdet må man benytte påkjøringsrampe ut på Haakon VII's gate i sørgående retning, eller kjøre ut via Tungavegen.

Trafikktetthet:

Innherredsveien nord for planområdet er en hovedinnfartsåren til Trondheim med høy trafikktetthet. Øvrige veger tilknyttet planområdet er lokalveger med lav trafikkmengde. Se figur.



Figur 6 ÅDT 2022 med tungtrafikkandel (hentet fra trafikkanalyse fra Rambøll)

Kollektivdekning:

I Innherredsveien er det høy kollektivfrekvens med hyppige avganger. Tilbudet forbi planområdet inkluderer metrobusslinje 1, samt andre busslinjer. Nærmeste metrobussholdeplass i Innherredsveien er Gildheim som ligger ca. 500 meter i gangavstand i retning øst og ca. 700 meter i retning sentrum. Planområdet ligger ca. 1 km i gangavstand fra Strindheim som er et kollektivknutepunkt med mange avganger.

Trafikkulykker

Det har ikke vært store geometriendringer i vegnettet i området i løpet av de siste 10 årene, på hverken kjøreveg eller gang- og sykkelveger. Utbygging langs Travbanevegen de siste årene har ført til en liten økning i trafikk langs strekningen. I løpet av de siste 10 årene er det ikke registrert noen politirapporterte personskadeulykker i området.

3.7 Barns interesser og sosial infrastruktur

Det er planlagt store boligutbygginger sør og vest for planområdet. Skoler, barnehager og idrettsanlegg ligger også sør og vest for planområdet, slik at det ikke er nødvendig å passere området. Det er ikke sammenhengende fortau på nordsiden av Travbanevegen.

3.8 Universell utforming

Det er atkomst med bil fram til inngang for eksisterende bygg. Det er tilnærmet flatt fra kjøre- og gangatkomst i Travbanevegen og inngang.

3.9 Teknisk infrastruktur

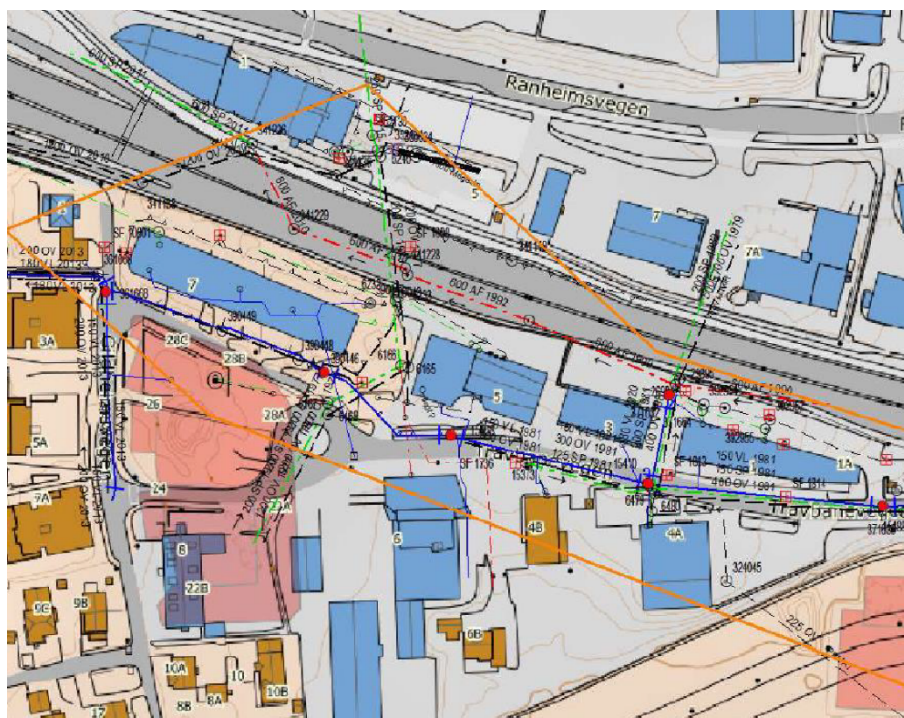
Det vil antakelig bli behov for ny trafo på eiendommen. Det åpnes i bestemmelser for at denne kan ligge inne i bygget eller utenfor mot Travbaneveien. Plassering må gjøres i samarbeid med Tensio.

Fjernvarme:

Tiltaket ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Tilknytning via fjernvarmeledning i Travbanevegen.

Vann og avløp:

Det er eksisterende avløpssystem sør for planområdet i Travbanevegen (SP200) som nylig er etablert, og rett øst og vest for planområdet (SP200). Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet er koblet til vann og avløp både mot øst (Travbanevegen 3) og mot vest (Travbanevegen 5).



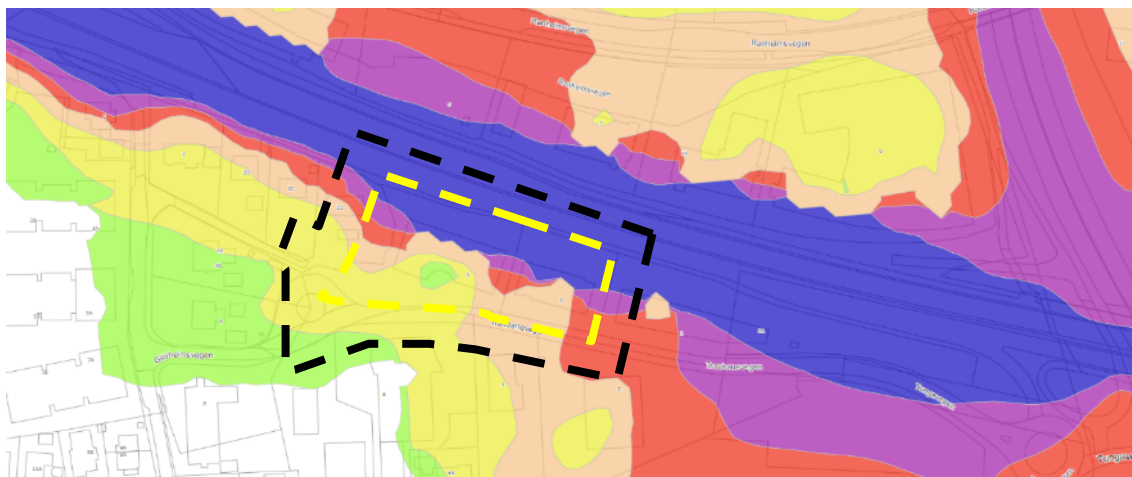
Figur 7: Utsnitt av VA-kart

3.10 Grunnforhold (geoteknikk)

Det er ikke registrert kvikkleire i planområdet. Området ligger ikke i eller nær aktsomhetsområder for kvikkleire i aktsomhetskart fra NVE. Grunnen består av marine avsetninger.

3.11 Støyforhold

Støykart fra Trondheim kommunes karttjeneste viser at tomten er utsatt for støy.



Figur 8 Støy fra veg, Trondheim kommunes karttjeneste – støysoner 2017

3.12 Luftforurensning

Planområdet ligger i gul og rød sone for luftforurensning.

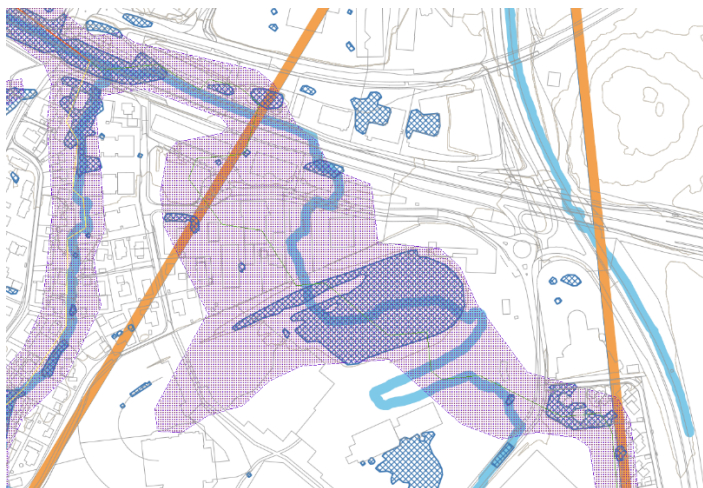


Figur 9 Spredningskart som viser utbredelse av Retningslinje T-1520 rød og gul sone for PM10 ved planområdet.

3.13 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er registrert flomveg både på vest- og østsiden av planområdet, se bilde under. I vest, er det Leangenbekken som er lagt i rør. Denne bekkelukkingen er håndtert på overflaten i tidligere utbygging lengre sør gjennom et grøntbelte.

Øst for planområdet, er det flomveg fra tidligere Leangen travbane og som er den opprinnelige flomvegen for Leangenbekken. Flomveg i øst vil bli sperret/skjært av ved øvrig utbygging i området, sør for dette planområdet. Men her er det ikke spesifisert hvordan flomveien behandles annet enn at man henviser til at det er et pågående prosjekt i Trondheim kommunes regi hvor man vurderer å omlede den eksisterende flomveien ned mot Haakon VII's gate. Dette vil nok være en nødvendighet, spesielt for prosjektet i Travbanevegen 4A, 4B og 4C som skjærer av flomvei fullstendig. Men inntil disse detaljene er avklart, må man for denne reguleringsplanen ta hensyn til flomvei slik den ligger i dag.



Figur 10 Flomfarekart fra VA-notat

3.14 Næring

Travbanevegen 3 er i bruk som kontorer for en servicebedrift innen sikkerhetstjenester. Travbanevegen 5 er forretningslokale for en bilforhandler som har verksted på motsatt side av Travbanevegen.

4 Beskrivelse av planforslaget

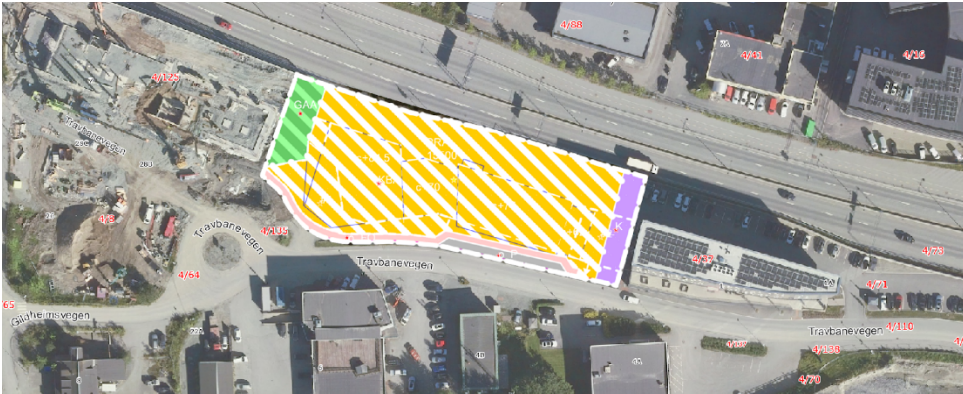
4.1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til kontorformål, og publikumsrettet virksomhet/tjenesteyting på plan 1. Det åpnes også for verksted og lager.

Det skal anlegges et torg mot snuplass i Travbanevegen. Dette er sikret gjennom et bestemmelsesområde #1.

Vest på tomte reguleres et kombinert grønnstrukturformål (GAA) hvor det skal etableres grønnstruktur i form av trebeplantning, regnbed og semipermeable flater.

	BEBYGGELSE OG ANLEGG	SAMFERDSEL	GRØNNSTRUKTUR	TOTALT
Grunnareal (daa)	4,0	0,4	0,3	4,6



Figur 11 Reguleringsplan på ortofoto

4.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak. Plassering og utforming

Bebyggelsen plasseres i lengderetningen på tomte. Atkomst til sokkeletasje, renovasjon og varelevering blir øst for bebyggelsen, via felles avkjørsel med Travbanevegen 1. Bebyggelsen vil skjerme bakenforliggende boliger mot støy fra Innherredsveien.

4.3 Parkering

Det settes maksgrenser for parkering i tråd med vedtatt ny KPA 2022-2034 (ikke rettskraftig per 18.11.2024). Sykkelparkering planlegges i henhold til krav i KPA 2022-2034, jf. bestemmelser § 3.2. Overdekket sykkelparkering blir i hovedsak i sokkel med tilgang til heis. Besøksparkering blir i hovedsak på bakkeplan mot Travbanevegen og noen få plasser mot Travbanevegen. Det stilles krav om maksimum 43 bilparkeringsplasser, hvorav 5 skal tilrettelegges for HC. Plassene fordeles mellom parkeringskjeller og gateplan for å sikre godt tilbud til ulike grupper av forflytningshemmede. Det stilles også krav til minimum 383 sykkelparkeringsplasser, der 50 % av sykkelplassene skal være innvendig i bygg eller ha overbygg med belysning. I tillegg stilles det krav om at 15 % av plassene skal være tilrettelagt for sykkelvogn og lastesykkel. Dette er i henhold til forslag til ny KPA 2022-2034.

Det foreslås bilparkering på og under terreng. Langs Travbanevegen foreslås det gateparkering for forflytningshemmede. Mot Innherredsveien foreslås det parkering ute og i sokkeletasje.

4.4 Utbyggingsvolum og byggehøyder



Figur 12 Modellutsnitt: Oversiktsbilde fra NØ over Innherredsveien

Volumene følger fasadelivet til kontorbygget i øst mot Innherredsveien, og bebyggelsen trapper seg ned mot denne. Vestover utvides bredden og volumet på bygget. Mot Travbanevegen skal de nederste etasjene få en formmessig bearbeiding som skiller dem fra etasjene over, og signaliserer fellesfunksjonene i bygget. Det legges inn en mulighet for en broforbindelse i en etasje til Travbanevegen 1 i øst.



Figur 13 Modellutsnitt: fra snuplass i Travbanevegen mot torg og hovedvolum.

Forslaget deler bebyggelsen i to hovedvolum;

- Det ene hovedvolumet er en rektangulær lamell i 8 etasjer over Travbanevegen. Volumet trapper seg ned i nord til 6 etasjer.
- Det andre hovedvolumet er vertikalt orientert, med 10 etasjer. Volumet trapper seg ned til 9 etasjer mot nord og sør. Mot torg og gate er fasaden i første etasje trukket delvis tilbake.

Høydene mot øst ligger på tilsvarende kotehøyde som bebyggelsen bak, før bebyggelsen videre trapper seg 2 etasjer opp til 10 etasjer.

På inngangspartiet mot Travbanevegen skal terreng arronderes slik at det blir trinnfritt inn til 1. etasje.

4.5 Grad av utnyttning

Området reguleres med en maks utnyttelsesgrad på 14 500 m² BRA., eksklusiv sokkel/kjeller.

Forretning og tjenesteyting er begrenset som angitt i tabellen under:

	Offentlig/privat tjenesteyting	Hvorav forretning	Kjeller
Areal BRA	Maks 1 500 m ²	Maks 1 400 m ²	1 600 m ²

4.6 Antall arbeidsplasser

Basert på Statsbyggs arealnorm for kontor på 23 m² BTA/ansatt vil tiltaket legge til rette for opp mot 740 arbeidsplasser. Andre funksjoner som forretning og øvrig næring vil antagelig innebære færre ansatte per kvadratmeter.

4.7 Tilknytning til infrastruktur

Trafo

Det vil være behov for etablering av ny trafo innenfor planområdet.

Fjernvarme

Tiltaket vil knytte seg til fjernvarmenettet som ligger i Travbanevegen.

Renovasjon

Det planlegges nedgravde containere mot Innherredsveien. Det er snumulighet for avfallsbiler på felles trafikkområde med Travbanevegen 1.

Vann og avløp

Vannforsyning tilknyttes eksisterende kommunalt vannforsyningssystem i Travbanevegen sør for planområdet. Spillvann tilknyttes øst for planlagt bebyggelse i planområdet til kommunalt spillvannssystem. Overvann håndteres iht. tretrinnsstrategien og tilknyttes kommunalt overvannssystem vest i planområdet. Flomveier er synliggjort i overordnet VA-plan.

Blågrønn faktor

Blågrønn faktor på 0,5 kan oppnås ved en kombinasjon av følgende tiltak som det er tatt høyde for i planen:

- 1 stk oppsamling av overvann til vanning
- 860 m² grønne overflater på terreng
- 1 320 m² grønne tak med vekstmedium 3-9 cm
- 250 m² permeable dekker

- 250 m² flater med avrenning til åpne overvannstiltak
- 100 m² infiltrering som hovedfunksjon
- 150 m² plantefelt
- 10 stk trær mindre enn 10 m
- 2 stk trær større enn 10 m

Den endelige fordelingen mellom tiltakene vil bli et resultat av detaljprosjektering av uteområder.



4.8 Trafikk

Beregninger basert på antakelser av dagens bruk av parkeringsområdene og trafikkmengde viser at dagens trafikk som fjernes i fremtidig situasjon og trafikk som utbyggingen vil generere, omtrent vil ha samme trafikkmengde. Dette betyr at det hverken vil være økning eller nedgang i biltrafikk i fremtidig situasjon til og fra planområdet.

Med fartsgrense 40 km/t og fremtidig trafikkmengde langs Travbanevegen, oppfyller ikke strekningen kravene om å etablere gangfelt. Det bør likevel vurderes å etablere tilrettelagt kryssing omtrent ved inngangen til næringslokalene. Dette vil være et naturlig kryssningspunkt, med trygge landingsarealer på begge sider av Travbanevegen. Herifra er det østover regulert inn sykkelveg med fortau på sørsiden av veien. Tiltak som nedsenket kantstein, siktrydding og belysning bør vurderes.

4.9 Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges fortau mot Travbanevegen med bredde 3,0 m. Fortauet går ikke i rett linje på hele strekket, men legger seg bak parkeringsplasser.

4.10 Universell utforming

Det anlegges biloppstillingsplasser for forflytningshemmede langs gaten på nivå med inngangsplan. Det stilles krav om allergivennlig beplantning.

4.11 Kollektivtilbud

Tilgangen til kollektivtilbud er god, og vil ikke bli endret ved bygging. Nærmeste bussholdeplass i er Gildheim som følgende linjer betjener til og fra sentrum: rute 1, 10, 25, 70 og 311. Bussene har avgang ca hvert 20 minutt. Holdeplassen ligger Innherredsveien ligger ca. 550 meter i gangavstand i retning øst og ca. 750 meter i retning sentrum. Planområdet ligger ca. 1 km i gangavstand fra Strindheim som er et kollektivknutepunkt med mange avganger

4.12 Brann og redning

Det vil være kjøreadkomst med oppstillingsplass for brannbil både mot Innherredsvegen og mot Travbanevegen. Kjeller/sokkel vil ligge på nivå med adkomst fra Innherredsvegen og det vil være kort innsatsveg.

4.13 ROS-analyse

Virkning	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet				
Svært sannsynlig		29. Støy; andre kilder		
Sannsynlig		8. Nedbør		
Mindre sannsynlig		15. Veg. bru, kollektivtransport 33. Avfallsbehandling 20. Brannslukningsvann 21. Kraftforsyning	30. Forurenset grunn 42. Ulykke i av- og påkjørsler 43. Ulykker med gående og syklende 44. Ulykke ved anleggsgjennomføring	
Lite sannsynlig			19. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy 36. Støy og støv fra trafikk	45. Fare for terror/sabotasje/større ulykker

Analysen viser at én hendelse havner i kategorien høy risiko, og 5 hendelser med middels risiko. Støy og nedbør er de mest aktuelle hendelsene, i henholdsvis høy og middels risiko. Avbøtende tiltak mot støy er lydisolering i bebyggelsen mot støykilde. Det er ikke krav til lufting gjennom vindu eller uteoppholdsrom i næringsbygg, det vil derfor være mulig å oppnå tilfredstillende støykrav med støybeskyttelse i vinduer.

For risiko nedbør avbøtes dette med fordrøyning, permeable overflater og sikring av flomveier som beskrevet i VA-notat.

Sikring mot trafikkulykker gjøres gjennom god trafikkplanlegging med fortau som beskrevet i trafikkrapport.

4.14 Tiltak for å redusere klimagassutslipp

Det legges opp til en lav parkeringsdekning og god tilrettelegging for sykkelparkering. Kompakt bygningsform gir mindre energi- og materialforbruk. Ved gjennomføring av planforslaget vil en stor andel harde overflater blir transformert til grønne arealer.

4.15 Støyforhold og luftkvalitet

Foreslått bebyggelse vil fungere som en støyskjerm mot bebyggelsen sør for Travbanevegen. Støynivå på bakenforliggende bebyggelse vil bli opptil 10 dB lavere. Reduksjonen blir mindre for bebyggelsen som ligger sør for åpningen mellom de to byggene på Travbanevegen 2 (Grip klatring Leangen) og 5. Endring i støynivå på bakkeplan i forhold til dagens situasjon er marginal.

Beregnet støynivå på fasader for planlagt næringsbygg i ligger på opptil $L_{den} = 77$ dB, og det vil være behov for høye krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjoner i bygget.

4.16 Uteområder og blå-grønn faktor

Det legges opp til en plassdannelse i vest som blir en forplass og i sammenheng med funksjonene / fellesarealene i 1. etasje. Plassen skal beplantes og kan brukes til f.eks uteservering og annet opphold. Mellom plassen og Innherredsvegen blir det laget et grøntanlegg i GAA som skal inneholde overvannstiltak som beskrevet under VA kapittel 4.7. Plassen vil ligge på samme nivå som gulvnivået inne ved inngangene, slik at en universell utforming vil enkelt la seg løse.

Mot Travbanevegen skal det plasseres besøksplasser gjennom gateparkering og mulighet for varelevering til næringslokaler. Ordinær varelevering vil skje via sokkel mot Innherredsveien. Det skal beplantes i lommer som vist på illustrasjonsplanen.

Mot Innherredsvegen skal det beplantes med trær eller buskvegetasjon som er tilpasset drift og salting fra Innherredsvegen. Plassering låses ikke nå, men må komme som en del av prosjektering av utearealene. Vegetasjonen sikres som en del av blå-grønn faktor. Tiltak som vil gi en blå-grønn faktor er beskrevet under kapittel 4.7.

4.17 Forurensning i grunnen

Grunnforurensning er vurdert og funnet lite sannsynlig. Vurdering er basert på områdets tidligere bruk og undersøkelser gjort i forbindelse med nabobygg. Rekkefølgekrav til undersøkelser settes i bestemmelsene.

5 Virkninger av planforslaget

5.1 Byrom og steds karakter

Planområdet ligger i skjæringen mellom tre distinkte områder med hvert sitt preg. I vest ligger det et småhusområde, i nord ligger Innherredsveien og et stort næringsområde og i sør kommer det urban bebyggelse i 4-8 etasjer med kontorer og bolig.

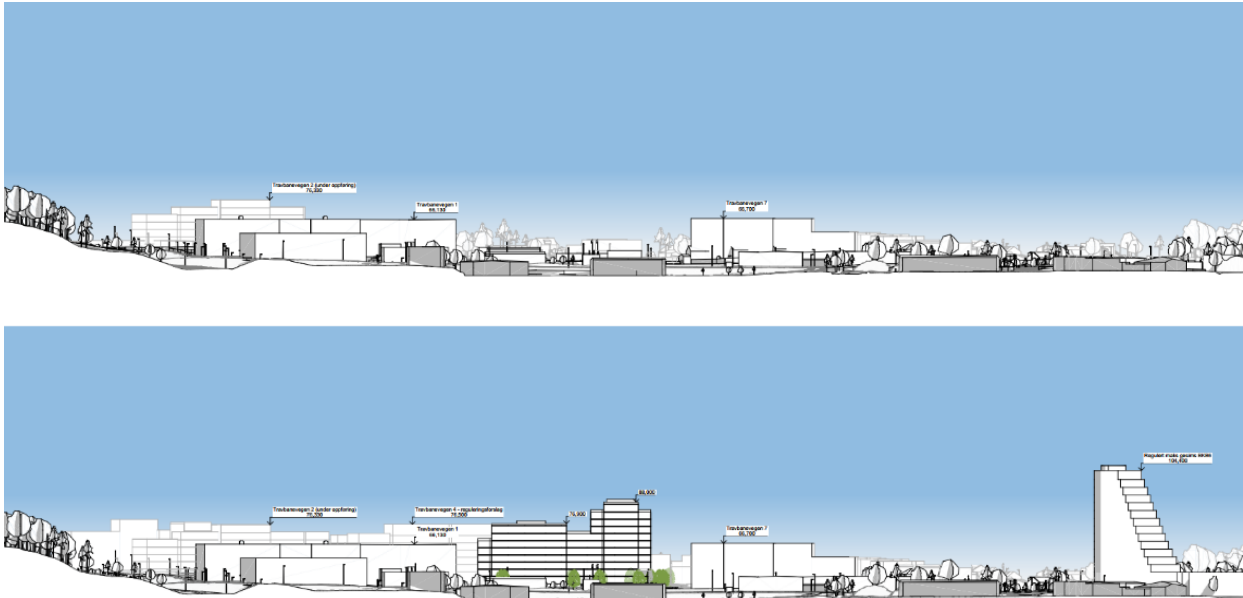
Innherredsveien skiller næringsområdene i nord fra bolig- og transformasjonsområdene i sør. Langs Travbanevegen vil det bli et betydelig mer urbant preg, med bymessig bebyggelse og definerte gateløp. Bebyggelse langs Travbanevegen lager en skjerm mot Innherredsveien, noe som planen vil komplettere. Den trapper seg opp fra bebyggelsen i øst, og har 10 etasjer mot vest. Fasaden brytes opp med sprang og varierende høyder. Skyggen til foreslått bebyggelse vil i hovedsak ha konsekvenser for samferdselsarealer langs Innherredsveien og næringslokaler i nord

Et torg mot Travbanevegen vil bidra til et nytt byrom. Det vil ligge som et godt synlig møtested og binde sammen eksisterende og ny bebyggelse rundt Travbanevegen. Beplantning og grøntanlegg vil tilføre en vegetasjonssone som bryter opp de harde flatene og bebyggelseslinjen mot omkjøringsvegen.

Bebyggelsen høyder



Figur 14 Planlagt bebyggelse øker høydene sammenlignet med bebyggelsen etablert i Gildheimsvegen 2 og Travbanevegen 1.



Figur 15 Oppriss parallelt med Innherredsveien viser høydene i planforslaget sammen med tilgrensene eksisterende og planlagt bebyggelse, herunder høyhuset langs Falkenborgvegen.

5.2 Grunnforhold

Det er ikke vurdert at planforslaget vil ha konsekvenser for områdestabilitet i området. Det er ikke registrert kvikkleire og tomter er ikke del av et løsnemråde og dermed ingen fare for områdeskred. Krav til sikkerhet som skal legges til grunn ved regulering og bygging jf. TEK17 er oppfylt, og det stilles rekkefølgekrav til oppfølging av geotekniske forhold i bestemmelsene

5.3 Trafikkøkning

Med utgangspunkt i maksimalt antall parkeringsplasser og en antatt turproduksjonsfaktor på 2,5, vil nyskapt trafikk for planområdet tilsvare omtrent 110 envegsturer. Dagens trafikk er omtrent lik fremtidig trafikk til planområdet, vil beregnet trafikkmengden for 2040 bli stabil.

5.4 Beredskaps- og ulykkesrisiko

Det vil bli økt fotgjenger- og sykkeltrafikk. Det er planlagt gode trafikkløsninger for myke trafikanter som vil minske ulykkesrisikoen.

5.5 Kapasitet på infrastruktur

VA-rapporten viser at kapasiteten på eksisterende infrastruktur er tilstrekkelig.

5.7 Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass (Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.13)

Travbanevegen tilrettelegges for gående og syklende med fortau langs nordsiden for å bedre forbindelse til og fra Leangen stasjon. Det er i dag ca. 15 minutter gåavstand fra Travbanevegen til Leangen stasjon. Med fartsgrense 40 km/t og fremtidig trafikkmengde langs Travbanevegen, oppfyller ikke strekningen kravene om å etablere gangfelt. Det bør likevel vurderes å etablere tilrettelagt kryssing omtrent ved inngangen til næringslokalene. Dette vil være et naturlig krysningspunkt, med trygge landingsarealer på begge sider av Travbanevegen, da det er regulert

inn sykkelveg med fortau rett øst for denne plasseringen på sørsiden. Tiltak som nedsenket kantstein, siktrydding og belysning bør vurderes.

5.8 Tiltakets beliggenhet

Planområdets brukere vil ha nærhet til kollektivforbindelser, servicetilbud, rekreasjonsområder og fremtidige boligområder med høy tetthet.

5.9 Klimaendringer

Ekstreme nedbørsmengder er ivaretatt gjennom 3-trinns-strategien. Det er separat overvannsystem og det planlegges flomveger øst og vest for nybygget.

Bygget kan påvirke vindforholdene i Travbanevegen, men dette vil ikke påvirke uterommene til boligbebyggelsen i sør.

5.10 Forholdet til byvekstavtalen (nullvekstmålet i personbiltrafikken)

Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Planforslaget støtter opp om et felles mål om en bærekraftig planlegging, med sentral fortetting ved kollektivknutepunkt og nærhet til servicetilbud.

Planområdet ligger sentralt til med delvis sykkelveier mot sentrum. Tiltaket medfører ikke økning i personbiltrafikk.

Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Planen ivaretar hensyn til universell utforming

Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

Planen regulerer inn nye trafikkuløsninger med fortau som vil bedre trafiksikkerheten

Mål 6: Nasjonale mål og forurensingsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Dette overholdes i planen i henhold til forskriftskrav. Tiltaket reduserer støy og støv fra Innherredsveien for det fremtidige store boligfelt i sør, uten å redusere dets solforhold.

Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Planen inneholder ikke spesielt støyfølsomme formål som bolig, skole eller barnehage. Støy ivaretas i henhold til forskriftskrav. Tiltaket reduserer støy og støv fra Innherredsveien for det fremtidige store boligfelt i sør, uten å redusere dets solforhold.

Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken

Disse tiltakene vil ikke kunne påvirkes i særlig grad med denne planen.

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, syklistene og med god kollektivdekning. Dette vil fortrinnsvis være innenfor arealformålet sentrumsformål.

Planområdet ligger rett utenfor kollektivbuen. Nærmeste bussholdeplass på Gildheim ligger ca. 500 meter unna i gangavstand i bussretning vest og 700 meter i gangavstand i busretning øst. Nærmeste metroholdeplass på Strindheim er ca. 800 meter unna – en avstand som kan oppleves som lang for mange. For de fleste i Trondheim vil dette stedet innebære lang reisevei med buss, ofte med bussbytte.

Tiltaket medfører ikke økning i personbiltrafikk, da det legges opp til en restriktiv parkeringsdekning for bil og en stor andel sykkelparkeringsplasser.

5.11 Samlet vurdering av klimaavtrykk

Planforslaget legger opp til økt utnytting av et relativt sentral tomt med gode forbindelser mot hovedveisystem og kollektivforbindelse. Det planlegges for en økt andel drenerende overflater og grønt både mot Innherredsveien og felles torg.

Det er ikke lagt opp til miljøtiltak ut over føringene som ligger i overordnende planer og forskrifter.

5.12 Planlagt gjennomføring

Planlagt 1. gangs innsending i begynnelsen av oktober 2024. Offentlig høring vår 2025. Ferdig regulert sommer 2025. Byggestart 2025. Ferdigstillelse 2027/28.

5.13 Innspill til planforslaget og medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble sendt ut 30.06.2023 og frist for merknader og innspill ble satt til 25.08.2023. Det kom inn totalt 3 skriftlige høringsuttalelser til varsel om oppstart av planarbeidet. Høringsinnspillene ligger ved som vedlegg merket «Merknadsbehandling».

Statens vegvesen

Statens vegvesen signaliserer at det ikke er aktuelt å komme nærmere enn byggegrensen som var i den gamle planen med betegnelsen r207i, jf. detaljregulering for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, pga ev. behov for bredere korridorer for kollektivtransport. For øvrig vises det til utfordringer knyttet med støy- og støvproblematikken

Svar fra forslagsstiller:

Uttalelsen tas til følge i tråd med kravet til komplett materiale fra Trondheim kommune.

Statsforvalteren i Trøndelag

Statsforvalteren viser til føringer om støy og støv med krav til støyutredning. Luftkvalitet bes utredet. For øvrig gis det føringer til klimatilpasning, naturmangfold, vannmiljø, landskap (stedstilpasning), friluftsliv og forurensning. Statsforvalteren minner om at det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Utearealene må utformes slik at de er trafikksikre og attraktive å bruke og oppholde seg på.

Svar fra forslagsstiller:

Uttalelsen tas til følge i tråd med kravet til komplett materiale fra Trondheim kommune. Det er utarbeidet et fagnotat for luftkvalitet.

Trøndelag fylkeskommune

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i gjeldende KPA 2012-2024.

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.

Svar fra forslagsstiller:

Føringer tas til følge og gode og trafikksikre gangforbindelser til kollektivholdeplasser skal implementeres til trafikkutredningen som utarbeides.