TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

Fagnotat

Vår ref.	Vår dato
2023/8630	30.01.20266

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Byplankontoret, Ragna Fagerli

Detaljregulering av Travbanevegen 3 og 5, gnr./bnr. 4/36, 4/35 m.fl, r20230010, sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Notatet gjelder sluttbehandling av detaljreguleringsplan for Travbanevegen 3 og 5.

Formålet med planen er å tilrettelegge for et nytt kontorbygg på Leangen med forretning og tjenesteyting i første etasje.

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

2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet ligger på Leangen, øst i Trondheim, 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 publikumsrettet virksomhet på gateplan. Maks tillatt utnytting skal være 14 500 m^2 BRA, der maks 1 500 m^2 BRA skal være til for offentlig/privat tjenesteyting og maks 600 m^2 BRA skal være til forretninger.

95035/2025

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:
Trondheim kommune Byplankontoret Postboks 2300 Torgarden 7004 TRONDHEIM	Holtermanns veg 7	72 54 25 00	NO 942 110 464

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



Figur 1: Fugleperspektiv tatt fra sørvest. Bygning illustrert langs Innherredsveien (til venstre) er Grip Klatresenter som er regulert med en kotehøyde på 70 på det høyeste partiet. Ny bebyggelse vil bli betydelig høyere med kotehøyde opp mot 89,5

Bygget er organisert i to hovedvolumer langs Travbanevegen: en lamell på 6 og 8 etasjer i øst og en lamell på 10 og 11 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. En 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 offentlig gateparkering, inkludert plasser for forflytningshemmede. Parkeringen for å betjene byggets behov skal legges utendørs mot Innherredsveien og i sokkeletasjen.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Figur 2: Illustrasjonsplan

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget:

- Bedre utnyttelse av en tomt som har lav utnyttelse i dag.
- 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.
- Sikrer bedre overvannshåndtering i området.
- Sikret flere grep som bidrar et godt gatemiljø: god kontakt mellom inne og ute, inngang mot en forplass i

Argumenter mot planforslaget:

- Byggehøydene vil gi stor fjernvirkning.
- **Uforholdsmessig forhold mellom** bebyggelsens høyde og gatas bredde.
- Vil forringe utsikt og lysforhold for fremtidig nabobebyggelse i Travbanevegen.
- Kontorbebyggelse er i konflikt med målsetningen om å konsentrere arbeidsplassintensiv virksomhet i sentrumsområdene og langs kollektivbuen.
- Riving av eksisterende bebyggelse medfører tap av næringsareal som

forbindelse med grøntareal, etablering av trær.

- Sikret at fasadene skal ha variasjon i materialitet og fargebruk.

ikke er kontorer – området huser i dag blant annet verksted og bilforretning.

Utforming, byggehøyder og tilpasning

Det er gjort flere gode grep for å skape en hyggelig gate. 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 bidra til å skape en bedre by i øyenhøyde og gjøre det mer attraktivt for gående. Bestemmelsene sikrer at første etasje skal ha en åpen og inviterende utforming. Videre er det positivt at det er fastsatt at fasadene skal ha variasjon i materialitet og fargebruk.

Med bakgrunn i planområdets nærhet til lystgårdslandskapet mellom Lade og Rotvoll, og at området markerer en overgang til byens tettere bebyggelse ble det ved førstegangsbehandlingen foreslått et vedtakspunkt om at byggehøydene skulle vurderes redusert. Punktet ble ikke vedtatt i byutviklingsutvalget 29.01.2025. Byggehøydene som foreligger er dermed i tråd med bytutviklingsutvalgets vedtak.

I høringsperioden kom det innvendinger mot byggehøydene fra naboene Trym som står bak regulering av Travbanevegen 6 og Gildheimsveien 2, 4, 6, 8, Leangen næring som står bak regulering for Travbanevegen 4A og 4B, 6 og 6B og del av gnr/bnr 4/13 m.fl, Byarkitekten og Statsforvalteren. Innspillene omtales senere i dokumentet.

Byplankontoret anbefalte til offentlig ettersyn at byggehøydene reduseres til å være mer avpasset høyder i eksisterende og fremtidig bebyggelse i området. Byutviklingsutvalget ønsket ikke det. Høydene er ikke redusert til sluttbehandling, men byplankontoret vil fremheve at byggehøydene som reguleres, med etasjehøyder opptil åtte og elleve etasjer vil kunne bli fremtredende i landskapet og er langt høyere enn regulert bebyggelse rundt planområdet. Klatrehallen på Leangen og kontorbyggene på Travbanevegen 1 og 2 er høye bygg, og ny bebyggelse er foreslått betydelig høyere enn disse. Den planlagte bebyggelsen vil dermed framstå som svært dominerende i området, både på nært hold og på avstand. I figur 3 nedenfor vises fjernvirkning av bebyggelsen sett fra Luftkrigsskolen.



Figur 3: bebyggelsen sett fra Luftkrigsskolen ved Kuhaugen. Stedsanalysen viser til Rotvollskogen som det mest fremtrede lokale landskapselementet.



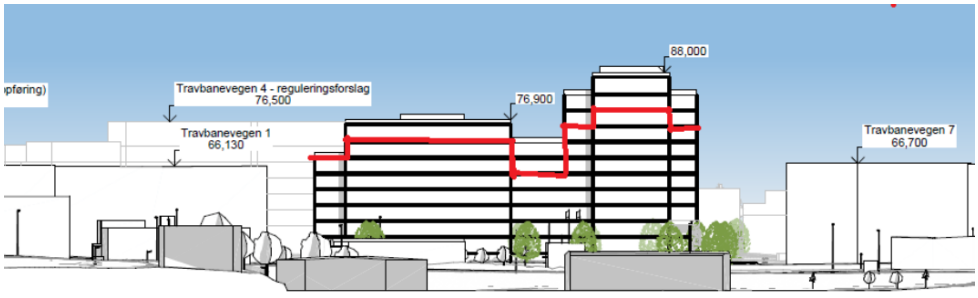
Figur 4: Snitt av bebyggelsen sett fra innherredsvegen. Eksisterende kontorbebyggelse til venstre, ny foreslått bebyggelse i midten og Grip Klatresenter til høyre.



Figur 5: Illustrasjon av bebyggelsen sett fra nord

Området er preget av pågående utbygging på det tidligere Travbaneområdet og Gildheimsområdet, som vil føre til betydelig økt aktivitet og ferdsel i området. Flere store reguleringsplaner er vedtatt og under utbygging, og området vil etter hvert få en 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 gata kan oppleves som trang og med lite dagslys. De foreslåtte byggehøydene vil også forringe utsikten mot nord for planlagt bebyggelse sør for området.

Ettersom flere merknadstillere har bedt om lavere høyder, har Byplankontoret i illustrasjonene under skissemessig illustrert hvordan prosjektet kunne stått noe mindre ut i landskapet dersom man tar ned høydene med en til to etasjer. Byplankontoret mener at en slik justering ville ha medført at bebyggelsen ikke fremstår som for fremtredende og passe bedre inn i landskapet og sammen med den planlagte bebyggelsen rundt.



Figur 6: Rød strek viser forslag til justering av høyder fra byplankontoret som grunnlag for illustrasjonene.



Figur 7: Byplankontorets illustrasjon med justerte høyder sett fra sør



Figur 8: Illustrasjon av planforslagets byggehøyder sett fra sør



Figur 9: Byplankontorets illustrasjon av justerte byggehøyder sett fra Innherredsveien



Figur10: Illustrasjon av planforslagets byggehøyder sett fra Innherredsveien

Forholdet til KPA 2022-2034 og byutviklingsstrategien
Planområdet er i både gjeldende og tidligere Kommunedelplanens arealdel (KPA) avsatt til formålet næring.

I henhold til KPA 2022-2034, § 18 *Rett virksomhet på rett sted*, er imidlertid kontorvirksomhet å anse som en arbeidsplassintensiv virksomhet som bør lokaliseres i byggesone 1 og særskilt utvalgte områder innenfor formålet *næringsbebyggelse*. Forretning og tjenesteyting skal fortrinnsvis lokaliseres innenfor byggesone 1, og noe i byggesone 2. Kommunens generelle målsetting er å ivareta og beholde avsatte næringsområder i KPA for tradisjonell næringsbebyggelse, og anser at kontorvirksomhet, tjenesteyting og forretninger primært bør etableres i sentrale områder.

Byplankontoret har likevel vurdert at kontorvirksomhet og noe tjenesteyting og forretninger kan være et egnet formål her, da det passer bedre inn med den generelle utvikling i området. Videre gir foreslått bebyggelse skjerming mot støy fra innherredsveien og dermed bedre støyforhold for boligene bak.

Planlagt 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 (felt S1, og til dels S2 / A-områder) i KPA.

Nærmeste bussholdeplass er Gildheim, ca. 500 meter unna i retning øst og rundt 700 meter mot vest. Kollektivknutepunktet på Strindheim, med flere og hyppigere avganger, ligger cirka 800 meter fra planområdet. Dette kan oppleves som en lang gangavstand for mange, og gangruten anses som lite attraktiv med tanke på at den ligger langs Innherredsveien med mye støy og støv.

Som beskrevet over ligger planområdet utenfor kommunens definerte områder for kontorbebyggelse. Reisen til planområdet vil fra mange steder i Trondheim ta lang tid med kollektivtransport, og vil for mange kreve omstigning mellom ulike busslinjer. Den totale sykkelavstanden vil for mange arbeidstakere i Trondheim bli så lang at sykkel ikke blir et sannsynlig alternativ.

Når det gjelder sykkeltilbudet i området er det et godt utbygd sykkeltilbud på nordsiden av Innherredsveien, men et manglende tilbud på sørsiden.

4. Kommunale enheter som har merknader
Byarkitekten uttrykker en bekymring for at foreslåtte byggehøyder på opptil ti etasjer vil føre til en vesentlig endring av områdets skala og karakter, og at dette kan svekke helheten i områdets utvikling på tvers av prosjektene. Videre viser Byarkitekten til at planområdet ligger langs en viktig innfallsport til Trondheim sentrum fra øst langs Innherredsveien, og bebyggelsen her vil ha stor betydning for opplevelsen av Trondheims identitet og visuelle karakter.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Det er positivt at det reguleres utadrettet virksomhet i første etasje. Reguleringsplanen bestemmer ikke akkurat hvilke funksjoner dette vil bli. Om det blir butikk, kafe og/eller restaurant vil dette kunne bidra til å skape et mer levende bolig- og bymiljø, og fremme tilhørighet for beboerne i området. Dersom det kun blir funksjoner som kantine og treningsrom for ansatte som ligger ut mot gata vil også dette bidra til å aktivisere gata. Etablering av åpen plass foran hovedinngangen vil bidra til en god bymessig kvalitet i området.

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.

Som omtalt i del 9, under *Oppfølging av merknader og løsning på innsigelser*, er det utarbeidet et notat som omhandler dagslysinnslipp. Notatet viser at ved beregninger, som tar med lysinnslipp fra flere vinkler, vil det være uproblematisk å oppnå tilstrekkelig dagslysinnslipp for nabobebyggelsen, bortsett fra for to vinduer. For disse vises det til at det er mulig å løse kravene med bruk av økt glassareal.

6. 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.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Reguleringsplanen har flere positive konsekvenser for klima og ytre miljø. Det er stilt krav om blågrønn-faktor som vil bidra til bedre klimatilpasning. 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 ha 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.

Byplankontoret støtter at det er foreslått parkeringsbestemmelser som er i tråd med ny KPA 2022-2034, og som prioriterer av sykkelparkering fremfor bilparkering.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Planen medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunen.

9. Prosess og medvirkning

<u>Vedtak og oppfølging av vedtakspunkt</u>

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn i bygningsrådet 29.01.2025, med

følgende vedtakspunkter:

Følgende endringer bør innarbeides i planforslaget før sluttbehandling:

1. *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.*
2. *Bestemmelsene må utformes slik at man unngår at store deler av utendørsarealene blir parkeringsanlegg for sykkel.*
3. *Viste grøntområder mellom bebyggelsen og Innherredsveien i situasjonsplanen og beskrevet i planbeskrivelsen må sikres i plankart/bestemmelser.*
4. *Trær, samt vekstvilkår for trær, mot Innherredsveien og Travbanevegen må sikres i bestemmelsene.*

Vedtakspunktene er fulgt opp med følgende endringer:

1. Bestemmelse 3.2 er endret, slik at det sikres at det maksimum tillates 12 parkeringsplasser på bakkeplan, hvorav 2 er kantparkering langs Travbanevegen. Parkering mot Innherredsveien skal begrenses til øst for renovasjonsanlegg.
2. Bestemmelse 7.1 er endret slik at det sikres at det maksimum er 30 sykkelparkeringplasser som kan plasseres på torgområdet.
3. Plankartet er endret, slik at viste grøntområder er i samsvar med situasjonsplanen.
4. Bestemmelse 4.1-3 er endret slik at det sikres at det skal plantes minimum 5 trær som tåler å stå langs vei mot Innherredsveien. Mot Travbanevegen er det sikret at det skal plantes minimum to tregrupper. I bestemmelse 5.2 sikres trær mellom langsgående parkeringsplasser. Det skal være minimum 80 cm jorddybde i minimum 1,1 meter fra stamme der det skal plantes trær.

<u>Innspill ved høring og offentlig ettersyn</u>
Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 08.02.2025 til 24.03.2025. Det kom inn ni høringsinnspill i perioden hvorav en innsigelse. Det er avholdt møter mellom forslagsstiller og kommunen om hvordan man skal håndtere merknadene og vedtakspunktene. Spesielt har merknadene som går på byggehøyder og dagslyskrav vært ett tema.

Statsforvalteren fremmet innsigelse knyttet til manglende sikring av maksimalt antall parkeringsplasser på overflaten og minimumskrav til utnyttelsesgrad.
Innsigelsen fra Statsforvateren er løst ved endring av bestemmelse pkt. 3.2 til at det sikres maksimalt 12 parkeringsplasser på bakkeplan og i bestemmelse pkt 4.2, der det er satt minimumskrav til utnyttelse på 200 % BRA. Innsigelsene er bekreftet trukket i brev fra Statsforvateren datert 08.07.2025.

Statsforvalteren ga faglig råd om rekkefølgebestemmelse for avløpsløsning, og påpeker mangler ved ROS-analysen. Rekkefølgebestemmelse om avløpsløsning er tatt inn, og ROS-analysen er supplert i henhold til Statsforvalterens innspill.

Flere, blant annet Leangen Næring AS og Byarkitekten er bekymret for den foreslåtte høyden på inntil elleve etasjer, da de mener dette er for høyt i forhold til eksisterende og planlagt bebyggelse rundt, og vil dominere bylandskapet. Statsforvalteren gir også faglig råd om å redusere høyden for å bedre bokvaliteten, men har ikke lagt inn innsigelse om dette. Trym Eiendom AS er bekymret for at den planlagte bebyggelsen vil føre til tap av utsikt og mangel på tilfredsstillende dagslys for deres planlagte boliger i nærheten.

Forslagsstiller ønsker ikke å redusere høydene i prosjektet, og innspillene om høyde er ikke tatt til følge. Det er utarbeidet et eget notat som viser hvordan nabobebyggelsen kan oppnå tilfredsstillende dagslyskrav, se under del 5.

LUKS har detaljerte krav til vareleveringsplassens lengde, hellingsgrad på biloppstillingsplasser og forsvarlig varemottak. Innspillende tas til orientering og vil ivaretas i senere prosjekteringsfaser. Varemotak begrenses til inntak mot Travbaneveien.

Statens vegvesen stiller spørsmål ved trafikkanalysen i forhold til annen planlagt utvikling i området. Trafikkanalysen er ikke oppdatert. Det vises til trafikkanalysen for Tungaveien 1 der det ble gjort omfattende trafikk- og kapasitetsberegninger. Forutsetningene har ikke endret seg, og det anses ikke som nødvendig å gjøre denne analysen på nytt.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS understreker viktigheten av tidlig involvering av brannteknisk kompetanse og peker på krav til adkomst, oppstillingsplasser og vannforsyning. Innspillende tas til orientering og vil ivaretas i senere prosjekteringsfaser.

Klima- og miljøenheten anbefaler forlengelse av støyskjerm, etterspør redegjørelse for byggegrense mot Leangenbekken og påpeker mangler i ROS-analysen.
Forlengelse av støyskjerm ansees ikke som nødvendig. Byggegrense mot Leangbekken er justert slik at avstandskravet på 10 meter blir overhold for første og andre etasje. Ros analysen er oppdatert.

Fylkeskommunen anbefaler henvisning til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven i bestemmelsene. Videre ber de om at det sikres en bedre situasjon langs gatene og at areal som ikke brukes til parkering må sikres som rekreasjonsareal med bedre bekstvilkår for trær. Innspillene er fulgt gjennom at grøntareal er utvidet mot Innherredsvegen og at bestemmelsene sikrer tilstrekkelig vekstmedium for trær.

Nærmere informasjon om merknadene og hvordan de er håndtert fremgår av merknadsbehandlingen som ligger som eget vedlegg til saken.

<u>Andre endringer</u>
Endringene i planforslaget dreier seg i størst grad om løsninger på vedtakspunkt og

innsigelsene. Det er gjort mindre rettinger i plankart og bestemmelser ut over dette. Andel parkeringsplasser for nyttekjøretøy og andel forretning som tillates er nedjustert. Illustrasjonene er oppdatert for å vise mulig etablering av klimatisert bro til Travbanevegen 1.

10. Byplankontorets forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av *Travbanevegen 3 og 5* som vist på kart i målestokk 1:1000, merket *PKA Arkitekter* senest datert 01.10.2025, med bestemmelser senest datert 19.01.2026 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 11.11.2025.

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

Vedlegg:

1 Plankart - Travbanevegen 3 og 5 - Sluttbehandling
2 Reguleringsbestemmelser - Travbanevegen 3 og 5 - Sluttbehandling
3 Planbeskrivelse - Travbanevegen 3 og 5 - sluttbehandling
4 Merknadsbehandling
5 Merknader
6 Vurdering av dagslysforhold
7 Illustrasjoner