Detaljregulering av Travbanevegen 3 og 5, detaljregulering r20230010, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 11.11.2025
Dato for godkjenning av bystyret: 23.09.2026

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PKA arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Travbaneveien 1 AS/Travbaneveien Invest AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for et kontorbygg mellom Innherredsveien og et fremtidig tett boligområde som erstatter eksisterende Leangen travbane og Gildheim.

Høyder og volumoppbygging har vært de største utfordringene i planarbeidet.



Figur 1: Flyfoto mot nordøst

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024
Arealet var i kommuneplanens arealdel 2012-2024, avsatt til *eksisterende næringsbebyggelse*. Planarbeidet startet opp før gjeldene kommuneplanens arealdel 2022 -2034 ble vedtatt.

I følge prinsippet om rett virksomhet på rett sted i KPA 2012-2024 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

Postadresse:
ORGNAVN
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

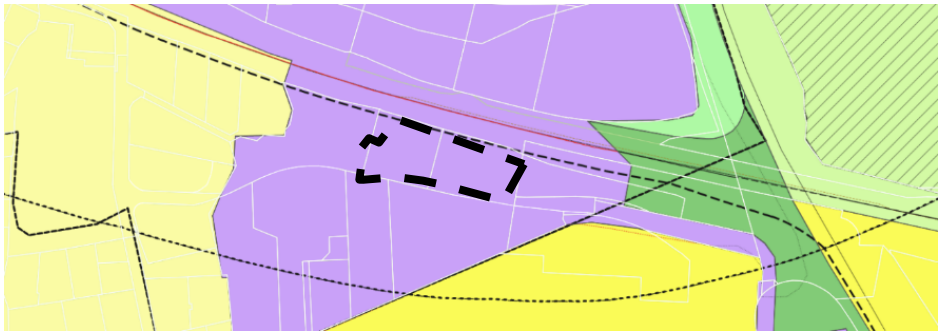
Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

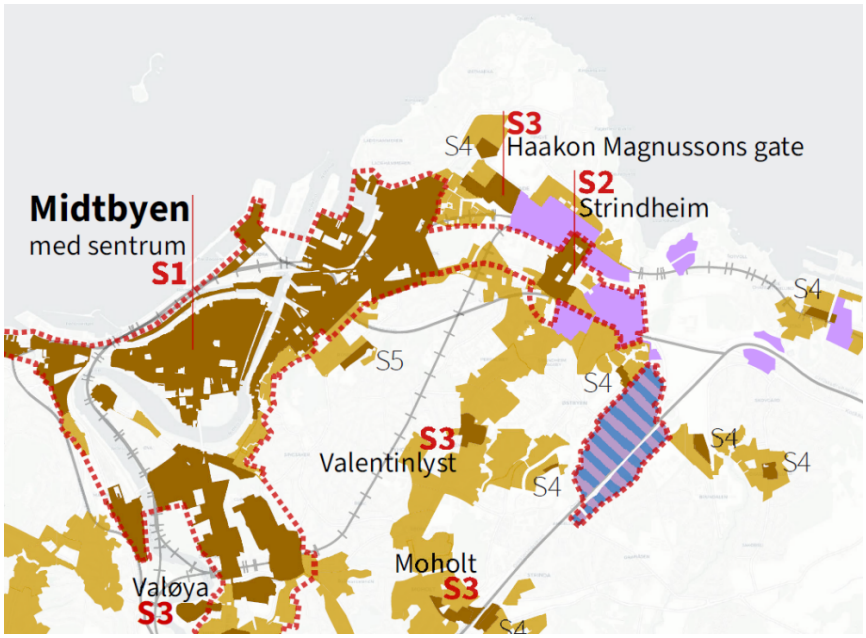
E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

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, KPA 2012-2024

Ny arealdel til kommuneplanen 2022-2034
Hovedmålet i den nye arealdelen å gjøre byen tettere sentralt og samtidig begrense de bygde områdenes utstrekning, for å spare jordbruksarealer og naturområder og 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



Figur 4: Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Planområdet er videreført som *næringsbebyggelse* i ny KPA 2022-2034.
Bestemmelser og retningslinjer tilknyttet næringsbebyggelse:

- § 24.4.1 Innenfor formålet kan det etableres næringsvirksomheter i tråd med prinsippet for rett virksomhet på rett sted. Innenfor arealer avsatt til næringsbebyggelse bør det kun tillates håndverk og industri (1340), lager (1350) og bensin-/energistasjon (1360), samt energianlegg. Dette med unntak av på Strindheim mellom jernbanen og Innherredsveien, hvor det fra andre etasje og opp kan etableres kontor (1310). Planområdet ligger ikke mellom jernbanen og Innherredsveien.

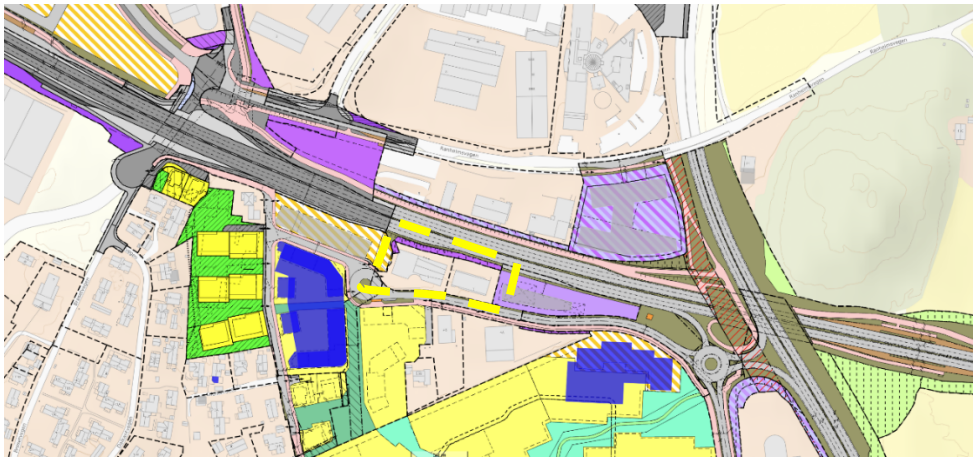
- § 12.2 Blågrønn faktor: kravet til blågrønn faktor er for kontor, forretning og annen tjenesteyting er 0,5

Generell bestemmelse:

- § 8.5 Trondheim skal ikke bli en høyhusby. Høyhus i Trondheim er bygninger over 10 etasjer, eller mer enn 3 etasjer høyere enn omkringliggende bebyggelse.

Forholdet til/avvik fra gjeldende planer
Planforslaget med kontor, tjenesteyting og forretning er ikke i samsvar med næringsformålet i kommuneplanens arealdel *2012-2024*. I ny kommuneplanenes arealdel 2022-2034, vedtatt etter oppstart av planarbeidet, inngår kontor i næringsformålet.

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 –vedtatt 28.08.2025**
  Bebyggelsen langs Travbanevegen erregulert til næring, kontor og offentlig eller privat tjenesteyting.

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering
Planforslaget omfattes ikke av KU-forskriften § 8. Planforslaget ikke faller inn under Vedlegg I da det planlegges for under 15 000 m^2 BRA.

Planområdet, eksisterende forhold
Berørte eiendommer
Forslag til tiltak berører følgende eiendommen: gnr./bnr. 4/35, 4/36 og 4/37, samt deler av gnr./bnr. 4/8, 4/39 og 4/40 er også innenfor plangrensen.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet
Planområdet er på ca. 5,5 daa og ligger på Leangen. Området avgrenses av Innherredsveien og Travbanevegen.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk
Planområdet består hovedsakelig av harde overflater med verksted, forretning og kontorer i to etasjer. 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.

Området rundt tidligere travbane er under transformasjon, der småhusbebyggelse, travbane og næringsbebyggelse blir erstattet med blokkbebyggelse med næring, kontor og boliger med høyere tetthet.

Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse og ev. ombrukspotensial
Planområdet er avgrenset av Innherredsveien (riksvei 706) og Travbanevegen i henholdsvis nord og sør. Det ligger et bygg på hver eiendom. På sidene er det to nyere bygg.

Planområdet domineres av harde flater og funksjoner som næringsbygg og parkeringsplasser. 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.

Topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi
Analyseområdet 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.

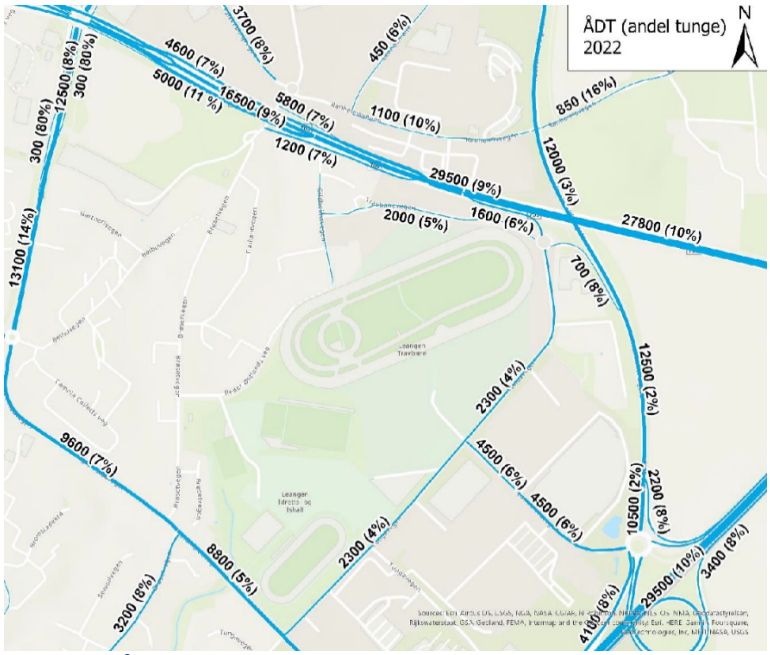
Trafikk

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 VIIs gate i sørgående retning, eller kjøre ut via Tungavegen.

Trafikktetthet

Innherredsveien nord for planområdet er en hovedinnfartsåren til Trondheim med høy trafikk-tetthet. 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. 800 m 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.

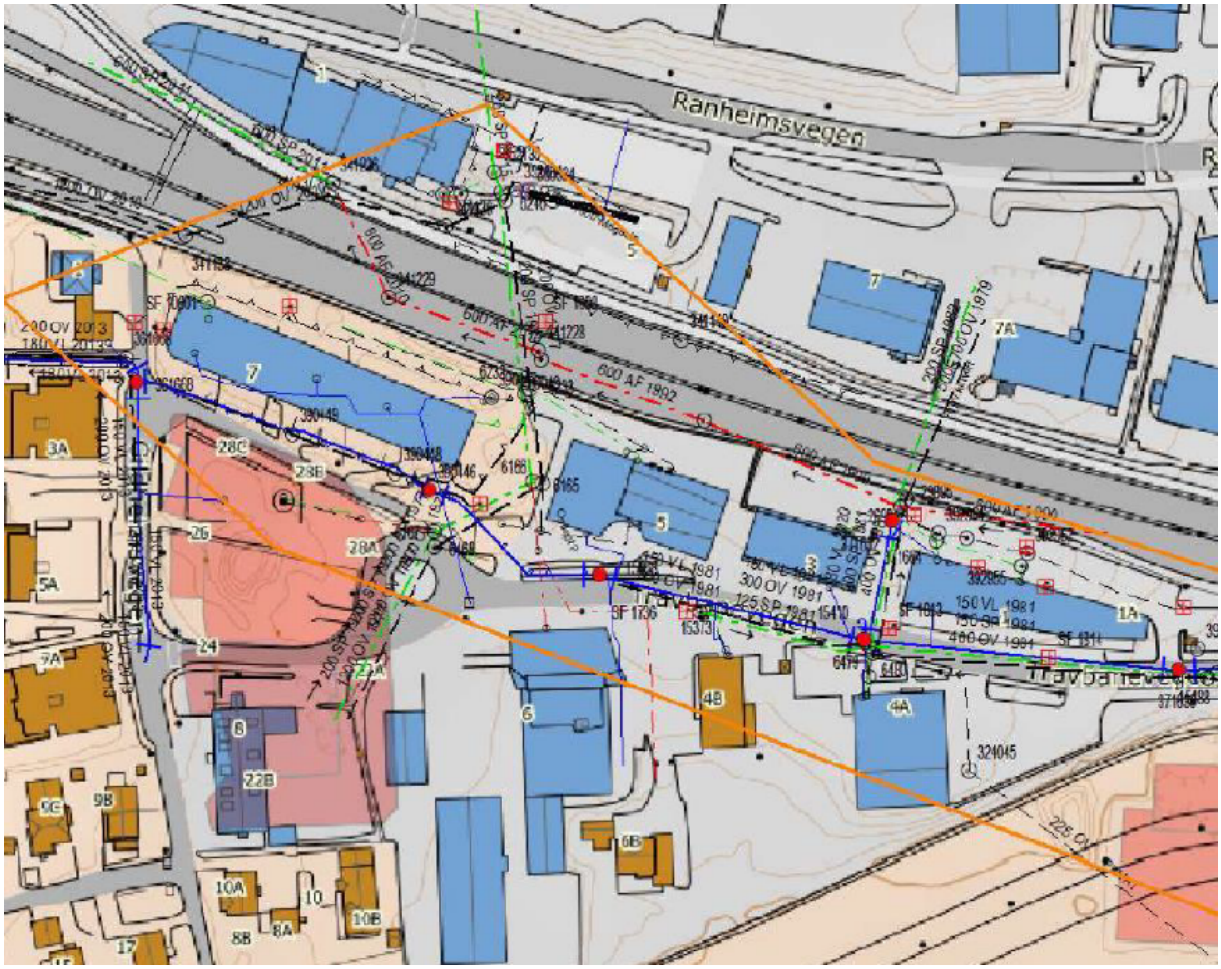
Barns interesser og sosial infrastruktur

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.

Teknisk infrastruktur

Elektrisitet:

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



Figur 7: Utsnitt av VA-kart

Fjernvarme:

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

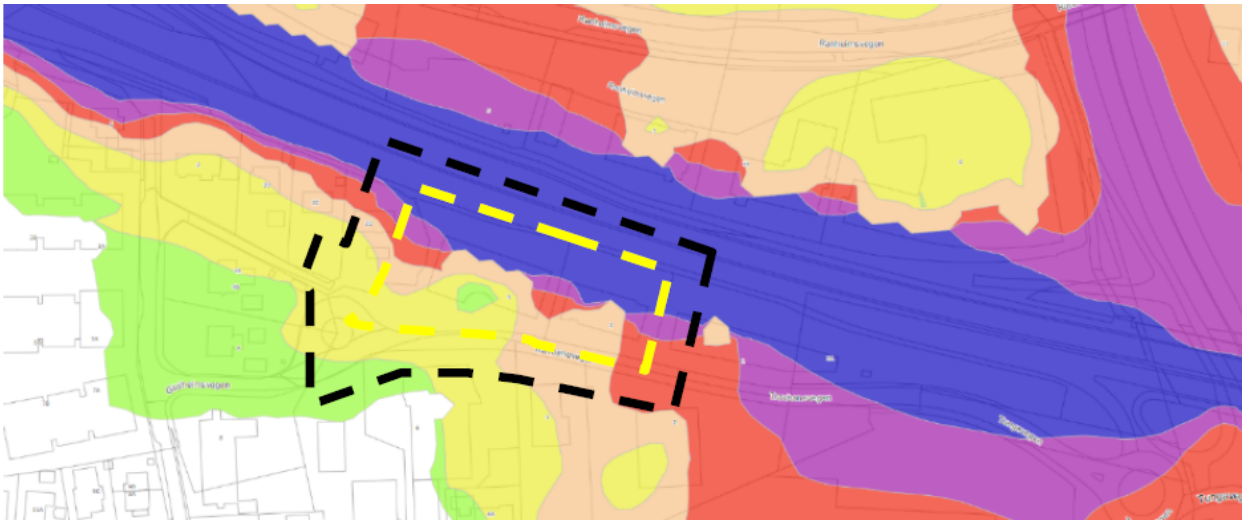
Vann og avløp:

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).

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.

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



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

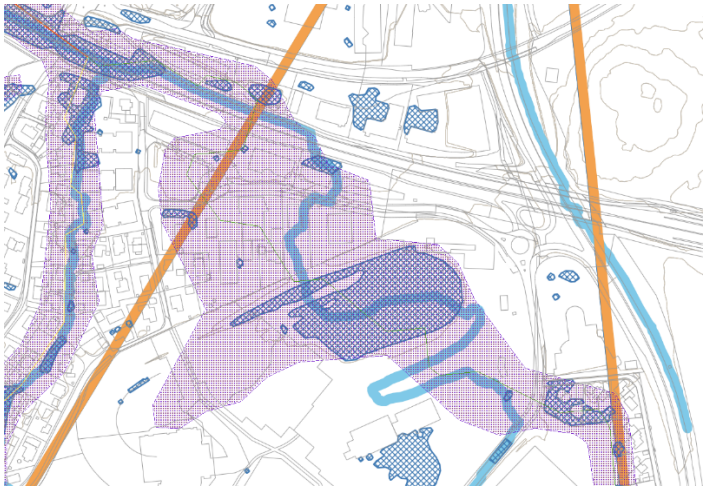
Luftforurensning
Planområdet ligger i gul og rød sone for luftforurensing.



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

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

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



Figur 10: Flomfarekart fra VA-notat

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.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål med hovedsakelig kontorformål, og publikumsrettet virksomhet/tjenesteyting på bakkeplan (1. etasje). Det anlegges et felles torg mot snuplass i Travbanevegen. Dette er sikret gjennom et bestemmelsesområde #1.

Vest på tomta 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)	3,3	0,5	0,9	4,7

Planlagt bebyggelse, utbyggingsvolum og byggehøyder

Volumene følger fasadelivet til kontorbygget i øst mot Innherredsveien, og bebyggelsen trapper seg ned mot denne. Vestover utvides bredden og høyden 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 11: Modellutsnitt: Oversiktsbilde fra nordøst over Innherredsveien

Forslaget deler bebyggelsen i to hovedvolum;

- Det ene hovedvolumet er en rektangulær lamell i 8 etasjer over Travbanevegen. Volumet trapper seg ned i øst til 6 etasjer.
- Det andre hovedvolumet er vertikalt orientert, med 11 etasjer. Volumet trapper seg ned til 10 etasjer mot øst og vest.



Figur 12: Modellutsnitt: fra snuplass i Travbanevegen mot torg og hovedvolum

Mot torg og gate er fasaden i første etasje trukket delvis tilbake. Ved inngangspartiet mot Travbanevegen skal terreng arronderes slik at det blir trinnfritt inn til 1. etasje.

Atkomst til sokkeletasje og renovasjon skal være via felles avkjørsel med Travbanevegen 1. I vest planlegges det et felles grønt uterom og torg. Bebyggelsen vil skjerme bakenforliggende boliger mot Innherredsveien.

Grad av utnytting
Området reguleres med en maks utnyttelsesgrad på 14 500 m^2 BRA ekskludert sokkel/kjeller. Forretning og tjenesteyting er begrenset som angitt i tabellen under:

	Offentlig/privat tjenesteyting	Forretning	Kjeller
Areal BRA	Maks 1 500 m^2	Maks 600 m^2	1 600 m^2

Antall arbeidsplasser
Basert på Statsbyggs arealnorm for kontor på 23 m^2 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.

Tilknytning til infrastruktur
Planen tillater etablering av ny trafo innenfor planområdet. Tiltaket skal knytte seg til fjernvarmenettet, da det ligger innenfor konsesjonsområdet.

For renovasjon skal det etableres nedgravde containere mot Innherredsveien. Det er snumulighet for avfallsbiler på felles trafikkområde med Travbanevegen 1.

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 m^2 grønne overflater på terreng
- 1 320 m^2 grønne tak med vekstmedium 3-9 cm
- 250 m^2 permeable dekker
- 250 m^2 flater med avrenning til åpne overvannstiltak
- 100 m^2 infiltrering som hovedfunksjon
- 150 m^2 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.



Figur 11: Situasjonsplan

Trafikk og parkering

Planen angir krav om parkering i tråd med KPA (2022 – 2034) for formålene forretning, kontor og offentlig/privat tjenesteyting, samt for personer med nedsatt bevegelsesevne. Maksimum 43 bilparkeringsplasser, hvorav 5 skal tilrettelegges for HC. I tillegg åpner planen opp for maksimum 0,04 parkeringsplass per 100 m^2 BRA for nyttekjøretøy. Det skal maksimum være 12 plasser på bakkeplan, hvorav maks to er gateparkering langs Travbanevegen. Parkering mot Innherredsveien skal begrenses til øst for areal til renovasjon.

Parkering for sykkel skal også opparbeides i tråd med KPA (2022 – 2034). Det er satt krav til at 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. Det skal være og areal til vask og enkel service, og etableres garderobe med dusjfasiliteter.

Trafikkanalysen, med 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 omfang. 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 krysningspunkt, med trygge landingsarealer på begge sider av Travbanevegen. Herifra er det østover regulert inn

sykkelveg med fortau på sørsiden av vegen. Tiltak som nedsenket kantstein, siktrydding og belysning bør vurderes.

Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges fortau mot Travbanevegen med bredde 3,0 m. Fortauet går ikke i rett linje på hele strekket, da det svinges inn bak parkeringsplasser plasser langs gata.

Universell utforming

Det skal anlegges minst to biloppstillingsplasser for forflytningshemmede langs Travbanevegen innenfor felt o_P.

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.

ROS-analyse

SAMMENDRAG

Oppsummerende tabell

Virkning Sannsynlighet	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Svært sannsynlig	48. Framtidige klimaendringer	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			1 masseras/skred 19. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy 36. Støy og støv fra trafikk	45. Fare for terror/sabotasje/ større ulykker

Figur 14: Ros- analyse

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 tilfredsstillende 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.

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.

Støyforhold og luftkvalitet
Bakenforliggende bebyggelse mot sør vil få økt støyskjerming med planlagte bygg på planområdet. 0-alternativ med dagens bygningsmasse på Travbanevegen 3 og 5 vil være den situasjonen som gir mest støy mot bakenforliggende bebyggelse i Gildheimsvegen 2, 4, 6, 8 og i Tungavegen 1.

Utbyggingsforslaget vil gi et redusert støynivå på bakenforliggende bebyggelse på opptil 10 dB. Reduksjonen blir mindre for bebyggelsen lengst sør, da denne ligger mot en spalte mellom de to byggene mot vegen. Endring i støynivå på bakkeplan i forhold til 0-alternativet er marginal. Beregnet støynivå på fasader for planlagt næringsbygg i planområdet ligger på opptil Lden = 77 dB, og det vil være behov for høye krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjoner i bygget

Uteområder
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 felt GAA som skal inneholde overvannstiltak. 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.

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.

Virkninger av planforslaget

Landskap

Planområdet ligger i nærheten av lystgårdslandskapet mellom Lade og Rotvoll, og området markerer en overgang til byens tettere bebyggelse. Planforslaget har byggehøyder som ligger over planlagt nabobebyggelse og kan gi en negativ virkning på landskapets visuelle uttrykk og opplevelse av overgangen mellom det historiske lystgårdslandskapet og den tette bybebyggelsen.

Byrom og stedskarakter

Planområdet ligger i skjæringen mellom tre distinkte områder med hvert sitt preg. I vest ligger det et småhusområde, i nord ligger 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 over tid bli et betydelig mer urbant preg, med bymessig bebyggelse og definerte gateløp. Øvrig bebyggelse mellom Travbanevegen og Innherredsveien lager en skjerm mot Innherredsveien i Nord, som planen vil komplettere. Den trapper seg opp fra bebyggelsen mot nord og bryter opp fasaden med sprang og varierende høyder. Mot vest trapper den seg opp mot høydene til hotellet. Et torg i forbindelse med snuplass i Travbanevegen vil bidra til å skape en åpning mellom den tette bebyggelsen og bidra til bymiljøet som et møtested. Beplantning og grøntanlegg vil tilføre en vegetasjonssone som bryter opp de harde flatene og bebyggelseslinjen mot omkjøringsvegen.



Figur 12: Planforslaget vil videreføre de varierte høydene som er etablert med KB1 i Travbanevegen 2.



Figur 13: Oppriss parallelt med Innherredsveien viser hvordan planforslaget svarer på høydene til hotelltårnet på Falkenberg Øst.

Naturfare
Det er ikke vurdert at planforslaget vil ha konsekvenser for områdestabilitet i området. Det er ikke registrert kvikkleire og tomta er ikke del av et løsneområde 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 områdestabilitet i bestemmelsene

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

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

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

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass (*Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.13*)
Planområdets brukere vil ha nærhet til kollektivforbindelser, servicetilbud, rekreasjonsområder og fremtidige boligområder med høy tetthet. Travbanevegen skal tilrettelegges for gående og syklende med fortau langs nordsiden for å bedre forbindelse til og fra Leangen stasjon. Det er i dag ca. 10 minutter gåavstand fra Travbanevegen til Leangen stasjon.

Støy og daglys for nabobebyggelse
Foreslått volum skjermer det fremtidige boligområdet i sør og vest mot støy fra trafikk i

Innherredsveien. Skyggen til foreslått bebyggelse vil i hovedsak ha konsekvenser for samferdselsarealer langs Innherredsveien og næringslokaler i nord. Dagslysberegninger viser at naboene vil få tilfredsstillende dagslys, men unntak av to vinduer i regulert næringsareal i R0207i. Dette kan løses ved å øke vindusareal med 5 %.

Klimaendringer
Ekstreme nedbørsmengder er ivaretatt gjennom 3-trinns-strategien. Det er separat overvannsystem med kort vei til sjø, 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.

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 gode sykkelveier mot sentrum. Planområdet ligger langs planlagt metrobussholdeplass. 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 trafikkløsninger med fortau som vil bedre trafikksikkerheten

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

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

Dette overholdes i planen i henhold til forskriftskrav. 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.

Samlet vurdering av klimaavtrykk
Planforslaget legger opp til økt utnytting av en 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.

Planlagt gjennomføring
Ferdig regulert høst 2025. Byggestart 2026. Ferdigstillelse 2028/29.

Innspill til planforslaget
Varsel om oppstart ble sendt ut 30.6.2023 og frist for merknader og innspill ble satt til. 25.8.2023. Det kom inn totalt 3 skriftlige høringsuttalelser til varsel om oppstart av planarbeidet.

Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 8.2.2025 til 24.3.2025. Det kom inn ni høringsinnspill i perioden, hvorav en innsigelse.

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. 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.

Fullstendig oppsummering av høringsinnspillene og Byplankontorets kommentarer til disse finnes i eget vedlegg merket «Merknadsbehandling».

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Byrådsavdelingens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.