Saksfremlegg

Travbanevegen 3 og 5 - detaljregulering til sluttbehandling

2024/36867

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende 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.

Sammendrag

Vedtaket 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. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Figur 1: Flyfoto mot nordøst

Bakgrunn

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.



Figur 2: Fugleperspektiv tatt fra sørvest. Bygning illustrert langs Innherredsveien (til venstre) er Grip Klatresenter som er regulert med en kotehøyde på c+ 70 på det høyeste partiet. Ny bebyggelse vil bli betydelig høyere, nær 20 meter over dette, med tillatt kotehøyde opp mot c+ 89,5.

Bygget er organisert i to hovedvolumer langs Travbanevegen: en lamell på 6 og 8 etasjer i øst som henger sammen med en lamell på 10 og 11 etasjer mot vest. Høydespranget mellom dem er sikret. Det skal etableres et grønt byrom mellom eksisterende bygning i vest ved Grip Klatresenter og den nye bebyggelsen. 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 egne behov skal legges utendørs mot Innherredsveien og i sokkeletasjen.



Figur 3: Illustrasjonsplan viser forplass mot vest, mer grønt og parkering mot nord og adkomst mot øst.

Beskrivelse av overordnete forhold, 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 innen formålet næringsbebyggelse. Boligområdene rett sør for planområdet ligger til orientering i byggesone 2.

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.

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

Mobilitet:
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 / såkalte "A-områder" jf. ABC-prinsippet) 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 ta tid med kollektivtransport og kan kreve omstigning mellom ulike busslinjer. Sykkeltilbudet i området er godt utbygd på nordsiden av Innherredsveien, men det er et manglende tilbud på sørsiden av Innherredsveien. Det planlegges ny sykkelforbindelse mot Brøset, og det er flere regulerte, men ikke etablerte forbindelser i retning bl.a. Øvre Rotvoll, Brundalen og Charlottenlund.

Byplankontorets vurdering

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 - og at dette preget også skal bindes sammen med andre etasje. Videre er det positivt at det er fastsatt at fasadene skal ha variasjon i materialitet og fargebruk. Byrådet ønsker at planområdet skal knyttes materialmessig sammen med de omgivelsene som har tydeligst god utforming, materialdetaljering og -bruk, helst med bruk av tegl som fasademateriale. Reguleringsbestemmelsene hindrer bruk av platematerialer i fasadene, og bebyggelsen vil dermed gjenspeile nye gode formgivingseksempler fra Leangenutbyggingen heller enn tilstøtende klatresenter og kontorbygg i Travbanevegen.

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 fra faglig hold 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 byutviklingsutvalgets vedtak.

I høringsperioden kom det innvendinger mot byggehøydene fra eiere av flere naboeiendommer, Byarkitekten og Statsforvalteren. Dette omtales senere i dokumentet.

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 framstå svært dominant i området, både på nært hold og på avstand. I figur 3 nedenfor vises fjernvirkning av bebyggelsen sett fra Luftkrigsskolen.



Figur 4: bebyggelsen sett fra Luftkrigsskolen ved Kuhaugen. Stedsanalysen viser til Rotvollskogen i bakgrunnen som det mest fremtredende lokale landskapselementet.



Figur 5: Snitt av bebyggelsen sett fra innherredsvegen. Eksisterende kontorbebyggelse til venstre, ny foreslått bebyggelse i midten og Grip Klatresenter til høyre.



Figur 6: 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, andre er påbegynt 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, spesielt på gateplan.

Byplankontoret har vært bekymret for at gata kan oppleves som trang og med lite dagslys. De foreslåtte byggehøydene vil redusere bl.a. utsikten mot nord for planlagt bebyggelse sør for området. Ettersom flere merknadsstillere har bedt om lavere høyder, har fagenheten utarbeidet illustrasjoner av hvordan prosjektet kunne framstått mer avdempet dersom man reduserer med en til to etasjer. Vi viser til vurderinger og illustrasjoner i fagnotatet.

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.

Fakta

Prosess og medvirkning

Vedtak og oppfølging av vedtakspunkt:
Planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn i bygningsrådet 29.01.2025, med fire vedtakspunkter. Fagnotatet redegjør for at de har blitt løst i tråd med vedtaket.

Innspill ved høring og offentlig ettersyn
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 et tema.

Statsforvalteren fremmet innsigelse knyttet til manglende sikring av maksimalt antall parkeringsplasser på overflaten og minimumskrav til utnyttelsesgrad. Innsigelsen fra Statsforvalteren 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 Statsforvalteren 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.

Nærmere informasjon om merknadene (bl.a. fra LUKS, SVV, Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, m.fl.) og hvordan de er håndtert fremgår av fagnotatet og merknadsbehandlingen som ligger som eget vedlegg til saken.

Andre endringer

Endringene i planforslaget dreier seg i størst grad om løsninger på vedtakspunkt og innsigelser. 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.

Byrådets vurdering

Byrådet finner at planforslaget for Travbanevegen 3 og 5 er et positivt bidrag til by- og næringsutviklingen på Leangen. Det legges til rette for opp mot 740 nye arbeidsplasser, noe som understøtter byrådserklæringens mål om en næringsvennlig kommune der folk kan leve og arbeide i samme bydel og slik også redusere logistikkbehovet. Prioritering av sykkelparkering over bilparkering og høye krav til blågrønn faktor som beplantning, trær og regnbed, svarer godt ut byrådets mål om grønn mobilitet og klimatilpasning.

Selv om arbeidsplassintensiv kontorvirksomhet på denne tomten utfordrer ABC-prinsippet i kommuneplanens arealdel noe, vurderer byrådet etableringen som riktig gitt det øvrige nærområdets transformasjon.

Den nye bebyggelsen vil fungere som en nødvendig støyskjerm mot Innherredsveien for det store, fremtidige boligområdet i sør. Det er også positivt at planen sikrer bymessige kvaliteter på gateplan, med krav om publikumsrettet virksomhet og etablering av et felles torg mot Travbanevegen.

Byrådet anerkjenner at byggehøydene på inntil 11 etasjer kan oppleves krevende for naboer og har skapt faglig bekymring hos Byarkitekten og Byplankontoret med tanke på prosjektets dominerende skala, fjernvirkning og innvirkning på dagslys. I samsvar med arkitekturstrategiens føringer om varig og vakker materialbruk ønsker byrådet at prosjektet skal løses med bruk av tegl i fasaden, og at videre detaljering kan bidra med variasjon, taktilitet og et levende fasadeuttrykk som bidrar til å avbøte byggets dimensjon. Byrådet støtter imidlertid Byutviklingsutvalgets tidligere vedtak om å opprettholde høydene. Det vektlegges at utredninger underbygger at dagslyskravene for nabobebyggelsen kan innfris, og at Statsforvalterens innsigelser er løst og trukket. Samlet sett mener byrådet at fordelene ved høy utnyttelse, nye arbeidsplasser og

skjerming av boligområder veier tyngre enn ulempene knyttet til bygningsvolum og stor synlighet fra lang avstand.

Konsekvenser for klima og det 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 fylkesveien. Dette vil kunne bidra til et triveligere bymiljø og er viktig for håndtering av overvann.

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

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

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.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunen.

Byrådets konklusjon

Byrådet innstiller på at detaljreguleringen for Travbanevegen 3 og 5 vedtas. Planen sikrer en arealeffektiv fortetting som tilfører Leangen et betydelig antall arbeidsplasser. Til tross for store bygningsvolumer, konkluderer byrådet med at prosjektets positive effekter – spesielt etableringen av aktive byrom på gateplan, potensiale for god teglarkitektur, skjerming av nye boligområder mot støy, og fremtidsrettede løsninger for overvann og grønn mobilitet – gjør dette til en helhetlig og fremtidsrettet plan for området.

Byrådet i Trondheim, 19.07.2026

Kjetil Ovrid Reinskou
byrådsleder

Trond Grønli Åm
byråd byutvikling

Vedlegg:

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