



Detaljregulering av Falkenborgvegen 32, 33, 35, 37 og 39, Leangen sentrum øst, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 22.2.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

INNLEDNING

Plankonsulent, forslagsstiller

Reguleringsplanforslag med konsekvensutredning for «Leangen sentrum øst» er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av tiltakshaver Falkenborgvegen 32 AS, representert ved Trondheim kommune, Realinvest AS, Trøndelag fylkeskommune og Trym Eiendom AS. Link Arkitektur AS er reguleringsarkitekt.

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for byutvikling på Leangen, øst for Bromstadvegen, med transformasjon av arealene langs Falkenborgvegen. Området ønskes utviklet med en bymessig blandet arealbruk som bygger opp under knutepunktet på Leangen/Strindheim og Leangen sentrum, vest for Bromstadvegen. Utvikling av knutepunktet og senterområdet er i tråd med overordnede føringer om å planlegge for kompakte byer med redusert transportbehov og fortetting langs knutepunkt.



Planområdet med tilgrensende arealer

Det planlegges for høy utnyttning, funksjonsblanding av næring, kontor, tjenesteyting, handel og boliger. Attraktive byrom og god tilgjengelighet for myke trafikanter skal prioriteres. Det planlegges også for etablering av hotell, videregående skole og bydelspark innenfor planområdet.

Tidligere vedtak i saken, planprogram/krav om konsekvensutredning

Området er i gjeldende reguleringsplan, kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll og kommuneplanens arealdel vist som næringsområde. En utvikling av eiendommene som beskrevet tidligere er derfor i strid med overordnet plan.

I samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3, 4-1 og 4-2 er det utarbeidet planprogram og konsekvensutredning for planforslaget. Planprogrammet lå ute på høring fra 19. desember 2018, med høringsfrist 12. februar 2019. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 01.10.2019.

Alternative forslag

Forslagsstiller har utarbeidet to alternative planforslag. Alternativ 2 er vurdert som et planforslag som kommunen kan ta til behandling og sende til politisk vedtak om å legge det ut til offentlig ettersyn og sende på høring. Alternativ 2 er det alternativet som beskrives her.

Forslagsstiller sitt alternativ 1 er vurdert som et planforslag som kommunen ikke kan støtte at blir lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring. Alternativ 1 beskrives ikke her, men i en egen planbeskrivelse vedlagt saksframlegg til planforslaget. Forslagsstiller ønsker å legge fram begge alternativene til politisk avklaring i bygningsrådet.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

Gjeldende planer

Kommuneplanens arealdel 2012-2024, vedtatt 21.03.2013

Planområdet er satt av til eksisterende næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Langs jernbanen er det vist en trasé for fremtidig hovednett sykkel. Vest for Bromstadvegen er det satt av areal til fremtidig sentrumsområde på Leangen.

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.04.2005

De aktuelle eiendommene er vist som fremtidige næringsområder, N15 og N17, og fremtidig næringsområde med forretning, N16.

Revisjon av kommunedelplan for Lade, Leangen

Et forslag til revisjon av kommunedelplanen Lade, Leangen og Rotvoll vedtatt 2005, ble sendt ut på høring 17.9.2013. Høringsforslaget beskriver endret formål for deler av næringsområdet rundt Falkenborgvegen, øst for Bromstadvegen. I formannskapsmøte av 18.6.2019 ble det vedtatt at arbeidet settes i bero og tas inn i arbeidet med neste rullering av kommuneplanens arealdel.

Reguleringsplan r20170041, Falkenborgvegen – oppstillingsplasser, vedtatt 31.05.2018

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av sju bussoppstillingsplasser i busslommer for tidsregulering i Falkenborgvegen. Planen legger også til rette for gangforbindelser med fortau i tilknytning til oppstillingsplassene.

Andre gjeldende planer i og ved planområdet

- E6 Øst, delplan r1170a, Strindheim/Gildheimsområdet, vedtatt 23.11.2006. Kryssutbedring for Falkenborgvegen-Leangenvegen med flere.

- Reguleringsplan r0336d, for Bromstadvegens forlengelse, vedtatt 18.9.2007. Regulert kjøreveg/bro over jernbanen i forlengelsen av Bromstadvegen.
- Reguleringsplan r1170d, Thoning Owesens gate med tverrforbindelse til Innherredsveien – vedtatt 27.6.2006. Regulert rundkjøring og tilgrensende fortau på planområdets sørvestre hjørne.
- Leangen, ny godsterminal r0425, – vedtatt 27.9.2001. Deler av området er fremdeles regulert til godsterminal.
- Områdeplan for Leangen senterområde r20100009, vedtatt 23.05.2013. Nordvest for planområdet. Regulerer kombinasjon av boliger, forretning og kontor på sørsiden og på lokk over jernbanen.
- Reguleringsplan r0336, E6, Falkenberg - St. Hanshaugen m/tilknytninger til Haakon VII's gate og Innherredsveien - vedtatt 31.5.1990. Plan som regulerte den aktuelle eiendommen til næringsformål og en omfattende omstrukturering av vegsystemet langs jernbanetraseen.
- Reguleringsplan r20160021, for Leangen stasjon, vedtatt 21.6.2018. Tilrettelegging for etablering av en ny jernbanestasjon ved Leangen senterområde, litt vest fra dagens Leangen stasjon.
- Thoning Owesens gate 29A og 31, KBS kjøpesenter r1170h. Vedtatt 18.2.2010. Området er regulert med kombinerte formål for bolig/forretning/kontor med tilhørende trafikkområder.
- Reguleringsplan r20120032, Falkenbergvegen 36, gnr/bnr 5/31, vedtatt 20.11.2014. Riving av eksisterende næringsbygg og tilrettelegging for utbygging av næringsvirksomhet med tilhørende anlegg og funksjoner.

PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter i hovedsak følgende eiendommer: gnr/bnr 5/12, 5/21, 5/22, 5/23, 5/25, (5/26 vegmidte) 5/29, (5/31, vegmidte) 5/39, (5/40 også i vegmidte), 5/44, 6/1, 6/8, 6/18, 12/43, 12/83, 12/117, 12/120, 12/121, 12/128, 12/136, 12/282, 12/311, 12/282.

Eierforhold

De ulike eiendommene som skal videreutvikles er representert med følgende tiltakshavere:

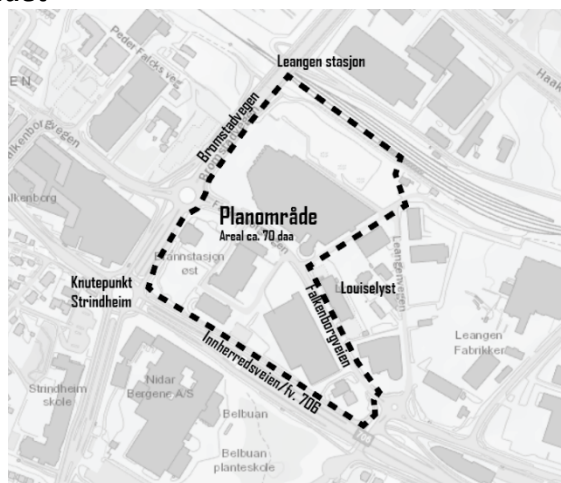
Adresse	Gnr/bnr	Hjemmelshaver
Falkenbergvegen 32	6/1,6/18,5/29,5/22	Falkenbergvegen 32 Eiendom AS
Falkenbergvegen 33	6/8	Trondheim kommune
Falkenbergvegen 35	12/121, 12/43	Leangen Invest AS
Falkenbergvegen 37-39	5/23, 5/25	Falkenbergvegen 37 Eiendom AS

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Leangen på begge sider av Falkenborgvegen. Området avgrenses av Bromstadvegen i vest, jernbanen i nord, rv. 706 i sør og Leangenvegen i øst.

Området har en sentral beliggenhet i bydelen, med umiddelbar nærhet til Leangen senterområde og Sirkus Shopping. Eiendommene ligger inntil kollektivknutepunktet Strindheim (buss) og Leangen stasjon (tog). Området ligger i tillegg med god nærhet til handelsområdene langs Haakon VII's gate på Lade.

Planområdet er på ca. 70 daa.



Forslag til planavgrensning

Dagens bruk, tilstøtende arealbruk, stedets karakter

Planområdet grenser mot Bromstadvegen i vest, som er vegforbindelsen mellom Strindheim og Lade. Planområdet henvender seg i hovedsak mot Falkenborgvegen og Bromstadvegen.

Planområdet er relativt flatt og består i hovedsak av store lager-/kontorbygg i to-fire etasjer og store asfaltflater. Mellom denne bebyggelsen, og like utenfor planområdet, ligger lystgården Louiselyst gård, i stor grad skjermet av trær og vegetasjon tilhørende hageanlegget.

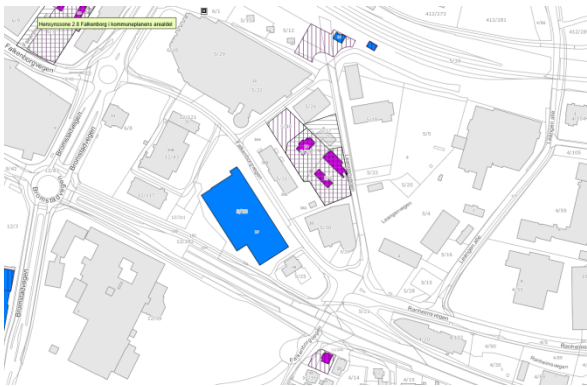
Dagens bebyggelse i området henvender seg i stor grad mot Falkenborgvegen. Mot øst grenser planområdet mot industriområdet på Leangen, der Rockwool er en betydelig aktør. På motsatt side av rv. 706 ligger virksomheten til Orkla/Nidar fabrikker.

Landskap og klima

Det er lite vegetasjon innenfor planområdet, men i hageanlegget omkring den gamle lystgården Louiselyst, som ligger like utenfor planområdet, vokser det noen store gamle trær. Planområdet har gode solforhold. Bebyggelsen i området er frittliggende bebyggelse, hovedsakelig i to etasjer, med unntak av et bygg i fem etasjer mot rv. 706, med store åpne arealer rundt seg.

Kulturminner og kulturmiljø i og i nærheten av planområdet

Louiselyst gård: Bygningene har høy antikvarisk (klasse B) og arkitektonisk verdi. De er i god stand, noe som gir kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. Anlegget er en godt bevart lystgård, som utgjør en viktig del av den sammenhengende rekken av lystgårder som ble etablert på østsiden av byen. Betydningen er blitt større da en del av lystgårdene har blitt borte i forbindelse med byutviklingen de siste 60 år. Louiselyst gård har, som helhetlig anlegg, stor verdi.



Trondheim kommunes aktsomhetskart
kulturminner

Gamle Leangen stasjon: Leangen stasjon er prioritert i klasse C, og området er juridisk vernet.

Falkenborgvegen 37: har en kulturhistorisk verdi ut fra skalltaksformen, som er relativt sjelden både lokalt, regionalt og nasjonalt. Bygningen er lite endret fra byggeår, noe som gir både kunnskaps- og opplevelsesverdi. Byggets størrelse gir også stor bruksverdi. Bygningen er prioritert med antikvarisk verdi i klasse C.

Falkenborgvegen 32: har med sin spesielle takkonstruksjon og portbygning i front lokal verneverdi. Bygningen har fått noen nyere tilbygg, men den opprinnelige delen er lite endret.

Leangenvegen er et gammelt vegfar. Linjeføringen har kulturhistorisk verdi.

Resten av planområdet eller de nærmeste omgivelsene har liten eller ingen verneverdi.

Naturverdier

Det er ingen registrerte eller kjente naturverdier innenfor planområdet.

Rekreasjon, uteområder

Området er i dag ikke tilrettelagt for rekreasjon. Fortau langs Falkenborgvegen utgjør gangforbindelsen gjennom planområdet, men dette er til dels manglende og/eller utflytende med annet internt kjøreareal på eiendommene. Avsatt grøntdrag nord i området langs jernbanen vist i kommuneplanens arealdel, er ikke opparbeidet eller videreført i planforslaget.

Trafikkforhold

Hovedadkomst til planområdet er fra Bromstadvegen og fra rv. 706 via krysset ved Gildheimbrua over rv. 706 og rundkjøringen med Ranheimsvegen og Leangenvegen. Området ligger sentralt plassert inntil hovedvegnettet og kollektivknutepunktet på Strindheim. Planlagt viktige sykkelruter i Trondheim går langs planområdet med kort reisetid og avstand med sykkel til Lade, Valentinlyst/Tyholt og Midtbyen.

På Strindheim kollektivknutepunkt stopper Metrobuss M1 og M2 og flere bybussruter.

Falkenborgvegen består i dag av en tofelts bilveg med et utflytende trafikkareal på begge sider. Det er fortau på nordsiden av veien. Falkenborgvegen møter Bromstadvegen i vest i en høyt trafikkert rundkjøring. I øst møter Falkenborgvegen rundkjøringen mot Ranheimsvegen og Leangenvegen og videre mot Gildheimbrua og østvendte ramper til rv. 706.

Barns interesser

Planområdet består av private næringseiendommer. Området er i liten grad i bruk av barn og unge, ut over bruk av buldre-/klatrehallen i Falkenborgvegen 37.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Nærmeste barnehage til planområdet er Dronning Mauds Minne barnehage. Området ligger

innenfor Strindheim skolekrets for barneskole. Strindheim barneskole har ikke kapasitet for barn fra planområdet. Området tilhører Rosenborg ungdomsskolekrets, hvor det i dag er noe kapasitet.

Teknisk infrastruktur

Det ligger eksisterende kommunale vannledninger og felles avløpsledninger igjennom planområdet. Med planlagt utbygging vil det bli kapasitetsproblemer på aktuelle ledninger, dersom dette ikke utbedres/oppgraderes. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Grunnforhold

Utførte grunnundersøkelser viser at innenfor planområdet er det et øvre lag med sand, grus og pukk (antatte fyllmasser) over fast leire. Leirlaget har varierende mektighet ned til antatt berg. Det er ikke påvist løsmasser med sprøbruddegenskaper i forbindelse med utførte grunnundersøkelser.

Miljøgeologiske undersøkelser har avdekket masser med forurensningsnivå over normverdi (tilstandsklasse 1). Det vil være behov for supplerende undersøkelser for å avgrense påtruffet forurensning og for å få bedre oversikt over omfanget, for hvert enkelt byggeprosjekt innenfor denne reguleringsplanen.

Støy- og luftforurensning

Planområdet er utsatt for støy fra trafikk på Bromstadvegen, rv. 706 og Falkenborgvegen, i tillegg til å være utsatt for støy fra togtrafikk. Hovedkilden til luftforurensning ved planområdet er tunnelmunningene for Strindheimtunnelen. Trafikk langs jernbanen vil generere noe forurensning til luft, men bidraget er neglisjerbart sammenlignet med vegtrafikken.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Hovedprinsippene i planen

Planforslaget legger til rette for knutepunktsutvikling, med transformasjon av tidligere industri- og lagerarealer til en mer bymessig bebyggelse med ulike sentrumsformål. Ny bebyggelse med tilhørende gater og byrom vil ivareta overordnede mål om en byutvikling som legger til rette for å redusere transportbehov ved å fortette rundt viktige kollektivknutepunkt. Leangen er sentrumsnært og utgjør et av byens viktigste kollektivknutepunkt med kobling mellom buss og tog.



Forslag til plankart

Plangrepet er bygd opp rundt ideen om Falkenborgvegen som en viktig hovedåre og strøkgate gjennom planområdet. Gaten deler planområdet i to hovedområder for bebyggelse; større volum i kvartalsbebyggelse mot rv. 706 i sør, og en mer åpen kvartalsstruktur med boligblokker og skole mot nord.

Sentralt i området ligger en bydelspark og åpner opp mot historiske Louiselyst gård.

I tillegg til forretningsarealer, kontorer og boliger, er det lagt inn tjenesteyting; blant annet et konferansesenter, hotell og et aktivitetssenter.

Planen legger til rette for myke trafikanter i og gjennom området, og kobler seg til eksisterende gang- og sykkeltraseer i bydelen for øvrig.

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til næring, kontor, handel, videregående skole, hotell, boliger og bydelspark. Feltanvisninger og areal er vist på plankartet, og definert i bestemmelsene til planforslaget.

Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget legger til rette for tett kvartalsbebyggelse med store volum og varierte høyder i sør mellom Falkenborgvegen og rv. 706, og en åpen kvartalsstruktur nord for Falkenborgvegen mot jernbanen.

Det planlegges kontor, og næringsbygg mot rv. 706 i sør og Bromstadvegen i vest, dette for å bruke bebyggelsen som støyskjerming for boliger og uterom innenfor planområdet.

Sør for Falkenborgvegen og mot Strindheim knutepunkt vil det være krav om aktive fasader med utadrettet/publikumsrettede virksomheter i førsteetasje.

For at Louiselyst gård skal kunne komme tydeligere fram i bybildet, og for å gi plass til den nye bydelsparken, er bebyggelsen på nordsiden av Falkenborgvegen trukket nordover mot jernbanen.



Illustrasjon, ny bydel Leangen sentrum øst

Planlagt videregående skole legges nord for Falkenborgvegen og langs Bromstadvegen.

Boligkvartalet øst for skolen vil bli liggende mellom parken og jernbanen.

Alle volumer i planforslaget er dimensjonert for å kunne gi rom for takhager.



Planlagt første etasje

Boligbebyggelsen nord for Falkenborgvegen er utformet som lavere volum mot sør og vest, som gradvis blir høyere mot nord og øst. Dette er for å sikre gode solforhold på ettermiddagen og kvelden.

Boliger på tak av næringsbygg sør for Falkenborgvegen (BKB2 og BKB4) er planlagt som kvartaler med uterom på tak over første etasje næringsbygg. Det planlegges trappeforbindelser fra boligene ned mot Falkenborgvegen. Dette for å skape best mulig kontakt mellom uterom på tak og gatestruktur.



Planlagt andre etasje



Planlagt tredje etasje

Bebyggelsens høyde

Store deler av planområdet ligger på samme kote. Bebyggelsen bygger seg opp i høyden mot planområdets ytre avgrensning og trapper seg ned mot Falkenborgvegen og bydelsparken, hvor solforholdene er viktigst.

Byggehøyder er angitt med maksimale kotehøyder i plankartet. Planen viser en fleksibilitet i forhold til høyder innenfor hvert delfelt, der varierte høyder og nedtrapping mot parken og Louiselyst sikres i bestemmelser. Illustrasjonsmaterialet viser hvordan en gjennom organisering av bebyggelsen kan oppnå gode solforhold på utearealene. Uansett organisering, vil ny bebyggelse måtte ivareta kvalitetskrav på uterom.

Det er foreslått varierte høyder på bebyggelsen gjennom hele planområdet, fra fire til ni etasjer.

Høyeste bebyggelse ligger ut mot rv. 706 og mot Bromstadvegen med opptil ni etasjer.



Øverst er snitt øst-vest, nederst er snitt sør-nord

Grad av utnyttning

Grad av utnyttning er angitt med maks m² BRA i plankartet. Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 130.000 m² BRA. I bestemmelsene anføres det at parkeringsareal helt under bakken ikke skal medregnes i BRA.

Arealoversikt med ulik underdeling av hovedformål følger som eget vedlegg. Hovedinndeling av formålene er vist med følgende tabell.

Feltstørrelser og BRA per felt

Felt	Feltstørrelse		Maks tillatt BRA
Undervisning BU	9. 400 m ²		22. 400 m ²
Boligbebyggelse B	11. 000 m ²		14.860 m ²
<i>BKB1 – Forretning/kontor/tjenesteyting</i>	6. 600 m ²		31. 000 m ²
<i>BKB2 – Bolig/tjenesteyting/forretning</i>	4. 800 m ²		14.000 m ²
<i>BKB3 – Næring/tjenesteyting/kontor</i>	1. 700 m ²		4.650 m ²
<i>BKB4 - Bolig/tjenesteyting/forretning</i>			
<i>BKB5 – Kontor/tjenesteyting</i>	5. 600 m ²		25. 000 m ²
<i>BKB6 –</i>			
<i>Hotell/overnatting/kontor/tjenesteyting</i>	4. 700 m ²		22. 000 m ²
Totalt	43. 800 m²		120.536m²

Næringsareal og arbeidsplasser

Planforslaget legger til rette for skole, kontor, forretning, tjenesteyting og hotell. Hvor mange arbeidsplasser planforslaget vil gi er ikke angitt. Det antas at det vil være ca. 250 ansatte ved ny videregående skole.

Antall boliger, leilighetsfordeling

Det planlegges for ca. 360-400 boliger innenfor planområdet. Det planlegges for variert leilighetsstørrelse med vekt på leiligheter som egner seg for familier, og en liten andel ettroms leiligheter. Leilighetsfordeling sikres i bestemmelsene til planforslaget.

Bomiljø/bokvalitet og uteoppholdsareal

Boligbebyggelsen organiseres i mindre nabolag i form av kvartaler og tun. I gårdsrommene legges det til rette for felles uterom. Utearealene har i tillegg nærhet til en stor offentlig bydelspark.

Gårdsrommene sør for Falkenborgvegen ligger over første etasje med næringsfunksjoner, med adkomst for boliger via trapp og heis.

Det planlegges mindre lekeplasser, først og fremst rettet mot de aller minste barna. Disse har minst bevegelsesradius fra boligen, og småbarnslekeplassene skal ligge inntil 50 meter fra inngangsdør. For de mindre gårdsrommene betyr dette én småbarnslekeplass per gårdsrom. Området nord for Falkenborgvegen har relativt store utearealer med flere boligblokker, og får derfor flere mindre småbarnslekeplasser, i tillegg til flater for ball-lek. Den nye «Folkeparken» skal bli området kvartalslekeplass.

Park og utearealer for boligene blir bilfritt, med unntak av tilrettelegging og adkomst for utrykningskjøretøy. Nytte- og servicekjøretøy er tiltenkt parkering i tilgrensende gater eller på tilrettelagte plasser i parkeringskjeller.

Uteromskravet på 50 m² per 100 m² BRA boligformål eller per boenhet er ivaretatt i planforslaget,

og sikret i bestemmelser. Minst halvparten av uterommet skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal. Det tillates at inntil 25 % av offentlig parkareal kan medregnes som del av felles uteoppholdsareal for boligene.

Planen gir rom for ca. 28 000 m² BRA boligareal, hvilket medfører krav om ca. 14 000 m² uterom, hvorav 7000 m² skal være felles uteareal på bakken. Planforslaget gir nærmere 17 300 m² samlet uteoppholdsareal, av dette er ca. 9 500 m² på terreng.

Boliger nord for Falkenborgvegen vil få tilstrekkelig med solfylt felles uteoppholdsareal med variert karakter. Boliger sør for Falkenborgvegen med uterom på tak, oppfyller ikke krav om tilstrekkelig solfylte oppholdsarealer, og vil få mindre solfylt felles uteoppholdsareal enn kravene i KPA (halvparten av fellesuterom på bakken skal være solfylt og egnet til opphold og lek). Ved å redusere høyder på boliger og næringsbygg i sør, kan man oppnå akseptable solforhold på uterom.

Alle boliger vil ha tilgang på private og halvprivate utearealer på balkonger, forhager og i gårdsrom. I tillegg foreslås uteareal på tak. Samtlige boliger vil ha god tilgang til Folkeparken (o_GP1), som også vil fungere som områdets kvartalslekeplass. Uteoppholdsarealer skal tilfredsstille plan- og bygningslovens krav til universell utforming.

Krav til sol på felles uterom i tidspunktet 21. mars kl. 15:00 (vårjevndøgn), for boliger nord for Falkenborgvegen.

Sol-/skyggevirkninger av illustrert bebyggelse viser at krav til sol på felles uterom ikke vil kunne oppfylles sør for Falkenborgvegen på dette tidspunktet.

Om lag halvparten av det offentlige parkarealet vil ha sol på tidspunktet, og beboerne vil dermed ha tilgang til uterom med akseptable solforhold like i nærheten.

Sol-/skyggevirkninger viser imidlertid at samtlige felles uterom vil få gode solforhold på samme tidspunkt en måned senere; 22. april.



Skyggevirkninger 21. mars kl. 15:00

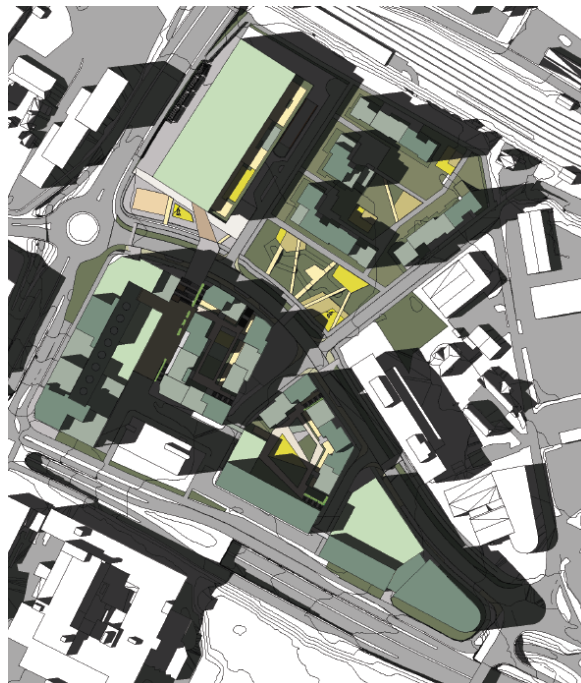
Krav til sol på felles uterom i tidspunktet 23. juni kl. 18:00 (sommersolverv) oppfylles for boliger nord for Falkenborgvegen.

Sør for Falkenborgvegen er krav til solforhold ikke oppfylt, og bygningshøyder må reduseres for å oppnå tilfredsstillende solforhold på uterommene.

Den offentlige parken vil ha gode solforhold på dette tidspunktet. Parken vil også ha gode solforhold senere på kvelden kl. 20:00.

Skole

For videregående skoler er det ikke stilt noe krav til størrelse på uteareal i KPA (kun angitt krav for barne- og ungdomsskoler).



Skyggevirkninger 23. juni kl. 18:00

Det er imidlertid slik at forskrift om miljørettet helsevern i skoler og barneskoler gjelder også for videregående skoler, men anbefalingene graderes forskjellige avhengig om det er barneskole, ungdomsskole eller videregående skole.

Forskriftens formål er å bidra til at miljøet i skoler som nevnt i § 2 skal "fremme helse, trivsel og gode sosiale og miljømessige forhold". Med miljø menes det fysiske og psykososiale miljøet, både i innendørs arealer og på uteområder som ligger på skolens eiendom.

Parken og øvrige byrom vil selvsagt kunne brukes for skolens elever. Elevene har anledning til å kunne bevege seg fritt i byrommet, og vil ha mange ulike oppholdssoner. Det legges ikke opp til et prinsipp om å legge «skolegård» på bakkeplan, men det legges opp til uterom på tak av skolebygget.

Ved å skjerme takflatene for støy fra Bromstadvegen og Jernbanen, kan hele skolens takflate tas i bruk som uterom. Vindforhold skal også vurderes med eventuelle tiltak, for å skape gode vindforhold.

Park

Bydelsparken «Folkeparken» er på ca. 5 daa og skal utgjøre hjertet i den nye bydelen. Parken vil med sin sentrale beliggenhet ha svært god tilgjengelighet for alle, både beboere og besøkende.

Folkeparken reguleres som offentlig park. Illustrasjonsplanen viser hvordan parken er tenkt utformet, med beplantning/vegetasjon, oppholdssoner, lekeplasser, harde og

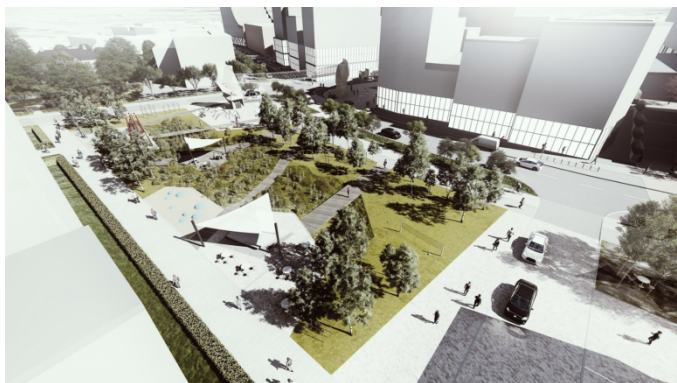


Illustrasjon fra uteareal nord for Falkenborgvegen

myke flater, overvannshåndtering etc.

Torg

Planforslaget har som intensjon å skape et sentrumsområde med ei hovedgate, med flere offentlige møteplasser langs gata. Det planlegges to torg langs sørsiden av Falkenborgvegen.



Illustrasjon Folkeparken

Deler av torgene vil være tilgjengelige for bedrifter og serveringssteder, slik at det kan etableres utadrettet virksomhet langs fasader og på hjørnet av bebyggelsen, som vender ut mot torget.



Illustrasjon torg langs Falkenborgvegen

Parkering

Bilparkering skal etableres i kjeller, med adkomst fra sidegatene til Falkenborgvegen. Parkeringsdekning for boliger skal være maksimum 0,8 p-plasser per bolig eller per 70 m² BRA. Det skal avsettes minimum 3 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. Minst halvdel av sykkelparkering skal etableres i p-kjeller. Sykkelparkering på bakken skal plasseres på areal under tak.

Bilparkering og sykkelparkering for forretning, service, kontor, hotell og skole skal følge veileder i KPA for Indre sone.

Det skal etableres rom for sykkelvedlikehold og vaskemuligheter i parkeringskjeller. Minst 5 % av sykkelparkering skal være egnet for større transportsykler, og fortrinnsvis plasseres i parkeringskjeller. Sykkelparkering i kjeller er planlagt med egen nedkjøringsrampe. Park og utearealer for boligene blir bilfritt, med unntak av tilrettelegging og adkomst for utrykningskjøretøy. Annen type tilbringertjenester-/service med behov for korttidsparkering kan eventuelt tilrettelegges i parkeringskjeller, det krever en minimums takhøyde på 3,5 m.

Teknisk infrastruktur

Det er utarbeidet et VA-notat og en VA-plan som danner grunnlag og premisser for videre arbeid i et VA-forprosjekt, som igjen er grunnlag for detaljprosjektering-/byggeplaner. Flere ulike overvannsløsninger er vist i illustrasjonsmaterialet og sikret i bestemmelser.

Planforslaget legger til rette for etablering av et stasjonært avfallssuganlegg for restavfall, plast og papiravfall innenfor felt o_BU. Bestemmelsene sikrer et areal på minimum 300 m² til dette formålet. Nedkast for søppel fra boligene skal etableres maks 50 m fra innganger.

I tillegg skal det etableres minst to returpunkt for glass- og metallemballasje. Håndtering av næringsavfall skal skje innomhus i egne anlegg, eller som nedgravde løsninger på egen tomt.

Nettstasjon(er) i planområdet tillates integrert i bebyggelsen. Nettstasjon(er) skal ha adkomst for vedlikehold.

Trafikkløsninger

Kjøreveger: Falkenborgvegen med tilhørende sidegater nord for Falkenborgvegen reguleres som offentlige og felles kjøreveger. Sidegater sør for Falkenborgvegen reguleres som felles kjøreveger.

Gang- og sykkelanlegg: Det reguleres egen offentlig sykkelveg/-felt på nordsiden langs Falkenborgvegen. Det reguleres fortau på begge sider av Falkenborgvegen og i sidegate o_SKV 4. Det reguleres fortau på den ene siden av andre sidegater.

Sykkelløsning langs rv. 706 legges om ved etablering av ny kollektivholdeplass for flybuss og regionalbuss.

Eksisterende gang- og sykkelveg langs jernbanen, o_SGS, videreføres i planforslaget, men traseen legges nærmere eiendomsgrensen til Bane NOR. 30 meter fra spor midt ivaretas.

Varelevering: Varelevering til skolen vil skje i et lukket varemottak integrert i bebyggelsen på nordsiden av skolen med adkomst via kjøreveg f_SKV2 og f_SKV3.

Varelevering til BKB1 og BKB2 vil skje i et lukket varemottak i bakkant av bebyggelsen med adkomst via f_SKV5 og f_SKV6.

Adkomst til BKB3 vil også skje via f_SKV5.

Varelevering til BKB4 og BKB5 vil skje i et lukket varemottak i bakkant av bebyggelsen mot rv. 706, med adkomst via felles kjøreveg f_SKV7.

Varelevering til felt BKB6 vil skje i et lukket varemottak i bakkant av hotellet mot rv. 706, med adkomst via felles kjøreveg f_SKV7. Rigg til scene vil skje i egen oppstillingslomme langs f_SKV7.

Renovasjonsanlegg: Adkomst til offentlig renovasjonsanlegg skal skje via f_SKV5.

Planlagte offentlige anlegg

Det foreslås opparbeidet offentlig park, torg, kjøreveg, gangareal, fortau, sykkelanlegg og annen veggrunn med løsninger for overvannshåndtering. Det foreslås opparbeidet et offentlig renovasjonsanlegg innenfor felt o_BU. Nedkast for avfall som ikke kan gå i avfallssuganlegget er plassert innenfor felt BKB2.

Planforslaget omfatter ny bussholdeplass langs rv.706. Tiltaket omfatter også etablering av "mobilitetshub" langs Bromstadvegen, og i f_SKV2, området reguleres som bestemmelsesområder (#6).

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Miljøgeologiske undersøkelser har avdekket masser med forurensningsnivå over normverdi (tilstandsklasse 1). Det vil være behov for supplerende undersøkelser for å avgrense påtruffet

forurensning og for å få bedre oversikt over omfanget, for hvert enkelt byggeprosjekt innenfor denne reguleringsplanen. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon og/eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.

Universell utforming

Det er i planarbeidet fokusert på tilgjengelighet for alle trafikanter til alle funksjoner. Bygg, anlegg og uterom skal være lett leselig og tilgjengelig fra flere tilkomstsider. Det følger av teknisk forskrift at både offentlige og private utearealer må gis universell utforming. I hovedsak vil universell utforming løses gjennom god terrengbearbeiding og bevisst materialbruk. Det legges ikke opp til særløsninger for universell utforming. Andel tilgjengelige leiligheter vil være i tråd med teknisk forskrift.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget legger til rette for fortetting rundt knutepunktet på Leangen, med transformasjon av tidligere industri- og lagerarealer til en mer bymessig bebyggelse med blandede formål.

Planforslaget vil bidra til en bystruktur som gjør at beboere og besøkende vil være innenfor gangavstand til kollektivholdeplasser, og kan bidra til at flere har tilgang til hverdagsgjøremål uten å måtte bruke bil. Planforslaget vil bidra til at gange, sykkel eller kollektive transportløsninger vil kunne bli valgt av flere av beboerne og brukerne innenfor planområdet.

Planforslagets forhold til byutviklingsstrategien

Kommunedirektøren har lagt fram forslag til "Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050", som ble vedtatt i bystyret 19.12.2020.

Byutviklingsstrategien forutsetter eksisterende bystruktur skal forsterkes ved å fortsette å fortette og omforme byen, og med tydeligere styring enn i dag. Det må bygges mer attraktive fysiske miljøer, med god kvalitet, slik at byliv kan styrkes og flere velger miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel eller kollektivtransport.

"Rett virksomhet på rett sted" med byomforming av næringsareal sentralt i Trondheim skal prioriteres. Strategien nevner at det særlig er aktuelt å stimulere til flytting av arealkrevende næringer fra viktige byutviklingsområder som Nyhavna, Tempe, Sluppen og Lade/Leangen til mer egnede områder.

Det foreslås å prioritere bestemte områder for boligutvikling fram mot 2050. En del av Leangen sentrum øst som ligger langs Bromstadvegen, er inkludert i alle alternativer til «prioriterte utviklingsområder».

En sentrumsutvikling på Strindheim/Leangen sentrum øst anses å være i tråd med føringer gitt i Byutviklingsstrategi for Trondheim – strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050.

Planforslagets forhold til transportsystemet

Miljøpakkens målsetting for lokalisering av arbeidsplassintensiv virksomhet er at 60 % av slike arbeidsplasser skal lokaliseres innenfor kollektivbuen. Planområdet grenser til kollektivbuen.

Næringsområder med god tilgjengelighet for bil og dårlig kollektivtilgjengelighet bør forbeholdes lager- og industrivirksomhet.

Føringer gitt av kommuneplanens arealdel legger opp til et utbyggingsmønster som bygger opp om tunge kollektivruter, og åpner for tettere utbygging der kollektivtilbudet har høy standard. Viktige kollektivknutepunkt som Strindheim/Leangen, med overgang mellom flere kollektivtransportruter, utpekes som et viktig område for fortetting.

Konsekvenser for sentrumsutvikling-/knutepunktutvikling

I byutviklingsstrategien vises det til et hierarki av lokale sentrum, og at sentra som inneholder knutepunkter eller holdeplasser for metrobuss er foreslått høyt i hierarkiet. Det beskrives også at området hører til i kategorien «tilgjengelig areal på kort sikt (innen 2020)». Med tilgjengelig areal menes areal som er ferdig regulert og ferdig til å bebygge.

Videreutvikling av lokale sentrum og knutepunkter som i tillegg har et godt kollektivtilbud og er lokalisert nært store konsentrasjoner av arbeidsplasser vil i enda større grad bidra til at gange, sykkel eller kollektive transportløsninger kan velges av flere.

For å skape byliv på gateplan, skal førsteetasjer mot Falkenborgvegen og Bromstasdvegen forbeholdes publikumsrettet service, noe handel og skolefunksjon. Disse skal utformes med utadrettede fasader og funksjoner.

Planforslaget legger til rette for utvikling av boliger på begge sider av Falkenborgvegen.

Innenfor planområdet er det avsatt tilstrekkelig areal til både uteareal, offentlige plasser, torg, parker og annen grønnstruktur. Planforslaget legger slik til rette for grøntområder, med ulike rekreasjonsbehov. Bydelspaken vil bli særlig viktig i forhold til å skape nye attraktive møteplasser på bakkeplan i området.

Falkenborgvegen med sidegater, bydelsparken og øvrige byrom vil være tilknyttet kollektivholdeplasser og gang- og sykkelvegnett.

Områdene sør for Falkenborgvegen reguleres med blandet formål. Det er definert hvilke av arealene som kan bygges ut med boliger. Bestemmelsene definerer tillatt andel handel innenfor planområdet.

Konsekvenser for overordnet sosial infrastruktur og byvekst

Fylkestinget har gjennom behandling av Skolebruksplan Trøndelag den 12.6.2019 vedtatt at ny videregående skole for Trondheim øst skal etableres på Bromstadvegen/ Falkenborg, i hovedsak ut fra demografiske hensyn og miljømessige forhold knyttet til knutepunkt for kollektivtrafikk for tog og buss.

Handel og konkurranseflate mot Midtbyen

Det er i forbindelse med planarbeidet utført en handelsanalyse. Handelsanalysen belyser hvordan eksisterende handelstilbud påvirkes når nye handelstilbud etableres. Handelsanalysen viser at omsetningen i Midtbyen vil påvirkes av et økt handelstilbud på Leangen, og at denne påvirkningen varierer med størrelsen på handelstilbudet på Leangen.

Bestemmelsene til planforslaget sikrer begrensninger og stiller krav til ytterligere utredninger for etablering av handel innenfor Leangen sentrum øst.

Næringsarealutvikling

Planforslaget innebærer en transformasjon av dagens næringsarealer til blandet arealbruk med bl.a. forretning, næring, kontor, hotell, tjenesteyting, undervisning og bolig. Området vil få en mer bymessig karakter, og som konsekvens av dette må areal- og transportkrevende virksomheter flyttes til mer egnede næringsarealer. Transformasjon av et område tar lang tid. Noen av virksomhetene kan innpasses i det framtidige byområdet, enten permanent eller midlertidig, til deres lokaler skal transformeres. De øvrige virksomhetene må flytte.

Totalt 44,7 da av planområdet er i dag regulert til arealkrevende næringsvirksomhet. I tillegg kommer 12,1 da regulert til offentlig formål (brannstasjon) og 2,7 da regulert til forretning (bensinstasjon). Planforslaget omfatter 9,4 da regulert til offentlig formål (undervisning) og ca. 11 da regulert til boligbebyggelse. Ca. 23,4 da er foreslått regulert til ikke-arealkrevende næringsvirksomhet (hvorav 13 da også tillater boligformål fra andre etasje og oppover). Det totale arealet regulert til næringsformål reduseres dermed med 21 da. I dag består planområdet av ca. 23 000 m² BRA næringsareal. Arealutnyttelsen i området (%-BRA) ligger mellom 10 og 30%. Det er stort potensial til optimalisering av arealbruk på eksisterende næringsarealer.

Det er p.t. ikke avklart hvor den enkelte av dagens virksomheter innenfor området tenkes flyttet. Transformasjon av et såpass stort område tar lang tid. Noen av virksomhetene kan innpasses i det framtidige byområdet, enten permanent eller midlertidig, til deres lokaler skal transformeres.

De fleste av bedriftene, spesielt i Falkenborgvegen 32, som i hovedsak er lagerareal tilhørende bedriftene, er på kortsiktige leiekontrakter og godt kjent med utviklingsplanene i området.

Rekkefølge og prosess, utbyggingstrinn

Det vurderes ikke å være større utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget. Bebyggelsen er planlagt utviklet fra vest mot øst, og fra sør mot nord, for å sikre boliger og uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold, og at nye boliger kan skjermes fra anleggsvirksomheten. Utbyggingen vil trolig foregå over en periode på 15-20 år. Rekkefølgekrav sikrer at nødvendige infrastrukturtiltak gjennomføres i takt med utbyggingen.

Kvalitet, identitet og trivsel

Bebyggelsesstruktur og boligsammensetning

Det er sannsynlig at utbygging av leiligheter i dette området vil frigjøre en del av den eksisterende boligmassen i nærområdet, som i stor grad er ene- og tomannsboliger. Dette innebærer at det er behov for en viss andel leiligheter med ett-to soverom (to- og tre-roms leiligheter). Samtidig sikrer planen en større andel store leiligheter med fire rom eller mer.

Bestemmelser om leilighetsstørrelser og et godt tilbud av fellesfunksjoner, service og aktiviteter, legger til rette for et boligområde egnet for folk i forskjellige livssituasjoner og med ulike behov.

Planforslaget legger til rette for et urbant område med god tilgang på grønne kvaliteter, tjenestetilbud og aktivitetstilbud. Bebyggelsen vil tilføre området nye kvaliteter. Planforslaget viser en bebyggelse som kan få en variasjon i materialbruk, skala og uttrykk.

Byform og estetikk

Planlagt utbygging vil ha en positiv virkning på stedets karakter, byform og estetikk ved at det skal oppføres ny bebyggelse som følger opp bebyggelsesstruktur i området, og bidrar til å definere gateløp og plassrom. Utviklingen av Leangen sentrum med ny bebyggelse, nye gater og en ny bydelspark vil også bidra til transformasjon av et industriområde som i dag oppleves som noe utilgjengelig for fotgjengere, til et nytt sentrumsområde med mange nye viktige kvaliteter.

Stedsidentitet

Stedets identitet er i dag sterkt knyttet til industri-/lager- og næringsvirksomhet, og i mindre grad til Louiselyst gård. Planforslaget tilfører mange nye funksjoner, og ivaretar behovet for mangfold i aktiviteter og tilbud som er viktige for å utvikle en sterk og positiv stedsidentitet.

Barn og unges oppvekstvilkår, universell utforming og folkehelse

Planforslaget er i tråd med overordnede retningslinjer for å sikre barns interesser. Barnas interesser blir ivaretatt, med opparbeidelse av park, torg og møteplasser som i stor grad skal utformes på de myke trafikanters premisser. De offentlige møteplassene skal gjøres trygge, og planforslaget sikrer varierte og gode uteområder innenfor bebyggelsen. I utformingen skal det legges stor vekt på synlighet og sosial kontroll.

Tiltak som er foreslått i planen bidrar til trygg og kort (500 meter) skoleveg til Strindheim skole. Gangfelt med dele-øyer i rundkjøringen ved kollektivknutepunktet på Strindheim er allerede etablert.

Planforslaget legger videre til rette for at det skal bli lettere å gå og sykle i byen. Opparbeidelse av nye Falkenborgvegen og forbindelser mot Strindheim knutepunkt vil gi sikrere skoleveg og kryssing av gata for barn og unge som ferdes i området.

For boligene vil det være kort veg til kollektivtransport, både buss og tog. Tilgjengeligheten til å kunne bruke kollektivsystemet til andre steder i og utenfor sentrum vil derfor være god.

Uteoppholdsarealer, rekreasjonsinteresser, grønne forbindelser og leke- og rekreasjonsarealer

Med utbygging av flere boliger, vil det være behov for lekeareal og et nærmiljøanlegg. Bydelsparken skal utgjøre hjertet i den nye bydelen, og vil med sin sentrale beliggenhet ha svært god tilgjengelighet for alle – både beboere og besøkende.

Folkeparken vil være tilgjengelig for folk også utenfor selve planområdet, og vil i stor grad fungere som en bydelspark og en ny møteplass for hele bydelen.

Byrom, gateliv, byliv og møtesteder

Planen legger til rette for at byrom og torg langs Falkenborgvegen vil få god sammenheng med eksisterende og planlagt bystruktur, og til knutepunktet på Strindheim. Byrommene vil i tillegg få god tilgjengelighet til gang- og sykkelvegnett, historiske strukturer og parkområde ved Louiselyst, og skal invitere til opphold og aktivitet for alle brukergrupper.

Det legges vekt på utadrettede fasader og funksjoner i hovedetasjer. Første etasje skal i hovedsak forbeholdes handel og publikumsrettet aktivitet og service. Funksjoner inne i byggene skal synliggjøres også utenfra, for å bidra til økt by- og gateliv.

Serveringssteder er i hovedsak tenkt lagt mot knutepunktet Strindheim, i førsteetasjene og mot torgene på sørsiden av Falkenborgvegen.

Gater, parker og plasser skal knyttes sammen og legge til rette for opphold og aktiviteter. Folkeparken skal bli områdets viktigste byrom, og skal sammen med utadrettet virksomhet på sørsiden av Falkenborgvegen bidra til å holde bylivet aktivt og levende.

Den sentrale parken tenkes etablert med varierte soner for aktivitet, blant annet med areal som kan brukes i forbindelse utstillinger, konserter, festivaler, torgaktivitet etc.



Illustrasjon Falkenborgvegen mot sørøst

Forbindelsene mellom Strindheim knutepunkt (buss) og Leangen stasjon (tog) vil bli et av områdets viktigste forbindelser når stasjonsområdet står ferdig og togfrekvensen øker.

Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget vil medføre at Louiselyst blir ytterligere innebygd. Ny bebyggelse vil bli synlig fra Louiselysts hage og endre opplevelsen av lys og åpenhet, men vil ikke påvirke anlegget i særlig grad ift. skyggevirkning.

Planforslaget viser at Louiselyst med hovedhus, uthus, allé og hage kan forbli en grønn lunge i området, gjennom å koble sammen og forlenge de grønne kvalitetene fra Louiselyst gård videre inn i et nytt parkområde/ byrom. Den nye blokkbebyggelsen er trukket unna gårdsanlegget, og høyden er trappet ned til fire etasjer.

Mot gamle Leangen stasjon vil bebyggelsen få åtte etasjer. Plassering av bebyggelse og forsterking av det grønne preget bidrar til å opprettholde en viss grad av stasjonsområdets åpenhet i sammenheng med boligområdets utearealer. Blokkene vil imidlertid gi noe skygge på kveldstid. Riving av Falkenborgvegen 37, som planforslaget legger opp til, vil utgjøre en direkte konflikt med en kommunalt listeført bygning. Bygging av framtidig hovedsykkelrute i Leangenvegen og over jernbanesporene til Lade, vil påvirke forholdet til gamle Leangen stasjon. Endelig utfall av virkningene for sykkelruta, og eventuelt endringer i planforslaget skal vurderes før sluttbehandlingen av detaljplanen.

Planens forhold til pågående planlegging av hovedsykkelveg

Statens vegvesen driver med planlegging av ny hovedsykkelveg gjennom Leangen (i Leangenvegen) og over jernbanen med direkte forbindelse med hovedsykkelveg som ligger langs jernbanens nordside og inn mot Midtbyen.

Statens vegvesen sitt planforslag påvirker foreliggende planforslag. Planforslag for sykkelveg innebærer store murvegger mot planområdet og mot gamle Leangen stasjon, som har antikvarisk verdi. Dette for å løfte sykkelvegen for å oppnå tilstrekkelig høyde over jernbanesporene.

Plan for hovedsykkelveg og detaljplan for Leangens sentrum øst må samordnes før sluttbehandling slik at det ikke blir konflikter ved gjennomføring av planene.

Konsekvenser for trafikk og nullvekstmålet

Ny sykkelveg/-felt er lagt gjennom planområdet langs Falkenborgvegen og supplerer eksisterende sykkelruter mellom Lilleby/Lademoen og Ranheim/Grilstad.

Nye fortau og gangpassasjer gjennom planområdet gir et bedre og tryggere tilbud for gående til skoler, arbeidsplasser, handelssentra og rekreasjonsområder i nærmiljøet.

Området ligger bynært og svært sentralt til kollektiv- og sykkelruter, arbeidsplasser og handelsvirksomhet. Høy utnyttelse i dette området er i samsvar med byutviklingsstrategi for Trondheim vedtatt 19.12.2020, og anbefalinger i om fortetting langs knutepunkt, spesielt for tog, og vil med sin lokalisering bidra til å nå nullvekstmålet for Trondheim.

Resultatene fra trafikkberegninger viser at det vil være god fremkommelighet på vegnettet og i kryssene i nærområdet, hvor fremkommelighet for kollektivtrafikken er spesielt viktig.

I planforslaget er det foreslått lavere parkeringskrav for boliger enn krav for midtre sone definert i KPA. Det sikres i planen maksimalt 0,8 parkeringsplasser per bolig, som tilsvarer minimumstall i KPA for denne sonen.

Før øvrige arealformål er makskravet for indre sone lagt til grunn i beregningen av antall parkeringsplasser. Et høyere antall parkeringsplasser for sykkel, enn kravene i KPA, både innendørs og lett tilgjengelig plasser utendørs ved innganger, er viktig for å gjøre det enkelt og attraktivt å velge sykkel fremfor bil.

En rekke tema og tiltak i planen vil bidra til nullvekstmålet: Tett utbygging og en sammensatt og variert arealbruk som i tillegg til bolig og kontor inkluderer daglige tilbud som reduserer transportbehov med bil og gir kort gangavstand til dagligvarebutikk, øvrig handel, skole, aktivitetssenter osv.

Sentral plassering tett inntil et viktig kollektivknutepunkt for buss med kort avstand til tog på Leangen stasjon gir god kollektivtilgjengelighet til området. God tilgjengelighet til sykkelparkering og nye/eksisterende sykkelveger, og et høyt antall innendørs parkeringsplasser for sykkel bidrar til at det blir lett å velge sykkel fremfor bil. Videregående skole lokalisert tett på et stort kollektivknutepunkt og med et stort antall parkeringsplasser for sykkel og MC/moped.

Lokalklima og miljø

Støy

Planlagt boligbebyggelse på planområdet ligger i hovedsak i gul og rød støysone, det sikres i bestemmelsene til planen tiltak for boliger i gul og rød støysone.

Bebyggelsen langs fv. 706 vil være støyutsatte i rød og lilla støysone og ha støynivå opptil Lden 74 dB. Boliger kan, i tråd med bestemmelser i KPA, ikke etableres her.

Støyutsatte boenheter må planlegges gjennomgående med minst et soverom på stille side, og boenheter i rød støysone må ha minst halvparten av rom for varig opphold, inkludert minst ett soverom, mot stille side.

Støykartene viser at uteareal vil i hovedsak ligge i gul og rød støysone. Store deler av utearealer rundt boliger mellom skoletomten og Leangenvegen vil ha tilfredsstillende støynivåer. For boliger på feltene nærmest rv. 706 vil man måtte løse behov for uteareal på takterrasser og eventuelt noe skjermede balkonger.

Beregningene viser at selv med støyskjerm i bakkant av planlagt amfi ved parken, på hjørnet av

Bromstadvegen og Falkenborgvegn, vil man ikke oppnå støynivåer under øvrige grenseverdi for gul støysone på utearealet.

Tilnærmet hele parkområdet mot Falkenborgvegen, samt parkområdet ved Louiselyst gård, vil ligge i gul støysone. Det sikres i bestemmelsene at her skal det utføres lokale skjermingstiltak av lekeplasser for å sikre tilfredsstillende støynivå på disse.

Støv- og luftforurensning

Beregningene viser at områdene hvor det planlegges boliger er utenfor gul sone for svevestøv (PM₁₀). Vegnære bygg, som er planlagt benyttet til blandet formål (handel, boliger, hotell og park) eller næring, vil få den mest utsatte fasaden i rød sone. De mest utsatte fasadene nærmest veg vil havne i rød sone for NO₂.

Forurensning i grunnen

Miljøgeologiske undersøkelser har påvist masser over tilstandsklasse 1, og iht. forskriften er det krav om utarbeidelse av tiltaksplan forut for igangsettelse av gravearbeid i forurenset grunn.

Lokalklima – luft og vind

Det forventes at lokalklima vil endre seg ved at planområdet transformeres. Spesielt er krysset mellom Innherredsveien/Bromstadvegen og Bromstadvegen/Falkenborgvegen utsatt. I tverrgater som munner ut i Innherredsveien kan det sive inn forurenset luft fra Innherredsveien, spesielt i vinterhalvåret når forureningskonsentrasjonen er høyest og med vindretning fra sør. Konsentrasjonen er størst ved tunellutløpet ned til rundkjøringen under Innherredsveien.

Omkring den planlagte høyere bebyggelse langs Innherredsveien og Bromstadvegen (opptil 9 etasjer), forventes økt vind og turbulens. Internt i området forventes det lune soner mellom boligblokkene. Den sentrale torgaksen kan være utsatt for trekk fra vest, men vegetasjon langs aksen vil ha noe vinddempende effekt. Den anbefalte utluftingskorridoren mot Trondheimsfjorden ivaretas gjennom det gjennomgående gateløpet i sørvest-nordøst retning.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp, samt tilknytning til offentlig nett

Det pågår arbeider med saneringsplan for avløp der planområdet for Leangen sentrum inngår. Trondheim kommune, Kommunalteknikk kontrollerer status i saneringsplanen og om tiltak i denne bør trekkes inn for Leangen sentrum. Dette ivaretas og avklares videre ved utarbeidelse av VA-forprosjekt for hele planområdet.

Vannforsyning og brannvann

Det vil bli nødvendig å styrke vannkapasiteten betydelig. Behov for forsterking av vannforsyningen avklares ved utarbeidelse av VA-forprosjekt for hele planområdet.

Overvann

Det er krav om lokal fordrøyning fra delområdene før tilknytning til eksisterende overordnede hovedledninger. Flere overvannsløsninger er vist i illustrasjonsmaterialet og sikret i bestemmelser (overvannsløsninger/fordrøyning langs Falkenborgvegen, fordrøyning i park, fordrøyning i uterom, grønne tak). Det sikres i bestemmelsene at VA-plan skal inneholde forslag til overvannshåndtering, og at alle planer skal godkjennes av Trondheim kommune før tiltak innenfor området tillates.

Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og bebyggelsen skal tilknyttes

fjernvarmenettet.

Nettstasjon

Utbyggingens omfang gir sannsynligvis behov for flere nettstasjoner. Nettstasjoner skal fortrinnsvis plasseres i bebyggelse innenfor planområdet. Endelig omfang og plassering av nettstasjoner skal avklares med Trønderenergi Nett som en del av byggeprosessen.

Plan for avfallsløsning

Planforslaget legger til rette for etablering av et stasjonært avfallssuganlegg for restavfall, plast og papiravfall. Adkomst til terminalen er sikret med felles kjøreveg.

Grunnforhold

Basert på resultater fra grunnundersøkelser og topografien i området anses områdestabiliteten å kunne ivaretas under utbygging.

Skolekapasitet

Strindheim barneskole har i dag ikke ledig kapasitet. Fremdriften på flere større utbyggingsprosjekter i området som Leangen, Travbanen, Valentinlyst er avhengig av at Strindheim barneskole avlastes. I områdeplan for Brøset er planlagt ny barneskole, som vil kunne avlaste Strindheim barneskole. Det er usikkert når denne vil bli realisert.

Risiko og sårbarhet

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Leangen sentrum er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister:

- Urban flom/overvann
- Utslipp av farlige stoffer
- Brann i bygninger og anlegg (skole, barnehage, idrettsanlegg, scene, hotell ++)
- Transport av farlig last på veg og bane?

Planens forhold til omgivelsene

Naboskap med tilgrensende industri

Øst for planområdet ligger anlegget til Rockwool Nordics. Virksomheten genererer en del tungtrafikk ut og inn av fabrikkområdet. Denne trafikken går langs Leangenvegen, og vil i utgangspunktet i liten grad berøre ny planlagt bebyggelse innenfor planområdet. Det legges heller ikke opp til kjøring langs Leangenvegen for å komme til og fra de nye boligene i sørøst. Eksisterende næringsbebyggelse mellom Falkenborgvegen og Leangenvegen vil utgjøre en buffer mellom de nye boligene i planområdets nordøstlige del og Rockwool sitt anlegg.

Planforslaget anses ikke å ville påvirke Nidars virksomhet.

Industrivirksomhet tett på boliger vil alltid medføre en viss belastning på omgivelsene, både med tanke på støy, forurensing, lukt og trafikk. Ut over dette er det i utgangspunktet ingen motstrid mellom planarbeidet for Leangen sentrum øst og industriens interesser i forhold til dagens drift og videre utvikling. Problematikk knyttet til støy og luft er utredet, og har medført begrensninger for plassering av boligbebyggelse og andre støyfølsomme formål.

I søknad om økt utslipp fra Rockwool Trondheim viser Miljødirektoratet til at konsentrasjonen av SO₂ vil være lav i omgivelsene rundt fabrikk, og at utslipp fra bedriften vil være under krav satt til luftkvalitetskriteriet av Folkehelseinstituttet.

Andre konsekvenser for naboer

Planforslaget medfører ikke vesentlige konsekvenser for trafikkavvikling eller støyforhold for naboer. Planforslaget tilfører nye servicetilbud, møteplasser, gang- og sykkelforbindelser og turdrag.

Adkomstforhold

Adkomst til Falkenborgvegen 37 C sikres via ny f_SKV5 og f_SKV6. Adkomst til eiendommen skal sikres i hele anleggsperioden.

Adkomst til Bane NORs sporområde ivaretas via nedkjøring fra ny gang- og sykkelveg ved gamle Leangen stasjon. Løsningen vil være tilsvarende som i dag.

Konsekvenser for visuelle virkninger; nær- og fjernvirkning

Fotomontasjer fra ulike standpunkter illustrerer at den søndre delen av det opprinnelige herregårdslandskapet allerede er sterkt påvirket av ny bebyggelse. Ny bebyggelse ved Leangen sentrum vil bli synlig fra alle standpunkt. Bygningenes høyder vil fra enkelte standpunkt bryte med omkringliggende landskapssilhuett. Leangen sentrum ligger i utkanten av det opprinnelige herregårdslandskapet, i et område som er sterkt påvirket fra før. Nærvirkningen til Louiselyst blir hensyntatt i planen. Tiltaket vil i mindre grad påvirke lystgårdene på Lade ut fra avstanden.

Sol- og skyggevirksomheter

Sol- og skyggestudier viser at ny bebyggelse ikke vil gi vesentlig skygge på naboers uteareal. Sol- og skyggestudiene har derimot påvirket organisering av bebyggelsen internt i planområdet for å oppnå gode solforhold for den planlagte boligbebyggelsen. Planforslaget slik det ser ut nå vil gi vesentlig skygge på uterom til boliger på tak av næringsbebyggelse sør for Falkenborgvegen. Disse ulempene må reduseres i planforslaget før sluttbehandling.

Forhold til krav i Naturmangfoldloven

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til planen. Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldloven. Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5).

Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad.

Energibehov, energiforbruk

Økt utnyttelse av tomta vil medføre et større energiforbruk i området enn i dag. Det er ikke stilt krav om noe form for energiproduksjon til eget forbruk, som solcellepaneler eller lignende. Eiendommene skal tilknyttes fjernvarme.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget innebærer vesentlige investeringer i offentlige anlegg. Samlet kostnadskonsekvens og fordeling mellom ulike aktører er ikke klare, men følgende elementer er vesentlige:

- Endringer av gatenett innenfor planområdet.
- Etablering av offentlig renovasjonsanlegg innenfor området
- Oppgradering av eldre VA-anlegg, omlegginger og etablering av nytt VA-anlegg

Trondheim kommune vil få utgifter til drift og vedlikehold av offentlig samferdselsanlegg inkludert turveg og sykkelveg gjennom planområdet, samt renovasjonsanlegg, når disse står ferdig.

Beredskap

Adkomst for utrykningskjøretøy inklusive oppstillingsplasser er ivaretatt i planforslaget. I prosjekteringsfasen må løsninger for brann og redning forelegges brann- og redningstjenesten.

Konsekvens for industri og lagerfunksjoner

Planforslaget medfører en transformasjon fra gjeldende næringsformål, der store deler av området er regulert til industri og arealkrevende næring, til at det kun tillates næring i område BKB3. Dette vil innskrenke tilbud av «tilgjengelige arealer» til næringsbedrifter i Trondheim. Det vil si ledige arealer i eksisterende bebyggelse i allerede etablert næringsområde med sentral beliggenhet nært hovedveger og kollektivknutepunkt.

Konsekvenser i anleggsperioden

Utbyggingen medfører anleggsvirksomhet over lang tid. Anleggsperioden kan medføre økte ulemper, både i forhold til HMS, økte støy- og støvplager, anleggstrafikk og redusert framkommelighet for trafikk. Massetransporten vil i hovedsak bestå av uttransport av gravemasser fra parkeringskjeller og tilhørende ramper. Det må tas forbehold om at slik massetransport må skje via hovedvegnettet (rv. 706 og E6), at transport gjennom Lade og Midtbyen ikke vil bli tillatt. Også intransport av byggematerialer vil utløse betydelige transportvolum. Også for disse transportene bør det tas forbehold om at de ikke skal skje gjennom bystrukturen.

Faseplan – kollektiv

På kort sikt og inntil en periode på 5-9 år, skal sju bussoppstillingsplasser for tidsregulering ivaretas innenfor planområdet. Disse plassene er nå lokalisert på brannstasjonstomta nært Strindheim knutepunkt. Gjeldende regulering viser tre bussoppstillingsplasser på nordsiden og fire på sørsiden av Falkenborgvegen. Ved ny utvikling av området er det ikke tenkt at gjeldende reguleringsplan videreføres. Vedlagte faseplaner viser hvordan midlertidige bussoppstillingsplasser kan ivaretas gjennom byggeperioden. Bussoppstilling kan enten foregå på «ledig» tomt innenfor planområdet, eventuelt på sørsiden langs Falkenborgvegen innenfor areal avsatt til annen veggrunn.

Annen veggrunn langs sørsiden av Falkenborgvegen avsettes nå som annen veggrunn teknisk. Bussoppstilling langs sørsiden av vegen vil være å anse som en midlertidig løsning, men som arealmessig er løst i planen. Krav om sjåførfasiliteter sikres i planen.

Avveiing av virkninger

Utbygging av Leangen sentrum øst er et komplekst byutviklingsprosjekt. Forslagsstiller har hatt et ønske om å utrede et forslag til løsning som har høy utnyttelse, men som samtidig ivaretar de mange hensyn som må tas. Leangen sentrum øst er med god nærhet til Strindheim knutepunkt og Leangen stasjon et sentralt område i bybildet, spesielt med pågående planer for utbygging på Lade/Leangen.

Byens innbyggertall forventes å øke de nærmeste tiårene, og det er et overordnet mål om en mer kompakt byutvikling (Trondheim kommunes miljømål). Det er også et mål at biltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Det betyr at veksten i transportbehovet må løses med kollektivtrafikk,

sykkel og gange. Det forutsetter ikke bare gode transportløsninger, men også at det er høy utnyttning ved kollektivknutepunktene og langs traseene.

Høy utnyttelse ved kollektivknutepunkt og i sentrale områder er i tråd med Trondheim kommunes overordnede mål. Etablering av boliger vil kunne gi mer liv til bydelen på kveldstid. Ved å legge til rette for utbyggingsarealer til boligformål i nærheten av kollektivknutepunkt, vil presset på dyrkamark som omkranser Trondheim også reduseres.

Planforslaget utgjør, sammen med øvrige planer på Lade/Leangen, et viktig grep for å fortette de sentrumsnære arealene. Leangen sentrum øst vil få god kontakt mot Midtbyen, med godt kollektivtilbud og gode forbindelser for gående og syklende. Ny bebyggelse på Leangen sentrum øst skal forholde seg til øvrig byutvikling på Lade/Leangen.

Virkninger av planforslaget er utredet i henhold til planprogrammet. Området vil endre karakter fra et industri-/næringsområde til et mer bymessig strøk. Området tilføres nye servicetilbud og nye trygge ferdselsårer for gående og syklende.

PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

Planoppstart, medvirkningsprosess

Det ble avholdt oppstartsmøte med Byplankontoret den 15.10.2018. Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid er avklart i tilbakemeldingsbrev fra Byplankontoret, datert 07.12.2018.

Planarbeidet er annonsert kunngjort igangsatt, og planprogrammet ble lagt ut på høring på ordinær måte. Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen og varslet i brev til berørte parter og offentlige myndigheter 19. desember 2018, med høringsfrist 12. februar 2019.

Naboer og andre berørte parter er gitt mulighet til å komme med innspill og spørsmål til planarbeidet. Det kom inn 11 merknader til planprogrammet: Fylkesmannen i Trøndelag, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Bane Nor, Trøndelag brann- og redningstjeneste, LO i Trondheim, AtB, Rockwool Nordics, Frost Eiendom, Nidar-fabrikk samt Jens Fredrik von der Lippe og Sameiet Brøsetvegen 2a v/ Espen Dyrnes Stabell.

Åpent informasjonsmøte ble avholdt 22. januar 2019 i kantinen på Sirkus shopping.

Merknader med kommentarer

Innkome innspill i forbindelse med planoppstart og offentlig høring av planprogrammet, med forslagsstiller sine kommentarer, er vedlagt saksframlegget til saken i sin helhet.

Innspillene stiller spørsmål til betydningen for den totale tilgangen til næringsareal, krav til høy utnyttelse, krav til støy- og støvutredninger, krav til gode trafikk løsninger for alle trafikanter, krav om tilrettelegging for barn og unge og noen innspill til alle helseaspekt som må ivaretas, inkludert universell utvikling. Det stilles flere spørsmål og veiledning til trafikk, kollektiv, bil, sykkel og gående.

LO i Trondheim mener området ikke må omreguleres fra næringsareal til bolig, i strid med KPA og gjeldende reguleringsplan. LO ber om at det blir lagt inn flere utredningstema i planprogrammet.

AtB ber om at kollektivknutepunkt Strindheim blir satt i fokus, og framtidige behov avklart i

reguleringsplanen.

Rockwool Nordics peker på potensiell konflikt mellom virksomheten og planlagt transformasjon av tilgrensende område, spesielt med hensyn til tungtrafikk til og fra virksomheten.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.