



## Detaljregulering av Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 18.03.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av ARCASA arkitekter AS på vegne av forslagstiller Gildeheimsvegen AS.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for et variert bolig- og næringsområde. Det legges til rette for interne uterom og forbindelser gjennom området. Kontor- og næringsbebyggelse mot Innherredsveien skal skjerme planlagt boligbebyggelse mot støy og luftforurensning. All parkering legges i parkeringsanlegg under bakken.

Planen skal ivareta de overordnede føringer i planprogram for Leangenområdet med Tungavegen 1, Leangen idrettsområde og deler av Travbanevegen og videreføre viktige forbindelser gjennom området.



Figur 1: Planområdets beliggenhet

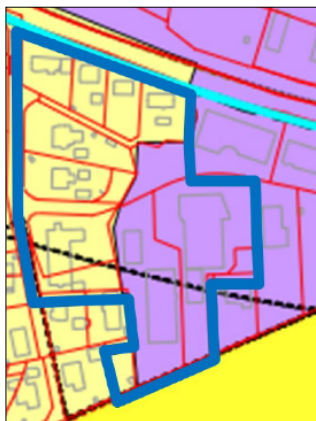
### Planstatus og rammebetingelser

#### Overordnede retningslinjer/ føringer

#### *Byveksttale med nullvekstmål*

Nullvekstmålet for transport tilsier at personbiltrafikken i byområdet Trondheim ikke skal øke utover dagens nivå selv om befolkningen øker.

### Overordnede planer - Kommuneplanens arealdel



Figur 2: Utsnitt av gjeldende KPA

I kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til næring og bolig. Planforslaget er ikke fullt ut i tråd med kommuneplanens arealdel, men ved flytting av næringsområdene til Innherredsveien ivaretar planforslaget samme andel næringsareal innenfor planområdet.

### Gjeldende reguleringsplaner

I gjeldende reguleringsplan r0207j er planområdet i hovedsak regulert til bolig og industri.



Begrenset område av Innherredsveien, Brøsetvegen, Dalkantvegen, Tungavegen og Bromstadvegen, vedtatt 1976.

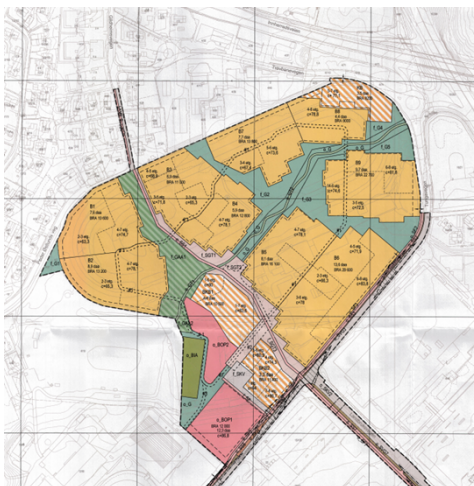
Eiendommene er delvis opparbeidet iht. plan.

Figur 3: r0207i

### *Senere reguleringsendringer*

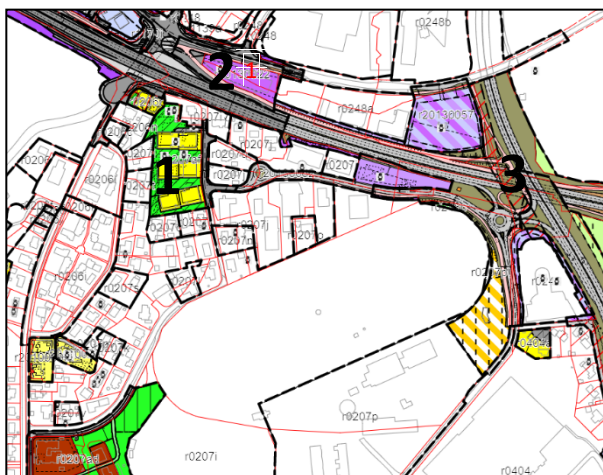
- R0207j Endret regulering for vestre del av Travbanevegen med rundkjøring, vedtatt 18.3.1980. Området er regulert til industri og veg. Eiendommene er delvis opparbeidet iht. plan.
- r0207u Gildheimsvegen 4, gnr/ bnr 4/8, vedtatt 11.5.1993. Gjelder deler av planområdet. Området er regulert til bolig og veg. Eiendommene er opparbeidet iht. plan.
- R20130062 Travbanevegen 1 og 1A, vedtatt 18.6.2015. Gjelder deler av planområdet. Området er regulert til kontor og diverse vegareal. Eiendommene er opparbeidet iht. plan.

## Tilgrensende planer



Figur 4: r20170034

Tungavegen 1, gnr/bnr 4/13, 4/2 m.fl.  
r20170034  
Planforslag vedtatt 05.12.2019



Figur 5: Oversikt over tilgrensende reguleringsplaner

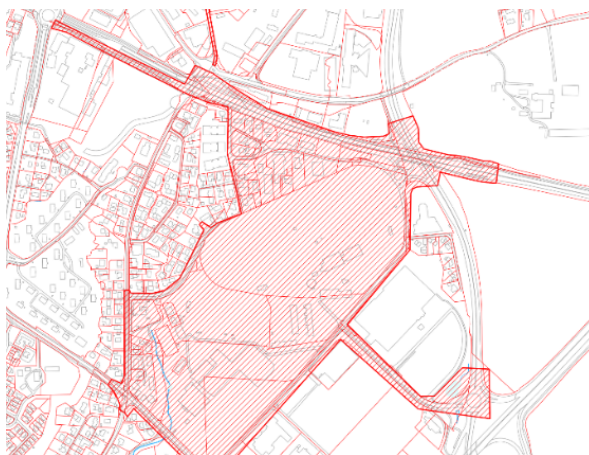
1. Gildheimsvegen 3  
Endelig vedtatt arealplan r0207af  
Ikrafttredelsesdato: 17.12.2009
2. E6-øst, delplan 3, Strindheim /  
Gildheimsområdet.  
Endelig vedtatt arealplan r1170a  
Ikrafttredelsesdato: 23.11.2006
3. Riksveg Gildheim - Grillstad  
Endelig vedtatt arealplan r20100060  
Ikrafttredelsesdato: 27.1.2011

## Tidligere vedtak i saken

Planprogram for Leangenområdet inkl. Tungavegen 1, Leangen idrettsområde samt deler av bolig- og næringsområdet i Travbanevegen og Gildheimsvegen i nord 9.1.2018, ble fastsatt av bygningsrådet 23.01.2018.

## Planprogram /Krav om konsekvensvurdering

Planprogrammet, fastsatt 23.01.2018, redegjør for overordnede rammer og føringer, og sikrer tilstrekkelig utredning av konsekvenser. Planprogrammet viser et overordnet plangrep for området, samt viktige forbindelser og sammenhenger.



Figur 6: Planområdet for planprogrammet

## Konsekvensutredning

Konsekvenser er utredet iht. planprogrammet for Leangen og tilbakemeldinger fra Trondheim kommune. I planprogrammet ble det vurdert at den planlagte boligbebyggelsen ikke faller innunder forskrift om konsekvensutredning § 6, 7 og 8 og er dermed ikke konsekvensutredningspliktig.

## **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet omfatter eiendommene: Gnr/Bnr: 4/8, 4/9, 4/11, 4/15, 4/17, 4/24, 4/25, 4/26, 4/38, 4/65, 4/64, 4/95, 4/96, 4/110, 4/117, 4/121, og del av Gnr/Bnr: 4/2, 4/13, 4/35, 4/36, 4/37, 4/39, 4/40, 4/70, 4/71, 4/73, 4/74, 5/21, 12/286, 12/282, 12/286, 12/310.

## Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Leangen, øst for Trondheim sentrum, mellom Strindheim, Lade og Tunga. Planområdet er på ca. 21 daa totalt.

Planområdet avgrenses mot Gildeheimsvegen i vest, travbanen i sør/ øst og Innherredsveien i nord. Planavgrensningen tar også med seg areal for utvidet gang- og sykkelveg langs Travbanevegen frem til rundkjøring øst for travbanen og areal for utvidelse av gang- og sykkelveg langs Innherredsveien, fram til snuplass i Brøsetvegen mot vest.

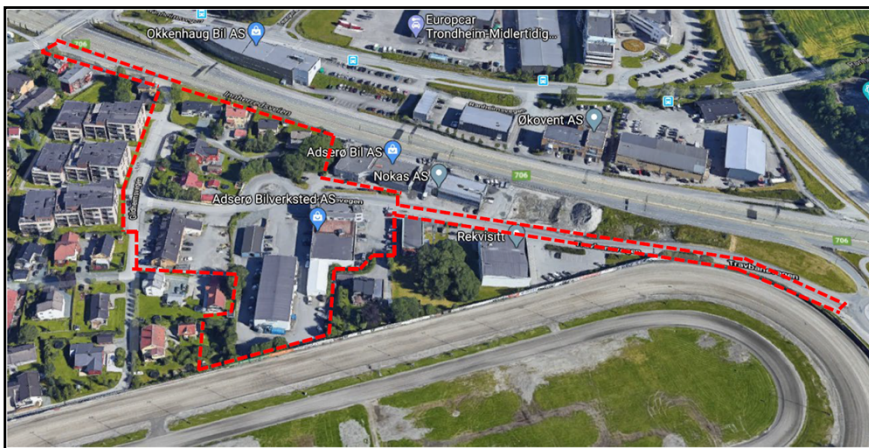
## Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet brukes i dag til boligbebyggelse og næring. Vest for området fortsetter boligbebyggelsen. Sør og øst for planområdet ligger Leangen travbane med tilhørende anlegg. I nord begrenses planområdet av Innherredsveien, som er en sterk trafikkert innfartsåre til Trondheim sentrum.

## Stedets karakter

Planområdet er preget av å være et blandingsområde, med boligbebyggelse i form av småhusbebyggelse i nord og vest og større næringslokaler i østre del. Næringslokalene har liten estetisk verdi, mens boligene er typisk småhusbebyggelse. Denne boligbebyggelsen er del av et større boligområde i vest med en blanding av småhus og blokkbebyggelse. Grensen mellom bolig og næringsbebyggelsen er uklar og utflytende. Travbanen i sør/ øst preger også i stor grad nærområdet.





Figur7: Eksisterende situasjon med planområdet markert i rødt

### Landskap; topografi, solforhold, lokalklima

Planområdet er relativt flatt mens det store landskapsrommet faller slakt mot nord og Leangenbukta. Innherredsveien i nord ligger noen meter lavere enn planområdet. Innenfor boligområdet finnes typisk hagevegetasjon, mens næringsdelen preges av harde flater og lite vegetasjon.

Grunnet den relativt flate tomte er solforholdene gode.

Fremherskende vindretning om vinteren er fra sør og sør-vest. Om sommeren kommer vinden i hovedsak fra nord-vest og vest. Det er ingen tydelige luftstrømmer gjennom planområdet.

### Kulturminner og naturmangfold

Innenfor planområdet er det ingen registrerte verneverdige eller fredede kulturminner, og det er ikke registrert rødliste-arter eller andre viktige naturverdier.

### Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Innenfor planområdet er det i dag private hager og areal i tilknytning til næringsbebyggelsen. Den sosiokulturelle stedsanalysen for Leangen, utarbeidet ifb. reguleringsplan for Tungavegen 1, viser ingen aktiv bruk av området i befolkningens «dagligliv». Plan for friluftsliv og grønne områder 2017 viser at planområdet ikke har gangavstand til offentlig lekeplass, nærmiljøanlegg, park eller idrettsanlegg. Sør for planområdet ligger Leangen idrettsanlegg, med tilbud til sommer- og vinteraktivitet. Nordøst for planområdet ligger et lite skogholt som er tatt i bruk som klatrepark. Vegnettet mellom skogholtet og planområdet utgjør imidlertid en sterk barriere.

### Landbruk

Det er ikke landbruksareal innenfor planområdet eller i nær tilknytning til dette.

### Trafikkforhold

#### *Adkomst:*

Kjøreadkomst til planområdet er fra øst via Travbanevegen, som går sentralt gjennom området. For gående og syklende er det forbindelser langs Travbanevegen og nord og sør for Gildheimsvegen med egne gang/ sykkelveger. I nord er det påkobling til gang/ sykkelveg kontinuerlig inn til Trondheim sentrum.

#### *Trafikktetthet:*

Innherredsveien nord for planområdet er en viktig innfartsåre til Trondheim med høy trafikktetthet. Øvrige veger tilknyttet planområdet er lokalveger med lav trafikkmengde.

Kollektivdekning:

I Innherredsveien er det høy kollektivfrekvens med hyppige avganger. Tilbudet inkluderer to metrobuslinjer, samt andre busslinjer. Nærmeste bussholdeplass i Innherredsveien ligger ca. 300 meter i luftlinje fra midten av planområdet.

Skoleveg:

Det er to skolevegtraseer fra planområdet i dag. Den ene går langs Innherredsveien til Nidar fabrikker, og så sørvest mot Strindheim skole. Denne er på en strekning på ca. 100 meter veldig utsatt for støy- og luftforurensning. Den andre går sørover, langs travbanen, så et stykke nordover i Brøsetvegen og vestover til skolen.

Barns interesser og sosial infrastruktur

Planområdet er i dag lite tilrettelagt for barns interesser bortsett fra innenfor private utearealer. Barnetråkkregistreringer fra 2014 viser ingen fritids- eller skoleveger gjennom planområdet.

Planområdet søker til Strindheim barneskole og Blussuvoll ungdomsskole. Strindheim barneskole har kapasitetsproblemer. Barnehagedekningen i området er god, og det er i tillegg planlagt ny barnehage i plan for Tungavegen 1.

Universell utforming

Planområdet har i dag ikke spesifikk tilrettelegging med tanke på universell utforming.

Teknisk infrastruktur; vann, avløp, renovasjon, fjernvarme

Flere kommunale vann- og avløpsledninger ligger i planområdet. Leangenbekken går i kulvert gjennom planområdet. Analyser viser at kulverten ikke har tilstrekkelig kapasitet.

Dagens flomveger går utenfor planområdet. Men det er flere terrengforsenkninger innenfor planområdet der overvann vil samles i en flomsituasjon.

Det er ikke nok tilgjengelig slokkevann innenfor planområdet.

På nabotomta i Tungavegen 1 er det planlagt et stasjonært avfallssug som vil ha kapasitet til også å betjene boligbebyggelsen innenfor planområdet.

Planområdet har ikke nok kapasitet i strømforsyning for ny bebyggelse.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det er igangsatt prosjektering av ny fjernvarmetrasé gjennom området.

Grunnforhold; stabilitetsforhold og forurensing

Utførte sonderinger viser i hovedsak svært fast leire i dybden. Fyllmasser i oppfylte bekkedaler (Leangenbekken og Ekerbekken) kan være dårlig egnet for fundamentering.

Deler av planområdet ligger innenfor et allerede registrert aktsomhetsområde for forurenset grunn, og forurenset grunn ble registrert ifb. prøvetaking. Det kan være noen ukjente fyllmasser innenfor området.

Støy og luftforurensning

Deler av planområdet ligger i rød og gul støysone, og i gul sone for luftforurensning. Hovedkilden for støy- og luftforurensning er Innherredsveien.

### Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det foreligger risiko knyttet til overvann og flom. Næringsvirksomhet medfører risikofaktorer som brann/eksplosjon – akutt forurensning.

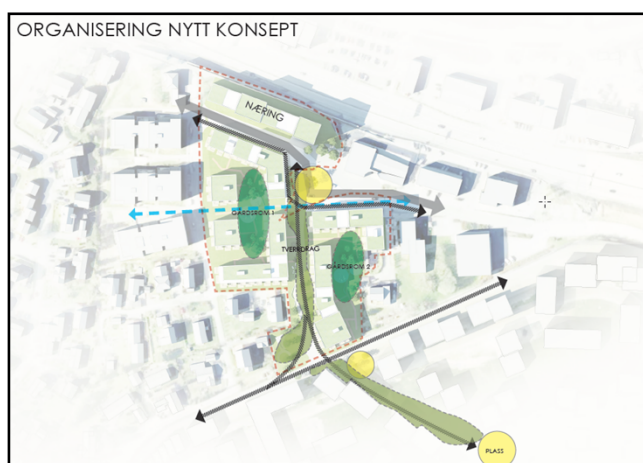
Utflytende grenser mellom næringsbebyggelsen og boligene gir uklare og utrygge forhold for myke trafikanter. Mange parkerte biler langs og vinkelrett på vegen, kan skape trafikkfarlige situasjoner. Næringsbebyggelsen medfører at store deler av området er stille og forlatt etter normal arbeidstid, noe som gjør at gata og området kan oppfattes utrygt å ferdes i.

### Næring

Næringsbebyggelsen i planområdet huser bl.a. trykkeri og verksted.

## Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget tilrettelegger for utvikling av et bolig- og næringsområde med variert bebyggelse, inklusiv uterom og forbindelser. Kommuneplanens arealdel viser næringsbebyggelse i øst og boligbebyggelse i vest. Det planlegges bebyggelse med næringslokaler langs Innherredsveien. Disse vil virke som skjerming av boligbebyggelsen mot støy og støv.

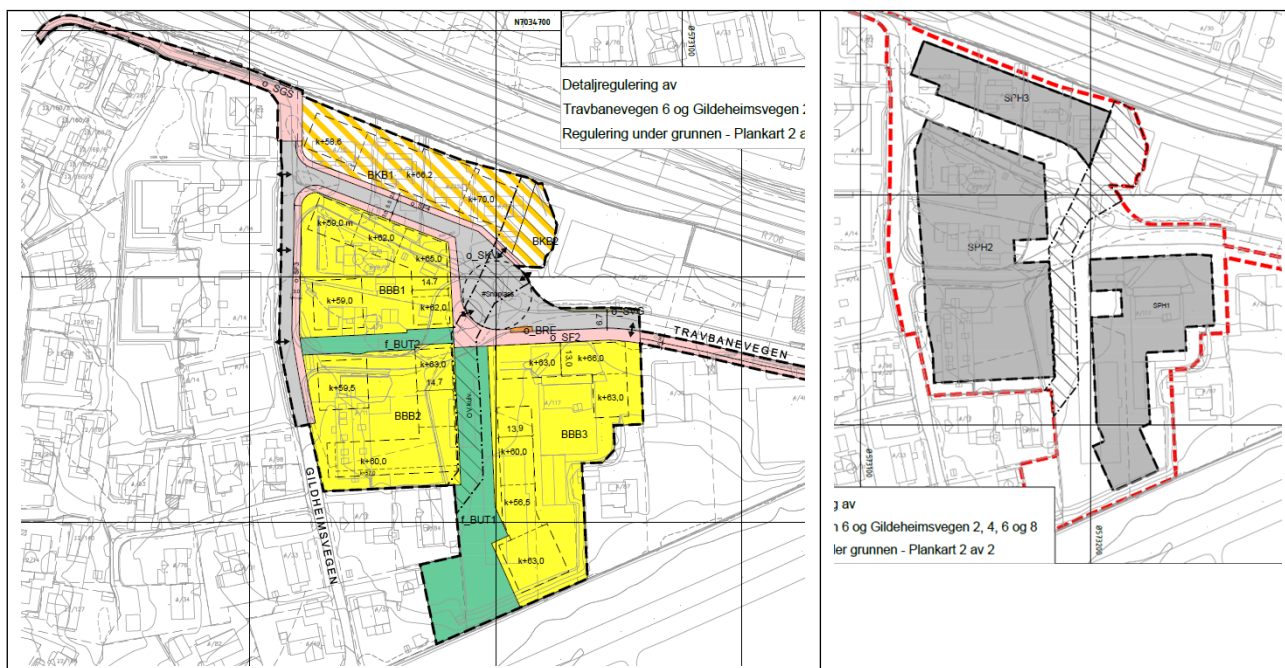


Det tilrettelegges for ferdsel gjennom planområdet med grønne gangforbindelser og gang- og sykkelveg/fortau langs Travbanevegen og Gildheimsvegen.

*Figur 8: Arealfordeling; næring i nord, bolig i sør og forbindelse imellom*

### **1 Planlagt arealbruk, reguleringsformål**

Området reguleres til boligbebyggelse med tilhørende anlegg, samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og hensynsone for VA- anlegg.



Figur 9: Utsnitt reguleringsplankart

### Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsen skal oppføres innenfor byggegrenser og regulerte maksimale kotehøyder som vist på plankart. Den høyeste bebyggelsen foreslås mot nord for å skjerme boligbebyggelsen og uterom fra støy og luftforurensning fra Innherredsveien. Boligbebyggelsen består av sammenhengende blokker i varierende høyder og noen punkthus. Bebyggelsen organiseres rundt felles gårdstun.



Figur 10: perspektiv

### Bebyggelsens

### høyde

Planforslaget legger opp til differensierte høyder og utforming for bebyggelsen. Næringsbebyggelsen mot Innherredsveien er i fire-seks etasjer.

Boligbebyggelsen er planlagt i fire-seks etasjer, med den høyeste bebyggelsen langs Travnanevegen. Høydene trappes ned mot felles uterom og mot eksisterende boligbebyggelse i vest og i sør.

### Grad av utnyttning, inkl. sum m<sup>2</sup> BRA til de ulike reguleringsformålene

Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 27.500 m<sup>2</sup> BRA. Av dette kan boligformål utgjøre maks 22.000 m<sup>2</sup> BRA.



### Næringsareal

Det planlegges næringsareal på til sammen ca. 5500 m<sup>2</sup> BRA. Det er foreløpig ikke besluttet hva slags type næring som skal inn i planområdet, bestemmelsene åpner for ulike formål.

### Antall boliger, leilighetsfordeling

Areal avsatt til boligformål og felles uteoppholdsareal utgjør 13570 m<sup>2</sup>. Ved et gjennomsnitt på 70m<sup>2</sup> per boenhet gir dette en tetthet på 23 boliger per daa, noe som tilsvarer 312 boenheter. Det tillates maksimalt 260 boenheter innenfor planområdet, som tilsier en tetthet på om lag 19 boliger per daa. Foreløpig skisseprosjekt viser 229 leiligheter. Disse varierer i størrelse fra to-fireroms. Det planlegges en større andel store leiligheter med fordeling på 30 % toroms, 20 % treroms og 50 % fireroms leiligheter.

### Bomiljø/bokvalitet

Det anbefales minst mulig bruk av svalganger som atkomst til boenheter. Svalgangsløsninger mot offentlig gate og offentlig rom tillates ikke.

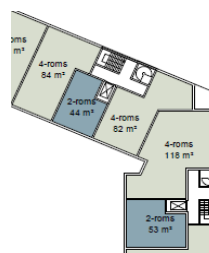
Ensidig orienterte leiligheter mot nord eller øst tillates ikke.

### Støy:

Flere av boligblokkene har fasader som ligger i gul støysone. Én boenhet får beregnet nivå  $L_{den}$  66 dB på den mest støyutsatte fasade.

Alle blokkenes fasader mot sør og vest har støynivåer under grenseverdi for gul sone.

Bestemmelsene sikrer at boliger i rød og gul støysone skal være gjennomgående og ha en stille side.



Figur 11: Eksempel på planløsning som ivaretar krav om stille side i hjørneløsning. To fireroms leiligheter.

Nytt næringsbygg vil skjerme mot støy fra Innherredsveien slik at uteoppholdsarealene på bakkenivå vil få tilfredsstillende støyforhold ( $L_{den} \leq 55$  dB) uten ekstra skjermingstiltak

### Parkering

Planforslaget avviker fra kommuneplanens bestemmelser for bilparkering for boliger, da kravene er satt lavere enn i kommuneplanen, som krever minimum 0,8 parkeringsplasser for bil per boenhet eller 70 m<sup>2</sup> BRA. Planområdet har god tilgang til kollektivtransport, kort avstand til hovedsykkelvegnett og lokalt senter.

Parkeringsdekningen for bil skal være:

- Bolig: Minimum 0,5 og maksimum 0,8 p-plasser pr. 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet.
- Kontor, forretning og service: Maks. 1 p-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA.

Parkeringskrav for sykkel er økt i forhold til KPA og er minimum 3 plasser per boenhet, hvor minst halvparten er plassert i parkeringskjeller. Minimum 5 % av sykkelparkeringen skal være tilrettelagt for transportsykler.

Sykkelparkering for øvrige formål følger kravene i KPA. Disse plassene foreslås plassert under tak og integrert i bebyggelsen/under bakkeplan og i tilknytning til garderobeanlegg.

### Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer)

Kulverten for Leangenbekken og kommunale ledninger legges delvis om gjennom planområdet for å gi plass til ny boligbebyggelse. Det vil være behov for å oppgradere kulverten og å utrede en mulig ny føring under Innherredsveien. Dette er ikke helt avklart ennå, men det reguleres inn en brei sikringssone gjennom området som sikrer ulike mulige løsninger.

For å sikre kapasitet på slokkevann til planområdet er det foreslått en tilkobling til ledningsanlegg på Travbanetomta.

Takvann og overflatevann håndteres lokalt innenfor planområdet og føres til privat fordrøyningsanlegg, før det ledes inn på kommunal overvannsledning. Terrenget utformes slik at eksisterende flomveger utenfor planområdet opprettholdes og at vann ikke ledes inn på planområdet. Overordnet VA-plan følger som vedlegg til planen. Alle planer for håndtering av overvann skal godkjennes av Trondheim kommune.

Boligene innenfor planen skal tilknyttes sentralt avfallssugsanlegg på eiendommen Tungavegen 1. I tillegg skal det være returpunkt for papp/papir i nedgravde containere, samt miljøstasjon for glass. Eventuelle midlertidige løsninger skal godkjennes av Trondheim kommune.

Håndtering av næringsavfall løses på egen grunn eller innomhus. Utomhus skal det være nedgravde oppsamlingsløsninger.

Behovet for nettstasjon er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene.

Bebyggelse innenfor planområdet skal knyttes til planlagt fjernvarmetrasé gjennom området.

### Trafikkløsninger

Kjøreadkomst til planområdet vil være fra øst via Travbanevegen, som er offentlig veg. Som følge av omrokkering mellom nærings- og boligarealene flyttes vegen lenger nord enn dagens trasé på strekningen mellom foreslått snusirkel og Gildheimsvegen.

Nedkjøring til parkeringskjellere skjer fra Travbanevegen.

Eksisterende gang- og sykkelveg fra rundkjøring øst for Travbanevegen utvides fram til ny foreslått bebyggelse for å gi plass til sykkelveg med fortau. Disse videreføres som et bredt fortau gjennom planområdet fram til Gildheimsvegen.

Det planlegges fortau langs Gildheimsvegen fra planområdet til planlagt gang-/ sykkelvegssystem på Tungavegen 1.

Alle boliger innenfor planområdet får kjøreadkomsten til hovedinngang / heis gjennom parkeringskjelleren. Utrykningskjøretøy kan kjøre fram til boliginnganger på bakkenivå.

Varelevering, flyttebil, uføretransort og andre tilbringertjenester i biler som har større høyde enn 2,2 meter, er planlagt fra Gildheimsvegen og Travbanevegen. I tillegg åpnes en kort strekning av de interne gangvegene for denne typen transport. Avstanden fra oppstillingsplass for kjøretøy til boliginngangene er mellom åtte og seksti meter.

For en nærmere beskrivelse av adkomst og varelevering vises til eget vedlegg til saksfremlegget: Notat Adkomst og varelevering, datert 26.01.2021.

## Skoleveg

Det er pekt på flere mulige skolevegtraseer, men det er ikke konkludert i planforslaget enda.



Figur 12: Alternative traseer for skoleveg

To ruter brukes i dag. Den ene går mot nord, langs Innherredsveien, se blå linje i kartutsnittet, den andre går sørover, via Peder Østlunds veg, se grønn linje i kartutsnittet. Begge alternativene møtes i Brøsetvegen, der de har felles trasé vestover mot Strindheim skole (svart linje).

Begge er av forslagsstiller vurdert som egnet, med behov for kun noen små punktvisse utbedringer, som beskrevet i trafikkrapporten.

Den sørlige skolevegen (grønn linje) er den lengste, ca. 1350 meter. Fra planområdet går den ca. 500 meter sørover, så ca. 300 meter nordover igjen, før den fortsetter vestover mot skolen.

Traseen langs Innherredsveien (blå linje) er ca. 900 meter lang. Langs Innherredsveien er gang- og sykkelvegen på en strekning på ca. 100 meter veldig sterkt belastet av støy og støv fra veien. Av helsemessige grunner kan denne ikke anbefales som hovedforbindelse for skoleelever til Strindheim skole (dette støttes av Statsforvalteren i sitt innspill til oppstart av planarbeidet).



Figur 13: Gang- sykkelveg langs Innherredsveien

På deler av strekningen er traseen smal, ca. 3 meter. Det må regnes med økt sykkeltrafikk som følge av utbyggingen i planområdet og på Tungavegen 1, noe som vil medføre økt konfliktnivå mellom gående og syklende.

Trafikksikkerheten kan forbedres noe ved å sette opp et rekkverk mellom kjørebane og gang- og sykkelveg. Det er også utredet avbøtende tiltak med muligheten til å utvide traseen for å få separat fortau og sykkelveg. På grunn av store høydeforskjeller vil en slik utvidelse medføre behov for omfattende masseoppfylling og støttekonstruksjoner på tilstøtende boligtomter, Brøsetvegen 2A og 2B. Dette vil vanskeliggjøre adkomsten til boligene og fjerne parkeringsmulighetene deres.



Figur 14: På baksiden av støvskjermen

En alternativ trasé (lilla linje) vil gi en mer direkte forbindelse. Den er ca. 850 meter lang. Dette alternativet vil imidlertid berøre tre private hager (Gildheimsvegen 11B, Dalkantvegen 6B og 8C). I tillegg forutsetter det bruksrett for gangvegene gjennom Belbuan selvbyggerfelt.

### Planlagte offentlige anlegg

Renovasjonsanlegget (o\_BRE) og samferdselsanleggene: Kjøreveg (o\_SKV), fortau (o\_SF1 - 4) sykkelanlegg- sykkelfelt (o\_SS) gang-/sykkelveg (o\_SGS), annen veggrunn - grøntareal (o\_SVG) og bestemmelsesområde snuplass foreslås regulert offentlig.

### Miljøoppfølging, miljøtiltak

Det er påvist forurenset grunn innenfor planområdet, og masser skal håndteres iht. lovverk. Grenseverdiene i forurensningsforskriften for PM<sub>10</sub> overstiges i områdene like ved Rv 706. Ingen av de planlagte boligene ligger i områder der grenseverdiene i forurensningsforskriften overstiges.

### Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming

Bevisst bruk av naturlige ledelinjer, utforming av arealene, materialbruk og lyssetting vil styrke orienterbarhet og lesbarhet i planområdet.

### Uteoppholdsareal

#### *Uteromsregnskapet*

Planen åpner for inntil 22.000 m<sup>2</sup> BRA boligareal, hvilket medfører krav om 11.000 m<sup>2</sup> uterom, hvorav minimum 5500 m<sup>2</sup> skal være felles uteoppholdsareal på bakken. Illustrert prosjekt viser hvordan dette kan løses.



Figur 15: Utsnitt uteoppholdsareal

Tak på parkeringskjeller skal konstrueres for å kunne bære gjennomsnitt 0,5 m vekstjordlag. Det bør være noe mer der det skal være trær, for å sikre gode vekstvilkår.

Vegetasjon velges med henblikk på å stimulere insekts- og fuglelivet i området og skal ha stort innslag av riktblomstrende frukt-, bær- og nyttevekster.

### *Innhold og utforming*

I uteområdene ønskes fokus på grønne områder med variert vegetasjon, oppholdsarealer med variert leke- og aktivitetstilbud for alle aldersgrupper og åpen overvannshåndtering. Alle leke- og oppholdsarealer skal skjermet for vind og ha gode solforhold. Privat uteareal i første etasje skal opparbeides som markterrasser.

Det skal ikke være biltrafikk inn i gårdsrom, felles uteareal og langs gangstier på områder.

Internt i planområdet utformes terrenget slik at overflatevann ved driftsstans eller kapasitetssvikt på overvannsnett, ledes utenom bygninger og ut i vegareal. Åpne grøfter og regnbed bidrar til lek, rekreasjon og et rikere fugle- og insektliv, samtidig som vannet håndteres lokalt på egen tomt.



### Sosial infrastruktur

Det planlegges en rekke rekreasjonstilbud samt bl.a. barnehage ifb. utbyggingen på nabotomta Tungavegen 1. Innenfor planområdet vil det legges til rette for publikumsrettet næring, noe som kan gi ulike tilbud for beboerne i nærområdet.

### **Virkninger av planforslaget**

#### Overordnet plan

I planforslaget er nærings- og boligformålet omrokkert i forhold til kommuneplanens arealdel. Næringsbebyggelsen er flyttet til nord i planområdet for å skjerme den bakenforliggende boligbebyggelsen mot støy og støv fra veien.

#### Stedets karakter

Stedet vil endre karakteren ved at det sammen med utbygging på Tungavegen 1 vil bli en ny, tett, bydel med bymessig karakter. Grønne drag vil forbinde de enkelte delområdene. Utflytende grenser mellom næring og boligbebyggelsen vil strammes opp og boligbebyggelsen vil knytte seg direkte til eksisterende blokkbebyggelse i Gildheimsvegen og planlagt boligbebyggelse i Tungavegen 1.

Denne direkte sammenhengen mellom eksisterende og ny boligbebyggelse vurderes som positivt for naboboligene.

#### Byform, estetikk

Ny bebyggelse vil tilpasses i skala og struktur den tilgrensende nyere bebyggelsen i Gildheimsvegen, og planlagt bebyggelse i Tungavegen 1. Bebyggelsen varierer i høyde, og brytes opp, for å hindre monotoni. Boligbebyggelsen er organisert rundt mindre gårdsrom for å skape gode uterom og identitet. Bebyggelsen trappes ned for å gi best mulige solforhold til uterom, og til nabobebyggelse.

Næringsbebyggelsen vil bli eksponert og få god synlighet langs Innherredsveien.

#### Viktige siktrom

Planen støtter opp under viktige forbindelser og siktlinjer gjennom området, bl.a. fra Travbanevegen i øst til Gildheimsvegen i vest. Nord/sør etableres et tverrdrag som kobler seg på planlagt utbygging av Tungavegen 1.

#### Fjernvirkning



Figur 16: Planområdet sett fra Innherredsveien østfra

Næringsbebyggelsen langs Innherredsveien vil være den mest synlige bebyggelsen og prege landskapsbildet langs veien. Den vil i noen grad bryte silhuetten sett fra øst.

### Naturmangfold

Ved gjennomføring av planen vil en stor andel harde flater bli erstattet med grønt uteareal. Det vil skapes sammenhengende, grønne forbindelser gjennom planområdet som knytter seg på omkringliggende gatestruktur og fremtidige planlagte grøntområder på Tungavegen 1. Det er ikke registrert truede rødlistede arter, eller uønskete svartlistede arter innenfor planområdet.

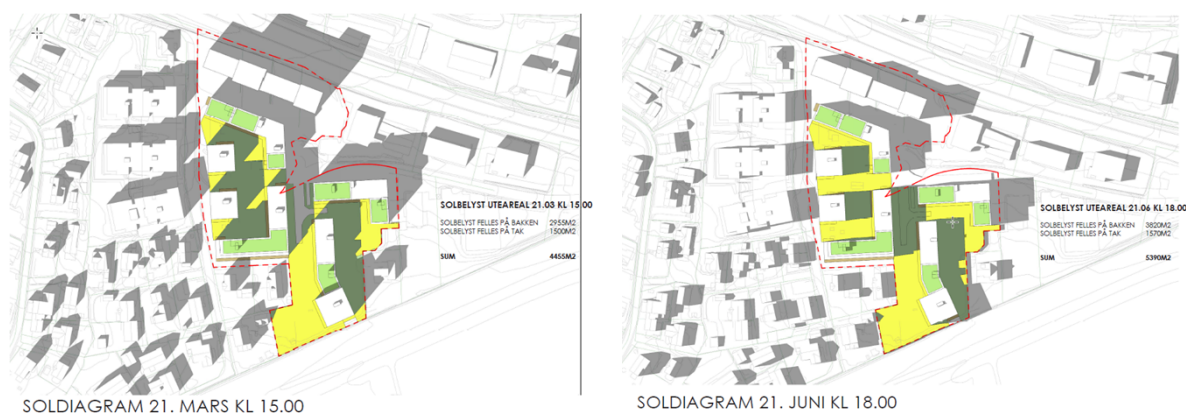
### Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse

Innenfor planområdet vil det opparbeides felles uteareal som rekreasjonstilbud for områdets beboere. I næringsbebyggelsen tilrettelegges det for utadrettet virksomhet som også vil kunne bli et verdifullt tilbud for nabolaget.

På Tungavegen 1, sør for planområdet, planlegges det en rekke tilbud, bl.a. innen idrett, som vil være tilgjengelig for hele nærområdet.

### Bokvalitet

#### *Sol- og skyggevirksomheter innenfor planområdet:*



Solforholdene innenfor de enkelte gårdstunene oppfyller kun delvis kravet om minimum 50% sol på de viste nøkkeltidspunktene. Men det er mer enn tilstrekkelig sol i det store felles grøntdraget. I tillegg har takterrassene, som også er felles uterom, gode solforhold store deler av året. Balkonger/private uteareal ligger orientert mot sør og vest.

### Uteområder

Uteområdene vil bli plassert bolignært og trafiksikkert i indre gårdsrom. Gårdsrommene er organisert for å gi best mulige solforhold i felles uterom på ettermiddag og tidlig kveld.

### Konsekvenser og virkninger på naboeiendommer

I vår-/ sommerhalvåret vil den nye bebyggelsen ikke kaste skygge på eksisterende boligbebyggelse i Gildheimsvegen. Om vinteren vil planlagt bebyggelse kaste noe skygge over eksisterende bebyggelse i Gildheimsvegen tidlig og sent på dagen.

Eksisterende bolighus i Travbanevegen 6B vil få økt skygge i forhold til dagens situasjon. En ny boligblokk vil kaste noe mer skygge enn dagens næringsbebyggelse på ettermiddags- og kveldstid.

### Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Ny trasé for Travbanevegen gjennom planområdet vil havne nærmere nedkjøring til p-kjeller for nabobebyggelsen i Gildheimsvegen 3, 5, 7, noe som vil medføre mindre biltrafikk i Gildheimsvegen.

Gjennomføring av planforslaget vil føre til en trafikkøkning i Travbanevegen på mellom 544 og 584 turer pr. døgn (ved en parkeringsdekning på 0,8).

Planforslaget medfører en oppgradering av gang/ sykkelveg langs Travbanevegen og nytt fortau langs Gildheimsvegen, hvilke vil styrke mobiliteten gjennom området og tilgang til omkringliggende rekreasjonsarealer.

### Barns interesser

#### *Leke- og rekreasjonsarealer*

Det tilrettelegges for gode, trafikksikre uterom i nær tilknytning til boligene. Hvert gårdsrom vil ha et eget, felles uterom som vil være godt egnet for de minste barna. For de større barna vil det være et stort, felles uteareal sentralt plassert i planområdet med varierte lekemuligheter. Det er også lett tilgjengelighet til rekreasjonsområder utenfor planområdet som f.eks. Leangen idrettspark.

### Sosial infrastruktur, skolekapasitet, barnehagekapasitet, annet

#### *Skole*

Det er i dag ikke tilstrekkelig skolekapasitet på Strindheim skole. Det stilles som rekkefølgekrav at tilstrekkelig skolekapasitet skal være dokumentert før det gis tillatelse til tiltak.

#### *Barnehage*

Det planlegges en ny barnehage innenfor planområdet for Tungavegen 1. Dette er vurdert å gi tilstrekkelig kapasitet til nærområdet.

#### *Helse/ idrett*

Planen tilrettelegger for gode uterom med fokus på lek og rekreasjon. Gjennom planområdet styrkes forbindelsene til nærliggende rekreasjonsområder som Leangen idrettspark, Ladestien/fjorden og mot marka.

Innenfor tilgrensende planområde for Tungavegen 1 er det også planlagt et helse- og velferdssenter.

## Teknisk infrastruktur, vann og avløp, annet



Figur 18: Utsnitt VA plan

Leangenbekken foreslås omlagt gjennom planområdet. Nytt krysningspunkt under Innherredsveien er ikke helt avklart enda, men antas å ligge omtrent der det er vist.

Overvannsystemet får økt kapasitet ved at bekkekulverten oppdimensjoneres gjennom planområdet.

Tilknytningspunkt for vannforsyning foreslås i ny kommunal vannkum, mens vannforsyning internt i planområdet tenkes å være privat.

Tilstrekkelig kapasitet på slukkevann sikres ved tilkobling til ledningsanlegget på Tungavegen 1.

Bestemmelsene sikrer at det kan oppføres trafo innenfor planområdet ved behov.

Tilkobling til planlagt stasjonært avfallssuganlegg på Tungavegen 1 er en arealeffektiv løsning som bidrar til effektiv avfallshåndtering. Det forbedrer logistikken for innhenting av avfall og reduserer med dette transportbehovet for Trondheim Renholdsverk AS.

### ROS-analysen, endringer som følge av planen

Gjennom tiltakene foreslått i overordnet VA-plan, lokal overvannshåndtering, oppdimensjonering av bekkekulvert og hensiktsmessig terrengutforming anses sannsynligheten for at området blir utsatt for en overvannsflo som lav. En overvannsflo kan medføre bygningskader og skader på uteanlegg og infrastruktur, men vil ikke bli av et slik omfang at det har betydning for liv og helse.

### Konsekvenser for næringsinteresser

Eksisterende næringsbebyggelse utgjør 5371 m<sup>2</sup>. Planforslaget tilrettelegger for inntil 5500m<sup>2</sup> ny næringsbebyggelse.

### Interesse motsetninger

Ingen kjente.

### Konsekvenser for klima og det ytre miljø

#### Transport

Det tilrettelegges for et tett bolig- og næringsområde med lav parkeringsdekning, god sykkelparkering ute og inne, gode forbindelser for gående og syklende og god tilgang til kollektivtransport. Dette vurderes å bidra til Trondheim kommunes nullvekstmål om at all vekst i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange.



### *Støy*

Planlagt bebyggelse, med næringsbebyggelsen i nord, bidrar som skjerming for støy. Utearealene vil ligge støyskjermet til, og det aller meste av boligbebyggelsen havner i hvit støysone.

### *Forurensing luft*

Spredning av luftforurensing og områder med begrenset luftkvalitet innenfor planområdet er i dag i all hovedsak begrenset til områdene helt i nord, like ved Innherredsveien. Det vurderes at etablering av næringsbebyggelsen i nord er et tilstrekkelig tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet for boliger og uteoppholdsarealer lenger sør.

Deler av næringsbygget omfattes av rød og gul sone. Her skal luftforurensingssituasjon vurderes og avbøtende tiltak skal gjennomføres. I området mellom næringsbygget og Innherredsveien anbefales det etablert tett, skjermende og vintergrønn vegetasjon.

### *Forurensing grunn*

Det er i dag forurensete masser innenfor planområdet. Utbygging av planen vil medføre opprydding og forsvarlig håndtering av disse.

### *Lokalklima*

Det forventes at lokalklima ikke vil endre seg vesentlig fordi området i dag er delvis bebygget. Hvordan vinden vil opptre med retning og styrke er også avhengig av bebyggelsesstrukturen. Den relativt sterke vinden fra sør antas å bli dempet av ny bebyggelse inne på travbanen.

### *Energi og miljø*

Det er ingen spesielle særbestemmelser knyttet til energibruk i planforslaget.

Basert på Energi og miljø-fagutredning for Tungavegen 1, datert 15.11.2018, som har tilnærmet sammenlignbare forutsetninger, vurderes det at en kompakt utbygging i Leangen-området gir en klar fordel for klimagassutslipp fra materialbruk, energibruk og transport sammenlignet med en gjennomsnittlig utbygging i utkantstrøk i Trondheim kommune.

### *Aktiv mobilitet*

Interne gang- og sykkelforbindelser gjennom planområdet kobler seg til eksisterende og planlagte nettverk av forbindelser til nødvendige og valgfrie funksjoner og aktiviteter.

### Forhold til byveksttalen

Ved en vurdering av området i henhold til Trondheim kommunes nullvekstmålmethode oppnår området en høy måloppnåelse. Det betyr at det er et av områdene i byen der det er lettest å leve uten bil. Restriktive krav til bilparkering, i kombinasjon med økte krav til sykkelparkering for boliger og god tilgang til høyfrekventert kollektivtransport, vurderes å bidra til å oppnå kommunens nullvekstmål for personbiltrafikken og andre klima- og miljømessige målsettinger.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Trondheim kommune vil få utgifter til drift og vedlikehold av nytt returpunkt for flere avfallsfraksjoner, samt ny offentlig infrastruktur for gange og sykling.

### **Avveining av virkninger**

Valg av skolevegtrasé kan medføre ulemper for berørte grunneiere. Utover det vurderes planen ikke å innebære vesentlige negative ulemper eller konsekvenser som ikke er håndtert i forbindelse

med planarbeidet. Planen tilrettelegger for utvikling av et nytt bolig- og næringsområde som vil videreutvikle området fra å være et industri/boligområde, til et område med bymessig karakter. Det tilrettelegges for et økt antall beboere, nye servicetilbud, styrkede forbindelser for gående og syklende og større grønne flater. Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede mål for kommunens byutvikling.

### **Planlagt gjennomføring**

Tiltaket ønskes utbygd snarlig etter vedtatt reguleringsplan. Første byggetrinn vil bestå av næringsbygget i nord, som har en planlagt byggestart første kvartal 2022. Boligene planlegges bygd i en kontinuerlig byggeperiode.

Alternativ til gjennomføring av planen er videre bruk av eiendommen som den er.

Rekkefølgekrav i planforslaget sikrer at krav til opparbeidelse av samferdselstiltak, teknisk infrastruktur, utearealer, skole- og barnehagedekning og støytiltak skal være etablert.

### **Innspill til planforslaget**

Varsel om planoppstart ble 18.03.2019 sendt til naboer, berørte parter, offentlige og private høringsinstanser, og oppstart av planarbeid ble kunngjort i Adresseavisen i uke 12/2019. Et informasjonsmøte med berørte naboer ble arrangert den 22.10.2019. Ved annonsering av planoppstart kom det inn innspill og merknader fra 11 parter, derav fire offentlige instanser. Mange innspill gjaldt vegløsninger, gang- og sykkelforbindelser, herunder også skoleveg, støyforhold og boligkvalitet, inkludert utsikt og solforhold.

I forbindelse med utvidelse av planområdet med gang- og sykkelveg langs Innherredsveien ble nytt varselbrev sendt 15.09.2020 til berørte parter, offentlige og private høringsinstanser. Et eget varsel ble sendt 17.09.2020 til næringslivsorganisasjoner i Trondheim med tilleggsopplysninger om hvordan næringsformålet er tenkt løst i planen. Planforslaget ble justert i henhold til innkomne merknader og i dialog med Byplankontoret.

Sammendrag av merknader med forslagsstillers kommentarer følger som eget vedlegg til saksfremlegget.

### **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.