

Saksframlegg

Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, detaljregulering, r20190010, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/110 (44477/21)

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000 merket ARCASA arkitekter AS, senest datert 12.3.2021, med bestemmelser senest datert 18.3.2021 og beskrevet i planbeskrivelse senest datert 18.3.2021

Før sluttbehandling skal følgende endres:

1. Fortau på østsiden av Gildheimsvegen forlenges til planområdets grense i sør. Byggegrense langs Gildheimsvegen flyttes for å få plass til fortau.

Før sluttbehandling skal følgende vurderes:

2. Alternativ til foreslått skoleveg som gir mindre omveg, er trafiksikker og skjermet for støy og luftforurensing.
3. Om foreslått løsning for kjøreadkomst til alle boligenes hovedinnganger for tilbringertjenester, uføretransport og lignende nødvendig transport er god nok.
4. Omfanget og plassering av hensynssone for bekkelulverten til Leangenbekken
5. Sikring av en hensiktsmessig leilighetsfordeling og størrelser innenfor planområdet, med vekt på tilgjengelige leiligheter.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av ARCASA arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller TRYM. Reguleringsplanforslaget er beskrevet i vedlagte planbeskrivelse. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, med endringer for å belyse planforslaget bedre.

Planforslaget ble første gang sendt inn komplett 22.4.2020. Påfølgende prosess om avklaringer og dialog om utforming av planforslaget resulterte bl.a. i at planområdet ble utvidet med gang- og sykkelveg langs Innherredsveien. Nytt komplett planmateriale ble sendt 25.11.2020. Det har siden da pågått en prosess for å komme til enighet om utforming av planforslaget. For å kunne anbefale planen er det nødvendig å legge inn noen vedtakspunkt som må avklares før sluttbehandling.

Trondheim kommune

Tidligere vedtak og planpremisser

Planområdet omfattes av *Planprogram for Leangenområdet med Tungavegen 1, Leangen idrettsområde og deler av Travbanevegen og Gildheimsvegen*, fastsatt av bygningsrådet i møte 23.1.2018. Planområdet er vist med boligformål og næring i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

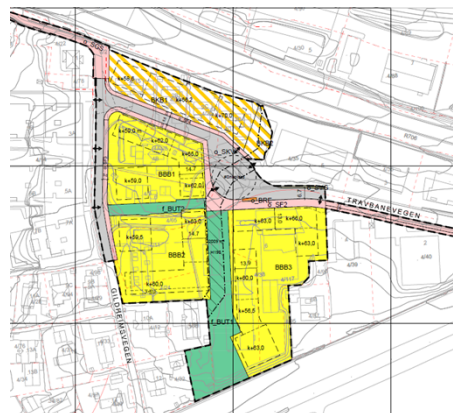
Beskrivelse av planforslaget

Planområdet

Planområdet ligger på Leangen, øst i Trondheim, like nord for Lengen travbane. Planområdet er på ca. 21 daa totalt.

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fortetting med boligbebyggelse med inntil 260 boliger og inntil 5.500 m² næring, forretning, annen offentlig/privat tjenesteyting, verksted og lager. Boligområdet skal være mest mulig bilfritt med parkeringsanlegg under bakken. Interne uterom og forbindelser gjennom området skal tilrettelegge for grønn mobilitet og tilgjengelighet til miljøvennlig transport.



Forslag til plankart (vedlegg 2)

Utfordringer i planarbeidet

Uenighet om skoleveg: Det har vært utfordrende å planlegge sikker skoleveg fra området til Strindheim barneskole. Det er uenighet mellom forslagsstiller og kommunedirektøren om hvilken løsning som kan fungere. Kommunedirektøren ønsker derfor spesielt innspill til denne, slik at det kan bestemmes før sluttbehandling av saken hvilke valg som bør tas.

Kjøreadkomst: Ønsket om et mest mulig bilfritt boligområde skaper utfordringer med tanke på å sikre god fremkommelighet fram til hovedinngangene for alle boliger for tilbringertjenester og andre tjenester. Det er usikkerhet om hvordan foreslått løsning vil fungere. Kommunedirektøren ønsker derfor innspill om dette.

Støy: Planområdet er utsatt for sterk støy- og støvbelastning fra Innherredsveien. Gjennom plassering av høy næringsbebyggelse mot Innherredsveien oppnås tilstrekkelig skjerming av bakenforliggende boliger og uterom.

Kulvert: Eksisterende kulvert til Leangenbekken, som går gjennom planområdet, har ikke tilstrekkelig kapasitet. Trondheim kommune er i gang med å utrede avbøtende tiltak. Resultatet foreligger tidligst mot slutten av 2021. Denne usikkerheten er det tatt høyde for i planforslaget ved at det legges inn en romslig sikringsone. Det kan bli behov for å justere omfanget og beliggenheten av denne.

Vesentlige virkninger

Uterom og den største delen av boligbebyggelsen blir skjermet for støy og luftforurensning fra Innherredsveien ved at næringsbebyggelsen plasseres langs Innherredsveien.

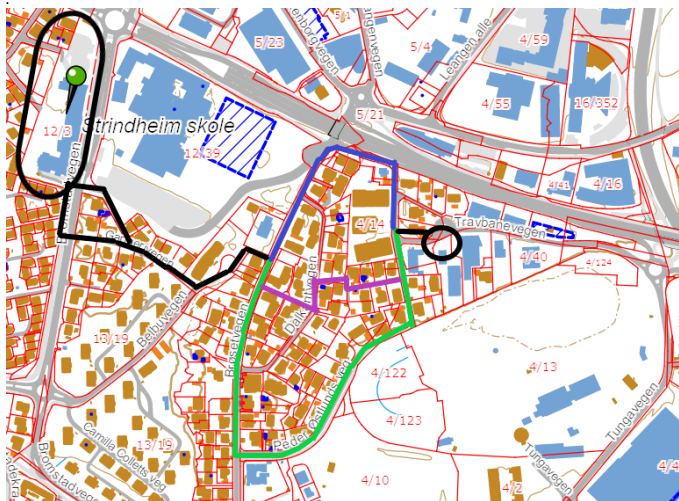
Trondheim kommune

Ny bebyggelse og uterom vil få tilfredsstillende solforhold. Om vinteren vil ny bebyggelse kaste noe mer skygge over eksisterende bebyggelse i Gildheimsvegen tidlig og sent på dagen. Gjenværende bolighus i Travbanevegen 6B vil på ettermiddags- og kveldstid få noe mer skygge enn i dag.

Utredningene viser en liten økning i trafikkbelastningen på Travbanevegen og Gildheimsvegen.

Vurdering

Vurdering av skoleveg



Plankonsulent har utredet to mulige skoleveger. 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 traseene brukes også i dag som skoleveg og er av forslagsstiller vurdert som egnet, med behov for kun noen små punktvisse utbedringer.

Kommunedirektøren er ikke enig i denne vurderingen. Kommunedirektøren mener at den sørlige traseen (grønn linje) vil oppfattes som en lang omveg og at mange derfor ikke vil bruke den, men gå i traseen langs Innherredsveien. Denne er del av en planlagt overordnet gang- og sykkelrute og delvis veldig sterkt belastet av støy og støv fra Innherredsveien. I sin tilbakemelding etter oppstart støtter Statsforvalteren kommunedirektørens vurdering at traseen av helsemessige grunner ikke kan anbefales som skoleveg. I tillegg er traseen her smal. Med forventet økt sykkeltrafikk vil konfliktnivået mellom gående og syklende øke.

En utvidelse av traseen er utredet. Det vil medføre store terrengtiltak og store ulemper for to boligeiendommer. Forslagsstiller mener at en utvidelse av gang- og sykkelvegen ikke kan belastes prosjektet, da de mener at det er ingen saklig sammenheng mellom utbyggingen og en ny/forbedret gang- og sykkelrute og at de positive effektene av tiltakene ikke står i forhold til kostnaden som ev. pålegges prosjektet.

Kommunedirektøren foreslår en alternativ trasé (se lilla linje), som vil gi en mer direkte forbindelse og som er trafiksikker og ikke utsatt for støy og støv. Denne vurderer forslagsstiller som svært krevende å få gjennomført da den går gjennom tre private hager. I tillegg er det behov for å sikre bruksrett for privat gangveg. I følge forslagsstiller har noen av naboene allerede varslet sterk motstand mot en slik forbindelse.

Kommunedirektøren ønsker innspill om valg av skoleveg. Avhengig av valg av trasé må også rekkefølgekrav vurderes fram mot sluttbehandlingen.

Kjøreadkomst og varelevering

Kjøreadkomsten for tilbringertjenester i større biler (vareleveranser, transport av tunge kolli, flyttebil, uførtransport) stoppes i en avstand på mellom åtte til opptil 60 meter fra hovedinngang til bolig.

Trondheim kommune

Kommunedirektøren er usikker på om denne løsningen vil fungere godt nok og ønsker derfor innspill til forslaget.

Dersom sikring av kjøreadkomsten til boligene krever en større andel kjørbare gangveger kan dette få konsekvenser for uteromsregnskapet og utnyttelsen/ BRA i planområdet.

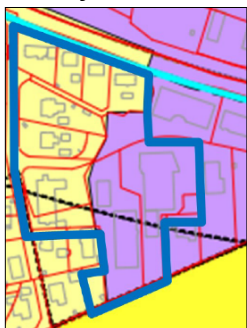
Planens utforming og kvaliteter

Næringsbebyggelsen samles mot Innherredsveien i nord. Boligbebyggelsen er organisert rundt gårdstun med et felles grøntdrag som forbinder begge boligfeltene. Bebyggelsen varierer i høyde og volum, hvor den laveste bebyggelsen er plassert mot eksisterende småhusbebyggelse i sør og vest og den høyeste mot Travbanevegen og Innherredsveien.



Gjeldende reguleringsplan for Gildheimsvegen forutsetter et sidebytte for fortau. Planforslaget forholder seg til det. Nye vurderinger anser et gjennomgående fortau på østsiden av Gildheimsvegen som mest hensiktsmessig og trafikksikker. Mot sluttbehandling vil derfor fortauet i planforslaget forlenges fram til plangrensen i sør.

Avvik fra overordnet plan



Som et hovedgrep i planen omrokeres planformålene sammenlignet med kommuneplanens arealdel. Næringformål i lik størrelse, flyttes til å ligge langs Innherredsveien, slik at den skjermer bakenforliggende boliger og uterom mot støy og luftforurensing fra veien.

Planområdet skal kobles til planlagt stasjonært avfallssuganlegg på eiendommen til Tungavegen 1. Dette er et strengere krav enn i kommuneplanens arealdel, men vil gi en arealeffektiv løsning som bidrar til effektiv avfallshåndtering. Det forbedrer logistikken for innhenting av avfall og reduserer med dette transportbehovet for Trondheim Renholdsverk AS.

Skolekapasitet

Planområdet hører til Strindheim barneskole, som ikke har kapasitet til å ta imot nye elever fra planområdet. Planlagt ny skole på Brøset vil avlaste Strindheim barneskole på sikt. Planen stiller rekkefølgekrav om skolekapasitet.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen bidrar til en fortetting i tråd med fastsatt planprogram. Areal avsatt til boligformål og felles uteoppholdsareal utgjør 13570 m². Ved et gjennomsnitt på 70m² per boenhet gir dette en tetthet på 23 boliger per daa. Dette tilsvarer 312 boenheter. Med foreslått begrensning til 260 boliger er tettheten med 19 boliger per dekar noe høyere enn den på Tungavegen 1, som inngår i samme planprogram, og som har en tetthet på 17, 6 boliger.

Trondheim kommune

Kommuneplanens arealdel krever en parkeringsdekning på minimum 0,8 plasser per 70 m² BRA eller boenhet for planområdet. Planforslaget avviker fra denne bestemmelsen ved å sette et minimumskrav på 0,5 plasser og maksimum på 0,8 plasser per boenhet eller 70 m² BRA. Lavere parkeringsdekning kompenseres med økt andel sykkelparkering (3 plasser per boenhet eller per 70 m² BRA). God tilgang til kollektivtransport, kort avstand til hovedsykkelvegnett og lokalt senter samt gode interne forbindelser tilrettelegger godt for sykkel og gange. Det sannsynliggjør alternativ til bruk av bil. Dette i kombinasjon med høy tetthet vil bidra til å nå kommunens nullvekstmål.

Det er planlagt åpen overvannshåndtering og fordrøyning innenfor planområdet for å redusere virkningen av store nedbørsmengder. Bestemmelsene sikrer at det er krav til gjennomføring av anleggsfasen. Bestemmelsene omhandler blant annet støy i bygge- og anleggsperioden, trafiksikkerhet og massetransport

Konsekvenser for næringsutvikling

Planforslaget tilrettelegger for en liten arealøkning i forhold til dagens næringsbebyggelse. Nye næringstakere vil bli tilbudt tids- og miljøtilpassede løsninger.

Medvirkning

Varsel om planoppstart ble 18.3.2019 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 15.9.2020 til berørte parter, offentlige og private høringsinstanser. Et eget varsel ble sendt 17.9.2020 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.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det vil bli noen økonomiske konsekvenser for kommunen knyttet til drift og vedlikehold av ny offentlig infrastruktur for gange og sykling.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 22.3.2021

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Elisabeth Schöttler
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Merknadsnotat
- Vedlegg 5: Notat Redegjørelse for kjøreadkomst
- Vedlegg 6: Illustrasjon adkomst og oppstillingsplasser varelevering mm
- Vedlegg 6: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 7: Overordnet VA-plan
- Vedlegg 9: VA-notat
- Vedlegg 8: Illustrasjoner, inkludert sol-skyggediagrammer
- Vedlegg 9: ROS-analyse
- Vedlegg 10: Trafikknotat
- Vedlegg 11: Støyrapport
- Vedlegg 12: Luftutredningsrapport