

Saksframlegg

Detaljregulering av Kvenildstrøa, gnr/bnr 313/2, r20190012, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/119 (164147/20)

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Kvenildstrøa, gnr/bnr313/2, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, datert 6.2.2020, senest endret 14.2.2020 med bestemmelser senest datert 2.9.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 4.9.2020.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS (pka arkitekter) som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Heimdal Granitt og Betong AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å regulere området til arealkrevende næringsbebyggelse i tråd med overordnede planer, og i samsvar med regulerte nabotomter.

Planområdet ligger sentralt på Torgård. Området er omdisponert til næringsvirksomhet og er et område i transformasjon. Flere større arealkrevende bedrifter er etablert eller under etablering.

Planområdet på 35,53 daa omfatter eiendommen Kvenildstrøa gnr/bnr 313/2, er tilnærmet plant med et minimalt fall fra vest mot øst. Planområdet er tidligere brukt som inngjerdet treningsområder for hester, og eksisterende gårdsbebyggelse ble brukt i tilknytning til hestedriften. Driften er avviklet og bebyggelsen planlegges revet.



Fig 1: Lokalisering av planområdet vist med planomriss ved tilgrensende reguleringsplaner.

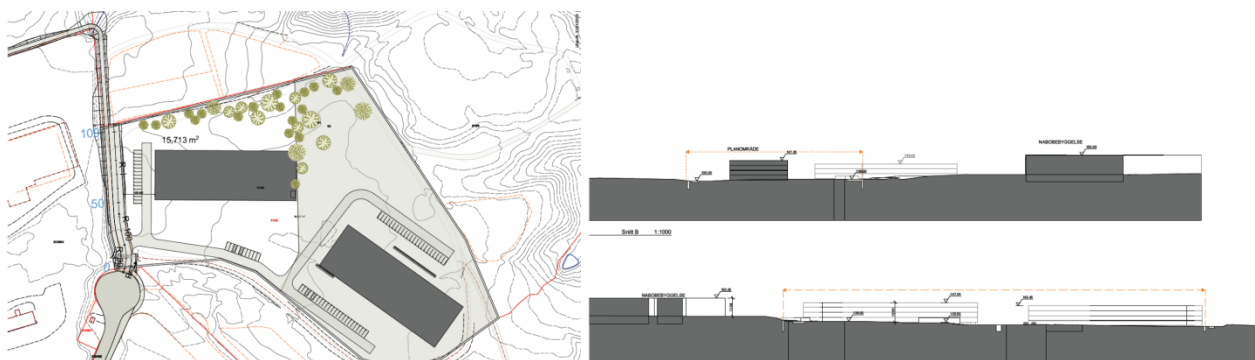


Planforslaget

Området reguleres til kombinert formål industri og lager. Deler av tomten skal benyttes av Pon Equipment, som er forhandler av Caterpillar i Norge. Området skal brukes til verkstedsdrift, innendørs og utendørs lager. Alt i alt er det planlagt for ca. 50 ansatte. Det foreligger ikke konkrete planer for bruk av resten av tomten i planforslaget.

Det er noe usikkerhet rundt hvilken bebyggelse som blir realisert, men trolig vil det være to drifts- og lagerbygninger på inntil 7 000 m² grunnflate samlet som også planforslaget hjemler. Det tillates 15 meter høye bygg med grunnflate på ca. 3 500 m² med stor takhøyde, og at tenkte plan, hver 3. meter medregnes i arealet. Dette gir til sammen BRA på 35 000 m² og en utnyttelsesgrad på 100 % BRA.

KPA anbefaler minst 140 % BRA utnyttelse av næringsområder med god kollektivdekning og god tilgjengelighet for fotgjengere. Da dette næringsområde har middels god kollektivdekning, kan det foreslås noe lavere utnyttingsgrad. Det er satt et minimumskrav til utnyttelse på 100 % BRA etter offentlig ettersyn for å imøtekomme innsigelse fra Fylkesmannen i Trøndelag, da planforslaget ikke hadde minimumskrav ved utlegging til offentlig ettersyn.



Figur 2: Illustrasjoner og snitt av mulig bebyggelse på planområdet.

Hovedatkomst til planområdet foreslås fra Torgardstrøa via Torgardsvegen. Trafikkrapport fra Rambøll (vedlegg 4) viser at utbygging av planområdet medfører økt forsinkelse for trafikk som skal ut fra Torgardsvegen, og for venstresvingende trafikk fra Østre Rosten og inn mot Torgardsvegen. I tillegg kan økt trafikk fra planområdet til Østre Rosten bidra til økte forsinkelser for sørgående trafikk langs Østre Rosten. Trafikkrapporten konkluderer med at planlagt trafikk fra planområdet sannsynlig ikke vil føre til behov for tiltak i krysset, men anbefaler avbøtende tiltak på planområdet.

Som avbøtende tiltak foreslår planforslaget et lavere antall parkeringsplasser for bil enn det som er angitt i kommunens parkeringsveileder. Det tillates maksimalt 0,2 p-plass for bil per 100 m² BRA.

Planforslaget regulerer kjøreveg og gang/sykkelveg videre fra snuplassen og gjennom planområdet, som senere kan knytte seg til fremtidig gang og sykkeltilbud mot Kvendildstrøa i nord-vest.

Planområdet tilknyttes opparbeidet VA-anlegg. Nord for planområdet er det i dag en etablert flomvei. Dersom tiltak berører kartlagt flomveien, skal konsekvenser kartlegges. Reguleringsbestemmelser setter krav om en detaljert VA-plan før igangsetting. Energiforsyningsløsning skal foreligge før igangsettingstillatelse kan gis, og området skal knyttes til fjernvarme.

Trondheim kommune

Sweco Norge AS vurderer i vedlagt stabilitetsvurdering at planlagt utbygging er gjennomførbar, forutsatt at bebyggelsen er plassert som vist i illustrasjonen og at den nordre delen av planområdet ikke utbygges før stabiliserende tiltak i ravinedalen er gjennomført i forkant. Videre planlegging og prosjektering må utføres i nært samarbeid med geotekniker (RIG). Utbyggingen bidrar verken positivt eller negativt på områdestabiliteten fordi bygningene er planlagt relativt langt fra skråningstoppen.

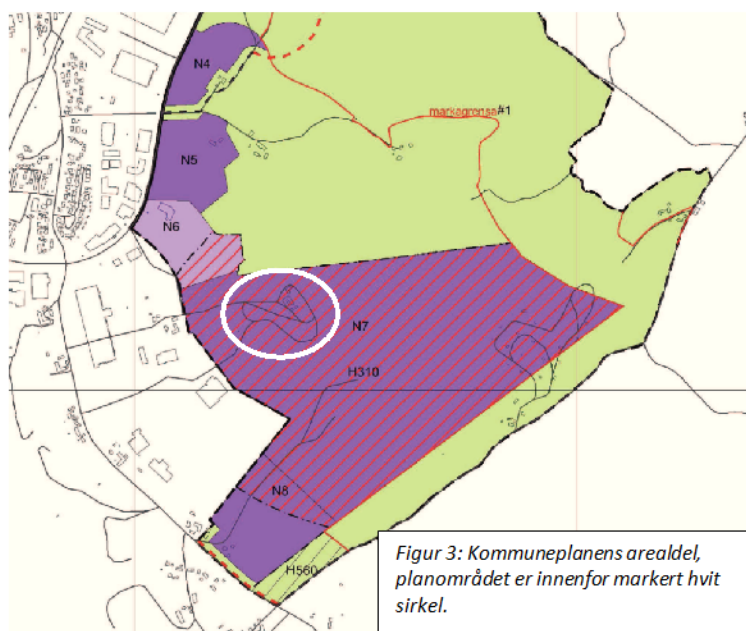
Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Planområdet inngår i et større felt som i kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) ble satt av for omdisposisjon av LNFR- område til næringsbebyggelse for å gi plass for arealkrevende industri- og lagervirksomhet.

I kommunedelplanen for Tiller (2015) er planområdet en del av N7 med formål Næringsbebyggelse.

Saken er å betrakte som tilstrekkelig utredet på overordnet nivå. Det er ikke stilt krav om planprogram og KU.



Planområdet, eksisterende forhold

Grunnforhold

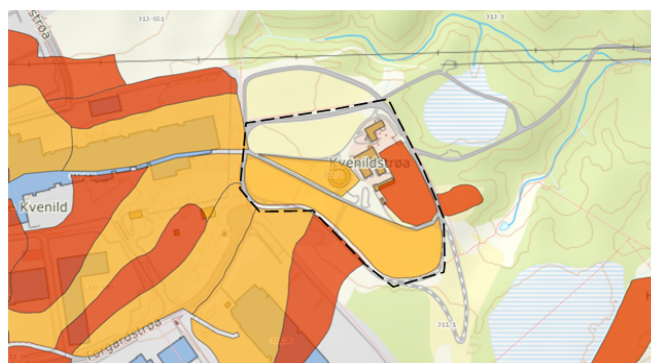
Planområdet ligger i en kvikkleiresone klassifisert med faregrad høy og risikoklasse 3.

Natur

Planområdet er ikke registrert som spesielt verdifullt i kommunens temaplan for biologisk mangfold. Nord og øst for planområdet er en ravinedal. Ravinedalen har verdien A «Svært viktig». Lokaliteten har fått sin verneverdi ført og fremst for sin størrelse.

Landbruk

Deler av planområdet består av dyrkbar jord. Større deler av planområdet er klassifisert med svært god (markert med rødt) eller god (markert med oransje) jordkvalitet.



Figur 4: Klassifisering jordkvalitet

Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet ligger ca. en kilometer fra E6, og ca. 15 minutter med bil fra Trondheim sentrum. Vest for planområdet går veien Østre Rosten (FV 704 -ÅDT 7540 og FV 6686 -ÅDT 10680). Hovedatkomst til området er via Torgardsvegen og Torgardstrøa.

Trondheim kommune

Støy

Det er ikke registrert støy på planområdet i henhold til kommunens støysonekart.

Kollektivtilbud

Det er middels god kollektivdekning i området da det er betjent av en høyfrekvent lokalrute (10 minutters avganger i rush) og av arbeidsruter. Nærmeste holdeplass til planområdet er Sandmoen som ligger i Østre Rosten, cirka 620 meter unna. Denne betjenes av rute 46, 16, 19 og 47. Holdeplass i Brøttemsvegen betjenes av rute 47.

Gang og sykkel

Planområdet har gang- og sykkeltilkomst fra Østre Rosten som har gang-/ og sykkelstier på begge sider av veien. Det er fortau langs Torgardsvegen og Torgarstrøa helt fram til snuplass ved planområdet.

Medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort og varslet 8.11.2018. Det kom 4 uttalelser til planoppstart, disse er ivarettatt i planforslaget. Planen var til offentlig ettersyn etter delegert vedtak 30.04.2020, med en merknadsfrist 22.6.2020. Det kom inn seks merknader. Alle er ivarettatt i planforslaget og en innsigelse er imøtekommet av Fylkesmannen i epost datert 6.8.2020.

Vurdering

Omdisponeringen av dyrka jord er avklart i overordna planer. Torgårdsletta er allerede omskapt fra åpent jordbrukslandskap til industri- og lagerlandskap. Planområdet omslutes av tilsvarende virksomheter som planforslaget legger opp til. Minimumskravet til utnyttelsesgraden er økt for å imøtekomme Fylkesmannens innsigelse og føringer i SPR-BATP om en kompakt og effektiv utbygging. Planforslaget gir positive konsekvenser i form av tilskudd av en type næringsarealer, som byen har stort behov for.

Det er noen usikkerheter knyttet til kapasiteten i krysset ved Østre Rosten og når det vil bli behov for tiltak. Det vil komme ytterligere reguleringsplaner i nærområdet, da det i KPA er avsatt et større område for transformasjon til arealkrevende næring. Ved full utbygging av hele Torgård-området vil det trolig være behov for å gjennomføre større tiltak som endring av krysstype og/eller en ekstra adkomst til næringsområdet, og på et tidspunkt vil dette måtte bli et rekkefølgekrav for utbygging i området.

Avbøtende tiltak på konsekvenser for økte forsinkelser er tilrettelegging for mindre privatbilbruk for de ansatte. Det er i planforslaget lagt inn lavere parkeringsdekning, og det legges til rette for en fremtidig snarvei for gående fra planområdet til nærmeste bussholdeplass, som omtalt i trafikkanalysen som et avbøtende tiltak. Opparbeiding av hele denne strekningen er ikke satt som rekkefølgekrav, da avstanden fra planområdet kun ville forkortes med om lag 15 meter, og syntes urimelig i forhold til at det finnes en eksisterende trase til samme bussholdeplass.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen omfatter ikke kommunale anlegg, og påfører ikke kommunen økt driftsansvar.

Trondheim kommune

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas. Planforslaget legger til rette for økt fortetting av arealkrevende virksomhet utenfor bykjernen, i et område som er avsatt til næring. Planforslaget har få negative virkninger, annet en at jordbruksarealet blir nedbygd. På den annen side kan det lette presset på andre landbruksarealer.

Kommunedirektøren i Trondheim, 8.9.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Camilla Charlotte Stenstad
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Reguleringskart

Vedlegg 2: Planbeskrivelse

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg: Geoteknisk utredning, Sweco, datert 6.3.2020

Vedlegg 4: Trafikkrapport, Rambøll, datert august 2020