

Saksframlegg

Detaljregulering av Gnr/bnr 16/374 og del av 16/418, Svenskjordet, detaljregulering (21/135), r20210012, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 2023/9904

Forslag til innstilling:

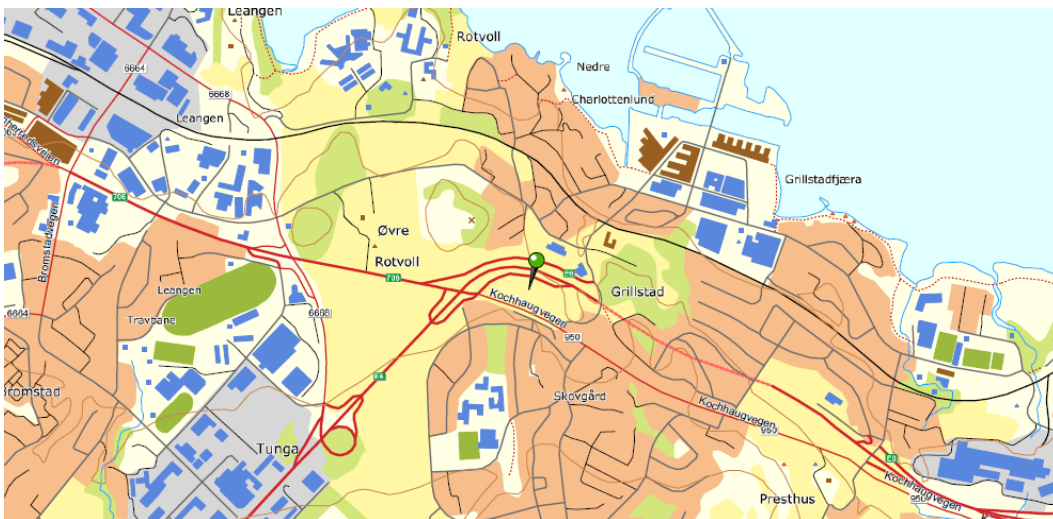
Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Gnr/bnr 16/374 og del av 16/418, Svenskjordet som vist på kart i målestokk 1:1000, merket *Norconsult AS* senest datert 12.02.2024 med bestemmelser senest datert 12.02.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 12.02.2024.

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

SAKSFRAMSTILLING

Saken ble førstegangsbehandlet i [bygningrådet 08.08.2023, sak 00149/23](#) og lagt ut på høring med fire vedtakspunkt for videre vurdering.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av *Norconsult AS* som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller *Mala Utvikling AS*.



Beliggenhet

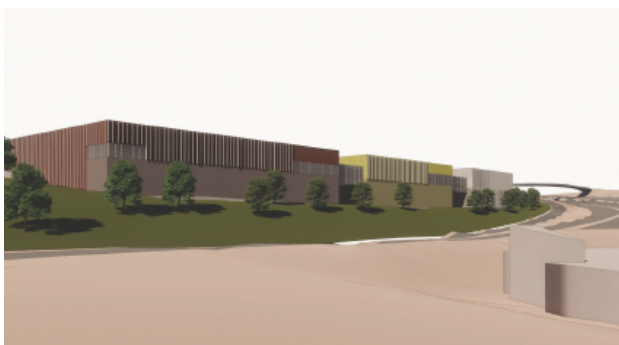
Beskrivelse av planforslaget

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Formålet med planen er å legge til rette for utvikling av et næringsområde med næringsbygg og adkomster på eiendommer mellom E6 i nord og Kochhaugvegen (FV950) i sør.

Saksframlegg – arkivsak Gnr/bnr 16/374 og del av 16/418, Svenskjordet, detaljregulering (21/135)

og hindre monotoni. Bestemmelsene sikrer vegetasjon mot Kockhaugvegen og E6.



Perspektiv fra rundkjøring i Grilstadvegen



Perspektiv fra kryss Kockhaugvegen/Grilstadvegen



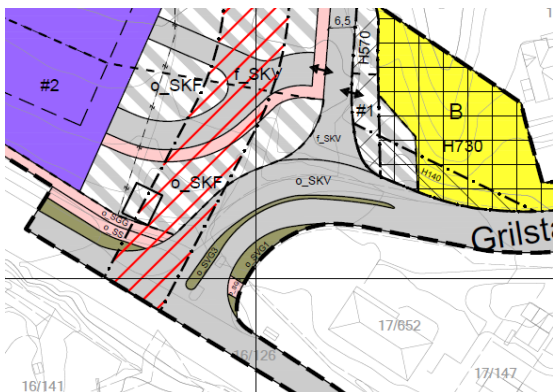
Perspektiv fra Hørlocks veg, med ny bebyggelse i bakgrunnen

Trafikk

Området ligger tett på E6 og fylkesveg, samt Skovgårdkrysset som har store kapasitetsutfordringer. Det er rekkefølgekrav til etablering av Brundalsforbindelsen, og trafiksikkerhetstiltak ved endring av to nærliggende private adkomster i Grilstadvegen.

Adkomst fra Grilstadvegen legges mellom næringsområdet og den fredede boligeiendommen Villa Kvernbakken mot øst. Fordi adkomsten ligger tett på krysset mot Kockhaugvegen og at Grilstadvegen er en bussrute, er et alternativ med høyre-av/ høyre-på-adkomst valgt. All trafikk til planområdet må følge Grilstadvegen over tunnelinnslaget, via rundkjøring nord for planområdet. All trafikk ut av planområdet må følge Grilstadvegen ut til Kockhaugvegen.

Av hensyn til trafiksikkerhet har man forsøkt å sikre seg mot ulovlig kjøring inn til adkomsten med bruk av midtrabatt, oppstramming av eksisterende avkjørsel og skilting. Dagens uoversiktlige avkjørsel til Villa Kvernbakken fjernes, og etableres sammen med ny avkjørsel.



Utsnitt fra plankart som viser adkomst til planområdet fra Grilstadvegen, med "høyre-av / høyre-på -avkjøring".

Vurdering

Planforslaget er i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim som sier at alle arealer avsatt til arealkrevende næringer i KPA må sikres til nettopp dette. Det er også i tråd med Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen der planområdet er omtalt som næringsareal for lokalservicevirksomheter og lager- og industrivirksomheter som ikke har behov for store tomter.

For å sikre riktig virksomhet på rett sted, er det gitt bestemmelser som sikrer virksomheter knyttet til lett industri, håndverksbedrifter, lager/logistikk og lokalservice. Lokalisering av planområdet er gunstig med henhold til å nå nullvekstmål.

Konsekvensene for sysselsetting, verdiskaping og næringsutvikling er positive.

Det planlegges for god fordrøying av flom- og overflatevann. Eiendommen ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og vil derfor være forpliktet til å koble seg til fjernvarmen i Trondheim.

Matjord

Planforslaget har stor negativ virkning på verdien av dagens dyrka mark. Dagens dyrkamark har god kvalitet. Som kompenserende tiltak er det satt krav om matjordplan for å utnytte matjorda på en god måte når området skal omdisponeres.

Matjord er viktige næringsøksområder for flere truede arter, deriblant kornkråke. Ved at matjord bygges ned reduseres livsgrunnlaget til arten. Det er derfor viktig med avbøtende tiltak, som grøntarealer på tak og minimering av utendørs parkeringsareal, til fordel for mer grønt.

Utforming

Foreslått bebyggelse vil være svært synlig fra nærliggende veier og fra omkringliggende bebyggelse. Det er derfor viktig å sikre god utforming av den store bygningsmassen. Fra førstegangsbehandling er de to høyeste volumene redusert i høyden, for noe bedre tilpasning til omkringliggende bebyggelse og til kulturlandskapet på Rotvoll.

Parkering

Kommunedirektøren vil påpeke at det foreslås et relativt høyt antall parkeringsplasser i planen, både innomhus og utomhus. Parkeringsdekningen aksepteres da den er i tråd med maksimumskrav i KPA. På arealer hvor det skal bebygges industri og lager som ligger forholdsvis sentralt og som har god kollektivdekning bør det tilrettelegges for lite parkering, herunder for ansatte. Høy parkeringsdekning kan gi økt trafikk til området og utfordre nullvekstmålet.

Det vises til at lettere virksomheter trenger oppstillingsplasser for bedrifter/servicebiler, og at det er nødvendig å ha et slikt antall plasser for å legge til rette for de aktuelle virksomhetene.

Vernehensyn

Hele planområdet ligger innenfor et nasjonalt verdifullt kultur- og herregårdslandskap. I østre del av planområdet er *Villa Kvernbakken*, en fredet boligeiendom. Avstand og bevaring av vegetasjon skal sikre hensynet til boligeiendommen. Videre består planområdet i dag hovedsakelig åker, og må utnyttes godt når landbruksjorda omdisponeres. En avveining mellom ulike hensyn har derfor vært nødvendig, hvor lavere høyder og mer avstand mot Villa Kvernbakken er vurdert. Kommunedirektøren vurderer at hensynet til omkringliggende boligbebyggelse, Villa Kvernbakken og kulturlandskapet er akseptabelt.

Medvirkning

Til offentlig ettersyn fremmet Statsforvalteren innsigelse til manglende sikring av god arealutnyttelse. Dette er løst med bestemmelse om minimumskrav til utnyttelse samt bestemmelse om maksimumskrav til parkering på terreng og tak. Videre fremmet Statsforvalteren innsigelse til bærekraftig gjenbruk av jordressursen. Dette er sikret med bestemmelse om matjordplan som skal følge søknad om igangsettingstillatelse. Statsforvalteren fremmet også innsigelse til manglende støykrav i planen. Dette er sikret i bestemmelsene, og støyutredning er gjennomført.

Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelse til planen uten rekkefølgekrav om utbygd Brundalsforbindelse. Dette er løst med rekkefølgebestemmelse om at første del av Brundalsforbindelsen, fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen / Hørlocks veg, skal være ferdig opparbeidet før brukstillatelse gis.

Videre fremmet fylkeskommunen innsigelse til trafikkanalysene, og etterlyste grundigere redegjørelse og dokumentasjon for planforslagets påvirkning på trafikkavviklingen i avkjørselen til Grilstadvegen. Innsigelsen er foreslått løst med revidert trafikkanalyse og dokumentasjon rundt utforming av avkjørsel som viser at gjeldende krav er tilfredsstillt. Denne innsigelsen er enda ikke løst, men svar kommer antagelig i løpet av februar.

Beboere i området som har gitt innspill til planen er særlig kritiske til økning i trafikken, i et område som allerede er svært belastet. Med rekkefølgekrav om Brundalsforbindelsen vurderes dette som akseptabelt, og det vil ifølge trafikkanalysen være en svært begrenset økning i trafikken i anleggsperioden. Beboere er også kritiske til størrelsen på foreslått bygningsmasse, så tett på boligområdene. Dette vurderes som akseptabelt med utarbeidet designmal og reduksjon i byggehøyder fra førstegangsbehandling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er i dag lite offentlig VA-infrastruktur ved eller på eiendommene i planområdet. Det forutsettes etablert vann- og avløpsanlegg som kan gi økt driftsansvar ved kommunal overtakelse. Offentlige trafikkarealer er i all hovedsak allerede etablert. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 20.02.2024

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
Byplansjef

Johan Austin Stormoen
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg: designmal

Vedlegg 4: Trafikkanalyse

Vedlegg 5: Støyutredning