

## Saksframlegg

---

**DETALJREGULERING AV INDUSTRIVEIEN 47**

**SLUTTBEHANDLING**

Arkivsaksnr.: 09/2297-52

---

Saksbehandler: Pål Berntzen

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

### **Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Industriveien 47 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Arkiplan AS senest datert 11.04.2011 med bestemmelser senest datert 11.04.2011.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

### [... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

#### Sammendrag

Eiendommen Industriveien 47 omfatter mesteparten av det området som tidligere har vært avsatt til terminalområde for jernbanen på Heggstadmoen.

Planen skal legge til rette for videre utvikling av eiendommen til næringsvirksomhet i tråd med gjeldende kommuneplan.

Schenker AS (tidligere Linjegods) driver i dag godshåndtering og har kontorarbeidsplasser tilknyttet virksomheten på ca 50 % av tomta. Resten av tomta ligger helt eller delvis ubrukt i dag. Planen skal legge til rette for utvikling av Schenker sitt nødvendige driftsareal (ca 40 da) og legge til rette for ny næringsvirksomhet på øvrige del av tomta. Dette innebærer avklaring av adkomster, byggeområder og interne trafikkområder.

Industriveien 47 er på vel 77 dekar, i tillegg omfatter planforslaget ca 1,5 dekar mot sør som inngår i nødvendig korridor for ny adkomst fra veien Terminalen.

En hovedutfordring i planarbeidet har vært støy fra tungtrafikken inn og ut fra terminalområdet. Driftsformen ved godsterminalen har gjennom årene endret seg, slik at det nå er døgkontinuerlig drift med ankomst og avgang av trailere. Naboer i Industriveien har i flere år klaget over støyen dette har medført. I reguleringsforslaget som nå legges fram, foreslås adkomsten for tungtransport flyttet fra Industriveien til veien Terminalen, slik at dette støyproblemet reduseres betydelig.

Det ble først utarbeidet et forslag til plan som forutsatte videreføring av dagens adkomstforhold. slik at tungtransport til N1 (Schenker) fortsatt skulle gå via eksisterende avkjørsel i Industriveien.

Forslaget forutsatte støyskjerming langs boliger øst for Industriveien som kompenserende tiltak for støybelastningen trafikk til/fra Schenker utgjør. Alternativet ble presentert i møte med naboer langs Industriveien den 6. januar 2010. Alternativet ble også presentert i samrådsmøte 24. februar 2010. Med bakgrunn i tilbakemeldinger fra møte og vurdering av konsekvenser av støytiltakene ble dette alternativet lagt bort, og i det foreliggende planforslaget er adkomsten for tungtrafikk flyttet til Terminalen.

For de nye næringstomtene i nordre del av området vil det bli anlagt en ny avkjørsel fra Industriveien.

Grunnen i nordre del av området består fortsatt av myr. Klargjøring av tomtene vil derfor kreve en omfattende masseutskifting.

Planforslaget åpner for en bedre utnytting av arealer som er avsatt til ervervsformål, og løser problemet med spesiell støybelastning ved avkjørselen til Schenker, i forhold til boliger i Industriveien. Noe av belastningen kan bli forskjøvet til krysset med Terminalen, ettersom en del av trafikken til Schenker fortsatt vil komme via Industriveien. På sikt skal Industriveien stenges lenger sør, og trafikkbelastningen forutsettes da å bli redusert. Stengningen gjennomføres når Sandmoen-krysset bygges om.

Ved offentlig ettersyn fremmet Fylkesmannen innsigelse med krav om at det måtte settes minstekrav til utnyttingsgrad, for å sikre god utnyttelse av næringstomtene. Etter drøftinger med Fylkesmannen er et slikt minstekrav tatt inn i reguleringsbestemmelsene, i forståelse med forslagsstiller for planen. Fylkesmannen har

## Trondheim kommune

etter dette ikke lenger innsigelse til planen.

To av naboene i boliger ved Industriveien har protestert på at adkomsten til Schenker flyttes, fordi det på kort sikt vil føre til mer støy ved krysset med Terminalen, ved deres boliger.

Rådmannens konklusjon etter en samlet vurdering er at planforslaget anbefales vedtatt.

### Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Arkiplan AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Rom Eiendom AS. Planområdet omfatter eiendommen Industriveien 47 Gnr/bnr 200/50, eier Rom Eiendom AS, samt ny atkomstvei over 200/100, eiendom under hjemmelsoverføring fra Trondheim kommune til Industriveien 49B AS, og over 200/98, eier Industriveien 49B AS, som er eid av Lord Eiendom AS.

Denne saksutredningen bygger på forslagstillers beskrivelse av planforslaget, med noe bearbeiding.

### Tidligere vedtak og planpremisser

På bakgrunn av henvendelse fra beboer i Industriveien og spørsmål i formannskapet, behandlet formannskapet i møte 21.09.2004 spørsmålet om en mulig omlegging av avkjørselen til Linjegods, fra Industriveien til veien Terminalen (arkivsak 04/27256). Formannskapet gjorde følgende vedtak:

”Formannskapet tar utredning om trafikkforholdene i Industriveien til etterretning og fraråder at kommunen starter regulering av ny adkomst til eiendommen Industriveien 47, Linjegods.

Flertallsmerknad – Ap, DEM, H, SV, FrP, KrF:

Merknadsstillerne vil påpeke at det er et sterkt ønske å finne ei løsning på ny adkomst til eiendommen Industriveien 47, Linjegods mot Hegstadmoen. Merknadsstillerne ser imidlertid at det ikke vil være forsvarlig å gjennomføre en ekspropriasjon.”

Ekspropriasjon gjaldt en eventuell ekspropriasjon av avkjørselsretten fra godsterminalen til Industriveien.

I forbindelse med grunneierens ønske om ny regulering for videre utvikling av eiendommen, er det nå grunnlag for å sette vilkår for å godkjenne reguleringsplanen. Aktuelle vilkår har vært støyskjerming av boliger langs Industriveien, eller flytting av den nåværende avkjørselen.

### Forholdet til overordnet plan

I kommuneplanens arealdel er eiendommen vist som del av nåværende ervervsområde, bortsett fra et ca. 20 meter bredt vegetasjonsbelte langs Industriveien, som er vist som framtidig grønnstruktur.

I gjeldende reguleringsplan tilsvarer dette området mellom byggegrensen og Industriveien, der det i gjeldende plan kreves parkbehandling. I den nye planen foreslås det regulert som en vegetasjonsskjerm mellom boligområdet og næringsbebyggelsen.

Forslaget til reguleringsplan er i samsvar med overordnet plan.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Ut fra en vurdering av forhold i og omkring tomte er følgende tema vurdert som relevante i en ROS-

## Trondheim kommune

analyse:

Forurenset grunn og massedeponier:

Forurenset grunn  
Massedeponier

Samfunnssikkerhet:

Rasfare  
Trafikksikkerhet  
Luftkvalitet og støy  
Luftkvalitet  
Støy fra vegtrafikk  
Støy fra andre kilder

Disse temaene er gitt ekstra oppmerksomhet i den påfølgende planbeskrivelsen.

### Planstatus

Gjeldende reguleringsplan for området er r1107e, "Endret tomteinndeling for del av industriområdet Heimdal Sør", og r1107f som er en reguleringsendring med mer detaljert plan for selve Industriveien. Begge er fra 1974. Industriveien 47 er regulert til jernbaneformål. Utnyttning av deler av eiendommen til andre formål og med flere avkjørsler krever ny reguleringsplan.

### Planområdet, eksisterende forhold

#### Beliggenhet

Planområdet ligger på Heimdal i eksisterende industri/næringsområde, og består av gnr/bnr 200/50, samt mindre deler av tilgrensende tomter i sør for å sikre ny veiadkomst fra sør. Områdene øst for Industriveien er boligområde. Eiendommen er på ca 77 dekar. Ca halvparten av området nyttes i dag av DB Schenker (tidligere Linjegods). Transport- og logistikkcentralen er arbeidsplass for 95 ansatte. Øvrige deler av tomta ligger i dag ubenyttet.

#### Eiendomsforhold

Industriveien 47 eies av NSBs eiendomsselskap Rom Eiendom AS, med Schenker AS som fester. Planlagt ny avkjørsel mot sør vil delvis gå over grunn som tilhører eiendommen 200/98, med eier Industriveien 49B AS (eid av Lord Invest AS), og Terminalen 1 B som nå er solgt fra Trondheim kommune til Industriveien 49B AS.

Det er nå Jernbaneverket som står som eier av infrastrukturen for jernbanedrift. Jernbanesporet på vestsiden av Industriveien 47 tilhører derfor Jernbaneverket. Det er også Jernbaneverket som eier den delen av det opprinnelige terminalområdet som ligger vest for sporet. Området brukes nå av det private transportselskapet Autolink til transport av biler (på jernbane), og Jernbaneverket vurderer å ta området i bruk også til konteinertransport.

#### Grunnforhold - rasfare

NGI har gjennomført en vurdering mht kvikkleire, både mht områdestabilitet og konsekvens av tiltaket. Konklusjonen er at det ikke foreligger risiko for ras. Her gjengis hovedpunktene i vurderingen:

- Planområdet ligger utenfor registrerte kvikkleiresoner og det er ikke registrert kvikk leire i området ved konkrete boringer til ca 15 meters dybde.
- Planområdet ligger oppstrøms registrerte kvikkleiresoner og evt. skred innenfor disse vil således ikke få utløp i planområdet.

## **Trondheim kommune**

- Evt. forekomst av kvikkleire i planområdet med sammenheng til de registrerte soner vurderes å måtte ligge svært dypt, om lag 40-45 meter under dagens terreng. Det planlagte tiltak vurderes ikke å ha overordnet, negativ innvirkning på stabilitetsforholdene i området.

### Grunnforhold - forurensing i grunnen

Det er utarbeidet en miljøteknisk grunnundersøkelse fase 1 for planområdet. Denne anbefaler miljøtekniske grunnundersøkelser av tomt for tidligere dieseltruckanlegg og for ADO-anlegget (dieseltankanlegg). Krav om slik kartlegging er tatt inn som vilkår for byggesøknadsbehandling i bestemmelsene for de to tomtene det gjelder.

### Offentlige ledninger og bekker

Det er ikke åpne eller gjenfylte bekker i planområdet. Det er heller ikke registrert offentlig ledningsnett gjennom planområdet.

### Naturverdier

Planområdet har ikke registreringer i Trondheim kommunes temakart for vilt og naturtyper. Det er ikke kjente naturverdier i planområdet som krever spesiell oppmerksomhet i planlegging av ny bruk.

### Rekreasjonsverdi

Området er ikke i bruk av barn og unge i dag. Ut fra tomtas plassering i et næringsområde er rekreasjonsverdier på tomta ikke tema som krever spesiell oppmerksomhet i planlegging av ny bruk.

### Stedets karakter

Planområdet er relativt flatt, og del av den store landskapsmessige flata som Tiller og Søndre Heimdal danner. Vest for planområdet faller terrenget mot bekkedalen som leder ned mot Leinstrand. Planområdet er et myrområde med ujevn myrdybde. Vegetasjonen på området er vesentlig lauvkratt. Området framstår i dag som restareal mellom næringsstomter, og grensen mellom næringsareal og naturområde er uklar.

### Veisystem, trafikkmengde og kapasitet

Industriveien er relativt hardt belastet, med en årlig døgntrafikk på ca 6000 biler. Terminalen er mindre trafikkert i dag, men som følge av vedtatt stenging av Industriveien sør for planområdet vil trolig belastningen på Terminalen øke. I overordnede planer for veinettet er det planlagt nytt planskilt kryss på E6 ved Johan Tillers vei, noe som er forventet å redusere trafikken i Industriveien betydelig.

### Gang- og sykkeltilbud, skolevei

Området representerer ikke skolevei for noen elever, idet arealer sør for planområdet ikke har boligbebyggelse. Det er regulert inn og bygd sykkelvei langs Industriveien, og det er regulert inn, men ikke bygd gang/sykkelvei langs Terminalen.

### Kollektivtilbud

Bussrute 40, 44 og 81 går langs Industriveien, og det er bussholdeplass rett øst for planområdet. I tillegg er det tilgang på bussene som går på E6 via bussholdeplass ved Sandmoen.

### Støy fra trafikk

Støy fra trafikk er beskrevet i vedlegg 5, støyvurderinger fra Multiconsult november 2009. Rapporten beskrev aktuell støyskjerming dersom den nåværende adkomsten for tungtransport fra Industriveien ble beholdt. Støyen skyldes i all hovedsak gjennomgangstrafikk, selv om det opplevde bidraget fra Schenker sin virksomhet er betydelig for de nærmeste naboene, spesielt kveld, natt og helg. Det blir spesiell støy i forbindelse med nedbremsing og akselerasjon ved avkjørselen. Ved flytting av avkjørselen frafalles kravet

## **Trondheim kommune**

om støyskjerming.

### Luftforurensning fra trafikk

Det er ikke registrert vesentlige problemer knyttet til luftforurensning fra trafikk på Industriveien og Terminalen.

### Energi - Fjernvarme.

Trondheim kommunes vedtekt om at "ved oppføring og hovedombygging av bygning større enn 500 m<sup>2</sup> BRA skal bebyggelsen tilknyttes fjernvarmeanlegg", gjelder for planområdet.

Det er forutsatt å beholde eksisterende trafo ved Industriveien og å bygge en ny trafo innenfor N2.

## **Samråds- og medvirkningsprosess**

Kunngjøring om igangsatt regulering ble gjort i Adresseavisen 24.09.09.

I tillegg er oppstart varslet ved utsending av brev til naboeiendommer. I forbindelse med innkalling til nabomøte i desember 2009 ble det avdekt at deler av boligeiendommene øst for Industriveien ikke var medtatt i nabolisten i forbindelse med planoppstart. Adresselisten ble supplert i desember 2009 slik at boligeiendommene som var utelatt ved planoppstart ble medtatt i invitasjon til nabomøte den 6. januar 2010.

Det ble gjennomført informasjonsmøte for eiere av boligeiendommer langs Industriveien 6. januar 2010. 24. februar ble det holdt samrådsmøte med sentrale offentlige høringsparter, representanter for Trondheim kommune og grunneier sør for området.

## **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

I nabomøtet ble støy fra Schenker sin spedisjonsvirksomhet hovedtema, spesielt støy fra lastebilene nattetid og i helger.

I etterkant av møtet ble planforslaget endret for å imøtekomme de sterke ønskene om flytting av adkomst for tungtransport fra Industriveien til Terminalen.

I samrådsmøte framkom krav til ytterligere geoteknisk redegjørelse for områdestabilitet, samt endel detaljer omkring utforming av ny adkomst fra Terminalen. Innspillene er etterkommet.

## **Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn**

Planforslaget var på høring og lå ute til offentlig ettersyn etter delegert vedtak i perioden 11.10.-25.11.2010. Det kom inn 7 uttalelser til forslaget.

Av innsigelsesmyndighetene satte Fylkesmannen vilkår for egengodkjenning.

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 24.11.2010:

I sin uttalelse hadde Fylkesmannen innsigelse til planen på 4 punkter:

- minimumskrav til utnyttelse av de regulerte områdene
- støyskjerm må inn på plankart, detaljerte bestemmelser om dette inn i reguleringsbestemmelsene
- anbefalt miljøteknisk undersøkelse må inn som et rekkefølgekrav
- miljøteknisk undersøkelse i område med bilvrak må gjennomføres

Fylkesmannen er opptatt av at det legges opp til en effektiv arealbruk av utbyggingsområdene i Trondheim, for å spare omkringliggende jordbruksområder og jordressurser i et langsiktig perspektiv.

## **Trondheim kommune**

(Se vedlegg 9 for hele uttalelsen, kommunens svar og Fylkesmannens bekreftelse)

### *Rådmannens kommentar:*

Fylkesmannen har kommet med tilsvarende krav i flere saker som har vært til behandling på samme tid. Spørsmålet har derfor vært behandlet i flere møter. Byplankontoret har ment at krav til minimum utnyttingsgrad er et lite hensiktsmessig virkemiddel for å oppnå en god utnytting av næringsarealer, ettersom virksomhetene kan ha svært ulike behov for bygninger, parkering, utendørslager, og ekspansjonsareal.

For ikke å forsinke saken, er man blitt enige med Fylkesmannen om å ta inn et krav om minimum utnyttingsgrad på 30 % BYA.

Punktet om støyskjerm skyldes en misforståelse av innholdet i støyrapporten.

De to punktene om miljøteknisk undersøkelse skyldes en misforståelse. Den miljøtekniske analysen fra 2004, som var vedlegg til saken ved offentlig ettersyn, inneholdt gjennomgang av 3 delområder. Bare område A ligger innenfor planens avgrensing. Anbefalt miljøundersøkelse som gjelder del A er allerede tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 4.5.

Etter dialog med Fylkesmannen og Byplankontoret, og endringer i bestemmelsen om utnyttingsgrad, har Fylkesmannen i brev av 28.03.2011 bekreftet at man anser vilkår for egengodkjenning for å være oppfylt.

### Sør-Trøndelag fylkeskommune, 20.10.2010:

Planforslaget synes ikke å komme i konflikt med allmenne friluftsinnteresser.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innen området, og det er relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Fylkeskommunen minner likevel om den generelle aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

For øvrig har fylkeskommunen ingen merknader til planforslaget.

### Jernbaneverket, 02.12.2010:

Jernbaneverket arbeider med planer for hvordan de kan utnytte sine arealer på Heggstadmoen (vest for planområdet) på best mulig måte. I dag fungerer området som terminal for godstog med bilvogner. I tillegg ses det på muligheten for å håndtere containertog på området, til avlastning av Brattøra.

Fortau ved ny adkomst til Schenker fra Terminalen kommer for nær jernbanelinje. Det vil bli liggende innenfor nødvendig areal for snøopplag, og Jernbaneverket ber kommunen vurdere å ta fortauet ut av planen, eller flytte hele veganlegget mot øst slik at fortau ligger minimum 7 m fra spormidtd.

Jernbaneverket gjør oppmerksom på at et spor inne på Schenkers terminalområde er deres eiendom, og ber om at dette rettes opp i reguleringsplanen.

### *Rådmannens kommentar:*

Merknaden om fortau tas til følge, ved at fortauet tas ut av planen. Behovet for fortau her antas å bli svært lite. Når det gjelder eierforholdet til spor inne på terminalområdet endres ikke det av reguleringen. Arealet bør imidlertid fortsatt kunne brukes som en del av terminalområdet. Det forutsettes at ROM Eiendom og Jernbaneverket avklarer dette forholdet internt.

### Statens vegvesen, 10.11.2010:

Statens vegvesen har ingen merknader til planen.

## Trondheim kommune

### Politiet, 27.10.2010:

Politiet slutter seg til den anbefalingen for fremtidig trafikkløsning som fremkommer i Asplan Viaks trafikkanalyse av 27.05.2009 pkt. 5.

### *Rådmannens kommentar:*

Med byggegrensene i nordvestre del av området holdes det åpent for en mulig fremtidig vegløsning nordfra.

### Elisabeth og Thor Arne Raknes, Industriveien 70A, 21.11.2010:

Merknad fra naboer ved krysset Industriveien/Terminalen. De er ikke enig i forslaget hvis tungtransporten skal kjøre ut via krysset Industriveien/Terminalen. Det blir å flytte problemet fra det ene krysset til det andre. Det må da bli pålagt for sjåførene å kjøre ut via Heggstadmoen, både ved utkjøring og ankomst. Industriveien er forkjøringsvei og det kommer til å bli uholdbart at tungtransporten skal stå i krysset foran Sørbyen legesenter og vente på å komme ut i Industriveien. Det vil også bli samme problem som før, med oppbremsing/igangsetting av tungtransporten - bare at nå blir det på neste kryss, foran Industriveien 70B. Fordelen hvis de kjører Heggstadmoen er at der er det bare industri og ingen boligbebyggelse.

### *Rådmannens kommentar:*

Rådmannen er enig i at flytting av Schenkers adkomst til Terminalen på kort sikt kan gi økt støy i krysset Industriveien/Terminalen. Når Industriveien stenges sør for krysset blir imidlertid forholdene annerledes, sannsynligvis også med nedgang i gjennomgangstrafikken som utgjør det meste av støybelastningen. Så lenge Industriveien er åpen i sør, er det begrensede muligheter for å styre trafikk over til Heggstadmoen, annet enn på frivillig basis. Det er derfor viktig at E6-prosjektet med utbygging av krysset på Sandmoen og stengning av Industriveien i sør gjennomføres så raskt som mulig

### Geir Moe og Annfrid Fosseide, Industriveien 70B, 21.11.2010:

Merknad fra naboer ved krysset Industriveien/Terminalen. De påpeker som foregående at planforslaget bare vil innebære at støyproblemet flyttes fra naboene som bor i Industriveien 66 og 68 til dem som bor i 70, 72 og 74, rett overfor Terminalen. I tillegg ligger Sørbyen legesenter i krysset Industriveien/Terminalen. Det vil innebære stor økning i tungtrafikk både sørfra og nordfra med ekstra stor belastning for dette området, med oppbremsing og derpå oppgiring og økende forurensing. En annen ting er at utkjøring både fra dem og legesenteret blir direkte trafikkfarlig.

Den beste løsningen, både miljø- og støymessig, for alle beboere i Industriveien vil være å få all tungtransport til å kjøre via Heggstadmoen. Hvis ikke det er aktuelt, er det bedre med støygjerde enn den løsningen som er foreslått.

### *Rådmannens kommentar:*

Kommentaren til foregående merknad gjelder også her. Det er ikke riktig at det vil innebære noen stor økning i tungtrafikk i Industriveien, men det vil være økning i tungtrafikk som skal svinge i krysset.

Når det gjelder trafikkfare ved utkjøring fra Industriveien 70B, har denne eiendommen ikke regulert avkjørsel til Industriveien. En forutsetning for fradeling av tomten og bygging av boligen var at den skulle ha adkomst fra Sandbakkvegen, for ikke å få flere avkjørsler til Industriveien i dette området. Det ser ut til at adkomsten fra Sandbakkvegen aldri er blitt opparbeidet.



## Trondheim kommune

Sørbyen legesenter er etablert på et svært trafikkert hjørne i et regulert industriområde. Dette må ikke medføre restriksjoner på den etablerte virksomheten i området.

### Endringer etter offentlig ettersyn

Ved den nye adkomsten til Schenker fra Terminalen er fortau tatt ut av planen og gjort om til "annet vegareal", etter merknad fra Jernbaneverket om avstand fra jernbanespor. Det er vurdert slik at eget opparbeidet fortau er lite påkrevet ved denne adkomsten.

På samme sted er det lagt inn frisiktsone for sikten fra avkjørselen mot den regulerte gang- og sykkelvegen, og mot kjørevegen. Plangrensen er utvidet for å ta med frisiktsonen. Ved de to andre avkjørslene, mot Industriveien, går frisiktsonene bare over trafikkareal, og er derfor ikke tegnet inn.

I reguleringsbestemmelsene er det gjort følgende endringer:

- Lagt inn krav om minimum utnyttning på 30 % BYA, og økt maksimum utnyttning fra 50 % til 70 % BYA (§ 4.3).
- Etter råd fra Miljøenheten er det tatt inn mer detaljert bestemmelse om støy og andre ulemper i byggefasen (§ 4.7).
- Lagt til § 7 om frisiktsone.
- Lagt til rekkefølgebestemmelser § 8.2 og 8.3 om overvann og om opparbeiding av vegetasjonsskjerm.

### Beskrivelse av planforslaget

#### Generelt

I planforslaget avgrenses det området Schenker trenger til sin terminalvirksomhet, og det legges til rette for oppdeling av resten av eiendommen i tomter for annen næringsvirksomhet, i likhet med området omkring. I reguleringsbestemmelsene er området nærmere angitt som håndverks- og produksjonsbedrifter, lager og spedisjonsvirksomhet.

Reguleringsbestemmelsene åpner for at virksomheter kan etablere mindre utsalgsareal for salg tilknyttet bedriftens virksomhetsområde, avgrenset til 200 m<sup>2</sup> BRA.

Langs Industriveien er det regulert et ca 20 m bredt vegetasjonsbelte, i samsvar med kommuneplanen. I reguleringsbestemmelsene er dette nærmere beskrevet med tett vegetasjon, som en skjerm mellom industriområdet og boligene på østsiden av Industriveien.

Det bygges en ny avkjørsel fra Industriveien til nordre del av området. Adkomsten for tungtransport til og fra Schenker terminalanlegg flyttes fra Industriveien til Terminalen. Nåværende adkomst opprettholdes bare for trafikk med personbiler.

Ved hjelp av byggegrenser holdes det åpen en mulighet for en framtidig vei langs jernbanesporret på vestsiden av området, fra ny Johan Tillers vei lenger nord. Det kan her på sikt åpnes en mulighet for å flytte all tungtrafikk bort fra Industriveien, ved å legge en ny forbindelse direkte fra ny Johan Tillers vei til Heggstadmoen.

#### Utnyttingsgrad

Da planforslaget lå ute til offentlig ettersyn, var maks. tillatt utnyttingsgrad satt til 50 % bebygd areal

## **Trondheim kommune**

(BYA). Etter Fylkesmannens innsigelse er dette endret til minimum 30 % BYA og maksimum 70 % BYA.

I henhold til Teknisk forskrift skal areal til parkering på bakken inngå i beregningen av utnyttingsgrad. Hvor stor selve bebyggelsen kan være, vil derfor variere med parkeringskravet til de ulike virksomhetene.

Illustrasjonene til planen viser en utnytting med 50 % bebygd areal, inkludert parkering etter normen for industri/verksted. I praksis gir dette en BYA eksklusive parkering på ca 35 %. Dette tilsvarer maks bruksareal (BRA) på ca 100 %, ettersom reguleringsplanen åpner for bygninger i 3 tellende etasjer.

Etter endringen av maks BYA til 70 %, gir det maks BRA ca 150 % eksklusive parkering.

### **Bebyggelsens plassering og utforming**

Planen legger opp til en relativt stor åpenhet med hensyn til hvilke typer virksomheter som skal etableres. Det er dermed begrensede muligheter for å legge føringer for utforming av bebyggelse.

Byggehøyde er satt til maks 12 meter over ferdig terreng. Bakgrunnen for foreslått høyde er å gi mulighet for bygninger i inntil 3 normale etasjer for næringsvirksomhet med normale krav til romhøyder (2,7 m).

Nabobebyggelse på eiendom sør for planområdet er omkring 10 m over terreng. En maksimal høyde på 12 m vil oppfattes å være høyere enn disse, men fortsatt innenfor samme skala. Se også illustrasjonsplan og perspektiv (vedlegg).

Illustrasjonsplanen viser én mulig utbyggingsform. Innenfor de rammene som er gitt i planen kan både oppdeling i tomter og utforming av bygninger bli annerledes.

### **Støytiltak**

Planen endrer adkomst til N1 (Schenker) for å fjerne støybelastning mot boliger i Industriveien. Det er i bestemmelsene angitt at støykilder skal vendes bort fra boligbebyggelse, og forutsatt at veileder T-1442 om støy i arealplanlegging legges til grunn både for planområdet og tilliggende støyømfintlige områder. Ut over dette er ikke støytiltak lagt inn i planen.

### **Intertrafikk på Schenkers terminalområde**

I trafikkanalyse utarbeidet av Asplan Viak i mai 2009 ble forskjellige løsninger for adkomsten til Schenker vurdert. Flytting av adkomsten til veien Terminalen ble vurdert å gi dårligere sikkerhet i den interne trafikken i anlegget. At dette alternativet nå vurderes annerledes beror på at interne vurderinger av driftsform hos Schenker endrer sikkerhetsvurderingene.

### **Universell utforming**

Det er ikke lagt opp til bestemmelser om universell utforming ut over Plan og bygningsloven og Diskrimineringslovens bestemmelser for bygninger, anlegg og virksomheter.

### **Avfallsløsning**

Det er ikke lagt opp til felles avfallsløsninger innenfor området, da ulike virksomheter vil ha svært forskjellige behov for avfallsløsninger.

### **Planlagte offentlige anlegg**

Det er ikke planlagt offentlige gang- eller kjøreveier i planen. Alle fortau og kjøreveier er forutsatt privat eid/opparbeidet.

### **Krav til anleggsfasen.**

Anleggsfasen vil innebære relativt stort transportarbeid, spesielt i forbindelse med masseutskifting av myr

## **Trondheim kommune**

innenfor området. Foreløpige beregninger antyder en samlet utskifting på 75 000 m<sup>3</sup> myr, eller ca 15 ukers driftstid for masseutskifting. Arbeidet vil imidlertid deles i flere trinn idet utskifting forutsettes å følge tilgangen på fyllmasser fra byggeaktiviteten i Trondheim. Dette er ressursmessig hensiktsmessig.

Veileder T-1442 sine retningslinjer for begrensning av støy fra bygge- og anleggsvirksomhet legges til grunn for anleggsfasen. Dette fastsettes i bestemmelsene.

### **Geoteknisk situasjon etter utbygging**

#### Stabilitet

NGI sin rapport om områdestabilitet viser at det ikke er risiko knyttet til områdestabilitet for planområdet.

NGI sin rapport om utbygging angir setningsproblematikk i bygninger som aktuell geoteknisk utfordring i forbindelse med utbygging av området. Dette vil være viktig for utbyggere å ivareta ved prosjektering og bygging av bygg, men er ikke vurdert å ha konsekvenser for planutformingen.

#### Håndtering av overvann

Forslagsstiller har foreslått å fordøye/infiltrere overvann direkte i grunnen via sandfangkummer og hensiktsmessige masseoppbygginger i massene som tilkjøres. Dette er behandlet i rapport fra NGI, datert 14.05.2008. Rådmannen har vært skeptisk til en slik løsning, og det er derfor tatt inn en reguleringsbestemmelse om at en prinsipp-plan for behandling av overvann skal være godkjent før det gis rammetillatelse for nye tiltak.

### **Planlagt gjennomføring**

Schenker ønsker å komme i gang med ombygging og utbygging av sitt anlegg så snart som mulig. Masseutskifting for utbygging av resten av eiendommen er beregnet å gå over lengre tid.

Planen har rekkefølgebestemmelse om at ny avkjørsel fra Terminalen skal være tatt i bruk før det kan gis brukstillatelse for byggetiltak i område N1 (Schenkers del av eiendommen).

### **Virkninger av planforslaget**

#### Transportproduksjon

Planområdet er en del av et ervervsområde i gjeldende kommuneplan, og tillatte virksomheter i planforslagets bestemmelser bør ikke utløse transportproduksjon ut over det man må forvente ved utbygging av nye ervervsområder.

Planen legger til rette for økt aktivitet på en av de gjenværende tomtene på Heggstadmoen-området. Dette gir noe økt belastning på infrastrukturen i området, men uten at dette kan betegnes som en markant endring eller en kritisk økning i forhold til kapasiteten på vegsystemet. Gitt at endringene i veganlegg som er planlagt i området (bla nytt kryss på E6, sperring av Industriveien mot sør) får de virkningene som er forutsatt, vil den generelle trafikken i Industriveien gå ned i framtida. Å etablere mer virksomhet i et etablert næringsområde bør være et sunt prinsipp i forhold til begrensning av transportarbeid.

#### Trafikkstøy

Gjennom endrede avkjøringsforhold til Industriveien 47 reduseres støypåvirkning fra eksisterende virksomhet mot naboer. Det kan på kort sikt bli økt støy i krysset med Terminalen, på grunn av flere svingebevegelser med tungtransport. Dette forutsettes å gå ned når Industriveien stenges lenger sør.

#### Barn og unges interesser

Området er en del av et industriområde, og planen har ikke virkninger for barn og unges interesser.

## Trondheim kommune

### Avveining av virkninger

Ut fra gjennomført kartlegging og beskrivelse av planområde og plan vurderes virkningene av planen som overveiende positive.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen medfører ikke kjente økonomiske konsekvenser for kommunen.

### Rådmannens vurdering og anbefaling

Planforslaget vil medføre en bedre utnytting av areal som allerede er avsatt til ervervsformål, noe som er i tråd med kommunens fortetningspolitikk.

Forslaget reduserer et alvorlig støyproblem for de nærmeste naboene i Industriveien. På kort sikt kan det bli en økt belastning i krysset Industriveien/Terminalen, inntil Sandmoen-krysset blir bygd om. I sum vurderes endringen som overveiende positiv. På sikt bør det søkes en løsning for å overføre trafikk fra Industriveien til en direkte forbindelse fra ny Johan Tillers veg til industriområdet.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 10.05.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Reguleringskart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Oversiktskart, kartutsnitt, flyfoto
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan med snitt
- Vedlegg 5: Perspektiv av illustrasjonsprosjekt
- Vedlegg 6: Trafikkanalyse, Asplan Viak mai 2009
- Vedlegg 7: Støyvurdering, Multiconsult november 2009
- Vedlegg 8: Referat fra samrådsmøte
- Vedlegg 9: Fylkesmannens innsigelse / tilsvarende / bekreftelse

*Andre vedlegg som var med ved offentlig ettersyn ligger i saksystemet ESA på jnr. 09/2297-31  
Uttalelser i fullstendig tekst ligger på ESA 09/2297 post 38-46*

**... Sett inn saksutredningen over denne linja**