

BYPLANMESSIG VURDERING AV TRAVSELSKAPETS FORSLAG OM FORTSATT TRAVSPORT PÅ LEANGEN

I forbindelse med videre planlegging på Leangen, har travselskapet til vurdering hvorvidt travbanen med omkringliggende areal skal deles opp og reguleres over tid. Hovedhensikten med dette er å opprettholde og fornye dagens travbane, samtidig som det tilrettelegges for kontor- og boligformål ut mot Tungavegen. Dette vil tilføre travselskapet jevnlige og sikre leieinntekter.

På kort sikt kan dette være gunstig for travselskapet, men på lengre sikt kan det slå uheldig ut. I vurderingene er det grunn til å være oppmerksom på følgende:

- Byutvikling - området ligger sentralt plassert ved gode rekreasjonsområder og med nærhet til servicetilbud, i en del av byen som er under stort press og utvikling. I et slikt perspektiv vil travbaneområdet fungere som en enklave som hindrer en videre urban utvikling av en mer fungerende og bærekraftig bydel. Travbanen er meget godt egnet til boligbygging, og har en gunstig beliggenhet i forhold til samordnet areal- og transport.
- Arealbruk og utnyttelse – travbanen er en arealkrevende aktivitet som gir lav utnyttelse i et område som man, dersom man ønsker en bymessig utvikling, bør etterstrebe en høy utnyttelse og en funksjonsmiks med boliger, arbeidsplassintensiv næring og servicetilbud. Som det framgår av nylig vedtatt KPA kan området gi en arealutnyttelse med opp mot 900 boliger. Arealeffektiviteten vil ventelig gå ned hvis området ikke planlegges helhetlig.
- Byomforming og trivsel - dagens næringsvirksomhet med store inngjerdede lager og industrihaller, står i sterk kontrast til den omkringliggende spredte småhusbebyggelsen. I dag er det lagt liten innsats i opparbeidelse av trivselsskapende omgivelser. En utbygging av travbanens eiendom med bymessig bebyggelse vil kunne bidra til å skape en mer helhetlig bydel, og kanskje bli starten på en byomforming som kan skape en spennende bydel ved Trondheims innfart fra øst. Økt innslag av boliger vil erfaringsmessig bidra til økt fokus på trivsel og opparbeidelse av utemiljøet.
- Transportbehovet – travbanen bygger ikke opp under kollektivsatsingen innenfor omkjøringsvegen, da brukergruppen er bilbasert og begrenset i omfang. I tillegg genererer aktiviteten mye biltrafikk på visse tidspunkt. Med en urban bruk og utnyttelse vil området bidra til å underbygge kollektivsatsingen.
- Rekreasjon – travbanen har en klart begrensende bruksfunksjon som ekskluderer andre enn den tiltenkte brukergruppen. En frigivelse til annen bruk vil kunne skape nye forbindelser, lekeplasser og inkluderende fellesareal for hele bydelen.

- Kortsiktige investeringer - hvis det gjøres oppgradering og investeringer i travbaneanlegget, må det forventes at travbanen blir værende på Leangen i uoverskuelig framtid. En samlet og helhetlig utvikling av området, vil på den annen side være en mer lønnsom anvendelse av arealene. Et område med så gunstig beliggenhet bør ha en effektiv bruk hele uka, som også samsvarer bedre med prinsippene i «rett virksomhet på rett sted».
- Utbygging av næring og kontor – bydel Tunga har vært vurdert gjennom en egen delplan i forbindelse med kommuneplanprosessen. De trafikale konsekvensene ved etablering av arbeidsplassintensiv virksomhet har vært en innvending mot næring, da dette genererer mest biltrafikk. Det har til orientering vært behandlet plansaker og forespørsel for kontoretablering både på Tungasletta og Ingvald Ystgaards vei. Utfallet av disse sakene tilsier at det ikke uten videre kan påregnes positiv behandling i Trondheim kommune, verken administrativt eller politisk.
- Utbygging av boliger mot Tungavegen – som tidligere nevnt vil det være positivt for bydelen hvis det bygges nye boliger på Travselskapets eiendom. Ved fortsatt bruk av eiendommen til travbane vil kun arealene nærmest Tungavegen kunne utnyttes til boligformål. Boligene vil bli liggende som en øy i bydelen, isolert fra andre boligområder, og med et stort konfliktpotensiale med eksisterende (og framtidig) næringsvirksomhet. Dagens boligbebyggelse på Amalienlyst har en tilsvarende beliggenhet, og konfliktnivået bl.a. rundt etablering av IKEA har vært stor. Det er vanskelig å se at det vil være en positiv innstilling i kommunen til etablering av boliger i dette område så lenge disse boligene vil ha en trafikkmessig utsatt beliggenhet, med storhandelsvirksomhet som nærmeste nabo og uten gode forbindelser til grøntområder, barnehager/ skoler og annet servicetilbud.

Konklusjon:

Travbanen bør frigis og inngå i en urban bydelsutvikling med funksjonsmiks, der andelen av boliger er betydelig, utnyttelsen høy, utformingen spennende og identitetsbyggende. I tillegg må uteområdene bli sammenbindende og trivselsskapende. Dersom travbanen beholdes vil muligheten for å utvikle området til en spennende bydel som innfartsport til Trondheim fra øst bli satt tilbake i mange tiår. Dette vil ikke være i samsvar med byens overordnede grep med Kollektivbuen og satsing på bærekraftige bydeler.

Vennlig hilsen
ASPLAN VIAK AS

Diana van der Meer

Diana van der Meer
Arealplanlegger