

Saksprotokoll

Utvalg: Bygningsrådet

Møtedato: 14.06.2022

Sak: 96/22

Tittel: **Saksprotokoll - Del av Brøset med tilliggende veier, r20210042, offentlig ettersyn**

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 21/2906

Vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge detaljregulering av del av Brøset med tilliggende veier ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Dyrvik Arkitekter AS, datert 27.10.2021, sist endret 7.4.2022, i bestemmelser sist endret 20.4.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.4.2022

Bygningsrådet viser til at det er uenighet mellom kommunedirektøren og tiltakshaver når det gjelder mobilitetsløsninger. Kommunedirektøren påpeker at et felles parkeringshus, som vedtatt i områdeplanen, er nødvendig for å innfri planens klimaambisjoner. Tiltakshaver ønsker en løsning med mobilitetskjellere under bakken, som ikke er i tråd med områdeplanen. Bygningsrådet ønsker at disse skal kobles sammen slik at all trafikk til og fra mobilitetskjellere skal gå via Tunga.

Bygningsrådet legger til grunn at redusert bilbruk og bilhold er en sentral del av ambisjonen om å utvikle en klimanøytral bydel. Tiltakshaver har gjennom rapporten Mobilitetsløsninger for Brøset utredet alternative løsninger for redusert bilbruk og bilhold. Rapporten utreder effekten av ulike typer virkemidler som kan brukes for å oppnå dette. Den helhetlige mobilitetsløsningen som er utarbeidet viser at ambisjonene i områdeplanen er mulig å nå med andre virkemidler - og et større spekter av virkemidler - enn ett, sentralt parkeringshus. Planforslaget legger til rette for at alle funksjoner man trenger i hverdagen er tilgjengelig i området, uten unødvendig transportbruk. Det skal være enkelt å bevege seg uten tilgang på bil. Parkering løses med mobilitetskjellere under bakken, som skal ha flere funksjoner. Eksempelvis skal vareleveranser, sykkelparkering og plass for delebiler ha prioritet foran bilparkering. Det skal være lett å velge sykkel framfor bil, og det tilrettelegges for en lav parkeringsdekning. Gårdsrom skal være uten biltrafikk.

Før sluttbehandling skal følgende innarbeides i planen:

1. All trafikk fra mobilitetskjellere skal ha kjøreadkomst via Tunga.
2. Reguleringsplan for Brøset Nord utvides ved Tunga, for å ta med seg rundkjøringen ved Tungasletta, etter høring av planforslaget. Utvidelsen sendes på separat høring, før samlet plan vedtas i Bystyret.
3. Det endelige planmaterialet må vise forslag til utforming av rundkjøring ved Tunga.
4. Reguleringsbestemmelser 4.1.16 Parkeringsdekning endres til:
Parkeringsdekning for bil skal være:
- Bolig, felt BS1, BS2, BS3, BS4, BS5: Maksimum 0,55 p-plasser pr. 70 m² BRA eller boenhet

TRONDHEIM KOMMUNE

- Bolig, felt B1 og B4: Maksimum 0,5 p-plasser pr. 70 m² BRA eller boenhet.
- Bolig, felt B2 og B3: Maksimum 0,6 p-plasser pr. 70m² BRA eller boenhet.
- 5. Før sluttbehandling må konsekvensene ved valg av mobilitetskjellere for massehåndtering utredes.
- 6. Før sluttbehandling må trafiksikkerhet og antall innkjøringer/utkjøringer i en løsningen med en sammenhengende mobilitetskjeller utredes og vurderes.

Behandling:

Ola Lund Renolen (MDG) fremmet følgende alternative forslag på vegne av MDG, AP, SV, SP, V:

Bygningsrådet vedtar å legge detaljregulering av del av Brøset med tilliggende veier ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Dyrvik Arkitekter AS, datert 27.10.2021, sist endret 7.4.2022, i bestemmelser sist endret 20.4.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.4.2022

Bygningsrådet viser til at det er uenighet mellom kommunedirektøren og tiltakshaver når det gjelder mobilitetsløsninger. Kommunedirektøren påpeker at et felles parkeringshus, som vedtatt i områdeplanen, er nødvendig for å innfri planens klimaambisjoner. Tiltakshaver ønsker en løsning med mobilitetskjellere under bakken, som ikke er i tråd med områdeplanen. Bygningsrådet ønsker at disse skal kobles sammen slik at all trafikk til og fra mobilitetskjellere skal gå via Tunga.

Bygningsrådet legger til grunn at redusert bilbruk og bilhold er en sentral del av ambisjonen om å utvikle en klimanøytral bydel. Tiltakshaver har gjennom rapporten Mobilitetsløsninger for Brøset utredet alternative løsninger for redusert bilbruk og bilhold. Rapporten utreder effekten av ulike typer virkemidler som kan brukes for å oppnå dette. Den helhetlige mobilitetsløsningen som er utarbeidet viser at ambisjonene i områdeplanen er mulig å nå med andre virkemidler - og et større spekter av virkemidler - enn ett, sentralt parkeringshus. Planforslaget legger til rette for at alle funksjoner man trenger i hverdagen er tilgjengelig i området, uten unødvendig transportbruk. Det skal være enkelt å bevege seg uten tilgang på bil. Parkering løses med mobilitetskjellere under bakken, som skal ha flere funksjoner. Eksempelvis skal vareleveranser, sykkelparkering og plass for delebiler ha prioritet foran bilparkering. Det skal være lett å velge sykkel framfor bil, og det tilrettelegges for en lav parkeringsdekning. Gårdsrom skal være uten biltrafikk.

Før sluttbehandling skal følgende innarbeides i planen:

1. All trafikk fra mobilitetskjellere skal ha kjørekomst via Tunga.
2. Reguleringsplan for Brøset Nord utvides ved Tunga, for å ta med seg rundkjøringen ved Tungasletta, etter høring av planforslaget. Utvidelsen sendes på separat høring, før samlet plan vedtas i Bystyret.
3. Det endelige planmaterialet må vise forslag til utforming av rundkjøring ved Tunga.
4. Reguleringsbestemmelser 4.1.16 Parkeringsdekning endres til:
Parkeringsdekning for bil skal være:
 - Bolig, felt BS1, BS2, BS3, BS4, BS5: Maksimum 0,55 p-plasser pr. 70 m² BRA eller boenhet
 - Bolig, felt B1 og B4: Maksimum 0,5 p-plasser pr. 70 m² BRA eller boenhet.
 - Bolig, felt B2 og B3: Maksimum 0,6 p-plasser pr. 70m² BRA eller boenhet.
5. Før sluttbehandling må konsekvensene ved valg av mobilitetskjellere for massehåndtering utredes.
6. Før sluttbehandling må trafiksikkerhet og antall innkjøringer/utkjøringer i en løsningen med en sammenhengende mobilitetskjeller utredes og vurderes.

Ola Lund Renolen (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av MDG, SV:
Felt PRE 1 er foreslått omdisponert fra parkerings- og næringsformål til boligformål.

TRONDHEIM KOMMUNE

Før sluttbehandling må konsekvensene dette vil få for parkeringsgrad og parkeringsløsninger for de neste byggetrinnene, (Feltene S 3-5 og B 4-10) utredes.

Ingrid Skjøtskift (H) fremmet følgende alternative forslag på vegne av H, FrP, U:
Bygningsrådet vedtar å legge detaljregulering av del av Brøset med tilliggende veier ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring. Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Dyrvik Arkitekter AS, datert 27.10.2021, sist endret 7.4.2022, i bestemmelser sist endret 20.4.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.4.2022

Før sluttbehandling skal følgende innarbeides i planen:

1. All personbiltrafikk, med unntak av felt B1 og B2 i vest, skal ha kjøreadkomst via Tunga.
2. Reguleringsplan for Brøset Nord utvides ved Tunga, for å ta med seg rundkjøringen ved Tungasletta, etter høring av planforslaget. Utvidelsen sendes på separat høring, før samlet plan vedtas i Bystyret.

3. Det endelige planmaterialet må vise forslag til utforming av rundkjøring ved Tunga.
Bygningsrådet viser til at det er uenighet mellom kommunedirektøren og tiltakshaver når det gjelder mobilitetsløsninger. Kommunedirektøren påpeker at et felles parkeringshus, som vedtatt i områdeplanen, er nødvendig for å innfri planens klimaambisjoner. Tiltakshaver ønsker en løsning med distribuert parkering, som ikke er i tråd med områdeplanen.

Bygningsrådet legger til grunn at redusert bilbruk og bilhold er en sentral del av ambisjonen om å utvikle en klimanøytral bydel. Tiltakshaver har gjennom rapporten Mobilitetsløsninger for Brøset utredet alternative løsninger for redusert bilbruk og bilhold. Rapporten utreder effekten av ulike typer virkemidler som kan brukes for å oppnå dette. Den helhetlige mobilitetsløsningen som er utarbeidet viser at ambisjonene i områdeplanen er mulig å nå med andre virkemidler - og et større spekter av virkemidler - enn ett, sentralt parkeringshus. Bygningsrådet viser også til at kunnskapsgrunnlaget for å konkludere med at ett p-hus for hele området er et godt egnet virkemiddel for å få ned bilbruken er begrenset.

Planforslaget legger til rette for at alle funksjoner man trenger i hverdagen er tilgjengelig i området, uten unødvendig transportbruk. Det skal være enkelt å bevege seg uten tilgang på bil. Parkering løses med flere mobilitetskjellere, som skal ha flere funksjoner. Eksempelvis skal vareleveranser, sykkelparkering og plass for delebiler ha prioritet foran bilparkering. Det skal være lett å velge sykkel framfor bil, og det tilrettelegges for en lav parkeringsdekning. Gårdsrom skal være uten biltrafikk.

Løsning med mobilitetskjellere i stedet for ett sentralt p-hus vil også kunne frigjøre et areal på 8,8 dekar, som dermed kan disponeres til andre formål. Bygningsrådet mener det kan bidra til bedre arealutnyttelse av et sentralt område.

Etter en samlet vurdering mener bygningsrådet at det er store fordeler med desentraliserte mobilitetshus, sammenlignet med ett sentralt parkeringshus. Bygningsrådet kan ikke se at det er godt underbygget at ett sentralt plassert p-hus i seg selv er et effektivt virkemiddel for å få ned bilbruken. Det er sannsynliggjort at områdeplanens klimaambisjoner kan innfris, inkludert målet om redusert bilbruk og bilhold, gjennom de tiltakene som er skissert i planforslaget og i utredningen av mobilitetsløsninger for Brøset.

TRONDHEIM KOMMUNE

Votering:

Innstillingen falt enstemmig.

Skjøtskifts forslag, falt med 4 (2H, FrP, U) mot 7 (3AP, SV, MDG, SP, V) stemmer.

Renolens alternative forslag, ble vedtatt med 10 (MDG, 3AP, 2H, SV, FrP, SP, V) mot 1 (U) stemme.

Renolens tilleggsforslag, falt med 3 (MDG, SV, U) mot 8 (3AP, 2H, FrP, SP, V) stemmer.

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift