



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20220016

Arkivsak:21/28509

Detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 06.02.2023

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Bakgrunn

Haakon VII's gate 27B har over lengre tid vært et byggeprosjekt der utbygger i tett dialog med Byggesakskontoret og byantikvaren i kommunen har tilrettelagt for ny bruk for den verneverdige flyhangaren på Lade. Trondheim kommune har gitt tillatelse til tiltak som senere har blitt påklaget og opphevet av Fylkesmannen i Trøndelag (nå Statsforvalteren i Trøndelag) i flere omganger. Ved første klage var allerede byggearbeidene kommet langt, og Trondheim kommune har gitt nye tillatelser og dispensasjoner som også er blitt påklaget og til slutt opphevet av Statsforvalteren etter at bygget var ferdig og tatt i bruk i tråd med tillatelsene. Statsforvalterens grunnlag for opphevelse av gitte tillatelser er at bruken ikke har vært i tråd med gjeldende reguleringsplan og ikke innfor det handlingsrommet kommunen har til å gi dispensasjon etter plan- og bygningsloven.

Spørsmålet om oppstart av planarbeid ble behandlet i bygningsrådet 15.02.2022 med følgende vedtak:

«Bygningsrådet vedtar at det kan settes i gang detaljregulering av området Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren. Anmodning om oppstart av detaljregulering ble innsendt 7.9.2021. En presisering av formål ble ettersendt i e-post 20.10.2021. Det innsendte materialet er vist i vedlegg 1, 2 og 3. Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 412/271 og 412/272. ARC Arkitekter AS er plankonsulent på vegne av forslagsstiller Hangaren Lade AS. Beslutningen fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8.»

Forslagsstiller og plankonsulent

Plankonsulent: ARC Arkitekter AS

Forslagsstiller: Hangaren Lade AS

Formålet med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for forretningsvirksomhet og kontorlokaler. Planen tilrettelegger for at regulert bruk av eiendommen samsvarer med dagens bruk av eiendommen, slik den innledningsvis ble godkjent og tatt i bruk før tillatelsen ble opphevet.

Vesentlige utfordringer i planen

De mest vesentlige utfordringene i planen vil være handelsforholdet til Midtbyen og hvordan kulturminnevernet av Hangaren videre kan ivaretas gjennom bruk. Unikt for denne saken er at

anlegget allerede er etablert og tatt i bruk, slik at det foreligger konkrete erfaringer rundt planforslagets foreslåtte bruk. Det er enkelte trafikale utfordringer som må utbedres.

Planstatus og rammebetingelser

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Retningslinjene har til hensikt å styre planleggingen i Norge mot tiltak som bidrar til redusert klimautslipp og økt miljøvennlig energibruk, samt å forberede på klimaendringer.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

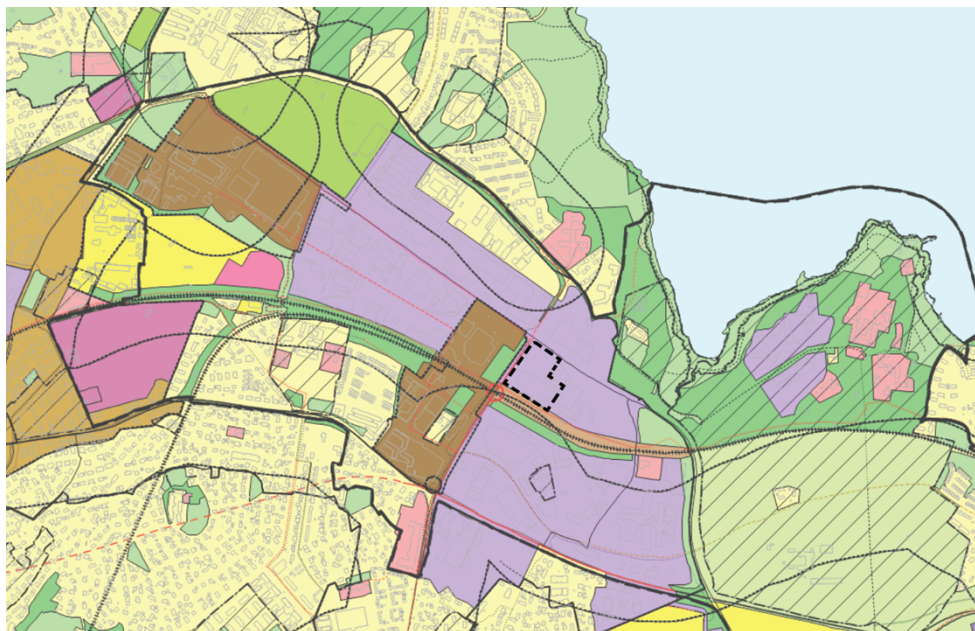
Retningslinjene har til hensikt å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen. Dette for å gi mer bærekraftige byer og tettsteder.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Retningslinjene har til hensikt å styrke ivaretagelse av barn- og unges interesser i arealplanleggingen.

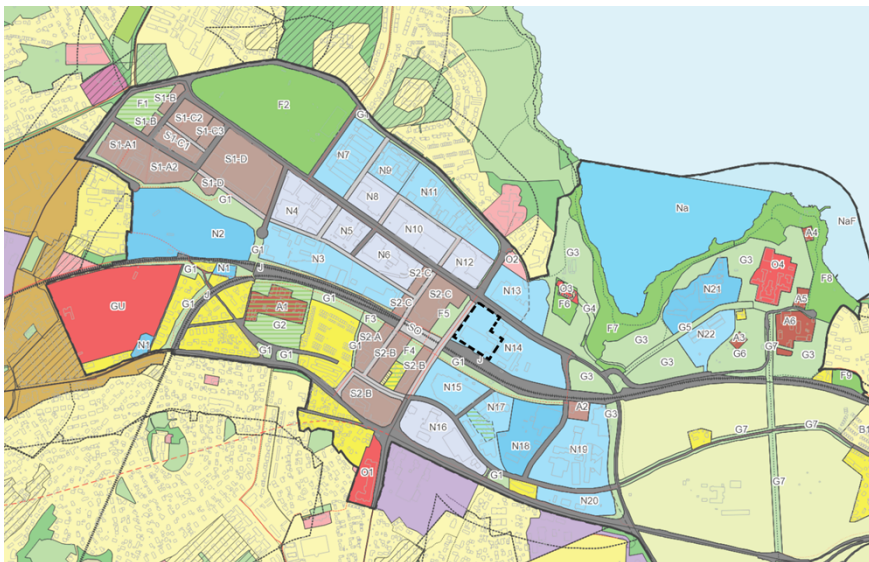
Overordnede planer (KPA/KDP, Regionale)

Kommuneplanens arealdel (KPA), sist revidert 02.09.2019.



Planområdet er i KPA avsatt til formål næringsvirksomhet med henvisning til Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll hvor Lade er vist som avlastingscenter for handel. Foreslått formål forretning og tjenesteyting er ikke i tråd med KPA.

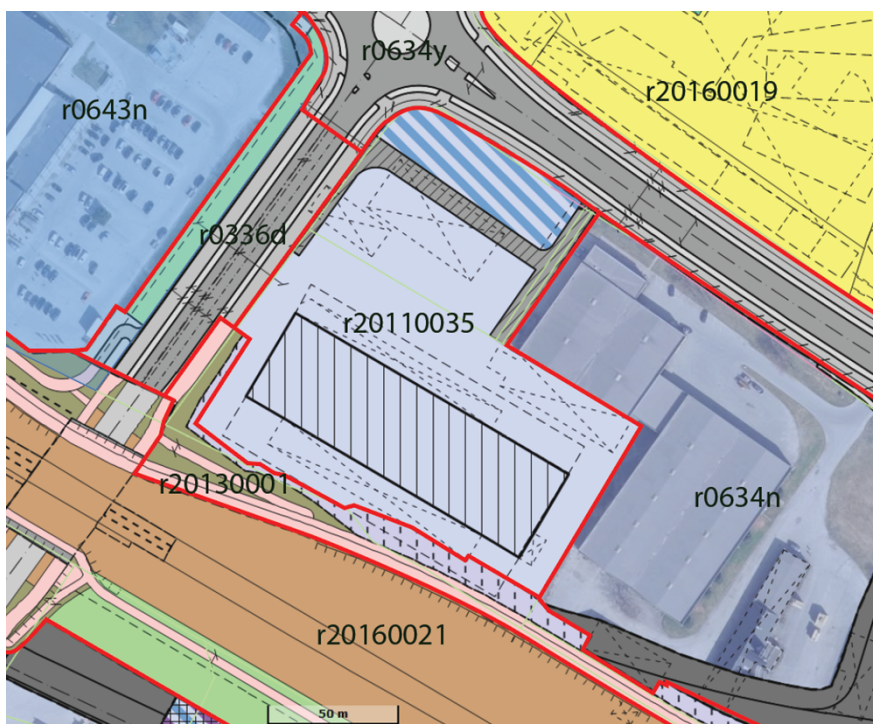
Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.04.2005



Planområdet er i KDP avsatt til næringsformål i feltet N14. Bestemmelse § 3.5 i planen angir at det tillates etablert kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper og mindre forretninger/utsalg som er direkte tilknyttet eksisterende lager- industrivirksomhet.

Foreslått arealbruk avviker fra KDP ved at det nå i tillegg foreslås etablering av forretninger for detaljhandel og tjenesteyting.

Reguleringsplaner



Detaljreguleringsplan for Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren Lade, r20110035, vedtatt 24.05.2012

Planen regulerer til formål forretning for plasskrevende varegrupper slik som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre. Det tillates ikke etablert dagligvarehandel. Innenfor planområdet kan det

også etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. Planen er gjeldende detaljplan for området og foreslås endret med tanke på tillatt type forretningsformål, samt at det legges til tjenesteyting.

Bromstadvegens forlengelse på strekningen Thonning Owesens gt. – Haakon VII's gt., r0336d, vedtatt 18.09.2007

Planen regulerer broforbindelsen mellom Leangen og Lade. Deler av planen er erstattet av reguleringsplan for «Haakon VII's gate mellom Lade Gård og Leangen Alle», r0634y, detaljreguleringsplan «Sykkelekspressveg Øst», r20130001, og detaljreguleringsplan for «Leangen stasjon», r20160021. Planforslaget forventes ikke å berøre planen.

Haakon VII's gate mellom Lade Gård og Leangen Alle, r0634y vedtatt 25.09.2008

Planen regulerer utforming av Haakon VII's gate nord for planområdet. Planforslaget forventes ikke å berøre planen.

Sykkelekspressveg øst, r20130001, vedtatt 22.05.2014

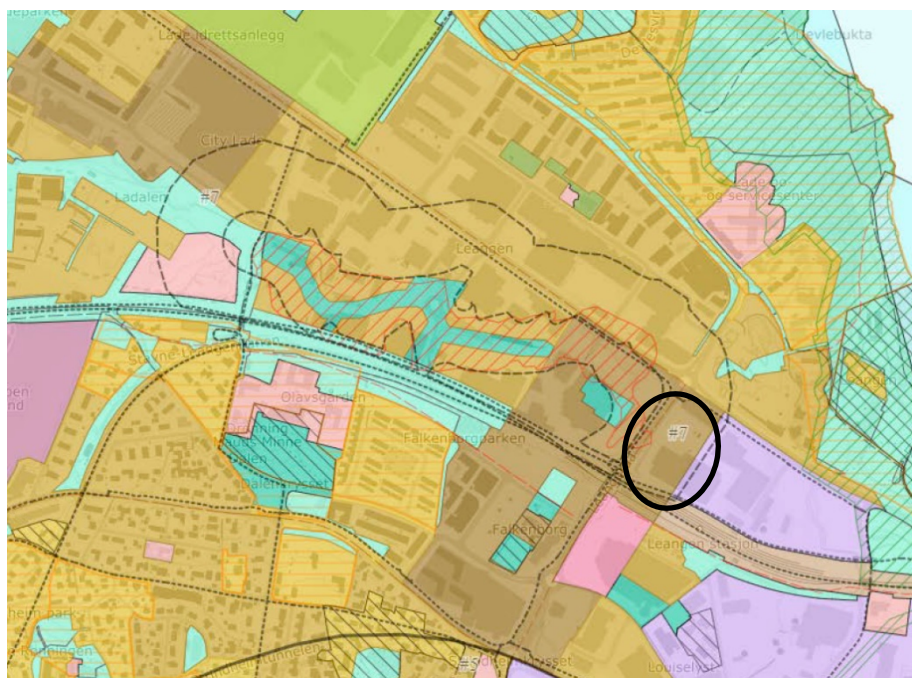
Planen overlapper gjeldende plan i søndre del av planområdet. Planforslaget vil tilpasse seg denne planen.

Haakon VII gt. 6, Lade Alle´ 65,67,69,71 Attføringsinstituttet, Devle, Leangen, N.S.B.,Haakon VII gt 11C,13C,15,17, r0634n, vedtatt 12.12.1974

Planen er av eldre dato og omfatter et større areal på Lade. Nyere planer har i stor grad erstattet mesteparten av planen, men er fortsatt gjeldende for naboeiendom i øst. Planforslaget forventes ikke å komme i konflikt med delen av planen som fortsatt er gjeldende.

Planer under arbeid

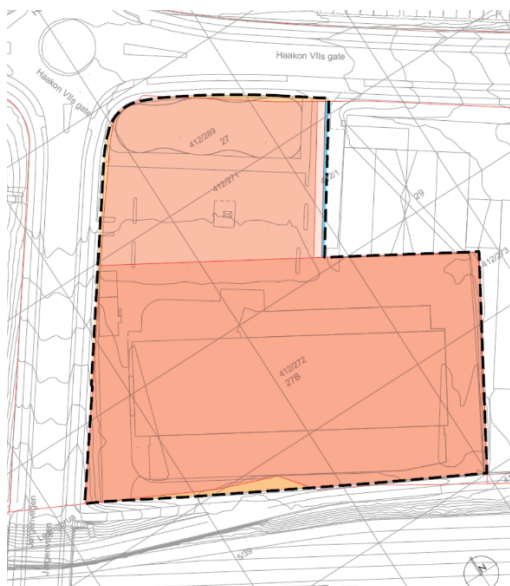
Kommuneplanens arealdel 2022-2034, høringsutkast til førstegangsbehandling, datert 22.09.2022



Hoveddelen av eiendommen er foreslått til byggesone 1 mens ca. halvparten av Hangaren ligger innenfor formålet næring.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

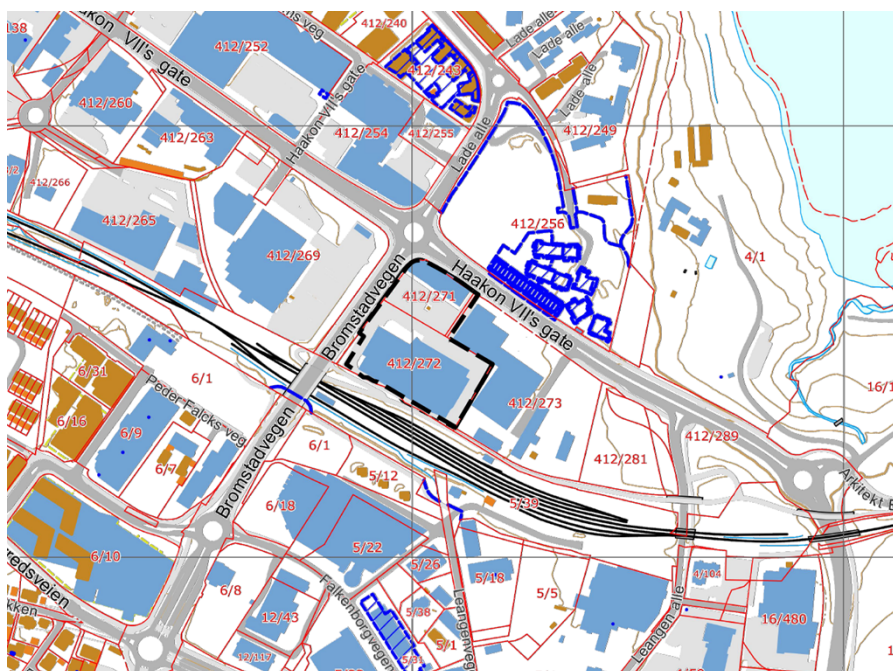
Berørte eiendommer



Planforslaget omfatter i hovedsak eiendommene gnr/bnr 412/1, 271 og 272, men berører også deler av eiendommene 412/273, 289 og 5/39.

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet ligger sentralt på Lade i knutepunktet mellom Haakon VII's gate og Leangbrua over mot Strindheim. Planområdet utgjør ca. 19 daa., der avgrensningen følger hovedsakelig gjeldende plan for eiendommen og tar med seg senere endringer i tilgrensede planer.



Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Haakon VII's gt. 27, 412/271, Hjørnebygget,

Bygget brukes i dag som et fireetasjes kombinert bygg til nærings-/forretningsvirksomhet i første etasje med treningscenter og kontor i øvrige etasjer. Bygget har et samlet bruksareal på ca. 5900m² BRA pr. i dag fordelt på følgende formål:

Forretning (plasskrevende):	800m ² BRA
Industri/verksted:	700m ² BRA

Treningscenter: 800m² BRA
 Kontor: 3600m² BRA

Haakon VII's gt. 27B, 412/272, Hangaren

Bygget brukes utelukkende til forretning over to etasjer i dag. Bruken strider mot tillatt bruksformål i gjeldende regulering, og er hovedårsaken til at det fremmes forslag til planendring. Bygget har et samlet bruksareal på ca. 12 800m².

Arealet mellom disse to byggene benyttes til felles overflateparkering på tvers av eiendomsgrensene, med manøvreringsareal for varemottak og utlevering på baksiden av 27B. Tilgrensende arealbruk er i hovedsak samferdsel på nord-, vest- og sørsiden av planområdet. Naboeiendom i øst, 412/273, er i dag i bruk som trevareforretning (Nilsson Trelast AS).

Stedets karakter og eksisterende bebyggelse

Hele Ladesletta preges av tidligere bruk av Haakon VII's gate som flystripe under andre verdenskrig, der Hangaren på planområdet er det eneste gjenværende virkelig tydelige kulturminnet fra denne tiden. Hangaren har lenge stått i relativt dårlig forfatning, men ble i 2017 restaurert og tilpasset til ny bruk som forretningsbygg. Stedets karakter er i så måte endret med tanke på bruk, der nå handelsformålet tydelig kommer på planområdet, men der kulturminnet fra krigsårene fortsatt er klart lesbart i bebyggelsens struktur og utforming.



Foto fra Leangbrua.

Landskap

Lade som område er sterkt preget av to vesentlige faktorer, de eldre herregårdene mot Trondheimsfjorden og slettelandskapet på innsiden sørover mot jernbanesporet. Herregårdslandskapet og er i seg selv regnet som kulturhistorisk viktig, og har i så måte en høy kulturell verdi samtidig som at de omkringliggende friområdene har høy verdi for friluftsliv og rekreasjon. Slettelandskapet har av praktiske årsaker i stor grad blitt bebygget i etterkrigstiden, først som næringsområde, men er nå er inne i en transformasjon. Transformasjonen startet først med

en omdisponering fra næring til handel, men i det siste er det blitt en vesentlig økning av boligbebyggelse.

Planområdet ligger i slettelandskapets østre del, og er relativt flatt før det begynner å helle nedover på naboeiendom i øst. Det ligger også på toppen av skråningen ned mot jernbanesporet i sør, som gjør at bebyggelsen blir godt synlig fra motsatt side av jernbanen og over Leangbrua.

Kulturminner/-miljø

Planområdet preges i stor grad av det verneverdige bygget Hangaren, som ble oppført og brukt som flyhangar under andre verdenskrig.



Flyfoto fra 1947 (kart.finn.no)

Bygget ble restaurert i 2017 i forbindelse med ny bruk som forretningsbygg. Frem til restaureringen var bygget i bruk som lagerbygg og var i relativt dårlig forfatning. Restaureringsarbeidene ble utført i tett dialog med byantikvaren for å tilpasse bygget til ny bruk på best mulig vis for å bevare viktige konstruksjoner og arkitektonisk uttrykk, samtidig som at forutsetninger for å drive forretningsvirksomhet i bygget ble ivaretatt.





Hangaren før restaurering (2017)



Hangaren i dag (2022)

Naturverdier og rekreasjon

Planområdet har tidligere vært brukt til lagervirksomhet med mye utelagring og manøvreringsareal for kjøretøy. Dette har heller ikke endret seg med ny bruk, og det er lite verdier på eiendommen med tanke på naturtyper eller rekreasjonsbruk.

Landbruk

Før krigen gikk jernbanen i ca. samme trasé som den gjør i dag, men planområdet var ellers jordbrukslandskap. På grunn av bruken under og etter krigen er ikke området lenger egnet til landbruk.

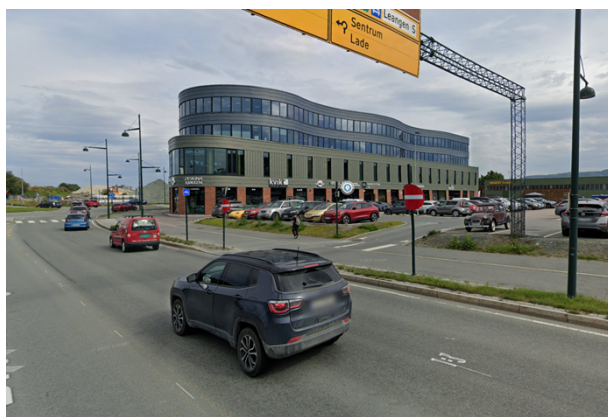
Trafikkforhold

Vegsystem

Planområdet har i dag høyre-av-høyre-på adkomst fra Haakon VII's gate i nord. Videre er etablert enveiskjørt utkjøring mot Bromstadvegen i vest der det kun er tillatt høyresving. Avkjørselen fra Haakon VII's gate benyttes både av personbiltrafikk og varelevering.

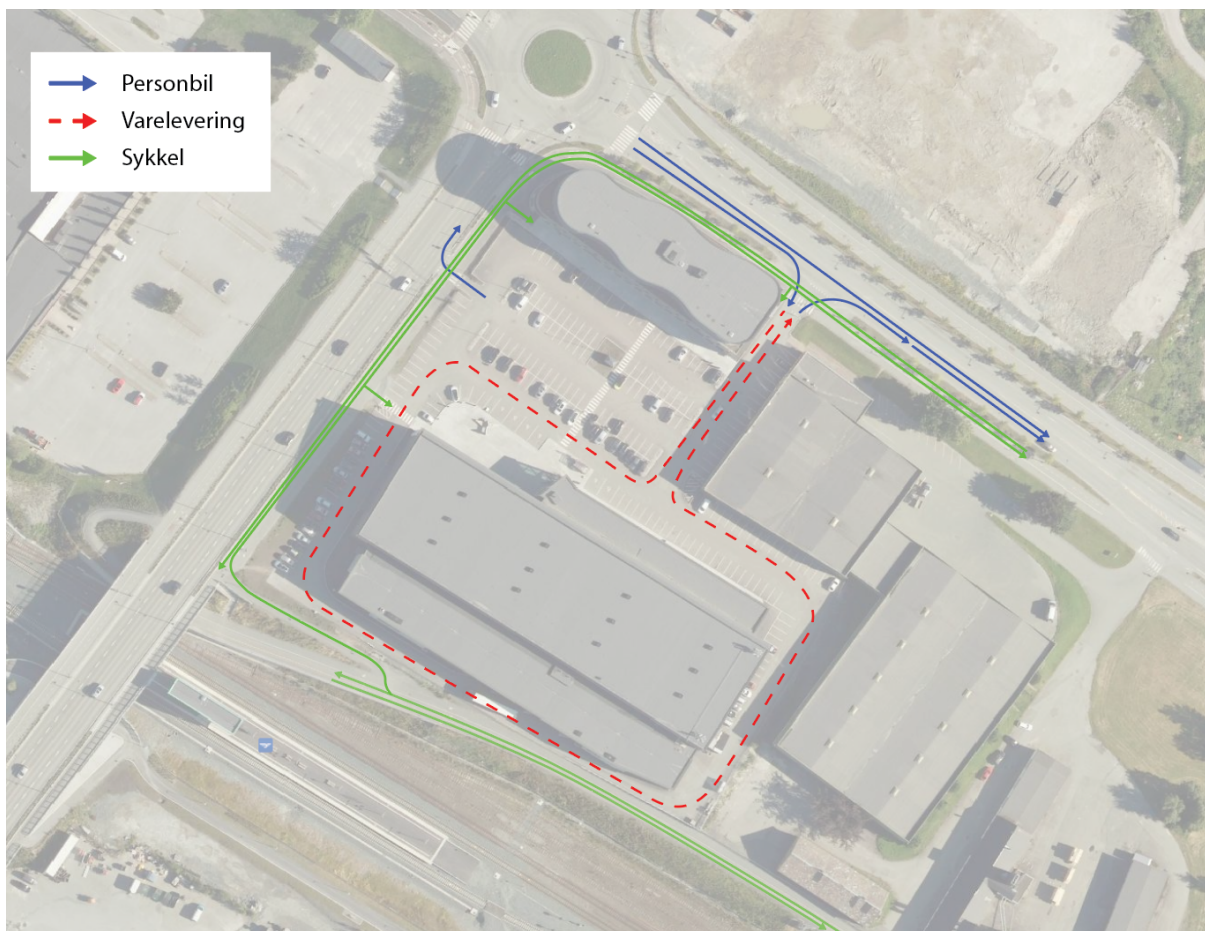


Avkjørsel i Haakon VII's gate



Utkjøring i Bromstadvegen

Det går toveis sykkelveg langs både Haakon VII's gate og Bromstadvegen på planområdets side med forbindelse til ekspressykelveg langs jernbanesporet på planområdets sørside.



Trafikale forhold i og rundt planområdet

Trafikksikkerhet

Utkjøringen i Haakon VII's gate er skiltet med påbudt kjøreretning og vegen er markert med dobbel sperrelinje, men avkjørselen har ellers ingen fysisk utforming som forhindrer ulovlig kjøring inn og ut fra planområdet.

Utkjøringen i Bromstadvegen har en uheldig utforming der bilene som skal ut fra planområdet ofte blir stående i på tvers av gang- og sykkelvegen hvis de må vente på at det er klart.

For myke trafikanter er det opparbeidet en oppmerket forbindelse mellom inngangssonene for 27 og 27B og fra hver inngangssone til offentlig gangveg.

Det er registrert fire trafikkulykker i nærliggende vegnett de siste ti årene, alle i rundkjøringa Haakon VII's gate x Bromstadvegen x Lade allé, og alle inkluderte enten sykkel, moped eller motorsykkel. Ulykker på sykkel, med moped og motorsykkel skjer ofte i kryss, og dette krysset er høyt trafikkert. På tross av fire registrerte ulykker kan det ikke pekes på momenter ved vegutformingen som årsak til ulykkene annet enn at vegkryss i seg selv ofte er ulykkesutsatte. Antallet er også under det som regnes som et ulykkespunkt i Statens vegvesens håndbok V723: *Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m.*

Parkering

I planområdet er det i dag 214 parkeringsplasser for bil delt mellom 27 og 27B. Dette gir en parkeringsdekning for bil på ca. 1,1 plass pr. 100m² BRA byggeformål.

Av disse plassene er 11 plasser reservert forflytningshemmede og 4 tilknyttet ladestasjon for el-bil.

Haakon VII's gate 27 disponerer skur for 36 sykkelplasser på parkeringsplassen forbeholdt ansatte. Haakon VII's gate 27B har 36 plasser for sykkel ved hovedinngang og 3 plasser ved inngang mot Bromstadvegen for ansatte. Dette gir en total på 75 sykkelplasser for hele planområdet.

Barns interesser

Området har i dag ingen kvaliteter som berører barn og unges interesser i nevneverdig grad. Det er laget et lite fly som står oppført ved inngangssonen til Hangaren som til tider klatres på av barn som er med på besøk til forretningene i planområdet.

Universell utforming

Planområdet er tilnærmet flatt med nedsenket kantstein i alle gangforbindelser og trinnfri inngang til alle bygg.

Teknisk infrastruktur

Da området er nylig bygget ut er all nødvendig teknisk infrastruktur på plass.

Grunnforhold

Det ble i forbindelse med utbygging i planområdet utarbeidet en tiltaksplan for forurenset grunn basert på rapport fra Norconsult (RIM-0105177702) der det også ble gjort prøvetakinger.

Miljøenheten godkjente tiltaksplanen i sak 18/1032/K23, 19.02.2018.

Tiltaksplanen er fulgt opp i forbindelse med utbyggingen og er dokumentert i sluttrapport (5177702-RIM-05) utført av Norconsult, datert 12.11.2019.

Planområdet ligger i randsonen av deponi i Ladedalen, så det er et behov for å undersøke om det er lekkasjer inn til planområdet. Da det ikke ble oppdaget lekkasjer under byggearbeidene ansees sannsynligheten for lekkasje veldig lav.

Støyforhold og luftkvalitet

Det er en del støy og støv fra vegtrafikk og til dels fra jernbanen som ligger tett inntil planområdet. Dagens arealbruk regnes derimot ikke som støyfølsomt formål. Kravene til innendørs støyverdier er tilfredsstilt ved oppføringen av eksisterende bebyggelse.

Risiko- og sårbarhet

I ROS-analysen avdekkes følgende tema som relevant for planforslaget:

- Styrregn og urban flom
- Kvikkleire, løsmasseskred og stabilitet i byggegrunn
- Radon
- Forurenset grunn
- Randsone til tidligere avfallsdeponi, deponigass
- Sårbare og nær truede fuglearter
- Registrerte kulturminner
- Sårbarhet for skade på veg, bru, bane og kollektivtransport
- Trafikkulykker på veg til og fra planområdet
- Støy- og luftkvalitetsforhold
- Konsekvenser som følge av bygge- og anleggsarbeid

Da byggene i planområdet allerede er oppført er mye av tematikken allerede adressert i forbindelse med prosjektering og byggesak, og krever som sådan ikke behov for å sikre ytterligere tiltak.

Det er allikevel tre områder som vurderes til å ha et behov for videre sikring i planforslaget.

1. Videre vern av Hangaren som kulturminne må sikres også i ny plan
2. Det er behov for utbedring av eksisterende inn- og utkjøringer
3. Ved behov for nye bygge- og anleggsarbeider må krav om plan for bygge- og anleggsperioden sikres også i ny plan

Næring

Dagens arealbruk gir 350 arbeidsplasser fordelt mellom 230 i Haakon VII's gate 27 og 120 i 27B. Arealbruken i Haakon VII's gate 27B er pr. i dag ikke i tråd med gjeldende reguleringsplan og godkjente tillatelser.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

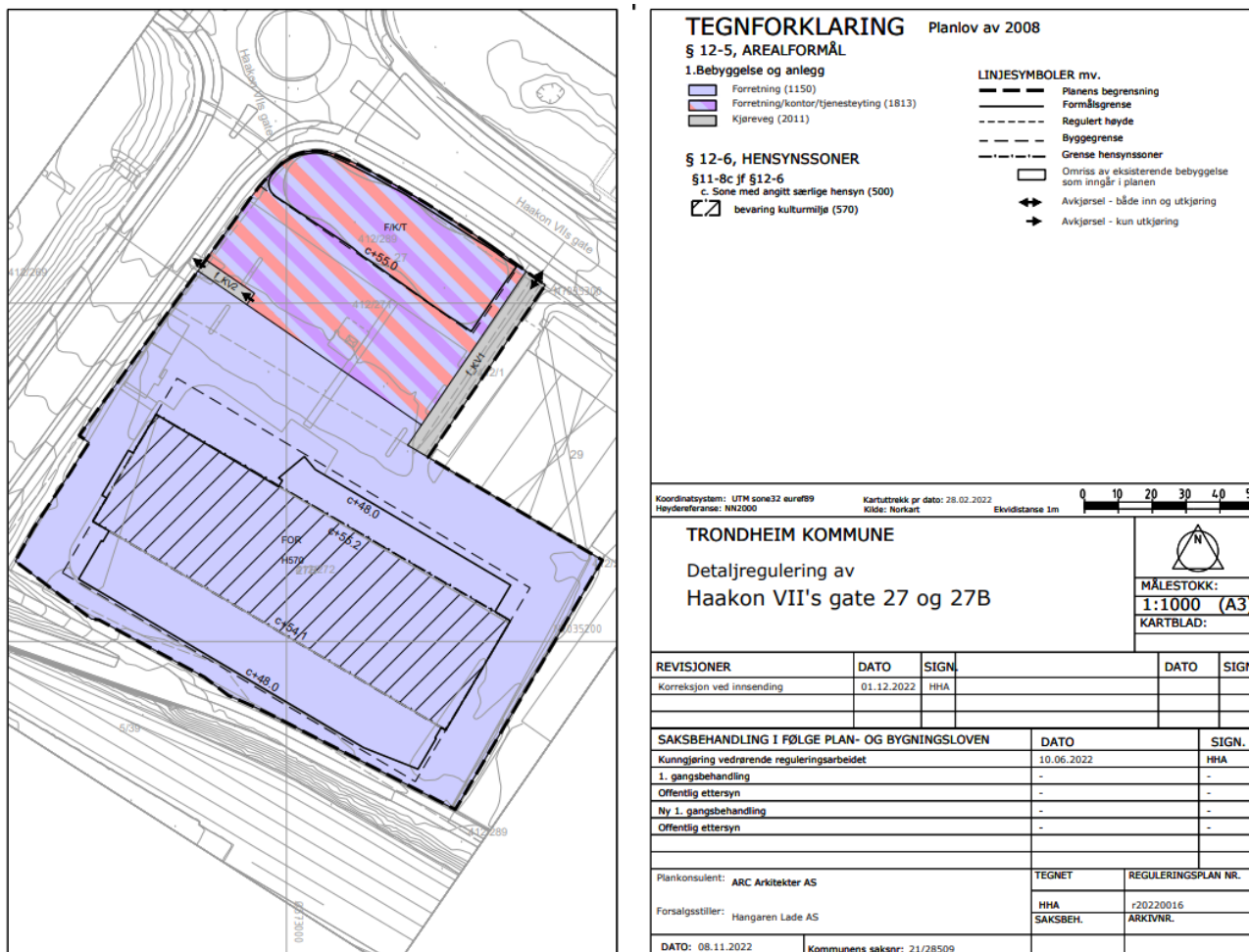
Planlagt arealbruk

Planforslaget bygger i hovedsak på gjeldende plan, men tar også inn formålet tjenesteyting i F/K/T, da det i forbindelse med prosjektering av Haakon VII's gate 27 ble gitt dispensasjon for etablering av treningssenter i bygget. Gjeldende plan er vedtatt etter gammel plan og bygningslov, så det er samtidig et behov for å oppdatere planforslaget til PBL 2008.

Ellers gjøres det mindre endringer for å samsvare med slik bebyggelsen nå er utformet og enkelte justeringer i trafikale forhold.

Dette gir at planforslaget regulerer følgende formål:

- - Forretning (1150)
- - Forretning/kontor/tjenesteyting (1813)
- - Kjøreveg (2011)
- - Hensynssone, bevaring kulturmiljø (570)

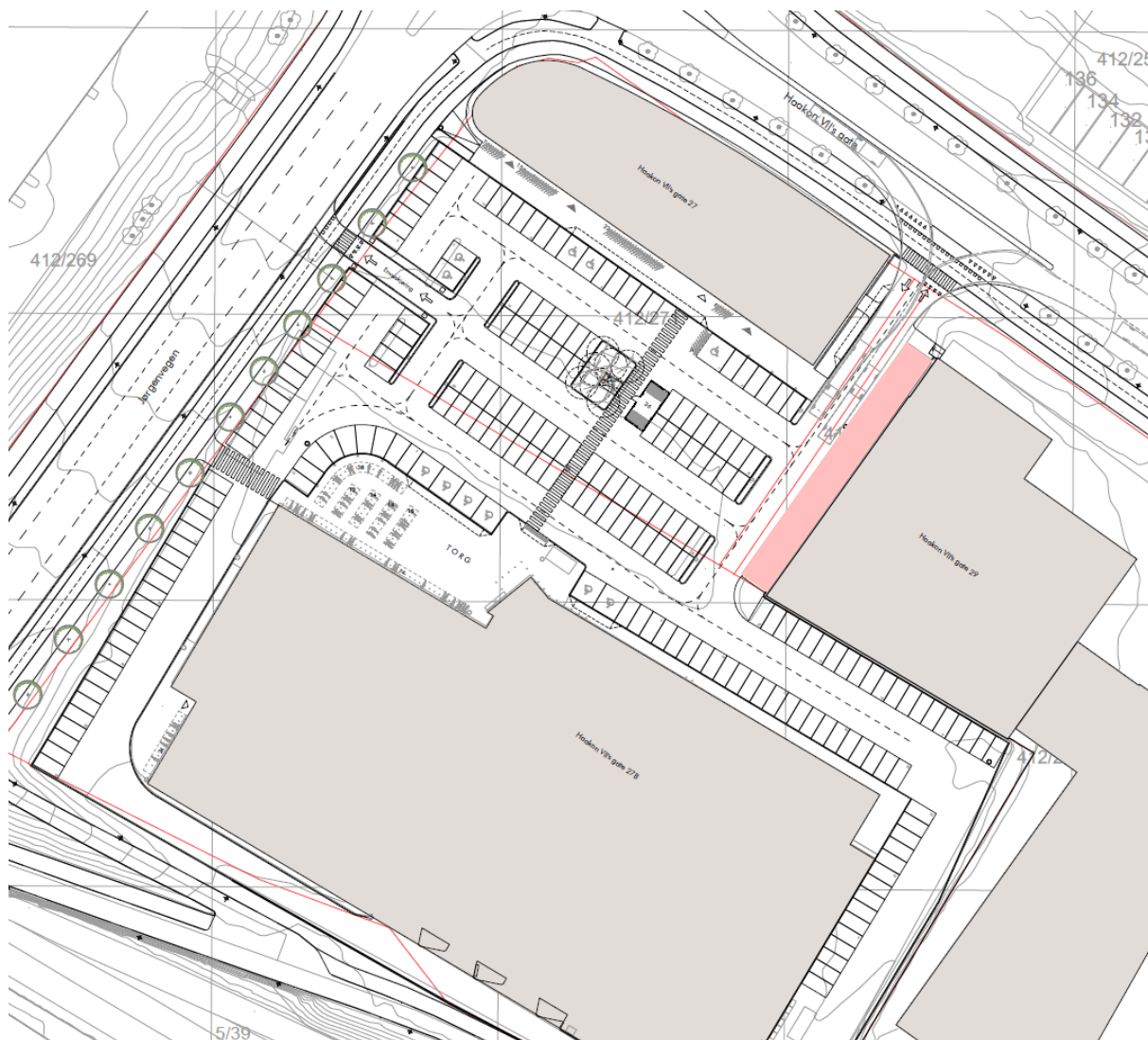


Planlagt bebyggelse

I planforslaget foreslås ingen ny bebyggelse utover eksisterende bygg. Grad av utnyttning, byggegrenser og byggehøyder endres dermed heller ikke av foreslått planendring.

Parkering

Planforslaget tar utgangspunkt i eksisterende situasjon for bilparkering i området, men forutsetter enkelte utbedringer av trafikksikkerhet som medfører mindre endringer av oppmerkede plasser.



Forslaget medfører en reduksjon på 13 plasser i planområdet sammenlignet med dagens oppmerking.

Haakon VII's gate 29, Nilsson Trelast AS, har i dag 20 plasser langs planområdets adkomstveg (markert rødt over) som ikke inngår i planområdet, men deler adkomst med øvrig parkering.

I ny situasjonsplan er sykkelparkeringen vist utvidet med 98 plasser for 27 og 192 plasser for 27B. Dette gir en total på 290 plasser for hele området, som er en økning på 215 plasser i forhold til dagens plasser. Dette er i tråd med gjeldene KPA.

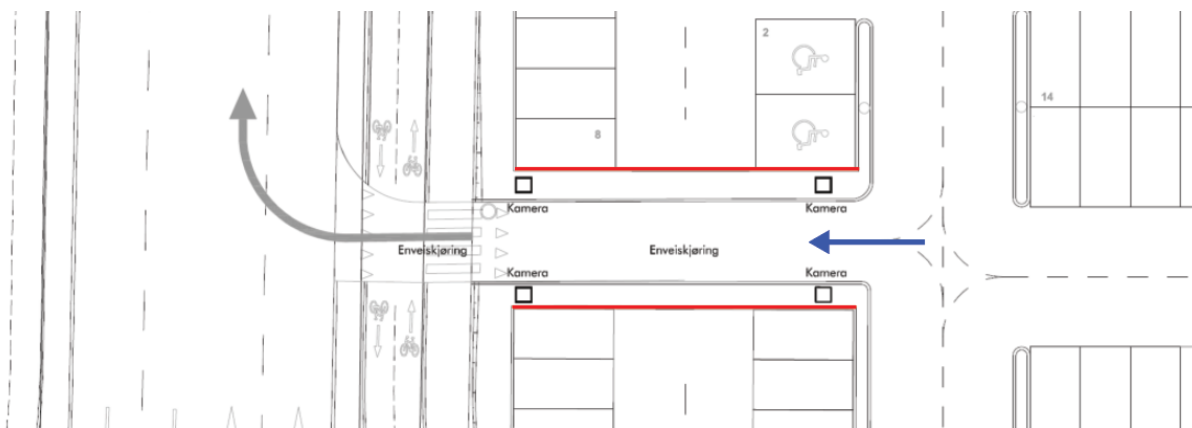
Infrastruktur

Planforslaget forutsetter en videreføring av eksisterende bebyggelse, der nødvendig infrastruktur allerede er opparbeidet.

Trafikkløsninger

På grunnlag av observasjoner av eksisterende løsning, foreslås det utbedringer for å bedre trafikksikkerheten i avkjørslene mot Bromstadvegen og Haakon VII's gate.

For avkjørselen mot Bromstadvegen foreslås utkjøring tilbaketrukket på parkeringsplassen som skissert i situasjonsplanen.

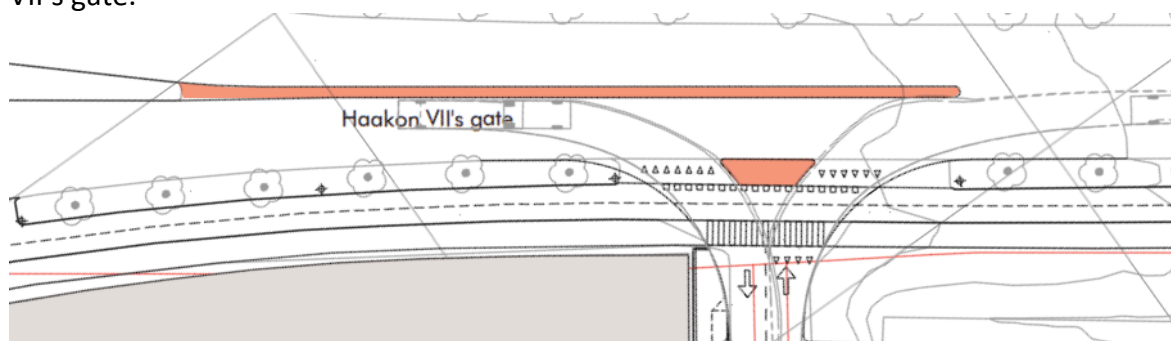


For avkjørselen fra Haakon VII's gate foreslås en oppstramning av utformingen med bruk av kantstein og tydeligere vegoppmerking som tydeliggjør skillet mellom areal for myke trafikanter og kjørebane.



Illustrasjon av oppstramning, fra anbefaling i trafikkanalysen utført av Asplan Viak.

I tillegg foreslås rekkefølgekrav om opparbeidelse av trafikkøyr i avkjørselen og midtdeler i Haakon VII's gate.



Tilpasning til tilliggende reguleringsplaner

Siden vedtak av gjeldende plan er det vedtatt flere planer for tilgrensede samferdselsanlegg som også nå er gjennomført. Planforslaget er tilpasset disse med tanke på regulerte formål, der regulerte areal for midlertidig anleggsarbeid i de tilgrensede planene tilbakeføres til byggeformål.

Universell utforming

Utformingen av utomhusareal og eksisterende bygg vurderes til å ivareta hensyn til universell utforming uten behov for ytterligere tiltak.

Kollektivtilbud

Metrobusstrasé i Bromstadvegen over til Strindheim og etablering av jernbanestasjon i tilknytning til Leangbrua har kommet til etter vedtak av gjeldende plan for området, og har medført en betydelig forbedring av kollektivtilbudet. Det er derfor ikke behov for ytterligere tiltak for å forbedre dette.

Kulturminner

Planforslaget omfatter Haakon VII's gate 27B, Hangaren, som er et kulturminne fra krigsårene. Restaureringen av bygget ble utført i tett dialog med byantikvaren, og videre vern gjennom bruk sikres med bestemmelser om hvordan bygget skal brukes også fremover i tid for å opprettholde vernet.

Risiko og sårbarhet

I tråd med anbefaling fra ROS-analyse videreføres gjeldende plans bestemmelser om vern av Hangaren og plan for bygge- og anleggsperioden. I tillegg er det lagt til ny bestemmelse for å sikre utbedring av eksisterende avkjørslers. Det er tatt inn krav om undersøkelser knyttet til deponigass.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Omfang av planforslaget

Planforslaget forutsetter ingen fysiske endringer av eksisterende bebyggelse i planområdet, og har som sådan ingen nevneverdig virkning for hvordan området fremstår rent fysisk eller visuelt i omgivelsene. Planforslaget har gjennom omfattende politisk behandling og opphevelse av gitte tillatelser havnet i en særstilling der foreslått arealbruk allerede er etablert. Virkningene av den foreslåtte arealbruken er derfor i stor grad allerede avklart i byggesak. Planforslagets virkninger er derfor begrenset til hvordan arealbruken påvirker handels- og trafikkforhold, som er utredet og beskrevet i egne avsnitt.

Trafikale forhold

Trafikken i Haakon VII's gate har over en lengre periode vært noe anstrengt og et tema for mye diskusjon i planleggingen på Lade. Det er derfor utarbeidet egen trafikkanalyse for planforslaget. I trafikkanalysen vurderes eksisterende trafikk og kapasitet i vegnettet, turproduksjon som følge av planforslaget og trafiksikkerhet i avkjørslers.

Trafikkutvikling

I forbindelse med utarbeidelsen av trafikkanalysen ble det gjort trafikkregistreringer for makstime i rundkjøringen nord-vest for planområdet i juni 2022 og august 2022. Disse registreringene er altså utført etter Hangaren åpnet med foreslått arealbruk. Sammenlignet med tilsvarende registrering fra november 2016 (før åpning) er det en liten total økning registrert i juni og noe mer i august. På grunn av forskjellene er det vanskelig å si hvor stor den reelle økningen har vært som følge av Hangaren, og hvor mye som er som følge av vesentlig boligfortetting i på Lade i samme tidsrom.

Tabell 3-1: Registrert makstimetrafikk i rundkjøringa i november 2016, juni 2022 og justert 2022 basert på delvis registrering i august 2022.

	Lade Allé	Haakon VII's gate øst	Bromstad-vegen	Haakon VII's gate vest	Totalt
Nov 2016	498	608	566	848	2520
Juni 2022	521	606	694	840	2661
(August 2022)	(592)	(666)	(814)	(954)	(3026)
Økning	23	-2	128	-8	141
	(94)	(58)	(248)	(106)	(506)

Utdrag fra trafikkanalyse

Turproduksjon

Da planforslagets arealbruk allerede er etablert er vurderinger i trafikkanalysen av turproduksjon for planområdet vurdert ut fra både trafikkregistreringer og teoretiske beregninger etter erfaringstall. Beregningene er utført for begge eiendommene, men da det kun er Hangaren som får endret bruk som følge av planforslaget er vurderingene rundt Haakon VII's gate 27 mindre relevant. Beregnet ÅDT fordeler seg som følger:

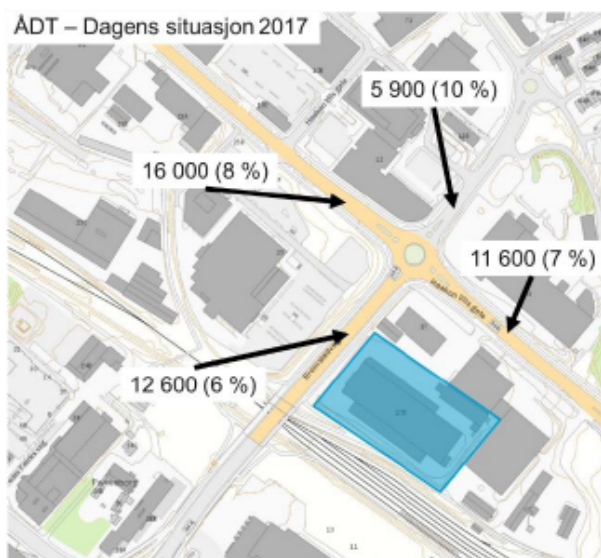
Tabell 7-4: Beregnet bilturproduksjon (ÅDT).

ÅDT	27	27 B	Totalt
Beregnet med kjente turproduksjonsfaktorer	350	1750	2100
Beregnet basert på trafikkteiling	1800		1800
ÅDT dagens situasjon	300	1500	1800

Utdrag fra trafikkanalyse

Sammenlignet med turproduksjonsberegninger for forretning med plasskrevende varer fra trafikkanalyse fra 2017, medfører planforslaget ca. 400 ÅDT høyere.

Totalt sett for området er det en svak reduksjon i årstdøgntrafikken i perioden 2016/2017 – 2022.



Figur 10-1 Totaltrafikken ÅDT 2017 på vegnettet



Figur 10-2 Trafikkmengder på nærliggende veglenker (ÅDT 2022)

Kapasitetsberegninger

Det er i trafikkanalysen utarbeidet kapasitetsberegninger i rundkjøring på Haakon VII's gate nordvest for planområdet.

Kapasitetsberegningene viser lav til moderat belastning, men med nokså lav gjennomsnittlig forsinkelse og maksimale kølengder på 60 meter eller kortere i alle vegarmer.

Tabell 9-3: Resultater fra kapasitetsberegning av krysset Haakon VII's gate x Lade Allé x Bromstadvegen for dagens situasjon.

Dagens situasjon	Belastningsgrad [v/c]	Gjennomsnittlig forsinkelse [sek]	Maksimal kølengde [m]
Haakon VII's gate sørøst	0,43	7	20
Lade Allé	0,37	8	15
Haakon VII's gatenordvest	0,60	7	30
Bromstadvegen	0,75	13	60
Totalt kryss	0,75	9	60

Utdrag fra trafikkanalyse

Det går kollektivtrafikk i begge retninger mellom Haakon VII's gate nordvest og Bromstadvegen (rute 2 og 15) og mellom Lade allé og Bromstadvegen (rute 13 og 20). Det er eget kollektivfelt inn mot krysset både fra Bromstadvegen og Haakon VII's gate nordvest. Kollektivfeltet fra Bromstadvegen opphører rundt 45 meter før rundkjøringa, og kollektivfeltet fra Haakon VII's gate opphører rundt 200 meter før rundkjøringa. Kollektivfelt vil begrense forsinkelsene for kollektivtransporten langs Bromstadvegen.

Trafikksikkerhet

Det er ikke registrert uhell i forbindelse med avkjørsler til og fra planområdet siden dagens løsning ble etablert. Allikevel er det i trafikkanalysen påpekt et utbedringspotensiale i begge avkjørslene.

Mot Bromstadvegen:

I dagens situasjon hender det at kjøretøy i kø ut i utkjøring nordvest sperrer for trafikk på parkeringsplassen. Som situasjonsplanen til planforslaget viser er det lagt opp til adskilt kjøreareal på vei ut i adkomsten, slik at kjøretøy i kø vil ha egnet oppstillingsareal. Slik reduseres sjansen for at kjøretøy i kø hindrer trafikk på parkeringsplassen. Kjørende trafikk vil fortsatt måtte krysse både fortau og sykkelveg, men med lengre oppstillingsareal adskilt fra parkeringsarealet vil situasjonen bli mer oversiktlig enn i dag.

Mot Haakon VII's gate:

Dagens kryssområde er noe utflytende. Foreslått tiltak for å stramme opp utkjøringen vil gi en mer oversiktig trafikk situasjon, noe som er spesielt viktig fordi adkomsten krysser både fortau og sykkelveg. Tiltaket omfatter tydeliggjøring mellom areal ved bruk av kantstein og korrekt vegoppmerking med vikelinje i forkant av sykkelfeltet.

I trafikkanalysen konkluderes det med at både endringen i utkjøring nordvest og foreslåtte tiltak i adkomst nordøst antas å bidra til forbedret trafikksikkerhet ved å gjøre trafikkbildet mer oversiktig. Med inn- og utkjøring i plan med fortau og sykkelveg vil kryssing av både fortau og sykkelveg måtte regnes med. To adkomster gir robusthet i vegsystemet ved vegarbeid eller spesielle hendelser.

Parkering

De trafikale utbedringene medfører en reduksjon av antall parkeringsplasser i planområdet, men den totale dekningen er fortsatt innenfor intervallene 1-1,5 pr. 100m² BRA for forretning og 0,5-1 pr. 100m² BRA for kontor i parkeringsnormen fra KPA.

Det stilles videre krav om sykkelparkering i tråd med normen i KPA, min. 1,75/1,5 plasser pr. 100m² BRA for kontor/forretning og service. Dette medfører at parkeringsdekningen for sykkel i planområdet blir mangedoblet i forhold til dagens situasjon.

Næringsinteresser

Handel

Det er i hovedsak konkurranseforholdet innen handel som blir berørt av planforslaget. Forholdet til Midtbyen er i den sammenheng viktig å vurdere opp mot kommunens utviklingsstrategi og høringsutkast til KPA. Det er derfor utarbeidet egen handelsanalyse som følger planforslaget. Da planforslagets arealbruk allerede er etablert er analysen utarbeidet på bakgrunn av både teoretiske beregninger etter ATP-modellen og faktiske omsetningstall.

I handelsanalysen sammenlignes foreslått arealbruk for Hangaren med en hypotetisk situasjon der arealet isteden benyttes til plasskrevende arealbruk i tråd med gjeldende plan.

Analysen viser videre at den foreslåtte arealbruken i hovedsak konkurrerer med andre handelsområder som tilbyr lignende varer (som Tunga-Bromstad-Valentinlyst, Strinda og Tiller), og i liten grad Midtbyen.

Handelssone	Beregnet omsetning i 2023 (millioner)		Endring fra A til B	
	A: Ingen handel i Hangaren	B: Arealkrevende handel i Hangaren	Omsetning (millioner)	Prosentvis endring
Midtbyen	4 173	4 163	-11	-0,26 %
Trondheim rest	4 074	4 052	-21	-0,53 %
Tiller	3 840	3 803	-38	-0,98 %
Stjørdal	2 599	2 595	-4	-0,16 %
Leangen	2 483	2 661	178	7,16 %
Tunga-Bromstad-Valentinlyst	2 032	1 971	-60	-2,97 %
Lade	1 893	1 873	-19	-1,03 %
Solsiden/Bakklandet	1 542	1 536	-6	-0,41 %
Orkdal	1 499	1 498	-1	-0,05 %
Byåsen/Ila	921	920	-2	-0,19 %
Melhus	849	848	-1	-0,09 %
Heimdal	652	650	-2	-0,28 %
Malvik	646	644	-2	-0,32 %
Midtre Gauldal	621	621	0	-0,02 %
Indre Fosen	591	591	0	-0,03 %
Strinda	593	584	-9	-1,46 %
Øya/Elgseter/Gløshaugen	428	428	0	-0,03 %
Skaun	293	292	-1	-0,26 %
Klæbu	157	156	0	-0,15 %

Figur 3.1 Beregnet omsetning for 2023 i to scenarioer

Utdrag fra handelsanalysen, der Midtbyen og de mest berørte områdene er markert i rødt.

Risiko og sårbarhet

De foreslåtte endringene vurderes til å følge opp behov for tiltak som avdekket i ROS-analysen.

PLANLAGT GJENNOMFØRING

Tidsplan og gjennomførbarhet

Planforslaget medfører ingen behov for omfattende tiltak for gjennomføring, da den foreslåtte bruken allerede er etablert. Utbedringstiltak for trafikale forhold forventes å kunne gjennomføres i løpet av få uker etter planvedtak.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget innebærer ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen.

PLANPROSESS

Planoppstart

Det ble anmodet om oppstart av planarbeid 07.11.2019, med påfølgende administrativt avslag 06.12.2019. Anmodningen ble videre forelagt for bygningsrådet i møte 15.02.2022 med vedtak om anbefalt oppstart. Oppstartsmøte for planarbeidene ble dermed avholdt 19.04.2022. Berørte parter ble varslet med brev 10.06.2022 med høringsfrist 11.07.2022. Varsel om oppstart ble også annonsert i Adressa 11.06.2022.

Innspill

I løpet av svarfristen kom det inn seks innspill til varsel om oppstart av planarbeid. NB! Det er forslagsstillers kommentarer som er gjengitt under hvert innspill, og ikke kommunedirektørens.

- I. Nilsson A J AS, nabo, 13.06.2022
Naboen setter pris på at Hangaren har blitt pusset opp og at det er positiv aktivitet i bygget.
- II. Frost Eiendom AS, gjenboer, 20.06.2022
Frost eiendom jobber med eget forslag til reguleringsplan for Haakon VII's gate 25, der det legges stor vekt på kollektivknutepunktet ved Leangen stasjon. Det påpekes at det er viktig at utkast til reguleringsplan for naboeiendommen legges til grunn ved vurdering av virkninger.

*Forslagsstillers kommentar:
Innspillet er hensyntatt i planforslaget.*

- III. Staten vegvesen, Region midt, 20.06.2022
Vegvesenet er opptatt av konsekvensene for trafikksystemet i tilgrensende vegnett. Eksisterende utkjøringer vurderes til ikke å ha tilfredsstillende løsninger og må vurderes nærmere i planarbeidet. Det vises til tidligere innsigelser på Lade grunnet manglende mobilitetsanalyse og at dette må være på plass som grunnlag for avbøtende tiltak.

*Forslagsstillers kommentar:
Det er utarbeidet trafikkanalyse, med fagkyndige vurderinger innen trafikkproduksjon, kapasitet og trafiksikkerhet, for området i det omfanget som kan forventes av en detaljreguleringsplan. Det skal legges til at planforslaget i seg selv ikke endrer på den trafikken som går til og fra eiendommene i dag og trafikkmengden er med på å danne grunnlaget for mobilitetsanalysen som er under utarbeiding. Vi kan derfor ikke se at sammenligningen med øvrige innsigelser til økt trafikk på Lade er relevant.*

IV. Bane NOR, 21.06.2022

Bane NOR er positive til at det legges til rette for sentrumsfunksjoner nær jernbanens knutepunkt og har ellers ingen merknader til igangsettingen.

V. Statsforvalteren i Trøndelag, 30.06.2022

Landbruk:

Statsforvalteren er skeptisk til at næringsareal omdisponeres til andre formål, da dette videre kan øke press på landbruksareal gjennom økt behov for nye næringsareal. Statsforvalteren ønsker også at omfanget av bakkeparkering reduseres i forhold til dagens situasjon, og viser i den forbindelse til pågående plan for Haakon VII's gate 25 og forventede restriksjoner i ny KPA.

Forslagsstillers kommentar:

Vi har forståelse for at det ikke er ønskelig å øke press på landbruksareal, men vi ønsker å påpeke at gjeldende regulering også hjemler forretningsareal selv om det der er begrenset til plasskrevende handel. Presset som antydes er dermed ikke noe som berøres av planforslaget, men blir liggende mer som en konstant i overordnet planlegging. Dersom eiendommen hadde blitt ytterligere fortettet ville dette presset bli redusert, men i denne saken er området allerede bebygd i tillegg til at det er vernehensyn som skal ivaretas. Dette begrenser også mulighetsrommet for parkering under terreng som det vises til i Haakon VII's gate 25, og er som sådan ikke sammenlignbart.

Klima:

Statsforvalteren viser til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og anbefaler i den forbindelse til at overvann løses i størst mulig grad over bakken.

Forslagsstillers kommentar:

Overvannshåndtering for bebyggelsen i området er allerede opparbeidet i tråd med foreslått bruk, der det er lite hensiktsmessig å gjøre om dette arbeidet.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Statsforvalteren viser til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og påpeker sammenhengen mellom restriksjoner i personbiltrafikken for å nå nullvekstmålet. Det er derfor ikke ønskelig med utstrakt bruk av bakkeparkering da dette også gir lite effektiv arealbruk, at bilparkeringen heller bør legges under terreng og at det isteden må legges bedre til rette for sykkelparkering, herunder sykkelvogner og transportsykler og med fordel innendørs. Det trekkes også frem at foreslått endring ikke må gå utover metrobussens fremkommelighet i området.

Forslagsstillers kommentar:

Denne delen av innspillet virker ikke å ha tatt høyde for særsituasjonen som planforslaget befinner seg i og de begrensningene som foreligger med tanke på mulighetsrom og kulturminnevern. Vi må påpeke at bebyggelsen allerede er etablert og at det her kun er snakk om en endring av tillatt bruk av denne bygningsmassen. Det er dermed lite handlingsrom for parkering under terreng og økt arealutnyttelse for planområdet.

Forurensing:

Planområdet er registrert som forurenset grunn, og det må gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen.

Forslagsstillers kommentar:

Vurdering av forurensing i grunnen ble utført i forbindelse med byggesakene både for Haakon VII's gate 27 og 27B. Planforslaget innebærer ingen nye vesentlige tiltak i grunn.

Støy og støv i bygge og anleggsfasen:

På grunn av nærhet til boligutbygging mener statsforvalteren at bestemmelsene må sikre at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen og viser til retningslinjer for støy og luftforurensing.

Forslagsstillers kommentar:

Bygge- og anleggsfasen er for alle praktiske formål over. Hensynet sikres allikevel i bestemmelsene i tilfelle det en gang i fremtiden skulle bli behov for nye byggearbeider.

VI. Trøndelag fylkeskommune, 18.08.2022*Trafikk:*

Fylkeskommunen påpeker at trafikksituasjonen i Haakon VII's gate i dag er svært krevende og at endring av formål som varslet trolig vil føre til økt trafikk til/fra planområdet enn det som gjeldende plan legger til rette for. Det forutsettes derfor at det utarbeides en trafikkanalyse med føringer fra overordnet mobilitetsanalyse for Lade/Leangen. I den forbindelse vises det til innsigelse for plan for Haakon VII's gate 25 på bakgrunn av manglende overordnet analyse, og at dette kan gi grunnlag for innsigelse også til denne planen. Det pekes videre på utfordringer i tilgrensende vegnett med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter og kollektiv. Det er derfor ønskelig at planområdet utvides til midtlinjen av fylkesvegen. Det vises til utfordringer med trafiksikkerheten i eksisterende avkjørsler og et ønske om at utkjøring mot vest stenges.

Forslagsstillers kommentar:

Det er utarbeidet fagkyndig trafikkanalyse der trafiksikkerhet, trafikkproduksjon og kapasitet og fremkommelighet i tilgrensende vegnett er vurdert. Det skal legges til at planforslaget i seg selv ikke endrer på den trafikken som går til og fra eiendommene i dag og trafikkmengden er med på å danne grunnlaget for mobilitetsanalysen som er under utarbeiding. Vi kan derfor ikke se at eventuell mangel på mobilitetsanalyse er avgjørende for å behandle dette planforslaget.

Støy:

Det påpekes at planområdet ligger i støy- og støvutsatt område der fylkeskommunen forutsetter at utbygging er i tråd med overordnede retningslinjer.

Forslagsstillers kommentar:

Foreslått arealbruk regnes ikke som støyømfintlig etter retningslinjene og er ellers ivarettatt i byggesak for begge bygg i planområdet.

Kulturminner:

Fylkeskommunen trekker frem synspunkter på hvordan vernet av Hangaren bør ivaretas gjennom bruk, der det hevdes at plasskrevende virksomhet er mer forenelig med vernehensyn. Fylkeskommunen mener også at dagens bruk er i strid med overordnet plan og ansees som svært uheldig i et kulturhistorisk perspektiv. Kommunen rådes i innspillet til å holde fast på at det historiske arealet bør brukes til plasskrevende næringsvirksomhet.

Forslagsstillers kommentar:

Vi mener fylkeskommunen her overforenkler virkningen av plasskrevende forretningsvirksomhet kontra dagens arealbruk. Det er større forskjeller internt innenfor virksomheter i de to grupperingene enn det er mellom grupperingene i seg selv. At dette skal ha noen innvirkning på kulturminnevernet er vi derfor sterkt uenig i. Det skal samtidig legges vekt på at prosjekteringen og bruken av Hangaren, slik den står i dag, har blitt til i tett dialog med byantikvaren i Trondheim kommune, og at kulturminnevernet dermed må ansees som ivaretatt med den foreslåtte bruken av bygget.