

Saksframlegg

Detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B, r20220016, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 21/28509 (13325/23)

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Før sluttbehandling skal følgende forhold vurderes:

- Antall parkeringsplasser for bil skal vurderes redusert, og sykkelparkering opp.
- Utkjørsel mot Bromstadvegen skal vurderes stengt.
- Styrke opplevelsesverdien med torg, trær langs gater, samt tilrettelegge for bedre gang- og sykkelforbindelser.
- Avkjørselen mot Haakon VII's gate skal vurderes endret for å gi bedre sikt og trafiksikkerhet.
- Det må dokumenteres at rekkefølgekravene er gjennomførbare med tilstrekkelig areal.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket ARC Arkitekter AS, datert 08.11.2022, sist endret 01.12.2022, i bestemmelser sist endret 06.02.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 06.02.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

SAKSFRAMSTILLING

Bakgrunn

Haakon VII's gate 27B har over lengre tid vært et utviklingsprosjekt for ny bruk av den verneverdige flyhangaren på Lade. Trondheim kommune har gitt tillatelse til tiltak som senere har blitt påklaget og opphevet av Statsforvalteren i Trøndelag. Statsforvalterens grunnlag for opphevelse av gitte tillatelser er at bruken ikke har vært i tråd med gjeldende reguleringsplan og ikke innenfor det handlingsrommet kommunen har til å gi dispensasjon etter plan- og bygningsloven.

Ved opphevelsen av dispensasjonen var allerede bygget tatt i bruk. Hensikten med denne planen er å regulere slik at de allerede etablerte forretningene fortsatt kan bli værende i Hangaren. Det vil bety å regulere slik at formålet *forretning* ikke er begrenset til kun å gjelde *plasskrevende varer*, slik det er angitt i gjeldende reguleringsplan fra 2012 (r20110035 - Haakon VII's gt. 27 og 27B),

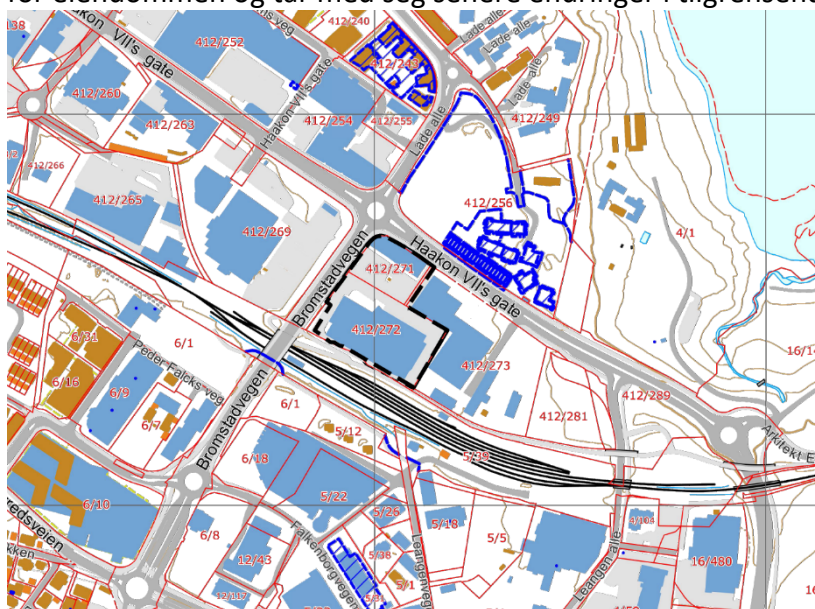
Trondheim kommune

men at det også skal tillates *forretning for annen detaljvarehandel*. Eksisterende bygg skal fortsatt stå, og *forretning for dagligvarer* foreslås ikke tillatt. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Spørsmålet om planoppstart har blitt behandlet tidligere, og ble første gangen avvist i vedtak gjort i bystyremøte 30.9.2020 (ESA 20/212).

Spørsmålet om planoppstart ble på nytt fremmet og behandlet i bygningsrådet 15.02.2022 (sak 33/22). Bygningsrådet vedtok denne gangen igangsetting av reguleringsplan imot kommunedirektørens innstilling.

Planområdet ligger sentralt på Lade i knutepunkt 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 tilgrensende planer.



Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av ARC Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Hangaren Lade AS.

Komplett planforslag forelå 28.11.2022, med suppleringer 1.12.2022. Planforslagets planbeskrivelse og ROS-analyse ble oppdatert med ny informasjon omkring bygging i randsone av nedlagt avfallsdeponi i Ladedalen, og ble oppdatert 02.02.2023.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget bygger i hovedsak på gjeldende reguleringsplan, men endrer bestemmelsen for selve hangarbygningen fra *forretning for plasskrevende varer* til *forretning også for annen detaljvarehandel*. *Dagligvarehandel* tillates ikke.

Planforslaget tar også inn formålet *tjenesteyting* for det nordligste bygget mot rundkjøringen, arealet her reguleres da til *forretning/kontor/tjenesteyting*. Fordi det i forbindelse med prosjektering av Haakon VII's gate 27 ble gitt dispensasjon for etablering av et treningscenter i bygget.

Trondheim kommune

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

Planforslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Planområdet er i *Kommuneplanens arealdel 2012 - 2024* (KPA) avsatt til *næringsvirksomhet - nåværende*. I *Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, k0467* (28.04.2005) er planområdet avsatt til *næringsområder - framtidig*. I bestemmelse § 3.5 - 1 står følgende om planområdet:

§ 3.5-1 I områdene kan det etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper og mindre forretninger/utsalg som er direkte tilknyttet eksisterende lager- og industrivirksomhet.

Planforslaget er ikke i tråd med overordnede planer.

Gjeldende reguleringsplan for området er *r20110035 - Haakon VII's gt. 27 og 27B, gnr 412 bnr 271 og gnr 412 bnr 272*. Denne trådte i kraft 24.5.2012, og gjelder foran KPA, jf. KPA § 2.3.

I reguleringsplanen står det i bestemmelsens formål § 2.1:

§ 2.1 Formål forretning i F1, F2, F3 og F4

Innenfor planområdet kan det etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper og mindre forretninger/utsalg som er direkte tilknyttet eksisterende lager- og industrivirksomhet.

Med plasskrevende varegrupper menes forretninger for biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

Det tillates ikke etablert dagligvarehandel.

Planforslaget er i strid med reguleringsbestemmelsene § 2.1. Reguleringsbestemmelsene tillater ikke annen detaljvarehandel.

Trafikk og nullvekstmål

Endring av formål *forretning for plasskrevende varer* til formål *forretning også for detaljhandel* vil medføre en endring av antall besøkende. Trafikkanalysen viser at dagens biltrafikk er 400 kjøretøy mer per døgn enn beregnet for plasskrevende handel i gjeldende reguleringsplan. Beregningen for foreslått formål detaljhandel viser ytterligere økning på 300 kjøretøy per døgn enn dagens trafikk. Det er altså potensiale for trafikkøkning med utskifting av butikker innenfor kategorien detaljhandel. Kapasiteten på trafikksystemet i området er utfordrende allerede i dag. Det er en spesiell situasjon siden tiltaket er etablert og vurderingen kan benytte faktiske tellinger og hvordan dette påvirker vegsystemet.

Parkering og gangforbindelser

Trondheim kommune

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



Figur over: Illustrasjon av forbindelser for myke trafikanter.

Forslaget medfører en reduksjon på 13 bilparkeringsplasser sammenlignet med dagens oppmerking. Haakon VII's gate 29, Nilsson Trelast AS, har i dag 20 plasser langs planområdets adkomstveg som ikke inngår i planområdet, men som deler adkomst med øvrig parkering.

Bestemmelsene sikrer at for bilparkering skal det etableres maks 1,25 plasser pr. 100m² BRA forretnings- og tjenesteytingsformål og maks 0,85 plasser pr. 100m² BRA kontorformål. Minimum 5% av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede og plasseres nær inngangene på bakkeplan. All parkering er på bakkeplan utendørs.

Dagens situasjon innfrir ikke krav til sykkelparkering etter gjeldende KPA. I ny situasjonsplan er derfor sykkelparkeringen vesentlig utvidet med 98 plasser for Haakon VII's gate 27, og 192 plasser for 27B. Dette gir totalt 290 plasser for hele området. Det er en økning på 215 sykkelparkeringsplasser.

Planforslaget er i tråd med bestemmelser om antall parkeringsplasser for bil og sykkel etter gjeldende KPA (§14.1).

Kulturminner

Trondheim kommune

Haakon VII's gate 27B, Hangaren 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 for å opprettholde vernet.

Utfordringer og hensyn

De mest vesentlige utfordringene i planen vil være handelsforholdet til Midtbyen, samt trafikale utfordringer.

Handel

Handelsanalysen som er utarbeidet viser at omsetningen i Midtbyen ville vært noe høyere dersom det ikke var handel i Hangaren. Dette resultatet er i tråd med tidligere analyser som er gjort på konsekvensene av å øke handelsarealet på Lade og Leangen. Analysen viser også at omsetningen ville ha vært høyere for det handelstilbudet som ligger nærmest Hangaren geografisk og i områder med lignende varesammensetning som det som finnes i Hangaren i dag.

Planforslaget har bestemmelser om størrelse på forretninger innenfor feltet for selve hangarbygningen. Innenfor feltet tillates forretning med arealstørrelser mellom 2000m² BRA og 5000m² BRA. Tanken bak dette er at størrelsen på arealene er så store at disse ikke så lett vil etablere seg i Midtbyen.

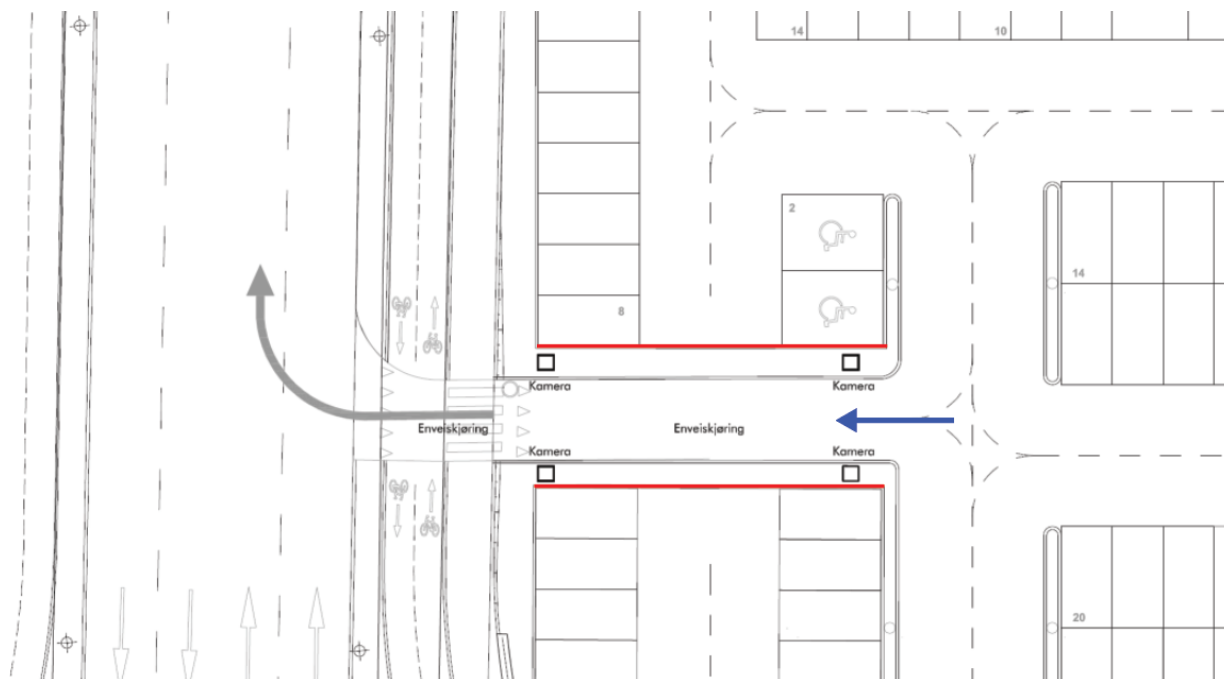
Kulturminner

Konsekvenser for kulturminnet Hangaren er ivarettatt via bestemmelser og hensynssone, bevaring kulturmiljø i plankartet.

Trafikale virkninger, trafiksikkerhet

For avkjørselen fra Haakon VII's gate foreslås en oppstramming av utformingen ved bruk av kantstein og tydeligere vegoppmerking. Dette skal tydeliggjøre skillet mellom areal for myke trafikanter og kjørebane. Planforslaget tar også inn rekkefølgekrav om at før ny bebyggelse tas i bruk skal det sikres at inn- og utkjøring til/fra Haakon VII's gate kun skal skje med høyresving delt med trafikkøyt i avkjørselen og midtdeler i Haakon VII's gate. Fysisk sperring mot venstresving i Haakon VII's gate skal sikres. Midtdeler skal vurderes regulert inn i plankart og gjennomførbarhet med også trafikkøyt i avkjørselen skal vurderes.

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



Situasjonsplan, utkjøring Bromstadvegen tilbaketrukket på parkeringsplassen.

Det legges også inn rekkefølgekrav om at det skal plantes trerekke langs Bromstadvegen fra Haakon VII's gate til Leangbrua, samt at det skal etableres direkte gangforbindelse mellom hovedinngang til Hangaren og gangveg langs Bromstadvegen. Det er ikke plass til trær i dagens grøntribatter. Plass for etablering av trekke langs Bromstadvegen må sikres. Utvidet plass mot øst over parkeringsareal må vurderes.

Annet

Merk: Bromstadvegen kan i vedlegg ha blitt omtalt som Jørgenvegen. Bromstadvegen er rett navn og benyttes nå i bestemmelsene, planbeskrivelsen og saksfremlegget. Feilen er allerede meldt videre.

Vurdering

Hovedutfordringer i planen

Hovedutfordringene ved dette planforslaget er virkningen tiltaket vil ha for handelen i Midtbyen, virkningene for trafikksystemet i området og for hvordan kommunen skal nå nullvekstmålet. Det er også utfordringer med trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Planforslagets endring av type forretning har innvirkning på alle disse temaene.

Handel, trafikk og nullvekstmål

Trondheim kommune har som mål å verne om handelen i Midtbyen. Vi vet at forretning for detaljhandel utenfor Midtbyen gir større konkurranse for handelen i Midtbyen enn det forretning for plasskrevende varer gjør. Plasskrevende varegrupper er definert som "for eksempel biler, båter, landbruksmaskiner, trelast, byggevarer og planteskole/hagesentre" (KPA § 15.2), og omfatter handel med varer som det i svært liten grad finnes tilbud om i Midtbyen. Handelsanalysen viser at konkurransen mot handel i Midtbyen er mindre enn for andre områder i byen. Samtidig viser figur 3 i handelsanalysen at detaljhandel i Hangaren bidrar til at omsetningen går ned i områder med best tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange, som Midtbyen og i bydeler med lokale sentre, mens omsetningen i sum går opp for Tiller, Lade og Leangen der tilgjengeligheten med bil er bedre. Dette innebærer at tiltaket bidrar til at en lavere andel av

Trondheim kommune

handelsreisene i regionen skjer til områder med høyest potensial for "grønne" handelsreiser. Dette vil være negativt for mulighetene for å oppnå nullvekstmålet.

Planforslaget har bestemmelser med maksimum og minimum arealstørrelser på forretningsarealene i selve hangarbygningen. Det er vanskelig å fastslå i hvilken grad dette vil være avbøtende for konkurransen med Midtbyen.

Trafikksikkerhet

Utkjøring Bromstadvegen

Kommunedirektøren mener utkjøringen i Bromstadvegen ikke er en trafikksikker løsning. Den har en uheldig utforming der bilene som skal ut fra planområdet ofte blir stående på tvers av gang- og sykkelvegen. Dette sammen med hastigheten og antall gående og syklende i Bromstadvegen, gjør at kommunedirektøren mener dette ikke er en trafikksikker løsning. Det forventes en økning i antall gående og syklende langs Bromstadvegen ettersom det nå reguleres for mange nye boliger og ny videregående skole i området. Kommunedirektøren mener foreslått løsning til utkjøring er trafikkfarlig og kommer for mye i konflikt med gående og syklende, og anbefaler at Bromstadvegen stenges for utkjøring. Det vil bety at utkjørselen i Haakon VII's gate blir den eneste utkjørselen fra området. På den måten begrenses antall konfliktpunkter.

Det har vært diskutert en alternativ løsning hvor gang- og sykkelvegen i Bromstadvegen trekkes inn 5 meter, slik at det blir en oppstillingsplass for bil før utkjøring nærmest vegen. Det kan være en løsning som gjør at bilisten som skal ut har mindre å følge med på for å komme ut i Bromstadvegen. Kommunedirektøren mener det ville vært en mer trafikksikker løsning. Forslagsstiller mener derimot at det kan medføre dårligere trafikksikkerhet å trekke inn gang- og sykkelvegen 5 meter. Forslagsstiller mener en slik løsning i større grad vil føre til at bilistene vil stoppe i sykkelvegen for å vente på at bilen foran kjører ut i veibanen, og at dette kan føre til uheldige situasjoner. Forslagsstiller vurderer foreslått planforslag som trafikksikkert. Her er det en faglig uenighet. Det kan være fornuftig å få høringsinnspill på disse trafikkløsningene.

Adkomst og avkjørsel Haakon VII's gate

Kommunedirektøren mener dette bør være den eneste adkomsten til området. Bilister som skal videre vestover mot Lade igjen vil få en lengre kjøreveg med en slik løsning. Tiltak som midtdeler for å unngå ulovlige venstresvinger ut i Haakon VII's gate vil øke trafikksikkerheten.

Utkjøringen i Haakon VII's gate har i dag dårlig sikt fordi den ligger for tett på bygningen nær rundkjøringen. Kommunedirektøren mener avkjørselen bør vurderes flyttet lengre øst for å bedre sikten for de som skal svinge ut i Haakon VII's gate og de som kommer gående fra vest.

Parkering

Planforslaget er i tråd med bestemmelser om antall parkeringsplasser for bil og sykkel etter gjeldende KPA (§14.1). Planforslaget er derimot ikke i tråd med dagens KPA bestemmelse § 14.4, som sier at: "Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 7 parkeringsplasser skal maksimalt 20% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå". Reduksjon av parkeringskrav for bil, og fjerning av bakkeparkering har vært praktisert i lang tid i kommunens saksbehandling. Kommunedirektøren mener det også må gjøres i denne planen.

Reduksjon i antall bilparkeringsplasser sammen med et godt kollektivtilbud og god tilrettelegging for gående og syklende er effektive tiltak for å begrense bilbruken. Mindre bilbruk vil gi reduksjon i klimagassutslipp og gjøre at kommunen kan nå nullvekstmålet.

Trondheim kommune

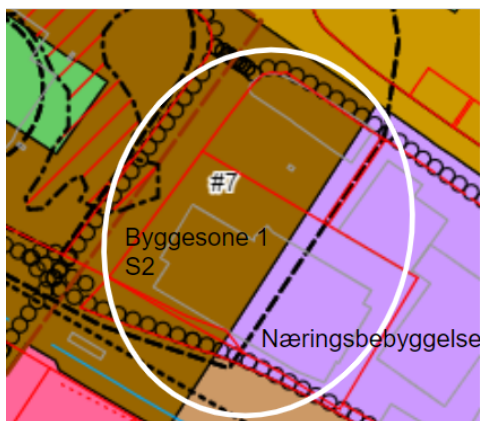
Planforslaget og nytt forslag til Kommuneplanens arealdel

Nytt forslag til Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034 (KPA) var nylig på høring og offentlig ettersyn. I ny KPA er planområdet delvis foreslått som *sentrumsformål*, og delvis som *næringsbebyggelse*. Forslag til ny KPA er ikke gjeldende, men formålsendringene som foreslås i ny KPA er i tråd med intensjonen i dette reguleringsplanforslaget. I et sentrumsformål ligger det intensjoner om en mer urban utbygging. Planforslaget med formål om *forretning også for detaljhandel* vil passe bedre inn i tråd med det nye KPA forslaget og med et mer utbygd Lade. I forslag til ny kommuneplan er det en hel rekke nye bestemmelser som handler om å gjøre området mer urbant enn det er i dag. Det legges betydelig mer vekt på løsninger som gjør at folk velger å gå og sykle i større grad enn i dag. Planforslag for Hangaren sikrer ikke alle disse kvalitetene.

Planforslag for kommuneplanens arealdel er ikke vedtatt, og endringer kan skje, men intensjonen med å ha *sentrumsformål* her er en gjennomtenkt ny retning for området. Planområdet ligger i del av et knutepunkt med store framtidige endringer, og planområdet vil være egnet til en endring av formål og funksjoner som foreslåtte sentrumsformål legger opp til. Da må også det utvendige og hvordan folk skal komme seg til planområdet endres.

En av de fem delstrategiene i den vedtatte Byutviklingsstrategien for Trondheim er "Kvaliteter i en by i øyehøyde". Gang- og sykkeladkomstene bør være flere, bedre og utearealene mer bymessige og innbydende. Før sluttbehandling bør det derfor vurderes flere innganger for gående og syklende til Hangaren fra Bromstadvegen og et større torg innenfor planområdet.

Kommunedirektøren anbefaler at også flere andre bymessige grep vurderes for å øke attraktiviteten for gående og syklende, og for å gjøre området mer urbant.



Figur over: Planområdet er i forslag til ny KPA avsatt til *sentrumsformål*. Byggesone 1, S2, og delvis som *næringsbebyggelse*.

I forslag til ny KPA legges det opp til at det ikke skal være bilparkering innenfor *byggesone 1, felt S2* for formålene *kontor, forretning og privat tjenesteyting*. Det skal være minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser for *kontorformål*, og minimum 3,5 sykkelparkeringsplasser for *forretning og privat tjenesteyting*, per 100m² BRA (jfr. §14.2). Kommunedirektøren mener antall parkeringsplasser for bil bør reduseres, og sykkelparkering opp for å være mer i tråd med forslag til ny KPA.

Forslagsstiller er skeptisk til om forslag til ny KPA vil bli vedtatt slik den foreligger ved høring og offentlig ettersyn. Forslagsstiller påpeker også at Hangaren har et vernehensyn og at Haakon VII's gate 27 er et helt nytt bygg som ikke er aktuelt å rive. Forslagsstiller kan derfor ikke se at det

Trondheim kommune

gjenværende fortettingspotensialet er stort nok til at det vil være fornuftig å legge parkering i kjeller med de konsekvensene det medfører for fundamentene for eksisterende bygg. De påpeker også at planens hensikt fra forslagsstillers side er utelukkende å gjøre dagens bruk lovlig med følgene det medfører i form av nødvendige trafikale utbedringer. Dette er også i tråd med de intensjonene som ble fremmet og behandlet av bygningsrådet ved anmodning om oppstart. De opplyser samtidig at det var en opprinnelig åpning i gavlveggen på Hangaren, med en baldakin over vil det i framtiden kunne etableres en inngang som vender mot Bromstadvegen, uten å endre vernet fasade.

Forhold til Byutviklingsstrategi for Trondheim

I *Byutviklingsstrategi for Trondheim* (vedtatt av bystyret 09.12.2020), står det at områder som inngår i *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen* (vedtatt 28.09.2018) bør forbeholdes plasskrevende næring.

I *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen*, sier anbefalingene at kommunen “[...] bør i sterkere grad sikre at det etableres lokalservicevirksomheter, lager/logistikkbedrifter og mindre industrivirksomheter på eksisterende og framtidige næringsarealene avsatt i kommuneplanens areadel”.

Planinitiativet er dermed ikke i tråd med *Byutviklingsstrategi for Trondheim*, og *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen*.

Konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet

Planforslaget, slik det foreligger legger opp til en fortsatt bilbasert tilkomst. Kommunedirektøren mener foreslåtte vedtakspunkt vil bedre på dette og dermed også være med på å få ned klimagassutslipp og øke attraktiviteten for å ferdes mer til fots og med sykkel, noe som også vil være bra for folkehelsa.

Bygging i randsonen av gamle Ladedalen avfallsdeponi

Vi har fått ny informasjon etter planoppstart som er tatt med inn i planarbeidet. Planområdet ligger i randsonen av gassproduserende nedlagt avfallsdeponi, Ladedalen. Trondheim kommune har utarbeidet randsonkart med angivelse av randsonen til Ladedalen avfallsdeponi. Haakon VII's gate 27 og 27B ligger i et område i randsonen hvor det må foretas undersøkelser ved etablering av nybygg. Det må undersøkes om det er risiko for at gass fra nedlagt avfallsdeponi trenger inn i bygninger og infrastruktur. Det er viktig å legge til grunn at deponi kan påvirke større områder rundt deponi og at dette randsonekartet ikke er statisk. Dersom undersøkelser viser risiko for spredning av deponigasser i planområdet, bør det gjennomføres gassreducerende tiltak i bygget. Mulighet for gassinntrengning i bygg fra gamle Ladedalen avfallsdeponi er tatt inn som tema i ROS-analysen, planbeskrivelsen, og bestemmelsene. ROS og planbeskrivelsen bør vurderes utdypet ytterligere.

Medvirkning

Det ble anmodet om oppstart av planarbeidet 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 ble deretter gjennomført. Berørte parter ble varslet med brev 10.06.2022 og oppstart ble også annonsert i Adressa 11.06.2022.

Det kom seks innspill til varsel om oppstart, hvor fire er fra offentlige myndigheter og to er fra tilgrensende naboer. Naboene har ikke avgjørende merknader til planen.

Trondheim kommune

Både Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune har varslet at det kan komme innsigelser grunnet manglende overordnet trafikkanalyse. Statsforvalteren er i sin uttalelse blant annet skeptisk til at næringsareal omdisponeres til andre formål, da dette videre kan øke press på landbruksareal gjennom økt behov for nye næringsareal. De mener også bakkeparkering bør reduseres.

Innspill fra Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune

Trafikk er et av de viktigste temaene i denne planen, og dette henger tett sammen med endringen av formål fra *forretning for plasskrevende varer* til formål *forretning også for detaljhandel*, noe som vil medføre en endring av antall besøkende. Statens vegvesen har fremmet flere innsigelser på planer i området som går på trafikk. Ved planoppstart varslet de at det samme vil være aktuelt for denne planen dersom deres signaler ikke blir tatt på alvor. I brevet sier de at:

Ingen av de nevnte utkjøringene har tilfredsstillende løsninger og dette må vurderes nærmere i planarbeidet.

Som grunnlag for eventuelle avbøtende tiltak sikret gjennom rekkefølgebestemmelser må en fullverdig mobilitetsanalyse og mobilitetsplan for hele området inklusive kapasitetsberegninger og følsomhetsanalyser med dokumentasjon av tilstrekkelig trafiksikkerhet og framkommelighet, være på plass.

Trøndelag fylkeskommune varsler også at det vil kunne komme en innsigelse til planen dersom ikke en overordnet mobilitetsanalyse ligger til grunn for planarbeidet. De varsler også innsigelse ved tiltak som kan forverre trafikksituasjonen i Haakon VII's gate eller Bromstadvegen og framkommelighet for metrobussen. De sier også følgende:

Langs og ved planområdet er det til dels store utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter og kollektiv. For å kunne utbedre situasjonen må trafikkareal langs plangrensene utvides, slik at deler av vegarealet på Bromstadvegen/fv. 6664 og Haakon VII's gate/fv. 6668 inkluderes. Plangrensene må gå frem til midtlinje på fylkesvegen.

Som fylkesvegeier forventer vi at planarbeidet skal gjøre godt rede for trafikale konsekvenser av planen, og mulige avbøtende tiltak. Eksisterende avkjørsler til planområdet er trafiksikkerhetsmessig svært utfordrende. Vi vil spesielt peke på utkjøring i vest mot Bromstadvegen som trafikkfarlig, men også avkjørsel i nord mot Haakon VII's gate har trafikale utfordringer. Fylkeskommunen ønsker at planforslaget skal finne alternative løsninger til utkjøring mot vest, slik at denne kan stenges. Vi forventer en nærmere dialog rundt dette tidlig i planprosessen.

En trafikkrapport for Nyhavna, Lade og Leangen er under utarbeidelse. Rapporten vil kunne gi svar på innsigelsene. Rapporten skal gi føringer for hvordan kjøremønsteret kan bli i framtiden. Kommunedirektøren har i planprosessen anbefalt at de nevnte rådene fra Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune følges.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Trondheim kommune

Konklusjon

Ved endring av forretningsformål innendørs, må det også gjøres endring utendørs som endrer området i en mer urban retning. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vurderes endret til sluttbehandling i tråd med vedtakspunktene og slik at planen går mer i retning av intensjonene som ligger i nytt forslag til kommuneplanens arealdel. Slik endring vil også bidra til å løse de varslede innsigelsene til planen.

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 10.02.2023

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kristine Tønnesen
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Handelsanalyse
- Vedlegg 6: Trafikkanalyse
- Vedlegg 7: Innspill, samlet
- Vedlegg 8: Varslingsdokumenter samlet
- Vedlegg 9: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 10: Fotografier
- Vedlegg 11: Sluttrapport på tiltaksplan