



## Haakon VII's gate 27 og 27B, detaljregulering, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 01.09.2023

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 19.10.2023

### Innledning

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

Trøndelag fylkeskommune avklarte at deres innsigelser er imøtekommet i brev datert 13.09.2023. Statsforvalteren fremmet to innsigelser hvor en innsigelse ikke var avklart før bystyrets behandling. Denne innsigelsen fra Statsforvalteren ble i brev 17.04.2024 trukket. Alle innsigelser er dermed avklart.

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.

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.»*

### Planstatus og rammebetingelser

### 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.

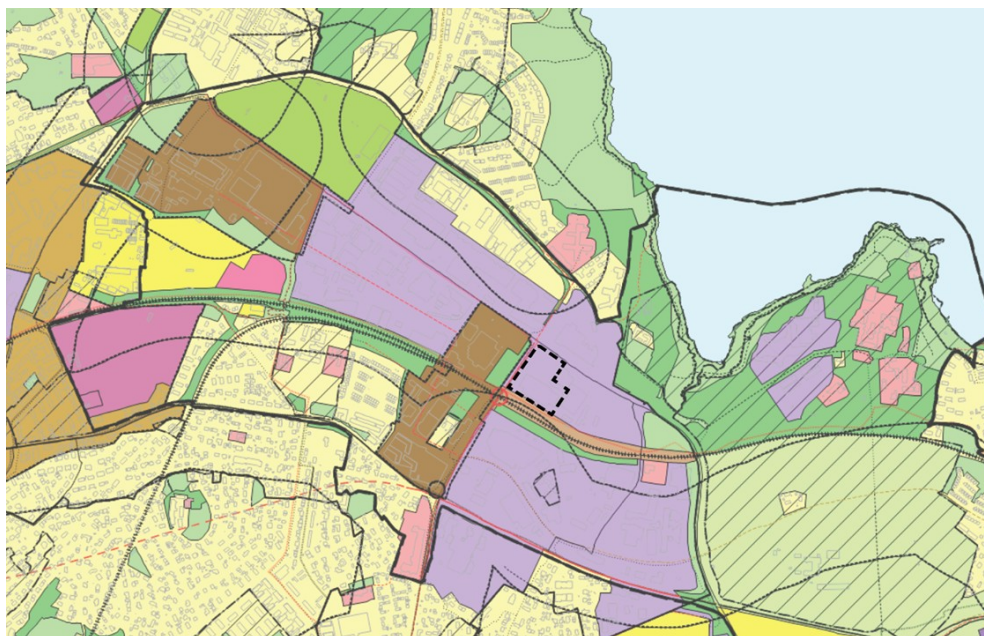
### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

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

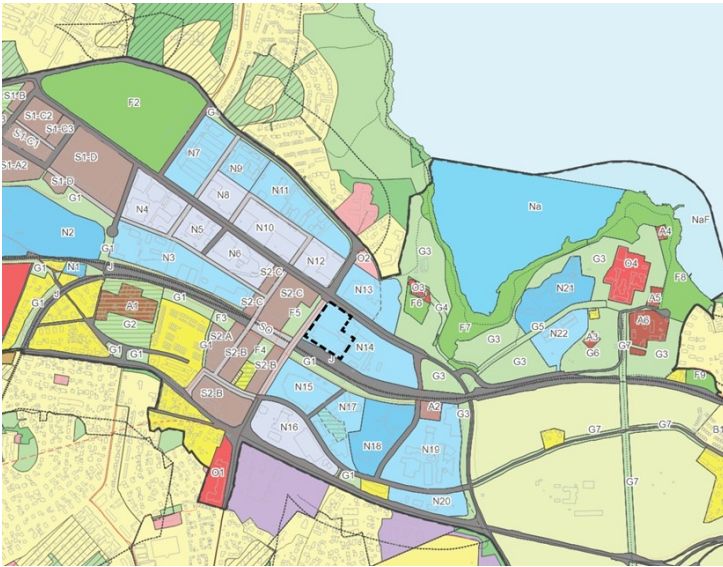
Retningslinjene har til hensikt å styrke ivaretagelse av barn og unges interesser i arealplanleggingen.

### Kommuneplanens arealdel (KPA), sist revidert 02.09.2019.



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

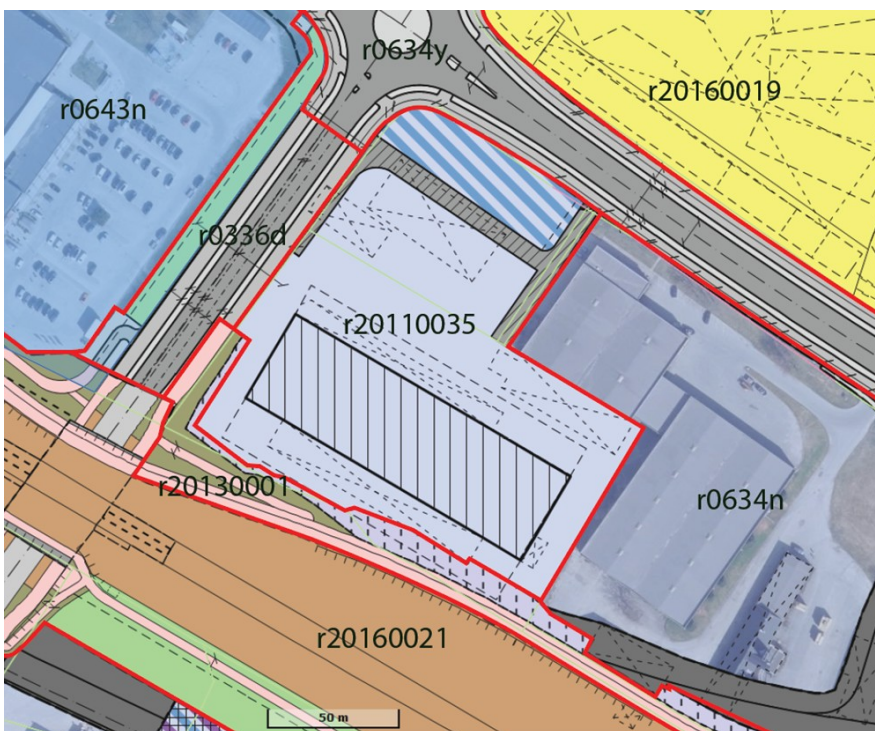
### Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.04.2005



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.

## **BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD**

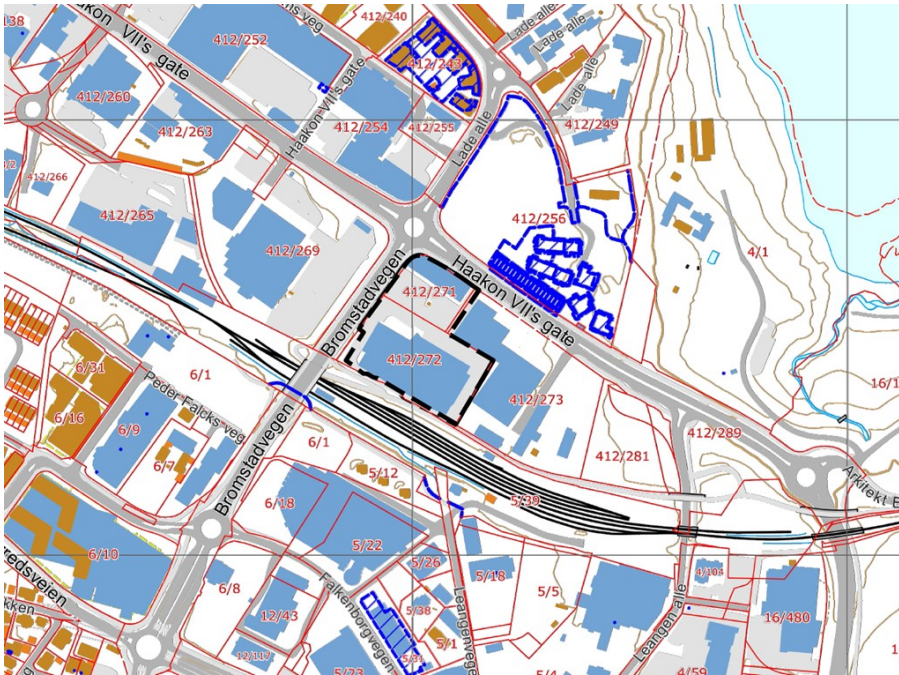
### **Berørte eiendommer**

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 tilgrensende planer.



### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

#### Haakon VII's gt. 27, 412/271, Hjørnebygget i fire etasjer

Bygget brukes i dag som et kombinert bygg til nærings-/forretningsvirksomhet i første etasje med treningssenter og kontor i øvrige etasjer.

Bygget har et samlet bruksareal på ca. 5900m<sup>2</sup> BRA pr. i dag fordelt på følgende formål:

Forretning (plasskrevende):	800m <sup>2</sup> BRA
Industri/verksted:	700m <sup>2</sup> BRA
Treningssenter:	800m <sup>2</sup> BRA
Kontor:	3600m <sup>2</sup> 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 800m<sup>2</sup>.

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 bebyggt 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.

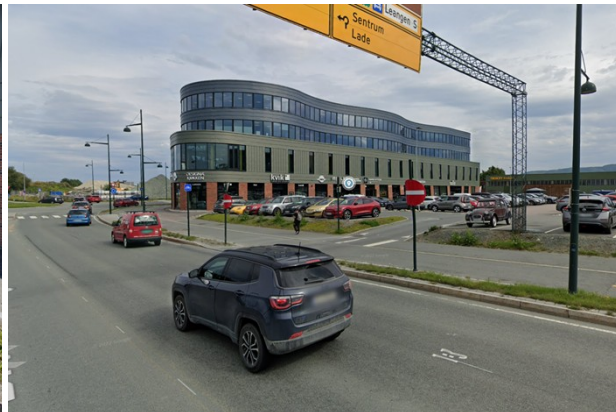
### **Trafikkforhold**

#### Vegsystem

Planområdet har i dag høyre-av-høyre-på adkomst fra Haakon VII's gate i nord. Videre er det 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.



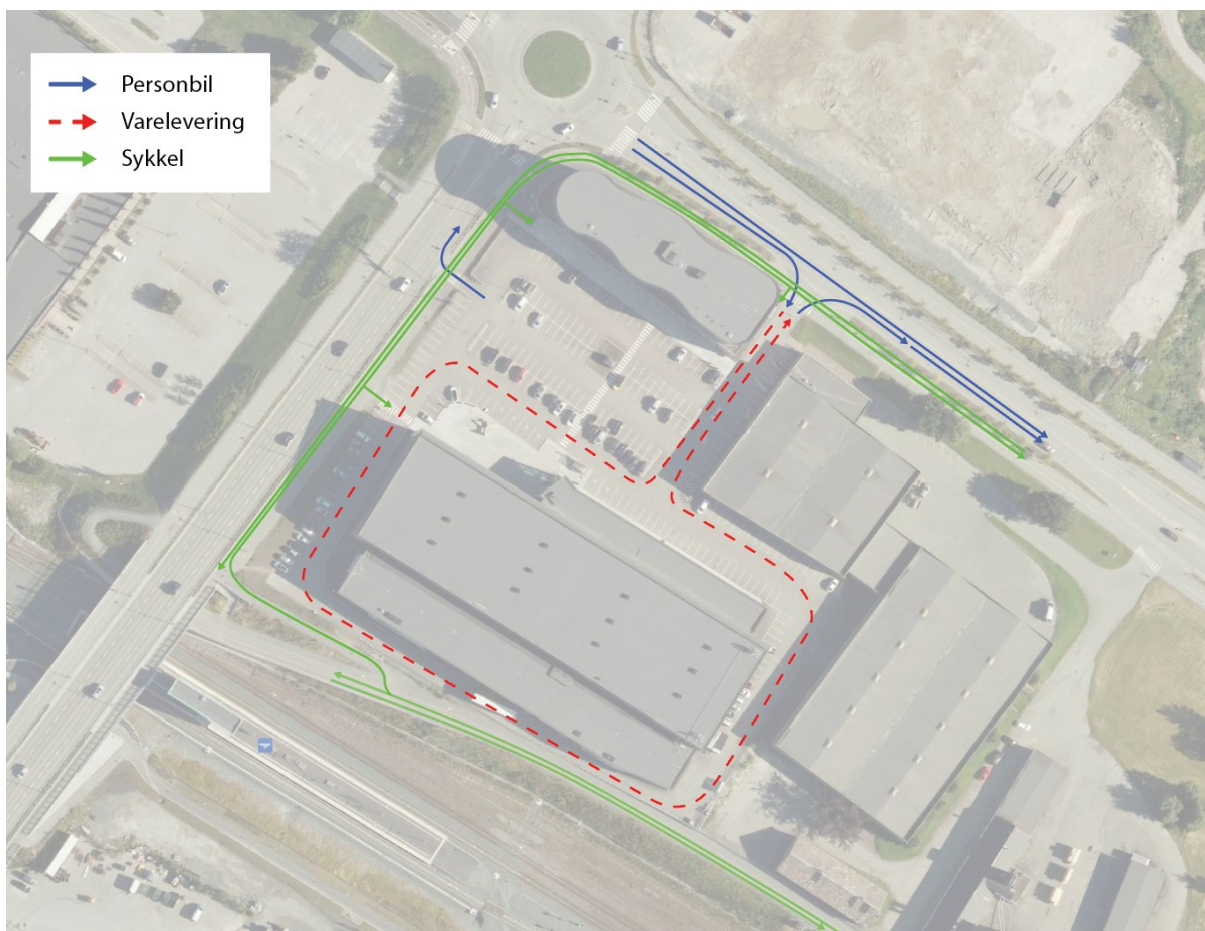
*Avkjørsel i Haakon VII's gate*



*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 kjøretretning 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 og på tvers av gang- og sykkelvegen hvis de må vente på at det er klart.

For mange 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 motorsykel. Ulykker på sykkel, med moped og motorsykel 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. 100m<sup>2</sup> 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 relevante 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**

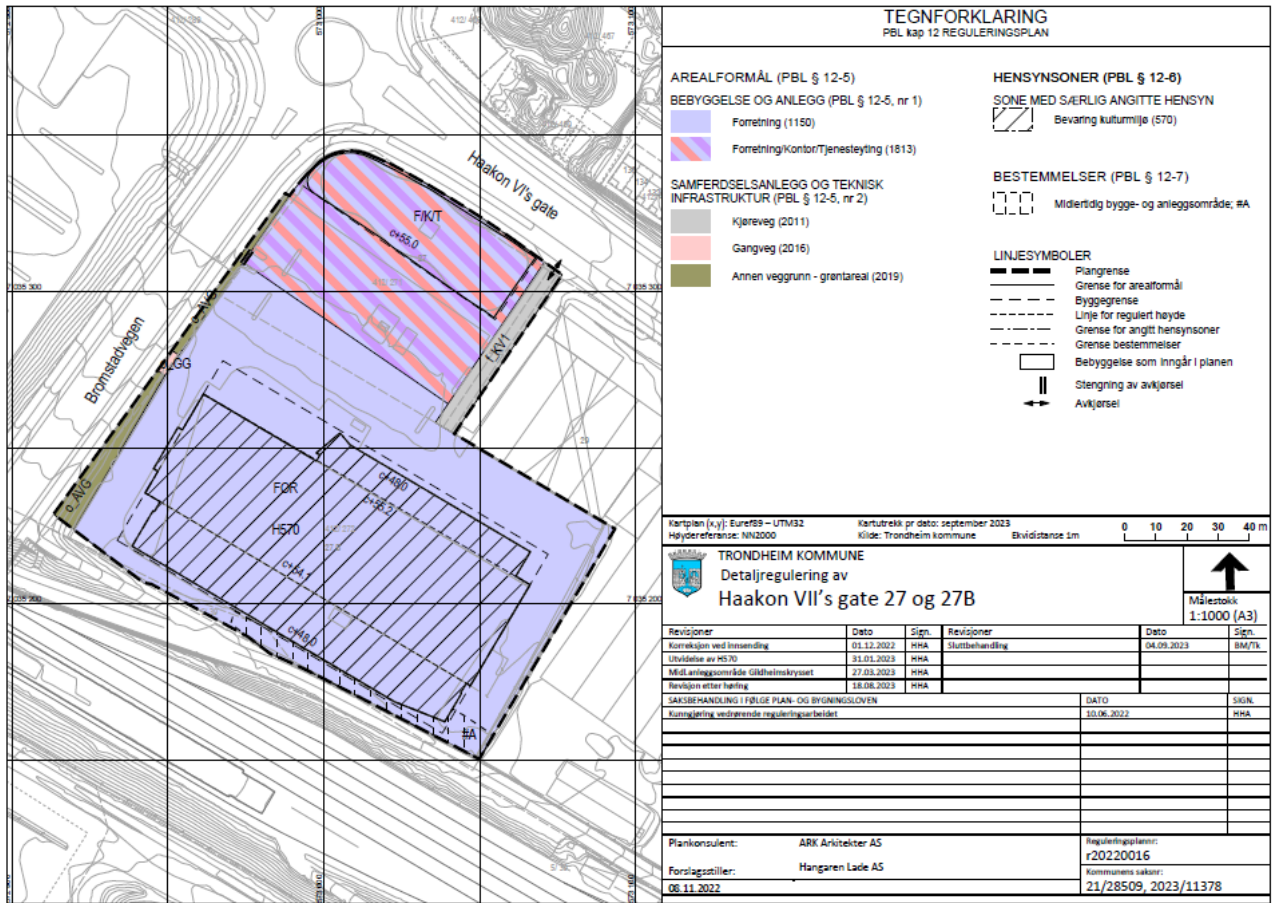
Planforslaget bygger i hovedsak på gjeldende plan, men tar også inn formålet tjenesteyting i F/K/T, da det i forbindelse med prosjektering av Haakon VII's gate 27 ble gitt dispensasjon for etablering av treningssenter i bygget. Gjeldende plan er vedtatt etter gammel plan og bygningslov, så det er samtidig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

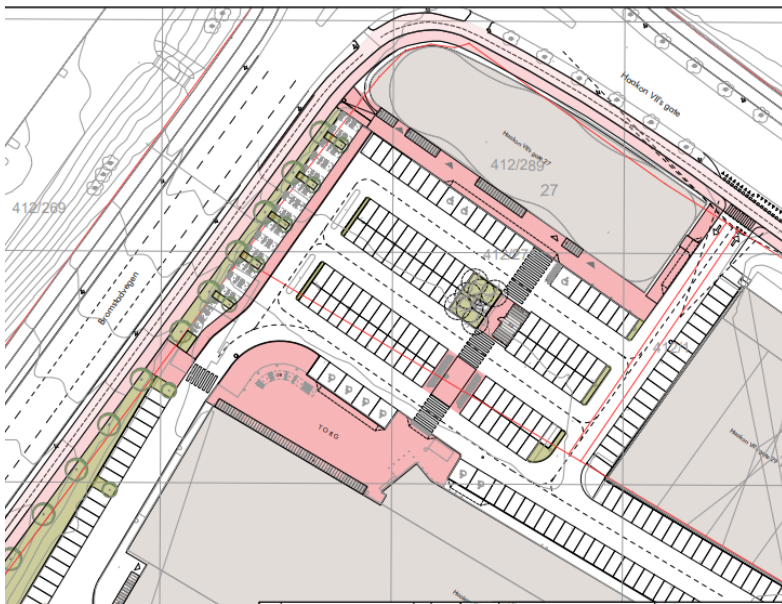
- Gangveg (2016)
- Annen veggrunn – grøntareal (2019)
- Hensynssone, bevaring kulturmiljø (570)
- Bestemmelsesområde – Midlertidig bygge- og anleggsområde



Plankart

### Planlagt bebyggelse

I planforslaget foreslås ingen ny bebyggelse utover eksisterende bygg. Grad av utnytting, 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 trafiksikkerhet som medfører mindre endringer av oppmerkede plasser.

Forslaget medfører en reduksjon av 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 433 plasser for hele området, som er en økning på 358 plasser i forhold til dagens antall. Dette er i tråd med gjeldende KPA.

### **Infrastruktur**

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

### **Trafikkløsninger**

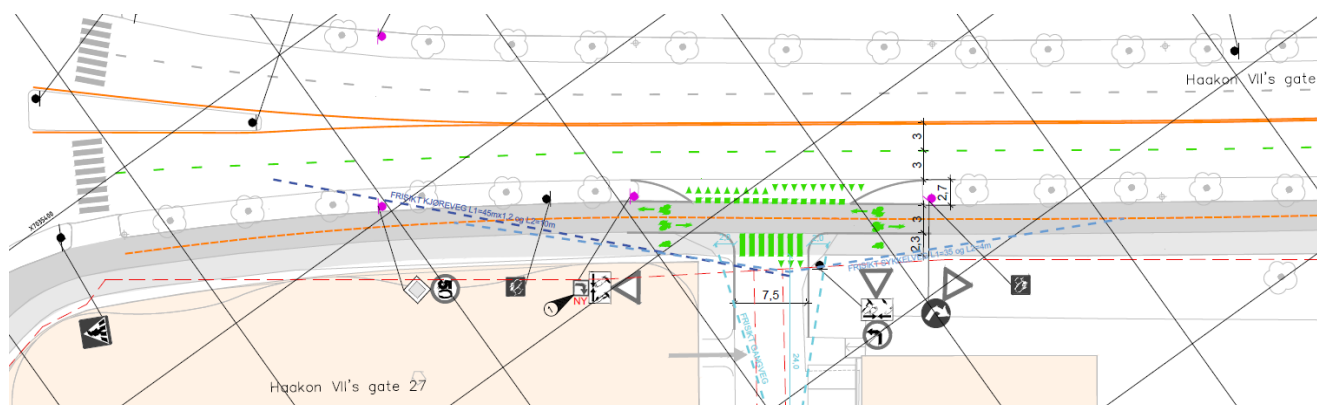
På grunnlag av observasjoner av eksisterende løsning, foreslås det utbedringer for å bedre trafiksikkerheten i avkjørslene mot Bromstadvegen og Haakon VII's gate.

Avkjørselen mot Bromstadvegen fjernes.

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.



*Fotomontasje som viser oppstramning.*



*Tegning som viser siktlinjer og utforming av inn og utkjøring*

For å begrense risiko for konflikt mellom vareleveranser og andre trafikanter er det angitt bestemmelse om at varelevering med store kjøretøy kun tillates utenfor forretningens åpningstid.

### **Tilpasning til tilliggende reguleringsplaner**

Etter vedtak av gjeldende plan er det vedtatt flere planer for tilgrensende samferdselsanlegg som også nå er gjennomført. Planforslaget er tilpasset disse med tanke på regulerte formål, der regulerte areal for midlertidig anleggsarbeid i de tilgrensende 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 avkjørsler. 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. Planforslagets virkninger er begrenset til hvordan arealbruken påvirker handels- og trafikkforhold, som er utredet og beskrevet i egne avsnitt.

### **Trafikale forhold**

Det er utarbeidet egen trafikkanalyse for planforslaget. I trafikkanalysen vurderes eksisterende trafikk og kapasitet i vegnettet, turproduksjon som følge av planforslaget og trafiksikkerhet i avkjørsler.

#### *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 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
<b>Nov 2016</b>	498	608	566	848	<b>2520</b>
<b>Juni 2022</b>	521	606	694	840	<b>2661</b>
<b>(August 2022)</b>	(592)	(666)	(814)	(954)	<b>(3026)</b>
<b>Økning</b>	<b>23</b>	<b>-2</b>	<b>128</b>	<b>-8</b>	<b>141</b>
	<b>(94)</b>	<b>(58)</b>	<b>(248)</b>	<b>(106)</b>	<b>(506)</b>

#### 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).

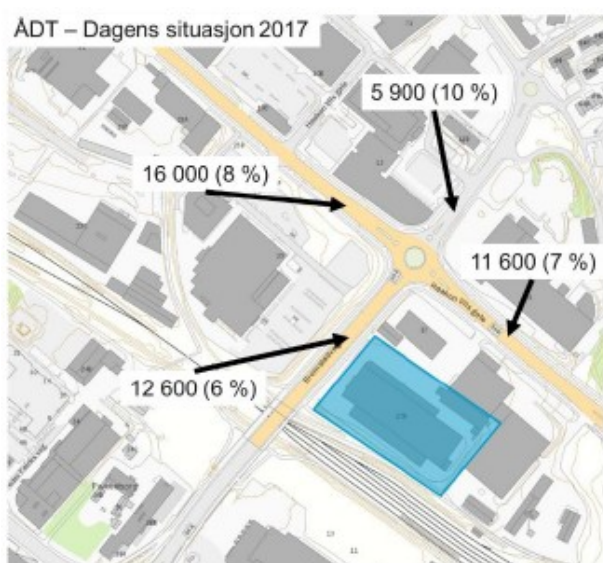
ÅDT	27	27 B	Totalt
Beregnet med kjente turproduksjonsfaktorer	350	1750	2100
Beregnet basert på trafikkteiling	1800		1800
<b>ÅDT dagens situasjon</b>	<b>300</b>	<b>1500</b>	<b>1800</b>

#### Utdrag fra trafikkanalyse

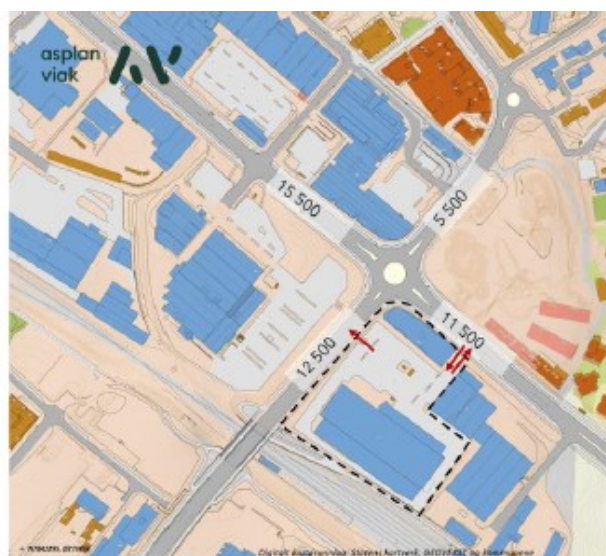
Sammenlignet med turproduksjonsberegninger for forretning med plasskrevende varer fra trafikkanalyse fra 2017, medfører planforslaget ca. 400 ÅDT høyere.

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
<b>Totalt kryss</b>	<b>0,75</b>	<b>9</b>	<b>60</b>

### 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.

### Trafikksikkerhet

Det er ikke registrert uhell i forbindelse med avkjørslar til og fra planområdet siden dagens

løsning ble etablert. Allikevel er det i trafikkanalysen påpekt et utbedringspotensiale i begge avkjørslene.

#### *Mot Haakon VII's gate:*

Dagens kryssområde er noe utflytende. Foreslått tiltak for å stramme opp utkjøringen vil gi en mer oversiktlig trafikksituasjon, 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 oversiktlig. Med inn- og utkjøring i plan med fortau og sykkelveg vil kryssing av både fortau og sykkelveg måtte regnes med.

#### *Parkering*

De trafikale utbedringene medfører en reduksjon av antall parkeringsplasser i planområdet, men den totale dekningen er fortsatt innenfor intervallene 1-1,5 pr. 100m<sup>2</sup> BRA for forretning og 0,5-1 pr. 100m<sup>2</sup> BRA for kontor i parkeringsnormen fra KPA. Ved sluttbehandling anbefales ytterligere skjerping for parkering til maks. 1,1 pr. 100m<sup>2</sup> BRA for forretning/tjenesteyting og maks. 0,5 plasser pr. 100m<sup>2</sup> BRA kontor.

Det ble tidligere foreslått krav om sykkelparkering i tråd med normen i KPA, min. 1,75/1,5 plasser pr. 100m<sup>2</sup> BRA for kontor/forretning og service. Ved sluttbehandling anbefales ytterligere skjerping av sykkelparkering med et generelt minimumskrav på min. 2,0 plasser pr. 100m<sup>2</sup> BRA bruksformål. Dette medfører at parkeringsdekningen for sykkel i planområdet blir mangedoblet i forhold til dagens situasjon.

#### *Varelevering*

Det er allerede en etablert praksis om at vareleveranser med store kjøretøy skjer utenom forretningenes åpningstid. Ved å sikre denne begrensningen med bestemmelse om varelevering, begrenses risiko for sammenstøt mellom store kjøretøy og andre trafikanter betydelig.

### **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. 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 planarbeider 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 høringsperioden**

Planforslaget var på høring i perioden 02.03.2023 – 24.04.2023.

#### *Statsforvalteren i Trøndelag, 19.04.2023*

Det ble fremmet innsigelser til planforslaget fra Statsforvalteren i Trøndelag knyttet til parkering for bil og sykkel.

*Kommentar:* Innsigelsen er søkt imøtekommet med redusert bilparkering, økt sykkelparkering og bedre tilrettelegging for gående og syklende.

#### *Trøndelag fylkeskommune, 27.04.2023*

Trøndelag fylkeskommune hadde innsigelse til utkjøring mot Bromstadvegen, utforming av kryss mot Haakon VII's gate og manglende areal for fremtidig etablering av kollektivholdeplass .

*Kommentar:* Innsigelsen er imøtekommet

#### *Statens vegvesen, 29.3.2023*

I likhet med fylkeskommunen stiller Statens vegvesen spørsmål til at kapasitetsberegningene i vegnettet kun er utført etter dagens situasjon, men anser at de pågående arbeidene med mobilitetsplan for kommunen vil avdekke eventuelle behov for avbøtende tiltak.

Videre så er Statens vegvesen positiv til at linjeføringen i avkjørslene blir strammet opp som foreslått og ber om at det blir ekstra forsterket ved «høyre på» mot Bromstadvegen. Statens vegvesen påpeker også at det er en konflikt mellom planforslaget og vedtatt plan for Gildheimkrysset-Leangen stasjon, hovedsykkelveg – r2020021 i planforslagets sørøstre hjørne der areal til midlertidig areal for bygge- og anleggsområde overskrives. Dette er en overseelse fra forslagsstillers side og foreslått retting før vedtak er fremlagt for og akseptert av Statens vegvesen.

*Kommentar:* Årsaken til at det ikke er fremskrevet trafikk tall i planforslaget er først og fremst at dagens situasjon er lik fremtidig situasjon som følge av tiltaket. Tallene angitt i dagens situasjon er basert på trafikk tellinger som beskriver den faktiske bruken som hjemles i planforslaget. Trafikken i tilgrensende vegnett har ikke økt de senere årene. Boligutbyggingen på Lade som det vises til har lav parkeringsdekning og erstatter tidligere virksomheter, og forventes derfor ikke å bidra til vesentlig trafikkøkning på vegnettet.

#### *AtB, 24.04.2023*

AtB er i likhet med fylkeskommunen opptatt av utkjøringen i Bromstadvegen og fremkommelighet for kollektivtrafikken og ønsker at denne stenges. AtB trekker også inn mer overordnede forhold vedrørende trafikksystem i vegnettet med ønske om midtstilt kollektivfelt gjennom Haakon VII's gate.

Videre kommenterer AtB med mer generelle føringer for tilrettelegging av adkomst til holdeplasser og konsekvenser for kollektivtrafikk i anleggsfasen.

*Kommentar:* Innspill fra AtB handler delvis om forhold som er utenfor planforslagets omfang. I forhold til anleggsfasen, så forutsetter planforslaget kun noen mindre oppgraderinger av avkjørsler og parkeringsforhold, så kollektivtrafikken vil ikke bli vesentlig berørt.

*Bane NOR, 24.03.2023*

Bane NOR er positive til sentrumsfunksjoner nær Leangen stasjon og minner om avstandskrav på 30m i jernbaneloven §10. De har ellers ingen merknader til planforslaget.

*Kommentar:* Da planforslaget ikke legger opp til ytterligere utbygging medfører dette ingen endring fra dagens situasjon mot jernbanen.

*LUKS, 04.04.2023*

LUKS kommenterer at planforslaget i liten grad omtaler forhold omkring varetransport til og fra tiltaket og viser til generelt regelverk vedr. vareleveranser.

*Kommentar:* Årsaken til at dette ikke er omtalt i planforslaget er at det ikke er noen endring fra dagens situasjon, der varelogistikken er grundig vurdert i prosjekteringen av Hangaren og allerede fungerer godt.

*Styret i SE Leangenbukta Rekkehus Bt1, 24.4.2023*

Styret støtter forslaget, men har kommentarer til enkelte forhold.

Med tanke på trafiksikkerhet for myke trafikanter etterspørres vurderinger av lysregulert kryssing av Haakon VII's gate, god skilting og vegmerking samt trygge gang- og sykkelveger. Det trekkes også frem at det må vises hensyn til trygg skoleveg, spesielt med tanke på kryssinger.

*Kommentar:* Gang- og sykkelvegnettet rundt planområdet er allerede godt utformet. I planforslaget foreslås allerede utbedringer av inn- og utkjørsler med tanke på skilting og vegmerking. Dersom kryssingene oppleves som utrygge, kan det være at lysregulering kan gi bedre forhold, men dette er noe som vil påvirke trafikkavviklingen på et overordnet nivå, og bør i så måte vurderes i forbindelse med overordnet vegplanlegging og ikke som del av en mindre detaljreguleringsplan. Styret er også bekymret for økt støy og foreslår at det etableres skjermvegger for å skjerme boligene for både lys og støy. Alternativt vurdere støydempende beplantning. Det påpekes at det ved utkjøringen i dag kommer lys mot boligene. Det etterlyses derfor en lysanalyse. Når det kommer til støy og lys på naboene så er dette eksisterende forhold på eiendommen der planforslaget ikke medfører noen endring fra dagens bruk.

### **Avsluttende kommentar**

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.