

Saksframlegg

Detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 2023/11378

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B som vist på kart i målestokk 1:1000, merket ARC Arkitekter AS senest datert 04.09.2023 med bestemmelser senest datert 01.09.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 01.09.2023.

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

SAKSFRAMSTILLING

Bakgrunn

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

Haakon VII's gate 27B er 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 tillatelsen 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 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), men at det også skal tillates forretning for annen detaljvarehandel. Dagligvarer tillates fortsatt ikke.

Bakgrunnen for dette er at de allerede etablerte forretningene fortsatt kan bli værende i Hangaren.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Tidligere vedtak:

- Bystyret, 30.09.2020 sak: 152/20: Spørsmålet om planoppstart ble første gang avvist
- Bygningsrådet 15.02.2022, sak 33/22: Spørsmålet om planoppstart ble på nytt fremmet. Bygningsrådet vedtok igangsetting av reguleringsplan.
- Bygningsrådet 28.02.2023, sak 42/23: Vedtak om å sende planforslaget på høring og offentlig ettersyn.

Innsigelser:

Det ble fremmet innsigelser under høringsperioden fra Statsforvalteren og Trøndelag fylkeskommune. Kommunedirektøren vurderer at innsigelsene er imøtekommet, men venter på bekreftelse fra innsigelsesmyndighetene på dette.

Følgende innsigelser ble fremmet fra Trøndelag fylkeskommune:

«Som eier og forvalter av fylkesveg fremmer Trøndelag fylkeskommune, ved fylkesdirektøren, innsigelse inntil følgende er innarbeidet i planforslaget:

- 1. Utkjøring fra Haakon VII's gate 27 mot Bromstadvegen er fjernet/stengt.*
- 2. Planforslaget viser en avkjøring mot Haakon VII's gate som er utformet i henhold til håndbok N100, både med tanke på utforming og sikt.*
- 3. Planforslaget sikrer at det avsettes et belte på 2 meter fra dagens vegkant langs plangrensen mot Bromstadvegen frem til rundkjøringen i Haakon VII's gate for å sikre mulighet for fremtidig etablering av kollektivholdeplass og for drift/vedlikehold.»*

Disse er imøtekommet ved at utkjøringen til Bromstadvegen fjernes, avkjørsel fra Haakon VII's gate bedres og utformes i henhold til vegnormalen (N100) og det er avklart at det er tilstrekkelig areal for kollektivholdeplass mot Bromstadvegen, innenfor feltet o_AVG.

Følgende innsigelser ble fremmet fra Statsforvalteren i Trøndelag:

- 1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven §5-4, og med bakgrunn i føringer i SPR-BATP pkt. 4.3 og føringer om et skjerpet jordvern fremmes det innsigelse til omfanget av tillatt parkeringsareal i reguleringsforslaget. Slik vi ser det bør det tas inn begrensninger for tillatt antall parkeringsplasser på terreng / areal som gjør planforslaget mer i tråd med prinsippene i KPA-forslaget*
- 2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven §5-4, og med bakgrunn i føringer i SPR-BATP pkt. 4.4 og Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, fremmes det innsigelse til at planleggingen ikke bidrar til å redusere utslipp av klimagasser ved for lavt antall sykkeloppstillingsplasser og manglende tilrettelegging for myke trafikanter*

Antall parkeringsplasser i planområdet er redusert til maks. 1,1 pr. 100m² BRA for forretning/tjenesteyting og maks. 0,5 plasser pr. 100m² BRA kontor. Den totale dekingen er innenfor nedre del av intervallene for forretning (1-1,5 pr. 100m² BRA), og for kontor (0,5-1 pr. 100m² BRA) i parkeringsnormen fra gjeldende KPA.

Etter høring er flere parkeringsplasser tatt ut til fordel for grønt og sykkelparkering og bedre gangforbindelse mellom bebyggelsen. Kommunedirektøren har vurdert at tiltakene ved å styrke torget, en grønnere henvendelse mot Bromstadvegen, bedre fremkommeligheten for myke trafikanter til, fra og mellom bebyggelsen i planområdet, samt bedre sykkelparkering imøtekommer innsigelsen fra Statsforvalteren. Det er fremdeles betydelig overflateparkering, men Kommunedirektøren vurderer at planforslaget legger mer vekt på løsninger som gjør at folk velger å gå og sykle i større grad enn i dag. Se også under Vurdering i saksfremlegget.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet utgjør ca. 19 daa. 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 fortsatt ikke.

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

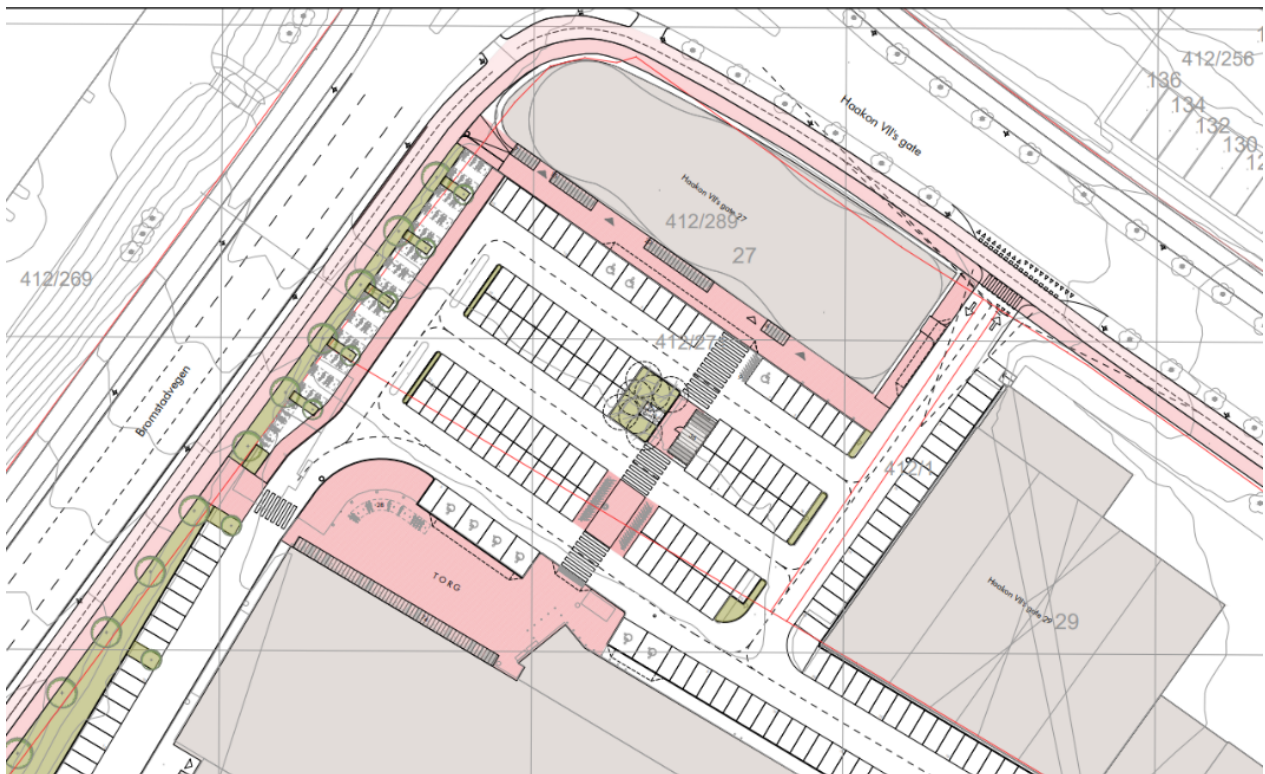
Gjeldende reguleringsplan for området er r20110035 - Haakon VII's gt. 27 og 27B, gnr 412 bnr 271 og gnr 412 bnr 272. Denne trådte i kraft 24.5.2012. Denne videreføres foruten bestemmelse knyttet til type forretning. I planforslaget foreslås ingen ny bebyggelse utover eksisterende bygg. Grad av utnyttning, byggegrensener og byggehøyder endres dermed heller ikke av foreslått planendring.

Vurdering

Hovedutfordringene ved dette planforslaget er virkningen tiltaket vil ha for handelen i Midtbyen og virkningene for trafikksystemet i området. Det har vært utfordringer med trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Etter høring har det i hovedsak vært de trafikale problemstillinger som har vært tema. Kommunedirektøren har argumentert for nødvendigheten av mer bymessige grep, nå som det skal tillates forretning som ikke avgrenses til forretning for plasskrevende varer.

Parkering for bil og sykkel

Høringsforslaget tok utgangspunkt i eksisterende situasjon for bilparkering i området. Det er nå gjort flere endringer for å følge opp vedtakspunktene ved førstegangsbehandlingen og innsigelsene.



Illustrasjon av grønt, torg og forbindelser for myke trafikanter. Fortsatt preges området av bilparkering, men langs Bromstadvegen skal bilparkering erstattes med sykkelparkering og gangforbindelse mot byggene.

Planforslaget er i tråd med bestemmelser om antall parkeringsplasser for bil og sykkel etter gjeldende KPA (§14.1). Bestemmelsene sikrer at for bilparkering skal det etableres maks 1,1 plasser pr. 100m² BRA forretnings- og tjenesteytingsformål og maks 0,5 plasser pr. 100m² BRA kontorformål.

Ut fra gjeldende KPA er ikke parkeringsdekningen i seg selv høy, men planforslaget skiller seg ut ved at parkeringen kun er overflateparkering. Restaureringen av Hangaren ble utført i dialog med Byantikvaren, og videre vern gjennom bruk sikres med bestemmelser om hvordan bygget skal brukes fremover. Planprosess for gjeldende reguleringsplan for eiendommene avklarte at plassen på nordsiden av hallen forutsettes beholdt som et åpent areal for at Hangaren skulle komme til sin rett. Det gjenværende fortetningspotensialet er dermed ikke stort nok til at det vil være grunnlag for å legge parkering i kjeller. Videre er arealet også innenfor randsonen av det nedlagte avfallsdeponiet i Ladalen. Graving i grunnen vil kunne gi risiko for gassinntrenging.

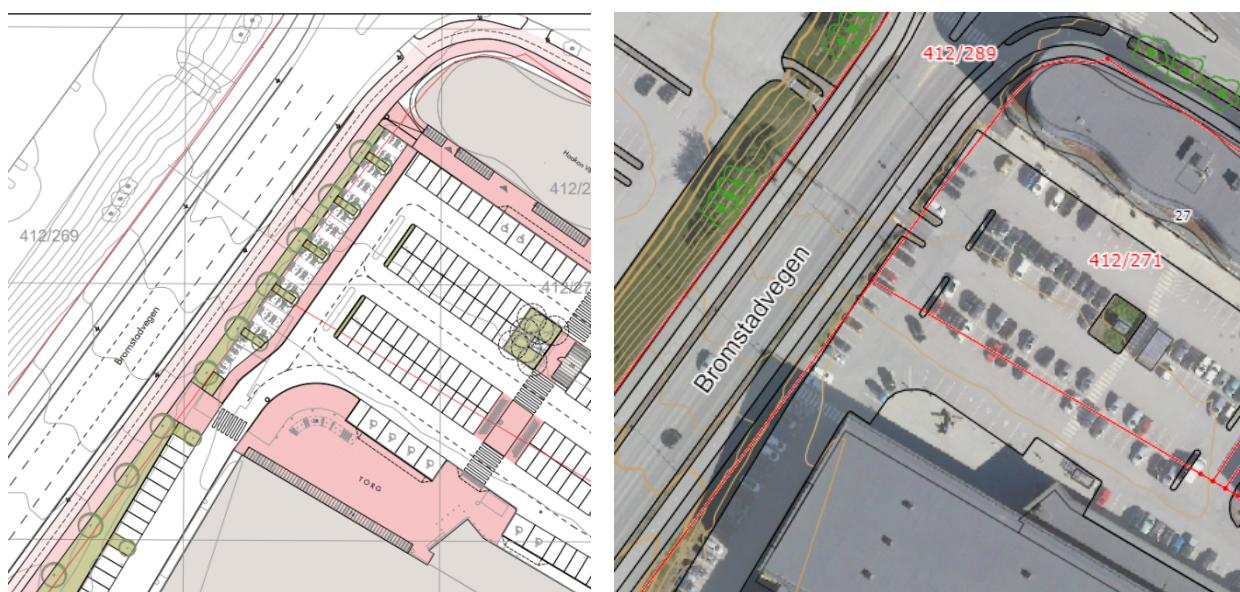
Trafikale virkninger, trafiksikkerhet

For å imøtekomme innsigelsen fra fylkeskommunen, er det gjort endringer. Den største endringen er at avkjørselen mot Bromstadvegen fjernes. Dette er positivt da den har en svært uheldig utforming der bilene i Bromstadvegen har høy fart og bilene som skal ut fra planområdet ofte blir stående på tvers av gang- og sykkelvegen.

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. Utkjøring til Haakon VII's gate skal være i henhold til N100.

Det er en etablert praksis at varelevering skjer utenom forretningenes åpningstider for å begrense potensielle konflikter med øvrige trafikanter i området. Kryssløsningen vil innebære at større kjøretøy må bruke flere felt for å klare svingebevegelsen. Varelevering utenom forretningenes åpningstider er nå sikret med bestemmelse. Kjøremønsteret er utformet slik at det ikke er behov for å rygge i forbindelse med varelevering da det er utformet som en sløyfe rundt Hangaren.

Det legges 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. Store deler settes av til sykkelparkering. Tiltakene er sikret i bestemmelsene.



Situasjonsplan, med stengt utkjøring til Bromstadvegen, større torg, trerekke og sykkelparkering mot Bromstadvegen. Eksisterende situasjon til høyre.

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 enn det forretning for plasskrevende varer gjør. Handelsanalysen viser at konkurransen mot handel i Midtbyen er mindre enn for andre områder i byen. Samtidig viser 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 handelsreisene i regionen skjer til områder med høyest potensial for "grønne" handelsreiser. Dette kan være negativt for mulighetene for å oppnå nullvekstmålet.

Medvirkning

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.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn med frist for merknad 24.04.2023.

Det er mottatt merknad fra AtB, LUKS, Statens vegvesen, Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag. Både Statsforvalteren og fylkeskommunen fremmer merknader med innsigelse til planforslaget. Det ble avholdt møte med Trøndelag fylkeskommune knyttet til innsigelsene. Kommunedirektøren venter på bekreftelse på at innsigelsene er imøtekommet.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 09.09.2023

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Hanne Nordgård
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser