# Fagnotat

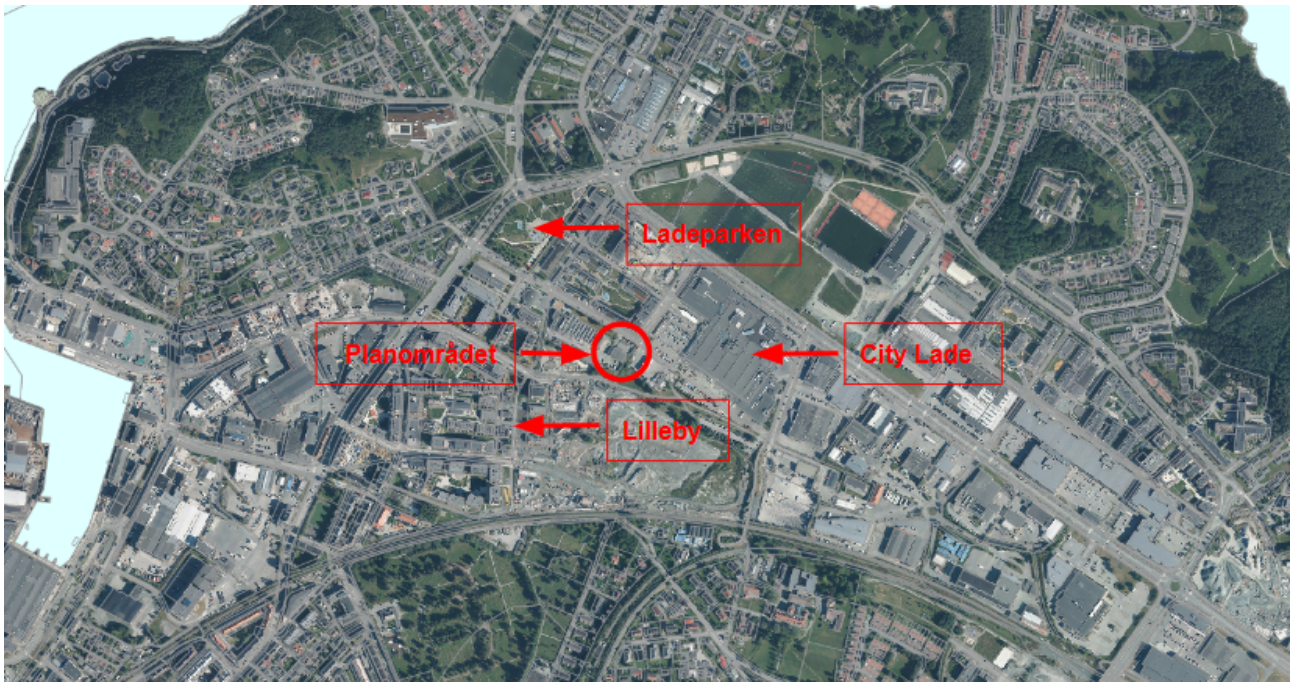
| Vår ref. | Vår dato |
|---|---|
| 2023/8439 | 28.11.2024 |

| | |
|---|---|
| Til: | Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling |
| Fra: | Ragna Fagerli, Byplankontoret |

## Detaljregulering av Håkon Magnussons gate 9, sluttbehandling

### 1. Hva notatet gjelder

Notatet gjelder sluttbehandling av detaljregulering av Håkon Magnussons gate 9 på Lade. Hensikten med planen er å legge til rette for boliger i form av rekkehus og leiligheter, og et næringslokale på gateplan mot Håkon Magnussons gate. Bygningene har seks etasjer i nordøst og går ned til to etasjer mot sør.




*Geografisk plassering på Lade, planområdet avmerket med rød sirkel.*



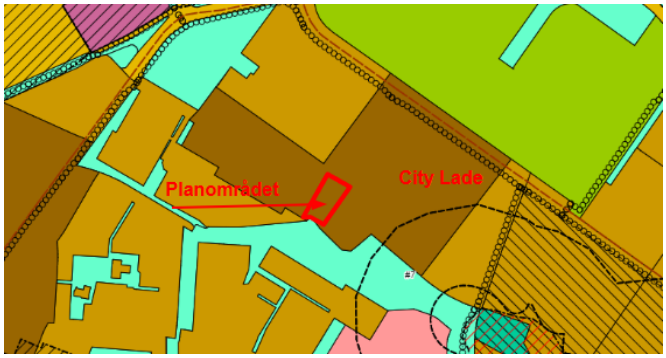
Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

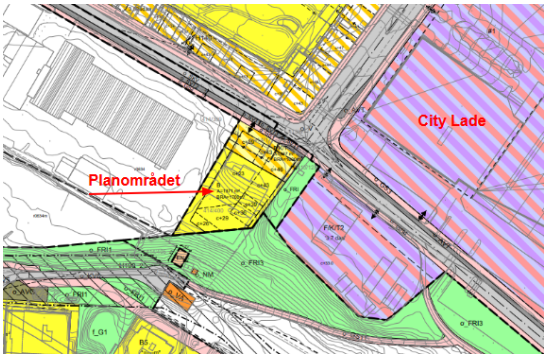
Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no




*Planområdet markert i ny KPA (ikke rettskraftig).*




*Planområdet vist i plankart.*




*Illustrasjonsplan som viser planlagt bebyggelse og uterom.*

Planområdet er om lag 3,7 daa og planforslaget viser 44 boliger og 350 m² BRA til kontor eller tjenesteyting. Utnyttelse blir om lag 12 boliger per dekar, beregnet ut fra et gjennomsnitt på 70 m² per bolig.

Planforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, krav til utforming og gjennomføring er sikret i plankart og bestemmelser.

Planforslaget er utarbeidet av Hus Arkitekter AS på vegne av forslagstiller HMG9 Utvikling AS.

Komplett planforslag forelå 28.2.2023, og saken var på høring og offentlig ettersyn i perioden 16.5.2023 til 24.7.2023.

Det kom innsigelse til planforslaget i fra Statsforvalteren i Trøndelag, Statens vegvesen og Trøndelag Fylkeskommune. Innsigelsene fra Statsforvalteren er imøtekommet, foruten innsigelsen om krav til en mobilitetsplan for Lade og Nyhavna. Statens vegvesen og Trøndelag Fylkeskommune har også samme innsigelse på grunn av manglende trafikkanalyse for Nyhavna og Lade. Tilsvarende innsigelse ligger på flere planer på Lade og Nyhavna. Planforslaget som nå sendes til sluttbehandling har ikke innarbeidet forslag til rekkefølgekrav fra høringsutkastet til mobilitetsplan.

Planforslaget er i stor grad i tråd med formål i overordnede planer, gjeldende kommuneplans arealdel 2012-2024, og kommunedelplan Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.4.2005. Foreslått utbygging avviker imidlertid fra enkelte krav i KPA, med mindre parkering og mindre uterom.

Planområdet er del av byggesone 1, felt S3 og delvis byggesone 2 i nylig vedtatt kommuneplans arealdel, som ikke er rettskraftig ennå. Bestemmelsene her sier at det i felt S3_Haakon Magnussons gate ikke tillates økt areal til forretninger. I planforslaget er det satt av areal til kontor og tjenesteyting mot Haakon Magnussons gate. I tillegg er parkeringskrav i ny, men ikke rettskraftig, KPA et maksimumskrav. I planforslaget er kravet til parkering et minimumskrav.

### Oppfølging av vedtak

Ved førstegangsbehandling av planforslaget 16.05.2023 i bygningsrådets sak 101/23, ble følgende tillegg vedtatt:

> *Før sluttbehandling skal avstand fra formålsgrense mot offentlig friområde i øst og sør vurderes nærmere.*

Avstand fra formålsgrensen mot offentlig friområde er to meter. Det vurderes å være nok avstand fra friområdet til å sette opp stillas og annet for nødvendig vedlikehold. Avstand fra formålsgrenser i sør er økt med en meter fra planforslag som lå ute på høring. Det vurderes som nok fordi ved oppbrudd av bygningslinje som vist i illustrasjonsplan er det kun hjørner av bebyggelsen som står en meter fra formålsgrensen.

Det gjøres oppmerksom på at rekkefølgekrav § 7.3. i bestemmelsene til planforslag som var på høring, «*Annen veggrunn – grøntareal o_SVG skal være ferdig opparbeidet før midlertidig brukstillatelse kan gis»,* er endret til at nytt fortau o_SG1 skal ikke opparbeides helt til avgrensning av planen i vest, men skal kobles på eksisterende fortau i Håkon Magnussons gate. Dette for å skåne en fin trerekke langs gata. Det er toveis sykkelfelt på nordsiden av Håkon Magnussons gate, som ivaretar framkommelighet for syklende.

## 2. Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger til rette for blandet boligbebyggelse med rekkehus og leiligheter, parkeringskjeller og et næringslokale på gateplan mot Håkon Magnussons gate.





*Illustrasjonen til venstre viser planforslaget sett mot Håkon Magnussons gate og City Lade. Illustrasjonen til høyre viser et perspektiv fra gårdsrommet i bebyggelse.*



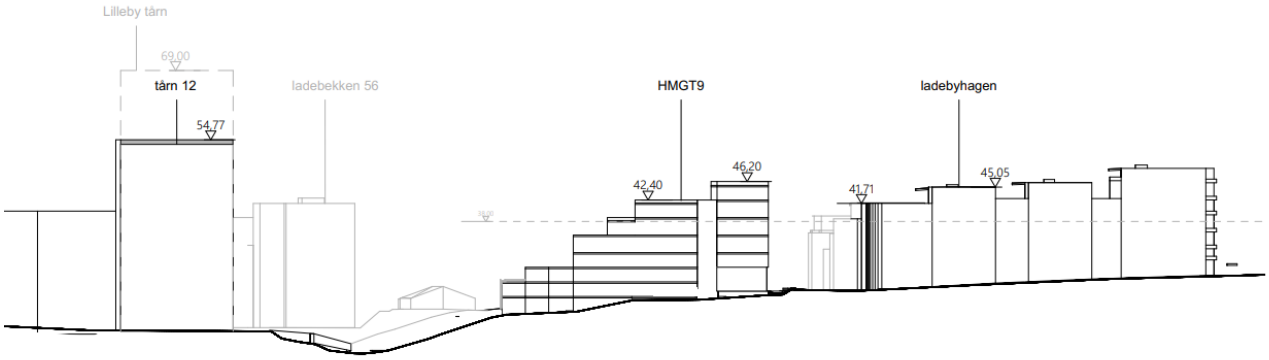

*Fjernvirkning fra Rønningen gård, viser forholdene til etablert bygg og bygg under oppføring.*

Det legges opp til parkeringsdekning på minimum 0,3 plass per bolig eller per 100 m² BRA bolig. Kravet i KPA er 0,8 per bolig. Det legges opp til mye sykkelparkering, omlag det dobbelte av kravet i KPA, med god plass til større lastesykler. En reduksjon av bilparkeringsplasser vil være i tråd med nullvekstmålet.

Planforslaget legger til grunn et krav om uterom på minimum 30 m² per 100 m² BRA. Dette tilsvarer krav til sentrumsområder. Dette forsvares ved at planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde kollektivåre, har sentrumsformål, og er lett tilgjengelig til dagligvarebutikk og offentlig parker og idrettsområder.

Planforslaget oppfyller kravene til uterom med god margin på areal, soltilgang, utsikt og kvalitet.

Bygningshøydene gjenspeiler situasjonen på andre siden av gata og flere av de nye regulerte bygningene på Lilleby.




*Snitt som viser planlagt bebyggelse (i midten) og eksisterende bygninger (Ladebyhagen til høyre) og bygninger under oppføring på Lilleby (til venstre).*

Samtlige boenheter har tilgang på egne avgrensede private uterom i form av balkonger, takterrasser eller uterom på bakken, alle uterom har gunstige solforhold.

Fjernvirkning av planforslaget viser at det ikke har større negativ virkning på omgivelsene. Bebyggelsen vil kaste skygge på bensinstasjon ved City Lade, som ligger på nabotomta i øst, og på nabobygg i nord, i mars og april måned. I juni blir det ikke skygge på nabobygg i nord, men det blir skygge fra bebyggelsen på tomta til bensinstasjonen i øst.

Byplankontoret vurderer at dette ikke vil forringe muligheten for transformasjon av denne tomta. Det er gode solforhold på ettermiddagen hele sommerhalvåret.

## 3. Byplankontorets vurdering

Avvik fra krav i gjeldende KPA om uterom og bilparkering kan forsvares ved at planområdet er bynært og har kort avstand til nødvendige tjenester i sentrum, på City Lade, park og idrettsfasiliteter.

<u>Argumenter for planforslaget:</u>

- Foreslått bebyggelse er godt tilpasset på tomten, og den vil skjerme felles uterom mot støy.
- Det er gode solforhold på uterom og leilighetene får godt med sol.
- Plassering av boliger her er gunstig for nullvekstmålet. Avstand til funksjoner folk har bruk for i dagliglivet.
- Området ligger i relativ kort avstand til Midtbyen.
- Det er gode busstilbud i området, både til sentrum og til knutepunkt på Strindheim.

<u>Argumenter mot planforslaget:</u>

- Dagens bruk som næringsformål opphører ved at et bilverksted må flytte. Det vil påvirke etterspørsel etter næringslokaler andre steder i byen.
- Parkeringskjelleren gir store sokler mot vest med dårlig kontakt mellom uteoppholdsarealet og bakkenivået.

## 4. Kommunale enheter som har merknader/er uenig i saken
Kommunale innspill er ivaretatt i planforslaget.

## 5. Konsekvenser for sosial bærekraft
Planforslaget sikrer tilleggskvaliteter som fellesarealer, og at heis og hovedtrapp skal plasseres i tilknytning til dette for god orienterbarhet.

## 6. Konsekvenser for næring
Bytter ut en næringstomt med boliger. Et bilverksted må flytte og finne et annet sted for sin virksomhet.

## 7. Konsekvenser for klima og ytre miljø
Det er positivt at reguleringsplanen legger opp til fortetting i et sentralt område med god tilgjengelighet til kollektiv transport, idrettsområder og park. Lav parkeringsdekning for bil og kort avstand til Midtbyen, vil sammen med gode gang- og sykkelforbindelser være faktorer som vil øke bruk av kollektivtransport, sykling og gange, og dermed redusere biltrafikk og utslipp.

Dette er en tomt som ligger mot en skråning og bygningene må stabilisere terreng, dette krever en del utgraving og fundamentering under bakken. Slike tiltak vil ha negativ innvirkning på klimagassregnskap.

Bestemmelsene krever et klimagassregnskap av tiltak på tomta, før igangsettelse. Det er positivt fordi da er det mulig finne hvilken måte konsekvensene for klima kan reduseres på best mulig måte.

## 8. Økonomiske/administrative konsekvenser
Utbygging på tomta ansees ikke å ha økonomiske konsekvenser for kommunen utover økning i drift og vedlikehold av ny gang- og sykkelveg.

## 9. Prosess og medvirkning
Oppstart av planarbeidet er annonsert i lokal avis, og det kom innspill fra offentlige instanser, men ikke fra naboer. Innspill er tatt med i prosessen videre. Ved høring av planforslaget kom det innspill fra fem offentlige instanser. Statsforvalteren, Statens vegvesen og Fylkeskommunen fremmet innsigelse til planen, og flere faglige råd.

Innsigelsene er avklart med unntak av krav til mobilitetsanalyse for strekningen Nyhavna- Lade og Leangen. Innsigelsen følger planforslaget til sluttbehandling. Planen vil følgelig ikke være rettskraftig før innsigelsen er trukket.

## 10. Byplankontorets anbefaling
Byplankontoret anbefaler at planforslaget vedtas, med uløst innsigelse om krav til mobilitetsanalyse for Nyhavna-Lade. Mobilitetsplan for Nyhavna-Lade, med mobilitetsanalyse og tiltak, forventes lagt ut på høring snarlig.

**Byplankontorets forslag til vedtak:**
Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Håkon Magnussons gate 9 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Hus Arkitekter AS datert 24.4.2023, senest endret 7.10.2024, med bestemmelser senest datert 25.11.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.11.2024.

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

**Vedlegg:**
Vedlegg 1: Planbeskrivelse
Vedlegg 2: Reguleringskart
Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
Vedlegg 4: Illustrasjonshefte