



TRONDHEIM KOMMUNE

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL

KOMMUNEDELPLAN

BYPLANKONTORET APRIL 2006

Dokumentinformasjon

Rapportnavn: Lade, Leangen og Rotvoll, kommunedelplan

Arkiv: Saksnr: 99/21439

Saksbehandler: Line Snøfugl Storvik

Dato: 23.4.2006

Versjon: 2 (oppdatert etter Bystyrets vedtak 28.4.2005)

Versjon 1: "Lade, Leangen og Rotvoll, kommunedelplan, sluttbehandling, plan- og bygningsenheten" datert 14.02.2005



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Erling Skakkes gate 14

Telefon: 72542500

Telefaks: 72542721

Organisasjonsnummer: NO 942 110 464

E-post: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internett: <http://www.trondheim.kommune.no/byplan/>

FORORD

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll ble vedtatt i Bystyret 28. april 2005.

Hensikten med kommunedelplanen er først og fremst å få et styringsredskap for behandling av de mange plan- og byggesakene i området, slik at utviklingen går i riktig retning i forhold til kommunens byutviklingsstrategi som er fastlagt i kommuneplanens arealdel 2001-2012.

Kommunedelplanen er en oppfølging av intensjonene i arealdelen, og innebærer en detaljering, justering og konkretisering av denne. Kommunedelplanen er et grunnlag for, og skal følges opp av, bebyggelsesplaner som skal løse enkeltkvartalers problemstillinger på et mer detaljert nivå.

Tre forslag til plan har vært på offentlig ettersyn og høring, første gang samtidig med reguleringsplan for godsterminalen i 2001. Ny kommuneplanens arealdel, beslutningen om at jernbanens godsterminal likevel ikke skulle flyttes til Leangen, samt nye retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester medførte at premissene for planarbeidet ble vesentlig endret underveis. På bakgrunn av dette, ble nye forutsetninger og prinsipper for kommunedelplanen behandlet i Bygningsrådet i mars 2003. Prinsippene dannet grunnlag for et nytt forslag som var på offentlig ettersyn/høring vinteren 2004.

Med bakgrunn i merknader samt videre analyser, ble det foretatt en god del endringer og justeringer av dette høringsforslaget. Prinsipper som ble vektlagt i slutfasen var å ivareta hensynet til eksisterende virksomheter på en bedre måte, samt å begrense omfanget av handel av hensyn til Midtbyen og andre bydelssentra. De fleste endringene ble forespeilet i høringsforslaget og er i tråd med innkomne merknader. Det justerte planforslaget ble sendt på en begrenset høring til bl.a. Fylkesmannen, regionale myndigheter, Næringsforeningen og andre aktive merknadsfremmere i oktober 2004, og ble lagt ut til offentlig ettersyn i januar 2005.

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll er samlet i denne rapporten og består av følgende dokumenter:

- Plankart 1:5000 (nedfotografert side 1)
- Bestemmelser med retningslinjer (side 9)
- Planbeskrivelse (side 26)
- Saksfremlegg med Bystyrets vedtak (side 58)
- Vedlegg for dokumentasjon av prosess og analyser foreligger i eget vedleggshefte som fulgte saken til sluttbehandling i Bystyret, datert februar 2005

Plankartet og bestemmelsene er juridisk bindende. Plankartet er utarbeidet i målestokk 1:5.000 og vil være juridisk bindende i denne målestokken. Retningslinjene er veiledende. Denne rapporten inneholder nedfotografert plankart, planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer. Det tilhørende vedleggshefte inneholder blant annet beskrivelse av planområdet og sammendrag av planprosess, merknader og analyser.

Planen er utarbeidet ved plan- og bygningsenheten. Planarbeidet har pågått i 5 år og mange har deltatt og bidratt. Arbeidet med det endelige planforslaget er utført av Jorun Gjære, Diana van der Meer, Terje Simonsen, Kathrine Strømmen, Idar Støwer, Ingrid Sætherø, Siri Bø Timestad og Line Snøfugl Storvik, med sistnevnte som ansvarlig saksbehandler. Plankart og temakart er utarbeidet av Berit Myren. Trondheim byteknikk ved Knut Sagen og Ole Ivar Folstad har deltatt i planarbeidet vedr. gjennomføringsproblematikk.

Byplankontoret, april 2006

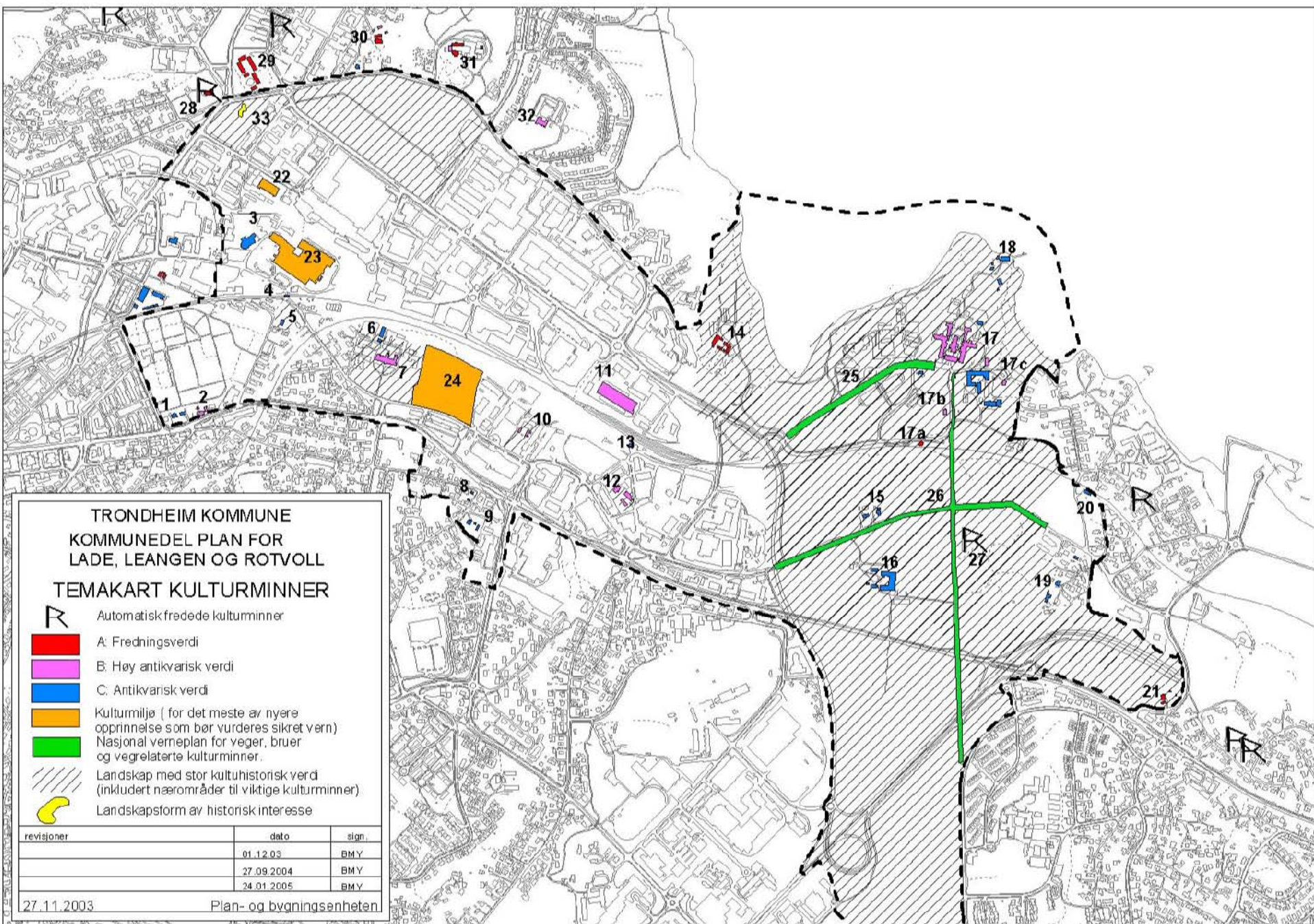
Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

INNHALDSFORTEGNELSE

1	PLANKART (REDUSERT MÅLESTOKK).....	1
1.1	Temakart kulturminner	2
	Tabell til temakart kulturminner	3
	Reguleringsplaner som viser bygninger og anlegg som skal bevares	4
1.2	Aktsomhetskart forurenset grunn	5
	Tabell til aktsomhetskart forurenset grunn	6
1.3	Temakart trafikk.....	7
	Eksempler på mulig fremtidig utforming av gatenettet	8
2	BESTEMMELSER MED HOVEDMÅLSETTINGER, PLANFORUTSETNINGER OG RETNINGSLINJER FOR BEHANDLING AV PLAN- OG BYGGESAKER OG BYSTYRETS VEDTAK.....	9
	Kommunedelplanens hovedmålsettinger.....	9
	Bestemmelser plan- og bygningsloven § 20-4.....	11
	Planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker	18
	Bystyrets vedtak	25
3	PLANBESKRIVELSE	26
3.1	Planforutsetninger og problemstillinger	26
	Et komplekst område i endring	26
	Byutviklingsstrategi fastsatt i kommuneplanens arealplan	26
	Utfordringer	26
3.2	Kommunedelplanens hovedgrep.....	27
3.3	Byomforming på kort og lang sikt	28
	Kommunedelplanens tidsperspektiv	28
	Mulig omforming på lang sikt	28
	To senterområder	28
	Sikring av varige strukturer	29
	Næringsområder	29
	Forretning	29
	Boliger	31
	Høyere tetthet	32
	Anslått utbyggingspotensial	33
	Estetikk/byform	34
	Offentlige tjenester	35
3.4	Bedre tilgjengelighet for alle	37
	Mangelfull infrastruktur	37
	Temakart trafikk	37
	Nytt gatenett	37
	Gang- og sykkeltraséer	41
	Turveger	42
	Kollektivtrafikk	42
	Parkering	43
3.5	Bevaring av kulturlandskap og kulturminner	45
	Målsetting om at landskap med stor kulturhistorisk verdi forankres i lystgårdsbeltet	45
	Temakart kulturminner	45
	Kulturmiljøet rundt Lade gård, Lade kirke, Ringve botaniske hage og museum og Devle gård	45
	Bevaring av Rotvollområdet	45
	Gårdsanlegg	47
	Gamle veifar	47
	Friområder og bydelsparker for opphold, lek og rekreasjon	47
	Gode uterom i byggeområdene	48
	Turveger går gjennom og binder sammen grøntdrag (grønnstruktur)	48

Lademoen kirkegård	49
3.6 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling	50
Virkemidler for gjennomføring	50
Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler	50
Anslåtte anleggskostnader for offentlig infrastruktur	51
Utbyggingsøkonomi	51
Mulige strategier for gjennomføring – kommunens rolle	52
Plankrav	53
Kommunens byomformingsprosjekter - utvikling av planmetodikk i byomformingsområder	54
4 SAKSPROTOKOLL OG SAKSFRAMLEGG	58
Saksprotokoll	58
Vedtak	59
Saksframlegg	61
Saksutredning	61
Innledning	61
Kort sammendrag av planprosessen	62
Viktige problemstillinger i planforslaget	63
Rådmannens konklusjon og anbefaling	66
5 VEDLEGG 1	
VEDLEGG 1 OVERSIKT OVER NØDVENDIG INFRASTRUKTUR OG SAMFUNNSTJENESTER	1
Rekkefølgekrav i kommunedelplanen	1
Andre tiltak som kan vurderes sikret gjennomført	7
VEDLEGG 2 DAGENS SITUASJON	9
V 2.1 Planområdet	9
Virksomheter	9
Eiendomsstruktur	10
V 2.2 Naturgitte forutsetninger og miljøforhold	11
Naturforhold	11
Miljøforhold	12
V 2.3 Dagens arealbruk, bebyggelsesstruktur	13
Kort historikk	13
Kulturlandskap og kulturminner	14
Eksisterende arealbruk og bebyggelse	16
Idrett, rekreasjon og barn og unges bruk av området	16
V 2.4 Infrastruktur	18
Trafikk	18
Offentlig og privat service	20
Trafikkulykkeregistreringer (kart)	21
Vann- og avløpsnett (kart)	22
Høyspentledning (kart)	23
VEDLEGG 3 PLANPROSESSEN	24
V 3.1 Overordnede planer og vedtak av betydning for planen	24
Kommunens byutviklingsstrategi	24
Kommuneplanens strategidel 2001-2012	24
Kommuneplanens arealdel 2001-2012	24
Lokalisering av handel og tjenester og etableringsstopp for kjøpesentre	25
V 3.2 Behandling av plan- og byggesaker inntil vedtak av planen	26
V 3.3 Politiske behandlinger fram til nå	27
Disposisjonsplan for et mindre område, 1996	27
Igangsetting av kommunedelplanarbeid, oktober 1999	27
Verneplan for Rotvollområdet, november 2000	27
Offentlig ettersyn og høring, mai 2001	27
Nye forutsetninger, nye prinsipper, mars 2003	28
Nytt planforslag, november 2003	29
Offentlig ettersyn og høring, januar 2004	29
Begrenset høring oktober 2004 og offentlig ettersyn januar 2005	30

VEDLEGG 4	MERKNADER TIL PLANFORSLAGET M/KOMMENTARER.....	31
V 4.1	Innholdsliste med kartreferanser og sidehenvisning.....	31
	Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004.....	38
	Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004.....	74
	Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005.....	89
VEDLEGG 5	OPPSUMMERING AV ANALYSER	93
V 5.1	Dagens næringsvirksomhet.....	93
	Virksomheter i planområdet – enkel inndeling.....	93
	Virksomheter i planområdet – detaljert inndeling.....	95
V 5.2	Landskapsanalyse for Rotvollområdet.....	97
	Eiendomsforhold og arealbruk.....	97
	Kulturminner og kulturmiljø.....	97
	Biologisk mangfold.....	98
	Landskap.....	99
	Friluftsliv.....	100
V 5.3	Utviklingspotensial og trafikkskapning.....	101
V 5.4	Trafikkregistreringer og kapasitetsberegninger.....	102
	Trafikkregistreringer.....	102
	Kapasitetsberegninger.....	103
	Kommentarer.....	104
V 5.5	Handelsanalyse.....	106
	Hensikt.....	106
	Forutsetninger.....	106
	Framgangsmåte.....	106
	Dagens handelstilbud og kjøpekraft.....	107
	Konsekvenser av utbygging av handel på Lade/Leangen.....	108
	Konklusjon.....	109
V 5.6	Parkeringsanalyse.....	110
	Hensikt.....	110
	Dagens parkeringspolitikk.....	110
	Dagens tilgjengelighet på Lade/Leangen.....	110
	Vurdering av gjeldende norm og konklusjon.....	110
V 5.7	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	112
	Metodikk.....	112
	Resultat.....	113
	Risiko.....	114
V 5.8	Kostnadsanslag.....	115
	Metodikk.....	115
	Resultat.....	115
V 5.9	Utbyggingspotensial i planforslag til sluttbehandling.....	118
	Forutsetninger.....	118
	Antakelser.....	119
	Resultat utbyggingspotensial.....	120
	Endring i utbyggingspotensial fra høringsforslaget.....	120
VEDLEGG 6	VEDTATTE PRINSIPPER FOR PLANARBEIDET.....	123
V 6.1	Planforslag til Offentlig ettersyn januar 2003.....	123
	Planforslag datert 1.12.2003 (nedfotografert).....	139
V 6.2	Prinsippssaken mars 2003.....	140
	Prinsippskisse datert 24.1.2003 (nedfotografert).....	140
V 6.3	Planforslag til offentlig ettersyn og høring 2001.....	142
	Planforslag datert 17.4.2001 (nedfotografert).....	144
V 6.4	Oppstart av planarbeid 1999.....	145



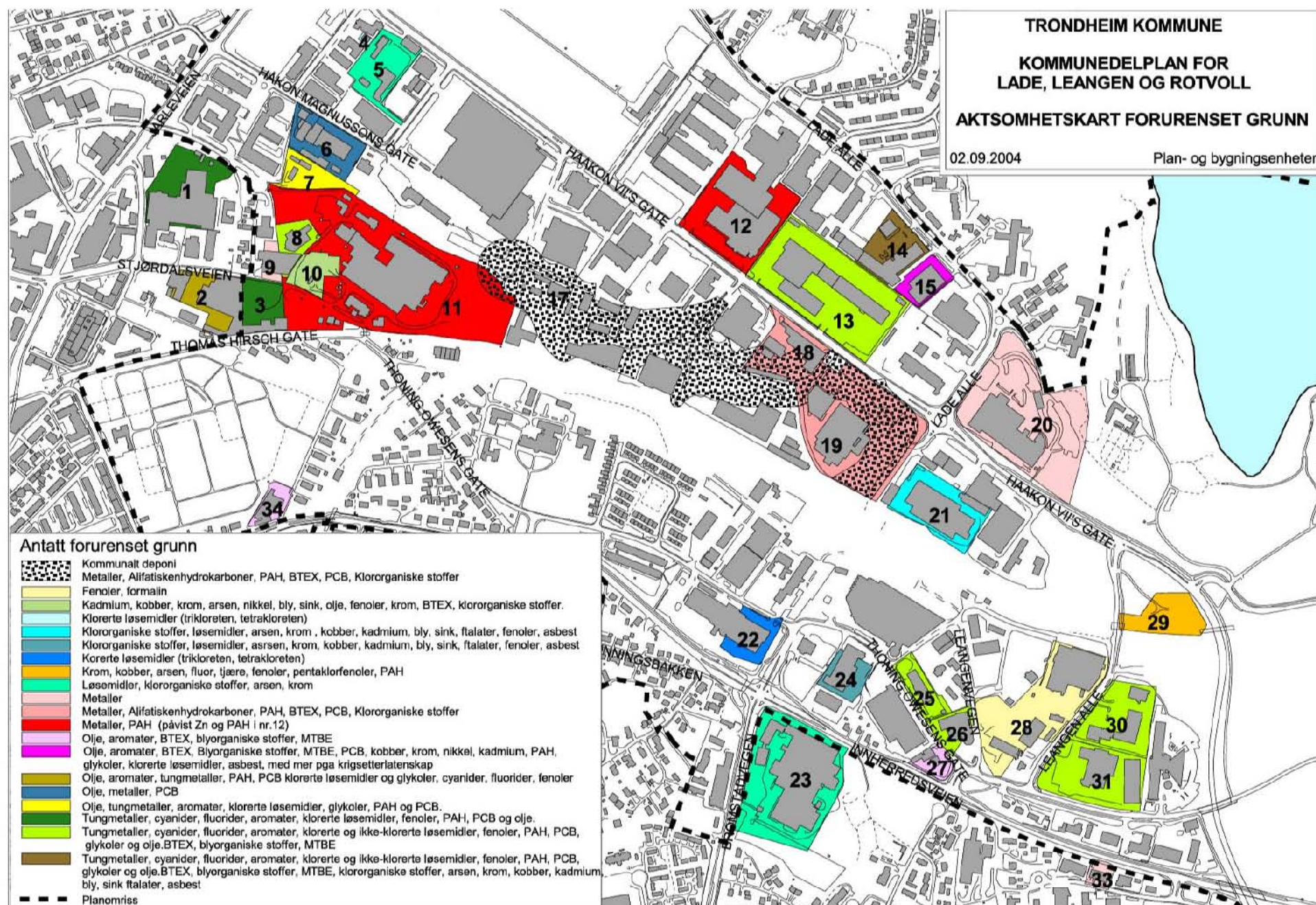
Tabell til temakart kulturminner

Bygningene er vist på temakart for kulturminner. A: fredningsverdi, B: høy antikvarisk verdi, C: antikvarisk verdi

Nr.	Objekt, område	Antikvarisk status/ annen vernestatus	Reguleringsstatus og kommentar	
1	To villaer, Innherredsveien 98 og 100	C	Bolig. Bør reguleres til spesialområde bevaring.	
2	Kathrinelyst	B	Bør reguleres til spesialområde bevaring.	
3	Røkeriet	C	Industrielt kulturminne	
4	Veitunnel	C		
5	Engstykket	C	Bolig	
6	Kapellangården	C	Allmennyttige formål, 1992	
7	Dalen Dronning Mauds Minne	B	Regulert til allmennyttig formål og spesialområde bevaring. Nordsiden allmennyttige formål 1992	
8	Gårdsanlegg ved Strindheim skole	C	Offentlig formål	
9	To små hus i Rønningsbakken	C	Bolig	
10	Falkenborg	B Alléen ble fredet etter naturvernloven i 1968.	Regulert til industri. Hele gårdsanlegget bør reguleres til spesialområde bevaring.	
11	Hangar	B	Næring. Bør reguleres til spesialområde bevaring.	
12	Louiselyst	B	Regulert til spesialområde bevaring og næring.	
13	Leangen stasjon	C		
14	Leangen gård	A Bygningen ble fredet i 1923.	Regulert til gartneri og offentlig grøntareal i 1963. Hele gårdsanlegget bør reguleres til spesialområde bevaring.	
15	2 hus i Ranheimsveien	C		
16	Rotvoll Øvre Våningshusene: Driftsbygningene:	C C	Nasjonalt verdifullt kulturlandskap Uregulert	
17	Rotvoll Nedre Sykehuset c) Stabbur Forpakterbolig b) Potetlager og vedlager a) Vinkjeller Doktorbolig	B B B B C B C	Nasjonalt verdifullt kulturlandskap. Rotvoll sykehus ble regulert til offentlig bebyggelse og spesialområde bevaring i 1984. Rotvoll Nedre ble regulert til allmennyttig formål og spesialområde bevaring i 2002.	
18	Sjøbod og to boliganlegg	C		
19	3 bygninger ved Fr. B. Vallems vei	C		
20	Charlottenlund stasjon	C		
21	Kvernbakken, Grilstadveien 4	A - 3 bygninger ble fredet i 1990	Bolig. Er regulert til spesialområde bevaring.	
22	Bilmekanikerskolen	Vurderes	Arkitektonisk karakteristisk industrielt kulturminne	
23	Smelteverket	Vurderes	Viktig industrielt kulturminne	
24	Dalen Hageby	Vurderes	Bør reguleres til spesialområde bevaring.	
25	Alléer Rotvoll allé	Bjørk, alm og lønn	I nasjonal verneplan for vei, nasjonalt verdifullt kulturlandskap som særdeles verneverdig veger kantet med alléer i storgårdsmiljø	
26	Ranheimsveien	Ask		
27	Schmettows allé	Ask (innslag av lerk, lønn og eik i nord, poppel, bjørk og rogn i sør)		
Utenfor planomr.	28	Lade kirke	A	Viktige omkringliggende kulturminner og – landskap (ikke direkte med i planområdet).
	29	Lade gård	A	
	30	Rognli	A	
	31	Ringve	A	
	32	Devle	B	
	33	Haug fra den gamle flyplassen	-	Landskapsform av historisk interesse

Reguleringsplaner som viser bygninger og anlegg som skal bevares

ID	Reguleringsplaner og reguleringsendringer	I kraft	Merknad
R119i	Reguleringsplan for Louiselyst, Thonning Owesens gate 36, Leangenvegen 3A og 3B	03.03.1994	
R161g	Reguleringsplan for Bromstadveien 1, gnr. 12/3 mfl., Strindheim skole	27.09.2001	
R186	Reguleringsplan for eiendommen Rotvoll Nedre, gnr. 16/1 (nord for jernbanen)	20.12.1984	
R186C	Reguleringsplan for Rotvoll nedre, 16/453 og del av 16/1	31.10.2002	
R267	Reguleringsplan for ny E6 Rotvoll – Reppe	25.06.1987	
R359	Reguleringsplan for Dalen (Dronning Mauds Minne), gnr. 7/1 mfl.	29.04.1993	

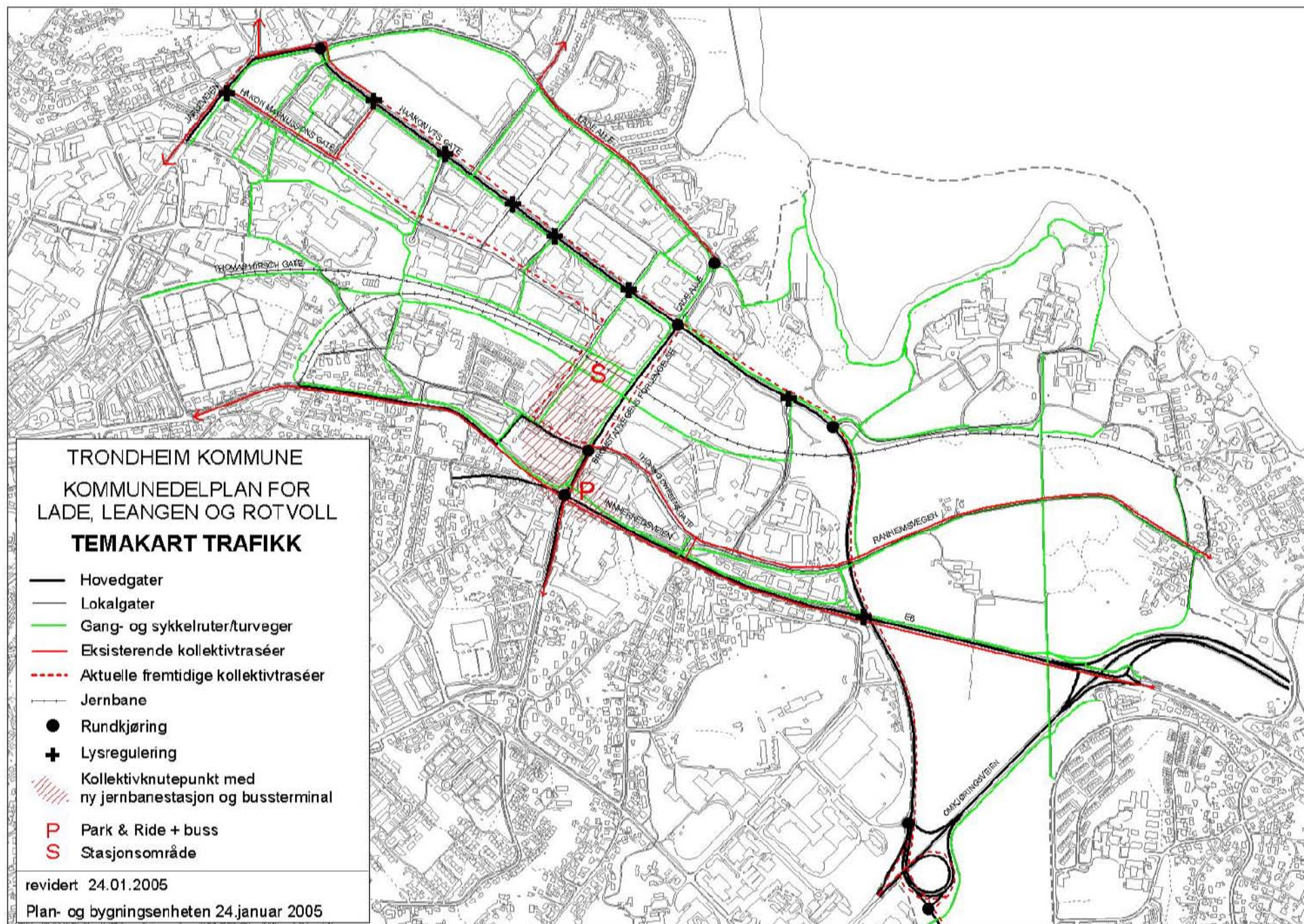


Tabell til aktsomhetskart forurenset grunn

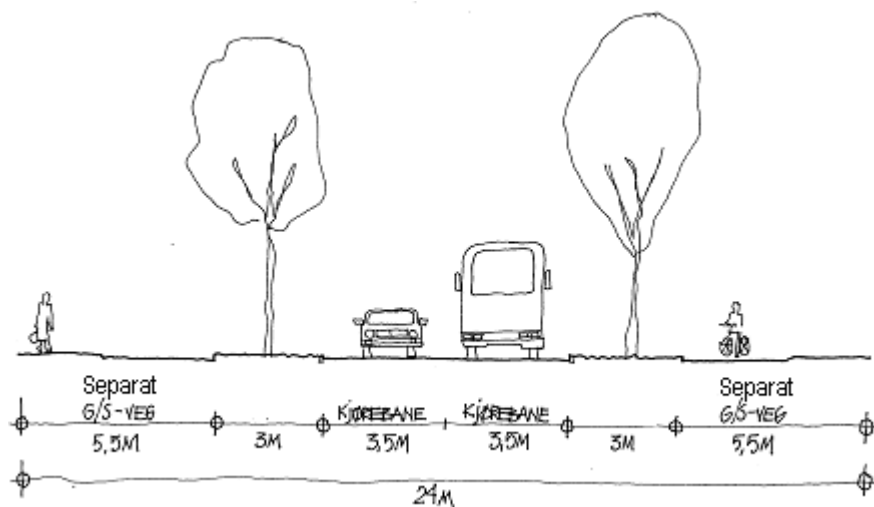
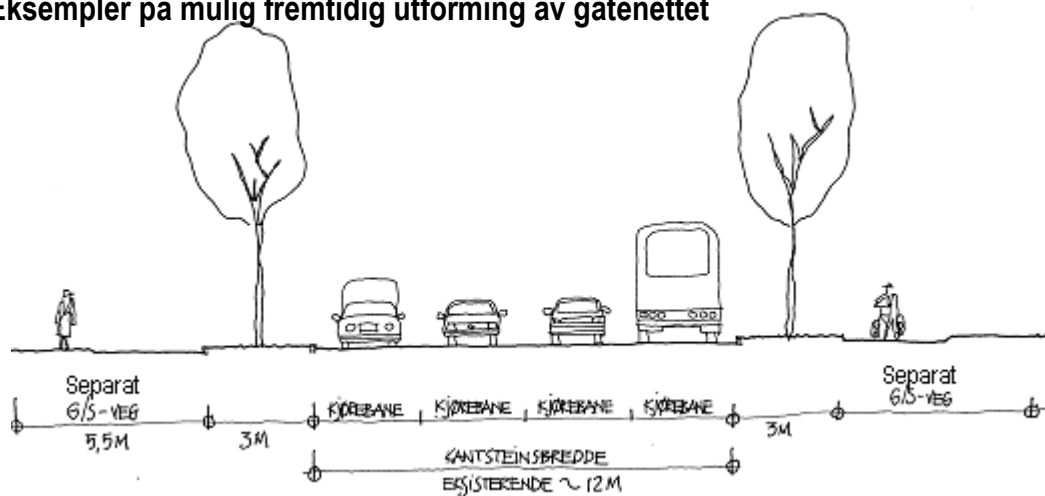
Bygge- og gravekapitlet i Forurensningsforskriften gir tiltakshaver ansvar for å vurdere og eventuelt undersøke om grunnen på eiendommen er forurenset. Om nødvendig skal tiltakshaver utarbeide en tiltaksplan som må godkjennes av kommunen før grunnarbeider kan settes i gang. Aktsomhetskartet viser hvor Trondheim kommune har opplysninger som tilsier at det er mistanke om grunnforurensning. Markeringene bygger på historiske opplysninger om tidligere virksomhet, gjennomførte miljøtekniske grunnundersøkelser og oversiktskartlegging.

I områder som ikke er markert må tiltakshaver gjøre en selvstendig undersøkelse av eiendommens historie og være spesielt oppmerksom på tidligere industri, gartneri, renseri, trykkeri, tekstil- og treimpregnering, skraphandel, overflatebehandling, verksted og bensinstasjoner. Tiltakshaver må påregne å innhente miljøfaglig kompetanse når det er aktuelt å gjennomføre undersøkelser, vurdere disse og utarbeide tiltaksplaner. Se for øvrig SFT-veiledning 99:01: Risikoanalyse av forurenset grunn. Trondheim kommune vil også utgi en egen veiledning med krav som gjelder i Trondheim. Korrigeringer til aktsomhetskartet sendes Miljøenheten. Mer informasjon: [Trondheim kommune - Miljøenheten](#).

Nr	Bransje	Lokalitet	Forurenser
1	Mekanisk verksted (maskinfabrikk)	Forurenset grunn	Bergs Maskin A/S
2	Bilverksted/akkumulatorverksted	Forurenset grunn	Gaden & Larsen A/S
	mekanisk verksted (maskinfabrikk)		Bergs Maskin A/S
	billakking		Thoresen, Guttorm
3	Mekanisk verksted (maskinfabrikk)	Forurenset grunn	Bergs Maskin A/S
4	Renseri og vaskeri	Forurenset grunn	Kolby Rens
5	Kjemistekniske produkter.	Forurenset grunn	
6	Bilmekanikerskolen	Forurenset grunn	Mobil Oil A/S, Hydro Texaco AS, Yrkesskolen/Bilskolen m/verksted
7	Skraphandel/brom	Forurenset grunn	Mortensholm & Reppe A/S
8	Bilverksted	Forurenset grunn	Winther's Autoservice
9	Industrimekanisk	Forurenset grunn	Norsk Hardmetall AS
10	Trådtrekkeri, smelteverk	Forurenset grunn	Norsk Ståltrådtrekkeri A/S
11	Smelteverk	Forurenset grunn	Fesil AS
12	Jernindustri	Forurenset grunn	Trondheim Jernindustri
13	Bilverksted	Forurenset grunn	Bjarne Wist A/S
14	Lastebil/bilverksted, lakk/oppretting	Forurenset grunn	Øya Auto A/S, Atlas Copco A/S, Haugland Maskin A/S, Adserø Auto A/S, Hell Bilservice A/S, Lade Auto A/S
15	Tysk flyhangar, Verksted- og lagerbygning	Krigsetterlatenskaper	A/S Auto Supplay & Co
16	Propan og gass	Forurenset grunn	Propan og fritid. Aga Gass.
17	Søppelfylling	Deponi	Kommunalt deponi
18	Søppelfylling	Deponi	Kommunalt deponi
	treimpregnering	forurenset grunn	Dillner & Co A/S
19	Søppelfylling	Deponi	Kommunalt deponi
	Bilverksted	Forurenset grunn	
20	Metallindustri	Forurenset grunn	Scanrope AS
21	Tysk flyhangar	Krigsetterlatenskaper	DW
	Billakking	Forurenset grunn	E. Ofstad-Nilsen
22	Renseri	Forurenset grunn	Esp Renseri AS
23	Kjemisk råstoffindustri	Forurenset grunn	Lilleborg AS
24	Billakking, mekanisk verksted	Forurenset grunn	Falkenborg Bil AS, Thorvaldsen Mekaniske Versted og Smi
25	Bilverksted	Forurenset grunn	Skoda (Trondheim Bilpartner)
26	Bilverksted	Forurenset grunn	Elwo Bil AS
27	Bensinstasjon	Forurenset grunn	HydroTexaco
28	Steinullproduksjon	Forurenset grunn	Rockwool AS
29	Lager for kreosotsviller	Forurenset grunn	Norges Statsbaner NSB
30	Bilverksted	Forurenset grunn	Bilcentrum AS
31	Bilverksted	Forurenset grunn	Lønsethagen Autoservice AS
32	Betong- og gipsproduksjon	Forurenset grunn	Stjern AS
33	Metallvarer	Forurenset grunn	Fagerhult AS
34	Bensinstasjon	Forurenset grunn	Statoil Service

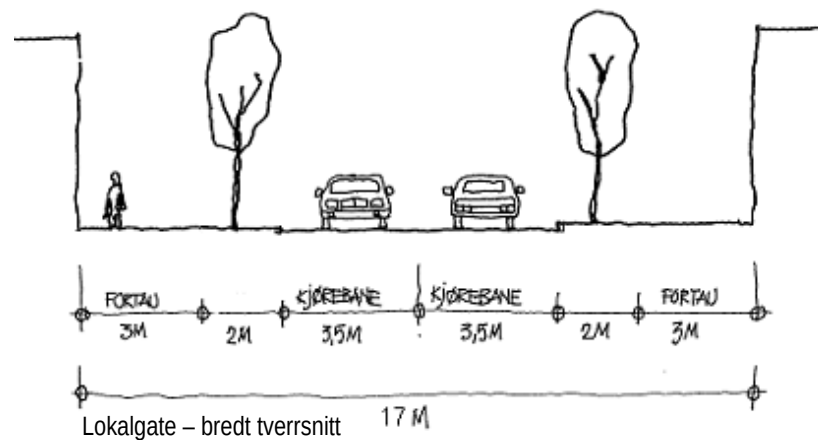


Eksempler på mulig fremtidig utforming av gatenettet

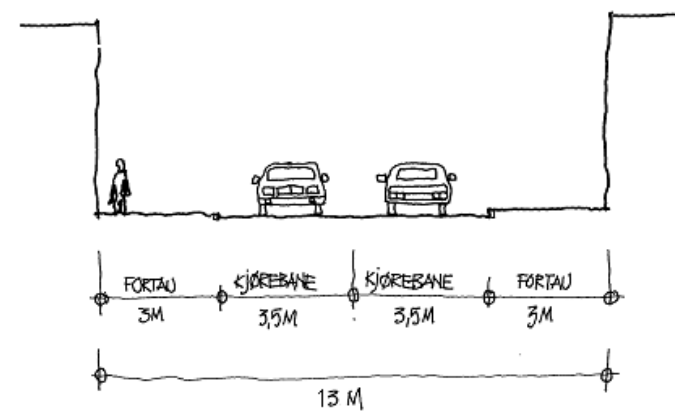


Bromstadveiens forlengelse og første del av Lade allé (til rundkjøring). Det diskuteres om deler av tverrsnittet bør brukes til ekstra felt for kollektivtrafikk.

Eksempelene er veiledende for det påfølgende detaljplanarbeidet og omtales i kommunedelplanens retningslinjer. Endelig tverrsnitt skal avklares og reguleres i detaljplan. Illustrasjoner ved Hans-Jørgen Foss



Lokalgate – bredt tverrsnitt 17 M



Lokalgate – smalt tverrsnitt

2 BESTEMMELSER MED HOVEDMÅLSETTINGER, PLANFORUTSETNINGER OG RETNINGSLINJER FOR BEHANDLING AV PLAN- OG BYGGESAKER OG BYSTYRETS VEDTAK

Planen er datert:	27.11.2003
Dato for siste revisjon av plankartet og temakart:	8.2.2005
Dato for siste revisjon av bestemmelser:	28.4.2005
Dato for Bystyrets vedtak:	28.4.2005

Bystyrets vedtak av 28.4.2005 er gjengitt på side 25. Entydige endringer er tatt inn i bestemmelser og retningslinjer. Øvrige endringer er vist til som henvisninger.

Kommunedelplanens hovedmålsettinger

1.1 Byomforming på kort og lang sikt

Planen skal sikre en bystruktur som gir fleksible utviklingspotensialer i et langsiktig perspektiv. Planen skal sikre at industri- og næringsinteressene i området får gode rammebetingelser.

På kort sikt (12 år) bør byomforming konsentreres til de avgrensede senterområdene på Lade og på Leangen. Senterområdene skal kunne utvikles til attraktive byområder med varierte funksjoner, høy tetthet og aktivitet over hele døgnet.

Dersom tilgangen på nye næringsarealer endres, eller eksisterende areal- og transportkrevende virksomheter av andre årsaker flytter ut på lengre sikt (10-30 år), vil deler av områdene avsatt til næringsformål kunne være aktuelt for endret bruk og bymessig omforming. Følgende målsettinger skal da legges til grunn:

- det bør etableres en høy andel boliger
- nye forretninger bør begrenses til virksomheter som er ment å betjene boliger i nærområdet

Omforming av næringsarealer til boligformål må forutsette at:

- endret bruk er aktuelt for et større sammenhengende område (flere felt/kvartaler)
- området ligger i naturlig tilknytning til eksisterende boligområder
- området har god tilgjengelighet til offentlige friområder/friluftsområder, skole og barnehager

Endret bruk av næringsarealer forutsettes avklart enten gjennom revisjon av kommunedelplanen eller gjennom reguleringsplan for et større sammenhengende område (flere felt/kvartaler).

1.2 Bedre tilgjengelighet for alle

Kommunedelplanen har som mål å bedre tilgjengelighet til- og innenfor planområdet. Det skal særlig legges vekt på tilrettelegging for fotgjengere og syklistar og et godt kollektivtrafikktilbud. Det skal legges vekt på tilgjengelighet for alle og universell utforming både når det gjelder utforming av byggetiltak og uterom. Det skal satses på å etablere kollektivknutepunkt ved nye Leangen stasjon for å utnytte og forbedre tilgjengeligheten regionalt og lokalt.

1.3 Bevaring av kulturlandskap og bygninger

Det er en særlig viktig målsetting at kulturlandskap og eldre gårder med parkanlegg og verneverdige bygninger blir bevart for ettertiden. Dette hensynet skal vektlegges sterkt ved utvikling av området. Det er en viktig forutsetning at et variert jordbruk holdes i hevd for å opprettholde og bevare det svært verdifulle kulturlandskapet på Rotvoll. Det historiske kulturlandskapet på Lade og Rotvoll skal styrkes gjennom etablering av ny grønnstruktur og forbindelseslinjer i aksene nord-sør og øst-vest. Viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård til Nidarosdomen og Kristiansten festning skal opprettholdes for å understreke stedets historiske betydning.

1.4 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling

Området bør utvikles gjennom et samspill mellom private og offentlige aktører, for å sikre en helhetlig utvikling og forutsigbar saksbehandling. Nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester skal etableres samtidig med utbyggingsprosjektene.

Bestemmelser plan- og bygningsloven § 20-4

§ 1 VIRKNING AV KOMMUNEDELPLANEN

- § 1.1 Arealbruken innenfor planens avgrensning med tilhørende bestemmelser er juridisk bindende (jf. pbl § 20-4). Tilhørende retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker er veiledende.
- § 1.2 Kommunedelplanen erstatter kommuneplanens arealdel 2001-2012. Eldre bebyggelses- og reguleringsplaner vil fortsatt gjelde så langt de ikke strider mot kommunedelplanen (jf. pbl § 20-6). Reguleringsplaner vedtatt etter 6.1.2004 skal gjelde foran kommunedelplanen.
- § 1.3 Reguleringsplaner som viser områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi skal bevares, samt områder for naturvern, skal gjelde foran kommunedelplanen.

§ 2 PLANKRAV

- § 2.1 Utbygging, ombygging og bruksendring etter plan- og bygningslovens §§ 86a og 93, 1. og 2. ledd, kan bare settes i gang hvor arealet inngår i ny bebyggelsesplan. For område B1 kreves reguleringsplan.

Plankravet gjelder likevel ikke nybygg, tilbygg eller bruksendring dersom tiltaket er i samsvar med kommunedelplanen og er mindre enn 400 m² BRA.

- § 2.2 Utforming av offentlige gater og veger skal avklares gjennom bebyggelsesplan.
- § 2.3 Bebyggelses- og reguleringsplaner skal utformes i samsvar med kommunedelplanens planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan og byggesaker.

§ 3 BYGGEOMRÅDER – FORMÅL OG TOMTEUTNYTTING

§ 3.1 Tomteutnytting (TU)

Tomteutnytting skal beregnes etter gjeldende forskrifter. Parkering under terreng kan unntas fra beregningsgrunnlaget.

§ 3.2 Døgnåpne butikker

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 7.

§ 3.3 Senterområder S1 og S2

- § 3.3-1 Senterområdene kan bygges ut med blandet formål; boliger, forretninger og kontorer.
- § 3.3-2 Det skal avsettes areal for en 4-avdelings barnehage i hvert av områdene S1-B og S2-A. Barnehagene kan integreres i bygninger for andre senterfunksjoner.
- § 3.3-3 Ny bebyggelse i område S1 (Lade) skal ha minimum 2 etasjer og ikke overskride 4 etasjer eller 14 meter. Av hensyn til viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård gjelder i tillegg følgende krav til maksimale kotehøyder på ny bebyggelse i delfeltene A, B og C:
S1-A1: maks kote 36

S1-A2: maks kote 38
 S1-B: maks kote 32
 S1-C1 og S1-C2: maks kote 38
 S1-C3: maks kote 43

I senterområde S1 skal hvert delfelt planlegges slik at hvert felt/kvartal ved full utbygging kan få en samla tomteutnyttelse (TU) på mellom 100 % og 130 %.

Dersom bebyggelse på eiendommen 414/405 ødelegges av brann, kan det tillates nybygg med samme formål, volum og høyde.

- § 3.3-4 Ny bebyggelse i område S2 (Leangen) skal ha minimum 2 etasjer og ikke overskride 6 etasjer eller 21 meter. Bebyggelse i delfelt S2-A som grenser til eksisterende boligområde Dalen hageby skal ikke overskride 2 etasjer. Område S2 skal planlegges slik at hvert felt/kvartal ved full utbygging kan få en samla tomteutnyttelse (TU) på mellom 160 % og 200 %.

§ 3.4 Næringsområder med forretning N4, N5, N6, N8, N10, N12 og N16

- § 3.4-1 I områdene kan det etableres kontor, forretning, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet.

Område N16 kan inneholde brannstasjon. I N16 skal det avsettes areal til offentlig parkering som "park & ride"-anlegg tilknyttet kollektivknutepunktet på Leangen.

- § 3.4-2 I område N16 er tillatt tomteutnytting TU maksimum 160 %. Byggehøyden skal ikke overskride 6 etasjer eller 21 meter.
- § 3.4-3 I øvrige områder er tillatt tomteutnytting TU maksimum 120 %. Byggehøyden skal ikke overskride 4 etasjer eller 14 meter.

§ 3.5 Næringsområder N1, N3, N7, N9, N11, N13, N14, N15, N17, N19 og N20

- § 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.

I områdene N15, N17, N19 og N20 er tillatt tomteutnytting TU maksimum 160 %. Byggehøyden skal ikke overskride 6 etasjer eller 21 meter.

- § 3.5-2 I områdene N3, N7, N9, N11, N13 og N14 er tillatt tomteutnytting TU maksimum 120 %. Byggehøyden skal ikke overskride 4 etasjer eller 14 meter.

§ 3.6 Næringsområde N2, N18

Områdene kan utnyttes til industrivirksomhet.

§ 3.7 Næringsområder N21 og N22 (Rotvoll)

- § 3.7-1 Områdene kan utnyttes til kontor- og forskningsformål tilknyttet petroleumsvirksomhet. I område N21 skal byggehøyden ikke overskride kote 32. I område N22 skal byggehøyden ikke overskride kote 35 og maksimalt 4 etasjer.

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 1b.

§ 3.8 Eksisterende boligområder

§ 3.8-1 På Dalen Hageby, Falkenberg, Fykhaugen, Rotvoll Nedre (Doktorboligen) og Kvernbakken tillates ikke videre utbygging. I øvrige boligområder tillates ikke fortetting ut over det som er fastsatt i gjeldende reguleringsplaner eller tidligere delingsvedtak.

§ 3.8-2 På Falkenberg gård tillates deler av eksisterende bebyggelse benyttet til næringsvirksomhet.

§ 3.9 Fremtidig boligområde B1

§ 3.9-1 Området skal ha en utnyttelse på 3-5 boligenheter pr. daa. Bebyggelsen skal ikke overskride 2 etasjer. Barnehage kan etableres innenfor feltet.

§ 3.9-2 Reguleringsplanen for området skal sikre et grønt belte mot kulturlandskapet i planområdets vestre del som ikke skal bebygges.

§ 3.10 Offentlig bebyggelse

Områder avsatt til offentlig bebyggelse skal ha følgende bruk:

- O1: Skole
- O2: Barnehage
- O3: Kurs-, konferansevirksomhet og servering
- O4: Undervisning og kontor

§ 3.11 Allmennyttige formål

Områder avsatt til allmennyttige formål skal ha følgende bruk:

- A1: Undervisning, kontor, barnehage og helse- og omsorgsinstitusjon.
- A2: Forsamlingshus. Maks. byggehøyde skal være 2 etasjer.
- A3: Barnehage. Maks. byggehøyde skal være 2 etasjer.
- A4: Barnehage. Bebyggelsen bør ikke gjenoppbygges etter brann. Arealet bør i så tilfelle innlemmes i friområdet.
- A5 og A6: Skole/undervisning

§ 3.12 Grav- og urnelund, GU

Området kan benyttes til kapell, grav- og urnelund.

§ 4 VILKÅR OM ETABLERING AV INFRASTRUKTUR OG SAMFUNNSTJENESTER SAMTIDIG MED UTBYGGING (REKKEFØLGEKRAV)

§ 4.1 Tiltak som utløser rekkefølgekrav

Utbygging kan ikke skje før nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester er etablert. Rekkefølgekrav i § 4.1 – 4.3 gjelder for alle tiltak som omfatter nybygg, tilbygg eller bruksendring på mer enn 300 m² BRA. Rekkefølgekravene i § 4.5 gjelder for alle nye boliger.

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 3.

§ 4.2 Etablering av bydelspark

§ 4.2-1 Bebyggelse innenfor senterområde S1 kan ikke tas i bruk før bydelspark F1 er opparbeidet.

§ 4.2-2 Bebyggelse innenfor senterområde S2-A og S2-B kan ikke tas i bruk før bydelsparkene F3 og F4 er opparbeidet. Ny bebyggelse innenfor senterområde S2-C, kan ikke tas i bruk før bydelspark F5 er opparbeidet.

§ 4.3 Offentlige veger og gater

§ 4.3-1 Oppgradering av Haakon VII's gate

Bebyggelse i områdene S1 og N3 - N14 kan ikke tas i bruk før Haakon VII's gate, på strekningen fra Lade allé i vest til Leangen allé i øst, er avkjørselsfri og oppgradert med lysregulerte kryss og tosidig gang- og sykkeltrasé i samsvar med retningslinjene.

§ 4.3-2 Bromstadveiens forlengelse

Bebyggelse i S2 kan ikke tas i bruk før Bromstadveiens forlengelse fra Strindheimkrysset til Haakon VII's gate er etablert.

§ 4.3-3 Lokalgater

Bebyggelse i det enkelt felt/kvartal i senterområder og næringsområder kan ikke tas i bruk før tilgrensende lokalgatenett til feltet/kvartalet er opparbeidet i samsvar med retningslinjene.

§ 4.3-4 Ny tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk/turveg

Bebyggelse i S1, N3 og N4 kan ikke tas i bruk før gang- og sykkeltrasé fra Haakon VII's gate, øst for område N2, over jernbanen til Innherredsvegen er etablert.

§ 4.3-5 Kryss mellom Haakon VII's gate og Rotvoll allé

Bebyggelse i N21 og N22 kan ikke tas i bruk før det er etablert rundkjøring i krysset mellom Haakon VII's gate og Rotvoll allé.

§ 4.3-6 Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 10.

§ 4.4 Turveger

§ 4.4-1 Bebyggelse i S2-A, S2-B, N15, N17, N19 og A2 kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag langs sørsiden av jernbanen, fra og med område GU (Lademoen kirkegård) til Leangen allé er opparbeidet.

§ 4.4-2 Bebyggelse i N3 og S2-C kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag langs nordsiden av jernbanen er opparbeidet.

§ 4.4-3 Bebyggelse i S1 kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag fra Ladebekken, langs nordsiden av område N2 og gjennom område S1-A er opparbeidet. Før bebyggelse i S1 kan tas i bruk skal også turvegtrasé og grøntdrag fra Ladebekken langs vestsiden av område N2 og gjennom N2 til jernbanen, være opparbeidet.

§ 4.5 Sjøpelsug

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 6.

§ 4.6 Rekkefølgekrav knyttet til etablering av nye boliger

For etablering av nye boenheter i planområdet, herunder bruksendring til bolig, gjelder i tillegg følgende rekkefølgekrav:

§ 4.6-1 Skolekapasitet

Etablering av nye boliger kan ikke igangsettes før det er avklart at det er tilstrekkelig skolekapasitet.

§ 4.6-2 Etablering av nye barnehager

Nye barnehager skal bygges ut i takt med boligutbyggingen. Før utbygging av nye boliger kan igangsettes skal det være avklart at det er tilstrekkelig barnehagekapasitet.

§ 4.6-3 Trygg skoleveg

Nye boliger kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikkssikker skoleveg.

Nye boliger i område B2 kan ikke tas i bruk før trafikksikker skoleveg langs Sjøveien og langs Ranheimsveien mellom Lykkestien og Sjøveien er etablert, og krysset mellom Ranheimsveien og Sjøveien er utbedret.

§ 4.6-4 Trygg atkomst til bydelsparker

Nye boliger i S1 kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatkomst til bydelspark F1.

Nye boliger i S2-A og S2-B kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatkomst til bydelsparken F3 og F4. Nye boliger i S2-C kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatkomst til bydelsparken F5.

§ 5 **UTFORMING AV BEBYGGELSE OG UTEROM**

§ 5.1 Alle nye byggetiltak skal bidra til å skape visuelt tydelige uterom med hensyn til romdannelse, avgrensing, sammenbinding og overganger mellom veger, gater, friområder, parkeringsarealer og lignende.

§ 5.2 Bebyggelsen i senterområdene skal gis en bymessig form og høy arkitektonisk kvalitet. Fasadelinje skal som hovedregel følge formålsgrænse mellom byggeområde og trafikkareal, slik at gater og uterom blir understreket og forsterket.

§ 5.3 Bebyggelsen i næringsområdene skal gis en god arkitektonisk utforming og fargesetting som ivaretar hensynet til tilgrensende bymessige områder og til viktige landskapskvaliteter. Ny bebyggelse skal plasseres med minst en fasade i formålsgrænse mellom byggeområde og trafikkareal. Parkeringsarealer og areal for vareleveranser bør organiseres og utformes som klart avgrensede plasser. Ubebygde areal skal opparbeides parkmessig.

§ 5.4 Ny bebyggelse i boligområder skal tilpasses eksisterende bygningsmiljø og landskap slik at stedskarakteren bevares.

§ 5.5 Ved utbygging og bruksendring til boligformål skal det avsettes uteareal for opphold og lek i samsvar med den til enhver tid gjeldende norm/vedtekt for Trondheim kommune.

§ 5.6 Ved utarbeidelse av reguleringsplan, bebyggelsesplan og tiltak etter pbl § 93, 1. og 2. ledd, skal det utarbeides utomhusplan som skal godkjennes av kommunen.

§ 5.7 Uterom skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse.

§ 6 **PARKERING**

§ 6.1 Parkeringsdekningen skal ta utgangspunkt i Trondheim kommunes parkeringsnorm for sentrale bydeler. I samsvar med parkeringsnormen skal det foreligge parkeringsplan sammen med søknad om tillatelse til tiltak. Parkeringsbehovet skal vurderes nærmere i bebyggelses- eller reguleringsplan ut ifra formål og tilgjengelighet for kollektive transportmidler.

§ 6.2 Maksimalt følgende andel av samlet eiendomsgrunn (inklusive bebygde areal) tillates benyttet til parkering på bakkeplan utomhus:

- 15 % for kontor, undervisning og forskningsvirksomhet
- 25 % for handels- og servicevirksomhet

Begrensningen gjelder ikke for etablering av mindre enkeltbedrifter med behov for mindre enn 10 parkeringsplasser.

§ 6.3 Det skal legges tilrette for sykkelparkering og parkeringsplasser tilrettelagt for bevegelseshemmede i nær tilknytning til inngangssonene.

§ 6.4 Parkeringsplasser og -anlegg skal organiseres og utformes slik at tilbakeblokkering av trafikk i offentlig gatenett unngås.

§ 7 MILJØ- OG GRUNNFORHOLD

§ 7.1 Støy- og luftforurensing

Støy- og luftforurensingsforhold skal vurderes og tas hensyn til i utforming av uterom og bygninger. I forslag til bebyggelses- og reguleringsplaner og søknader om byggetiltak skal det dokumenteres at gjeldende forskrifter og retningslinjer er ivarettatt. Trondheim kommunes bestemmelser om bygge- og anleggsstøy skal overholdes.

§ 7.2 Geoteknikk

For området over de gjenfylte bekkedalene, Lade- og Leangenbekken, er det krav om grunnundersøkelser og geoteknisk sakkyndig prosjektering. For området over søppelfyllingen i Ladedalen, mellom City Lade og Meråkerbanen/Bromstadveiens forlengelse, er det i tillegg krav om miljøgeologisk vurdering av tiltak.

I områdene med bløt leire kreves geoteknisk sakkyndig prosjektering. Dette gjelder i sjøen i Leangen bukta, på land på østsiden av Ladebakkens utløp og i de vestre deler av planområdet mot Jarleveien og Lademoen kirkegård.

§ 7.3 Forurenset grunn

§ 7.3-1 Områder med antatt betydelig forurenset grunn som vist på Aktsomhetskart forurenset grunn, skal undersøkes nærmere før eventuelle planvedtak. Før tillatelse til tiltak gis skal det foreligge tillatelse fra forurensningsmyndighet.

§ 7.3-2 Bygninger over søppelfylling/deponi må være tette uten innlekkasje fra gass fra grunnen. I området over søppelfyllingen tillates ikke etablering av boliger før forurensede masser er fjernet i henhold til forurensningsloven.

§ 8 FRIOMRÅDER

§ 8.1 Områdene skal opparbeides og brukes som offentlige lek- og rekreasjonsområder, idrettsanlegg og parker. For eksisterende friområder skal dagens bruk opprettholdes. Framtidige friområder skal ha funksjon som offentlige bydelsparker og opparbeides med høy kvalitet og tilrettelegges for variert bruk og opplevelse, for alle brukergrupper.

§ 8.2 Byggetiltak i samsvar med områdets bruk kan tillates. Oppgradering av idrettsanlegg tillates bare etter ny reguleringsplan som avklarer forholdet til dagens bruk av området og natur- og landskapskvaliteter.

§ 8.3 Alle friområder skal ha god tilgjengelighet og trafikksikker atkomst.

§ 9 GRØNNSTRUKTUR

Områder vist som framtidig grønnstruktur skal ikke bebygges. Tiltak knyttet til rekreasjon og lek i samsvar med områdenes bruk kan tillates.

§ 10 KULTURMINNER OG KULTURLANDSKAP

- § 10.1** I byggeområder skal det tas spesielt hensyn til eksisterende bevaringsverdige og vernede bygninger og kulturmiljø. Alle tiltak etter pbl skal utformes og lokaliseres slik at bevaringsverdige og vernede bygninger, anlegg og kulturmiljø kan bevares, og slik at nye tiltak ikke reduserer objektenes antikvariske, kulturhistoriske og estetiske verdi. Verneverdige bygninger, anlegg og landskap er nærmere angitt på Temakart kulturminner som følger kommunedelplanen. Spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø er i tillegg vist med skravur på plankartet.
- § 10.2** Alle meldings- og søknadspliktige tiltak som gjelder bygninger eller som ligger innenfor områder vist på Temakart kulturminner eller innenfor områder som er markert som spesielt bevaringsverdige på plankartet, skal forelegges Byantikvaren for uttalelse.

§ 11 JERNBANEOMRÅDER**§ 11.1 Jernbaneareal**

Jernbanetraséen kan utbygges til dobbeltsporet jernbane.

§ 11.2 Stasjonsområde SO (Leangen stasjon)

Ny jernbanestasjon skal plasseres innenfor området. Næringsvirksomhet kan integreres i stasjonsanlegget. Jernbanestasjonen med tilhørende bebyggelse og serviceanlegg bør utformes som lokk eller bru over jernbanesporene.

Planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker

1 RETNINGSLINJER OM PLANKRAV FASTSATT I BESTEMMELSENE § 2

- 1.1 Kommunedelplanen innebærer en detaljering og konkretisering av den overordna byutviklingsstrategien som er fastsatt i Kommuneplanens arealdel 2001-2012. Kommunedelplanen erstatter kommuneplanen som overordnet plan. Kommunedelplanen avklarer rammer og prinsipper for utviklingen av området. Organisering av ny bebyggelse, plassering, volumer og utforming skal avklares nærmere gjennom bebyggelsesplaner eller reguleringsplaner.
- 1.2 Nye bebyggelses- og reguleringsplaner bør omfatte hele felt/kvartaler og tilstøtende gater; inkludert viktige turveger og gang- og sykkeltraséer.
Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 10.
- 1.3 Planer i senterområde S2 (Leangen) skal omfatte ny Leangen stasjon og vise god tilgjengelighet til denne. Dette er viktig for å avklare terrenghøyder og sikre at god tilgjengelighet til- og sammenheng over jernbanen blir i varetatt. Park-and-ride skal planlegges i tilknytning til ny stasjon.
- 1.4 Planer i N16 og S2-B bør vise omstigningspunkter for buss og tilgjengelighet til parkeringsanlegg og ny Leangen stasjon.
- 1.5 Dersom et planområde i første omgang ikke utnyttes maksimalt, bør bebyggelses- eller reguleringsplanen vise en trinnvis utbygging til en framtidig full utnyttelse av feltet/kvartalet. Hver plan skal da vise at hvert byggetrinn bidrar til å oppfylle kommunedelplanens intensjoner.
- 1.6 Alle tiltak som er i strid med kommunedelplanens arealbruk, tomteutnyttelse og intensjoner, forutsettes avklart gjennom ny reguleringsplan, ikke bebyggelsesplan.
- 1.7 Offentlige gater, veger, turveger og friområder skal behandles som reguleringsplan dersom dette er nødvendig for gjennomføring.
- 1.8 Det følger av pbl § 28-2 jf. § 27-1 nr 2 at bebyggelsesplaner skal legges fram for fylkeskommunen og statlige fagmyndighet for uttalelse.

2 RETNINGSLINJER OM REKKEFØLGEKRAV

- 2.1 Rekkefølgekravene skal innarbeides og avklares nærmere i bebyggelsesplaner og reguleringsplaner.
- 2.2 Rekkefølgekravene skal sikre at vesentlig ny utbygging ikke kan gjennomføres før infrastrukturen er utbedret eller at det er inngått utbyggingsavtale med kommunen som sikrer gjennomføring av nødvendige tiltak på vegnett og lignende.

Utbyggingsavtaler vil ta utgangspunkt i en rimelig fordeling av infrastrukturkostnader ut fra tiltakets størrelse og type arealbruk.

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 10.

3 SPESIELLE KRAV TIL DOKUMENTASJON I PLAN- OG BYGGESAKER

3.1 Kommunedelplanens målsettinger

Med alle nye planforslag og byggesøknader skal det følge dokumentasjon på hvordan hensynet til kommunedelplanens målsettinger, bestemmelser og retningslinjer er

ivaretatt.

3.2 Kunst og kultur

Ved alle større utbyggingsprosjekt skal det legges vekt på å fremme kunst og kultur. Dette skal dokumenteres.

3.3 Tilgjengelighet

Ved all planlegging og utbygging i området skal det dokumenteres hvordan det er tatt hensyn til tilgjengelighet for alle og universell utforming.

3.4 Visuelle konsekvenser av tiltak

Med alle nye planforslag og byggesøknader skal det følge illustrasjoner og modeller som dokumenterer virkningen av tiltakene i forhold til landskap, natur, byform og bygningsmiljø.

3.5 Anleggsperioden

Det skal sikres at trafikksikkerhet ivaretas under anleggsperioden for utbyggingsprosjekter. Det må utarbeides planer for trafikkavvikling under anleggsperioden som godkjennes av kommunen. Slike planer skal koordineres med andre utbyggingsprosjekter som pågår samtidig.

4 VARMEANLEGG, TILKNYTNING TIL FJERNVARME

Det følger av kommunens vedtekt om fjernvarme at i de områder det er gitt konsesjon, skal alle nybygg ha varmeanlegg som kan tilknyttes fjernvarme og skal tilknyttes fjernvarmenettet, jf. pbl § 66a.

5 LOKALISERING AV HANDEL OG TJENESTER

5.1 Andel forretninger

Andelen forretninger, avgrensning av ulike varegrupper og øvrig fordeling av funksjoner i hvert delfelt skal avklares i bebyggelses- og reguleringsplaner. Det bør fastsettes en maksimal andel forretning, angitt som maks bruksareal (BRA) eller maks % av samla BRA i bestemmelser til bebyggelses- og reguleringsplaner.

5.2 Blanda funksjoner i senterområdene

Senterområdene skal ha et bredt tilbud av servicefunksjoner, forretninger, kaféer og lignende. For å skape grunnlag for et levende bymiljø og for å redusere transportbehovet, bør Senterområde 1 ha minimum 30 % boliger og en viss andel kontorvirksomhet. Senterområde 2 bør ha minimum 60 % boliger. Viktige offentlige og allmenntilgjengelige servicefunksjoner bør lokaliseres til senterområdene.

5.3 Avgrensning av område for forretninger/kjøpesenter

Etablering av kjøpesenter bør lokaliseres til senterområdene. Med kjøpesenter menes forretningssenter med noe større spekter av varegrupper og med innvendig handlegater/torg.

Det tillates også etablert forretninger i områder benevnt ”næringsområder med forretning”. Dette gjelder en sone langs Haakon VII's gate og et område øst for senterområdet på Leangen. Intensjonen er at disse arealene fortrinnsvis skal gi plass for forretninger for varegrupper med noe større arealbehov (som møbler, hvitevarer og lignende) og ikke kjøpesenter. Alle forretninger skal hovedsakelig ligge i 1. et. og alle forretninger skal ha innganger rettet mot gater el. uteplass. Andelen av forretning i disse næringsområdene bør ikke være større enn 50 % av samla utbyggingspotensial for hvert felt/kvartal.

I kommuneplanens arealdel 2001 – 2012 er deler av byggeområdene på Lade og Leangen vist som "avlastningssenter". I kommunedelplanen er avlastningssenteret begrenset ytterligere, og omfatter de områdene hvor etablering av forretninger er tillatt, dvs. senterområdene S1 og S2, samt næringsområdene N4, N5, N6, N8, N10, N12 og N16.

5.4 Forretninger for plasskrevende varegrupper

Avgrensningen av område for forretninger som beskrevet i retningslinje 5.3 gjelder ikke for forretninger for plasskrevende varegrupper.

Med plasskrevende varegrupper menes større forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre. Forretninger for plasskrevende varegrupper kan plasseres innenfor alle områder angitt som "næring", unntatt N21-23 (Rotvoll).

6 BOLIGKVALITET

- 6.1** I områder med boliger skal det legges til rette for variasjon i boligstørrelser og boligtyper for å sikre gode og stabile bomiljø.
- 6.2** Bebyggelsen skal organiseres slik at alle boliger får gode lysforhold og i tiltrekkelig grad blir skjermet mot innsyn og støy.
- 6.3** I bebyggelse som grenser til viktige trafikkårer som Haakon VII's gate, Bromstadveien og Jarleveien samt jernbanen, tillates ikke boliger i første etasje. Boliger i øvrige etasjer som vender mot slike gater bør være gjennomgående.
- 6.4** Alle boliger skal ha tilgang på hensiktsmessige uteboder og oppstillingsplasser for sykler og barnevogner i nær tilknytning til boligenes inngangssoner.

7 UTFORMING AV UTEROM

- 7.1** Innenfor hvert byggeområde skal det avsettes nok ubebygd areal til å få gode uterom og uterom med tilstrekkelig oppholdsareal, vrimleareal og møteplasser og eventuell bakkeparkering. Uterom bør tilrettelegges for alle brukergrupper og opparbeides med grøntanlegg, benker, lekeapparater, ha gode solforhold og være belyst.
- 7.2** Uterom og parkeringsanlegg bør utformes som fellesanlegg for hvert felt/kvartal.
- 7.3** I senterområdene skal alle ubebygde arealer opparbeides med bymessig karakter, høy opparbeidelsesgrad og materialstandard.
- 7.4** I hele planområdet skal det legges vekt på å øke innslaget av vegetasjon i form av gatetrær og parkmessige grøntanlegg. I utforming av det ubebygde arealet og gjennom bruk av vegetasjon, skal det etableres klart avgrensede gaterom, parker og plasser.
- 7.5** For utforming av lekearealer over 200 m² skal det gjennomføres en prosess der barn/unge får uttale seg om hvilke aktiviteter det bør legges til rette for.
- 7.6** Også i områder uten boliger anbefales minimum 10 % av tomtearealet/feltet/kvartalet avsatt til uterom tilrettelagt for møteplasser og uteopphold.

8 UTFORMING OG BRUK AV FRIOMRÅDER

8.1 Framtidig bydelspark, F1 (Lade)

Området skal opparbeides som bydelspark. Minimum 8 daa av området skal opparbeides

som bymessig park med parkbeplantning, benker, lekeapparater og kunstnerisk utsmykking. Øvrige deler av parken skal opparbeides som robust lek-, aktivitets- og oppholdsområde; med balløkke, lekeapparater, akemuligheter og slitasjesterk naturlig vegetasjon. I sonen langs Jarlevegen, Lade allé og Haakon VII's gate skal det etableres en flersjiktet vegetasjonssone, eventuelt kombinert med støyskjermer/støyvoller. Bydelsparken bør ha belysning.

8.2 Framtidig bydelspark, F3 (Leangen v/jernbanen)

Området skal opparbeides som bydelspark. Bydelsparken skal sonedeles med tanke på mulighet både for støyende og stille aktiviteter. Parken skal opparbeides som robust lek-, aktivitets- og oppholdsområde; med balløkke, lekeapparater, akemuligheter og slitasjesterk naturlig vegetasjon. I tillegg skal det i deler av området opparbeides oppholdssoner med benker og parkbeplantning. Bydelsparken bør ha belysning.

8.3 Framtidig bydelspark, F4, F5 (Leangen senterområde)

Områdene skal opparbeides som bydelspark. Områdene skal sonedeles med tanke på mulighet både for støyende og stille aktiviteter. Områdene skal opparbeides som bymessig park med parkbeplantning, benker, aktivitetsarealer (for eksempel ballspill), lekeapparater og kunstnerisk utsmykking. Bydelsparkene bør ha belysning.

8.4 Eksisterende idrettsanlegg, F2 Lade

Hoveddelen av området skal nyttes til ballbaner med tilhørende anlegg. Området skal være offentlig tilgjengelig. Terrengskranningen langs Lade allé skal videreutvikles til en parkpreget flerbrukssone tilrettelagt for rekreasjon og lek. Området kan ha både natur- og parkmessig slitasjesterk beplantning som styrker det helhetlige landskapsbildet mot Ringve botaniske hage og museum. Det bør etableres trekke langs Lade allé. Området bør ha belysning.

8.5 Eksisterende park, F6 Leangen gård

Området skal beholdes ubebygd og opparbeides og utvikles som parkanlegg med høy kvalitet.

8.6 Eksisterende friområde, F7 Leangenbukta

Området skal brukes til turveg og rekreasjonsområde. Ut over dette tillates ikke tiltak eller bruk som kan komme i konflikt med plante- eller dyrelivet i området. Det bør etableres et sammenhengende vegetasjonsbelte langs strandlinja for å skjerme fuglelivet mot ferdsel på turstien.

8.7 Eksisterende friområde, F8 Rotvollbukta

Området skal brukes til rekreasjonsområde og badeplass, og kan tilrettelegges for slik bruk. Skogområdene skal bevares. For å opprettholde et åpent kulturlandskap bør åpne arealer ikke tilplantes.

8.8 Eksisterende friområde F9

Friområdet skal være offentlig naturpark. Den parkmessige karakteren med innslag av både naturlig og kultivert vegetasjon skal beholdes.

8.9 Framtidig friområde F10

Området skal brukes til friområde. Området bør sonedeles i et område med balløkke og sideareal med vegetasjon og tilrettelegging for robust lek.

9 SIKRING AV GRØNNSTRUKTUR I DETALJPLANLEGGING

- 9.1** Grønnstruktur som ikke forutsettes å være offentlig tilgjengelig, kan i bebyggelsesplan/reguleringsplan avsettes til andre formål enn offentlig friområde. Aktuelle formål er for eksempel spesialområde parkbelte i industriområde, friluftsliv

eller privat fellesareal. Grønnstruktur kan og avsettes til andre utbyggingsformål. Avgrensing av grønnstruktur forutsettes da på bebyggelsesplan/reguleringsplan fastsatt med byggegrense.

- 9.2** I grønnstrukturen bør stedegen vegetasjon bevares.

10 BEVARING AV KULTURMINNER

- 10.1** Bygninger, anlegg og kulturmiljøer som er vist på Temakart kulturminner, og som ikke er sikret formelt vern gjennom fredning eller regulering, skal vurderes regulert til spesialområde bevaring.

- 10.2** For bygninger og anlegg som er fredet i medhold av Lov om kulturminner gjelder bestemmelser i de aktuelle fredningsvedtak. Tiltak som kan komme til å endre fredet kulturminne betinger godkjennelse fra antikvarisk myndighet.

- 10.3** Ved nye byggetiltak som berører verneverdig bygninger, anlegg eller miljøer, bør bygningskarakteren og strøkskarakteren bevares og styrkes. Eventuell ny bebyggelse i tilknytning til verneverdige bygningsmiljø bør tilpasses denne i form, dimensjoner, utvendig materialbruk og farge.

11 SÆRLIG BEVARINGSVERDIGE KULTURLANDSKAP OG KULTURMILJØ

- 11.1** Grønnstruktur, friområder og LNF-områder som er angitt med skravur på plankartet, utgjør landskap og miljøer med særlig stor kulturhistorisk verdi. Bevaring, utvikling og bruk av disse områdene bør ivareta og styrke karakteren som åpent herregårdslandskap. Verneverdige bygninger, anlegg og kulturmiljøer bør synliggjøres som viktige elementer i kulturlandskapet.

11.2 LNF-områder

I LNF-områder er det forbudt å oppføre ny bebyggelse eller fradeling til andre formål enn landbruksdrift. Kun byggetiltak som er nødvendig i landbruket er tillatt. Dette følger direkte av pbl § 20-4 nr 2. For vurdering av eventuelle nye byggetiltak knyttet til landbruksformålet skal det legges stor vekt på estetikk og plassering for å ivareta områdets kulturhistoriske verdi, jf. pbl § 74 nr 2.

Strukturen i jordbrukets kulturlandskap med åpne produksjonsarealer, åkerholmer, tuntrær, alléer, trekker, randvegetasjon, tilhørende gårdsbebyggelse og områdenes rike plante- og dyreliv bør opprettholdes og styrkes. Skjøtsel av randsoner i tråd med landbrukets krav kan gjennomføres når hensynene til helhetlig kulturlandskap ivaretas.

11.3 Parkanlegg i framtidig grønnstruktur

Området G2 (park ved Dalen/Dronnings Mauds Minde) skal beholdes ubebygd og parkmessig behandlet. Parken skal vedlikeholdes på en slik måte at trevegetasjon holdes i hevd og utvikles naturlig videre. Alléen skal bevares.

Området G6 (Øverparken) skal brukes til park. Verneverdig vegetasjon skal ivaretas.

11.4 Alléer

Alléen G4 (ved Leangen gård) bør ivaretas og utvikles som viktig landskapselement. Det bør ikke foretas inngrep som endrer treslag, skader trær eller deres voksested.

Alléen ved Falkenborg gård er fredet i medhold av naturvernloven.

Alléene G5 og G7 (Rotvoll allé, Ranheimsveiens allé og Schmettows allé) er verneverdige og det er svært viktig å ivareta disse som historiske landskapselement. Det bør ikke foretas inngrep som endrer treslag, skader trær eller deres voksested.

12 NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER I SJØ

12.1 Leangenbukta Na

Leangenbukta er regulert til naturområde. Det tillates ikke tiltak som endrer områdets topografi, oppføring av bygninger eller tekniske innretninger eller bruk som kan komme i konflikt med reguleringsformålet.

12.2 Rotvollbukta NaF

Natur- og friluftsområdet Rotvollbukta er disponert til blandet formål, og skal brukes til rekreasjons-/badeområde og leveområde for sjøfugl. Tiltak som er strid med nevnte formål er ikke tillatt.

13 UTFORMING AV TRAFIKKANLEGG, GATER OG VEGER

Prinsipp for trafikkanlegg er vist på temakart trafikk med tilhørende eksempler på mulig fremtidig utforming gatenettet. Alle hovedgater bør være avkjørselsfri. God tilgjengelighet for fotgjengere og syklistar skal prioriteres i detaljutformingen av gatenettet.

Endelig plassering og utforming av offentlige gater, veger og turveger, og avklaring om behov for tverrsnitt og kollektivfelt, forutsettes endelig avklart i bebyggelsesplan el. reguleringsplan.

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 10.

13.1 E6

Ny E6, inklusive tunnelportaler og andre konstruksjoner, skal gis en bytilpasset og arealeffektiv utforming, der estetiske hensyn skal vektlegges. Større, åpne arealer mellom veianleggene skal behandles parkmessig.

13.2 Bromstadvegens forlengelse

Bromstadveien bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntsone med trerekke), tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt) og ev. kollektivfelt. Sykkeltraséen bør ikke legges i kjørebane. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau. Busslommer og busskur bør plasseres i grøntsonen. Kryss med tilknytning til lokalgatenett i senterområde S2 kan likevel vurderes i bebyggelsesplan eller reguleringsplan.

13.3 Haakon VII's gate

Haakon VII's gate bør utformes som bygate med 4 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntsone med trerekke) og tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt). Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebane. Busskur bør plasseres i grøntsonen. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forhager/forplasser. Alle kryss i Haakon VII's gate som ikke er vist med rundkjøring, bør lysreguleres.

13.4 Håkon Magnussons gate

Håkon Magnussons gate bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntsone med trerekke) og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltrafikk bør legges til kjørebane. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebane. Busskur bør

plasseres i grøntsonen. Det kan vurderes langsgående parkering i grøntsonen på deler av gata i tilknytning til viktige publikumsmål. Omfanget av gateparkering må vurderes i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forplasser/inngangssoner og holdes fri for parkering og kjøretrafikk.

Jf. også Bystyrets vedtak pkt. 10, andre ledd: Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1. Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.

13.5 Lokalgater

Lokalgatene bør utformes som bygater med 2 kjørefelt og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltrafikk bør legges i kjørebane. Nord-sør-gående lokalgater på Lade bør i tillegg utformes med tosidig grøntsone med trekker. Grøntsoner kan brukes til ekstra svingefelt dersom dette er nødvendig for trafikkavviklingen i kryssene med Haakon VII's gate. Det kan vurderes langsgående parkering i grøntsonen på deler av gata i tilknytning til viktige publikumsmål. Omfanget av gateparkering må vurderes i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk.

13.6 Ranheimsveien

Ranheimsveien skal stenges for gjennomkjøring for ordinær kjøretrafikk et sted mellom Ladeforbindelsen og Sjøvegen, men være åpen for kollektivtrafikk når Bromstadveiens forlengelse er etablert. Sykkeltrafikk bør legges i kjørebane. Krysset mellom Grilstadvegen og gamle E6 bør vurderes lysregulert før stenging av Ranheimsveien gjennomføres.

13.7 Lade allé

Det bør vurderes trafikkregulerende tiltak for å unngå økt gjennomgangstrafikk. Dette må ikke komme til hinder for varetransporten til eksisterende bedrifter.

13.8 Kollektivtrafikk

Det forutsettes etablert et kollektivknutepunkt i tilknytning til ny Leangen stasjon og viktig kollektivtraséer i Strindheimkrysset for å bedre lokal og regional kollektivtilgjengelighet til senterområdet. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegges for gode overganger mellom ulike transportmidler. Det skal legges til rette for gode terminal/holdeplassforhold ved nytt park and ride-anlegg i N16 for ruter som kjører dagens E6-trasé videre mot Midtbyen.

Tilbudet for kollektivtrafikanter skal være synlig. Det bør legges opp til god informasjon om kollektivtilbudet, både i kollektivknutepunkt og på andre sentrale steder.

Det skal så godt som mulig tilrettelegges for god flyt i kollektivtraséer som etableres i alle hoved- og lokalveier. Det kan være aktuelt å anlegge egne kollektivfelt i Jarlevegen og i Bromstadvegens forlengelse på sikt.

13.9 Turveger

Framtidige turveger i grønnstrukturen skal opparbeides som attraktive turtraséer. Turvegen skal tilpasses terrenget. Der det er naturlig, skal stiene opparbeides på en måte som muliggjør skiløype om vinteren.

Framtidige turvegtraséer gjennom senter-, nærings- og boligområder, bør opparbeides med trekker for å skape tydelige visuelle sammenhenger i grønnstrukturen.

Atkomster til turveger skal ivaretas i alle regulerings-, dele- og byggesaker.

Bystyrets vedtak

1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll som vist på kart i målestokk 1:5000, merket Trondheim kommune senest datert 8.2.2005 med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker senest datert 8.2.2005 med følgende unntak:
 - a) Område N23 skal ikke bygges ut, men sikres som grønnstruktur.
 - b) Til erstatning som kontor- og forskningsformål (forskningspark) bør mulighetene for lokalisering innenfor eksisterende bygningsmasse i O4 vurderes.
2. Det tas inn følgende tillegg i §3.2.3:
Dersom bebyggelse på eiendommen 414/405 ødelegges av brann, kan det tillates nybygg med samme formål, volum og høyde.
3. Tillegg til § 4.1 Tiltak som utløser rekkefølgekrav:
Rekkefølgebestemmelsene for oppgradering av Haakon VIIIs gate skal ikke bidra til at nødvendig og avgrenset utvidelse for eksisterende næringsvirksomheter blir sterkt forsinket eller hindret. Det må derfor etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om utvidelsen kommer i forkant av ferdigstillelsen av Haakon VIIIs gate.
4. Tillegg til § 13.7 Lade allé:
Dette må ikke komme til hinder for varetransporten til eksisterende bedrifter.
5. Boligandelen i senter 2 settes til minst 60%.
6. Ved utbygging i området over 1000m² skal det være søppelsug. Det kan gis dispensasjon etter begrunnet søknad.
7. Det tillates ikke døgnåpne butikker der dette vil være til ulempe for boligområder.
8. Til retningslinje 1.3:
 - a) Endring: Planer i senterområde S2 (Leangen) skal omfatte ny Leangen stasjon og vise god tilgjengelighet til denne. (endring: skal istf. bør)
 - b) Tillegg: Park-and-ride skal planlegges i tilknytning til ny stasjon.
9. Bystyret ber rådmannen igangsette regulering av Haakon VIIIs gate og vurdere muligheter for oppstartsbevilgning til dette reguleringsarbeidet i budsjettet for 2006.
10. Det må stilles krav til lokalgater der hvor byomforming krever det, i forbindelse med reguleringsplan. Lokalgatene er illustrasjonsmessig angitt på plankartet, endelig plassering og utforming skjer i det videre arbeid, og i samarbeid med grunneierne. Det må etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om byomforming kommer i forkant av ferdigstillelse av lokalgatene.

Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1. Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.
11. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5.

FLERTALLSMERKNAD – RV, Ap, H, SV, FrP, PP, KrF, DEM, Sp, V, MDG:

Bystyret mener det må inn offentlig virksomhet og servicefunksjoner for å hindre at S2 blir et rent handelssenter. Bystyret mener utbygging av S2 må prioriteres fordi senteret har stor betydning for området og kan bidra mest til utbygging av infrastruktur.

3 PLANBESKRIVELSE

3.1 PLANFORUTSETNINGER OG PROBLEMSTILLINGER

Et komplekst område i endring

Planområdet Lade, Leangen og Rotvoll er et stort og komplekst område med store muligheter i østre deler av Trondheim. Området har en vakker beliggenhet, kulturtradisjoner og historiske spor. Lade/Leangen preges av et mangfoldig næringsliv i sterk utvikling fra industri og lager til forretning og noe bolig. Tilgjengelighet er god fra et stort omland, både regionalt og lokalt.

Store deler av det bebygde Lade/Leangenområdet er preget av lav arealutnyttelse, sammensatt bygningsstruktur og uklar gatestruktur. Lade ble etter 1950 utviklet til industriområde. I senere år har det skjedd store endringer i etableringsbehov for næringsvirksomhet. Strukturendringer i industrinæringen og etterspørsel etter forretningsareal, har ført til en utvikling fra industri og lager til detaljhandel. Det er etablert kjøpesenter på Lade og Leangen. Mange av de eksisterende bedriftene reduserer sin virksomhet og flytter ut. Dette gir mulighet for ny bruk og omforming i deler av planområdet. Utviklingen har i stor grad foregått på dispensasjon fra gjeldende reguleringsplaner, uten en overordna plan. Dette har ført til en fragmentert utvikling uten helhet og nødvendig infrastruktur.

Trafikkforholdene er ikke tilfredsstillende. Fotgjengere og syklist mangler et helhetlig tilbud og er i deler av området henvist til smale fortau langs sterkt trafikkerte gater. Det er tidvis kø på vegnettet, og området er i varierende grad betjent av kollektive transportmidler. Jernbanen er i dag en stor barriere.

Kulturlandskapet på Rotvoll er særlig verdifullt, både ut fra kulturhistoriske og biologisk/økologiske verdier. Det er et bynært sammenhengende åpent landskap fra sjøen til marka. Det er flere anlegg med bygninger og parker som er verneverdige i området.

Planområdet er avgrenset ut fra område avsatt til ny bybebyggelse i kommuneplanens arealdel og omfatter i tillegg tilgrensende nytt hovedvegssystem og Rotvoll. Planområdet er beskrevet nærmere i *Vedlegg 2 Dagens situasjon* side 9.

Byutviklingsstrategi fastsatt i kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel fastsetter kommunens byutviklingsstrategi og gir føringer for arealbruken. Den er basert på mål om fortetting og miljøvennlig transport for å sikre en mer bærekraftig bystruktur. En viktig andel av utbyggingsbehovet er forutsatt dekket i avgrensede byomformingsområder. I disse områdene forutsettes det store strukturelle endringer og høy arealutnyttelse.

I kommuneplanens arealdel er store deler av Lade og Leangen avsatt til byomformingsområde; *framtidig bybebyggelse*. Deler av dette området er avsatt til *avlastningssenter*. Begge disse forholdene innebærer krav om kommunedelplan eller ny reguleringsplan før utbygging eller andre tiltak kan skje (jf. § 3 i bestemmelser til kommuneplanens arealdel). Plankravet stilles for å sikre at det ikke bygges etter gamle planer som gir lav utnyttning og vanskeliggjør etablering av en ny varig bystruktur. Kommunedelplanen skal være et langsiktig styringsredskap som skal sikre helhetlige løsninger og ivareta de store linjene og sammenhengene i planområdet.

Kommunedelplanen følger opp intensjonene i kommuneplanen, og innebærer en detaljering og konkretisering av den overordnede byutviklingsstrategien, som et grunnlag for utarbeidelse av detaljplan og byggesak.

Utfordringer

Byutviklingsstrategien er godt kjent og godt forankret i Trondheim – både blant politikere og i næringslivet. Men planprosessen på Lade/Leangen viser at det kan være vanskelig å forestille seg hva

byomformingsstrategien i overordnede planer innebærer i praksis, inntil en kommer ned på et håndgripelig nivå – som en kommunedelplan bør være.

Byomformings- og fortettingsstrategien som er fastlagt i kommuneplanens arealdel skaper en rekke utfordringer knyttet til planlegging, samordning og gjennomføring. Områdene er stort sett utbygd og endringer berører mange ulike interesser. Grunneiere har ulike ønsker og forventninger om endring, og utviklingen vil måtte skje gradvis og over lang tid. Utfordringene er blant annet å:

- få på plass fleksible og varige strukturer som gir mulighet for høy arealutnyttelse
- legge til rette for utvikling av næringsvirksomhet uten at det går på bekostning av handel og næringsliv i Midtbyen
- styre lokalisering av boliger og forretningsvirksomhet
- ivareta de ulike utbyggingsinteressenes ønske om utviklingstakt og fleksibilitet samtidig som det sikres varige bystrukturer for en langsiktig utvikling
- sikre gjennomføringsmuligheter og forutsigbarhet for utbyggere og næringsliv
- sikre nok grønne areal samtidig som utnyttingsgraden øker
- sikre høyere kvalitet på de fysiske omgivelser
- sikre bevaring av kulturlandskapet på Rotvoll
- redusere jernbanens barrierevirkning

3.2 KOMMUNEDELPLANENS HOVEDGREP

Kommunedelplanen avgrenser to senterområder; et på Lade og et på Leangen, hvor det legges til rette for en relativ omfattende bymessig omforming med blandet arealbruk (boliger, forretninger, kontorer, servicetilbud, bydelsparker osv) og høy tetthet. Av hensyn til eksisterende næringsvirksomhet er øvrige deler av tidligere industri- og lagerområder, forbeholdt næringsvirksomhet i denne planens tidsperspektiv (12 år). Det legges likevel til rette for utvikling også i næringsområdene, ved at det tillates høyere tetthet og lettere næring som for eksempel kontorformål. I tillegg kan det etableres forretninger i begrensede deler av næringsområdet. Planens retningslinjer åpner for boligutbygging i deler av næringsområdene på lengre sikt (10-30 år), dersom den tunge næringsvirksomheten flytter ut av området.

Et hovedelement i kommunedelplanen er utbedring av infrastrukturen gjennom etablering av et nytt gatenett. Dette vegsystemet er nødvendig for å bedre tilgjengelighet, trafikkavvikling og sikkerhet, og for å legge til rette for en bymessig utvikling med fleksible rammer på lang sikt. Det er lagt særlig stor vekt på å bedre tilgjengeligheten for gående og syklende og å tilrettelegge for kollektivknutepunkt på Leangen.

Utvikling av Lade-/Leangenområdet til et tettere og mer mangfoldig byområde betinger en vesentlig oppgradering av bygningsmiljø, utomhusanlegg, trafikkarealer og grønnstruktur. Kommunedelplanen stiller krav til høy kvalitet i bebyggelse og uterom med særlig fokus på å oppnå estetisk gode bymiljø i senterområdene. Hele planområdet skal få en grønnere karakter gjennom etablering av nye bydelsparker, grøntdrag, turstier og grønne gaterom.

Kulturlandskapet på Rotvoll med friområder, landbruksareal, gårdsanlegg og alléer, samt grøntområdene omkring Lade, Ringve og Dronning Mauds Minde, er i planen angitt som spesielt bevaringssverdige kulturlandskap og kulturmiljøer. Bestemmelser og retningslinjer til planen skal sikre at disse verdiene blir bevart og at kulturverdiene blir premissgivende for utviklingen i planområdet for øvrig.

3.3 BYOMFORMING PÅ KORT OG LANG SIKT

Kommunedelplanens tidsperspektiv

Kommunedelplanen har et tidsperspektiv på 10-12 år. På grunn av områdets sammensatte næringsstruktur, anses det ikke realistisk med en omfattende byomforming innenfor dette tidsrommet for hele området. Store deler av byggeområdet er derfor avsatt til næringsformål hvor det bl.a. ikke tillates etablert boliger. Dette gjøres først og fremst for å ivareta interessene til den etablerte næringsvirksomheten i området.

Bymessig omforming i denne planens tidsperspektiv skal konsentreres til de to senterområdene på Lade og Leangen, samtidig som planen sikrer en bystruktur og et robust gatenett som gir rom for høy tetthet og fleksible utviklingspotensialer i et langsiktig perspektiv også i næringsområdene. Lade/Leangen skal være et attraktivt næringsområde hvor eksisterende næringsvirksomhet har gode rammebetingelser på kortere sikt. Planen legger med dette opp til en gradvis omforming i takt med- og i samarbeid med bedrifter og grunneiere.

Mulig omforming på lang sikt

Med bakgrunn i kommuneplanens arealdels strategi for en miljøvennlig byutvikling er det ikke ønskelig å opprettholde Lade/Leangen som tungindustri-, produksjons-, engross- og lagerområde på lang sikt. Slik tung og areal- og transportkrevende virksomhet bør i større grad lokaliseres til ytre deler av byområdet og i nær tilknytning til hovedvegsystemet. De langsiktige målsettingene for utvikling av Lade-/Leangen-området som kommuneplanens arealdel legger opp til bør derfor ligge fast.

Kommunedelplanen ivaretar det langsiktige utviklingsperspektivet gjennom retningslinjer for utvikling av næringsområder på lang sikt (10-30 år). Retningslinjene er ment å gi føringer for en mulig byomforming som kan bli aktualisert dersom tilgangen på nye næringsarealer endres, eller eksisterende areal- og transportkrevende virksomheter av andre årsaker flytter ut. Dersom premissene på denne måten endres, vil deler av områdene avsatt til "næring" i kommunedelplanen være aktuelle for endret bruk og bymessig omforming.

Retningslinjene sier at det ved eventuell omforming av næringsområder bør etableres en høy andel boliger og at detaljhandel bør begrenses til virksomheter som er ment å betjene boliger i nærområdet. Disse føringene er viktige for å redusere transportbehovet og begrense mulighetene for utvidelse av handelsområdet av hensyn til konkurranseforholdet til Midtbyen og andre bydelsentra.

Retningslinjene angir følgende premisser for eventuell omforming av næringsarealer til boligformål:

- endret bruk må være aktuelt for et større sammenhengende område (flere felt/kvartaler)
- området må ligge i naturlig tilknytning til eksisterende boligområder
- området må ha god tilgjengelighet til offentlige friområder/friluftsområder, skole og barnehager

Det framgår videre av retningslinjene at endret bruk av næringsarealer må avklares enten gjennom revisjon av kommunedelplanen eller gjennom reguleringsplan for et større sammenhengende område (flere felt/kvartaler).

To senterområder

En bymessig omforming forutsettes konsentrert til senterområdene på Lade (S1) og Leangen (S2). I senterområdene legges det til rette for en bymessig utvikling med blandet arealbruk; boliger, forretninger, kontorer og offentlige- og allmenntilgjengelige servicefunksjoner.

Definisjon og avgrensning av senterområdene tar utgangspunkt i allerede etablerte tyngdepunkt for handel og service. Virksomheter i begge områdene henvender seg til et stort handelsomland, primært sentrale og østlige deler av Trondheim. Boligbygging i senterområdene og tilgrensende områder vil gi en bedre utnytting av et allsidig servicetilbud og være et effektivt virkemiddel for å begrense transportbehovet i området.

Forutsetninger for utvikling av gode boligmiljøer i senterområdene er bl.a. etablering av bydelsparker og opprusting av estetiske kvaliteter i bebyggelse og byrom. For å sikre bymessige kvaliteter, har senterområdene fått en noe større detaljeringsgrad i kommunedelplanen enn øvrige byggeområder.

Jernbanen utgjør i dag en sterk barriere mellom de to senterområdene. Bromstadvegens forlengelse og ny gang- og sykkelveg over jernbanen lengre vest i planområdet er hovedelementer i planen som skal redusere

barrierevirkningen, gi bedre tilgjengelighet generelt i planområdet for alle trafikantgrupper, og bidra til å knytte de to senterområdene sammen.

For å bedre tilgjengeligheten og de visuelle forbindelsene på tvers av jernbanen, er senterområdet på Leangen tenkt utviklet til et sammenhengende byområde fra Strindheimkrysset til Haakon VII's gate. En forutsetning for at en slik sammenheng skal kunne etableres, er at jernbanen med en ny Leangen stasjon og gode muligheter for bussoverganger lang/på tvers av E6 utvikles, slik at Leangen blir et tyngdepunkt i området.

I sluttbehandlingen vedtok Bystyret følgende flertallsmerknad: *Bystyret mener det må inn offentlig virksomhet og servicefunksjoner for å hindre at S2 blir et rent handelssenter. Bystyret mener at S2 må prioriteres fordi senteret har stor betydning for området og kan bidra mest til utbygging av infrastruktur.*

Sikring av varige strukturer

For å gi rom for langsiktig utvikling er det viktig å sikre et robust og fleksibelt gatenett. Området foreslås strukturert i kvartaler med lokalgater. Gatenettet skal sørge både for sammenheng i området, tilgjengelighet og sikker trafikkavvikling, og deler området opp i håndterbare, mindre kvartal/felt. Den foreslåtte strukturen bygger til dels på eksisterende atkomstgater og er, så langt det er mulig, tilpasset eiendomsgrenser og eksisterende bygninger. Atkomst til virksomheter og boliger er forutsatt å skje fra lokalgatenettet.

Gatenettet er en viktig forutsetning for den utviklingen kommunedelplanen legger til rette for. I dagens situasjon er det viktigste hensynet å sikre at disse traséene ikke blir gjenbygd. Gjennomføring av mange av disse traséene vil først være aktuelle ved en utbygging/omforming.

Ved å ta utgangspunkt i dagens gjenværende historiske kulturlandskap er det også forsøkt å bevare, sikre og styrke landskapsestetiske strukturer på kort og lang sikt. Det er lagt til rette for grønne forbindelser ved bruk av gang/syssel- og tuvegnettet sammen med bruk av eksisterende og framtidige friområder, bydelparker, grønnstruktur og LNF-områder slik at disse underbygger klare historiske og landskapsmessige linjer i retningene øst-vest og nord-syd.

Næringsområder

Næringsområdene er i denne planperioden forbeholdt virksomheter som kontor, lager og lett industri. Ny industri kan bare etableres dersom virksomheten ikke medfører ulempe for nærliggende boligområder, senterområder eller friområder.

At en nå legger til rette for en høy utnyttelse og variert næringsutvikling her, vil innebære at tyngre industrivirksomhet og særlig arealkrevende virksomheter på sikt flytter ut. Fortetting i næringsområdet vil måtte skje gradvis og over tid. Det finnes få lokaliseringalternativ i kommuneplanens arealdel for særlig arealkrevende virksomheter som i dag ligger i næringsområdet. Det arbeides med en samordning av større næringsarealer på regionalt nivå gjennom "Ny giv" og interkommunalt samarbeid, samtidig som det gjennom arbeidet med "grønn strek", kommuneplanmelding *Langsiktig byvekst og jordvern* og kommende rullering av arealdelen skal sikres mer egnet areal for særlig arealkrevende virksomheter innenfor Trondheim kommunes grenser.

Forretning

Kommuneplanens arealdel la til rette for avlastingssenter på Lade/Leangen, og konsekvensen av dette ble at høringsforslaget (datert 1.12.2003) viste en høy andel handel.

Analyse av handelsmessige konsekvenser og begrensing av handel

Det er foretatt en analyse av de handelsmessige konsekvensene av høringsforslaget. I analysen er det vurdert hvilke konsekvenser utvikling av potensialet for handel i høringsforslaget vil ha for andre bydeler, særlig Midtbyen. Handelsanalysen er nærmere beskrevet i *Vedlegg 5 Oppsummering av analyser* side 106.

I høringsforslaget ble det lagt opp til muligheter for utvikling av handel på 130 000 m². Dette anslaget er basert på at halvparten av utbyggingspotensialet for næringsvirksomhet i planområdet utvikles til handel. Dagens handelsareal i planområdet er 124 000 m². Et utbyggingspotensial på 130 000 m² tilsvarer om lag en fordobling av dagens areal. Det er mindre enn det som det ble lagt opp til i kommuneplanens arealdel og prinsippaken, som hadde et potensial for vekst på 290 000 m².

Det er tre viktige handelssentre i Trondheim; Midtbyen (17 % av omsetningen), Lade/Leangen (20 % av omsetningen) og Tiller (20 % av omsetningen). Matvarer og plassvarer utgjør en stor andel av omsetningen på Lade/Leangen, mens fagvarer er viktig i Midtbyen.

Det er vurdert 6 ulike alternativ for utbygging av handel. Tre alternativ med full utbygging på Lade/Leangen, et alternativ med halvert utbygging på Lade/Leangen, et alternativ der veksten er fordelt mellom Lade/Leangen og Tiller og et alternativ der veksten er fordelt mellom de tre store sentrene Lade/Leangen, Tiller og Midtbyen.

Handelsanalysen har vist at det var for stort potensial for utvikling av handel i høringsforslaget. Med tanke på trafikkavvikling er det mulig å utvikle 40 % av potensialet i planen. Utvikling av 1/3 av potensialet i planen gir noenlunde vekst i de tre handelssentrene og en svært liten nedgang i markedsandel i de andre bydelene. Hvis man i stedet ønsker en jevn vekst i hele Trondheim bør ¼ av potensialet i høringsforslaget utvikles. Dette viser at det er riktig å redusere potensialet for handel i endelig planforslag, men dette kan gjøres på flere måter:

Handelsanalysen tilsier at en begrensning og konsentrering av areal avsatt til handel er nødvendig av hensyn til ønsket om å bevare Midtbyen som sentralt handelsområde, tilsvarende ønsker i omkringliggende bydelssentra, samt begrensning av trafikkveksten i området.

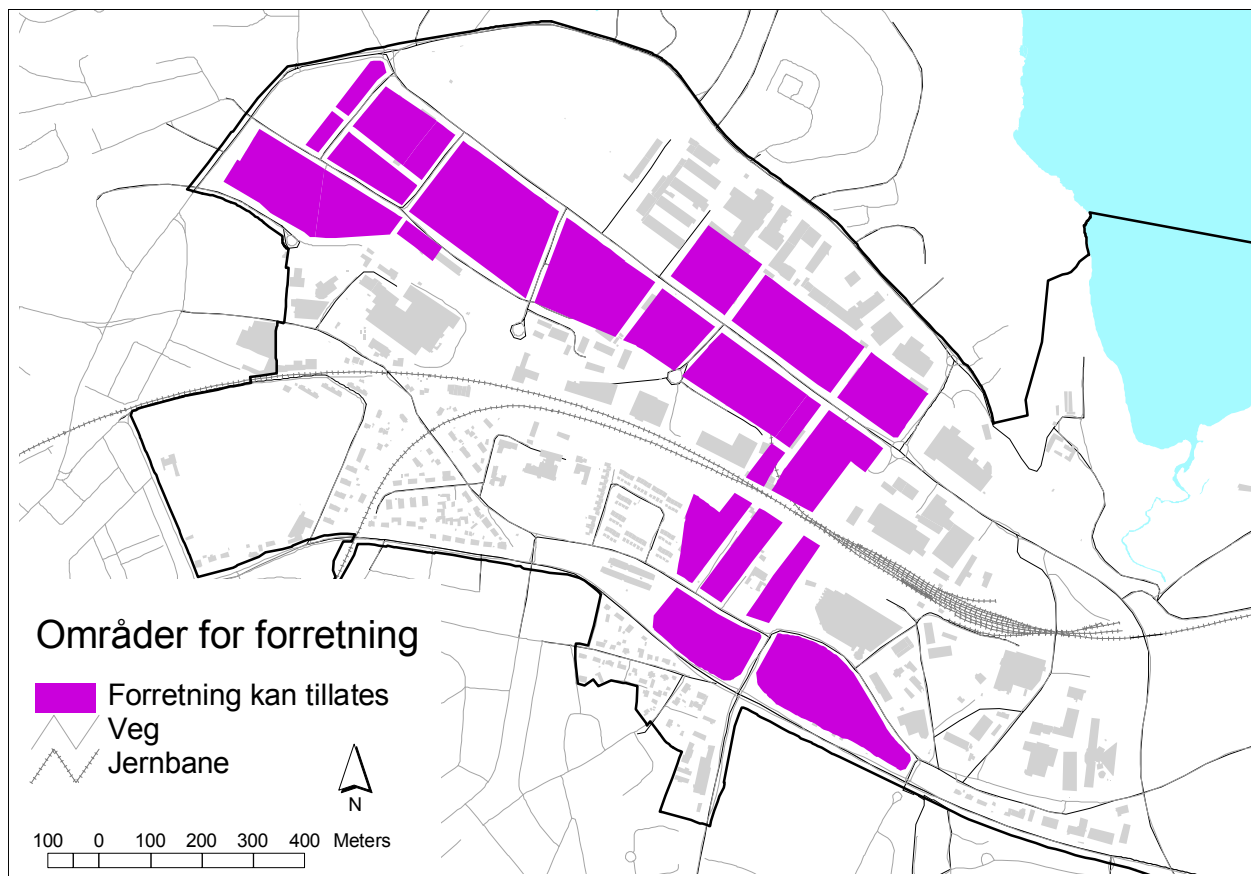
En kan redusere potensialet for handel på flere måter:

- Reduksjon av områder der forretninger er tillatt
- Maksimum andel for forretning i hvert område
- Reduksjon av tillatt TU

Reduksjon av områder der handel er tillatt er gunstig fordi det kan gi en konsentrasjon av forretninger og motvirke at man får svært utflytende områder der det legges til rette for handel. Bestemmelser om maksimum andel forretning i hvert område kan innebære at enkelte områder allerede er ferdig utbygd med tanke på handel. Visse utvidelsesmuligheter for eksisterende forretninger bør ivaretas. Reduksjon av tillatt TU er ikke så gunstig i forhold til vedtatt fortetningspolitikk. Det er bedre å utvikle områdene med høy tetthet, men begrense handelen på andre måter.

Andel handel i endelig planforslag

Det er en utfordring å begrense vekst i handel. I det endelige planforslaget valgte man å redusere områder



hvor forretning kan tillates, samt å sette en øvre grense på 50 % forretning av samlet utbyggingspotensial for hvert felt/-kvartal i næringsområdene hvor en tillater handel. Dette følges opp ved at det i endelig planforslag kun kan tillates forretninger innenfor senterområdene, i en sone langs Haakon VII's gate og ved E6 på Leangen i tilknytning til senterområde S2.

Samtidig vedtok Bystyret følgende ved sluttbehandlingen; pkt. 7: *Det tillates ikke døgnåpne butikker der dette vil være til ulempe for boligområder.*

Anslag viser at utbyggingspotensial for forretning er redusert med 20 % og 34 dekar i forhold til høringsforslaget, til 141 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potentialet for forretning redusert med hele 64 % og 248 dekar. Samtidig ser en praksis at forretningsandelen i S1-A blir svært lav da det legges opp til nesten bare boliger der (se grunnlag for anslag i *Vedlegg 5.9 Utbyggingspotensial i forslag til sluttbehandling* side 118).

Når en i det endelige planforslaget likevel åpner for handel i et relativt stort område, er det med bakgrunn i at kommuneplanens arealdel forutsetter at det ikke skal etableres kjøpesenter i andre deler av byen enn Midtbyen og avlastingssentrene. For å unngå kjøpesenterutvikling på for eksempel Tunga eller Sluppen, blir det derfor viktig å legge en viss fleksibilitet inn i planen for lokalisering av denne type forretninger nettopp på Lade/Leangen. Det meste av utbyggingsområdene i planen er dessuten i privat eie, og kommunen kan ikke styre hvor og når utviklingen skal komme.

Alternativ som å legge "lokk" på nye etableringer utenfor senterområdene (S1 og S2) anses ikke realistisk i forhold til nåværende praksis, og det er problematisk å legge begrensinger på andel handel pr. kvartal, da mange kvartal allerede har nådd kvoten, og det kan oppstå forskjellsbehandling mellom de som kommer først og sist. Ut fra konkurranseforhold til andre bydelssentra/Midtbyen har en allikevel valgt å sette en begrensning på andel forretning pr. felt på 50 %.

Kommunedelplanens intensjon er at etablering av kjøpesenter fortrinnsvis legges til senterområdene. Næringsområder hvor det tillates etablert noe forretning bør primært gi plass for noe mer arealkrevende handel, som for eksempel møbler, tepper og hvitevarer. Plasskrevende (særlig arealkrevende) varegrupper, som for eksempel større forhandlere av biler og trelast, er unntatt og kan etableres i hele næringsområdet. Å gi rom for sistnevnte vil være med å begrense andel varegrupper som tradisjonelt konkurrerer med Midtbyen.

Det presiseres at denne politikken må følges opp i bebyggelses- og reguleringsplaner.

Boliger

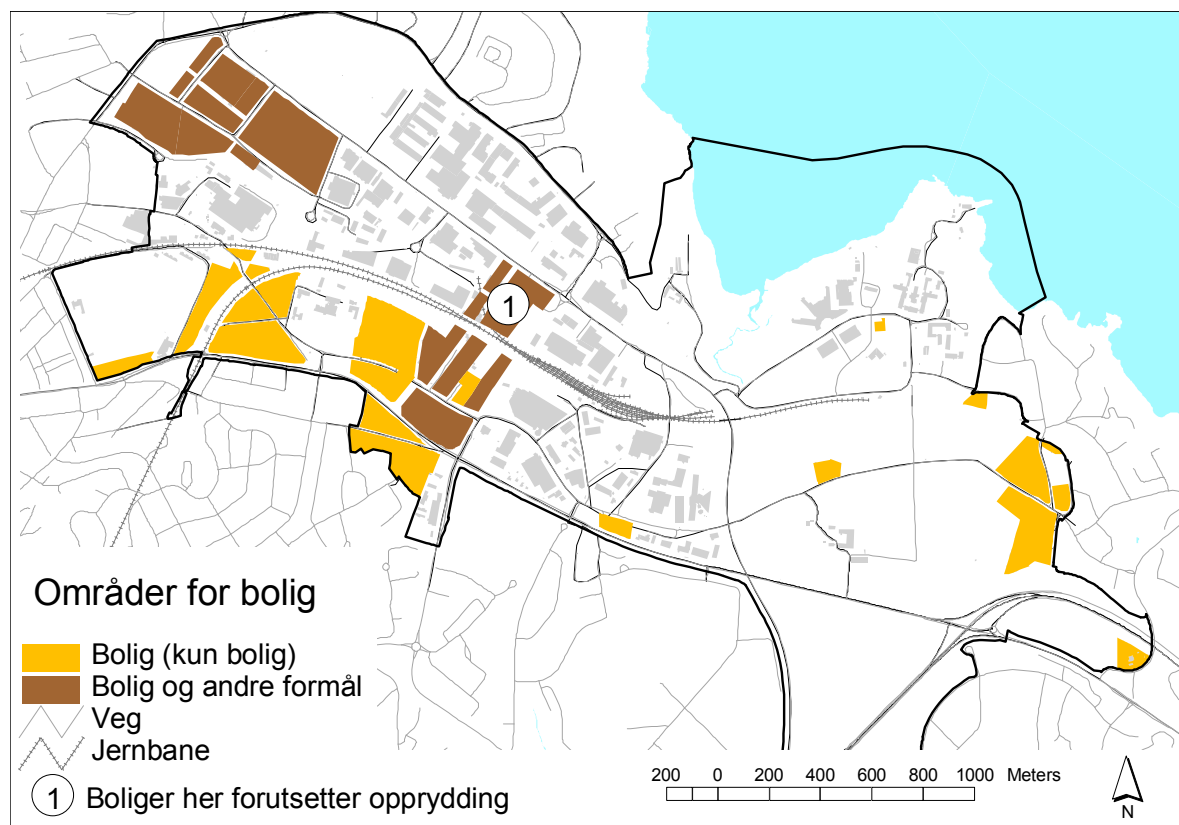
Kommunedelplanen åpner for etablering av boliger i senterområdene. For å kunne oppnå gode bomiljø med et tilstrekkelig innslag av boliger anbefales det i retningslinjene en minimumsandel på 30 % boliger i senterområdene. For å begrense handelen vedtok Bystyret i sluttbehandlingen å heve andelen boliger i S2 til 60 %, jf. Bystyrets vedtak pkt. 5.

Det er ikke etablert boliger innenfor senterområdene i dag, men det er vedtatt en reguleringsplan i S1 med omkring 200 boliger for Haakon Magnussons gate 1-3.

Det forutsettes variasjon i boligstørrelser og boligtyper, for å sikre gode og stabile bomiljø. Etablering av boliger betinger trafikkisikker skoleveg, gode lekearealer, tilgjengelighet til friområder, barnehage- og skoledekning. Dette er sikret gjennom rekkefølgekrav. Det stilles også krav til etablering av bydelspark i senterområdene for å dekke kravene til uteopphold og lek.

Kommunedelplanen inneholder et utbyggingspotensial for omkring 70.000 m² boliger. Av hensyn til eksisterende virksomheter tillates ikke boliger i næringsområdene i denne planperioden, men det kan tenkes en utvikling på lengre sikt dersom deler av den eksisterende tunge industri- og lagervirksomheten flytter ut, og at deler av planområdet blir aktuelt for mer omfattende omforming. Retningslinjene gir føringer for en slik eventuell utvikling i næringsområder. Den viktigste målsettingen dersom dette skulle bli aktuelt, er at områdene primært bør utvikles til boligformål, mens handelen bør begrenses, bl.a. for å sikre at Midtbyens rolle som handelssentrum ikke svekkes.

Slike vurderinger må gjøres i revidering av kommuneplan/kommunedelplan eller nye reguleringsplan/bebyggelsesplan for større, sammenhengende områder, jf. retningslinjene.



Høyere tetthet

Byutviklingsstrategien som er fastsatt i kommuneplanens arealdel tilsier en høy tetthet i byomformingsområdene på Lade og Leangen. Høy tetthet gir mulighet for flere funksjoner og tilbud innenfor et avgrenset område, og vil være med på å begrense vekst i arealforbruket i Trondheim.

I kommunedelplanen er ønsket om høy tetthet veid opp mot andre viktige hensyn. Kapasiteten på gatenettet og den begrensede muligheten for å etablere en god kollektivbetjening er faktorer som tilsier en moderering av tomteutnyttningen i forhold til arealdelen. Dette gjelder særlig på nordsiden av jernbanen. Det samlede utbyggingspotensialet i planen er også vurdert opp mot øvrig utvikling i Trondheim for å sikre at veksten på Lade og Leangen ikke blir større enn ønskelig.

Det legges opp til høyest tetthet i senterområdene og krav til minimum byggehøyde på to etasjer. Senterområdet på Leangen (S2) har betydelig bedre tilknytning til det overordna vegnettet og ligger bedre til rette for en effektiv betjening med kollektivtransport enn senterområdet på Lade (S1). Dette er bakgrunnen for at utnyttingsgraden er lavere på Lade (maks TU 130 %) enn på Leangen (maks TU 200 %).

Også i næringsområdene tillates høy tomteutnytting med maksimum TU 160 % på Leangen og 120 % på Lade.

Landskapstrekk og kulturminner er andre viktige hensyn som begrenser tetthet og byggehøyder i deler av planområdet. På Lade er det spesielt viktig at bebyggelsen underordner seg sårbare elementer i kulturlandskapet med for eksempel Ringve botaniske hage og museum. Det foreslås derfor maksimum 4 etasjer i dette området, med nærmere angitte kotehøyder for den delen av senterområdet som berører viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård.

Notatet om *Høyhus i Trondheim*, utarbeidet av plan- og bygningsenheten januar 2002, peker på at knutepunkt og senterdannelse i Leangenområdet, kan vurderes markert med høy bebyggelse. Leangen ligger imidlertid i et relativt flatt landskap. Høyhus i dette området vil bli dominerende, og vil kreve grundige analyser av visuelle konsekvenser. Byggehøyden på Leangen er derfor i kommunedelplanen satt til maksimum 6 etasjer.

Større byggehøyder på både Lade og Leangen kan eventuelt vurderes i reguleringsplan, jf. retningslinjer om krav til regulering av alle tiltak som avviker fra kommunedelplanens bestemmelser.

Anslått utbyggingspotensial

Det er utført et grovt anslag av kommunedelplanens utbyggingspotensial i forhold til tilgjengelige eiendomsdata. Det er ikke gjennomført detaljerte beregninger av dagens tomteutnyttelse for den enkelte eiendom. Til grunn for anslaget ligger følgende antagelser:

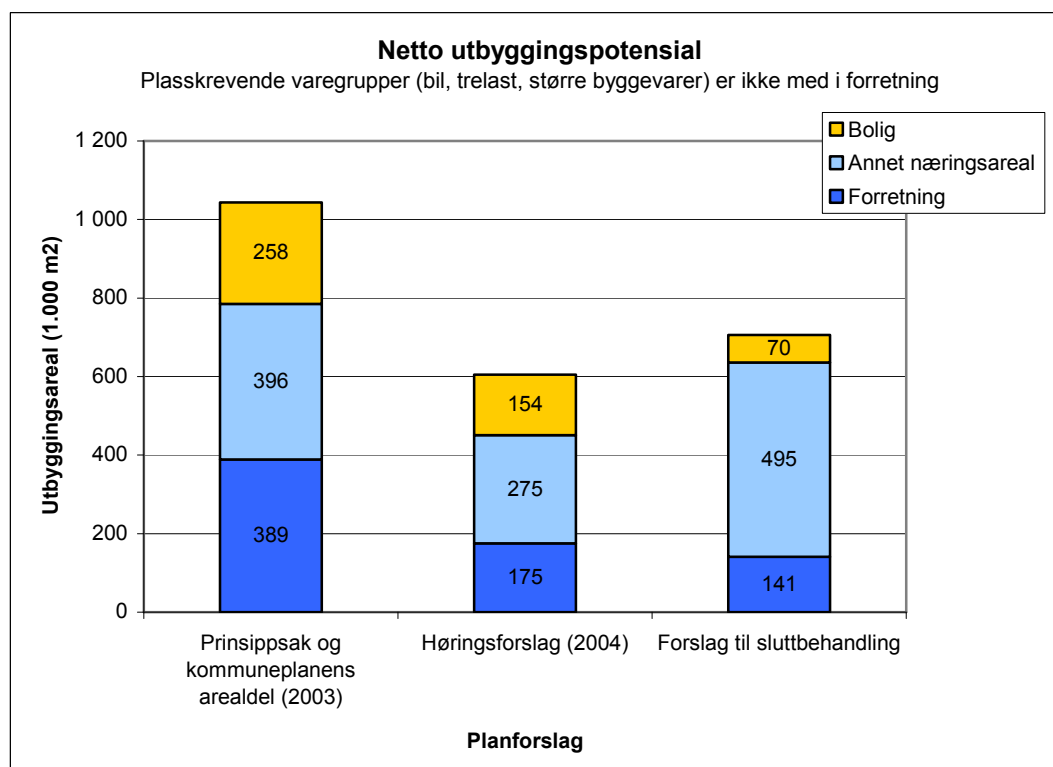
1. Maks utbygging (TU) i forhold til feltets areal gir brutto utbyggingspotensial
2. a) Eksisterende bebyggelse og grove antagelser rundt endring/riving gir ett netto utbyggingspotensial
b) Fratrekk for areal for bakkeparkering (25 %) tilsvarende parkeringsnorm for indre bydeler gir et annet netto utbyggingspotensial.
3. Det antas ingen utvikling i områdene N1, N2, N18, N21, N22, N23 i planperioden.
4. Det antas 35 % forretning i senterområdene og 50 % forretning i næringsområder der det er tillatt med forretning. Plasskrevende varegrupper i andre næringsområder er unntatt fra beregningene.

Nærmere redegjørelser for antakelser og forutsetninger i 0 *Utbyggingspotensial* side 118. Basert på forutsetningene og antakelsene over får vi et brutto utbyggingspotensial på 978 dekar. Det forventes at knapt 1/3 av utbyggingen vil komme i senterområdene og resten i øvrige næringsområder. Netto utbyggingspotensial, der det er tatt hensyn til eksisterende bebyggelse, er på 706 dekar. Dersom areal for parkering på bakkeplan unntas ligger utbyggingspotensialet på rundt 540 dekar.

Oppsummering av utbyggingspotensial, brutto og netto (dekar)				
Område	Størrelse	Utbyggingspotensial		
		Brutto	Netto	Netto u/parkering
Senterområder				
S1 Lade	115	149	92	67
S2 Leangen	77	154	114	83
Næringsområder				
Alle typer forretning tillatt	159	205	138	101
Annet næringsareal	342	461	354	282
Bolig				
Boligområde B1	17	8	8	6
Sum	710	978	706	540

Utbyggingspotensial i forhold til de forrige planforslagene

Figuren viser netto utbyggingspotensial i de tre planforslagene for planen prinsippssak (og kommuneplanens arealdel), høringsforslaget og endelig planforslag.



NB! Det anmerkes at boligandelen i Senterområde 2 ble økt i sluttbehandlingen, slik at formålsvolumene vil avvike noe i det *vedtatte* planforslaget.

Utbyggingspotensial for boliger er redusert med 55 % og 84 dekar i forhold til høringsforslaget, til 70 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for boliger redusert med hele 73 % og 188 dekar.

Utbyggingspotensial for forretning er redusert med 20 % og 34 dekar i forhold til høringsforslaget, til 141 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for forretning redusert med hele 64 % og 248 dekar. Samtidig ser en i praksis at forretningsandelen i S1-A blir svært lav da det legges opp til nesten bare boliger der.

Figuren viser at utbyggingspotensialet ble redusert fra prinsippsakens til høringsforslaget, men at potensialet øket noe i det endelige planforslaget. Det kommer av at tallene ikke er direkte sammenlignbare, fordi beregningsarealet i plan til sluttbehandling er større enn i høringsforslaget og prinsippsakens. I tillegg er formålene i planforslaget endret slik at utbyggingspotensialet for næring har økt. Årsaker til at utbyggingspotensialet har økt med 113 dekar skyldes at nye områder er med i beregningene (S1-B, N14, N15 og B1), og justeringer i formålsgrenser og lokaliteter som har medført at en del områder har blitt større (N3, N10, N11, N17) og andre har blitt mindre (men reduksjonen er mindre enn samla økning), TU er økt med 10 i senterområde 1 og det har blitt mindre utbygging til bolig, som dermed gir større potensial for både forretning og annen næring.

Det er gjort nærmere rede for disse endringene for hvert enkelt delområde i *Vedlegg 5.9 Utbyggingspotensial i forslag til sluttbehandling* side 118.

Utbyggingspotensial fordelt på formål i senterområder, næringsområder og boligområde

Netto utbyggingspotensial fordelt på formål (dekar)			
Område	Forretning	Annen næring enn forretning	Bolig
Senterområder			
S1 Lade	32	32	27
S2 Leangen	40	40	34
Næringsområder			
Alle typer forretning tillatt	69	69	0
Annet næringsareal	35 ¹⁾	319	0
Bolig			
Boligområde B1	0	0	8
Sum	176	460	70

¹⁾ Plasskrevende forretninger

Estetikk/byform

De bebygde næringsområdene på Lade og Leangen er i dag preget av frittliggende bygningsvolumer på store tomter omgitt av trafikk- og parkeringsarealer. Med noen unntak, domineres bygningsmiljøet av opprinnelige lagerbygninger med relativt lav bygningsteknisk og arkitektonisk verdi. Utvikling til et tettere og mer bymessig område vil kreve en vesentlig oppgradering av både bebyggelse og uterom. Utfordringen ligger særlig i å skape en klarere struktur, mer tydelige forbindelser og romlige sammenhenger. For å forbedre det visuelle miljøet er det et viktig grep å øke innslaget av vegetasjon i gaterom, uterom, grøntdrag og friområder.

Kommunedelplanens bestemmelser legger vekt på at plassering av ny bebyggelse skal bidra til å skape visuelt tydelige uterom. I senterområdene stilles det krav om høy arkitektonisk kvalitet. Ny bebyggelse skal plasseres i formålsgrense langs offentlige gater for å sikre at området får preg av en mer bymessig kvartalsstruktur. I næringsområdene forutsettes ingen radikal omstrukturering, men en gradvis utvikling til en mer tydelig bebyggelsesstruktur og høyere grad av opparbeiding av ubebygd areal. Også i næringsområdene er det lagt vekt på at ny bebyggelse plasseres slik at det skapes visuelt tydelige avgrensninger mellom gaterom, uterom og parkeringsarealer.

Offentlige tjenester

Rom for etablering av 3 nye barnehager

Området har pr. i dag ikke tilstrekkelig barnehagedekning, og det er en forutsetning for boligetablering at barnehagekapasiteten bedres.

I kommunedelplanen er det foreslått lokalisering for tre nye barnehager innenfor planområdet; i S1-B, S2-A og O2. 3 nye barnehager dekker et større behov enn det som blir skapt av boligpotensialet som kommunedelplanen legger opp til i planperioden, men behovet for nye barnehager er vurdert i et langsiktig perspektiv, og det anses viktig å sikre en viss fleksibilitet for framtidig utvikling. Det gir mulighet for å dekke dagens behov, behov som skapes av utbygging i tilgrensende områder, og eventuell boligutbygging i deler av næringsområdene på lengre sikt. Det er viktig å vurdere behov for barnehage ved hver ny boligutbygging.

Det er avsatt areal til en barnehage på omtrent 2,8 daa i O2. Det foreligger merknad mot denne fra Forsvaret som eier grunnen. Tomten er i dag ubebygd og lokaliseringen er vurdert å ha god tilknytning til overordnet vegnett og eksisterende grøntområder. Tomten bør sikres nå, da tilgrensende næringsområder kan være aktuelle for boliger i et langsiktig perspektiv.

Ellers er det i bestemmelsene satt krav til etablering av barnehager i senterområdene, da det åpnes for boliger der. Eksakt plassering og avgrensning av tomt er ikke gjort på dette overordnede plannivået, for å gi en fleksibilitet i det påfølgende detaljplanarbeidet. Barnehagene bør bli store nok til fire avdelinger (omkring 3,5 daa tomteareal). Både bygning, lekeområde, gode hente-/bringeløsninger og parkering skal løses innenfor barnehagens eget areal. Det vil være avgjørende for plassering av barnehagene, at de får gode atkomstforhold i nærheten av overordnet vegsystem og god tilgjengelighet til større rekreasjonsområder.

Den foreslåtte barnehagen i tilknytning til senterområdet på Lade (i S1-B) er utfordrende mht. trafikkstøy. Disse forholdene bør imidlertid kunne ivaretas gjennom organisering av bygningsmassen og utforming og opparbeiding av den tilgrensende bydelsparken.

Det kan tenkes alternative løsninger hvor barnehagene integreres i annen bygningsmasse, for eksempel i senterområdene, forutsatt at barnehagen sikres tilstrekkelig, egnet og attraktivt uteareal. Dette må eventuelt vurderes i bebyggelses- eller reguleringsplan. Andre lokaliseringer av barnehage skal avklares i reguleringsplan. Det pågår en utredning av mulig integrering av barnehage på Lade idrettsanlegg. Dette er pr. i dag ikke avklart i forhold til framtidig behov for idretten og i forhold til kulturlandskapsverdiene. Det forutsettes derfor at dette vurderes nærmere etter framlegging av dokumentasjon og analyser.

Skole

Det ser ut til å være tilstrekkelig skolekapasitet ved Lade, Strindheim og Charlottenlund for den planlagte utbyggingen, forutsatt at utbygging av området skjer over tid. Beregningene bygger på kjente utbyggingsinteresser og en tenkt utbyggingstakt for de andre planlagte områdene. Det ligger mye usikkerhet i disse beregningene.

Framtidig kapasitet ved skolene vil også avhenge av total utbygging i skolekretsene og de mange andre store utbyggingsprosjektene i denne delen av byen. Skoleutbygging anses ikke aktuelt, men det vil være nødvendig å ha styring med igangsettingstidspunkt og utbyggingstakt av større boligprosjekt for at elevtallene i perioder ikke skal bli for lave eller for høye. Samtidig må en se på skolegrensene. Det har allerede blitt bygget ut mange nye boliger på Lade, og Lade skole har kapasitetsproblemer. Planforslaget forutsetter at utbyggingstakt vurderes videre i detaljplaner for å sikre en tilstrekkelig skolekapasitet.

Det er tatt høyde for ev. boligbygging i næringsområdene på lengre sikt i boligprogrammet og beregningsgrunnlaget for skolekretsene.

Energiforsyning

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme¹. Fjernvarmenettet er utbygd fram til Haakon VII's gate. Som hovedregel skal det for ny utbygging og/eller større rehabilitering med samlet gulvareal over 1000 m², installeres varmeanlegg som er forberedt for tilknytning til fjernvarme. Krav om fjernvarme framgår av retningslinjene til kommunedelplanen.

¹ Vedtekten for fjernvarme ble vedtatt i sak nr 107/1990.

Søppelsug

Bystyret gjorde følgende vedtak i sluttbehandlingen: Pkt. 6: *Ved utbygging i området over 1000m² skal det være søppelsug. Det kan gis dispensasjon etter begrunnet søknad.*

Pr. dags dato er strategi for gjennomføring av søppelsug² uavklart hos de ulike berørte kommunale enheter, men arbeidet med ny avfallsplan for kommunen er i sin spede begynnelse. Det antas at avfallssug vil bli et sentralt punkt i avfallsplanen, og planen antas fremlagt for politisk behandling senhøsten 2006. Det antas videre at det vil bli utarbeidet en gjennomføringsplan basert på avfallsplanen. Planlegging og gjennomføring av avfallssug på Lade/Leangen avventes til avfallssugsaken er utredet og avklart. Fremtidig gjennomføring av avfallssug innenfor planområdet sikres imidlertid gjennom reguleringsbestemmelse om dette.

I en omforming av området vil det genereres mer av både husholdningsavfall og næringsavfall, og pkt. 6 i Bystyrets vedtak for kommunedelplanen vil gjelde for begge typer avfall. Trondheim kommune har imidlertid bare plikt til å samle inn og behandle avfall fra private husholdninger. Næringslivet, offentlige og private institusjoner er ikke omfattet av den kommunale plikten og næringsavfall som sådan er konkurranseutsatt og markedsregulert. Innføring av avfallssug for næringsavfall er derfor til dels mer komplisert enn innføring av avfallssug for husholdningsavfall.

² Begrepet søppelsug og avfallssug brukes her om hverandre og er ensbetydende.

3.4 BEDRE TILGJENGELIGHET FOR ALLE

Mangelfull infrastruktur

En av de fire hovedmålsettingene til planen er *bedre tilgjengelighet for alle*. Bakgrunnen for målsettingen er at Lade- og Leangenområdet til nå har gjennomgått en gradvis utvikling fra et rent industriområde til mer sammensatt og intensiv arealbruk; handel, kontorer, undervisning og lignende. Denne utviklingen har skjedd uten at det er etablert en infrastruktur som ivaretar behovene for tilgjengelighet og god og sikker trafikkavvikling. Tilbudet for gang- og sykkeltrafikk er særlig mangelfullt.

Tilgjengeligheten til næringsarealene er i all hovedsak basert på direkte atkomst fra det overordnede vegnettet. Dette medfører blandet trafikk og stor belastning på hovedvegnettet. Mangelen på et sekundært lokalgatenett medfører også en ineffektiv arealbruk som følge av at atkomst og tilgjengelighet til parkeringsplasser og bygninger må løses innenfor hver enkelt eiendom.

Det er gjennomført trafikkanalyser og kapasitetsvurderinger som tilsier at videre utvikling ikke kan anbefales uten en oppgradering av trafikksystemet.

Temakart trafikk

Det er utarbeidet et eget temakart for trafikk. Her inngår både lokalgater, hovedgater, g/s-ruter og turveger. Videre inngår en oversikt over dagens kollektivtraséer, samt aktuelle fremtidige traséer. Kollektivknutepunkt på Leangen er også angitt.

Nytt gatenett

Kommunedelplanen er basert på at eksisterende veganlegg oppgraderes og bygges ut til et mer robust og fleksibelt gatenett. Det nye gatenettet er basert på en større grad av hierarki med nye hovedgater og et nytt lokalgatenett som vil gi tilgjengelighet til byggeområdene. Det nye gatenettet utgjør et av hovedgrepene i kommunedelplanen. Gatenettet skal både ivareta hensynet til tilgjengelighet og trafikkavvikling, og gi rammer for en langsiktig og varig bystruktur.

Det forutsettes at eksisterende og nye gater får en bymessig utforming med et fullverdig tilbud for fotgjengere og syklister. I tillegg forutsetter planen at det etableres egne traséer for gang- og sykkeltrafikk, for å ivareta behov for tilgjengelighet i nord-sør-retning på tvers av jernbanen. *Temakart trafikk* på side 7, viser hovedprinsippene for et nytt helhetlig gatenett.

Gjennomførte areal- og transportanalyser tyder på at det planlagte nye gatenettet vil kunne tåle en vekst i biltrafikken på 30-40 % i forhold til dagens trafikknivå. Arealbruk og tomteutnyttelse er vurdert i forhold til en slik kapasitetsbegrensning på gatenettet. Det må understrekes at det er usikkerhet knyttet til datagrunnlaget og til fordeling av trafikk, og det er derfor ikke mulig å si noe eksakt om kapasitet, forsinkelser og kø. Trafikkbelastningen og fordelingen mellom ulike reisemidler påvirkes også av andre faktorer som for eksempel trafikkregulerende tiltak (skilting, lysregulering osv.), kollektivtilbud og parkeringspolitikk.

Det understrekes at bilister må forvente køer og større forsinkelser jo mer som bygges ut, sammenlignet med dagens situasjon. Spesielt kjøpesentrene generer mye biltrafikk. Kommunedelplanen løser ikke alle utfordringer i forhold til framtidige miljø- og trafikkavviklingsproblemer. På dette overordnede plannivået er det viktigst å sikre areal til et robust og fleksibelt gatenett som gir mulighet for bl.a. etablering av et bedre kollektivtilbud. Dette vil gi grunnlag for at flest mulig velger kollektivtransport framfor bil. Kapasitetsbegrensningene for biltrafikk kan på lengre sikt gi behov for andre virkemidler enn den fysiske infrastrukturen for å redusere ytterligere vekst i biltrafikken.

Spørsmål om gjennomføring av nytt gatenett

Infrastrukturtiltakene krever store investeringer, og gjennomføringen vil bli en stor utfordring for kommunen og grunneierne. Kommunedelplanen stiller rekkefølgekrav om etablering av gatenettet ut fra en vurdering av om utbyggingspotensialet i de ulike delområdene krever bedring av infrastruktur for å ivareta tilstrekkelig tilgjengelighet, trafikkavvikling og sikkerhet. Det understrekes at rekkefølgekravene kun gjelder for byggetiltak av et visst omfang, dvs. nytt bruksareal over 300 m². Rekkefølgekravene gir kommunene mulighet til å kreve at det inngås utbyggingsavtaler om deltakelse i etablering av offentlig infrastruktur. Gjennomføringen er likevel svært vanskelig fordi området består av mange grunneiere med

ulike behov og interesser for endring og utbyggingstakt, og omformingen må forventes å skje gradvis over lang tid. Dette reiser bl.a. spørsmål om kommunen bør ta et større ansvar for gjennomføring av de viktigste infrastrukturtiltakene (hovedanlegg) gjennom for eksempel forskuttering av investeringer. Dette er en problemstilling som vil være aktuell for alle byomformingsområdene som kommuneplanens arealdel



Nytt Strindheimkryss E6-Bromstadveien

legger opp til. Det er redegjort nærmere for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i kapittel 3.6 *Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling* på side 50.

Hovedgatenett

Planforslaget viser et framtidig hovedgatenett som består av ny E6 Øst, Bromstadveiens forlengelse, Jarleveien, Haakon VII's gate og Ladeforbindelsen. Eksisterende og nye avkjørsler skal primært knyttes til lokalgatene.

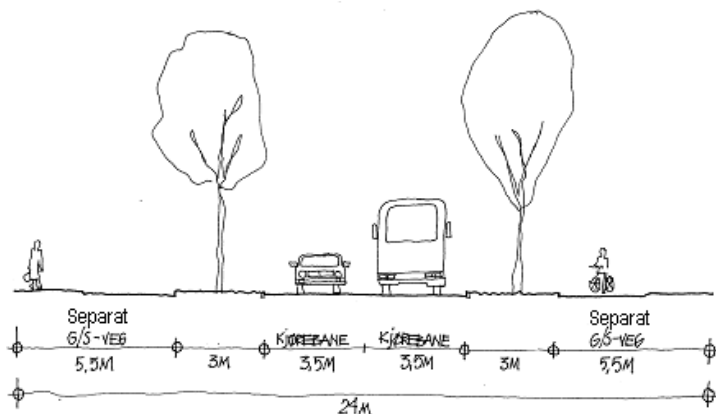
E6 Øst med Bromstadvegens forlengelse

Trasé for ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad (del av E6 Øst) er fastlagt gjennom reguleringsplan³. Fra Nidelv bru til Strindheimkrysset vil E6 Øst gå i tunnel og erstatte Innherredsveien som hovedinnsfartsåre mot sentrum. Innherredsveien fra Strindheimkrysset mot sentrum blir nedgradert til lokalgate. På strekningen mellom Strindheimkrysset og Grilstad vil E6 Øst gå i eksisterende trasé. Det er planlagt fire felt på hele strekningen, unntatt mellom Ladeforbindelsen og Omkjøringsveien.

Strindheimkrysset skal bygges om til rundkjøring i to plan. Øverste plan (dagens nivå) skal betjene kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk, og rundkjøringen under bakken skal betjene biltrafikken og knytte hovedvegnettet (E6) sammen med Bromstadveien.

Bromstadveiens forlengelse

Det skal etableres en forlengelse av Bromstadveien fra Strindheimkrysset til rundkjøringen i Haakon VII's gate/Lade allé. Bromstadveiens forlengelse vil avlaste Leangen allé som hovedforbindelse mellom Leangen og Lade. Denne nye vegforbindelsen er en viktig forutsetning for videre utviklingen på Lade og Leangen. I kommunedelplanen er etablering av Bromstadvegens forlengelse knyttet til utbygging innenfor senterområde S2 på Leangen gjennom rekkefølgekrav.



Forslag til nytt tverrsnitt for Bromstadveiens forlengelse og første del av Lade allé (til rundkjøring). Det diskuteres om deler av tverrsnittet bør brukes til ekstra felt for kollektivtrafikk.

Vegforbindelsen avgrenser senterområdet mot øst, og veganlegget vil bl.a. være bestemmende for terrenghøyder i det tilgrensende byggeområdet. Planforslaget legger til rette for en intensiv tomteutnytting i senterområdet som det ikke vil være forsvarlig å gjennomføre uten at Bromstadvegens forlengelse er etablert. Bromstadvegens forlengelse er forutsatt gjennomført som første byggetrinn i E6 Øst-prosjektet. I henhold til Nasjonal transportplan skal prosjektet gjennomføres etter 2011.

³ Reguleringsplan for E6 øst: Sak 02/15906 vedtatt i Bystyret 22.mai 2003

Hvordan rekkefølgekravet i kommunedelplanen skal følges opp i forhold til etableringstidspunkt for ny E6/Bromstadvegens forlengelse, må avklares nærmere gjennom videre arbeid med strategier for gjennomføring av viktige infrastrukturiltak innenfor planområdet. Det arbeides med framskynding av vegprosjektet ved hjelp av lokal forskuttering, men dette er ikke avklart.

Bromstadvegens forlengelse forutsettes utformet med 2 kjørefelt og ev. kollektivfelt. Det er videre forutsatt tosidig grøntsoner og tosidig sykkelveg med fortau.

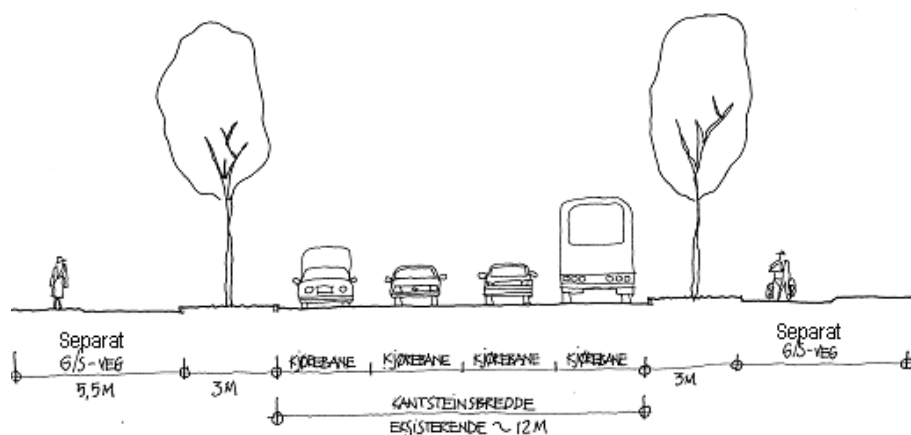
Det planlegges rundkjøring i krysset mellom Bromstadveiens forlengelse og Thonning Ovesens gate. Trafikk som skal til Innherredsveien skal følge Thonning Ovesens gate til ny avkjørsel vest for KBS-senteret. Thonning Ovesens gate skal stenges for videre gjennomkjøring forbi Dalen Hageby.

Haakon VII's gate

Utbedring av Haakon VII's gate er en viktig forutsetning for videre utbygging på Lade. For å bedre trafikksikkerheten og kapasiteten langs Haakon VII's gate, legges det opp til en utstrakt sanering av avkjørslene mellom Jarleveien og rundkjøringen med Lade Allé, der Bromstadvegens forlengelse kobles på. Det forutsettes at atkomst til eiendommene på begge sider av gaten på denne strekningen kanaliseres til nye lysregulerte kryss mellom Haakon VII's gate og lokalgatenettet. Videre forutsetter planen at det etableres et tosidig gang- og sykkeltilbud langs hovedgaten.

Dagens trafikksituasjon i Haakon VII's gate vurderes som så dårlig med hensyn til sikkerhet, avvikling og tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk, at det ikke kan anbefales vesentlig utbygging på Lade uten at hovedgata utbedres. Dette er bakgrunnen for at det i kommunedelplanen er stilt rekkefølgekrav om utbedring av Haakon VII's gate knyttet til utbygging på hele Ladesida (områdene S1, N4-N14). Ombygging av Haakon VII's gate kan tenkes gjennomført etappevis, slik en del er gjennomført i forbindelse med utbygging på Trondos sin eiendom S1-D (City Lade). Opprusting av Haakon VII's gate er imidlertid en så viktig forutsetning for byutviklingen at kommunen bør vurdere å ta et initiativ for å få gjennomført opprusting av hele denne hovedgata under ett.

Foreslått nytt tverrsnitt i Haakon VII's gate tar utgangspunkt i eksisterende kantsteinslinje for kjørefeltarealet, dvs. fire kjørefelt. På hver side av kjørefeltarealet skal det etableres en grøntsoner med allébeplantning. Utenfor grøntsonen forutsettes det etablert sykkelveg med fortau på begge sider. Det symmetriske tverrsnittet er nødvendig for å ivareta god tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk. Utformingen vil også gi en estetisk oppgradering av hovedgaten som et viktig element i en mer bymessig utvikling.



Forslag til tverrsnitt for Haakon VII's gate

På deler av Haakon VII's gate forbi idrettsanlegget må tverrsnittet reduseres og tilpasses sikkerhetsavstandene til baneanleggene.

Eksisterende rundkjøringer i Haakon VII's gate er forutsatt beholdt. Mellom rundkjøringene (Jarleveien og Lade allé) planlegges det til sammen fem kryss med lysregulering. Dette er en bymessig kryssløsning som gir sikre kryssinger for gang- og sykkeltrafikken.

Ladeforbindelsen

For Ladeforbindelsen mellom Leangen allé og rundkjøringen ved IKEA legger planen til rette for utvidelse til fire kjørefelt på hele strekningen, men det er ikke foreslått rekkefølgekrav som sikrer gjennomføring av en slik utvidelse. På Ladeforbindelsen i krysset med Rotvoll allé (inn til Statoil) bør det etableres rundkjøring. Det er knyttet rekkefølgekrav om etablering av rundkjøring for eventuell videre utbygging på Statoils eiendom (feltene N21-23). Ny kryssløsning fra Leangen allé til Ladeforbindelsen kan også

vurderes i sammenheng med utbygging i N14 og N19 for eksempel, men det er ikke lagt rekkefølgebestemmelse på å opparbeide denne i planen. Det er tidligere foreslått å samle Leangen allé og avkjørselen til Rotvoll i felles kryssløsning på Ladeforbindelsen. Nye inngrep i kulturlandskapet kan være konfliktfylt og forslaget er ikke grundig nok utredet til at en har valgt å legge dette inn i planforslaget.

Brundalsforbindelsen

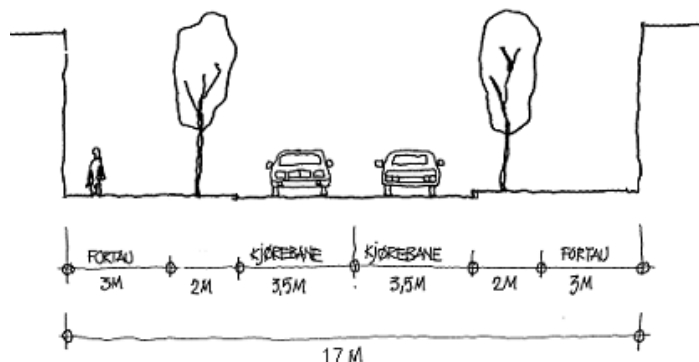
Den planlagte Brundalsforbindelsen inngår i kommunedelplanen i samsvar med kommuneplanens arealdel. Brundalsforbindelsen har uavklart/lang tidshorisont for gjennomføring, og utvikling av Lade/Leangen anses ikke direkte avhengig av denne veglenken. Brundalsforbindelsen vil bli en del av det framtidige hovedvegnettet i Trondheim, og bedre forbindelsen mellom østlige deler av byen og Omkjøringsvegen/sentrum.

Traséen på plankartet er vist etter gjeldende reguleringsplan. Alternative traséer er ikke tatt opp i denne planen, men det bør blant annet vurderes nærmere hvordan Brundalsforbindelsen skal kobles på eksisterende vegnett.

Nye lokalgater

Kommunedelplanen viser et nytt lokalgatenett på begge sider av Haakon VII's gate på Lade og i senterområdet på Leangen. De nye lokalgatene vil, sammen med eksisterende og nytt hovedvegnett, danne en ny robust og fleksibel bystruktur. Lokalgatenettet vil bedre tilgjengeligheten til de ulike delområdene, og legge til rette for ferdsel for alle trafikantgrupper mellom ulike bydeler gjennom planområdet. Lokalgatene er nødvendig for å gi atkomst til eiendommene som følge av prinsippet om avkjørselsfrie hovedgater.

Behovet for gjennomføring av lokalgatenettet er direkte knyttet til utbygging i de enkelte delfeltene. I rekkefølgekravene framgår det at de lokalgatene som grenser direkte til det aktuelle utbyggingsfeltet, skal opparbeides samtidig med utbyggingen.



Forslag til tverrsnitt i overordnede lokalgater (bredt tverrsnitt)

Gjennomføringen vil dermed kunne skje trinnvis i takt med grunneierens egne utbyggingsønsker. Der hvor omfattende utbygging/omforming ikke blir aktuelt i denne planperioden, vil kommunedelplanen kun sikre at nødvendig areal for framtidige lokalgater ikke blir gjenbygd eller tatt i bruk på en måte som hindrer framtidig gjennomføring.

Omfanget av lokalgatenettet er vurdert ut fra hva som anses som et nødvendig minimum, og traséene er så langt mulig tilpasset

eksisterende eiendomsgrenser og bebyggelse. Etablering av et nytt gatenett i et område som allerede er bebyggt, kan vanskelig gjøres uten konflikter med enkelte grunneierinteresser. Ut fra en helhetlig vurdering anses ikke ulempene for berørte grunneiere å være større enn gevinsten gatenettet vil gi i forhold til framtidige utviklingsmuligheter.

Lokalgatene foreslås utformet med to kjørefelt og tosidig fortau (tverrsnitt på 13 meter). Sykkeltrafikk forutsettes å være i kjørebane. I gater som krysser Haakon VII's gate og enkelte andre mer overordnede lokalgater, foreslås et noe bredere tverrsnitt med tosidig grøntsone for å sikre plass til eventuelle venstresvingefelt mot kryss og for eksempel gateparkering (tverrsnitt på 17 meter).

Harald Hårfagres gate

Krysset mellom eksisterende lokalgate Harald Hårfagres gate og Haakon VII's gate er problematisk fordi krysset ligger nær rundkjøringen med Lade allé. Det har derfor vært vurdert om Harald Hårfagres gate bør stenges for gjennomkjøring. Det tas ikke stilling til dette spørsmålet på dette overordnede plannivå. Det forutsettes derfor at eventuelle trafikkregulerende tiltak i krysset avklares nærmere på detaljplannivå.

Håkon Magnussons gate

Forlengelsen av Haakon Magnussons gate er spesielt viktig for utvikling av senterområdet på Lade til et mer bymessig område. Denne gata vil også gi større fleksibilitet og bedrer trafikkavviklingen ved City Lade. Haakon Magnussons gate er primært ment å betjene lokaltrafikk, men skal også kunne ta

kollektivtrafikk (buss) gjennom hele senterområdet S1. Traséen forbi City Lade (S1-D) forutsettes etablert samtidig med eventuelle nye byggetiltak på eiendommen.

Lokalgater på nordsiden av Haakon VII's gate

Det legges opp til en indre lokalgate, parallelt med Haakon VII's gate.

På nordsiden av Haakon VII's gate legges det opp til et lokalgatenett med tverrgater mellom Lade allé og Haakon VII's gate (ved Autronica og Maske). Det er ikke ønskelig å legge til rette for gjennomgangstrafikk på noe sted mellom Haakon VII's gate og Lade allé. Tverrforbindelsene fra indre lokalgate til Lade allé er vist som framtidige gang- og sykkeltraséer. Øvrige lokale tverrgater mellom Haakon VII's gate og Lade allé holdes stengt for gjennomkjøring ved Lade allé. Hovedhensikten er at disse traséene beholdes ubebygde, slik at lokalgatene kan etableres når det eventuelt blir aktuelt med utbygging/omforming av kvartalene på lengre sikt.

Lade allé

Tidvis er gjennomgangstrafikken i Lade allé stor pga. økende trafikkmengde i Haakon VII's gate. Lade allé har i dag en viktig funksjon som adkomst til næringslivet i området. På sikt bør det imidlertid vurderes trafikkregulerende tiltak i Lade allé for å hindre at for stor del av gjennomgangstrafikken flyter over fra Haakon VII's gate til Lade allé. Bystyret vedtok i sluttbehandlingen at *dette må ikke være til hinder for varetransporten til eksisterende bedrifter*, jf. Bystyrets vedtak pkt. 4.

Det er ikke ønskelig med gjennomkjøring fra Haakon VII's gate til Lade allé, og i dag er atkomsten til idrettsanlegget stengt med bom. Ringve museum har parkeringsarealer sør for Lade allé. Dagens plassering av bommen gjør at Ringve museum har dårlig tilgjengelighet til sine parkeringsarealer. Fjerning av bommen er imidlertid lite ønskelig, da dette kan føre til stor trafikk forbi idrettsanlegget og mer gjennomgangstrafikk i Lade allé.

Jarleveien

Jarleveien har i dag 4 felt og er viktigste adkomst til Lade fra vest. Det kan i en fremtidig situasjon med fremkommelighetsproblemer være aktuelt å etablere kollektivfelt i Jarleveien. Dette vil i så fall bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Gang- og sykkeltraséer

Kommunedelplanen viser nye tversgående og langsgående traséer for gående og syklende. Plankartet viser bare viktige overordnede gang- og sykkeltraséer.

Fullverdig gang- og sykkeltilbud i alle gater

Det forutsettes tilrettelagt for tosidig gang- og sykkeltrafikk i alle gater jf. retningslinjene om utforming av hovedgater og lokalgater.

I samsvar med gjeldende retningslinjer forslås det løsninger hvor fotgjengere og syklistene er atskilt i de viktigste traséene. Haakon VII's gate og Bromstadveiens forlengelse vil bli en del av hovedsykkelnettet i Trondheim. Her foreslås det etablert sykkelgater med separat fortau for gående. I lokalgatenettet forutsettes sykkeltrafikken lagt i kjørearealet.

Ny gang- og sykkelforbindelse over jernbanen

I tillegg til det øvrige gatenettet viser kommunedelplanen en viktig ny gang- og sykkelforbindelse over jernbanen øst for område N2 (Fesil). Denne forbindelsen er nødvendig for å redusere den sterke barrieren som jernbanetraséen utgjør. Traséen er særlig viktig for å bedre tilgjengeligheten mellom senterområdet på Lade, eksisterende boligområder på Leangen/Strindheim, samt tilgjengeligheten mellom Lade og kollektivtrafikktilbud i Innherredsvegen.

Gjennomføring av gang- og sykkeltraséen er knyttet til utbygging på Lade i områdene S1, N3 og N4 gjennom rekkefølgekrav. Denne forbindelsen er så viktig at den bør anses som et hovedanlegg i forhold til nærmere vurdering av finansiering og gjennomføring.

Ranheimsveien

Ranheimsveien fra Lykkestien og vestover til bomstasjonen har ikke et tilfredsstillende tilbud for fotgjengere og syklistene. For å få plass til et tilbud for fotgjengere og syklistene må det gjøres tilpasninger på strekningen Lykkestien-Sjøveien. Ranheimsveien vest for bomstasjonen foreslås omregulert til busstrasé

og gang- og sykkeltrasé, slik at denne kan stenges for gjennomkjøring for vanlig kjøretrafikk. Sykkeltrafikk forutsettes å være i gata.

Ved stenging av Ranheimsvegen bør det vurderes å signalregulere krysset mellom Grilstadvegen og gamle E6 på Skovgård.

Deler av Ranheimsveien er med i Nasjonal verneplan for veger- bruer og vegrelaterte kulturminner, og tiltak som endrer tverrsnittet på vegen, kan derfor ikke gjennomføres.

Turveger

I tillegg til nytt gang- og sykkeltilbud langs gatenettet, legger planen opp til turveger i grønnstrukturen. Det forslås turveg på begge sider av jernbanen. Gjennomføring av turvegene langs jernbanen er knyttet til utbygging på tilgrensende nærings- og senterområder gjennom rekkefølgekrav. Disse turdragene berører store områder, og vil derfor være komplisert å gjennomføre trinnvis knyttet til ett og ett byggeområde. Det er derfor spørsmål om turvegene langs jernbanen bør vurderes som hovedanlegg i infrastrukturen hvor kommunen tar en større del av ansvaret for å sikre gjennomføring.

Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for et bedre kollektivtilbud

Kommunens overordna byutviklingsstrategi er basert på omfattende fortetting i nye byomformingsområder. Dette vil medføre økt trafikkbelastning lokalt, noe som ikke kan løses bare gjennom utbygging av vegnettet. Deler av trafikkveksten må forutsettes basert på endringer i reisemiddelfordeling fra bil til kollektivtransport og gang/sykkelturner. Dette er også viktig for å løse lokale miljøutfordringer og skape grunnlag for bl.a. boligutbygging.

Det har i planprosessen vært stort fokus på behovet for en bedre tilgjengelighet med kollektive transportmidler. Utfordringene er størst på Lade, mens senterområdet på Leangen ligger gunstig til i forhold til hovedkollektivåren langs E6 og jernbanen. Virkemidlene for å etablere et bedre kollektivtilbud i kommunedelplanen ligger først og fremst i arealdisponeringen. For å oppnå et bedre kollektivsystem må kommunedelplanens intensjoner følges opp gjennom investeringer og drift av kollektivsystemet.

Ved fortetting og endring i næringsstrukturen må man forvente at det i rushperioder vil være redusert framkommelighet på gatenettet. De viktige adkomstvegene til Ladeområdet (Bromstadveiens forlengelse



Dagens Leangen stasjon

og Jarleveien) kan tilrettelegges med prioritering av kollektivtrafikk på bekostning av biltrafikk. Dette kan gjøres ved å etablere egne kollektivfelt. I rush og andre perioder med kø vil dermed reisetiden for kollektivtrafikken reduseres. Behovet for egne kollektivfelt vil bli nærmere vurdert i forbindelse med regulerings- og bebyggelsesplaner, samt andre analyser i området som berører kollektivtrafikken.

Videreutvikling av kollektivknutepunktet på Leangen

Kommunedelplanens arealbruk og bestemmelser, legger til rette for størst vekst på Leangen for å utnytte de mulighetene som ligger i videre

utvikling av et effektivt kollektivknutepunkt. Leangen jernbanestasjon er forutsatt flyttet noe lengre vest og senterområdet på Leangen

forutsettes utviklet omkring det nye stasjonsområdet som et viktig lokalt og regionalt kollektivknutepunkt.

Det kan stilles spørsmål til at det ikke er knyttet rekkefølgekrav til etablering av jernbanestasjon i S2 på Leangen. Årsaken er at ny Leangen stasjon er et statlig prosjekt som er planlagt gjennomført etter planperioden med prioritert etter Trondheim sentralstasjon og Heimdal stasjon.

Kollektivknutepunktet på Leangen inkluderer i hele området fra KBS ved E6 til Leangen stasjon. Område N16 med eventuelt Park& Ride-anlegg vil også bli et viktig del av kollektivknutepunktet. Regionale

kollektivruter kan stoppe ved E6 mens aktuelle lokale bussruter kan betjene hele forretningsområdet S2 inkl. overgang mellom buss og tog på Leangen stasjon.

Mulige busstraséer

Det legges til rette for bedre kollektivbetjening med buss ved at lokalgater og hovedgater gis tverrsnitt som gjør at de ved behov kan betjenes av buss, ev. i egne kollektivfelt. Som hovedregel forutsettes det at bussen stopper i kjørebanelen og at leskur legges i grøntsonen.

Kommunedelplanen tar ikke stilling til nye busstraséer, men Bromstadvegens forlengelse, Jarleveien, Haakon VII's gate og Håkon Magnussons gate (med forlengelse gjennom hele handelsområdet på Lade), er åpenbart viktige lenker i kollektivsystemet. Busstraséer langs de nye vegene vil kunne forbedre kollektivtilgjengeligheten på Lade, og bidra til å knytte de to sentrene (S1 og S2) sammen. Det kan være aktuelt å etablere envegsreguleringer for biltrafikk i enkelte av lokalveiene for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Behovet for nye busstraséer vil tas opp i en regional sammenheng i oppfølgingen av kommunedelplanen.

Det forventes redusert fremkommelighet etter hvert som planområdet bygges ut. Samtidig er det ønskelig å dempe bilveksten. For å øke kollektivandelen er det viktig å legge til rette for bedre fremkommelighet for busser enn for biler. Det er gjerne inn mot handelsområdet at køene hopper seg opp. Dette ser vi i dag for eks. i Østre Rosten som en konsekvens av utbyggingen på Tillerområdet. Dagens tverrsnitt er tilstrekkelig i Jarleveien til å etablere kollektivfelt. Det foreslåtte tverrsnittet i Bromstadveiens forlengelse kan justeres slik at det kan etableres ett eget kollektivfelt. Dette vil bli vurdert i reguleringsplan for Bromstadveiens forlengelse, som er under utarbeidelse parallelt med denne kommunedelplanen.

Planen legger ikke opp til å etablere egne kollektivfelt i Haakon VII's gate. Dette er vurdert ut fra arealbruk og framkommelighet for alle trafikanter. Haakon VII's gate har i dag fire felt, og en kan velge om en vil prioritere buss og bil i hvert sitt felt, eller blande buss og bil i begge feltene. Det er ikke plass til flere felt langs i Haakon VII's gate.

Dobbeltspor jernbane til Leangen

Jernbaneverket har igangsatt arbeid for planlegging av dobbeltspor fra sentrum frem til Leangen. Dette arbeidet er i startfasen, og avklaring av trasé og endelig sporbredde vil skje i reguleringsplanen for jernbanetraséen. Det må påregnes mindre justeringer av jernbanearealet i reguleringsplanprosessen.

Bybane

Det har vært møter med NSB og Jernbaneverket vedr. ev. bybane. Flere alternativer er diskutert og funnet å kunne innpasses i området, men planene er ikke kommet langt nok til at det er grunnlag for å ta stilling til dette i kommunedelplanen.

Parkering

Trondheim kommune har vedtatt at en restriktiv parkeringspolitikk skal være et viktig virkemiddel for å begrense økningen i biltrafikken og bedre miljøet. Det er her særlig lagt vekt på å redusere arbeidsreiser og dermed arbeidsplassparkeringen. Videre tas det sikte på å redusere unødig parkering/arealforbruk gjennom retningslinjer i kommuneplanens arealdel, som begrenser mulighetene for å anlegge parkering på bakkeplan.

Parkeringsdekning

Utbyggingsområdene innenfor kommunedelplanen, og særlig Ladeområdet, har begrenset tilgjengelighet med kollektive transportmidler.

I samband med handelsanalysen er det gjennomført en parkeringsanalyse for å vurdere dagens parkeringsnormer i forhold til behovet for parkering. Mer om analysen i **V 5.6 Parkeringsanalyse** side 110. Hovedkonklusjonene i parkeringsanalysen er at det må finnes et godt alternativ til å kjøre bil for at reduksjon av antall parkeringsplasser skal være et effektivt og egnet virkemiddel. Parkeringsanalysen fokuserer særlig på at det er behov for en høyere kapasitet for besøksparkering knyttet til forretningsvirksomhet enn det som er angitt i parkeringsnorm for sentrale bydeler. Uten gode alternativ til bil, kan få parkeringsplasser gi ulovlig parkering og fremmedparkering i boligområder/tilgrensende virksomhet. Realiseringen av utbyggingspotensialene for de ulike eiendommene må derfor ses i forhold til det reelle behovet for parkering og i forhold til hvor godt forholdene er lagt til rette for bruk av andre transportmiddel.

Parkeringsstilbudet må til en viss grad begrenses også i disse områdene for å begrense veksten i biltrafikken. Begrensning i parkeringsdekning og bedring av kollektivtilbudet er i prinsippet en nødvendig konsekvens av fortettingsstrategien som kommuneplanens arealdel fastsetter. Gjennomføring av en slik parkeringspolitikk i avlastningssentrene betinger oppfølging av kommuneplanens arealdels prinsipper for lokalisering av handel og tjenester, for å hindre konkurransefortrinn for eventuelle handelsetableringer utenfor Midtbyen og avlastningssentrene. Dette betinger også en helhetlig arealpolitikk for Trondheimsregionen.

Parkeringsanalysen viser at det reelle behovet for besøksparkering til forretninger er høyere i dette området enn i sentrum, hvor kollektivandelen er høy. Det vil derfor være behov for å vurdere behovet for besøksparkering spesielt, avhengig av bl.a. type handel. Med et begrenset antall parkeringsplasser bør disse være tilgjengelige for kunder og besøkende i området, og ikke brukes av de som jobber i området.

Arbeidsreiser er den reisehensikten som har størst kollektivandel i dag og som har størst potensial for overgang fra bil til buss. Det fleste arbeidsreisene foregår i rushperiodene som har dårlig framkommelighet for bilene, samtidig som busstilbudet er best samme tidsrom.

Kommunedelplanen forutsetter at parkeringsdekningen skal ta utgangspunkt i Trondheim kommunes veiledende parkeringsnorm for sentrale bydeler, selv om området ligger i ytre bydeler. Dette skal bidra til å redusere kapasitetsproblemene på vegnettet, bidra til endringer i reisemiddelfordelingen og hindre uønskede konkurransefortrinn i forhold til Midtbyen. Det er i bestemmelsene åpnet spesielt for at behovet for parkering knyttet til forretningsvirksomhet kan vurderes nærmere i bebyggelsesplan/reguleringsplan. Det stilles krav om at det ved søknad om tillatelse til tiltak, skal foreligge en parkeringsplan som angir behovet for ulike typer parkering. Parkeringsplanen skal baseres på en vurdering av områdets tilgjengelighet uten bruk av bil, og muligheter for å bedre denne. Eventuelle avvik fra normene må begrunnes.

Det er et krav at det legges til rette for nok sykkelparkering og parkering for bevegelseshemmede nær inngangssoner.

Ansattsparkering skal begrenses, mens det kan avsettes rimelig plass for besøksparkering. Det kan for øvrig åpnes for offentlig gateparkering langs lokalgatene. Omfanget av gateparkering må vurderes i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet. Dette må avklares gjennom bebyggelsesplan/reguleringsplan.

Veiledende parkeringsnorm for sentrale bydeler			
Type bygning	Antall bilplasser på egen grunn pr.	Parkeringskrav	Andel besøksparkering
		Totalt	
Boliger	Boligenhet	Min. 1,0	
Hybler < 40 m ²	Boligenhet	Min. 0,3	
Kontor	100 m ²	Maks. 1,0	Min. 0,2
Butikk / kjøpesenter	100 m ²	Maks. 2,0	Min. 1,5

Ved planlegging av nye adkomster og parkeringsplasser for virksomhetene er det viktig at det er god flyt internt på parkeringsplassen. Spesielt er det viktig at tilbakeblokkering til offentlig gate unngås.

Bakkeparkering

Parkering er arealkrevende. Parkeringsareal på bakkeplan skal begrenses for å ivareta behov for uteareal til opphold/offentlig rom og for å gi byrom med god kvalitet. I nærings- og senterområder tillates maksimalt 25 % andel av samlet eiendom/kvartal (inklusive bebygd areal) benyttet til parkering på bakkeplan utomhus for handels- og servicevirksomhet og 15 % for kontor, undervisning og forskningsvirksomhet. Planen legger dermed opp til at p-plasser utover dette må anlegges i parkeringshus/parkeringskjellere. For å begrense arealforbruk til parkering og utnytte parkeringskapasiteten godt, er det ønskelig at parkering i større grad organiseres som fellesanlegg for flere eiendommer/hele kvartaler. I forbindelse med etablering av nye virksomheter eller utvidelse av eksisterende virksomheter må det gjøres rede for mulighetene til slike felles p-anlegg. Dette framgår av retningslinjene.

Planen åpner mulighet for et *Park and Ride*-anlegg i område N16 ved kollektivknutepunktet på Leangen. Korte avstander til buss og togtilbud er et viktig moment ved lokalisering.

3.5 BEVARING AV KULTURLANDSKAP OG KULTURMINNER

Målsetting om at landskap med stor kulturhistorisk verdi forankres i lystgårdsbeltet

Det er en spesiell utfordring for kommunedelplanen at planområdet inneholder og grenser til områder av stor viktighet for Trondheimshistorien, samtidig som områdene skal omformes og fortettes. Derfor er en av hovedintensjonene i kommunedelplanen bevaring av kulturlandskap og kulturminner. En omforming/fortetting på Lade/Leangen skal ikke gå på bekostning av det historiske kulturlandskapet. De kulturhistoriske verdiene i planområdet er særlig knyttet til vikingtiden og herregårdslandskapet (lystgårdene), men også til områdets rolle som flyplass under 2. verdenskrig og andre elementer fra 1900-tallet.

Kulturlandskap og kulturminner er på ulike måte ivaretatt i plankart med bestemmelser og retningslinjer. LNF- områder, grønnstruktur, friområder, bydelsparker, uterom, turveger og gang- og sykkelveger skal i retningen nord - syd både fysisk og visuelt forbinde bolig og næringsarealer med historiske landskapselementer som Lade kirke, Lade gård, Ringve botaniske hage og museum, Devle gård, Leangen gård og kulturlandskapet på Rotvoll. I retningen øst-vest bindes kulturlandskapet på Rotvoll sammen med Louiselyst, Falkenborg, Dronning Mauds Minne og Lademoen kirkegård i et sammenhengende grøntbelte med turveg langs jernbanelinjen. Viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård til Nidarosdomen og Kristiansten festning skal opprettholdes for å understreke stedets historiske viktige posisjon som maktsentrum.

Temakart kulturminner

Til kommunedelplanen er det knyttet temakart for kulturminner som viser landskap med stor kulturhistorisk verdi, eldre gårdsanlegg, særskilte kulturmiljø og antikvariske klassifikasjoner på bebyggelse. Bestemmelsene § 10 *Kulturminner og kulturlandskap*; sier at historiske spor og kulturminner skal bevares for ettertiden, synliggjøres og gis betydning i utviklingen av området. Alle tiltak skal utformes slik at verneverdige bygninger, anlegg og kulturmiljøer bevares. En retningslinjeskravur på plankart angir spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø og retningslinjene sier at disse områdenes karakter som åpent herregårdslandskap skal ivaretas og styrkes.

Kulturmiljøet rundt Lade gård, Lade kirke, Ringve botaniske hage og museum og Devle gård

Ved utbygging vest i planområdet er det svært viktig at det nasjonalt viktige kulturmiljøet rundt Lade gård og Lade kirkes ivaretas. Lade og Ladejarlene har historisk betydning og det omkringliggende landskapsrommet er sårbart for inngrep. Landskapshorisonen i sør mot Kuhaugen bør ikke brytes, og det er viktig å holde kontakten mellom Lade gård og viktige kulturhistoriske bymonumenter som spesielt Kristiansten festning og Domkirken (Lademoen kirke og Bispehaugen skole). Siktlinjene mellom slike bymonumenter kan være viktige for oppfattelsen av sammenhengen i byen. Dette er løst ved at Sirkustomta (F1) ikke skal bebygges men



Lade gård

avsettes som framtidig bydelspark. Det er gitt retningslinjer til Sirkustomta (F1) som synliggjør en ønsket utvikling til en bydelspark med høy kvalitet. Lade idrettsanlegg (F2) er oppettholdt som i dag og skal ikke bebygges. Retningslinjer sier at den visuelle og fysiske kontakten mellom områder med kulturhistorisk verdi skal styrkes gjennom bruk av vegetasjon som binder områdene sammen. Det er også gitt begrensning på byggehøyder i senterområdet S1 som grenser til omgivelsene til dette kulturmiljøet.

Bevaring av Rotvollområdet

Det er det som er igjen av det sammenhengende kultur- og naturmiljøet i herregårdslandskapet på Rotvoll, som gir området stor nasjonal verneverdi og som gjør det sårbart for inngrep. Historisk var det viktig med både fysisk og visuell kontakt med sjøen og markaområdene. I dag er dette området det eneste

sammenhengende store grøntbeltet fra fjorden til marka som er igjen i Trondheim. Opprettholdelse av siktlinjene mot sjøen er en av flere viktige grunner til å begrense utbygging.

I forbindelse med politisk behandling av godsterminal på Leangen, ble det vedtatt at det skulle arbeides videre med vern av Rotvollandskapet (”rød strek” rundt Rotvoll). I kommunedelplanen er det derfor lagt vekt på at det sammenhengende historiske kulturlandskapet på Leangen og Rotvoll skal bevares og det legges begrensninger på framtidige inngrep, for å hindre at verdien av Rotvoll-landskapet i lokal, regional



Rotvoll

og nasjonal målestokk skal gå tapt. Områdene som i dag er i aktiv jordbruksdrift er avsatt som LNF-områder. Det viktigste i dag er at det opprettholdes et åpent kulturlandskap, at det legges til rette for aktiv jordbruksdrift og at utbygging hindres. Områder i og i nærheten til de eksisterende og foreslått bebygde arealene på nordsiden av jernbanen er avsatt som framtidig grønnstruktur. Det er byggeforbud på disse arealene. Langs sjøen er et avsatt friområder der retningslinjer angir bruk. Sjøarealene, Leangenbukta og Rotvollbukta er viktige områder for sjøfugl. Dette er hensyntatt gjennom at arealene på plankartet er avsatt til natur- og friluftsområder i sjø og med retningslinjer til disse.

Over hele det ubebygde arealet er det i tillegg på plankartet vist en skravur som viser spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø og som det er knyttet spesielle retningslinjer til. I retningslinjene for særlig bevaringsverdige kulturlandskap er det stilt krav til bevaring og utforming av helheten i kulturlandskapet. Bestemmelsene § 10, om nye byggetiltak som berører verneverdige bygninger og anlegg, sier at den historiske bygnings- og strøkskarakteren i størst mulig grad skal bevares og styrkes, og gjenskapes der den er gått tapt. Ny bebyggelse skal tilpasses de historiske omgivelsene og antikvarisk verdifull bebyggelse i form, dimensjoner, utvendig materialbruk og farge, alleer og ulike delområder.

Statoils anlegg på Rotvoll

Bygging på Rotvoll har vært og er svært konfliktyfylt. Framtidige inngrep må begrenses kraftig om verneverdien for landskapet ikke skal gå tapt. I kommuneplanens arealdel (2003) ble tidligere regulerte byggeområder innskrenket av hensyn til vern av det åpne kulturlandskapet som er igjen. Dette bygger på de faglige konklusjonene i landskapsanalysen fra 2001 hvor også Statoil bidro. Verdiene er knyttet til både visuelle, kulturhistoriske og biologiske hensyn og er av nasjonal verdi. Disse verdiene må tillegges stor vekt og ses i et langsiktig perspektiv.

Statoil har i sine merknader til kommuneplanens arealdel skissert nye utbyggingsplaner.

Utbyggingsplanene er ikke utelukkende relatert til utvikling av Statoils egen virksomhet. Statoil ønsker i noen grad vekstmuligheter utover eksisterende bygningsmasse (en fjerde fløy på forskningssenteret og en utvidelse av laboratoriet), men også et selvstendig byggetrinn for tilknyttet virksomhet (næringspark). Det har på den andre siden kommet inn andre innspill i høringsfasen, også fra overordna fagmyndigheter om at område N23 ikke bør bygges ut, men sikres som grønnstruktur. Av bevaringshensyn vedtok Bystyret nettopp dette i sluttbehandlingen, jf. Bystyrets vedtak pkt. 1a).

Flere andre muligheter for utvikling av næringspark kan vurderes. Lade/Leangen er et aktivt næringsområde i endring i umiddelbar nærhet av Rotvoll, og Bystyret pekte i sluttbehandlingen på at mulighetene for lokalisering innenfor eksisterende bygningsmasse i O4 må vurderes, jf. Bystyrets vedtak 1b). Nedre Elvehavn og Teknologibuen (Gløshaugen/Tempe) bør også inngå i en drøfting om lokalisering av en slik forskningspark.

Gårdsanlegg

Restene av det gamle herregårdslandskapet fra 1700-tallet, med flere mindre anlegg som øyer innimellom bebyggelsen, forutsettes bevart. Gårdsanleggene er alt i dag svært presset av nyere utbygging, og er derfor svært sårbare for ytterligere tiltak som svekker anleggenes rom, sammenheng eller bruksverdi.

Dette er i planen løst gjennom en bestemmelse (§ 10) om nye byggetiltak som berører verneverdige bygninger og anlegg som sier at den historiske bygnings- og strøkskarakteren i størst mulig grad skal bevares og styrkes og gjenskapes der den er gått tapt. Ny bebyggelse skal tilpasses de historiske omgivelsene og antikvarisk verdifull bebyggelse i form, dimensjoner, utvendig materialbruk og farge.

Gårdsanlegg ivaretas også gjennom retningslinjer for bevaring av kulturminner som gir føringer om regulering til spesialområde bevaring for bygninger, anlegg og kulturmiljøer som er vist på temakart om kulturminner, og som ikke er spesialområderegulert. Følgende områder er aktuelle for spesialregulering i nær fremtid: Innherredsveien 98/100 og 102 (Kathrinelyst), Falkenborg, hangaren og Dalen Hageby.

Gamle veifar

Stjørdalsveien forutsettes opprettholdt som turveg. Pilegrimsleden følger til en viss grad Ladestien og Rotvoll allé. I planen er disse ivaretatt som turstier. Veganleggene Rotvoll allé, Ranheimsveien med allé og Schmettows allé inngår i nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Ranheimsvegen foreslås i retningslinjer i planen å stenges for ordinær kjøretrafikk, men være åpen for kollektivtrafikk, og vil på den måte ivaretas. Rotvoll allé og Schmettows allé ligger som grønnstruktur med turveg og ivaretas gjennom retningslinjer til disse.



Falkenborg gård med allé

Friområder og bydelsparker for opphold, lek og rekreasjon

Ved økt bolig- og senterutbygging innenfor planområdet er det økt behov for offentlige friområder/bydelsparker. Dette er i planen løst ved at eksisterende rekreasjonsarealer forutsettes opprettholdt og styrket og at det er foreslått flere framtidige friområder/ bydelsparker på arealer som i kommuneplanens arealdel 2001-2012 er avsatt til framtidig grønnstruktur.

Det er foreslått en bestemmelse og flere retningslinjer til områdene. Disse omhandler funksjon og bruk, opparbeidelsesgrad, ønsket kvalitet og tilgjengelighet. Utomhusplaner skal vise hvordan omforming/fortetting ivaretar grønne hensyn ved alle planer og tiltak.

I senterområdene forutsettes det at det etableres bydelsparker som i forbindelse med utbygging i områdene skal ivareta behovet for opphold, lek og rekreasjon. Dette er løst ved at det foreslås rekkefølgekrav (§ 4.2) om etablering av bydelsparker som sier at ny bebyggelse innen senterområdene S1 og S2 ikke kan tas i bruk før bydelsparkene i områdene er opparbeidet.

Framtidig bydelspark Lade senterområde(F1)

I planforslaget er det avsatt areal til ny bydelspark i F1. Hele F1 er i kommunedelplanens temakart for kulturminner markert som *landskap med stor kulturhistorisk verdi (inkludert nærområder til viktige kulturminner)* Retningslinjer til F1 sier at parken skal være sonedelt med en rekke funksjoner og opparbeidet med høy kvalitet. Det forutsettes at en sone av parken opparbeides for robust lek.

F1 er i dag brukt til sirkus, da plassen med gressbakkene er egnet til telt og dyr. Sommeren 2004 ble øvre deler av F1 og S1-B benyttet til en prøveordning for bobilparkering. Dette ble godt mottatt, da det ikke eksisterer tilbud nær sentrum i dag. Det finnes få alternative lokaliseringer for både sirkus og bobilpark, men bydelspark i F1, samt viktige kulturminnehensyn, innebærer at dagens bruk til bl.a. sirkusomt og lignende ikke kan opprettholdes. Dette er en konsekvens av planforslaget. Bydelsparken er en viktig forutsetning for omfattende boligutbygging i senterområdet generelt, og var derfor en forutsetning for, og er allerede sikret opparbeidet gjennom rekkefølgekrav i, og utbyggingsavtaler for, *Håkon Magnussons gate 1, 1B og 3 - reguleringsplan*, vedtatt av Bystyret 26.8.2004.

Ny bebyggelsen i S1-B er ønsket lav av hensyn til kulturlandskapet rundt- og siktlinjer fra Lade gård og Lade kirke. Eventuell etablering av barnehage i senterområdet står omtalt på side 35.

Framtidige bydelsparker, Leangen senterområde (F4, F5)

To framtidige bydelsparker av avsatt i forbindelse med utbygging av nytt senterområde på Leangen. Bydelsparkene ligger sør og nord for jernbanen og bindes sammen med en framtidig turveg over jernbanen. Bydelsparkene forbinder Falkenborg gård i sør med området rundt Leangen gård i nord. Retningslinjer til bydelsparkene sier parkene skal opparbeides som bymessige parker med høy kvalitet. Det er gitt rekkefølgekrav til disse.

Framtidig bydelspark, Leangen ved jernbanen (F3)

En framtidig bydelspark er avsatt i grønnstruktur langs sørsiden av jernbanen ved Dalen Hageby. Bydelsparken er en del av grønnstrukturbeltet langs sørsiden av jernbanen mellom Rotvoll og Lademoen kirkegård. Det er gitt rekkefølgekrav om opparbeidelse av parken og retningslinjene sier at den skal opparbeides med tanke på robust lek og ha god kvalitet.

Idrettsanlegget på Lade

Hele idrettsanlegget er i kommunedelplanens temakart for kulturminner markert som *landskap med stor kulturhistorisk verdi (inkludert nærområder til viktige kulturminner)*. Byggetiltak i samsvar med områdets bruk kan tillates. En oppgradering av idrettsanlegget kan tillates etter en planmessig avklaring i forhold til dagens bruk av området og natur- og landskapskvaliteter. I forarbeidene til kommuneplanens arealdel ble Lade idrettsanlegg pekt på som et område som i tillegg til å opprettholde dagens idrettsbaner skal utvikles til et flerbruksområde tilrettelagt for aktiviteter innenfor friområdeformålet. Området fungerer også slik i dag. Retningslinjen til området vektlegger at området fortsatt skal være et idrettsområde og at



Idrettsanlegget på Lade

flerbrukssonen skal utvikles slik at det styrker den landskapsmessige sammenhengen mot Ringve.

Det er ikke satt av nytt areal til idrettsformål i dette planforslaget. Lade idrettsanlegg må derfor dekke opp økt bruk som følge av at det ligger i umiddelbar nærhet til et av Trondheims største byutviklingsområder på lang sikt, og må være med på å dekke det økte behovet for rekreasjonsarealer. Det blir derfor svært viktig å sikre at idrettsanlegget på Lade forbeholdes idrettsformål også i framtiden.

I planområdet ligger det to private idrettshaller. Ved endring i arealbruken som åpner for utvikling av området kan disse hallene forsvinne.

Gode uterom i byggeområdene

Det er et stort potensial for oppgradering av dagens grå flater på Lade og Leangen til gode uterom med store og små arealer for lek og opphold. For å oppnå dette har planen en bestemmelse (§ 5.5) som sier at kommunens til en hver tid gjeldende normer for uterom skal følges. Planen har retningslinjer som stiller krav om at tilstrekkelig areal til gode uterom skal avsettes i hvert kvartal, krav til størrelse og til kvalitet på opparbeidningen av arealene. Vegetasjon skal brukes bevisst for å bedre miljøet og det visuelle inntrykket. Trekker langs gater og beplantning i byrom blir viktig for opprustingen av området, og for å binde byområdet sammen med den omkringliggende grønnstrukturen.

Turveger går gjennom og binder sammen grøntdrag (grønnstruktur)

Turveger og gang- og sykkeltraséer er viktige deler av større sammenhengende grønt- og turdragnett, samtidig som de ivaretar viktig ledd i kommunikasjonssystemet. I planen er gang- og sykkeltraséer og turveger på tvers av jernbanen (retning nord-syd) forutsetninger for å binde sammen boligområdene sør for jernbanen, med rekreasjonsarealene og gårdsanleggene nord i området som f.eks. idrettsanlegget på Lade, strandsonen med Ladestien, parkområdene rundt Ringve, Devle, Leangen og Rotvoll og med framtidige nye bydelsparker.

Grønnstruktur med turveg på begge sider langs jernbanen binder tverrforbindelsene sammen til et nettverk og framstår i planen som et viktig alternativ for gående og syklende som skal til og fra sentrum og i planene er det gitt retningslinjer for turveger som sikrer at turvegen tilpasses landskapet og har godkvalitet. For turveger som går gjennom senter-, næring- og boligområder er det krav om at turvegen skal opparbeides med trerekke for å styrke den visuelle sammenhengen i kulturlandskapet. Rekkefølgekrav for turveger er gitt i § 4.4. Gang/sykkelveier og turveger omtales nærmere i kap. 3.4 *Bedre tilgjengelighet for alle* side 37.

Lademoen kirkegård

Lademoen kirkegård er opprettholdt med samme avgrensning som i kommuneplanens arealdel 2001-2012. Det er behov for mer areal til utvidelse av Lademoen kirkegård. En utvidelse av kirkegården har vært vurdert i tidligere forslag til kommunedelplan for Lade/Leangen, men ble ikke utvidet i kommuneplanens arealdel 2001-2012 og heller ikke i dette planforslaget. Grunnen til dette er at det ikke finnes egne areal til utvidelse. Arealet er i syd omkranset av Kathrinelyst som er bevaringsverdig og avsatt til bolig. I nord er det foreslått avsatt turveg i en smal grønnstruktursone mot jernbanen. Dette er adkomsten til kirkegårdens driftsavdeling og må opprettholdes som det. I øst avgrenses kirkegården av arealer avsatt til bolig.



3.6 HELHETLIGE LØSNINGER OG FORUTSIGBAR SAKSBEHANDLING

Virkemidler for gjennomføring

Mangelen på en overordnet plan har ført til en tilfeldig utvikling på Lade og Leangen, som i stor grad har foregått gjennom dispensasjoner og ulovligheter. Utviklingen har ført til økt aktivitet og en mer intensiv arealutnytting uten at nødvendig infrastruktur er etablert.

Etter at kommuneplanens arealdel fastsatte krav om ny reguleringsplan eller kommunedelplan i byomformingsområdene, er det igangsatt arbeid med flere større reguleringsplaner som har pågått parallelt med arbeidet med denne kommunedelplanen; N4, N12 og N14 (i hovedsak forretning); S1-C, S2-C og S2-A og B (blandet arealbruk); B1 (boliger). Det er utformet idéskisser for S2 og N19 (blandet arealbruk med boliger). Nye reguleringsplaner for S1-A1 (bolig og næring) og S1-D (forretning) er nylig vedtatt. Det er i dag stor aktivitet i området, og stort behov for avklaring av overordnede føringer gjennom kommunedelplanen.

Kommunedelplanen definerer rammer som anses nødvendige for at videre transformasjon fra industriområde til senter- og næringsområde blir satt på sporet mot en mer helhetlig, attraktiv og robust bystruktur. Kommunedelplanen er et svært viktig rammeverk for å sikre en forutsigbar behandling av plan- og byggesaker i området.

Planen viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av ny infrastruktur. Dette gir store utfordringer for gjennomføringen av planen. Gjennomføringen kompliseres av at området har mange grunneiere og næringsdrivende med svært forskjellige syn på tids- og kostnadsaspektet ved byomforming. Dessuten eier Trondheim kommune i dag relativt få arealer som er aktuelle for utbygging, og kommunen har slik sett ingen betydelig rolle som grunneier. Utviklingen må forventes å skje gradvis og over lang tid. Det uklare tidsaspektet reiser spørsmål om kommunen bør innta en mer aktiv rolle for å sørge for at viktig offentlig infrastruktur blir etablert. Problemstillingen er relevant også for andre byomformingsområder (jfr. Kommuneplanens arealdel; byggeformål *framtidig bybebyggelse*).

Kommunedelplanen har to hovedvirkemidler for gjennomføring; *plankrav* om krav til bebyggelsesplan og *rekkefølgekrav* som skal sikre at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester etableres i takt med utbyggingen. Plankravet gjelder for alle nye byggetiltak eller bruksendringer med bruksareal (BRA) over 400 m². Rekkefølgekrav om etablering av offentlige gater, gangveger, friområder, grønnstruktur m.m. gjelder tiltak over 300 m². For boliger gjelder rekkefølgekrav om etablering av bydelsparker, barnehagedekning m.m. uavhengig av tiltakets størrelse.

Stort behov for investeringer i infrastruktur viser at det ikke kan anbefales en vesentlig utbygging i dette området uten at viktige ledd i infrastruktur bedres. Dette innebærer imidlertid ikke at byutvikling i dette området nødvendigvis skal prioriteres foran andre viktige oppgaver innenfor byutviklingsområdet. Kommunedelplanen er derfor først og fremst et styringsredskap som skal hindre at den store aktiviteten i området fortsetter å øke uten at det samtidig sikres gjennomføring av nødvendig infrastruktur.

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

I kommunedelplanen er rekkefølgekravene vurdert ut fra behovene for ny infrastruktur som genereres av ny utbygging i området. Rekkefølgekravene er basert på at det skal være en rimelig sammenheng mellom utbyggingstiltak og aktuelle infrastrukturplanlegg. Vurdering av grunnlaget for å stille rekkefølgekrav framgår i kap. 3.4 side 37 (ang. gater og vegnett) og kap. 3.5 side 45 (ang. friområder og grønnstruktur).

I dette komplekse byomformingsområdet, er det vanskelig å forutsi utbyggingstakt og rekkefølge for utvikling i de ulike delområdene. Dette vil være helt avhengig av den enkelte grunneiers utbyggingsønsker. Det er derfor vanskelig å konkretisere/detaljere rekkefølgekravene ytterligere på dette plannivået, uten at en mister muligheten til å sikre sammenheng og hensiktsmessig gjennomføringsrekkefølge på infrastrukturtiltakene. Konsekvensene av de generelle rekkefølgekravene (knyttet til større delområder) må derfor konkretiseres slik at kostnadsbelastningen blir kjent og forutsigbar for grunneierne. I tillegg vil det være naturlig å detaljere rekkefølgekravene i bebyggelsesplaner for konkrete utbyggingsprosjekter.

Etablering av offentlig infrastruktur i, og i tilknytning til, utbyggingsområder gjennomføres i hovedsak etter prinsippet om full kostnadsinndekning (unntak vil for eksempel være riksvegprosjekter). Kommunen sørger for inndekning av infrastrukturkostnadene ved at det inngås avtaler mellom kommunen og grunneier/utbygger. Utbyggingsavtalene skal sikre finansiering basert på en hensiktsmessig og rettferdig fordeling av kostnadene.

Utbyggingsavtalene er frivillige privatrettslige avtaler. Rekkefølgekrav i arealplanene er derfor nødvendig for å gi kommunen sikkerhet for at utbyggingen ikke kan skje før nødvendige infrastrukturtiltak er på plass, eller at utbyggingsavtaler som sikrer gjennomføring av disse tiltakene, er inngått. Utbyggingsavtaler benyttes m.a.o. som alternativ til refusjonsberegninger etter plan- og bygningsloven, og for å sikre gjennomføring av rekkefølgekrav som er nedfelt i planbestemmelsene.

Når utbyggingsavtaler er inngått, vil kommunen ha et grunnlag for å gi dispensasjon fra rekkefølgekravene. Den særlige begrunnelsen for å gi dispensasjon, vil da være at de hensyn som rekkefølgekravene skal sikre, er ivaretatt gjennom bindende avtaler.

Alternativet til bruk av utbyggingsavtaler er at utbygging i området må avvenste eventuell kommunal finansiering og gjennomføring av anleggene.

Anslåtte anleggskostnader for offentlig infrastruktur

Det er gjennomført kostnadsanslag for de infrastrukturtiltak som er nødvendige for å oppfylle rekkefølgekravene, og for å etablere et tilfredsstillende vann- og avløpsnett. Beregningene er gjennomført etter Vegvesenets metode for kostnadsanslag i en tidlig planfase, og gir et grovt kostnadsestimat med en usikkerhet på +/- 25 %. Mer om analysen i *Vedlegg 5 Oppsummering av analyser, Kostnadsanslag* side 115.

Beregnete anleggskostnader utgjør ca. 430 mill. kr.

Av dette samla beløpet utgjør eksempelvis opprusting av Haakon VII's gate ca. 60 mill. kr, nye kryss i Haakon VII's gate ca. 11 mill. kr, bydelsparkene på Lade og på Leangen til sammen ca. 35 mill. kr, gang- og sykkelveger ca. 3 mill. kr, turveger ca. 6 mill. kr.

Det presiseres at det samla anslaget på 430 mill. også omfatter mange tiltak som ikke direkte omfattes av rekkefølgekravene. Dette gjelder eksempelvis oppgradering av Ladeforbindelsen (22,6 mill.), trafikkregulerende tiltak i Ranheimsveien og Lade allé (4 mill.), kollektivtiltak (10 mill.). Samla sum inneholder også kostnadsanslag for grunnerverv/erstatninger (13 mill.) i forbindelse med de offentlige anleggene, planlegging/prosjektering/byggeledelse (65 mill.), samt spesielle kostnader forbundet med geotekniske forhold/forurensset grunn m.v. knyttet til disse infrastrukturtiltakene.

I kostnadsanslaget på 430 mill. inngår Bromstadvegens forlengelse fra Strindheimkrysset til Håkon VII's gt. med ca. 45 mill. kr. Dette tiltaket inngår i riksvegprosjektet E6 Øst fra Nidelv bru til Grilstad, og er forutsatt finansiert som del av riksvegprosjektet vha bompenger og statlige bidrag. Det kan nevnes at kostnadsestimatet for Bromstadvegen er økt i forhold til tidligere reguleringsplan som følge av bl.a. høyere standard med tosidig gang- og sykkeltrasé (bymessig utforming). Deler av denne kostnadsøkningen, som utgjør omkring 10 mill. kr, kan anses som en konsekvens av at Bromstadvegens forlengelse i kommunedelplanen blir en integrert del av senterområdet på Leangen. Det kan derfor være relevant å vurdere delfinansiering gjennom utbyggingsavtaler for byggeområdene i senterområde S2.

I kostnadsanslaget på 430 mill. kr inngår også oppgradering og omlegging av det offentlige ledningssystemet på ca. 35 mill. kr. Deler av dette vil kunne finansieres gjennom de kommunale VA-budsjetter.

Kostnader til 3 nye barnehager ligger ikke inne i det samla kostnadsanslaget, men regnes grovt sett å utgjøre ca. 55 mill. kr. Full utbygging av 3 nye barnhager vil sannsynligvis komme på et senere tidspunkt avhengig av framtidig boligutbygging.

De beregnede investeringer i teknisk infrastruktur omfatter to typer anlegg: Hovedanlegg som omfatter hele planområdet, ev. store deler av planområdet (eksempelvis opprusting av Haakon VII's gate, Bromstadvegens forlengelse, bydelsparker m.m.), og lokale anlegg som gjelder nærmere definerte kvartaler/delområder (eksempelvis lokalgatenett). Størstedelen av investeringene i teknisk infrastruktur omfatter her anlegg som det er naturlig å definere som hovedanlegg. Hovedanleggene kan igjen deles i to hovedkomponenter; anlegg på sørsiden av jernbanesporet og anlegget på nordsiden. I denne sammenheng forslås Bromstadvegens forlengelse gjennom S2-B og friområde F5 som en del av "sørområdet".

Utbyggingsøkonomi

Det totale utbyggingspotensialet, dvs. nytt areal som kan realiseres som en følge av kommunedelplanen, omfatter grovt anslått ca. 540 000 m² golvareal ut fra den foreslåtte utnyttingsgraden (mer om utbyggingspotensial på side 33). Med utgangspunkt i anslåtte anleggskostnader på 430 mill. kr gir dette en gjennomsnittlig kostnad for infrastruktur på ca. kr. 800,- pr. m² nytt bruksareal (BRA).

Dette bidraget er beregnet ut fra full kostnadsinndekning, dvs. all ny infrastruktur dekkes av fremtidige utbyggingsprosjekter. I denne oppstillingen er alle kostnader foreløpig fordelt likt på arealet, uavhengig av

type arealbruk (bolig, næring, forretning, senter, etc.), og uavhengig av hvor i området tiltaket ligger i forhold til de større infrastrukturtiltakene med tilhørende rekkefølgekrav.

Tall innhentet fra eiendomsmeglerbransjen tilsier at tomtebelastningen for boliger normalt ligger på 1500 – 2500 kr pr m² BRA, mens tomtebelastningen for næringsarealer varierer mellom 750 – 2000 kr pr m² BRA. Beliggenhet i forhold til bysentrum er en svært viktig variasjonsfaktor. Tomtebelastning vil si tomtas andel av markedspris pr m² BRA og vil i praksis omfatte kostnader for råtomt, infrastrukturtiltak som er nødvendig for å gjøre tomta byggeklar, refusjoner, spesielle grunnforhold, etc.

På bakgrunn av dette kan den foreløpig beregnede tomtebelastningen for offentlig infrastruktur som i gjennomsnitt utgjør ca. 800 kr, synes å ligge noe høyt siden boligandelen i første omgang er relativt lav og siden ca. 70 % av utbyggingspotensialet er arealer definert som annet næringsareal, dvs. verken bolig eller forretningsareal. Nylig innhentede tall fra prosjekter i Stavangerområdet hvor boligandelen er betydelig større, viser imidlertid høyere anslag for tomtebelastning, slik at det på dette grunnlaget er noe vanskelig å gi et entydig svar på om beregningene gir et realistisk gjennomføringsgrunnlag i samsvar med kommunedelplanens intensjoner.

Usikkerheten er i stor grad knytta til i hvilken grad det vil lykkes å få alle grunneiere som får et utbyggingspotensial, til å inngå forpliktende avtaler om finansiering på et tidlig stadium i gjennomføringsprosessen.

Det understrekes at det foreløpig ikke er foretatt detaljerte beregninger som gir grunnlag for utbyggingsavtaler. Kommunedelplanen må derfor følges opp med mer detaljerte beregninger både av kostnader og fordeling i forhold til ulike delområder i samsvar med rekkefølgekravene. I videre arbeid med kostnadsfordeling vil det også være aktuelt å skille mellom hovedanlegg og lokale anlegg. Tiltak som kan finansieres på annen måte må holdes utenfor slike avtalegrunnlag. Videre vil det være aktuelt å vurdere ulike tomtebelastning i forhold til ulike arealbruk.

Mulige strategier for gjennomføring – kommunens rolle

Den komplekse eierstrukturen, og den lange tidshorisonen for gjennomføring av hele planens utbyggingspotensial, gjør det naturlig å reise spørsmål om i hvilken grad kommunen bør bidra i gjennomføringen.

Gjennomføring av lokalgater, som også i stor grad vil være offentlige, bør kunne gjennomføres etappevis (kvartalsvis) samtidig med gjennomføring av konkrete utbyggingsprosjekter. Gjennomføringen sikres da ved at ordinære utbyggingsavtaler inngås mellom kommunen og en eller flere av utbyggerne som sokner til de respektive anlegg.

Hovedutfordringen vil imidlertid, som nevnt over, være gjennomføring av hovedanleggene som berører store områder, for eksempel opprusting av Haakon VII's gate. For disse anleggene kan det skisseres to ulike strategier som begge er basert på prinsippet om full kostnadsinndekning gjennom bruk av avtaler:

Alt. 1: Kommunal forskuttering av viktige hovedanlegg

En mulig løsning for utbygging av viktige hovedanlegg er at kommunen (ev. Statens vegvesen for riksveganlegg) tar ansvaret som tiltakshaver og forskutterer kostnadene mot at kostnadene dekkes på et senere tidspunkt av de som får nytte/verdiøkning av tiltaket.

Det kan nevnes at det for Bromstadvegens forlengelse arbeides for framskynding av anleggsstart, hvor forskuttering ved hjelp av bompenger fra E6 øst-prosjektet er en av mulighetene som vurderes.

Kommunal forskuttering av øvrige hovedanlegg medfører at kommunen påtar seg risiko og kapitalutgifter ettersom det vil kunne gå lang tid mellom investering og tidspunkt for innbetaling av bidrag, fordi dette naturlig vil forfalle ved realisering av tomtas verdiøkning, dvs. ved utbygging. Det er stor usikkerhet knytta til om og når hele planens utbyggingspotensial blir realisert, og kommunen må derfor påregne at ikke alle forskuttede midler blir inndekket.

For å redusere kommunens risiko ved en slik løsning, må det forutsettes at det på forhånd er inngått frivillige avtaler om anleggsbidrag med alle grunneiere som vil ha nytte av tiltakene, slik at eierne allerede har forpliktet seg til å bidra til finansieringen når utbygging blir aktuelt. Å få alle grunneiere med på en slik frivillig avtale dersom de selv i øyeblikket ikke har utbyggingsplaner eller ambisjoner om utvikling av egen tomt grunn, vil være en stor utfordring.

Løsningen med kun en tiltakshaver (Trondheim kommune) vil sikre helhetlige løsninger med minst mulig ulemper for publikum i anleggsperioden. Kommunal forskuttering vil sannsynligvis være en nødvendig strategi dersom det skal være mulig å gjennomføre hele anlegg, for eksempel ombygging av hele Haakon

VII's gate, sammenhengende. Forskuttering gir også kommunen mulighet til å styre tidspunkt for gjennomføring, slik at anleggene blir etablert til riktig tid i forhold til behovet.

Kommunal forskuttering og gjennomføring vil betinge en betydelig kommunal risiko og innsats i form av investeringsmidler, og i forbindelse med organisering og planlegging. Prioritering i forhold til andre viktige oppgaver innenfor byutviklingsområdet vil derfor være en viktig problemstilling.

Alt. 2: Etappevis etablering av infrastruktur i takt med utbyggingen

Alternativet til forskuttering av hovedanleggene er at kommunen avventer utbygging av infrastruktur inntil utbyggingsprosjekter i området realiseres i et slikt omfang at det gir finansieringsgrunnlag for hele eller større deler av hovedanleggene. Hvilke deler av infrastrukturen som kan finansieres og praktisk gjennomføres, må da vurderes i hver enkelt sak i forbindelse med utarbeiding av bebyggelsesplaner/-reguleringsplaner.

Viktigheten av å inngå avtaler om anleggsbidrag i forkant av utbygging, er den samme som i forannevnte alternativ. Men siden det kan være aktuelt å bygge deler av hovedanleggene, vil avtalene kunne omfatte færre grunneiere.

Dette innebærer at infrastrukturtiltakene i større grad kan gjennomføres etappevis. I praksis medfører dette at anleggene først kommer på plass etter at de enkelte deler av planområdet er utbygd.

Ved etappevis utbygging av hovedanleggene er det viktig at det er utarbeidet en samlet reguleringsplan for disse anleggene, slik at beliggenhet, høyde og kryssutforming er fastlagt på forhånd. I tillegg til å gi et bedre grunnlag for kostnadsberegninger sikrer en sammenhengende reguleringsplan en lik standard på hovedanleggene.

Mulig organisering

Uavhengig av valg av strategi for gjennomføring av offentlig infrastrukturanlegg, vil planen medføre nye oppgaver og utfordringer for kommunen. Det er naturlig at det er Trondheim Byteknikk som må påta seg ansvar for planlegging og gjennomføring av offentlig infrastruktur, herunder styring av utbyggingstakt og utforming og forhandling av ramme- og utbyggingsavtaler. Det understrekes at kostnader for planlegging inngår i de gjennomførte kostnadsanslagene.

Konklusjon - egen sak om gjennomføring

Strategi for gjennomføring av offentlig infrastruktur må avklares nærmere som en del av oppfølgingen av kommuneplanens arealdel og denne kommunedelplanen. Dersom kommunen skal innta en mer aktiv rolle, bør kommunal innsats og prioritering i forhold til finansiering og organisering vurderes generelt for gjennomføring av den byomformingen som er forutsatt å skje også i andre områder.

Det må understrekes at kommunedelplanen med rekkefølgekrav i seg selv gir et fleksibelt rammeverk som gir grunnlag for ulike gjennomføringsmuligheter. Selv om det så langt ikke er endelig avklart en egen strategi for gjennomføringen, er det svært viktig at kommunedelplanen vedtas for å sikre en mer helhetlig og forutsigbar behandling av en rekke aktuelle utbyggingsprosjekter i området.

Inntil gjennomføringsstrategier er nærmere avklart, må bebyggelsesplaner med tilhørende utbyggingsavtaler baseres på etappevis utbygging av infrastruktur. Det må da i hver enkelt sak vurderes hvilke infrastrukturtiltak som kan gjennomføres samtidig med utbyggingen, og eventuelle forpliktelser for f.eks. framtidig hovedanlegg. En rimelig fordeling av infrastrukturkostnader sett i forhold til hele kommunedelplanens utbyggingspotensial, vil være kommunens grunnlag for forhandlinger om utbyggingsavtaler. Det er i tråd med dagens praksis.

Det arbeides mot løsninger som skal forenkle og forberede påfølgende forhandlinger og inngåelse av utbyggingsavtaler knyttet til rekkefølgekravene. Problemstillingen er like aktuell i andre transformasjonsområder (Tempe, Tiller osv.). Trondheim Byteknikk vil fremme en sak i løpet av første halvår 2005 vedr. gjennomføringsstrategi samlet for disse områdene.

Plankrav

Kommunedelplanen har til hensikt å sikre sammenheng og helhet i byomformingsprosessen. Den er en overordna plan som fastlegger struktur og rammer. En kompleks eiendomsstruktur og mye eksisterende bebyggelse innebærer at en detaljplanprosess er nødvendig før de enkelte delområdene kan utbygges med en høyere tetthet. Kommunedelplanen setter derfor krav til bebyggelsesplan for hvert delfelt/kvartal.

Kravet om bebyggelsesplan er nødvendig for å sikre kvalitet i utforming av bebyggelse og uterom, avklaring av atkomst- og parkeringsforhold m.m.

Det framgår av retningslinjene at bebyggelsesplaner bør omfatte hele felt/kvartaler, og inkludere detaljering av gatenettet som ligger inntil det enkelte kvartal. Plansamarbeid mellom flere grunneiere i samme kvartal vil i mange delområder kunne vise seg å være nødvendig for å komme fram til gode felles løsninger på for eksempel adkomst, uterom og parkering. Et hovedmål blir å bryte ned preget av ”hver virksomhet sin tomt”, og derved oppnå en mer effektiv arealutnyttelse og mer sammenhengende strukturer på tvers av tomtengrenser.

Ulikt ønske om utbygging/omforming kan gjøre planarbeidet vanskelig å løse, både arealbruksmessig og økonomisk. Behovet for plansamarbeid reiser også spørsmål om kommunen bør innta en mer aktiv rolle i planprosessene mht. å initiere, samordne og veilede grunneierne med sikte på å oppnå gode fellesløsninger. Problemstillingen er aktuell også i andre byomformingsområder med komplekse eierstrukturer.

Kommunens byomformingsprosjekter - utvikling av planmetodikk i byomformingsområder

Å planlegge og gjennomføre omforming og fortetting i den bebygde delen av byen, er nye utfordringer både for grunneiere, utbyggere og kommune. Kommunen ønsker derfor å utvikle metodikk for egnede prosesser og samhandlingsformer i transformasjonsområder, og har satt i gang kompetanse- og utviklingsprosjektet *Fra mellomland til levende by*.

Målsettingen med arbeidet er å øke kompetansen hos offentlige og private aktører med hensyn til kvalitet, gjennomføring og utforminger i byomformingeprosesser, og gjennom eksempler vise muligheter og forbilder for en bedre utforming av våre framtidige byområder.

Prosjektet er knyttet til planarbeid i tre sentrale byomformingsområder, Lade/Leangen, Tempe/Sluppen og Tillerbyen. Målsettingen med arbeidet er å samordne ressurser som kommer planlegging og gjennomføring av byomforming i alle de tre områdene til gode. Prosjektet skal initiere til-, samt øke kvaliteten på byomforming og fortetting. Prosjektet har ni delprosjekt som skal være til hjelp i plan- og utviklingsarbeid i byomformingsområdene. Særlig relevant for planarbeidet på Lade/Leangen har vært idéprosjektet for senterområdet på Leangen, S2 og areal- og transportanalysene (inkl. handelsanalyse).

Arbeidet finansieres delvis gjennom bidrag fra Husbanken til områdeutvikling og fra Miljøverndepartementets oppfølging av Stortingsmelding nr. 23 *Bedre Miljø i byer og tettsteder*. I et nettverk med andre byer med lignende problemstillinger (Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø, Skien mfl.) utveksles det prosjektresultater og erfaringer.

Fra mellomland til levende by: Eksempelsamling av byomformingsprosjekter i Norge, Norden og Europa

Et av delprosjektene er allerede ferdigstilt, og har resultert i en eksempelsamling på prosjekter i byomformingsområder ut fra seks sentrale tema; bystruktur, kjøpesenterbyen, byboligen, uterom, transport og parkering og 24-timersbyen. *Fra mellomland til levende by -eksempelsamling for byomforming i Trondheim*, er ment å inspirere til høyere kvalitet på utforming av ny bybebyggelse med funksjonsblanding. Heftet vil kunne være til hjelp i detaljplanarbeidet.



Idéprosjekt: Framtidsbilde for Leangen

Et av delprosjektene innenfor planområdet er et idéprosjekt for Senterområde 2, Leangen, hvor kommunen i samarbeid med grunneierne engasjerte arkitekter for å skissere en mulig utvikling i 30-årsperspektiv. Idéprosjektet er å betrakte som grunneierens innspill til kommunedelplanarbeidet. I første fase presenterte tre arkitektkontor konsepter for utbygging av området. Forslaget fra Per Knudsen arkitektkontor AS ble valgt til videreføring i en fase 2. Utviklingsskissene ble utarbeidet med bakgrunn i samtaler med og informasjon fra kommunen og grunneierne og gjennom workshop med ressurspersoner. Prosjektet er presentert i egen rapport *Leangen fremtidsbilder fase 2*, november 2004.

Framtidsbildet visualiserer mulighetene for å omforme et lager- og industriområdet på Lade til en mangfoldig og urbant preget by, gjennom utbygging i flere faser og planlegging av felles løsninger på tvers av tomtengrenser. Det er en målsetting at det nye bydelssenteret skal inneholde et variert spekter av byfunksjoner og at det derfor skal legges til rette en blandet forretnings-, kontor og boligbebyggelse. Senteret får god tilgjengelighet både med buss og tog, gjennom samordning i en ny stasjon ved Bromstadvegens forlegelse til Håkon 7s gate. Bebyggelsen skal være fleksibelt



utformet med tanke på endringer i forholdet mellom de enkelte funksjoner og behov for å tilpasse utbyggingsstart og tempo til markedsmessige realiteter.

Idékissen bygger på en idé om en i hovedsak ”lav” homogen bygningsmasse med en nord/sydgående ”esplanade” som samlende og identitetsskapende element. En ”lav”, tett bebyggelse kan inndeles i relativt små enheter og synes å ha den nødvendige fleksibilitet til både å ta en variert sammensetning av funksjoner og til å kunne tilpasses et varierende tempo i utbyggingstakt.

Grunneierne har vært positive til ideen og planen om å utvikle området til et moderne bydelssenter. Dette prosjektet er et godt eksempel på samarbeide grunneiere imellom og i forhold til planmyndighetene for å utrede og illustrere mulige løsninger på byutvikling i de komplekse byomformingsområdene.

Forslaget gir et utbyggingspotensial på omtrent 160.000 m², men ut fra arkitektens erfaring kan det kanskje innpasses så mye som 200-250.000 m² her.

Området har god beliggenhet like sør for Leangenbukta med muligheter for koblinger til turveitraséer ned til Lade, Rotvoll og fjorden og opp til Marka. Det er mulig å føre gang- sykkelveier og turstier på begge sider av jernbanelinja, gjennom utbyggingsområdet med tilknytninger til lokalgater fra Dronning Mauds Minde til Rotvoll og langs Ranheimsvegen som er den gamle ferdselsåren ut fra byen og som passerte inntil lystgårdene Falkenborg og Louisenlyst. Gang-sykkelveinettet knytter området til skoler, barnehager og andre offentlige institusjoner i nærområdet.

Framtidsbilde for Leangen har skapt et klima for samarbeid mellom grunneierne i det aktuelle området, noe som er blitt videreført i avtaler mellom partene. Enkelte av grunneierne har gått videre med et eget utredningsarbeid for å avklare mulighetene for en utvikling av eiendommene.



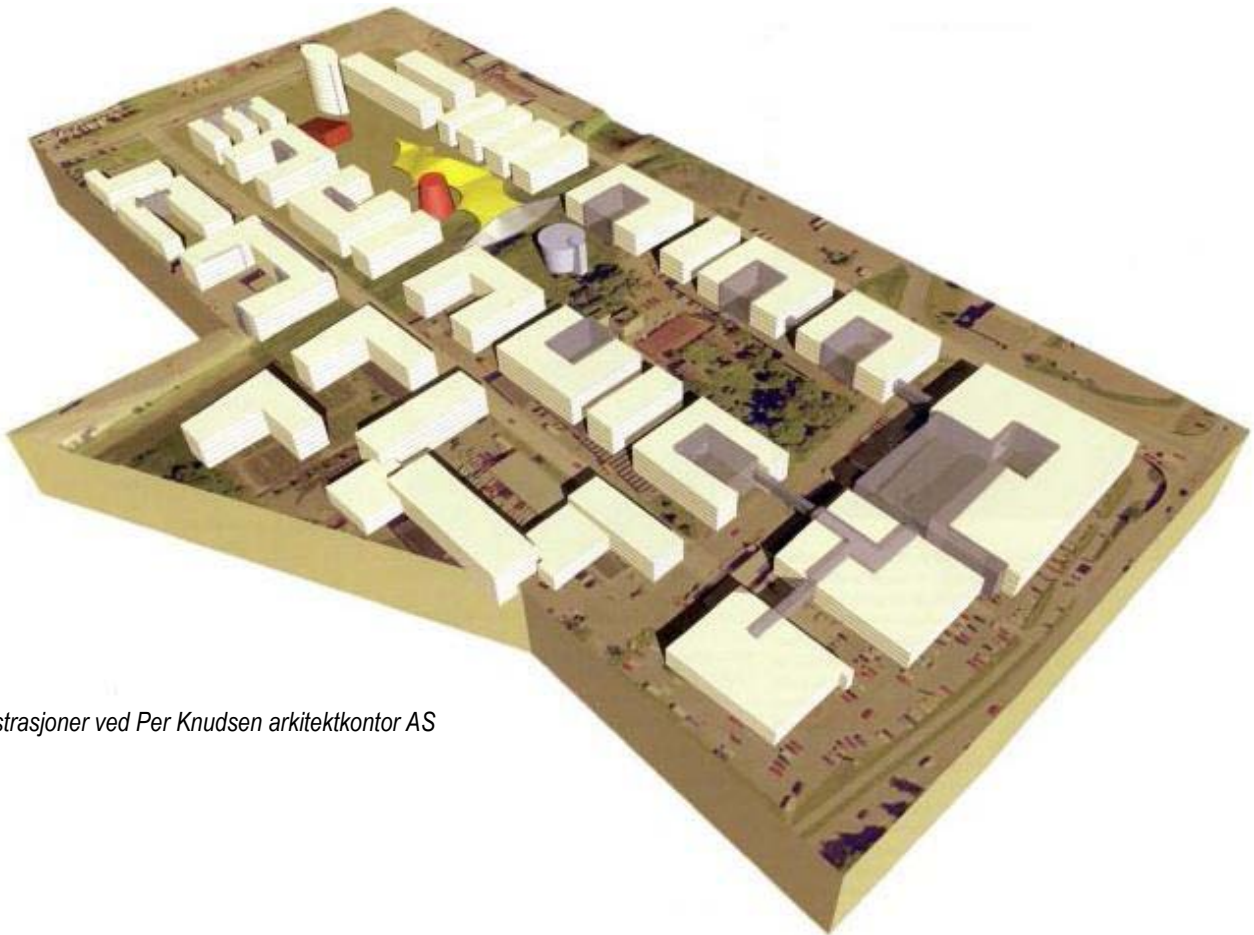
Prosjektets anbefalinger for det videre arbeid med å utvikle området

Som følge av den kunnskap og de innspill vi har blitt tilført i fase 2 anbefaler Per Knudsen arkitektkontor at det spesielt legges vekt på følgende forhold:

- Utviklingen av området basert på gradvis fornyelse ved at eksisterende bebyggelse og infrastruktur gies rimelig levetid.
- Tilknytning og sammenheng med nabolag og omgivelser understrekes enda sterkere.
- Tilgjengeligheten til ”Esplanaden” også for naboer vektlegges ytterligere.
- I stedet for en jevn fordeling av boliger, kontor og forretninger i området tilsier både forurensingssituasjonen og nabolagbetraktninger en sterkere vektlegging av boliger i det sør/vestre området.
- Det utvikles alternative utbyggingsmønstre slik at ikke en form/ett uttrykk sedimenteres og slik at forankring i omgivelser og tilknytning til nabolag forsterkes.
- Det fokuseres på tiltak som kan virke identitetsskapende og dermed styrke bydelens egenart og attraktivitet.
- Området skal baseres på universell tilgjengelighet og tilfredsstillende kravene/ forventningene til morgendagens samfunn enten det gjelder arbeid eller fritid.
- Bydelen utvikles på grunnlag av historiske trekk og drag i kulturlandskapet. Kvaliteter i omliggende områder trekkes inn i og gjennom bydelen slik at det etableres et sammenhengende bylandskap med

en sterk grønnstruktur, et godt tilpasset gatenett og bebyggelse med fokus på myke trafikkkanter og universell tilgjengelighet.

Bydelen vil bli preget av bolig, kontor og handelsvirksomhet. En åpen akse med bredde tilsvarende Falkenborgs hage og allé vil romme nærområder for lek, kulturell aktivitet og sosiale møteplasser. Torg- og plassområder rundt Leangen stasjon og opp mot Haakon VII's gate vil også være en del av denne "grønne" akse.



Illustrasjoner ved Per Knudsen arkitektkontor AS

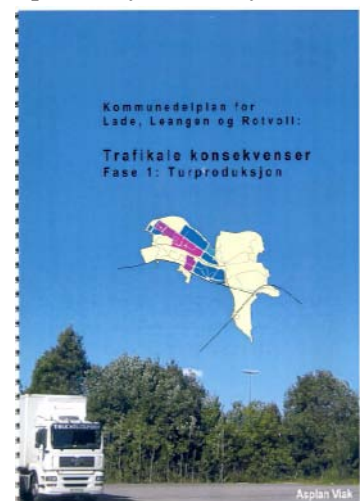
Trafikale og handelsmessige konsekvenser og parkering ved byomforming, areal- og transportanalyse for Lade-Leangen

For å få et bilde på konsekvensene av store endringer i arealbruk og utnyttingsgrad i transformasjonsområder ble det som en konkret del av kommunedelplanarbeidet utført flere areal- og transportanalyser. Analysen er direkte knyttet til planarbeidet på Lade/Leangen.

Første fase ble gjort med bakgrunn i forutsetninger gitt i kommuneplanens arealdel og prinsippdelen. Det ble beregnet potensial for utbygging av bolig- og næringsareal, og turproduksjon som følge av utbyggingen. Resultatene av analysen gjorde at utbyggingsmulighetene og arealbruken ble modifisert en del fra prinsippdelen og ned til det foreliggende forslaget til kommunedelplan. Resultater fra Fase 1 er nærmere beskrevet i V 5.3 *Utviklingspotensial og trafikkskaping* side 101.

I fase to av areal- og transportanalysen ble det utført en trafikkregistrering og kapasitetsberegning av enkelte kryss. Vurderingene av trafikk i et fremtidig vegnett er delvis basert på trafikkberegninger tilknyttet andre utbyggingsprosjekter (Nordre avlastningsveg og E6 øst), delvis på fremskrevne trafikkmengder i enkeltkryss analysert i fase 2.

En annen del av fase to utgjorde en analyse av de handelsmessige konsekvensene av høringsforslaget. I analysen er det vurdert hvilke konsekvenser utvikling av potensialet for handel i høringsforslaget vil ha for andre bydeler, særlig Midtbyen. Dessuten ble dagens parkeringsnormer vurdert i forhold til behov for parkering og konsekvensene av en restriktiv parkeringspolitikk er beskrevet.



Arbeidet med handelsanalysen resulterte i at Asplan Viak utviklet en modell som beregner handelsutviklingen i geografiske områder som funksjon ut fra tre viktige forhold: Hvor kjøpekraften finnes; Hvor handelstilbudet er lokalisert; Innkjøpsreisens avstandsfølsomhet.

Resultater fra Fase 2 er nærmere beskrevet i henholdsvis *V 5.4 Trafikkregistreringer og kapasitetsberegninger* side 102, *V 5.5 Handelsanalyse* side 106 og *V 5.6 Parkeringsanalyse* side 110.

Metode for gjennomføringsfasen - i oppstartfasen

Arbeidet med dette prosjektet er startet opp gjennom konkretisering av arbeidsoppgaver og -omfang. PBE har hatt møte med en aktuell grunneierkonstellasjon, og partene er enige om å gå videre for å avklare forutsetninger og muligheter for å realisere prosjektet i 2005.

Konseptstudier for byomforming på Tempe: 5Xtempe

Plan- og bygningsenheten har satt i gang et arbeid med kommunedelplan for Tempe-området, og som en forstudie til et planforslag er det utredet 5 mulige konsepter for utvikling av området.

Prosjektkonseptene i rapporten er basert på skissemateriale som ble produsert av en faglig bredt sammensatt gruppe på et arbeidsseminar. Deltakerne var delt opp i fem grupper med hvert sitt tema for fremtidens Tempe; *En karaktersterk bydel*, *En tett og urban bydel*, *En åpen og grønn bydel*, *En fleksibel og robust bydel* og *Universitetsbydelen*. Hver gruppe ble deretter bedt om å utarbeide en konkret temabasert planskisse i løpet av to dager. Intensjonen var å få belyst ulike grader av styringsnivå, ulike grader av tetthet, ulike grader av grøntinnslag, ulike måter å håndtere eksisterende funksjoner på og ulike muligheter å fordele program. Innholdsmessig representerer temaene hhv. titlene ulike verdigrunnlag for en mulig transformasjon. I realiteten vil en utvikling av området sannsynligvis være basert på en blanding av flere verdier. Et spørsmålet som ønskes belyst er hvilke verdier som skal være premissleverandører og i hvilken relasjon de står til hverandre.

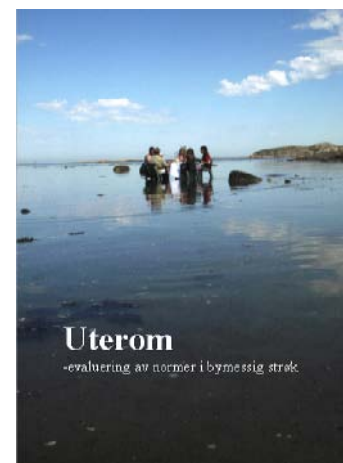


Uterom i Trondheim: Erfaringsrapport

Rapporten presenterer 17 eksempler på uterom i Trondheim. For fem av dem er det også foretatt en spørreundersøkelse blant beboerne om hvordan de opplever og vurderer egne uterom. Rapporten beskriver erfaringer med bruk av dagens lekeplassvedtekt sett både fra kommunal og private planleggeres side. Prosjektets målsetting er å gi bedre kunnskap om uterommens betydning og muligheter ved byomforming, og danne grunnlag for en revidering av normer for uteromskrav ved ny utbygging.

Samlokalisering NTNU-HiST-Sintef

Videre utvikling av kunnskapsmiljøet med utgangspunkt på Gløshaugen, og integrering av de ulike institusjonenes undervisning og FoU-virksomhet kan få avgjørende betydning for byens utvikling som helhet. Kommunens engasjement i arbeidet koordineres av rådmannen, mens PBEs deltakelse er konsentrert om byplanmessige forutsetninger for omlokalisering og byomforming av aktuelle arealer. Arbeidet gjennomføres i samarbeid med NTNU. Spørsmålet om samlokalisering av NTNU-HiST har fått økt aktualitet i løpet av 2004. Den administrative ledelsen og styrende organer ved NTNU arbeider nå aktivt med sikte på å finne fram til en avklaring av institusjonens intensjoner i løpet av vinteren 2005.



4 SAKSPROTOKOLL OG SAKSFRAMLEGG

Saksprotokoll

Utvalg:	Bystyret
Møtedato:	28.04.2005
Sak:	0049/05

Resultat: Behandlet

Arkivsak: 99/21439

Tittel: LADE, LEANGEN OG ROTVOLL, KOMMUNEDELPLAN

Behandling:

Aase Sætran Hovland (Ap) foreslo på vegne av H og Ap:

Innstillingens pkt. 10: Siste setning erstattes med:

Det må etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om byomformingen kommer i forkant av ferdigstillelse av lokalgatene.

Tillegg til innstillingen (evt nytt mellom pkt 10 og 11):

Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1. Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.”

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) fremmet følgende merknad pva FrP:

Bygningsrådet viser til at gjennomføringen av rekkefølgebestemmelser som følger av planen må avklares gjennom utbyggingsavtaler. Bygningsrådet vil understreke betydningen av å unngå rekkefølgebestemmelser som kan få sterke negative virkninger for grunneiere og –besittere med hensyn til båndlegging og begrensing av den private eiendomsretten. Det vil være særdeles uheldig dersom rekkefølgebestemmelser utformes slik at de vil være til hinder for nye investeringer i området.

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) foreslo (alternativ til innstillingen 1a og 1b):

1. Næringsområdene N23 og N21 utvides henholdsvis vestover og nordøstover inn i G3 slik at det kan tilrettelegges for en fremtidig utbygging av en eventuell forskningspark i området. §3.6-2 om rekkefølgebestemmelser for utnyttelse av N23 strykes.
2. Eiendommen Thomas Hirsch gt. 21a, gnr 411 bnr 257 vises som boligformål i samsvar med reguleringsplan R 111b, 11.5.92. Denne eiendommen ligger i enden av en boliggate og fremstår ikke som et naturlig grøntområde

Harald Berg (FrP) foreslo tillegg til reguleringsbestemmelsene:

1. Til § 13.6 Ranheimsveien:
Ranheimsveien skal opprettholde dagens nivå, det være seg gjennomkjøringspraksis, trafikkforhold og standard.
2. Til § 13.7 Lade alle og § 13.3 Haakon VII's gate:
Trafikkregulerende tiltak iverksettes ikke i Lade alle eller Haakon VII's gate.

Svein Otto Nilsen (DEM) foreslo:

Arealer for senterområde (brun farge) for S1-D utvides slik at dette også omfatter dagens areal til adkomst for bensinstasjon og vaskehall og for dagens ansatte parkering med adkomst i Dalen-området.

Forlengelse av Håkon Magnussons gate gjennom kvartalet S1-D skal først vurderes i sammenheng med eventuell omregulering av N2, og det skal søkes å finne fremtidsløsning som ikke griper så dramatisk inn i tomteutnyttelsen/parkeringsområdet til S1-D.

Votering:

Dahlberg Hauges forslag pkt 1 fikk 9 stemmer (9FrP) og falt.

Innstillingens pkt 1 inkl underpkt a og b ble vedtatt mot 27 stemmer (18H, 9FrP) avgitt for innstillingens pkt 1 unntatt underpkt a og b.

Innstillingens pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt 3 ble vedtatt mot 14 stemmer (14SV).

Innstillingens pkt 4 ble vedtatt mot 14 stemmer (14SV).

Innstillingens pkt 5 ble vedtatt mot 1 stemme (1DEM).

Innstillingens pkt 6 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt 7 ble vedtatt mot 10 stemmer (9FrP, 1DEM).

Innstillingens pkt 8 og 9 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt 10 og Sætran Hovlands forslag pva Ap og H ble Sætran Hovlands forslag enstemmig vedtatt.

Nilsens forslag fikk 10 stemmer (9FrP, 1DEM) og falt.

Innstillingens pkt 11 ble enstemmig vedtatt.

Dahlberg Hauges forslag pkt 2 fikk 31 stemmer (18H, 9FrP, 3KrF, 1DEM) og falt.

Harald Bergs forslag pkt 1 fikk 9 stemmer (9FrP) og falt.

Harald Bergs forslag pkt 2 fikk 10 stemmer (9FrP, 1DEM) og falt.

Sp, V, MDG sluttet seg til flertallsmerknad 1 fra byutviklingskomiteen.

V, MDG sluttet seg til flertallsmerknad 2 fra byutviklingskomiteen. Merknaden blir dermed en mindretallsmerknad i bystyret.

VEDTAK

- 1) Bystyret vedtar kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll som vist på kart i målestokk 1:5000, merket Trondheim kommune senest datert 8.2.2005 med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker senest datert 8.2.2005 med følgende unntak:
 - a) Område N23 skal ikke bygges ut, men sikres som grønnstruktur.
 - b) Til erstatning som kontor- og forskningsformål (forskningspark) bør mulighetene for lokalisering innenfor eksisterende bygningsmasse i O4 vurderes.
- 2) Det tas inn følgende tillegg i §3.2.3:
Dersom bebyggelse på eiendommen 414/405 ødelegges av brann, kan det tillates nybygg med samme formål, volum og høyde.
- 3) Tillegg til § 4.1 Tiltak som utløser rekkefølgekrav:
Rekkefølgebestemmelsene for oppgradering av Haakon VIIIs gate skal ikke bidra til at nødvendig og avgrenset utvidelse for eksisterende næringsvirksomheter blir sterkt forsinket eller hindret. Det må derfor etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om utvidelsen kommer i forkant av ferdigstillingen av Haakon VIIIs gate.
- 4) Tillegg til § 13.7 Lade allé:
Dette må ikke komme til hinder for varetransporten til eksisterende bedrifter.
- 5) Boligandelen i senter 2 settes til minst 60%.
- 6) Ved utbygging i området over 1000m² skal det være søppelsug. Det kan gis dispensasjon etter begrunnet søknad.

- 7) Det tillates ikke døgnåpne butikker der dette vil være til ulempe for boligområder.
- 8) Til retningslinje 1.3:
 - a) Endring: Planer i senterområde S2 (Leangen) skal omfatte ny Leangen stasjon og vise god tilgjengelighet til denne. (endring: skal istf. bør)
 - b) Tillegg: Park-and-ride skal planlegges i tilknytning til ny stasjon.
- 9) Bystyret ber rådmannen igangsette regulering av Haakon VII's gate og vurdere muligheter for oppstartsbevilgning til dette reguleringsarbeidet i budsjettet for 2006.
- 10) Det må stilles krav til lokalgater der hvor byomforming krever det, i forbindelse med reguleringsplan. Lokalgatene er illustrasjonsmessig angitt på plankartet, endelig plassering og utforming skjer i det videre arbeid, og i samarbeid med grunneierne. Det må etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om byomforming kommer i forkant av ferdigstillelse av lokalgatene.
Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1.
Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.
- 11) Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5.

FLERTALLSMERKNAD – RV, Ap, H, SV, FrP, PP, KrF, DEM, Sp, V, MDG:

Bystyret mener det må inn offentlig virksomhet og servicefunksjoner for å hindre at S2 blir et rent handelssenter. Bystyret mener utbygging av S2 må prioriteres fordi senteret har stor betydning for området og kan bidra mest til utbygging av infrastruktur.

Rita Ottervik
Ordfører

Kari Aarnes

Saksframlegg

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL - FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 99/21439

Saksbehandler: Line Snøfugl Storvik

SAKSUTREDNING

INNLEDNING

Planforslaget er utarbeidet ved plan- og bygningsenheten og er presentert i plankart i 1:5000 (saksvedlegg 1, uttrykt), vedlagt rapport (saksvedlegg 2, eget hefte) med tilhørende vedlegg (saksvedlegg 3, eget hefte). I rapporten inngår nedfotografert plankart, planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling. Vedleggsheftet inneholder beskrivelse av eksisterende situasjon, dokumentasjon av prosess og analyser og sammendrag av merknader med kommentarer.

Etterfølgende saksutredning er kun en kort oppsummering av prosessen og en klargjøring av viktige problemstillinger i planforslaget. Utfyllende planbeskrivelse ligger i vedlagt rapport.

Planområdet

Planområdet ligger ca. 3 km øst for Trondheim sentrum og omfatter 3600 dekar. Området er stort og komplekst med vakker beliggenhet og mange historiske spor. Kulturlandskapet på Rotvoll er det siste bynære, sammenhengende, åpne landskapet fra sjøen til marka i regionen, og sammen med flere verneverdige anlegg med bygninger og parker på Lade/Leangen utgjør det en særlig verdifull del av det gamle herregårdslandskapet utenfor Trondheim.

Det bor om lag 800 personer i planområdet og det er 5600 ansatte i 270 virksomheter der. Lade/Leangen preges av et mangfoldig næringsliv i stadig utvikling. I de senere år har det skjedd en utvikling fra industri/lager til forretning, og det er etablert kjøpesenter på Lade og Leangen. Denne utviklingen har foregått uten plan og uten at nødvendig infrastruktur er etablert. Kommunen eier ikke mye areal av betydning i området, og de privat eide næringsarealene eies for det meste av aksjeselskap.

Hensikt

Hensikten med kommunedelplanen er først og fremst å få et redskap for styring av de mange plan- og byggesakene i området, slik at utviklingen går i riktig retning i forhold til kommunens byutviklingsstrategi, som er fastlagt i kommuneplanens arealdel 2001-2012.

Kommunedelplanen er en oppfølging av intensjonene i kommuneplanens arealdel, og innebærer en detaljering, justering og konkretisering av denne. Kommunedelplanen er et grunnlag for, og skal følges opp av, bebyggelsesplaner som skal løse enkeltkvartalers problemstillinger på et mer detaljert nivå.

Området er stort sett utbygd, og arealdelens fortetningsstrategi skaper en rekke utfordringer knyttet til planlegging, samordning og gjennomføring. Endringer her berører mange ulike interesser, og grunneierne har mange ulike ønsker og forventninger til utviklingstakt.

Kommunedelplanens hovedgrep

Kommunedelplanen avgrenser to senterområder; et på Lade og et på Leangen, hvor det legges til rette for en relativ omfattende bymessig omforming med blandet arealbruk (boliger, forretninger, kontorer, servicetilbud, bydelsparker osv) og høy tetthet.

Et hovedelement i kommunedelplanen er utbedring av infrastrukturen gjennom etablering av et nytt gatenett. Vegsystemet er nødvendig for å bedre tilgjengelighet, trafikkavvikling, forholdene for kollektivtrafikk og sikkerhet, og for å legge til rette for en fleksibel utvikling på lang sikt. Det er lagt særlig stor vekt på å bedre tilgjengeligheten for gående og syklende. Planen viser også en utvikling av kollektivknutepunktet på Leangen, nye holdeplasser/rutetraseer og muligheter for prioritering av kollektivtrafikken.

Utvikling av Lade-/Leangnområdet til et tettere og mer mangfoldig byområde betinger en vesentlig oppgradering av bygningsmiljø, utomhusanlegg, trafikkarealer og grønnstruktur. Kommunedelplanen stiller krav til høy kvalitet i bebyggelse og uterom med særlig fokus på å oppnå estetisk gode bymiljø i senterområdene. Hele planområdet skal få en grønnere karakter gjennom etablering av nye bydelsparker, grøntdrag, turstier og grønne gaterom.

Det er en spesiell utfordring at planområdet inneholder og grenser til kulturminner og kulturlandskap av stor viktighet i Trondheimshistorien, samtidig som området skal omformes og fortettes. Kulturminner og kulturlandskap er på ulike måter ivaretatt i plankart ved bruk av formålene LNF-område, grønnstruktur, friområder, bydelsparker, turveger, og gang- og sykkelveger med bestemmelser og retningslinjer til disse. Det er forsøkt å opprettholde kulturhistoriske forbindelser både fysisk og visuelt i retningene nord-syd og øst-vest. Spesielt fokus er satt på bevaring av herregårdslandskapet på Rotvoll.

KORT SAMMENDRAG AV PLANPROSESSEN

Vedtak om offentlig ettersyn og høring, 2001

Arbeidet med planen ble annonsert igangsatt i juni 2000. Intensjonen var den gang å legge til rette for et avlastingssenter på linje med Tillerbyen. Planen ble utarbeidet parallelt med og tilpasset reguleringsplan for godsterminal på Leangen. Rotvollområdet ble i november samme år innlemmet i planen for utredning med tanke på vern. Et skisseforslag var på høring og offentlig ettersyn i mai-juni 2001.

Vedtak om offentlig ettersyn og høring, 2004

I 2003 ble det klart at det ikke lenger var aktuelt å lokalisere godsterminal på Leangen. Samtidig kom nye regionale retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester, og ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt. Avklaringene førte til at Bygningsrådet vedtok nye prinsipper for videre arbeid med planen i mars 2003. Et omarbeidet planforslag, som tok opp i seg de nye overordnede føringene, ble i januar 2004 lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring.

Begrenset høring og offentlig ettersyn 2004-2005

Med bakgrunn i merknadene og videre analyser ble det foretatt en god del endringer og justeringer av høringsforslaget. Dette ble derfor sendt på en begrenset høring i oktober 2004. For å sikre at de berørte ble hørt før planen ble lagt fram til sluttbehandling, ble planen lagt ut til offentlig ettersyn i januar 2005.

VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER I PLANFORSLAGET

Det foreligger ingen innsigelser fra overordnede myndigheter til planforslaget. Høringsuttalelser og merknader har i stor grad dreid seg om planforslagets tidsperspektiv, utviklingstakt, gjennomføringsstrategi, etablering av nytt gatenett og problemstillinger knyttet til aktuelle utbyggingsplaner. Merknadene som har kommet inn i forbindelse med høring og offentlig ettersyn i 2004 og 2005 er oppsummert og kommentert i vedlagt rapport.

I sluttfasen av planprosessen har det vært særlig fokus på etterfølgende problemstillinger.

Planens tidsperspektiv

Planforslaget har et tidsperspektiv på 10-12 år. Planarbeidet har vist at store deler av området pr. i dag ikke er klart for en bymessig omforming i det omfang som kommuneplanens arealdel og høringsforslaget la opp til, og en har valgt å modere både utbyggingspotensial og omfanget av boliger i kommunedelplanen. En slik disponering vil kunne få betydning for oppnåelsen av ønsket areal til nytt bolig- og næringsareal totalt sett for kommunen, men av hensyn til eksisterende næringsvirksomhet anses den foreslåtte utviklingstakt for riktig.

Bymessig omforming i denne planens tidsperspektiv konsentreres til senterområdene, og av hensyn til eksisterende næringsvirksomhet er øvrige deler av tidligere industri- og lagerområder forbeholdt næringsvirksomhet i denne planens tidsperspektiv på 10-12 år. Det legges likevel til rette for utvikling også i næringsområdene, ved at det tillates høyere tetthet og lettere næring som for eksempel kontorformål. I tillegg kan det etableres forretninger i begrensede deler av næringsområdet. Planen sikrer en bystruktur og et robust gatenett som gir rom for høy tetthet og fleksible utviklingspotensialer i et langsiktig perspektiv også i næringsområdene.

Kommunedelplanen opprettholder kommuneplanens arealdels byutviklingsstrategi på lengre sikt (10-30 år), ved at det i retningslinjene åpnes for byutvikling med blant annet etablering av en stor andel boliger når forutsetningene eventuelt ligger til rette for det. Det juridiske plankart og bestemmelser kan dermed sies å ha et kortere tidsperspektiv enn både høringsforslaget og kommuneplanens arealdel, mens retningslinjene skal ivareta det mer langsiktige perspektivet.

Anslag har vist at utbyggingspotensial for boliger er redusert med 55 % og 84 dekar i forhold til høringsforslaget, til 70 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for boliger redusert med hele 73 % og 188 dekar.

Planens rettsvirkning

Det har vært ønskelig å lage en kommunedelplan som forenkler saksbehandlingen i ettertid. For at planen skal kunne følges opp med bebyggelsesplaner (og ikke reguleringsplaner) er det gitt nokså detaljerte bestemmelser og retningslinjer. Tiltak som avviker fra kommunedelplanen eller får vesentlige virkninger skal vurderes gjennom reguleringsplan og behandles i Bystyret. Det anses nødvendig at for eksempel større justeringer av lokalgatenett eller byggehøyder utover det kommunedelplanen hjemler, vurderes i reguleringsplan.

Det presiseres at nye reguleringsplaner vedtatt etter 6.1.2004 (vedtak om offentlig ettersyn) skal gjelde foran kommunedelplanen. Det presiseres også at kommunedelplanen ikke har tilbakevirkende kraft, dvs. at planens arealbruk, bestemmelser og retningslinjer kun vil gjelde for nye byggetiltak og bruksendringer.

Etablering av ny infrastruktur

Kommunedelplanen viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av ny infrastruktur (veger, gater, turveger og friområder) på Lade og Leangen. Både utbedring av hovedvegnettet og etablering av et nytt lokalgatenett er etter rådmannens vurdering en nødvendig forutsetning for at utbyggingspotensialet som planen legger tilrette for, kan realiseres. De gir også

mulighet for å anlegge nye busstraseer. Det er knyttet konflikter både til arealbehovet for slike anlegg og til gjennomføring av ny infrastruktur.

Gatenettet er så langt mulig tilpasset eksisterende bebyggelse og eiendomsgrenser, og det endelige planforslaget omfatter ny infrastruktur i det omfanget rådmannen mener er nødvendig for å sikre tilstrekkelig tilgjengelighet, trafikkavvikling og miljøkvaliteter. Det understreke at et robust gatenett og nye grøntområder er viktige premisser for en høy tomteutnytting i byggeområdene.

Rekkefølgekrav er kommunedelplanens virkemiddel for å sikre at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester blir etablert i takt med ny utbygging. Rekkefølgekravene gir kommunen et grunnlag for å kreve at det inngås utbyggingsavtaler før utbygging. Etablering av offentlig infrastruktur i og i tilknytning til utbyggingsområder gjennomføres i dag i hovedsak etter prinsippet om full kostnadsinndekning (unntak vil for eksempel være riksvegprosjekter).

I dette komplekse byomformingsområdet, er det vanskelig å forutsi utbyggingstakt for utbygging i de ulike delområdene. Dette vil være helt avhengig av den enkelte grunneiers utbyggingsønsker. Det er derfor vanskelig å konkretisere/detaljere rekkefølgekravene ytterligere på dette plannivået, uten at en mister muligheten til å sikre sammenheng og hensiktsmessig gjennomføringsrekkefølge på infrastrukturtiltakene. Konsekvensene av de generelle rekkefølgekravene (knyttet til større delområder) må derfor konkretiseres slik at kostnadsbelastningen blir kjent og forutsigbar for grunneierne. I arbeidet med kommunedelplanen er det gjennomført grove kostnadsanslag som gir en viss oversikt over en forventet kostnadsbelastning (dvs kostnader for ny infrastruktur fordelt på utbyggingspotensialet som planen legger til rette for). Kostnadsbelastningen vil være et utgangspunkt for kommunens forhandlinger om utbyggingsavtaler. I tillegg vil det være naturlig å detaljere rekkefølgekravene i bebyggelsesplaner for konkrete utbyggingsprosjekter, dvs at bebyggelsesplanene avklarer hvilke deler av for eksempel hovedvegssystemet det er hensiktsmessig og mulig å realisere i tilknytning til et utbyggingsprosjekt.

Omfanget av infrastrukturtiltak og rekkefølgekrav i planforslaget gir store utfordringer for gjennomføringen av planen, særlig fordi området har mange grunneiere og næringsdrivende med svært forskjellige syn på tids- og kostnadsaspektet ved byomforming. Det er generelt stor forståelse for at det er nødvendig å sikre gjennomføring av nødvendige infrastrukturtiltak og forbedre trafikksituasjonen på Lade/Leangen, men grunneiere og andre utviklingsinteresser i området mener kommunen bør innta en mer aktiv rolle for å sørge for at viktig offentlig infrastruktur blir etablert. Dersom kommunen skal ta føringen for utbygging av viktige hovedanlegg før utbyggingspotensialene i planen realiseres, må dette skje gjennom kommunal forskuttering. Dette vil innebære at kommunen påtar seg risiko og kapitalutgifter ettersom det vil kunne gå lang tid mellom investering og realisering av eiendommenes verdiøkning. Alternativet er at kommunen avventer utbygging av infrastruktur inntil utbyggingsprosjekter i området realiseres i et slikt omfang at det er finansieringsgrunnlag for hele eller større deler av hovedanleggene.

Spørsmålet om kommunal forskuttering vil kunne medføre økonomiske konsekvenser for kommunen, og dette må vurderes i forhold til prioritering av andre viktig oppgaver/satsingsområder innenfor byutviklingsområdet (eksempelvis Midtbyen, Brattøra osv). Det forutsettes derfor at strategi for gjennomføring av offentlig infrastruktur på Lade/Leangen avklares nærmere som en del av oppfølging av kommunedelplanen. Inntil gjennomføringsstrategier er nærmere avklart, må bebyggelsesplaner med tilhørende utbyggingsavtaler baseres på etappevis utbygging av offentlig infrastruktur.

Rådmannen vil understreke at kommunedelplanen først og fremst er et styringsredskap som skal sikre en helhetlig utvikling av området og hindre at den store aktiviteten i området fortsetter å øke uten at det samtidig sikres gjennomføring av nødvendig infrastruktur. Uavhengig av prioriteringer av kommunale investeringer, er det derfor viktig å få en kommunedelplan på plass bl.a. som grunnlag for utbyggingsavtaler.

Begrensning av handel

Kommuneplanens arealdel la til rette for avlastingssenter på Lade/Leangen, og konsekvensen av dette ble at høringsforslaget (datert 1.12.2003) viste en høy andel handel.

Handelsanalysen tilsier at en begrensning og konsentrering av areal avsatt til handel er nødvendig av hensyn til ønsket om å bevare Midtbyen som sentralt handelsområde, tilsvarende ønsker i omkringliggende bydelssentra, samt begrensning av trafikkveksten i området.

En kan redusere potensialet for handel på flere måter:

1. Reduksjon av områder der forretninger er tillatt
2. Maksimum andel for forretning i hvert område
3. Reduksjon av tillatt TU

Reduksjon av områder der handel er tillatt er gunstig fordi det kan gi en konsentrasjon av forretninger og motvirke at man får svært utflytende områder der det legges til rette for handel. Bestemmelser om maksimum andel forretning i hvert område kan innebære at enkelte områder allerede er ferdig utbygd med tanke på handel. Visse utvidelsesmuligheter for eksisterende forretninger bør ivaretas. Reduksjon av tillatt TU er ikke så gunstig i forhold til vedtatt fortetningspolitikk. Det er bedre å utvikle områdene med høy tetthet, men begrense handelen på andre måter.

Det er en utfordring å begrense vekst i handel. I det endelige planforslaget valgte man å redusere områder hvor forretning kan tillates, samt å sette en øvre grense på 50 % forretning av samlet utbyggingspotensial for hvert felt/-kvartal i næringsområdene hvor en tillater handel. Dette følges opp ved at det i endelig planforslag kun kan tillates forretninger innenfor senterområdene, i en sone langs Haakon VII's gate og ved E6 på Leangen i tilknytning til senterområde S2.

Anslag viser at utbyggingspotensial for forretning er redusert med 20 % og 34 dekar i forhold til høringsforslaget, til 141 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for forretning redusert med hele 64 % og 248 dekar. Samtidig ser en praksis at forretningsandelen i S1-A blir svært lav da det legges opp til nesten bare boliger der.

Når en i det endelige planforslaget likevel åpner for handel i et relativt stort område, er det med bakgrunn i at kommuneplanens arealdel forutsetter at det ikke skal etableres kjøpesenter i andre deler av byen enn Midtbyen og avlastingssentrene. For å unngå kjøpesenterutvikling på for eksempel Tunga eller Sluppen, blir det derfor viktig å legge en viss fleksibilitet inn i planen for lokalisering av denne type forretninger nettopp på Lade/Leangen. Det aller meste av utbyggingsområdene i planen er dessuten i privat eie, og kommunen kan ikke styre hvor og når utviklingen skal komme.

Alternativ som å legge "lokk" på nye etableringer utenfor senterområdene (S1 og S2) anses ikke realistisk i forhold til nåværende praksis, og det er problematisk å legge begrensninger på andel handel pr. kvartal, da mange kvartal allerede har nådd kvoten, og det kan oppstå forskjellsbehandling mellom de som kommer først og sist.

Kommunedelplanens intensjon er at etablering av kjøpesenter fortrinnsvis legges til senterområdene. Næringsområder hvor det tillates etablert noe forretning bør primært gi plass for noe mer arealkrevende handel, som for eksempel møbler, tepper og hvitevarer. Plasskrevende (særlig arealkrevende) varegrupper, som for eksempel større forhandlere av biler og trelast, er unntatt og kan etableres i hele næringsområdet. Å gi rom for sistnevnte vil være med å begrense andel varegrupper som tradisjonelt konkurrerer med Midtbyen.

Det presiseres at denne politikken må følges opp i bebyggelses- og reguleringsplaner.

RÅDMANNENS KONKLUSJON OG ANBEFALING

Kommunedelplanen er et viktig verktøy for å oppnå en helhetlig, langsiktig utvikling på Lade, Leangen og Rotvoll. Et stort press på plan- og byggesaker i planområdet gjør at det er stort behov for å få avklart forutsetninger og retningslinjer for saksbehandlingen.

Det er nødvendig at kommunen avklarer kommunens rolle og strategi for gjennomføring av offentlig infrastruktur i byomformingsområdene generelt, ikke bare på Lade/Leangen. Kommuneplanens arealdel bør derfor følges opp ved at Trondheim byteknikk fremmer en egen sak vedr. gjennomføringsstrategi.

Vedtak av kommunedelplanen er ikke avhengig av en avklaring rundt dette, da kommunedelplanen med nødvendige rekkefølgekrav gir et fleksibelt rammeverk som gir grunnlag for ulike gjennomføringsmuligheter. I tråd med dagens praksis, vil utbygging av nødvendig infrastruktur måtte gjennomføres etappevis i tilknytning til aktuelle utbyggingsprosjekter inntil man får generelle, overordnede føringer på plass.

Det anbefales derfor at vedlagt forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling godkjennes.

Rådmannen i Trondheim, 16. februar 2005

Inge Nordeide
Rådmann

Arnt Ove Okstad
direktør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

- | | |
|--------------------------------|--|
| Saksvedlegg 1, utrykt: | Kommunedelplankart, 1:5000, sist datert 8.2.2005 |
| Saksvedlegg 2, eget hefte: | Rapport: <i>Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, sluttbehandling</i> , plan- og bygningsenheten, februar 2005 |
| Saksvedlegg 3, eget hefte: | Vedleggshefte: <i>Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, sluttbehandling, vedlegg</i> , plan- og bygningsenheten, februar 2005 |
| Orienteringsvedlegg 1, utrykt: | Bygningsrådets sak 0220/99; Prinsipper for utvikling av nytt avlastningssenter i Lade-Leangen-området. Igangsetting av arbeid med kommunedelplan, 12.10.1999 |
| Orienteringsvedlegg 2, utrykt: | Bygningsrådets sak 0070/01; Kommunedelplan for Lade-Leangen, vedtak om offentlig ettersyn, 2.5.2001 |
| Orienteringsvedlegg 3, utrykt: | Bygningsrådets sak 0060/03; Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, nye forutsetninger, nye prinsipper, 4.3.2003 |
| Orienteringsvedlegg 4, utrykt: | Bygningsrådets sak 0011/04; Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, vedtak om offentlig ettersyn, 6.1.2004 |
| Orienteringsvedlegg 5, utrykt: | Komplette merknader |



TRONDHEIM KOMMUNE

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN SLUTTBEHANDLING

VEDLEGG

PLAN- OG BYGNINGSENHETEN FEBRUAR 2005

Dokumentinformasjon

Rapportnavn: Lade, Leangen og Rotvoll, kommunedelplan, sluttbehandling, **vedlegg**

Arkiv: Saksnr: 99/21439, Vedlegg til saksfremlegg til sluttbehandling, løpenr: 014814/05

Saksbehandler: Line Snøfugl Storvik

Dato: 14.02.2005

Versjon: 1



TRONDHEIM KOMMUNE
Plan- og bygningsenheten
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

HOLTERMANNNS VEG 1

Telefon: 72547150

Telefaks: 72546143

Bedriftsnummer: 974019612

E-post: pbe.postmottak@trondheim.kommune.no

Internett: <http://www.trondheim.kommune.no/planbygning>

FORORD

Forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll fremmes nå til sluttbehandling. Planforslaget er utarbeidet ved plan- og bygningsenheten og består av følgende dokumenter:

- Plankart 1:5000
- Bestemmelser med retningslinjer
- Planbeskrivelse
- Vedlegg for dokumentasjon av prosess og analyser

Hovedrapporten inneholder nedfotografert plankart, planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling.

Dette vedleggsheftet inneholder blant annet beskrivelse av planområdet og sammendrag av planprosess, merknader og analyser.

Plan- og bygningsenheten, februar 2005

INNHold

VEDLEGG 1	OVERSIKT OVER NØDVENDIG INFRASTRUKTUR OG SAMFUNNSTJENESTER	1
	Rekkefølgekrav i kommunedelplanen	1
	Andre tiltak som kan vurderes sikret gjennomført	7
VEDLEGG 2	DAGENS SITUASJON	9
V 2.1	Planområdet	9
	Virksomheter	9
	Eiendomsstruktur	10
V 2.2	Naturgitte forutsetninger og miljøforhold	11
	Naturforhold	11
	Miljøforhold	12
V 2.3	Dagens arealbruk, bebyggelsesstruktur	13
	Kort historikk	13
	Kulturlandskap og kulturminner	14
	Eksisterende arealbruk og bebyggelse	16
	Idrett, rekreasjon og barn og unges bruk av området	16
V 2.4	Infrastruktur	18
	Trafikk	18
	Offentlig og privat service	20
	Trafikkulykkeregistreringer (kart)	21
	Vann- og avløpsnett (kart)	22
	Høyspentledning (kart)	23
VEDLEGG 3	PLANPROSESSEN	24
V 3.1	Overordnede planer og vedtak av betydning for planen	24
	Kommunens byutviklingsstrategi	24
	Kommuneplanens strategidel 2001-2012	24
	Kommuneplanens arealdel 2001-2012	24
	Lokalisering av handel og tjenester og etableringsstopp for kjøpesentre	25
V 3.2	Behandling av plan- og byggesaker inntil vedtak av planen	26
V 3.3	Politiske behandlinger fram til nå	27
	Disposisjonsplan for et mindre område, 1996	27
	Igangsetting av kommunedelplanarbeid, oktober 1999	27
	Verneplan for Rotvollområdet, november 2000	27
	Offentlig ettersyn og høring, mai 2001	27
	Nye forutsetninger, nye prinsipper, mars 2003	28
	Nytt planforslag, november 2003	29
	Offentlig ettersyn og høring, januar 2004	29
	Begrenset høring oktober 2004 og offentlig ettersyn januar 2005	30
VEDLEGG 4	MERKNADER TIL PLANFORSLAGET M/KOMMENTARER	31
V 4.1	Innholdsliste med kartreferanser og sidehenvisning	31
	Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	38
	Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	74
	Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005	89
VEDLEGG 5	OPPSUMMERING AV ANALYSER	93
V 5.1	Dagens næringsvirksomhet	93
	Virksomheter i planområdet – enkel inndeling	93
	Virksomheter i planområdet – detaljert inndeling	95
V 5.2	Landskapsanalyse for Rotvollområdet	97
	Eiendomsforhold og arealbruk	97
	Kulturminner og kulturmiljø	97

Biologisk mangfold.....	98
Landskap	99
Friluftsliv.....	100
V 5.3 Utviklingspotensial og trafikkskaping	101
V 5.4 Trafikkregistreringer og kapasitetsberegninger	102
Trafikkregistreringer	102
Kapasitetsberegninger	103
Kommentarer	104
V 5.5 Handelsanalyse.....	106
Hensikt.....	106
Forutsetninger.....	106
Framgangsmåte.....	106
Dagens handelstilbud og kjøpekraft	107
Konsekvenser av utbygging av handel på Lade/Leangen	108
Konklusjon	109
V 5.6 Parkeringsanalyse	110
Hensikt.....	110
Dagens parkeringspolitikk.....	110
Dagens tilgjengelighet på Lade/Leangen	110
Vurdering av gjeldende norm og konklusjon.....	110
V 5.7 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	112
Metodikk	112
Resultat.....	113
Risiko	114
V 5.8 Kostnadsanslag	115
Metodikk	115
Resultat.....	115
V 5.9 Utbyggingspotensial i planforslag til sluttbehandling	118
Forutsetninger.....	118
Antakelser.....	119
Resultat utbyggingspotensial.....	120
Endring i utbyggingspotensial fra høringsforslaget.....	120
VEDLEGG 6 VEDTATTE PRINSIPPER FOR PLANARBEIDET	123
V 6.1 Planforslag til Offentlig ettersyn januar 2003.....	123
Planforslag datert 1.12.2003 (nedfotografert).....	139
V 6.2 Prinsippssaken mars 2003.....	140
Prinsippskisse datert 24.1.2003 (nedfotografert).....	140
V 6.3 Planforslag til offentlig ettersyn og høring 2001	142
Planforslag datert 17.4.2001 (nedfotografert).....	144
V 6.4 Oppstart av planarbeid 1999.....	145

FORARBEIDER I EGNE RAPPORTER

1. Leangen - fremtidsbilder, Per Knudsen arkitektkontor, november 2004
2. Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), plan- og bygningsenheten, august 2004
3. Areal- og transportanalyse for Lade - Leangen, Dokumentasjonsrapport: Handelsmessige konsekvenser og parkering, Asplan Viak, juni 2004
4. Lade, Leangen og Rotvoll - kommunedelplan, høringsforslag, november 2003
5. Areal- og transportanalyse for Lade - Leangen Trafikale konsekvenser fase 1: Turproduksjon, Asplan Viak, september 2003
6. Forarbeider Rotvollområdet, Asplan Viak, november 2000

Vedlegg 1 OVERSIKT OVER NØDVENDIG INFRASTRUKTUR OG SAMFUNNSTJENESTER

Utbygging kan ikke skje før nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester er etablert, og det er stilt vilkår om etablering av infrastruktur og samfunnstjenester samtidig med utbygging (rekkefølgekrav). Rekkefølgekravene gjelder for alle tiltak som omfatter nytt bruksareal på mer enn 300 m², eller bruksendring av tilsvarende areal. Endelig plassering og utforming av offentlige gater og veger skal avklares gjennom bebyggelsesplan (reguleringsplan dersom det er nødvendig for gjennomføringen av tiltaket). For etablering av nye boliger gjelder i tillegg rekkefølgekrav knyttet til skole og barnehage.

Rekkefølgekravene skal innarbeides og avklares nærmere i bebyggelsesplaner og reguleringsplaner. Rekkefølgekravene skal sikre at vesentlig ny utbygging ikke kan gjennomføres før infrastrukturen er utbedret eller at det er inngått utbyggingsavtale med kommunen som sikrer gjennomføring av nødvendige tiltak på vegnett og lignende. Utbyggingsavtaler vil ta utgangspunkt i en rimelig fordeling av infrastrukturkostnader ut fra tiltakets størrelse og type arealbruk.

Her følger en oversikt over tiltak det er satt rekkefølgekrav til, samt en oversikt over andre tiltak planen beskriver som bør vurderes sikret gjennomført i detaljplan-/byggeprosess i henhold til om de er nødvendige for utbyggingen.

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområ de	Utforming	Ca. størrelse/ lengde	Kommentar
Tiltak	Krav				
STØRRE PARKER OG FRIOMRÅDER			Områdene skal opparbeides og brukes som offentlige lek- og rekreasjonsområder, idrettsanlegg og parker. For eksisterende friområder skal dagens bruk opprettholdes. Framtidige friområder skal ha funksjon som offentlige bydelsparker og opparbeides med høy kvalitet og tilrettelegges for variert bruk og opplevelse, for alle brukergrupper. Alle friområder skal ha god tilgjengelighet og trafiksikker atkomst.		
Bydelspark F1 (Lade)	Bebyggelse innenfor senterområde S1 kan ikke tas i bruk før bydelspark F1 er opparbeidet.	S1	Området skal opparbeides som bydelspark. Minimum 8 daa av området skal opparbeides som bymessig park med parkbeplantning, benker, lekeapparater og kunstnerisk utsmykking. Øvrige deler av parken skal opparbeides som robust lek-, aktivitets- og oppholdsområde; med balløkke, lekeapparater, akemuligheter og slitasjesterk naturlig vegetasjon. I sonen langs Jarlevegen, Lade allé og Haakon VII's gate skal det etableres en flersjiktet vegetasjonssone, eventuelt kombinert med	16324 m²	

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
Tiltak	Krav				
			støyskjermer/støyvoller. Bydelsparken bør ha belysning.		
Bydelspark F3 (Leangen v/jernbanen)	Bebyggelse innenfor senterområde S2-A og S2-B kan ikke tas i bruk før bydelsparkene F3 og F4 er opparbeidet.	S2-A og B	Området skal opparbeides som bydelspark. Bydelsparken skal sonedeles med tanke på mulighet både for støyende og stille aktiviteter. Parken skal opparbeides som robust lek-, aktivitets- og oppholdsområde; med balløkke, lekeapparater, akemuligheter og slitasjesterk naturlig vegetasjon. I tillegg skal det i deler av området opparbeides oppholdssoner med benker og parkbeplantning. Bydelsparken bør ha belysning.	3489 m ²	
Bydelspark F4 (Leangen senterområde)			Områdene skal opparbeides som bydelspark. Områdene skal sonedeles med tanke på mulighet både for støyende og stille aktiviteter. Områdene skal opparbeides som bymessig park med parkbeplantning, benker, aktivitetsarealer (for eksempel ballspill), lekeapparater og kunstnerisk utsmykking. Bydelsparkene bør ha belysning.	4768 m ²	
Bydelspark F5 (Leangen senterområde)	Ny bebyggelse innenfor senterområde S2-C, kan ikke tas i bruk før bydelspark F5 er opparbeidet.	S2-C		7037 m ²	
OFFENTLIGE VEGER OG GATER			Prinsipp for trafikkanlegg er vist på 7 med tilhørende eksempler på mulig fremtidig utforming av gatenettet på side 8. Alle hovedgater bør være avkjørselsfri. God tilgjengelighet for fotgjengere og syklistar skal prioriteres i detaljutforming av gatenettet. Endelig plassering og utforming av offentlige gater, veger og turveger, og avklaring om behov for tverrsnitt og kollektivfelt, forutsettes endelig avklart i bebyggelsesplan el. reguleringsplan.		
Bromstadveiens forlengelse (inkl. bru)	Bebyggelse i S2 kan ikke tas i bruk før Bromstadveiens forlengelse fra Strindheimkrysset til Haakon VII's gate er etablert.	S2	Bromstadveien bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntone med trerekke), tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt) og ev. kollektivfelt. Sykkeltraséen bør ikke legges i kjørebane. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau. Busslommer og buskur bør plasseres i grøntsonen. Kryss med tilknytning til lokalgatenett i senterområde S2 kan likevel vurderes i bebyggelsesplan eller reguleringsplan.	685 m (Fra Strindheimkrysset til rundkjøring Lade allé, inkl. 40 m bru)	

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
Tiltak	Krav				
Oppgradering av Haakon VII's gate	Bebyggelse i områdene S1 og N3 - N14 kan ikke tas i bruk før Haakon VII's gate er avkjørselsfri og oppgradert med lysregulerte kryss og tosidig gang- og sykkeltrasé i samsvar med retningslinjene.	S1 N3-N14	Haakon VII's gate bør utformes som bygate med 4 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntsone med trerekke) og tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt). Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebane. Busskur bør plasseres i grøntsonen. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forhager/forplasser. Alle kryss i Haakon VII's gate som ikke er vist med rundkjøring, bør lysreguleres.	1800 meter fra rundkjøring til Rotvollavkjørselen	
			3 nye lyskryss, 1 ombygging av eksisterende kryss.		
Kryss mellom Haakon VII's gate og Rotvoll allé	Bebyggelse i N21, N22 og N23 kan ikke tas i bruk før det er etablert rundkjøring i krysset mellom Haakon VII's gate og Rotvoll allé.	N21, N22 og N23	1 ny rundkjøring på Rotvoll.		
Lokalgater	Bebyggelse i det enkelt felt/kvartal i senterområder og næringsområder kan ikke tas i bruk før tilgrensende lokalgatenett til feltet/kvartalet er opparbeidet i samsvar med retningslinjene.		Lokalgatene bør utformes som bygater med 2 kjørefelt og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltrafikk bør legges i kjørebane. Nord-sør-gående lokalgater på Lade bør i tillegg utformes med tosidig grøntsone med trekker. Grøntsoner kan brukes til ekstra svingefelt dersom dette er nødvendig for trafikkavviklingen i kryssene med Haakon VII's gate. Det kan vurderes langsgående parkering i grøntsonen på deler av gata i tilknytning til viktige publikumsmål. Omfanget av gateparkering må vurderes i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk.	Rundt 1000 m med grøntsone (inkl. Haakon Magnussons gates forlengelse) og 1885 m uten grøntsone.	

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
Tiltak	Krav				
Oppgradering av eksisterende og etablering av forlengelsen av Håkon Magnussons gate			Håkon Magnussons gate bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig grøntsone med trerekke) og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltrafikk bør legges til kjørebanelen. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebanelen. Busskur bør plasseres i grøntsonen. Det kan vurderes langsgående parkering i grøntsonen på deler av gata i tilknytning til viktige publikumsmål. Omfanget av gateparkering må vurderes i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forplasser/inngangssoner og holdes fri for parkering og kjøretrafikk.	640 m (kun oppgradering)	
Ny tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk/turveg	Bebyggelse i S1, N3 og N4 kan ikke tas i bruk før gang- og sykkeltrasé fra Haakon VII's gate, øst for område N2, over jernbanen til Innherredsvegen er etablert.	S1, N3 og N4	Forslag/anslått: 5,5 m gang- og sykkelveg. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau. Inkludert er bru på 140 m, 6,5 m bred. Bruen skal ha tilknytningsramper for kryssende turveger.	580 m	
TURVEGER					
Turveg på sørsiden av jernbanen	Bebyggelse i S2-A, S2-B, N15, N17, N19 og A2 kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag langs sørsiden av jernbanen, fra og med område GU (Lademoen kirkegård) til Leangen allé er opparbeidet.	S2-A, S2-B, N15, N17, N19 og A2	Framtidige turveger i grønnstrukturen skal opparbeides som attraktive turtraséer. Turvegen skal tilpasses terrenget. Der det er naturlig, skal stiene opparbeides på en måte som muliggjør skiløype om vinteren. Framtidige turvegtraséer gjennom senter-, nærings- og boligområder, bør opparbeides med trerekker for å skape tydelige visuelle sammenhenger i grønnstrukturen.	2100 m	Totalt 4000 m
Turveg på nordsiden av jernbanen	Bebyggelse i N3 og S2-C kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag langs nordsiden av jernbanen er opparbeidet.	N3 og S2-C	Atkomster til turveger skal ivaretas i alle regulerings-, dele- og byggesaker.	695 m	
Turveg i S1 og nord for N2	Bebyggelse i S1 kan ikke tas i bruk før turvegtrasé og grøntdrag fra Ladebekken, langs nordsiden av område N2 og gjennom område S1-A er opparbeidet.	S1	(3 meter med tosidig 5 meter grøntdrag planert, tilplantet og ryddet.)	700 m	

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
Tiltak	Krav				
Turveg vest for N2	Før bebyggelse i S1 kan tas i bruk skal også turvegtrasé og grøntdrag fra Ladebekken langs vestsiden av område N2 og gjennom N2 til jernbanen, være opparbeidet.	S1		425 m	
SPEIELLE KRAV FOR UTBYGGING AV NYE BOLIGER					
Skolekapasitet	Etablering av nye boliger kan ikke igangsettes før det er avklart at det er tilstrekkelig skolekapasitet.				
Etablering av ny barnehage i S1-B	Nye barnehager skal bygges ut i takt med boligutbyggingen. Før utbygging av nye boliger kan igangsettes skal det være avklart at det er tilstrekkelig barnehagekapasitet.	Boliger	Det skal avsettes areal for en 4-avdelings barnehage i hvert av områdene S1-B og S2-A. Barnehagene kan integreres i bygninger for andre senterfunksjoner.	3,5 daa	Etablering (bygg, utelek, inventar) av en 4-avdelings barnehage antas å ha en kostnad på omtrent 16 mill. Erverv av tomt/tomtekjøp/tomtekostnader/opparbeiding trafikk/infrastruktur er ikke med (2 mill.?)
Barnehage S2-A		Boliger		3,5 daa	
Barnehage O5		Boliger		4255 m ²	

Rekkefølgekrav i kommunedelplanen		Tilknyttet byggeområde	Utforming		Ca. størrelse/lengde	Kommentar
Tiltak	Krav					
Trygg skoleveg	Nye boliger kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker skoleveg.	Boliger	Barna skal ha et langsgående tilbud (fortau, gang/sykkelveg) til skolen. Dersom skolebarna har behov for å krysse kjørevegen skal det etableres gangfelt/lysregulering.			For barn i S2 (Strindheim skole) vil trygg skoleveg bli etablert gjennom tiltak i planen, og forutsettes beregnet i forbindelse med Bromstadvegens forlengelse og lokalgater internt i S2.
Trygg Skoleveg B2	Nye boliger i område B2 kan ikke tas i bruk før trafikksikker skoleveg langs Sjøveien og langs Ranheimsveien mellom Lykkestien og Sjøveien er etablert, og krysset mellom Ranheimsveien og Sjøveien er utbedret.	Boliger i B2		Intern fortau/gangveg. Kryssutbedring Ranheimsvegen X Sjøvegen	510 m	
Trygg atkomst til F1	Nye boliger i S1 kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatomst til bydelspark F1.	Boliger i S1	Fortau/gangveg/fotgjengerovergang/signalanlegg.		1 stk	
Trygg atkomst til F3 og F4	Nye boliger i S2-A og S2-B kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatomst til bydelsparken F3 og F4.	Boliger i S2-A og B	Fortau/gangveg/fotgjengerovergang/signalanlegg.		2 stk	
Trygg atkomst til F5	Nye boliger i S2-C kan ikke tas i bruk før det er etablert trafikksikker gangatomst til bydelsparken F5.	Boliger i S2-B	Fortau/gangveg/fotgjengerovergang/signalanlegg.		2 stk	

Andre tiltak som kan vurderes sikret gjennomført		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
OFFENTLIGE VEGER OG GATER					
Ny E6 Øst	Bare krav knyttet til første byggetrinn; Bromstadvegens forlengelse.		Ny E6, inklusive tunnelportaler og andre konstruksjoner, skal gis en bytilpasset og arealeffektiv utforming, der estetiske hensyn skal vektlegges. Større, åpne arealer mellom veianleggene skal behandles parkmessig.		Reguleringsplan vedtatt. Statlig prosjekt; kostnader anslått kun for Bromstadvegens forlengelse.
Brundalsforbindelsen			Hovedveg/stamveg		Kostnader er ikke anslått.
Lade allé			Trafikkregulerende tiltak for å hindre økt gjennomkjøring, og tilrettelegging for kollektivtrafikk.		
Oppgradering av Haakon VII's gate/ Ladeforbindelsen			Gate med 4 kjørefelt og ensidig gang- og sykkeltilbud. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres som sykkelbane med fortau.	1150 m (Fra avkjørsel til Rotvoll til IKEArundkj.)	
Ranheimsveien			Ranheimsveien skal stenges for gjennomkjøring for ordinær kjøreftrafikk mellom Ladeforbindelsen og Sjøvegen, men være åpen for kollektivtrafikk når Bromstadveiens forlengelse er etablert. Sykkeltrafikk bør legges i kjørebanen. Krysset mellom Grilstadvegen og gamle E6 bør vurderes lysregulert før stenging av Ranheimsveien gjennomføres.		
Lade allé			Det bør vurderes trafikkregulerende tiltak for å unngå økt gjennomgangstrafikk.		
Kollektivtiltak			Det forutsettes etablert et kollektivknutepunkt i tilknytning til ny Leangen stasjon og viktig kollektivtraséer i Strindheimkrysset for å bedre lokal og regional kollektivtilgjengelighet til senterområdet. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegges for gode overganger mellom ulike transportmidler. Det skal legges til rette for gode terminal/holdeplassforhold ved		

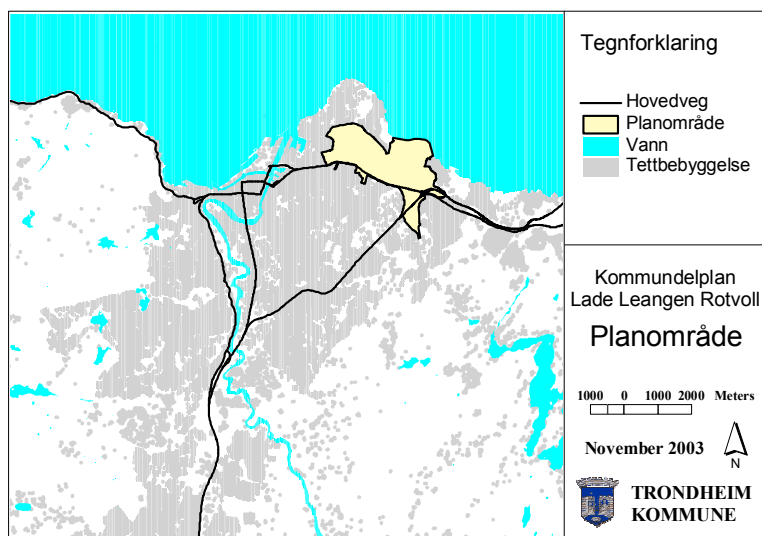
Andre tiltak som kan vurderes sikret gjennomført		Tilknyttet byggeområde	Utforming	Ca. størrelse/lengde	Kommentar
			nytt park and ride-anlegg i N16 for ruter som kjører dagens E6-trasé videre mot Midtbyen. Tilbudet for kollektivtrafikanter skal være synlig. Det bør legges opp til god informasjon om kollektivtilbudet, både i kollektivknutepunkt og på andre sentrale steder. Det skal så godt som mulig tilrettelegges for god flyt i kollektivtraséer som etableres i alle hoved- og lokalveier. Det kan være aktuelt å anlegge egne kollektivfelt i Jarlevegen og i Bromstadvegens forlengelse på sikt.		
Stasjonsområde SO, etablering av ny Leangen stasjon	Det er stilt plankrav for å sikre sammenheng med senterområdet for øvrig, men ikke rekkefølgekrav.	S2	Ny jernbanestasjon skal plasseres innenfor området. Næringsvirksomhet kan integreres i stasjonsanlegget. Jernbanestasjonen med tilhørende bebyggelse og serviceanlegg bør utformes som lokk eller bru over jernbanesporene.		
VANN/AVLØP			Kapasitet på og konflikt med vann- og avløpsledninger må løses som en del av reguleringsplanarbeid og byggeprosess. God kapasitet for avløp på Ladesiden.	Eksisterende ledninger er kartlagt.	
TELE			Telenor Telecom Solutions AS har ingen merknader til planen, men peker på at det vil bli konflikt med kabler og rør som må løses som en del av byggeprosessene.		Netteier
STØRRE PARKER OG FRIOMRÅDER					
Bydelspark F2 (Lade idrettsanlegg)		Boligprosjekter på nordsiden av Haakon VII's gate?	Hoveddelen av området skal nyttes til ballbaner med tilhørende anlegg. Området skal være offentlig tilgjengelig. Terrengskråningen langs Lade allé skal videreutvikles til en parkpreget flerbrukssone tilrettelagt for rekreasjon og lek. Området kan ha både natur- og parkmessig slitasjesterk beplantning som styrker det helhetlige landskapsbildet mot Ringve botaniske hage og museum. Det bør etableres trerekke langs Lade allé. Området bør ha belysning.	122600 m ²	

Vedlegg 2 DAGENS SITUASJON

V 2.1 PLANOMRÅDET

Planområdet ligger ca. 3 km øst for Trondheim sentrum. Det strekker seg fra industriområder og kirkegård på Lade/Leangen i vest til kulturlandskap på Rotvoll i øst. I nord avgrenses området av Lade allé og sjøen utenfor Rotvoll og i sør av Innherredsveien. Planområdet omfatter 3600 dekar, Rotvollområdet utgjør omlag halvparten av dette.

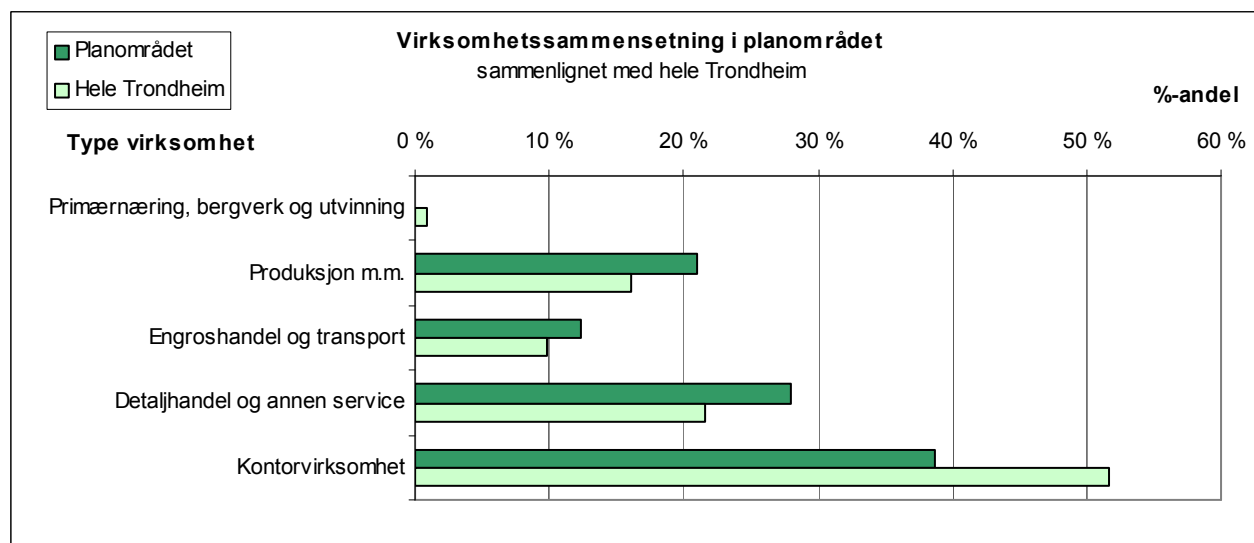
Området har variert arealbruk. Planområdet kan deles i tre deler: Lade nord for Meråkerbanen, Leangen sør for Meråkerbanen og Rotvoll øst for Haakon VII's gate. På Rotvoll er det åpent jordbruks-/kulturlandskap. På Lade og Leangen er det tettere bebyggelse med mye næringsvirksomhet. Områdene, særlig Leangenområdet, har god tilgjengelighet fra hovedvegnettet via E6 øst og Omkjøringsveien. Meråkerbanen utgjør en stor barriere, og områdene nord og sør for banen har på mange måter *snudd ryggen* til hverandre. Sammen med de sterkt trafikkerte hovedvegene, utgjør jernbanen en barriere for gang- og sykkelferdsel nord-syd gjennom området.



Det bor om lag 800 personer i planområdet (februar 2003). De fleste (over 80 %) bor i Leangenområdet, noen i Rotvollområdet og noen svært få bor innenfor planområdet på Lade.

Virksomheter

Det er 5600 ansatte i 270 virksomheter i planområdet⁴. Næringslivet i planområdet er kjennetegnet ved at



⁴ Kilde: Bedriftsregisteret 2002, Trondheim kommune

det er mye industri, bilforhandlere, og private kontorvirksomheter, sammenlignet med hele Trondheim kommune. Industrien er svært viktig på Ladesida, der om lag $\frac{1}{4}$ av de ansatte er ansatt i industrivirksomheter. Det er også mange kontorvirksomheter på Lade. I Leangen-området er det mindre industri og større andel forretninger. Nesten 30 % er ansatt i offentlig sektor på Leangen-sida. Engrosshandel og transport og bilforhandlere med mer er godt representert både på Lade og Leangen. På Rotvoll er det offentlig virksomhet og andre kontorvirksomheter, med høyskolen i Sør-Trøndelag og Statoil.

De fleste virksomhetene er lokalisert på Lade og Leangen, med henholdsvis 58 % av de ansatte på Lade og 31 % på Leangen. 11 % av de ansatte har oppmøtested på Rotvoll.

Mer om virksomheter i planområdet i *V 5.1 Dagens næringsvirksomhet* side 93.

Eiendomsstruktur

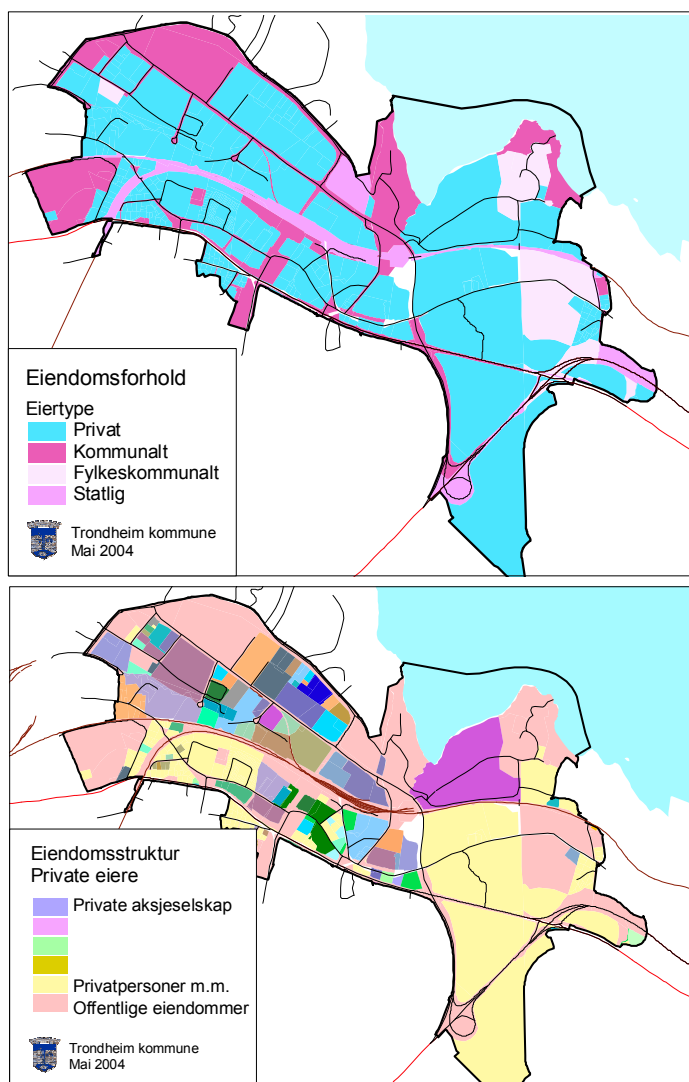
Figurene viser eiendomsforhold i mars 2004⁵. Utbyggingsområder eid av kommunen kan være viktig for gjennomføring av planen, men det aller meste av utbyggingsområdene er eid av private.

Kommunen eier en del av utbyggingsområdet i senterområde 2, Leangen, og har opsjon på kjøp av fylkeskommunens tomt i senterområde 1. Det øvrige som kommunen eier er stort sett friområder, kirkegård og vegareal.

Det meste av utbyggingsområdene er eid av private, det meste private aksjeselskap. I boligområdene er eierne stort sett

enkelpersoner. Eiendomsstrukturen i hvert enkelt utbyggingsområde varierer. I noen tilfeller leier virksomhetene bygninger og anlegg av eiendomsselskap, i andre tilfeller er det samme selskap som eier grunnen og står for driften av virksomheten. En plan som legger opp til store endringer i bruk av området kan skape stor usikkerhet for de virksomhetene som leier.

I områder med mange eiere blir det vanskeligere å enes om en samlet plan for området enn om det var en eier. Samtidig blir det vanskelig for kommunen å bidra når kommunen ikke eier grunn i området.



⁵ Kilde: GAB, Trondheim kommune 2004

V 2.2 NATURGITTE FORUTSETNINGER OG MILJØFORHOLD

Naturforhold

Geotekniske forhold – stabilitetsproblemer

Der er, med enkelte unntak, gode grunnforhold i området, med fast til meget fast leire under tørrskorpe. Stedvis er det liten løsmasseoverdekning over fjell og den faste leira er ofte siltig. Vanskelige grunnforhold er knyttet til Ladebekken og Leangenbekken⁶, og i noen grad til noen områder med bløt leire. Ladebekken og Leangenbekken er i dag helt eller delvis gjenfylt. I Iladalen, fra Meråkerbanen til City Lade, er det kjent at det er deponert søppel. Å bygge på fyllmasser uten å gjøre nødvendige tiltak, resulterer ofte i store setningsskader. Sjøpelfyllinger setter seg i lang tid, og gir i tillegg problemer med naturgass og eventuell annen forurensning. Det må derfor settes krav om grunnundersøkelser og geoteknisk sakkyndig prosjektering ved bygging på fyllingene. For sjøpelfylling kreves også miljøgeologisk sakkyndig.

I vestenden av planområdet, mot Jarleveien og Lademoen kirkegård, finnes bløt leire under et lag sand eller tørrskorpeleire. Dette er grunnforhold som er typiske for Lademoenområdet. Byggeprosjekt i den bløte leira vil kreve geoteknisk prosjektering.

Det er også et område med bløt leire øst for Leangenbekken, på land sør for Leangenbukta. Grunnen i bukta består av bløt, nesten kvikk leire. Her bør det ikke gjøres inngrep uten geoteknisk prosjektering.

Trondheim kommune har en database over alle utførte grunnundersøkelser. Ved henvendelse til Trondheim Byteknikk kan man få oversikt over aktuelle undersøkelser.

Plante- og dyreliv

Planområdet i vest domineres av industri- og forretningsarealer med sparsomt med plante- og dyreliv. Nord for planområdet troner de gamle lystgårdene på rekke og rad med sine parkanlegg og med store gamle trær som danner silhuetter mot himmelen. Høydedraget med de store gamle trærne rammer inn planområdet i nord. På Rotvoll, øst i planområdet domineres arealene av kulturbetinget vegetasjon, alléer, beitemark, parker og kornarealer som gjenspeiler vår biologiske kulturhistorie. Sjøområdene er svært viktig lokalitet for sjøfugl, og Rotvoll er et viktig område som for hjortevilt.

Planteliv

På Lade sør for Haakon VII's gt, er det sparsomt med planter innenfor industri- og forretningsarealene. Unntakene er parkarealene på Lademoen kirkegård, Falkenborg gård, og Dronning Mauds Minde, der store parktrær dominerer. Alléen på Falkenborg gård er fredet etter naturvernloven.

Ladehalvøya nord for Lade allé er derimot blant botanikere kalt byens smørøye. Innenfor planområdet er det derfor strekningen Leangenbukta – kulturlandskapet på Rotvoll – Rotvollbukta som er mest interessant både ut fra naturlig vegetasjon og kulturbetinga vegetasjon. Det finnes mange varmekjære planter som krever tørt, varmt og gjerne lysåpne voksesteder som på f.eks. strandberg på Rotvollneset. Det finnes furuskoger og barblandingslauvskoger med innslag av forvilla hage trær og edellauvskogsarter som i lia overfor Leangen gård i retning vest på sørsiden av Ladestien. Leangenbukta er det eneste stedet rundt Ladehalvøya der en finner ei smal remse strandeng med vanlige strandengplanter. Langs Leangenbekken finnes gråor- heggeskog som ellers ikke finnes langs Ladehalvøya.

På Rotvoll er alléer, hageanlegg og plantet barskog ivaretatt etter Schmettows tid. Mange av trærne i Schmettows allé og parktrær ellers i området er aldersbestemt til over 200 år og er fra den tiden hagen og alléene ble plantet. Dette gir området en enorm opplevelsesverdi. Det finnes ellers vegetasjon typisk for beitemark (St. Hanshaugen), åpne engarealer og mer intensivt drevne kornarealer. To større områder med furuskog, delvis beita, gir variasjon i vegetasjonssammensetningen i området.

Kommunens registrering av naturtyper i området viser at det meste av området har fått svært viktig verdi. Sammensetningen av vegetasjonen på Rotvoll har og vært med på å gi området en svært viktig verdi i nasjonal kulturlandskapsammenheng.

Vilt

⁶ Disse bekkedalene vises tydelig på Ingeniør Dahls kart fra 1951, kartblad nr 605, -14 og kartblad nr 606, -14.

Leangenbukta er et svært viktig småviltområde, og arealene ut i sjø er nasjonalt viktig for sjø og våtmarksfugl. Sammen med Rotvollbukta er Leangenbukta del av et større fjære- og gruntvannsområde som strekker seg fra østsida av Ladehalvøya fram til Hasselbakkfjæra. Området er blant de viktigste gruntvannsområdene for vann- og vadefugl i kommunen. På vestsiden av bukta ligger Leangen gård. Leangenbukta, med rester av Leangen gårds park, samt bekkedalen med oreskog innerst i bukta, danner en rik og variert fuglebiotop. Kombinasjonen av et større fjæreområde og rikt vekslende vegetasjon langs strandbredden gir levevilkår for svært mange fuglearter, så vel svømme- og vadefugler som småfugl. Området er en av Trøndelags fremste fuglebiotoper. Det er registret relativt mange rødlistearter⁷ i området. Samtidig er det et intensivt brukt rekreasjonsområde. Menneskeskapte aktiviteter forstyrrer hekking, og svært mange av fuglene som forsøker å hekke her mislykkes.

Rotvollområdet er et viktig område for hjortevilt. Området er en svært viktig viltkorridor som forbinder fjorden og naturområdene på Ladehalvøya med Strindamarka og Jonsvatntraktene og på den måten sørger for spredning av artene.



Leangenbukta Foto: Steinar Grønnesby

Miljøforhold

Forurensning i grunnen

Det er registrert forurensning i grunnen i det gamle industriområdet på Lade. Med kommunedelplanen følger et utsnitt av Trondheim kommunens *Aktsomhetskart* som viser hvor kommunen har opplysninger som tilsier at det er mistanke om grunnforurensning. Kartet er gjengitt på side 5. Markeringene bygger på historiske opplysninger om tidligere virksomheter som kan ha generert spesialavfall, miljøtekniske grunnundersøkelser og oversiktskartlegging. Aktsomhetskartet er ikke uttømmende og forurensning i grunnen er ikke jevnt fordelt. Innenfor markeringene på kartet kan konsentrasjonene av miljøgifter variere fra naturlig nivå til sterkt forurensset. Innenfor aktsomhetsområder må den som vil bygge eller grave innhente miljøfaglig kompetanse og sørge for at grunnen blir videre undersøkt, slik at eventuelle forurensninger blir tatt hånd om på forsvarlig vis.

Det er særlig den gamle søppelfyllingen som får betydning for ny arealbruk. Det bør ikke legges boliger over denne på grunn av avgasser og mulig helsefare. Som nevnt tidligere, er fyllingen også problematisk geoteknisk. I områder som ikke er markert må tiltakshaver gjøre en selvstendig undersøkelse av eiendommens historie og være spesielt oppmerksom på tidligere industri, gartneri, renseri, trykkeri, tekstil- og treimpregnering, skraphandel, overflatebehandling, verksted og bensinstasjoner. Miljø- og landbruksenheten i kommunen har flere opplysninger om industri- og deponilokalitetene som er markert, og endringsopplysninger sendes dem.

Støy og luftforurensning

Det er ikke gjennomført beregninger eller registreringer av støy eller luftforurensning for kommunedelplanen spesielt. Ut i fra andre målinger, vet vi at store trafikkmengder, stor gjennomgangstrafikk og mye tungtrafikk medfører støy og luftforurensning. Langs Innherredsveien og Haakon VII's gate er dette svært aktuelt. I tillegg til biltrafikkstøy er det jernbanestøy og industristøy i området. Forholdene langs Innherredsveien vil forbedres med E6 Øst.

Når det gjelder luftkvalitet, har Trondheim et omfattende måleprogram, med kontinuerlige målinger av svevestøv og en rekke gasser, både på gatenivå og bakgrunnsnivåer for sentrale deler av byen. Det foreligger oversikt over utslipp fra driften ved Ila Lilleby Smelteverker (nå Fesil). Det er ikke drift der for tiden.

⁷ En rødliste er en oversikt over plante- og dyrearter som på en eller annen måte er truet av utryddelse eller utsatt for betydelig reduksjon.

Kulturlandskap og kulturminner

Området er rikt på kulturhistorie; som eksempelvis lystgårder, gammel industribebyggelse og minner fra andre verdenskrig. Kulturlandskapet på Rotvoll og Lades historiske posisjon som maktsenter, er verdifullt både i nasjonal og lokal målestokk.

Kulturlandskap

Området mellom Lade allé og jernbanen, til dels frem til Innherredsveien, er et bylandskap preget av industri- og forretningsvirksomhet. Dette gjelder særlig på Lade, nord for jernbanen. Leangenlandskapet preges også av industri- og næringsvirksomhet, særlig i østlige deler. På Leangen finner vi fortsatt fragmenter av et eldre kulturlandskap. *Falkenborg* og *Louiselyst* ligger i dag løsrevet fra den sammenheng og det landskap de tidligere var en del av. Området mellom Leangen gård og Ringve er preget av boliger. Virksomheter inntil jernbanen har i stor grad brukt arealene mot jernbanen som lager for råvarer, skrap og industriprodukter.

Kulturlandskapet på Rotvoll er i nasjonal registrering av kulturlandskap, pekt ut som et særlig verdifullt landskap på grunn av biologisk/økologiske og kulturhistoriske verdier. Det har sannsynligvis vært bosetting på Rotvoll siden 1200-tallet. Rotvoll-landskapet er et bynært, sammenhengende kulturlandskap som strekker seg fra sjøen og opp til Estenstadmarka ved Dragvoll. Området har i dag stor betydning for biologisk mangfold og rekreasjon.

Veganleggene Rotvoll allé, Ranheimsveien med allé og Schmettows allé er godt eksponert, og gir landskapet stor opplevelsesverdi. Disse inngår i nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner.

Rotvoll-landskapets tålegrense for opprettholdelse av lokal, regional og nasjonal verneverdi er tøyd langt på grunn av store inngrep de siste 10-20 år. Ladeforbindelsen og Statoils forskningssenter med bil- og gangvegssystem har redusert områdets landskaps-, natur- og kulturmiljøkvaliteter betydelig. Det foreligger flere planer som truer landskapet ytterligere. Framtidig inngrep må begrenses kraftig om verneverdien for landskapet ikke skal gå tapt.



Dronning Mauds Minne

Kulturminner og historiske spor

Det er flere eldre gårdsanlegg med bevaringsverdige bygninger og parker i planområdet; for eksempel Dalen (Dronning Mauds Minne), Leangen gård, Falkenborg og Rotvoll. Noe av bebyggelsen fra krigens dager, er også ansett som bevaringsverdig, det samme gjelder Dalen Hageby og Lademoen kirkegård. Til kommunedelplanen følger et Temakart kulturminner (gjengitt på side 2) som viser bevaringsverdige bygninger og anlegg.

Lade flyplass ble anlagt av tyskerne på Ringves jorder 1940, og overtatt av den norske stat i 1942. Den lå på sletta sør for Ringve og Devle, avgrenset av Lade allé, Leangens jorder, Meråkerbanen og Harald Hårfagres gate. I 1949 kjøpte Trondheim kommune flyplassen og benyttet den til sivil luftfart. I 1952 ble området innlemmet i byen, og flyplassen ble regulert til industri- og fritidsformål. Haakon VII's gate ble anlagt over flyplassområdet. En stor hangar er bevart, og vurderes i dag som et viktig kulturminne.

Lilleby smelteverk startet produksjon av Ferrosilisium i Ladalen i 1927, etter å ha kjøpt eiendommen til Nidaros teglverk. Selskapet ble slått sammen med Ila Smelteverket i 1936 og ble utvidet i 1950. I 1978 ble Ila- og Lilleby smelteverk det første norske smelteverk som innførte full rensing av avgassene og gjenvinning av spillvarme. Det er ikke drift der akkurat nå.

Dalen (Dronning Mauds Minne) med hageanlegg og kapellangården er et regionalt viktig kulturmiljø. Hovedbygningen på Dalen blindeskole ble oppført 1907-



Fesil

1912, finansiert av Thonning Owesens legat. Førskolelærerutdanningen fikk bygningen i gave fra Dronning Mauds minnefond og flyttet inn i 1976.

Dalen Hageby ble utbygd omkring 1960 og er oppkalt etter gården Dalen, og vurderes i dag som et arkitektonisk verdifullt boligområde.

Falkenborg var opprinnelig parsell av Belbuan og ble fradelt til landsted i 1777. Eiendommen strakk seg fra jernbanen til Innherredsveien og fra Leangen Stasjon til trerekken før Dalen (hageby). Dette ble utstykket til handel og industri i 1963. Gårdsanlegget er U-formet, hvor to parallelle våningshus er forbundet med et uthus. Uthuset er skiftet ut med en nyere bygning i samme stil. Falkenborg har de siste fem generasjonene vært bebodd av samme familie, og brukes i dag til boliger og næring (skole i den nyeste bygningen).

Louiselyst var opprinnelig parsell av Devle. Hovedbygningen ble oppført i 1840. Det er et toetasjes tømmerhus, kledd med stående panel med horisontalbånd mellom etasjene, valmtak og stor midtark på hagesiden. To uthus ligger som fløybygninger foran hovedbygningen. Louiselyst ble beslaglagt av tyskerne under annen verdenskrig, og mesteparten av jorden ble benyttet til utbyggingen av Lade flyplass. Eiendommen ble restaurert og åpnet til selskapslokaler i 1996.

Leangen gård ligger innerst i Leangenbukta mellom Devle og Rotvoll. Det fører en allé inn til anlegget, som foruten bygningene består av en naturpark og en landskaphage. Leangen er et sent eksempel på lystgårdsbyggingen. Gården har en trefløyet hovedbygning med mange utbygg og en frittliggende forpakterbolig, som slutter stramt omkring en intim, langstrakt gårdsplass. Bygningene er oppført i tre, men inspirert av steinarkitektur. Bygningen har godt bevarte interiører, og ble fredet i 1923.

Rotvoll Nedre var i middelalderen kirkegods, og ble tidlig delt i flere bruk. På Rotvoll Nedre ble gårdsbygningene brent av svenskene i 1718. En stor hovedbygning i to etasjer med valmtak ble gjenreist. Dette var et langstrakt enkeltromshus med midthall. Det ble anlagt en stor park. Bebyggelsen på Rotvoll ble revet ca. 1870, for å gi plass til sykehus med to bygninger. Ved



Rotvoll

oppføringen var anlegget svært tidstypisk. Deler av anlegget ble beslaglagt under krigen, og det ble blant annet oppført bunkere og kanonstillinger i området. Dessuten hadde tyskerne en leir for serbiske krigsfanger, og det står en bauta over de som mistet livet der. Rotvoll sykehus var et statseid sykehus i drift til 1990. Fra 1994 har bygningen rommet lærerutdanning og kunstscole; og fra 1996 psykiatrihistorisk museum.

Ved Rotvoll Øvre drives det fortsatt gårdsbruk. Jordene er en viktig del av det velbevarte kulturlandskapet, med tilhørende velpleid skog, park og alléer. Rotvoll øvre tilhørte i middelalderen Bakke kloster, men ble slått sammen med Rotvoll nedre i 1689. Rotvoll øvre har et velbevart gårdstun, med en stor hovedbygning med valmtak, og utomhusanlegg i U-form. En sidebygning er også utstyrt med valmtak.

Utenfor planområdet er det på Ladesiden flere svært viktige verneverdige kulturminner; Lade kirke, Lade gård, Ringve og Devle.

Kulturminner i grunnen

I Gerhard Schønings reiseskildringer fra 1774 beskrives området rundt Lade som spekket med gravhauger og andre tydelige tegn i landskapet på at aktiviteten i tidligere tider har vært stor. Topografisk ligger også området slik til at en kan forvente at det tidlig ble tatt i bruk. I dag er området østover til Haakon VII's gate så vesentlig endret og gjenbygd, at det er liten sannsynlighet for at det finnes rester fra tidligere tider der. I det intakte



Utsikt mot Ringve

kulturlandskapet rundt gårdene på Rotvoll, tyder imidlertid terrengsituasjonen på at det er et stort funnspotensial.

Eksisterende arealbruk og bebyggelse

Lade

Nord for jernbanen, på Lade, er området i dag preget av tradisjonelle næringsbygg plassert på store tomter med egen avkjørsel. Området har lav tetthet og store deler av eiendommene brukes til parkering. Bebyggelsen i området har varierende kvalitet, men miljøet domineres av opprinnelige lagerbygninger med relativt lav bygningsteknisk og arkitektonisk verdi. Et unntak er den gamle bilmekanikerskolen av arkitekt Krag. Atkomst til virksomhetene skjer i stor grad fra Haakon VII's gate. De nordligste virksomhetene har atkomst fra Lade Allé.

I områdene langs Haakon VII's gate har virksomhetene over tid endret karakter fra tradisjonell industri og lager til kontorer, butikker, offentlig service og publikumsrettede virksomheter for øvrig. Sterkt press fra næringslivet og høy etterspørsel, har ført til mange dispensasjoner. Dette har forårsaket en noe ukontrollert utvikling. I vest er det et allsidig servicetyngdepunkt som betjener Østbyen og byen forøvrig. På 60-tallet ble Domus, nå City Lade, etablert i

vestenden av Haakon VII's gate. Siden har det kommet flere dagligvareforretninger, forretninger med elektriske artikler, byggevarer, apotek, bankfilialer og legesenter. I dag er det mer enn 3.000 arbeidsplasser i området.

Det er bare noen få bosatte (om lag 30 personer) i denne delen av planområdet. De fleste bor i bo- og servicesenter i Harald Hårfagres gate.

Leangen

Sør for jernbanen, på Leangen, er det både boliger og næringsvirksomhet. Næringsvirksomheten er blandet, med varehandel, privat og offentlig tjenesteyting, andre kontorvirksomheter, høyskoler, engrosslager, hagesenter/gartneri og industri. Arealene er relativt høyt utnyttet.

I områdene rundt KBS har det grodd fram et servicetyngdepunkt med svært allsidig tilbud. Ved begynnelsen av 90-tallet ble den tidligere dagligvarebutikken KBS og et faghandelstilbud rundt dagligvarene, bygget om til kjøpesenteret KBS. Det fungerer i dag i stor grad som lokalsenter og bydelssenter. Med blant annet etableringen av IKEA på Tunga, har vi fått et mer eller mindre sammenhengende næringsområde fra Nyhavna over Lade, Leangen og til Tunga.

Det er mer variert bebyggelses- og eiendomsstruktur i Leangenområdet enn på Lade. Det er om lag 650 bosatte i denne delen av planområdet. De aller fleste bor vest for Bromstadveien, i boligområdet sør for Innherredsveien, i Dalen hageby og i området mellom Dronning Maud og Lademoen kirkegård. Boligbebyggelsen er for det meste lav trehusbebyggelse.

Rotvoll

Øst for Haakon VII's gate, på Rotvoll, er det kulturlandskapet med jordbrukareal, alléer og skogholt som dominerer. Det er aktiv landbruksdrift i området. Høgskolen i Sør-Trøndelag - avdeling for lærerutdanning og Statoil Forskningscenter er også lokalisert her. Det bor om lag 120 personer i denne delen av planområdet. De fleste bor i boligområdet i øst, i nærheten av Ranheimsveien, sør for jernbanen. Området består stort sett av eneboliger og tomannsboliger.

Idrett, rekreasjon og barn og unges bruk av området

Det er flere anlegg for idrett, rekreasjon og friluftsliv av regional betydning i planområdet.

Idretts- og treningsanlegg

Idrettsanlegget på Lade er et kommunalt anlegg. Det ble vedtatt utbygd i 1951 og brukes av hele Trondheim og omegn. Anlegget omfatter flere gressbaner, grusbaner, en varmegrusbane, to håndballbaner og en friidrettsbane med 6 løpebaner og kastefelt. Garderobeanlegget sto ferdig i 1954, og er senere opprustet. For å få en banedekning på linje med landsgjennomsnittet, har Trondheim et behov på 18-19



Trondos på Lade

flere kunstgressbaner. Parkeringskapasiteten til Lade idrettsanlegg er i hektiske perioder svært dårlig. Parkeringsplassen nord for dagens garderombebygg benyttes og av besøkende til Ringve bot. hage og museum. Adkomsten til idrettsanlegget er problematisk og ulykkesutsatt.

Det er to private idrettshaller i området (Autronicahallen og Rishaughallen), et privat treningsstudio (3T, Leangen) og noen mindre anlegg tilknyttet undervisingsinstitusjonene i området. Idrettshallene betjener til sammen over hundre lag pr. uke, og brukes av vgs. idrettslag, bedriftsidrettslag, idrettslag, frivillige organisasjoner, samt bedriftenes egne ansatte. De inneholder treningshall, garderober, noe utstyr og møterom.

Idrettshallene har fullt belegg, og Trondheim ligger også her under landsgjennomsnittet med hensyn til grad av anleggsdekning. Ved fortetting blir det viktig å sikre dagens kapasitet, og vurdere muligheter for utvikling av eventuelt flere idrettshaller eller treningsanlegg.



Gate mellom Lade idrettsanlegg og Autronica

Rekreasjonsområder

Ladestien med tilhørende friområder, har regional verdi, som et av byens viktigste områder for rekreasjon og friluftsliv. Stien er opparbeidet fra Ladehammeren til Leangen gård og videre forbi Statoil til Rotvollneset og badeplassen Rotvollbukta. Rotvoll blir brukt som turmål både sommer og vinter, også av skoler og barnehager i pedagogisk sammenheng. Leangen gård med hage/park er en del av dette. Hele området benyttes til sykkelturer. Andre større åpne grønne områder på Lade, er Sirkustomta og dalen sør for City Lade.

På Leangen er det lite park-/rekreasjonsområder. Parken i tilknytning til Dronning Mauds minne brukes til lek og opphold. Også fellesområdet på Dalen Hageby er viktig for lek og opphold. Lademoen kirkegård er et område for stille rekreasjon. Private hager er også viktige rekreasjons og lekeareal.

Jernbanen, E6 og Haakon VII's gate er store barrierer, og hindrer gode forbindelser mellom boligområdene og rekreasjonsarealene langs Ladehalvøya og kulturlandskapet på Rotvoll. Barrierene virker særlig begrensende på barn og bevegelseshemmede.

V 2.4 INFRASTRUKTUR

Trafikk

På denne siden av byen har det skjedd en stor andel boligetableringer og bruksendringer fra industri til handel og annen næring, uten at det har blitt gjennomført større endringer i vegsystemene. Konsekvensen er at vegsystemet tidvis er preget av kø og forsinkelser, spesielt i rushperiodene; morgen og kveld. Dette resulterer i dårlig framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Hovedveger

Lade, Leangen og Rotvoll ligger i tilknytning til hovedinnfarten til Trondheim østfra. Hovedvegene i området er Innherredsveien (E6) og Haakon VII's gate. Innherredsveien betjener Leangenområdet og Haakon VII's gate betjener Lade og Rotvoll. Begge disse vegene knytter områdene til overordnet vegnett, Omkjøringsveien og E6 gjennom sentrum. Jarleveien knytter Ladeområdet til sentrum via Nyhavna.

Haakon VII's gate er en av hovedtrafikkårene i planområdet. Den er i dag en bred og rett veg og utformingen innbyr til høyt hastighetsnivå. Vegen har for det meste fire gjennomgående felt, og fartsgrensen er 50 km/t. Trafikkbelastningen er 10.000 ÅDT (høsten 2003).

Kryssreguleringene langs vegen varierer, mellom uregulerte atkomster, rundkjøringer og signalregulering. Mange bedrifter har direkteavkjørsel fra Haakon VII's gate. Med dagens trafikkmengder skaper dette ventetid og farlige situasjoner.



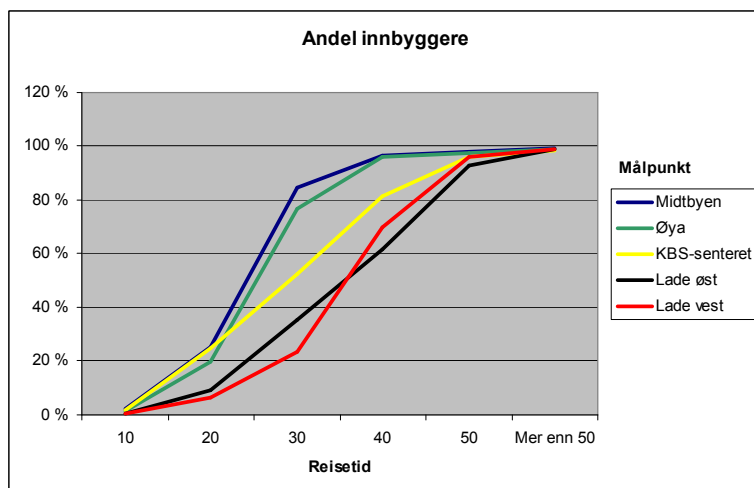
Haakon VII's gate

Innherredsveien (E6) er en annen hovedtrafikkåre i planområdet. Den har mange ulykker og svært mye trafikk (ÅDT 30 000) gjennom et tett befolket område. Dagens trafikksituasjon langs vegen skaper store miljøproblemer både for beboere og trafikanter. Det foreligger planer for ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad (del av E6 øst). Denne vegen vil erstatte Innherredsveien som hovedinnfartsåre mot sentrum.

Lokalveger

Viktige lokalveger i planen er Lade allé, Leangen allé, Ranheimsveien og Håkon Magnussons gate.

Ranheimsveien er gamle E6. Den knytter Ranheim og Nedre Charlottenlund til Leangen, og har en trafikkbelastning på ca. 5000 ÅDT. Lade allé går parallelt med Haakon VII's gate og betjener boligområdene på Fagerheim, østlige deler av Lade. Trafikkbelastningen er 2.600 ÅDT. Leangen allé binder Leangenområdet sammen med Lade og den har 6.900 ÅDT. Håkon Magnussons gate forbinder Jarleveien med Haakon VII's gate. Den er en viktig atkomst for virksomhetene vest for City Lade. Trafikkbelastningen er ca. 5000 ÅDT.



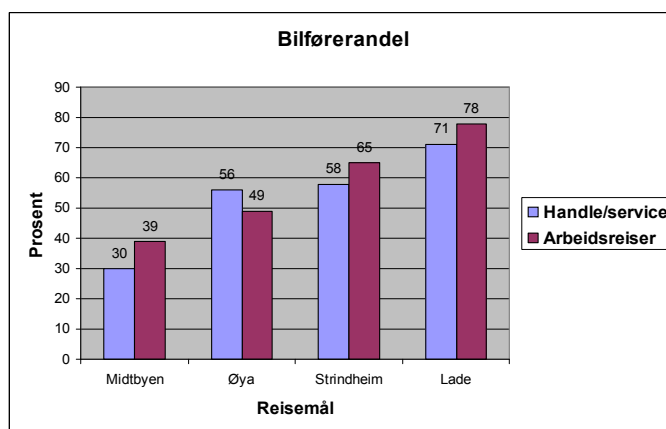
Vegnettet har i utgangspunktet god kapasitet og standarden på vegene er god, men kryssløsningene og avkjørslene gjør at det blir kø og forsinkelser.

Tilgjengelighet

Leangen har god regional tilgjengelighet med direkte tilknytning til hovedvegnettet og direkte bussforbindelse til østlige deler av Trondheim og Trondheimsregionen. Tilgjengeligheten til Lade er dårligere, og har langt færre direkte bussforbindelser. Bilatkomst skjer via Jarleveien (13.800 ÅDT) eller

Ladeforbindelsen (13.300 ÅDT) med tidvis kø og forsinkelser. Tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil varierer ganske mye i planområdet og er relativt dårlig i deler av det. Ved Lade senterområde er det få som har alternativ til bruk av bil. Det er langt flere som kan bruke bil til Leangen senterområde.

Figuren viser andel innbyggere som kan nå ulike områder av Trondheim med andre transportmidler enn bil og registrert bilandel i de samme områdene. Andel av innbyggerne i Trondheim som kan nå områdene med en reisetid på mindre enn 30 minutter: Midtbyen 84 %, Øya 77 %, KBS 52 %, Lade øst 35 % og Lade vest 24 %.



Det er en klar sammenheng mellom mulighet til å bruke andre transportmidler enn bil og bruk av bil.

Kapasitetsberegninger

Som et ledd i fase to av areal- og transportanalysen for planen, er det gjennomført kapasitetstasberegninger for fire kryss innen planområdet; rundkjøringen ved IKEA, rundkjøringen Haakon VII's gate/Lade allé, Strindheimkrysset og lyskrysset på Rotvoll.

Resultatene viste at det bare er lyskrysset på Rotvoll som har kapasitetsproblemer. Mellom rundkjøringen og lyskrysset skal trafikken ut fra Lade flettes sammen fra to til ett felt. Dette fører til blokkering bakover gjennom rundkjøringa. I forbindelse med etablering av ny bomstasjon, har dette blitt noe forbedret. Mer om beregningene i *V 5.4 Trafikkregistreringer og kapasitetsberegninger* side 102.

Trafikksikkerhet, ulykkessituasjon, skoleveg

I perioden 1996-2001 er det hos politiet registrert 22 ulykker langs Haakon VII's gate mellom Jarleveien og Rotvoll. Kart med *ulykkesregistreringer* ligger på side 21.

Halvparten av ulykkene skjedde i kryssene/avkjørslene. Mest framtreddende ulykkesårsaker er påkjøring bakfra og venstresvingende kjøretøy foran kjøretøy i motgående kjørefelt. Dette er en konsekvens av høy trafikkthet og uregulerte avkjørsler i Haakon VII's gate.

Innherredsveien med tilhørende kryss er sterkt ulykkesbelastet. På strekningen Strindheim - Nedre Elvehavn er det hele fem ulykkespunkt, det vil si steder hvor det har skjedd mer enn fire ulykker i løpet av fire år.



Leangen allé

Når E6 øst bygges, vil dette forbedres.

I kommunens *skolevegsrapport* er det ikke rapportert noen utrygge punkt eller strekninger i planområdet. På grunn av at det ikke er så mange boliger her i dag, er nok registreringene mangelfulle. Nye boliger her vil utløse behov for utredninger av skoleveg og sikkerhetstiltak langs eksisterende vegnett, slik det allerede har vært gjort i et par reguleringssaker på gang i planområdet.

Gang-/sykkeltransport

Det er et dårlig tilbudet for fotgjengere og syklister i området i dag. Langsgående barrierer fører til store omveier for fotgjengerne og syklistene. De syklende er henvist til kjørebane eller fortau. Gang- og sykkelvegnettet er i hovedsak utbygd i tilknytning til sentrale funksjoner i området, som skoler og omstigningspunkter for bussene ved KBS kjøpesenter.

Haakon VII's gate og Innherredsveien er en del av det definerte hovedvegssystemet for gang- og sykkeltrafikk i Trondheim. I dag er fotgjengere og syklister henvist til smale fortau langs brede og sterkt trafikkerte gater. Tilbudet er på store deler av vegnettet ensidig med få sikre krysningsmuligheter.

Jernbanen og Haakon VII's gate utgjør betydelige barrierer for gang- og sykkeltrafikken mellom Lade og Leangen, med relativt få sikre kryssingsmuligheter.

På Lade danner avkjørsler, atkomstveger og parkering store udefinerbare trafikkareal hvor bilene dominerer. Parkering foran inngangspartiene gjør det uoversiktlig og dårlig framkommelig for publikum.

Kollektivtilbud

I dag betjenes området med både lokalbusser, regionbusser og lokaltog på Trønderbanen.

Områdene langs Innherredsveien har svært god kollektivdekning. Dette er i dag en av byen viktigste kollektivåre. På strekningen mellom rundkjøringen ved Nedre Elvehavn og KBS går det mer enn 15 avganger pr. time i rush, i tillegg til regionbussene. Strindheimkrysset er et kollektivknutepunkt, og man kan nå store deler av Trondheim Øst direkte herfra.

Lokaltogene mellom Trondheim og Steinkjer/Stjørdal stopper ved Rotvoll og Leangen.

Ladeområdet har dårligere kollektivdekning. Ingen bussruter trafikkerer hele Haakon VII's gate. Den vestlige delen av området har en bussfrekvens mellom 4-15 avganger pr. time i rush. To bussruter betjener Ladeområdet. Den ene ruten går via Ladehammerveien, Olav Engelbrektssons allé, Lade allé, Haakon VII's gate og snur ved XXL Sport. Den andre ruten kjører Jarleveien, Håkon Magnussons gate, tilbake til rundkjøringen i Lade allé, Olav Engelbrektssons allé, Lade allé og snur i rundkjøringen ved Lade bo og servicesenter.

Parkering

Næringsvirksomhetene dekker sitt eget parkeringsbehov på egen

tomt. Mye areal brukes til store flater med parkering. Parkeringen er ikke regulert med avgifter. Ved KBS har dette ført til en god del fremmedparkering. Mange kjører dit og parkerer der hele dagen. Dette kan være folk som jobber i nærheten eller som skal ta bussen videre innover til sentrum. KBS har nå innført maksimal parkeringstid på tre timer.

Ved brannstasjonen på Leangen er det et midlertidig *Park'n ride*-anlegg. Det koster 50 kr pr. dag å parkere, og parkeringsbilletten fungerer også som bussbillett inn til byen. Anlegget ligger på en attraktiv tomt med god tilgjengelighet. Det har hittil vært vanskelig å få en langsiktig leieavtale på plassen fra kommunen. Tilbudet er derfor ikke blitt aktivt markedsført kontinuerlig, og belegget på plassen gjenspeiler dette.

Offentlig og privat service

Barnehagedekning

De siste årene er det gjennomført flere boligutbygginger på Lade, først og fremst på *Nobøtomta*, men også mindre fortettingsprosjekter. Det er nå stor underdekning på barnehageplasser. Ytterligere planer for boligbygging i området tilsier at det bør sikres arealer til 2-3 barnehager innenfor planområdet.

Skolekapasitet

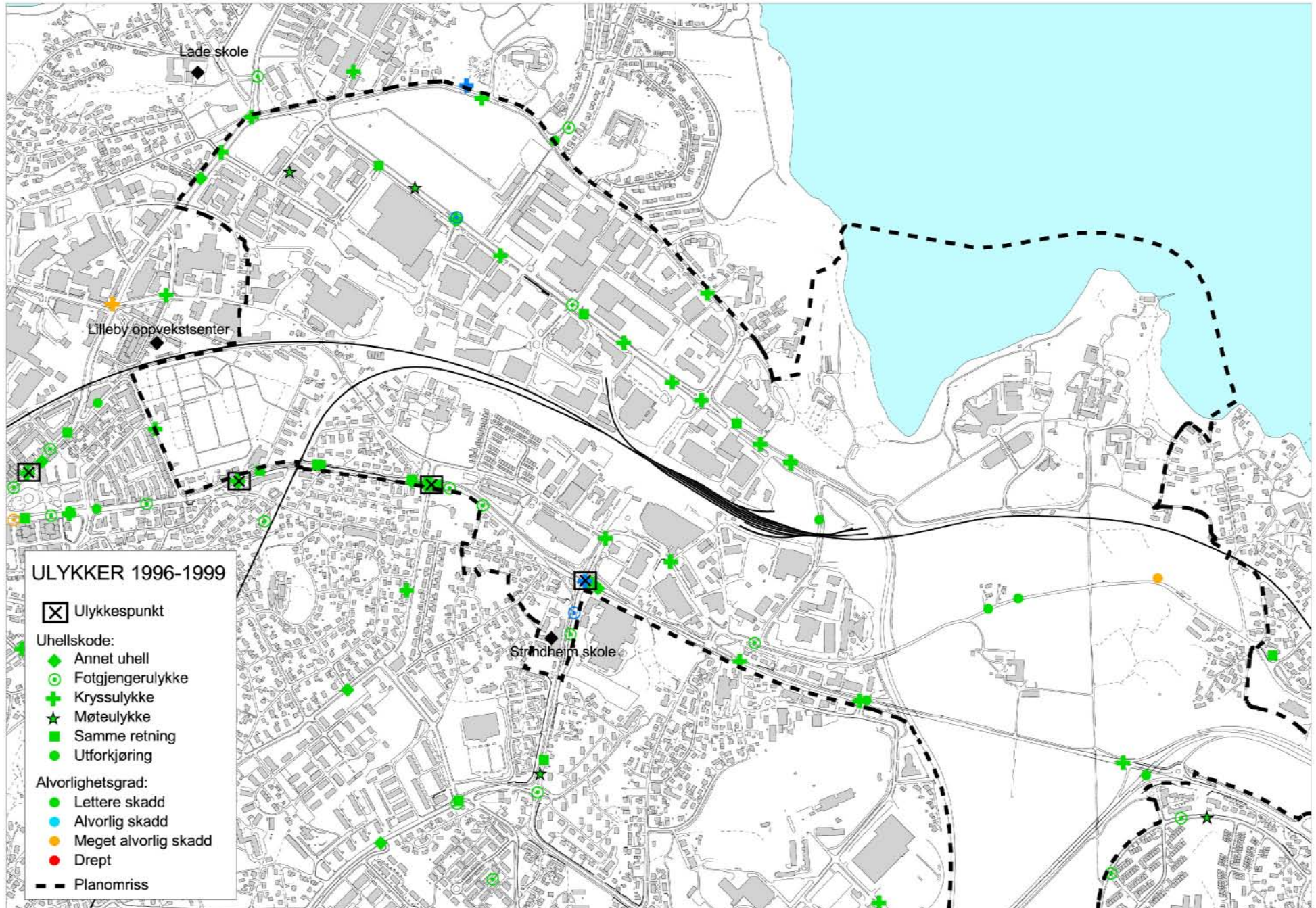
Framtidig kapasitet ved skolene vil avhenge av utbyggingstakt og samla omfang på framtidig utbygging i skolekretsene. Planområdet tilhører flere skolekretser. Nordlige deler av planområdet tilhører i dag Lade skole, og bosatte på Leangen tilhører Strindheim skole. Den østlige delen av planområdet, tilhører Charlottenlund skole. Det er dessuten Steinerskole på Rotvoll.

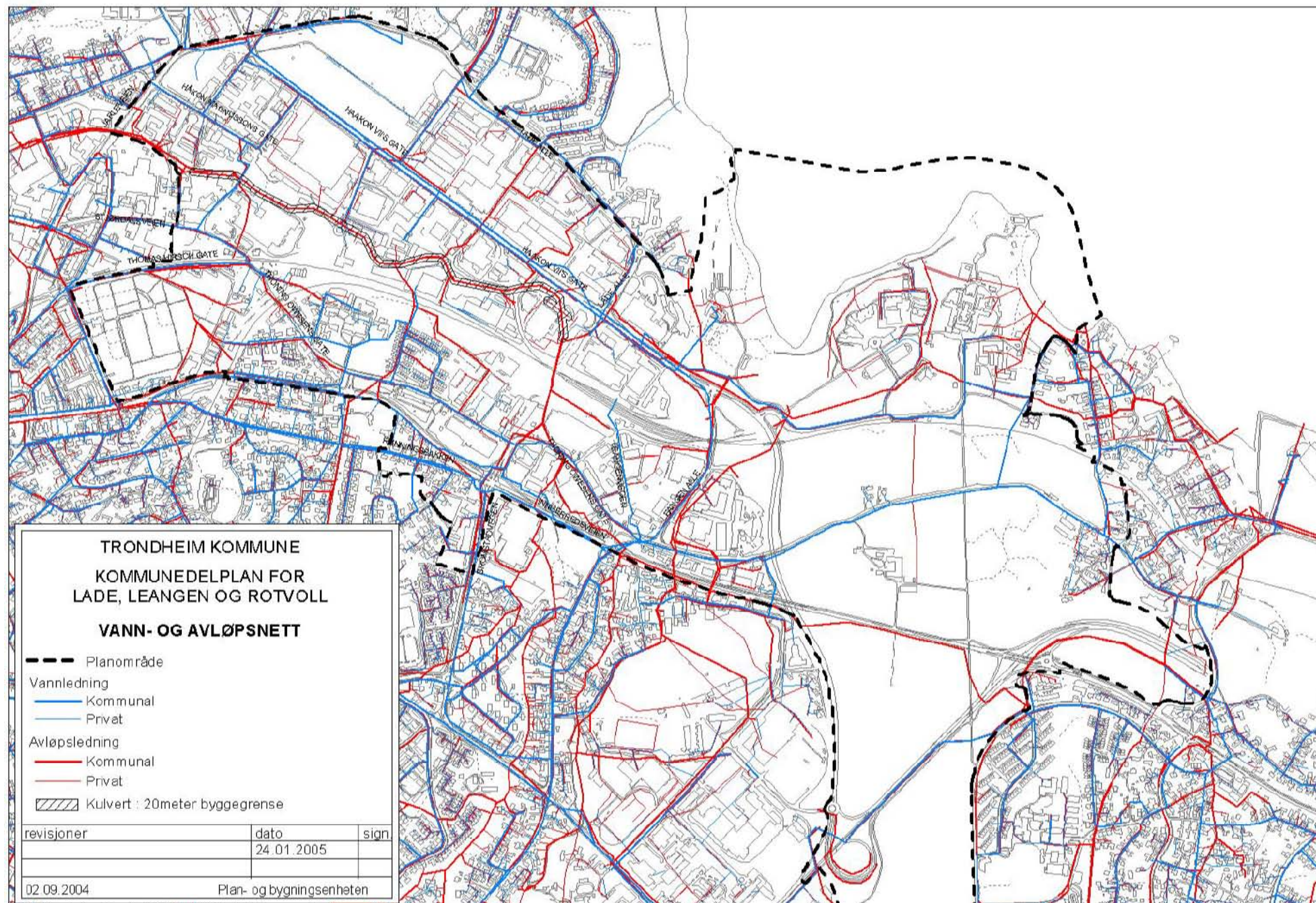
Vann- og avløp

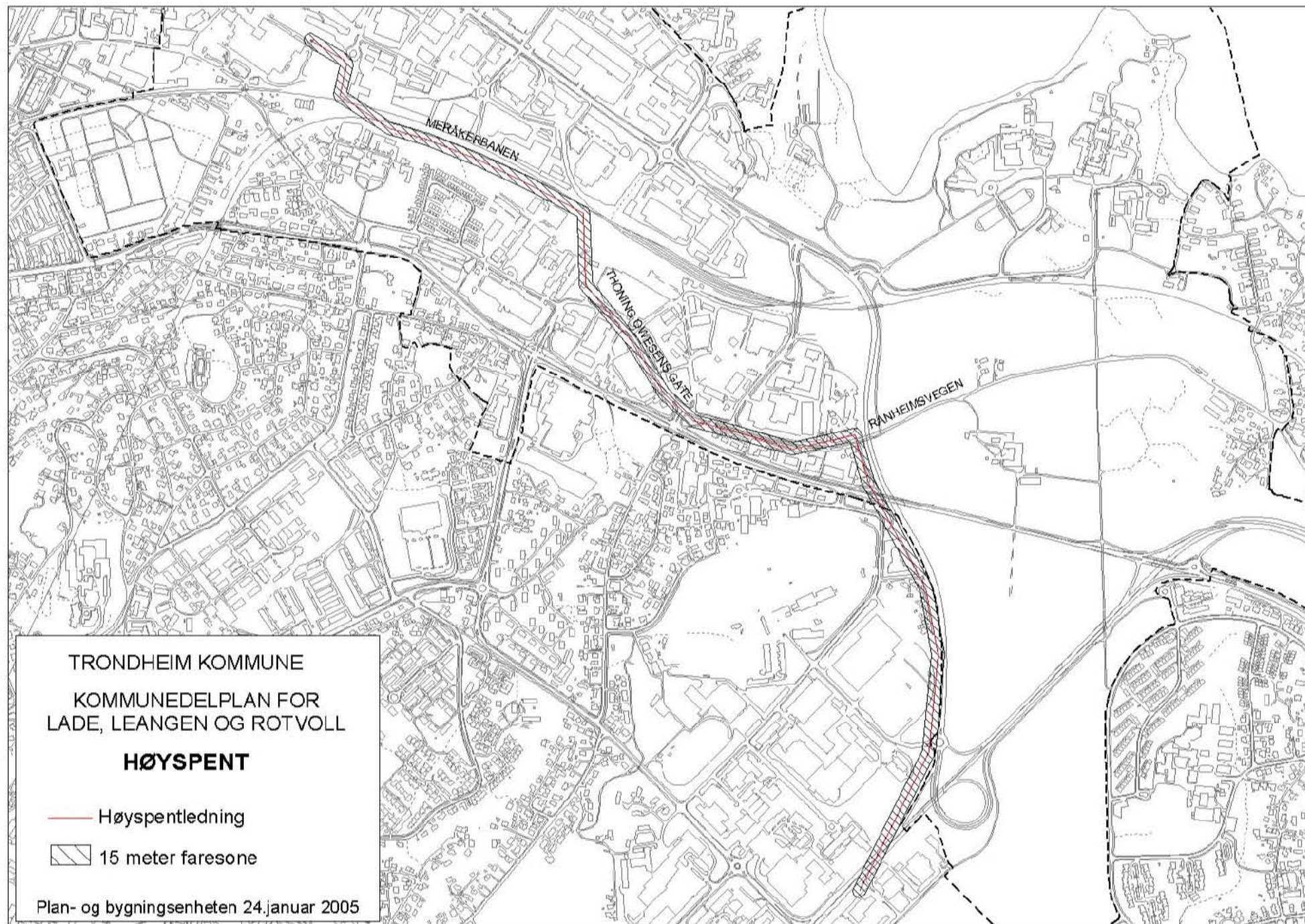
Kart over eksisterende vann- og avløpsledninger ligger på side 22 og kart over høyspentledning ligger på side 23.



Bussholdeplass i Haakon VII's gate







Vedlegg 3 PLANPROSESSEN

V 3.1 OVERORDNEDE PLANER OG VEDTAK AV BETYDNING FOR PLANEN

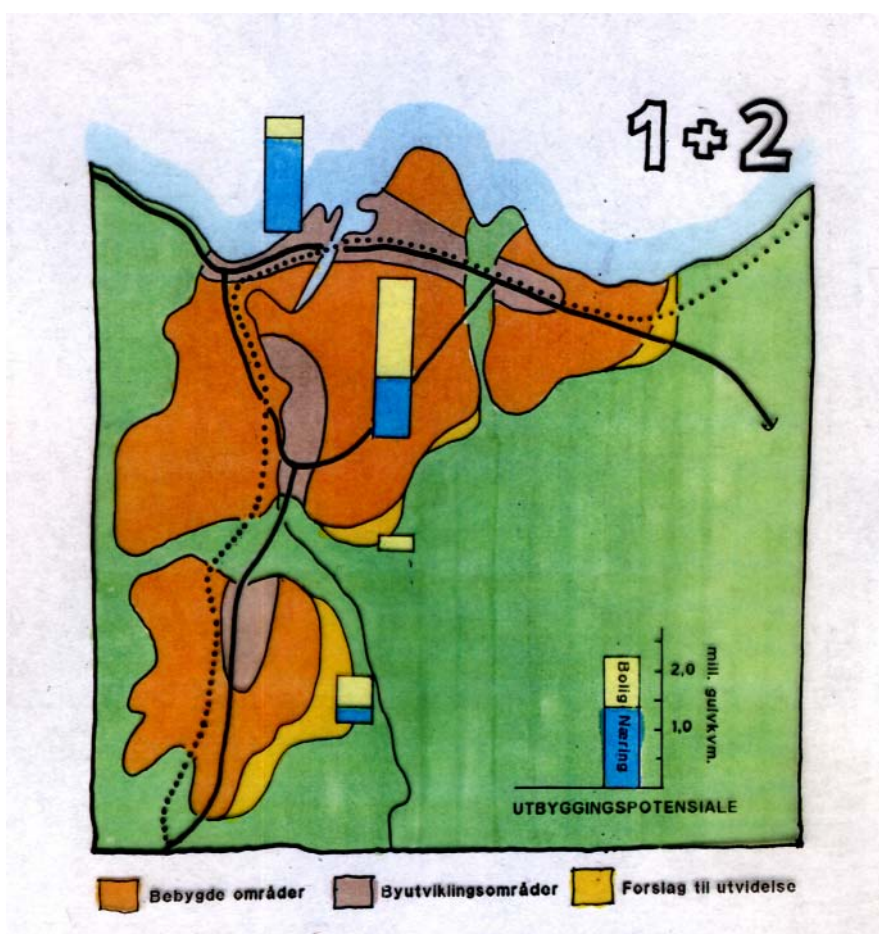
Kommunens byutviklingsstrategi

Strategier for en langsiktig byutvikling i Trondheim fram mot 2030 gav føringer for kommuneplanens arealdel og ble behandlet i Bystyret 28.9.2000. Byutviklingsstrategien baserer seg på følgende prinsipper:

- Å begrense byveksten ved å fortette byen med betydelig vekt på byomforming av sentrumsnære bebygde områder, samt å åpne for noen tilsluttende byutvidelser
- Å styre lokalisering av virksomheter og boliger etter prinsippet rett virksomhet på rett sted for å redusere transportbehovet
- Å ivareta at byens grønne preg opprettholdes og videreutvikles
- Å etablere et plangrunnlag som gir en mer forutsigbar saksbehandling for detaljplaner og byggesaker

Bystyret ser det som viktig at kommunen spiller en aktiv rolle for å initiere og følge opp byomformingen i områdene som omtales i rapporten

Framtidsbilder – Trondheim 2030.



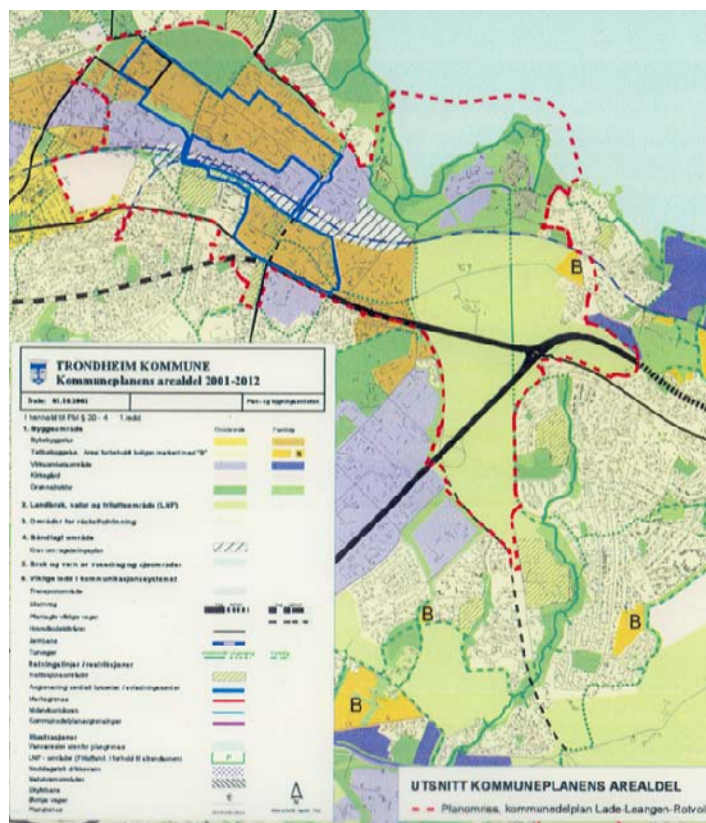
Kommuneplanens strategidel 2001-2012

Strategiplanen gir en beskrivelse av de utfordringer Trondheim står overfor, samt mål og strategier som Bystyret har vedtatt. De har satt fokus på flere nye grep i forhold til tidligere overordnede planer. Blant annet skal Trondheim utvikles som miljøby med en bærekraftig forvaltning av ressursene. Byen skal bygges innover, og det skal legges mer vekt på sammenhengene mellom utbyggingsmønster, bydriftskostnader, grønnsstruktur, kultur og tjenester til befolkningen. Bystyret fattet endelig vedtak i møte 20.2.2003.

Kommuneplanens arealdel 2001-2012

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i Bystyret 27.3.2003¹¹. Den konkretiserer kommunens byutviklingsstrategi og vektlegger byomforming og fortetting for å realisere det underliggende arealpotensialet i byområdet i Trondheim. Planen introduserte tre nye grep; differensiering av arealbruken, høyere utnyttning av arealene og sikring av grønnstruktur.

En viktig forutsetning for å lykkes med kommunens byutviklingsstrategi, er en vellykket omforming av områdene avsatt til framtidig bybebyggelse. Kommuneplanens arealdel forutsetter at en betydelig andel av behovet for nye boliger og næringsarealer de neste tolv årene skal ivaretas gjennom en bymessig omforming i områdene avsatt til framtidig bybebyggelse, deriblant Lade/Leangen, Tillerbyen og Tempe/Sluppen.



Utsnitt kommuneplanens arealdel, vedtatt 27.3.2003

Store deler av de sentrale områdene på Lade og Leangen er i kommuneplanens arealdel avsatt til framtidig bybebyggelse. Det innebærer mål om en helhetlig bymessig utvikling. Over tid skal området omformes til en tett og bymessig bebyggelse; med gode uterom, gode forhold for fotgjengere og syklistene og bedre kollektivdekning. Det er ikke tillatt med tyngre industri- eller lagervirksomhet i byggeområde bybebyggelse. Det legges opp til høy tetthet og blanding av bolig og næring i disse områdene.

I kommuneplanens arealdel er det satt av areal til avlastningssenter på Tiller og Lade/Leangen. I avlastningssentrene er det tillatt med etableringer og utvidelser av kjøpesentre over 3.000 m². Bestemmelsene sier at det skal avklares i kommunedelplan eller reguleringsplan hvor detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens kan tillates. Dette er nærmere forklart i avsnittet *Lokalisering av handel og tjenester og etableringsstopp for kjøpesentre* nedenfor.

Da det ble klart at godsterminalen ikke lenger var aktuell på Leangen, var arbeidet med kommuneplanens arealdel kommet for

langt med tanke på avklaring av ny arealbruk i området. Arealet opprinnelig avsatt til godsterminal er derfor båndlagt for ny regulering i kommuneplanens arealdel.

Lokalisering av handel og tjenester og etableringsstopp for kjøpesentre

I 1999 ble *Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder* iverksatt. For Trondheim innebar bestemmelsen at det ikke var tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre over 3.000 m² utenfor Midtbyen.

Unntatt fra bestemmelsen om etableringsstopp for kjøpesentre, var etableringer i eksisterende sentre i samsvar med senterets størrelse, og forretninger med plasskrevende varegrupper (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre).

Avlastningssentre i Trondheim

I næringsprogrammet¹² ble det i 1998-2000 foreslått en formalisering av en trekjernet senterstruktur i Trondheim, slik at det ble mulig å etablere kjøpesentre også utenfor Midtbyen. Det ble foreslått to regionsentre i tillegg til Midtbyen, et på Tiller og et på Lade/Leangen; *avlastningssentre*.

¹¹ Sak 0022/03 27.03.03

¹² Program for planlegging og tilrettelegging av næringsareal. Handlingsprogram 2000-2004. Sak 98/26098.

Begrepet avlastningssenter ble innført på 60-tallet, med forslag om et avlastningssenter for Midtbyen på Tiller. Begrunnelsen var at det verken arealmessig eller transportmessig var rom for vesentlig vekst i Midtbyen, og at det derfor var nødvendig å lokalisere senterfunksjoner andre steder for å unngå omfattende behov for sanering. Senere har det også vokst fram avlastende handelsfunksjoner i østlige bydeler rundt City Lade og KBS på Leangen, og det er dette området som er definert som avlastningssenter i kommuneplanens arealdel.

Retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester i Sør-Trøndelag

Miljøverndepartementet har i brev av 01.11.04 bekreftet at rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder (RPB), vedtatt 8.januar 1999 nå er trådt ut av kraft, da den er avløst av Fylkesdelplan for arealbruk og transport, hvor det gis retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester i Sør-Trøndelag¹³. Det heter at detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens¹⁴ skal etableres i sentrum i et interkommunalt eller kommunalt senter eller sentralt i lokale sentre. I Trondheim kan etablering av slike funksjoner også tillates innenfor avgrensede deler av avlastningssentrene Lade/Leangen og Tiller, forutsatt at det finnes tilsvarende tilbud i Trondheim sentrum. Pkt. 6.1 fastsetter at disse retningslinjene skal nedfelles og detaljeres i kommunens planlegging.

Den fylkeskommunale retningslinjen er videreført i kommuneplanens arealdel bestemmelse § 7¹⁵, i retningslinjene pkt. 8.4-8.7, og i prinsippssaken for videre arbeid med kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Etablering av detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens ble i prinsippssaken begrenset til to senterområder i avlastningssenteret (pkt. 17 i prinsippene).

Ved behandlingen av arealdelen vedtok Bystyret imidlertid en merknad, der "...Bystyret [ber] rådmannen om ikke å jobbe videre med kommunedelplanens pkt. 17 om en avgrensning av området bystyret i arealplanen avsetter for avlastningssenter langs Haakon VII gate"¹⁶. Dette begrunnes med at en slik avgrensning er vanskelig å håndtere og at det er stor fare for forskjellsbehandling.

V 3.2 BEHANDLING AV PLAN- OG BYGGESAKER INNTIL VEDTAK AV PLANEN

Store deler av området er i gjeldende reguleringsplaner avsatt til industri- og lagerformål. Før de overordnede føringer kom på plass i 2003 ble det gitt flere dispensasjoner fra reguleringsformålet ved bruksendringer opp gjennom årene. Normalt ble disse gitt på vilkår av tidsbegrensning, firmatilknytning, krav om opparbeidelse m.m., men det ble også etablert forretninger på dispensasjon fra reguleringsformålet uten vilkår. Alle disse dispensasjonene ble gjort i en tid da mye var uklart, og behovet for nødvendige infrastrukturtiltak var ikke nedfelt i planer. Dette har ført til en fragmentert utvikling uten helhet og nødvendig infrastruktur ble ikke etablert i takt med utviklingen.

Med Fylkesdelplanen, Kommuneplanens arealdel, nye prinsipper for videre arbeid med kommunedelplan for Lade Leangen og Rotvoll, samt denne kommunedelplanen, er brikkene i ferd med å falle på plass for en ny strategi mot en helhetlig og forutsigbar plan- og byggesaksbehandling på Lade. Etter at kommuneplanens arealdel ble vedtatt håndteres plan- og byggesaksbehandlingen etter nye prinsipper. Dispensasjonspraksisen er strammet inn betydelig. Bruksendringer og større byggetiltak skal vurderes i en større sammenheng, både i forhold til framtidig arealbruk, bystruktur og nødvendig infrastruktur.

Inntil kommunedelplanen er vedtatt, skal det for større byggetiltak foreligge godkjent, detaljert reguleringsplan for et naturlig avgrenset område, hvor helheten er ivaretatt.

Mindre tiltak kan bare tillates uten krav til utarbeidelse av ny reguleringsplan, dersom tiltakene ikke er i strid med intensjonene i kommunedelplanen eller vanskeliggjør framtidig utnytting av arealene i samsvar

¹³ "Ny giv" for Trondheimsregionen 2002-2011 (2030): Fylkesdelplan for arealbruk og transport. Sist behandlet av Sør-Trøndelag Fylkesting 17.02.2003.

¹⁴ "...slik som dagligvarer, klær, sko, offentlig tjenesteyting, kulturtilbud, servering og overnatting..."

¹⁵ § 7 Etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende kjøpesentre med samlet bruttoareal over 3000 m² tillates bare i områder som på plankartet er angitt med særskilt grense som sentralt bysenter/avlastningssenter. Unntak gjelder for handel med plasskrevende varegrupper og etableringer i øvrige bydels- og lokalsentre dersom etableringens størrelse er tilpasset bydelssenterets størrelse, funksjon og handelsomland. Områder hvor det tillates detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens innenfor avlastningssentrene Lade/Leangen og Tillerbyen skal avklares i kommunedelplan eller reguleringsplan.

¹⁶ Sluttbehandling av kommuneplanens arealdel: Sak 0022/03 27.03.03.

med overordna planer. For eventuelle dispensasjoner skal det stilles vilkår om nødvendige infrastrukturtiltak.

Inntil kommunedelplanen er vedtatt hefter det usikkerhet til overordnede føringer. Større planarbeid bør derfor vente til etter at kommunedelplanen er vedtatt.

V 3.3 POLITISKE BEHANDLINGER FRAM TIL NÅ

Disposisjonsplan for et mindre område, 1996

Kommunen startet planarbeid for et mindre område i 1996. På bakgrunn av flere forespørsler i området, vedtok Bygningsrådet¹⁷ å sette i gang regulering mellom Haakon VII's gate, Ila Lilleby Smelteverk og Lade Skole. Hensikten med en slik regulering var blant annet å avgrense og definere et område som bydelssenter med lettere nærings-/servicevirksomhet, parker og offentlige formål.

En forutsetning for vedtaket var at bruksendringer utenfor dette området skulle avslås på grunnlag av gjeldende reguleringsplan fra 1963 (industriformål). Grunneierne ble gitt ansvar for å utarbeide samlede reguleringsplaner, for å se bruksendringer i en større sammenheng. Det skulle utarbeides konsekvensvurdering for etablering av kjøpesenter.

Igangsetting av kommunedelplanarbeid, oktober 1999

De overordnede vurderinger som ble gjort i forbindelse med forrige versjon av kommuneplanens arealdel (1993-2005) og den registrerte utviklingen utenfor *Lade lokalsenter*, viste at spørsmålet om endret arealbruk for Lade/Leangenområdet burde ses i en større planmessig sammenheng. På dette grunnlag vedtok Bygningsrådet i 1999, å igangsette arbeidet med kommunedelplan for området¹⁸. Siktemålet med planarbeidet var å tilrettelegge for en utvikling av Lade/Leangenområdet som et avlastningssenter på linje med Tillerbyen, for å betjene østlige deler av Trondheim og Trondheimsregionen.

Igangsatt planarbeid ble annonsert 8.6.2000. Utarbeidelse av kommunedelplanskisse skjedde parallelt med reguleringsplanarbeid for ny godsterminal på Leangen. Det ble avholdt en rekke møter i denne fasen, blant annet åpent oppstartsmøte, møter med næringsforeningen, møter med oppsittere og grunneiere/interessenter, samt orienteringsmøter internt i kommunen. Skriftlige innspill til oppstarten er oppsummert i tidligere saksmateriale. Innspill som fortsatt er relevante er tatt med videre i planarbeidet og oppsummert i *Vedlegg 4 Merknader til planforslaget m/kommentarer* side 31.

Verneplan for Rotvollområdet, november 2000

I forbindelse med behandling av konsekvensanalyse for ny godsterminal, vedtok Bystyret¹⁹ at Rotvollområdet skulle planutredes med tanke på vern. Hensikten var å hindre nye etableringer øst for Ladeforbindelsen, og arbeidet ble gjort i forbindelse med kommuneplanens arealdel.

Offentlig ettersyn og høring, mai 2001

I mai 2001 ble første skisse til kommunedelplan for Lade-Leangen med bestemmelser, lagt ut til offentlig ettersyn og sendt berørte parter på høring²⁰. Planen var ikke gjennomarbeidet, men satte reguleringsplanen for godsterminal på Leangen inn i en større sammenheng. Planene ble behandlet og sendt ut samtidig. Det ble arrangert åpen kontordag²¹ sammen med Jernbaneverket. Det ble forutsatt ny høring senere for avklaring av en rekke forhold.

Det kom høringsuttalelser fra regionale myndigheter, grunneiere, næringsliv, lokale lag og foreninger med flere. De fleste var positive til at det snart forelå en kommunedelplan som skulle legge til rette for en positiv og langsiktig utvikling av området, med mulighet for fortetting og mer fleksibel bruk av eiendommene. I det etterfølgende gjengis en kort oppsummering av hovedinnholdet i merknadene som kom inn.

¹⁷ Vedtak i Bygningsrådet 09.01.1996, sak 96/0014 .

¹⁸ Vedtak i Bygningsrådet 12.10.1999, sak 0220/99 Prinsipper for utvikling av nytt avlastingssenter i Lade/Leangenområdet. Igangsetting av arbeid med kommunedelplan.

¹⁹ Bystyrets møte 9.3.2000

²⁰ Vedtak i Bygningsrådet 2.5.2001, sak 0070/01, planforslag datert 17.4.2001

²¹ 21. mai kl. 12.00-18.00

Fylkesmannen uttalte at planen bør legge opp til en høy utnyttingsgrad innenfor de rammer som omgivelsene setter, og den bør ikke legge opp til større *grå arealer* (parkering, vei) enn strengt tatt nødvendig. Det ble understreket at kulturlandskapet i Rotvollområdet har nasjonal verdi. Fylkeskommunen tok forbehold om at kulturminner måtte avklares i videre planarbeid, og ba om at de nære sjøarealer ble tatt med i planen. Vegvesenet mente det var nødvendig å beskrive konkret hvordan kollektivtilbudet i området skulle forbedres, samt vise overordnet gang- og sykkelvegnett. De ønsket et *park'n ride*-anlegg sentralt i forhold til hovedinnfarten østfra.

Mange grunneiere pekte på ønsket om å utvikle eiendommene sine til bilbasert handelsvirksomhet. De var opptatt av at planen skal gjøre det enklere å gjennomføre tiltak, og var skeptiske til plankrav på allerede bebygde eiendommer. De ba om at krav til å opparbeidede kryss og gangveier må begrenses til det som betjener og/eller grenser opp til aktuelt utbyggingsareal. Mange var opptatt av dårlig framkommelighet på Haakon VII's gate, men var samtidig skeptiske til nytt internt vegsystem. Nytt vegsystem burde legges etter eksisterende struktur og eiendomsgrenser. Flere ønsket også at Bromstadveiens forlengelse føres fram så snart som mulig. Representanter fra næringslivet pekte også på at mer trafikk i Ladeområdet ville belaste eksisterende vegnett på Nyhavna. Næringsdrivende nordvest for planområdet ønsket å bli innlemmet i planområdet, for å få avklart arealbruk på sin eiendom.

Ringve museum med flere, hadde merket økt trafikk i Lade allé som følge av dårlig kapasitet i Haakon VII's gate, og pekte på ulempene med det. Interessecforeninger i området var skeptiske til bygging i høyden; særlig på nordsiden av Haakon VII's gate. Det ble videre pekt på flere muligheter for å bedre forholdene for myke trafikanter; sammenhengende gang- og sykkelveg langs jernbanen, flere krysningspunkter for gående og syklende over/under jernbanen.

Merknader som ikke lenger er aktuelle (vedrørende godsterminalen) er ikke referert. Merknadene har fungert som innspill i det videre arbeidet med planen. Sammendrag av merknadene ligger i Skriftlige innspill til oppstarten er oppsummert i tidligere saksmateriale. Innspill som fortsatt er relevante er tatt med videre i planarbeidet og oppsummert i *Vedlegg 4 Merknader til planforslaget m/kommentarer* side 31.

Nye forutsetninger, nye prinsipper, mars 2003

Etter oppstart av arbeidet med kommunedelplanen i 1999, hadde planarbeidet fått vesentlig endrede forutsetninger og muligheter. Særlig viktig var avklaring av følgende forhold i 2003:

- Det ble klart at det ikke var aktuelt å lokalisere godsterminal på Leangen
- Retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester i Sør-Trøndelag
- Ny kommuneplanens arealdel

Avklaringene førte til en ny situasjon for arbeidet med kommunedelplanen.

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker fastsatte derfor nye prinsipper for videre arbeid med kommunedelplanen 4. mars 2003²².



Prinsskisse for kommunedelplanen, datert 24.1.2003

Uten godsterminal åpnet muligheten seg for å knytte Lade og Leangen tettere sammen til en hel, levende bydel med et sammenhengende bo-, virksomhets- og handelssenter.

Kommuneplanens arealdel innebar i realiteten bygge- og deleforbud i store deler av Lade Leangen. Stort press på plan- og byggesaker gjorde det ønskelig med en snarlig avklaring av arealbruken. For å unngå stans i utviklingen i området, ble det nedsatt prinsipper for behandling av plan- og byggesaker inntil

²² Vedtak i Bygningsrådet 4.3.2003, Sak nr. 0060/03, prinsskisse datert 24.1.2003

kommunedelplanen vedtas. Prinsippene for det påfølgende kommunedelplanarbeidet er vedlagt i *Vedlegg 6 Vedtatte prinsipper for planarbeidet* side 140.

Nytt planforslag, november 2003

Planforslaget tok opp i seg arealdelens forutsetninger om en bymessig utvikling av Lade/Leangen, og definerte størstedelen av det bebygde området til fremtidig bybebyggelse, med fokus på to senterområder. Nytt lokalgatenett skulle gi rammer for en bymessig og tett bebyggelse.

Noen næringsområder som tidligere hadde signalisert at de ikke ønsket omforming ble holdt utenfor. Planforslaget åpnet for boliger i senterområdene, og i deler av det øvrige byområdet ut fra en vurdering av nærhet til eksisterende boligområder, grøntområder og trafikksituasjon.

Handel

Detaljhandel ble foreslått tillatt innenfor senterområdene og hoveddelen av det øvrige byområdet (bybebyggelse), men dagligvarehandel ble på grunn av at det er særlig transportkapende forbeholdt senterområdene. På grunn av at Leangen har bedre tilgjengelighet til overordnet vegnett og ligger mindre høydesensitivt til enn Lade, ble det foreslått høyere utnyttingsgrad og større andel dagligvarehandel der. Planforslaget tillot ikke etablering av plasskrevende forretninger (trelast, bilforretninger, hagesenter og lignende) i verken bybebyggelse eller senterområdene.

Infrastrukturtiltak og nytt lokalgatenett

Det ble stilt omfattende plankrav og rekkefølgekrav. Planforslaget forutsette etablering av g/s-veger, turveger, Bromstadveiens forlengelse, lokalgatenett og utstrakt sanering av avkjørslene i Haakon VII's gate.

Offentlig ettersyn og høring, januar 2004

I januar 2004 ble forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, lagt ut til offentlig ettersyn og sendt berørte parter på høring.²³ Plan- og bygningsloven stiller ikke krav om å varsle grunneiere ved utarbeidelse av denne typen planer. Men for å få en god, realistisk og gjennomførbar plan, anså kommunen det som svært viktig å ta grunneierne med på råd. Ønsket var at alle forhold skulle belyses og viktige forslag til endringer skulle komme før planen vedtas.

Planforslaget ble i sin helhet lagt ut på kommunens Internettsider. Informasjonsmøter ble holdt i samarbeid med grunneiere og Næringsforeningen i Trondheim. De som ønsket egne møter kunne be om det, slik det har vært praktisert under hele planprosessen.

Særskilte tema

Det ble i saksfremstillingen²⁴ pekt på følgende tema som det skulle arbeides videre med og som det ble bedt om spesiell tilbakemelding på og dialog rundt;

1. detaljeringsgrad i bestemmelsene, ønske om å forenkle/spisse
2. bearbeiding og differensiering av plankrav og rekkefølgekrav for å oppnå hensiktsmessig håndtering, rettferdig fordeling og å unngå å legge opp til for mange dispensasjoner slik at en ikke legger for sterke bånd på utviklingen i området
3. etablere struktur på senterområde S2 på Leangen etter innspill fra grunneiere
4. diskutere senterstrukturen; Lade kontra Leangens rolle i regionen
5. parkeringspolitikk; normer for sentrale bydeler kan bli for knappe
6. Vurdere utbyggingspotensial, konsekvenser av utbygging (ROS-analyse, handelsanalyse), -for stort handelsareal?
7. forholdet til eksisterende virksomheter skal belyses spesielt, da det finnes få lokaliseringalternativ. Naturlig byutvikling.
8. Dokumentere kulvert og fylling i Ladalen.

²³ Vedtak i Bygningsrådet 6.1.2004, sak 0011/04, planforslag datert 1.12.2003

²⁴ Saksfremlegg - arkivsak 99/21439, Løpenr. 091897/03 s 10-11

9. Friområder (fortsatt sirkustomt, mer allsidig bruk av idrettsanleggene på Lade?)
10. Gjennomføring av infrastrukturtiltak, kommunens rolle i byomformingsprosessen.
11. Lokalisering av barnehager og andre offentlige interesser, sakshåndtering

Møter med næringslivet

Mange virksomheter i planområdet ble bekymret for sin situasjon, fordi planforslaget ikke ivaretar tyngre industri- eller lagervirksomheters eventuelle behov for utvidelse eller ombygging innenfor områder for fremtidig bybebyggelse. Det var særlig eksisterende bedrifter i noen av arealene på nordsida av Haakon VII's gate som mener dette kan vanskeliggjøre videre drift, utviklingsmuligheter og langsiktig satsing i konkurranseutsatte bransjer.

At det samtidig ble åpnet for etablering av boliger i deler av dette området skapte usikkerhet og kunne bidra til å forsterke en lokaliseringsdebatt som allerede eksisterer i noen av bedriftene. Usikkerheten som enkelte bedrifter opplevde, kan relateres til forventninger om økt markedsverdi på eiendommene som følge av at planforslaget åpner for høy tetthet og blandet arealbruk. Dette kan ha særlig betydning for de som leier grunn i dag.

Merknader

Mange av temaene ovenfor gikk igjen i høringsuttalelsene. Merknadene har fungert som innspill i det videre arbeidet med planen. Sammendrag av merknadene ligger i *Vedlegg 4 Merknader til planforslaget m/kommentarer* side 31.

Begrenset høring oktober 2004 og offentlig ettersyn januar 2005

Med bakgrunn i merknader samt videre analyser, ble det foretatt en god del endringer og justeringer av høringsforslaget. Prinsipper som ble vektlagt i slutfasen var å ivareta hensynet til eksisterende virksomheter på en bedre måte, samt å begrense omfanget av handel av hensyn til Midtbyen og andre bydelssentra.

Den forrige høringsperioden viste at store deler av området ikke var klart for en så omfattende byomforming som kommuneplanens arealdel og høringsforslaget viste. For å ivareta interessene til den etablerte næringsvirksomheten ble derfor store deler forbeholdt næringsformål i det justerte planforslaget. Byutvikling i denne planens tidsperspektiv (10-12 år) ble konsentrert til senterområdene. For resten av byggeområdet sikret planen en helhetlig bystruktur og et robust gatenett som gir rom for høy tetthet og fleksible utviklingspotensialer i et langsiktig perspektiv.

Retningslinjene ga nærmere redegjørelse for planens tidsperspektiv i forhold til eksisterende næringsvirksomhet og muligheter for en bymessig omforming på lang sikt (10-30 år).

De fleste endringene ble forespeilet i høringsforslaget og var i tråd med innkomne merknader. Størrelsesordenen gjorde at et justert forslag allikevel ble sendt på begrenset høring til bl.a. Fylkesmannen, regionale myndigheter, Næringsforeningen og andre aktive merknadsfremmere i oktober 2004 (planforslag datert 1.10.2004), og ble lagt ut til offentlig ettersyn i januar 2005 (planforslag datert 21.12.2004).

Merknader

Det ble bedt om at merknadene kun skulle omhandle endringene i det justerte forslaget, da merknadene fra forrige høringsrunde ville følge saken til sluttbehandling. De fleste merknadene dreide seg fortsatt om gjennomføringsstrategi. Merknadene har fungert som innspill i det videre arbeidet med planen. Sammendrag av merknadene ligger i *Vedlegg 4 Merknader til planforslaget m/kommentarer* side 31.

Vedlegg 4 MERKNADER TIL PLANFORSLAGET M/KOMMENTARER

Dette er en oppsummering av alle skriftlige merknader til høringsforslaget (datert 1.12.2003), samt merknader til justert forslag som ble sendt på begrenset høring, (datert 1.10.2004) og offentlig ettersyn (datert 21.12.2004). Vedlagt følger kart med merknadenes geografiske tilknytning.

Merknadene er kommentert, men bare planbeskrivelsen og saksfremlegget gir utfyllende beskrivelse av planforslagets intensjoner, bestemmelser og retningslinjer, juridisk virkning og konsekvenser. Tidligere innspill til planarbeidet er sammenfattet i tidligere saksfremlegg, men noen innspill som enda er aktuelle (mye gikk ut pga. på godsterminal) er tatt med.

V 4.1 INNHOLDSLISTE MED KARTREFERANSER OG SIDEHENVISNING

Dokumentinformasjon.....	2
Kartreferanser til høring og offentlig ettersyn januar-mars 2004.....	35
Kartreferanser til begrenset høring oktober 2004	36
Kartreferanser til offentlig ettersyn januar 2005	37
MERKNADER TIL PLANFORSLAG (1.12.03) HØRING/OFF. ETTERSYN JAN-MAR 2004	38
Høringsparter	38
1. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	38
2. Sør-Trøndelag fylkeskommune	39
3. Jernbaneverket Region Nord	40
4. Statens vegvesen	41
5. Telenor Telecom Solutions AS	43
6. Norges vassdrags- og energidirektorat	43
7. Forsvarsbygg Eiendomsforvaltning - Haakon VII's gate 14	44
8. Den norske kirke, Nidaros bispedømmeråd - Lademoen kirkegård	45
9. Malvik kommune	45
10. Det kongelige justis- og politidepartement	46
ANDRE STATLIGE INSTANSER.....	46
11. ROM eiendomsutvikling - jernbaneareal	46
PRIVATE ORGANISASJONER	46
12. Næringsforeningen	46
FRIVILLIGE ORGANISASJONER	49
13. Idrettsrådet i Trondheim	49
14. Syklistenes Landsforening	49
15. Norges Handikapforbund Trondheim	51
16. Naturvernforbundet i Trondheim	51
17. Rotvolls venner	52

18.	.....	Lade Arbeiderlag	52
19.	.....	Dalen Hageby Vel	53
GRUNNEIERE OG RETTIGHETSHAVERE			53
20.	.....	3-T Treningssenter v/ Advokathuset Trondheim – Leangenvegen 10	53
21.	.....	Abra Eiendom AS – Harald Hårfagres gate 7	53
22.	.....	Aune Forlag AS - Lade allé 63	54
23.	.....	Autronica Fire and Security, Kongsberg Maritime AS, Trondheim plateindustri, Lade Fres AS, Lade Graving AS - leietakere i Haakon VII's gt. 4	54
24.	.....	Bauda AS, Toyota - Lade allé 69	54
25.	.....	Byggkjøp Strøm Holding AS v/Selmer - Haakon VII's gt 15	54
26.	.....	Dronning Mauds Minne, høgskole for førskolelærerutd. - Th. Owesens gate 18	55
27.	.....	Erna Sverdrup – Dalen Hageby 60	56
28.	.....	Eksportconsult AS - Ladetunet, Lade allé 65 A/B	56
29.	.....	Fesil avd Lilleby Metall	56
30.	.....	Fredrik Bachke - Persaunveien 2	57
31.	.....	Harald Hårfagres gt. 9 AS, Kolby Rens AS, ABRA AS, Prospektor Eiendom AS - Harald Hårfagres gt. 3, 7, 9, 11 B	57
32.	.....	Haakon VII's gate 20 AS/Bilcentrum AS - eier/leietaker Leangen Allé 2	57
33.	.....	ICA Distribusjon AS - Th. Owesens gt. 32	57
34.	.....	Ivar Koteng	58
35.	.....	Julius Maske AS - Lade allé 61/59, Haakon VII's gate 6	58
36.	.....	KLP eiendom - Håkon Magnussons gt 1, 1B og 3	59
37.	.....	KLP Eiendom Trondheim - Ranheimsveien 10	60
38.	.....	Kolbjørn Johnsen Eiendom AS – Haakon VII's gate 23A og 23B	61
39.	.....	Lade Allé 63 AS / Aune Forlag AS – Lade Allé 63	62
40.	.....	Leüthens Eiendom AS - Th. Owesens gt. 24	62
41.	.....	Nielsen-Gruppen AS - Haakon VII's gt 11	63
42.	.....	Njord Eiendom AS – flere eiendommer	63
43.	.....	Njord Eiendom AS - eierinteresser Haakon VII's gt 11B	63
44.	.....	Odd Nygård - Hasselbakkveien 9	64
45.	.....	Persson Norge AS v/Advokatfirmaet Schjødt AS - Haakon VII's gate 8-10	64
46.	.....	Reidar Olsen Eiendom AS (ROE) v/ Blix Arkitektkontor - Haakon VII's gate 13	64
47.	.....	Reitan Eiendom – Lade Gaard	65
48.	.....	Rema Eiendom Nord ASA - Haakon VII's gt 12 (AGA-tomta)	66
49.	.....	Riis Eiendom A.S - Lade allé 71	66

50.....	Ringve museum - Lade allé	60
51.....	Rishaug Eiendom AS - Haakon VII's gt. 23 C	67
52.....	AS Rockwool - Leangen allé 1	67
53.....	Rossmo Eiendom AS - Haakon VII gt. 13 b, 13 c, 17 c	68
54.....	Statoil ASA	68
55.....	Stiftelsen Rotvoll Gård - Rotvoll gård, leier/eierinteresser 16/1	70
56.....	Tico AS v/Prétor - Haakon VII's gate 5 (Tiller-tomta)	71
57.....	Trondheim bygginvest - Haakon VII's gate 7	72
58.....	Trondos - Haakon VII's gate 9	72

MERKNADER TIL PLANFORSLAG (1.10.04) BEGRENSET HØRING OKT 2004.....74

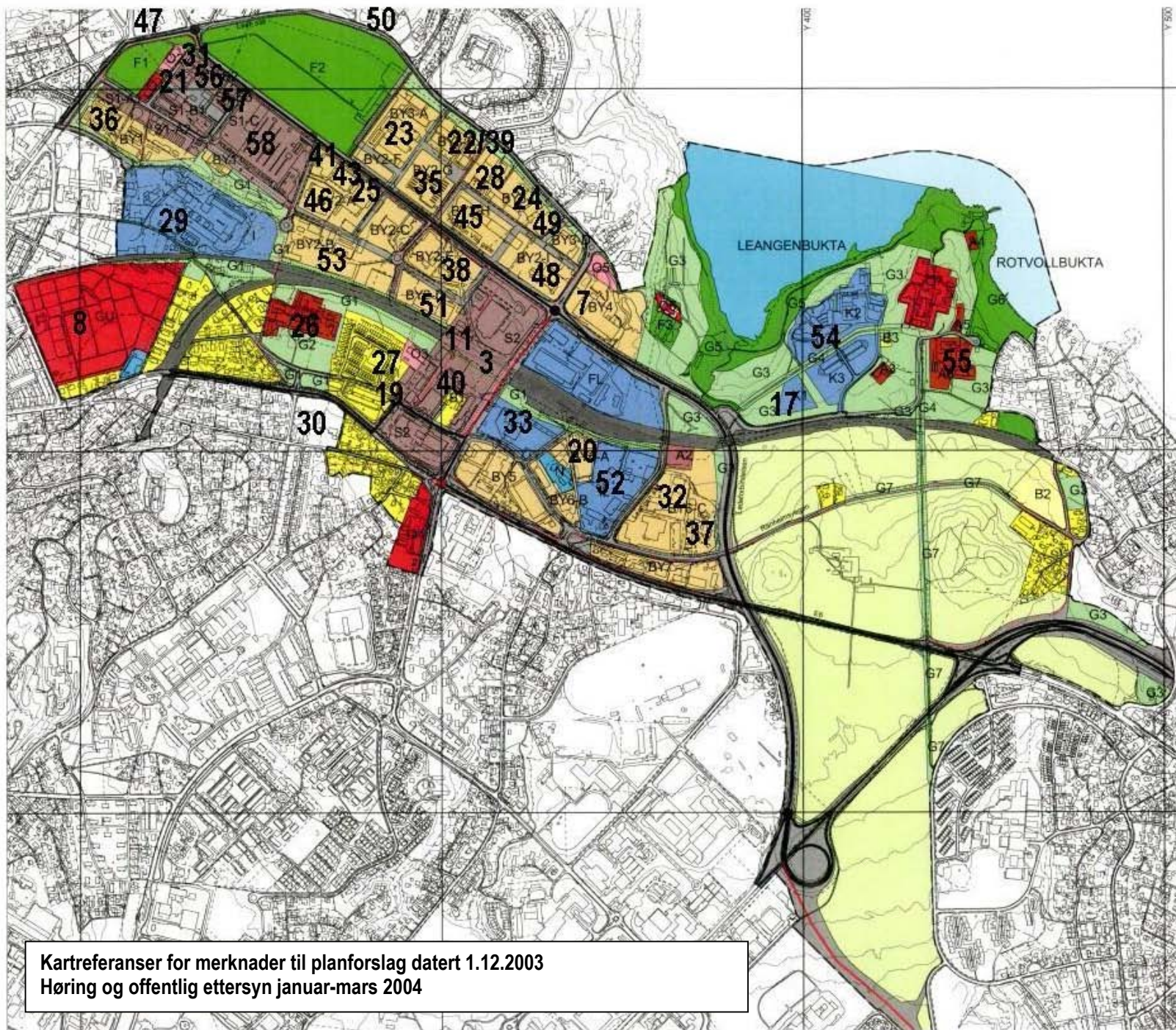
HØRINGSPARTER	74
59.....	Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
60.....	Statens vegvesen
61.....	Den norske kirke, Nidaros bispedømmeråd - Lademoen kirkegård
PRIVATE ORGANISASJONER	75
62.....	Næringsforeningen i Trondheim
GRUNNEIERE og RETTIGHETSHAVERE	76
63.....	3-T Produkter AS v/ Advokathuset Trondheim DA – Leangenveien 10
64.....	Advokatfirmaet Bjerkan Stav ANS, generell uttalelse
65.....	Agenda Eiendom
66.....	Aune Forlag AS, Lade Allé 63 AS – Lade Allé 63 og 65
67.....	AS Bergens Rørhandel – Haakon VII's gate 19B
68.....	Byggkjøp Strøm Holding AS v/ Advokatfirmaet Selmer DA – Haakon VII's gate 15
69.....	Falkenborg gård
70.....	Forsvarsbygg – Haakon VII's gate 14
71.....	Haakon VII's gate 12 AS v/ Bergersen Arkitekter – Haakon VII's gate 12/ 12B
72.....	ICA Distribusjon AS - Th. Owesens gt. 32
73.....	Julius Maske AS - Lade allé 61/59, Haakon VII's gate 6
74.....	KLP Eiendom Trondheim AS – Håkon Magnussons gate 1-3, Ranheimsveien 10
75.....	Leüthens Eiendom AS – Thonning Owesens gate 22 og 24
76.....	Nielsen Gruppen AS – Haakon VII's gate 11
77.....	Njord Eiendom – Haakon VII's gate 11B
78.....	Per Knudsen arkitektkontor AS
79.....	Reidar Olsen eiendom AS v/Blix arkitekter – Haakon VII's gate 13

80.	REMA 1000, Rema Eiendom Nord ASA – Haakon VII's gate 12	85
81.	Rockwool - Leangen allé 1	86
82.	Stiftelsen Rotvoll Gård v/Arkiplan AS	86
83.	Statoil ASA	86
84.	TICO AS v/ Pretor Advokat AS - Haakon VII's gate 5	86
85.	Trondheim Bygginvest AS	87
86.	Trondos	87
87.	Trøndelag Margarinfabrikk AS – Lade allé 73	87
88.	Wullum Hus AS	87

MERKNADER TIL PLANFORSLAG (21.12.04) OFFENTLIG ETTERSYN JAN 200589

GRUNNEIERE og RETTIGHETSHAVERE.....89

89.	Autronicahallen v/Grimstad og Tønsager AS - Haakon VII's gt 4	89
90.	Byggkjøp Strøm Holding AS v/Advokatfirmaet Selmer DA - Haakon VII's gt. 15	89
91.	Falkenborg gård AS - Th. Owesens gt. 26	91
92.	Haakon VII's gate 12 AS v/Rema Eiendom Nord AS og GH Holding AS, Byggkjøp Gunnar T. Strøm Holding AS, Nielsen-gruppen AS, Wist Last & Buss AS, E. Fjeldseth Invest AS	91
93.	KLP Eiendom Trondheim AS - Håkon Magnussons gt 1-3 og Ranheimsveien 10	92
94.	Reidar Olsen eiendom AS - v/Blix arkitektkontor AS - Haakon VII's gt. 13	92
95.	Trond Lykke m.fl. v/Hartmann arkitektur og prosjektledelse - Thomas Hirsch's gt 21a gnr. 411 bnr. 257	92



Tegnforklaring

BYGGEOMRÅDER (PBL §20-4, 1. ledd)	Nåværende	Forslag
Bytebyggemåter		BY
Boligområder	B	B
Senterområder		S
Kjønningsområder	N	N
Kjønningsområder	PKL	PKL
Offentlige bygninger	P	O
Gras- og uteløst	GR	GR
Bygninger med særlig arkitektonisk verdi	A	A
Freemråder	F	F
Grønnstruktur	G	G

LANDBRUKS- NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER
PBL §20-4, 1. ledd nr 2

UNF-områder

OMRÅDER FOR SÆRSKILT BRUK
ELLER VERD AV SØR OG VASSRØD
PBL §20-4, 1. ledd nr 5

VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET
PBL §20-4, 1. ledd nr 6

Veggtre

Jernbanelinje

Hovedveg

Hovedveg, tunnel

Overordnede
jern- og sykkelstier

Turveg

Hundegrep

OMRÅDER SOM ER BÅNDELASTET ELLER SKAL BÅNDELASTES
PBL §20-4, 1. ledd nr 4

Båndegging eller for om naturvernet

Båndegging eller for om kulturmiljøet

PLANESYMBOLER

Planens avgrensning

Grense for arealbruksområde

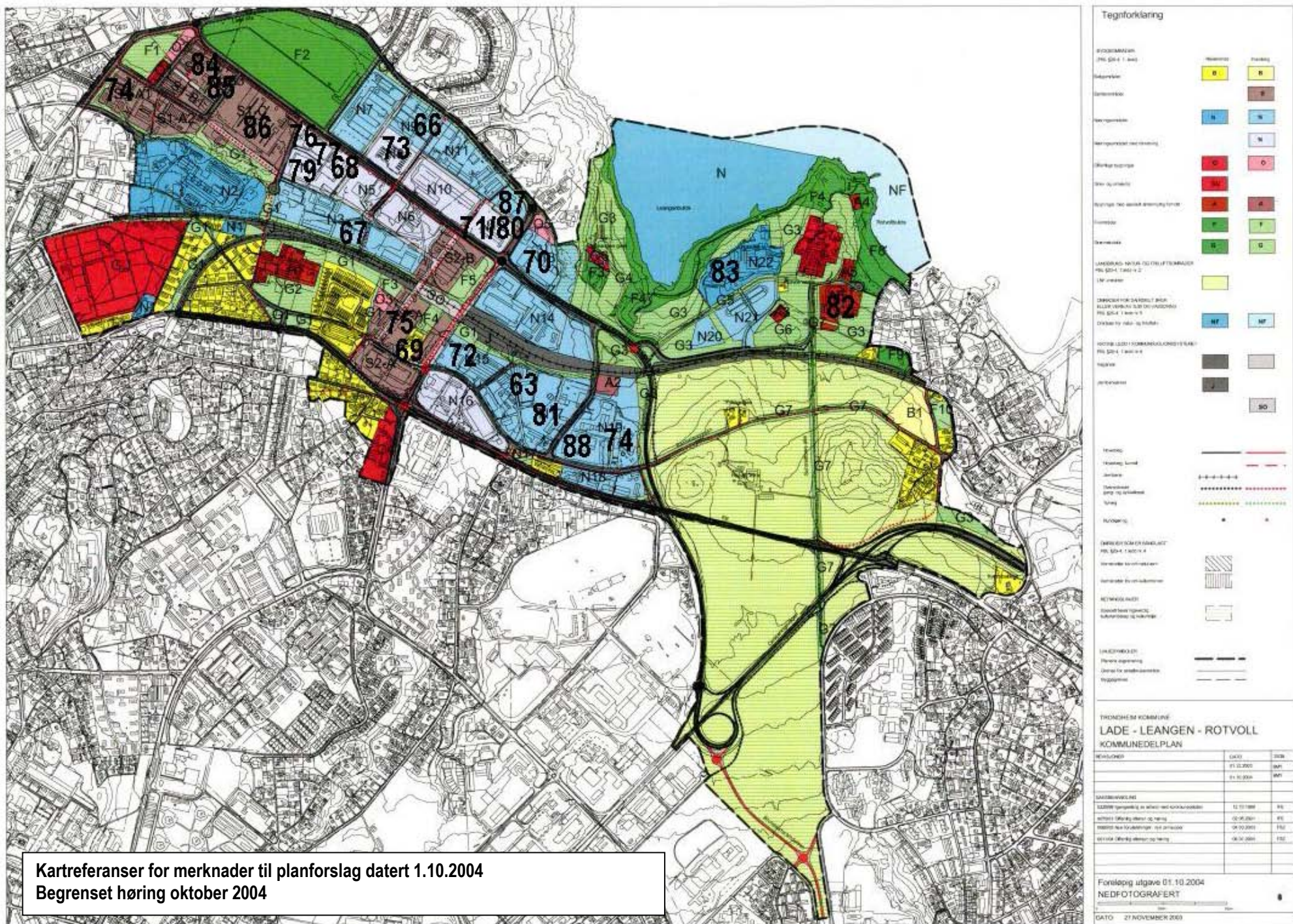
TRONDHEIM KOMMUNE
LADE - LEANGEN - ROTVOLL
KOMMUNEDELPLAN

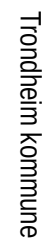
REVISJONER	DATO	SIGN.
	01.12.03	BMV
SARJEDRIFTELSE	DATO	SIGN.

DATO: 27. NOVEMBER 2003

MÅLSTOKK: 1:10000

Kartreferanser for merknader til planforslag datert 1.12.2003
Høring og offentlig ettersyn januar-mars 2004





Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Høringsparter				
1. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag I tidligere uttalelser til kommunedelplanen varslet Fylkesmannen innsigelser hvis det ikke ble gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse. Selv om godsterminalen nå er ute av planen, mener Fylkesmannen fortsatt at det er nødvendig med en risiko- og sårbarhetsanalyse da planområdet fremdeles er komplekst når det gjelder ulike virksomheter og aktiviteter. Da de mener at Trondheim kommune siden 2001 har fokusert på behovet for risiko- og sårbarhetsanalyser, ser fylkesmannen ingen grunn til å varsle innsigelse, men tar det som en forutsetning at en slik analyse blir gjennomført. Landbruksfaglig er det Rotvoll-området som er av størst interesse og fylkesmannen ser det som meget positivt at kommunedelplanen sikrer det verdifulle kulturlandskapet på Rotvoll. Den høye utnyttelsen av de bebygde områdene kan på sikt bidra til å redusere presset mot tilgrensende jordbruksareal, men man bør være klar over at bedrifter som følge av denne planen kan komme til å se seg om etter en ny lokalisering, noe som kan skape press mot nye jordbruksarealer. Saken var oppe i fylkeslandbruksstyret den 31.03.2004, og fylkeslandbruksstyret vedtok følgende innstilling: ”Fylkeslandbruksstyret ser det som meget positivt at kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvoll sikrer det verdifulle kulturlandskapet på Rotvoll. Dette ut fra at området har nasjonal verdi.” Planforslaget legger opp til bl.a. byfortetting og styrking av eks. kollektivtilbud, noe som kan virke miljømessig positivt. Enkelte mindre attraktive deler av Lade og Leangen vil kunne få et løft, og syklende og gående ser ut til å bli bedre ivaretatt enn i dag. I områdene med ”bybebyggelse” skal det legges opp til kombinerte funksjoner, bl.a. med en vesentlig andel boliger. Det kan være positivt, men gir samtidig miljømessige utfordringer. Det vil være naturlig å avklare slike forhold på et mer detaljert plannivå, og det anbefales derfor at det i § 4.2 inntas at disse forholdene skal utredes ved utarbeidelse av detaljplan og at planen gjennom kart og bestemmelser beskriver hvordan tiltak for å redusere miljøulempen er tenkt gjennomført. For at fylkesmannen skal kunne ivareta sitt sektoransvar på dette området, må det også tas inn i planbestemmelsene at bebyggelsesplaner blir sendt Fylkesmannen til uttalelse. Vilkår for egengodkjenning: Under § 4 ”plankrav og krav til dokumentasjon” må det tas inn krav om at bebyggelsesplaner rutinemessig blir sendt fylkesmannen til uttalelse. Tidligere uttalelse (3. juli og 6. juli 2001): Planen legger opp til blanding av aktiviteter, både industri, forretning, kontor, friluftsliv og bosetting. FM antar at noe av virksomheten kan være risikofylt, spesielt med tanke på tungtrafikk og industri. FM ønsker at risikoen sees i sammenheng med forretninger og friluftaktivitet som fører til stort antall mennesker	<i>ROS-analyse er gjennomført i samråd med og etter opplegg fra Fylkesmannen, august 2004. Resultatet av analysen er gjengitt i egen rapport. Mer om analysen i Vedlegg 5 Oppsummering av analyser, Risiko og sårbarhetsanalyse, side 112.</i> <i>Problemstillinger knyttet til alternativ lokalisering av næringsvirksomhet er blant annet drøftet i kommuneplanmeldingen ”Langsiktig byvekst og jordvern”, plan- og bygningsenheten, oktober 2004.</i> <i>I revidert planforslag er boligandelen vesentlig redusert da det bare åpnes for boligformål i senterområdene.</i> <i>Miljøutfordringene knyttet til dette er blant annet ivaretatt i bestemmelsene § 7. I tilhørende planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker er det tatt med et eget pkt. 1.8 som sier at alle bebyggelsesplaner skal sendes fylkeskommunen og statlig fagmyndighet til uttalelse. Dette er i tråd med vanlig praksis i kommunen.</i> <i>Til tidligere uttalelse: Krav til uterom ivaretas i bestemmelsene § 5, og nye bydelsparker fremgår av det reviderte planforslaget.</i> <i>Grad av utnyttning og andel bakkeparkering for byggeområdene fremgår nå av bestemmelsene.</i> <i>Konklusjon: Merknadene og vilkår for egengodkjenning anses imøtekommet.</i>	23. mar	046011/04	198

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
i planområdet. Direktoratet for sivilt beredskap har gitt retningslinjer for sikkerhets- og beredskapsmessige hensyn i kommunal planlegging. FM varsler innsigelse hvis det ikke blir gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse. Planområdet mangler lekeområder. Egnede arealer for slike områder må vurderes, og lokalisering må framgå av det endelige planforslaget. Det understrekes at kulturlandskapet i Rotvoll-området har nasjonal verdi, og kommunen henstilles om å føre en restriktiv linje for å ta vare på verneverdien i området. For byggeområdene bør det angis grad av utnytting. Det kan legges opp til en høy utnyttingsgrad innenfor de rammer som omgivelsene setter. Det bør ikke legges opp til større "grå arealer" (parkering, vei) enn strengt tatt nødvendig.				
2. Sør-Trøndelag fylkeskommune Fylkeskommunen uttaler at det ligger et grundig og godt arbeide bak kommunedelplanen. Fortetting og bedre mulighet for gang- sykkel og kollektivtrafikk er helt i tråd med fylkesdelplan "Ny giv" og kommuneplanens arealdel for Trondheim. Mulighet for (ikke plikt) til mer intensiv utnyttelse av eiendommene er til gagn for de fleste næringsdrivende i området, men planen bør ikke undervurdere det eksisterende næringslivets ønske om å opprettholde sin virksomhet i området. Høyde på bebyggelse bør oppgis med maksimalhøyde eller gesimshøyde istedenfor antall etasjer. O2 bør helst bli bare en etasje, på grunn av at Lade gård og Lade kirke er kulturminner av nasjonal verdi. Ytterligere utbygging på Rotvoll K1 og K3 inngår i et landskapsrom med nasjonal verdi. Fylkeskommunen oppfordrer til forsiktighet med å bygge nye, større volumer i dette området. Særlig K1 vil bryte et gjennomgående landskapsdrag. Alle kjente automatisk fredede kulturminner må avmerkes på kommunedelplanen med "rune-R". Med utgangspunkt i usikkerheten med hensyn til hvor synlige og skjulte automatisk fredede kulturminner kan finnes, presiseres det at fylkeskommunen ikke har samtykket i arealbruken når det gjelder disse. Regulerings- og bebyggelsesplaner må derfor sendes til fylkeskommunen som høringsinstans for behandling og uttalelse. B2 bør avgrenses i henhold til innlevert forslag til reguleringsplan og iallfall deler av planområdet bør kunne bebygges med mer enn 2 etasjer for å kunne ta vare på vegetasjon	<i>Problemstillingene for det eksisterende næringslivet er kommet godt frem i høringsfasene og prinsippene for det reviderte planforslaget er utarbeidet i samråd med næringslivets representanter.</i> <i>I det reviderte planforslaget er maksimal byggehøyder angitt som etasjetall og høyde i bestemmelsene. Kotehøyder er ikke lagt inn på dette overordnede nivået og må vurderes nærmere i detaljplanarbeidet.</i> <i>For O2 (S1-B i rev. plan) er gesimshøyden satt lik nabobygget for å ivareta hensynet til kulturminnene.</i> <i>Kommunen er bevisst de utfordringer som ligger i videre utbygging på Rotvoll. Arealet på utbyggingsområdene (N21, N22, N23 i rev. planforslag) er redusert i forhold til gjeldende reguleringsplan og samsvarer med arealene som er vist i kommuneplanens arealdel. Utbygging av K1 (N23 i rev. planforslag) er særlig konfliktfylt, og et nytt rekkefølgekrav (0) sikrer at dette området bygges ut sist.</i> <i>Kjente automatisk fredede kulturminner er avmerket på Temakart for kulturminner. I Planforutsetninger og retningslinjer for</i>	24. feb	026200/04	141

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
på tomte og samtidig opprettholde en akseptabel tetthet. Vilkår for egengodkjenning: Alle kjente automatisk fredede kulturminner må avmerkes på kommunedeleplanen med "rune-R", jf. tidligere tilsendt digitalt materiale. Alternativt kan de avmerkes på temakart for kulturminner. Tidligere merknad (11. juni 2001): Fylkeskommunen er i hovedtrekk enig i utkast til kommunedeleplanen. Fylkeskommunen tar forbehold når det gjelder kulturminner, og disse må avklares gjennom den videre reguleringsplanlegging. De nære sjøarealer bør tas med i planen. Som vilkår for egengodkjenning må det: 1. gis utviklingsmuligheter for høgskolen, og "overlegeboligen" må vises som byggeområde bolig. 2. finnes bedre løsninger for Leangen og Rotvoll holdeplass på Trønderbanen. Atkomst for funksjonshemmede og mulighet for biloppstilling for taxi og henting/bringning må vises i planen og detaljløses i den videre planlegging.	<i>behandling av plan- og byggesaker, er det tatt med et eget pkt. 1.8 som sier at alle bebyggelsesplaner skal sendes fylkeskommunen, og statlig fagmyndighet til uttalelse.</i> <i>B2 (B1 i revidert plan) er avgrenset i samsvar med kommuneplanens arealdel. Arealets avgrensning er gjort ut fra hensynet til kulturlandskapsverdiene og særlig høydedraget i vest. Det er i bestemmelsen for området sagt at bebyggelsen ikke skal overskride 2 etasjer. Det må foreligge analysemateriale for at en skal kunne gjøre andre høydevurderinger, og det forutsettes at det kan gjøres i pågående reguleringsplanarbeid for eiendommen.</i> <i>Planen legger til rette for etablering av ny Leangen stasjon i tilknytning til senterområdet på Leangen. Detaljutforming av stasjonsområdet må planlegges i sammenheng med byggeområdene rundt. Retningslinjene sikrer at det skal tilrettelegges for gode overganger mellom ulike transportmidler (pkt. 13.8) og at det ved all planlegging skal dokumenteres hvordan hensynet til tilgjengelighet for alle er ivarettatt (pkt. 3.3).</i> <i>De nære sjøarealer er tatt inn i planen og avsatt som natur og friluftsområder i sjø. Det er utarbeidet retningslinjer for disse områdene; pkt. 12.1 Leangenbukta og pkt. 12.2 Rotvollbukta, som sier noe om områdenes verdi som natur- og friluftsområder.</i> <i>Høgskolen ligger i planen som eksisterende offentlig bygning, og inngår også i området avmerket som spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø. Dette er i tråd med kommuneplanens arealdel 2001 – 2012 som viser området som et institusjonsområde der en skal ta hensyn til sammenheng mellom bygninger og landskap ved en eventuell utbygging. Innenfor disse rammene er det utviklingsmuligheter for høgskolen.</i> <i>"Overlegeboligen" på Rotvoll er vist som byggeområde i revidert planforslag, men det åpnes ikke for ytterligere utbygging.</i> <i>Konklusjon: Merknader og vilkår for egengodkjenning anses imøtekommet.</i>			
3. Jernbanelinjen Region Nord		22. mar	037746/04	190

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Jernbaneverket er positiv til hovedintensjonen i planforslaget om å utvikle deler av områdene rundt jernbanen til mer bymessig strøk med planfrie forbindelser. Dette kan bidra til å styrke togets markedsgrunnlag og rolle i den lokale og regionale transportavviklingen. Planlagt kollektivknutepunkt bør framgå av plankartet og det bør vurderes om rekkefølgebestemmelsene også kan omfatte omstigningsterminal i krysset jernbanen/Bromstadvegen. Det må gå fram av plankartet at S2 har jernbaneareal tilsvarende dagens situasjon under. Avgrensningen av jernbanearealet ser ut til å være i tråd med Jernbaneverkets areal- og sporstrategi. Øst for Bromstadvegens forlengelse vil det imidlertid være behov for flere enn to spor. BY2-B, BY2-D og BY6-C bør ikke utnyttes til støyømfintlig virksomhet. Det er ikke lenger aktuelt å flytte Rotvoll holdeplass og jernbanearealet kan reduseres noe der.	<i>Planen legger til rette for etablering av ny Leangen stasjon i tilknytning til senterområdet på Leangen. Jernbanestasjonen er i revidert planforslag vist som eget stasjonsområde (SO) og stasjonen skal inngå som en integrert del av senterområdet. Detaljutforming av stasjonsområdet må planlegges i sammenheng med byggeområdene rundt.</i> <i>I planforslaget vises ikke detaljert plassering av kollektivknutepunktet på Leangen. Planforslaget legger forholdene til rette for kollektivtrafikken, men stiller ikke konkret rekkefølgekrav om at det etableres en omstigningsterminal i krysset mellom Bromstadveien og jernbanen (se merknad 4 fra Statens vegvesen).</i> <i>Hoveddelen av busstrafikken går i Innherredsveien slik at direkte kobling i dag ikke er mulig. Omstigningsmulighetene kan likevel bli gode fordi avstandene er korte og Bromstadvegens forlengelse gir nye muligheter. Det forutsettes at dette hensynet blir ivaretatt i bebyggelsesplanene.</i> <i>Retningslinjene sikrer at det skal tilrettelegges for gode overganger mellom ulike transportmidler (13.9) og at det ved all planlegging skal dokumenteres hvordan hensynet til tilgjengelighet for alle er ivaretatt (3.3).</i>			
4. Statens vegvesen 1.2 Hovedmålsettinger Lade fremstår i dag mer som et regionalsenter enn et avlastningssenter for Østbyen. Det virker hensiktsmessig med ny Leangen stasjon, men kollektivknutepunktet bør fortsatt ligge ved E6. Legges dette til den nye Leangen stasjon vil bussene få en omveg på ca. 3/4 kilometer. 2.6 Overordnet planer / vedtak av betydning for planen Det etterlyses utdrag av kommunes dokument "Strategisk areal og transportanalyse for byområdet Trondheim". Miljøverndepartementets forutsetninger for godkjenning av Fylkesdeldplan for transport og utbyggingsmønster for perioden 2002-2011 "Ny giv for Trondheimsregionen" burde ha vært med som overordnet plan av betydning. I godkjenningsbrevet fra departementet står det at flere forhold bør belyses før en videre utvikling av Lade/Leangen. Disse forholdene er finansiering og drift av et høykvalitetskollektivtilbud og dokumentasjon av at det er behov for ytterligere	<i>Kommunedelplanen er en detaljering av kommuneplanens arealdel og bygger på de overordnede mål og strategier innen areal-, transport, næringsutvikling, senterstruktur, kjøpesenterutvikling med mer, som er nedfelt i kommuneplanen.</i> <i>Konsekvensene av de forutsetninger som kommuneplanen legger til grunn er synliggjort og hensyntatt i planarbeidet for Lade, Leangen og Rotvoll.</i> <i>Planforslaget baserer seg på at etablering av nye kjøpesenter bare skal kunne lokaliseres i de utpekte avlastningssentrene vist i kommuneplanens arealdel. I revidert kommunedelplan er området for avlastningssenteret begrenset til S1, S2, N4, N5, N6, N8, N10, N12 og N16. Det er forutsetningen at dette skal gi mindre bilkjøring totalt sett og at miljøbelastningene på Midtbyen reduseres.</i>	12. mar	033023/04	184

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
næringsetableringer i Trondheim, og at det ikke er plass til dette i Midtbyen. Statens Vegvesen kan ikke se at dette er gjort. Andre viktige føringer fra departementet ligger i at: Midtbyen skal styrkes som by- og regionsenter, et mer miljøvennlig transportsystem og reisemønster skal redusere transportbehov og gi økt kollektivtrafikk, samt at det skal føres en restriktiv linje for bilbaserte kjøpesenter. Det savnes en dokumentasjon på at utviklingen i dette området innfrir dette. 3.4 Infrastruktur Kollektivtilbudet til beboerne er meget godt, men for næringslivet på Lade er tilbudet meget dårlig. Det har ikke vært økonomisk mulig å bygge opp et godt tilbud fra boligområdene i Trondheim og Trondheimsregionen uten å basere seg på omstigning, men også på grunn av den gode parkeringsdekningen i området. Ved knutepunktet ved Strindheimskrysset er det mer enn 30 avganger i rushtimene. Parkeringsplassen ved brannstasjonen på Strindheim koster 20 kr (ikke 50 kr). 4.2 Bedre tilgjengelighet for alle Bussvegforbindelse mellom Rotvoll og Charlottenlund er fortsatt aktuell da Godsterminalen er skrinlagt, men den er ikke tatt med i planen. Det bør videre presiseres i planen at det skal være et Park'n rideanlegg på Strindheim. I planen står det at det er ønskelig med en begrensning i bilparkeringen for å ikke skape fortrinn i forhold til parkeringssituasjonen i Midtbyen. Dette krever at det bygges opp et helt annet kollektivtilbud enn å dag. Det savnes en dokumentasjon på at dette planlegges og hvordan dette skal finansieres. Statens vegvesen er av den oppfatning at det er urealistisk å utvikle Lade/Leangen uten at det blir et bilbasert konkurransedyktig avlastningssenter, slik også næringsforeningen uttaler. Det savnes beregninger som viser om utviklingen i dette området gir et mer miljøvennlig transportsystem med redusert transportbehov og økt kollektivtransport, og det savnes dokumentasjon av hvordan den planlagte utviklingen av Lade/Leangen-området påvirke målet om å styrke Midtbyen som by- og regionsenter. En større andel boliger i området vil virke positivt på reisemiddelfordelingen da området har en sentral beliggenhet med gang- og sykkelvennlige avstander i forhold til sentrum. Det gode kollektivtilbudet som allerede eksisterer kan videreutvikles. En større andel bilbaserte virksomheter vil forsterke biltrafikkens posisjon i området.	<i>Spørsmålet om Midtbyen svekkes som by- og regionsenter er viktig og komplisert. Planforslaget forutsetter at Trondheim totalt sett skal opprettholde sin status og at Midtbyen fortsatt videreutvikles som et attraktivt senterområde. Derfor er blant annet utnyttingsgrad og andel handel i planforslaget vesentlig redusert i forhold til kommuneplanens arealdel.</i> <i>Kollektivtilbudet på Lade er dårlig i dag, men en kommunedelplan har ikke virkemiddel for å kreve spesielle gjennomføringstiltak for rutetilbudet, og detaljplanleggingen av kollektivtilbudet gjøres på andre arenaer.</i> <i>Planforslaget tilrettelegger for et bedre kollektivtilbud ved arealdisponering og etablering av nye gangforbindelser som øker tilgjengeligheten mot bussrutene i Innherredsvegen. I tillegg sikres areal til nytt stasjonsområde, "park'n ride", lokalgater og hovedgater. Busstraséer langs de nye vegene (Bromstadvegens forlengelse, lokalgater) vil kunne forbedre kollektivtilgjengeligheten på Lade.</i> <i>Det reviderte planforslaget viser en redusert boligbygging på Ladesiden, og dette vil reduserer behovet for ev. nye bussruter noe, men det tar også bort noe av kundegrunnlaget.</i> <i>I revidert kommunedelplan er det sett nærmere på bruken av kjørebanearealene for samlevegene og lokalvegene. Det foreslåtte tverrsnittet muliggjør innpassing av ett kollektivfelt for buss i Bromstadveiens forlengelse. Dagens bredde gjør det mulig også å etablere kollektivfelt i Jarleveien. Disse tiltakene vil gi økt fremkommelighet for kollektivtrafikken.</i> <i>Det kan også være aktuelt å bruke (deler av) lokalgatene, for eksempel det ene feltet i deler av Håkon Magnussons gate mot øst, som kollektivfelt. Slike løsninger må avklares i detaljplan.</i> <i>I høringsuttalelsen er bussvegforbindelse mellom Rotvoll og Charlottenlund etterlyst. Det foreligger planer for nye busstraséer for Trondheim beskrevet i rapporten "Kollektivplan for Trondheimsregionen 1994-2005, revisjon for perioden 2001-2005", datert 20/10-2000. Det er i rapporten konkludert med at det ikke er mulig å finne akseptable bussvegstraséer for denne strekningen, og prosjektet er derfor skrinlagt.</i>			

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
	<i>Bruken av Midtbyen som handelsområde i forhold til Lade Leangen er synliggjort i handelsanalysen (side 106). Omfanget av handel er noe redusert i revidert planforslag.</i> <i>Avlastningssentrene er primært etablert for å unngå spredt utbygging av forretningsvirksomhet. Dette vil redusere trafikk i byen totalt sett, men øke trafikken lokalt der utbyggingen skjer. For byen som helhet og for mulighetene til å etablere gode kollektivtilbud er det positivt å konsentrere utbyggingen i avlastningssentrene fremfor spredt i boligområder i hele byen.</i> <i>For å redusere kapasitetsproblemene på vegnettet, bidra til å endringer i reisemiddelfordelingen og hindre uønskede konkurransefortrinn i forhold til Midtbyen, forutsetter planforslaget at parkeringsdekningen skal ta utgangspunkt i Trondheim kommunes veiledende parkeringsnorm for sentrale bydeler.</i>			
5. Telenor Telecom Solutions AS De har ingen merknader, men peker på at det vil bli konflikt med kabler og rør som må løses som en del av byggeprosessene.		11. feb	016888/04	116
6. Norges vassdrags- og energidirektorat NVE ønsker at man vurderer muligheten for å åpne større deler av bekkene i området (Leangbekken og Ladebekken). Bekker er viktige landskapselementer og åpning kan ha stor betydning for biologisk mangfold. Det er også som regel enklere å ha kontroll med åpne bekker enn bekker i kulvert. Videre vil NVE i tillegg til de dårlige grunnforholdene generelt nevne lommene med kvikkleire som finnes i området. NVE forutsetter at kommunedelplanen ikke hindrer drift og vedlikehold av høyspent overføringsanlegg.	<i>Kommunen ser generelt positivt på å åpne bekker. Deler av Ladebekkedalen er fortsatt synlig i enkelte områder (ved Fesil) og disse skråningene er sikret i planen som grøntdrag.</i> <i>Bekken ligger i en plasstøpt betongkulvert på delvis ca. 10 meters dybde i søppelfylling. Kulverten er dessuten en viktig avløpsledning.</i> <i>I forhold til kommunens økonomi og konsekvenser for arealutnyttelsen og reduksjon av byggegrunn vurderes et slikt tiltak i Ladebekken som urealistisk, og det er derfor ikke aktuelt for kommunen å vurdere åpning av bekkedalen.</i> <i>Geotekniske forhold er nå registrert sammen med mulig forurensning grunn og vedlegges planen som temakart. Forholdene er også behandlet i ROS-analysen.</i>	23. feb	023636/04	127

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. I.R.
	<i>Leangenbekken ligger åpen fra Håkon den VII's gate og nordover mot Ladestien og Leangenbukta og er en viktig del av kulturlandskapet.</i> <i>Høyspentanlegg er vist i kart i Vedlegg 2 Dagens situasjon side 23.</i>			
7. Forsvarsbygg Eiendomsforvaltning - Haakon VII's gate 14 Eiendommen brukes i dag hovedsakelig til Forsvarets lagervirksomhet, Forsvarets logistikkorganisasjon, Heimevernet samt kontor. Forsvaret må kunne opprettholde sin funksjon og virksomhet der så lenge Forsvaret har behov. Det foreligger ikke planer om videre utbygging, men heller ikke noen vedtak som skulle tilsi at Forsvarets virksomhet på eiendommen skal opphøre. Forsvaret er i omstilling, ikke minst sett opp i mot planperioden til arealdelen 2001-2012, og etter drøftinger med Forsvarsbygg Skifte Eiendom, ønsker de å sikre eventuell fremtidig utvikling/salg av eiendommen. De presiserer at de i denne sammenhengen ikke lenger har innsigelsesrett, da det ikke er snakk om militære operative interesser. Med bakgrunn i god beliggenhet (god trafikktilgjengelighet og god eksponering) ønsker de at kommunedelplanen blir mer fleksibel og mindre restriktiv, slik at det også kan tillates større forretninger/næringsvirksomhet. Næringsvirksomhet i bygningskroppene nærmest Haakon VII's gate kan virke støyskjermende ift. boliger som ev. bygges ut lenger nord på tomta. Areal egnet til boligbygging i nord og nordøst er sterkt skrånende nedover, slik at det tåles flere etasjer, og vil være særdeles attraktiv mht. solforhold og flott utsikt utover Trondheimsfjorden. De viser til arealdelens krav om utnyttning og ønsker at krav om maks. byggehøyde endres fra 4 til 6 etasjer, og at TU endres fra maks. 120 % til maks. 160 %. De ønsker ellers å bemerke at det ikke er angitt adkomst/avkjørsel til tomten i kommunedelplanen. De er fornøyd med det foreslåtte planformålet BY4, men mener dette bør utvides til å gjelde hele eiendommen. Veiadkomst til parkeringsplasser til BY4, som ligger nordøst og øst på tomta vår, går over O5. De mener at en eventuell barnehage vil redusere fremtidig tomteverdi, beslaglegge mye utbyggingsareal og legge restriksjoner på tilgrensende område ift. byggegrense og byggehøyde m.v. Eiendommen er allerede "stengt" for utbygging i andre retninger; mot øst er byggegrensen lagt langt inn på tomten, helt inn på bygningskroppen. Mot sør er	<i>Forsvarets funksjon og virksomhet kan opprettholdes, men planforslaget legger til rette for utvikling av eiendommen på lengre sikt.</i> <i>Det åpnes ikke for forretning på eiendommen, da et viktig element i planen er å avgrense området for forretning og andre eiendommer er vurdert bedre egnet til dette formålet.</i> <i>Deler av eiendommen kan egne seg godt for boliger på lengre sikt, og det reviderte forslaget åpner for at en eventuell innpassing av boliger på eiendommen kan vurderes gjennom reguleringsplan eller senere rullinger av kommunedelplanen.</i> <i>Foreslått tomteutnyttning (TU=120 %) ønskes ikke økt pga. beregnet trafikkbelastning på Lade og fordi eiendommen ligger tett opp mot et svært viktig landskapsområde (Leangen gård).</i> <i>Adkomst/avkjørsel angis ikke på dette plannivået. Generelt vil det ikke bli tillatt avkjørsler fra Haakon VII's gt. og framtidig adkomst bør løses i bebyggelsesplanen og ses i sammenheng med barnehagen.</i> <i>Den foreslåtte barnehagelokaleringen vurderes som svært god; den har god tilgjengelighet til overordnet vegnett og nærhet til friområder og boligområder.</i> <i>Gjeldende byggegrenser i reguleringsplanen foreslås opprettholdt for å ivareta de viktige landskapsverdiene knyttet til Leangen gård.</i>	24. mar	039396/04	191

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
avgrensningen gitt av eksisterende bygg og Haakon VII's gate, mens avgrensningen er gitt av Lade allé mot vest. De foreslår at det kan etableres barnehage i kombinasjon med boligbebyggelse (i 1. etasje).				
8. Den norske kirke, Nidaros bispedømmeråd - Lademoen kirkegård De støtter i hovedsak Trondheim kirkelig fellesråds uttalelse. Behovsanalysen "Gravplasser i Trondheim" konkluderer med at Lademoen kirkegård skal dekke kistegravbehovet for både Lademoen og Lade sogn og har behov for 25,1 daa nytt graveareal. Boligbygging i området vil øke behovet ytterligere. Dette ser ikke ut til å være ivarettatt, og kommunen må vurdere ytterligere areal i samråd med Trondheim kirkelige fellesråd med bispedømmerådet som høringsinstans. Ny gang- og sykkelveg mellom jernbanen og kirkegården må ikke hindre kirkegårdens driftsadkomst (offentlig veg).	<i>Kirkegården er utvidet nordover i samsvar med kommuneplanens arealdel. En ytterligere utvidelse av kirkegårdsarealet, sørover, inn i et eksisterende boligområde med bevaringshensyn, må følges opp med ev. utredning, regulering og oppkjøp, dvs. det krever finansiering. Utredning av kirkegårdssituasjonen er det ikke er rom for å løse i denne planen.</i>	11. mar	035871/04	188
9. Malvik kommune Kommune mener dette er en spennende og interessant plan, som kan gi store konsekvenser på mange områder, også utviklingen i Trondheim sentrum. De fokuserer på behovet for nye næringsarealer i Trondheimsregionen, som resultat av endret bruk av ulike arealer innenfor det aktuelle planområdet. Resultatet av dette planforslaget kan bli en stor etterspørsel etter alternative næringsarealer i regionen. Trondheim kommune bør legge frem en vurdering av de langsiktige konsekvensene som forventes ved omdisponering av næringsarealer til bybebyggelse og senterområder, vil gi for etterspørselen etter nye næringsarealer i regionen. Trondheim kommune bør være forberedt på å påta seg økt ansvar for tilrettelegging av nye næringsarealer (utviklingskostnader til planlegging, konsekvensanalyser, grunnundersøkelser og utbyggingskostnader) i regionen. De ser gjerne at planen tas opp i samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen, etter at Trondheim kommune har analysert de langsiktige konsekvensene av planforslaget og før endelig behandling i bystyret. Det er viktig at kommunene i Trondheimsregionen samarbeider om å opprettholde og helst forbedre regionens konkurranseevne ovenfor regioner i inn- og utland.	<i>Alle større disposisjoner i kommuneplan/kommunedelplaner for Trondheim vil ha virkning i forhold til et større omland enn kommunen - på samme måte som at disposisjoner i kommuneplanene i nabokommunene har tilsvarende virkninger, for eksempel vil planene for kjøpesenter på Sveberg influere på regional arealbruk og transport, det samme gjelder omfang og boligtyper i Malvik kommunes framtidige boligområder.</i> <i>Næringslivet har både nå og tidligere vurdert lokalisering/omlokalisering ut fra egne interesser og ikke ut fra kommunegrenser. Tidligere har randkommunene ønsket å utnytte dette ved å konkurrere om betingelser for bedriftene (skjøgestrategi) for å trekke etableringer til sin kommune. Derfor har ikke den problemstillingen som nå trekkes opp av Malvik kommune vært gjeldende, og uttalelsen må oppfattes som en endret synsvinkel på næringsutvikling.</i> <i>Vi har i dag en funksjonell felles bolig-, arbeids- og serviceregion som innbefatter et stort- og økende område. Flyttinger av personer og bedrifter begge veier mellom omlandskommunene og Trondheim skjer gjennom individuelle valg, og i begrenset omfang ut fra planstrategier. Etter år 2000 viser flyttestatistikken at det gjennomsnittlig flytter netto ca. 300 personer pr år fra Trondheim til de fire randkommunene, også til kommunene lengre ut (ca. 45 min reisetid) skjer det en flytting netto fra Trondheim med ca. 50 personer pr år. Pendlingstallene</i>	27. feb	026921/04	147

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
	<i>viser også at samvirket i regionen øker -ved at pendling både til og fra Trondheim til alle deler av Trøndelag øker. I dag pendler nært 60 % av alle sysselsatte i Malvik til Trondheim.</i> <i>Trondheim kommune finner ut fra den overnevnte situasjonsbeskrivelsen intet grunnlag for at vi gjennom vår kommunedelplanlegging pådrar oss særskilt ansvar for å bidra til utviklingskostnader for næringsarealer i Malvik. Dette er ikke mer logisk enn at Trondheim kommune eventuelt skulle kreve dekning for å holde 60 % av alle arbeidsplassene for de sysselsatte bosatt i Malvik.</i> <i>Det må arbeides videre med et regionalt samarbeid om arealpolitikken i dagens felles bolig-, arbeids- og serviceregion. Trondheim kommune er aktiv deltaker i allerede igangsatt arbeid om regionale næringsareal gjennom "Ny giv" og igangsatt interkommunalt samarbeidsprosjekt (rådmannssamarbeidet). At det i denne sammenhengen også drøftes løsninger med ulike former for utbyggingsstrategier og ulike former for organisering av samarbeid - som blant annet vil ha som utgangspunkt å fordele ressursinnsats mer uavhengig av kommunene - finner vi naturlig.</i>			
10. Det kongelige justis- og politidepartement Ingen merknader.		23. feb	025820/04	137
ANDRE STATLIGE INSTANSER				
11. ROM eiendomsutvikling - jernbaneareal Gir sin tilslutning til konseptet for senterdannelser og kollektivknutepunkt i planen, som er i tråd med <i>Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging</i> . Tanken om overbygningsprosjektet på nye Leangen stasjon synes spennende og vil redusere barrierevirkningen av sporet. Det bør etableres et nært samarbeid med Jernbaneverket.		2. mar	028947/04	162
PRIVATE ORGANISASJONER				
12. Næringsforeningen Næringsforeningen har gitt en samlet høringsuttalelse på vegne av medlemsbedriftene i planområdet. I tillegg har næringsforeningen gitt en samlet uttalelse fra virksomhetene på nordsida av Haakon VII's gate. Medlemsbedrifter som har sendt inn supplerende uttalelser er behandlet separat under egne dokumentnummer.	<i>Næringsforeningen har deltatt aktivt i planprosessen og bidratt til å samordne næringsinteressene i planområdet. Det har vært til stor hjelp i planarbeidet.</i> <i>Bakgrunnen for byomformingene det ble åpnet for i</i>	9. mar	026928/04	148

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Næringsforeningen mener at innvendingene fra grunneierne og signalene fra kommunen i høringsperioden tilsier at det må utarbeides et revidert planforslag. Foreningen ønsker å være med på utarbeidelsen av dette, og de ønsker at et nytt komplett høringsforslag sendes på full høring til grunneierne i området. Uttalelse som gjelder hele planområdet: Store deler av planen ser ut til å være i tråd med tidligere signaler, vedtak og rådende holdninger. Sammenbinding av næringsområdet over jernbanen ved KBS blir et godt og nødvendig grep. Generelt er foreninga positive til overordnede mål med hensyn til arealnøkternhet og energibruk. I planen legges det opp til en omfattende omforming av bydelen. Næringsforeninga mener at forslaget er dårlig underbygd og ikke grunnlagt. Planforslaget med omfattende grad av byomforming fører til at eksisterende virksomheter følger seg uønsket i området. Dagens virksomheter er ikke beskrevet og det er ikke gjort noen næringspolitisk vurdering av hva slags bedrifter som ønskes og deres rammebetingelser. I området rundt Haakon VII's gate er det 1) store velfungerende virksomheter som ikke kan ligge i Midtbyen og har få besøkende, 2) plasskrevende detaljhandel (bil, trelast) som ikke kan ligge i Midtbyen og 3) detaljhandel til dels i konkurranse med Midtbyen. Leangen-området er mindre ensartet. Næringsforeningen er kritiske til byomforming i BY6 og ønsker at området gjøres om til næringsområde med mulighet til liberal utvikling av dagens virksomheter. I BY7 bør kravene til samordnet regulering og de mest ufordelaktige rekkefølgebestemmelsene fjernes. Vegløsningene før Bromstadvegens forlengelse og ny E6øst er etablert må vurderes særskilt. Konsekvenser av ønsket om omforming for eksisterende virksomheter, byspredning, trafikkskapning m.m. er ikke utredet. Planforslaget mangler beskrivelse av eksisterende bebyggelsesstruktur. Næringsforeningen mener at planen for senterområdene virker særdeles ambisiøse og at planbestemmelsene er altfor detaljerte. Bestemmelsene bør i første omgang sikre at dagens virksomheter får en liberal utvikling av eksisterende aktivitet og at detaljering av bestemmelsene skal skje i videre plan- og utviklingsprosess i tett samarbeid med grunneiere og forretningsdrivende. Ideen med lokalsenter for Lade er ikke i samsvar med det nye Trondosanlegget. Avlastningssenterets funksjon i byen er ikke vurdert. Næringsforeningen mener det er viktig at området ikke blir for sterkt i forhold til Midtbyen. Planforslagets store muligheter for arealutvikling og ambisjoner om byliv, kultur osv. vil øke konkurranseflaten mot	<i>høringsforslaget ligger i kommunens byutviklingsstrategi og er nedfelt i kommuneplanens arealdel. Det er allerede en bymessig utvikling på gang i området, og kommunedelplanen skal bli et hjelpemiddel for å håndtere de mange plan- og byggesakene i området i dag.</i> <i>Det reviderte planforslaget hensyntar eksisterende virksomheter på en bedre måte ved at områdene utenfor senterområdene er forbeholdt næringsvirksomhet i denne planens tidsperspektiv (12 år). Det legges likevel til rette for utvikling også i næringsområdene, ved at det tillates høyere tetthet og lettere næring, som for eksempel kontorformål.</i> <i>Til planen følger nå en nærmere oversikt over virksomhetene i området; V 5.1 Dagens næringsvirksomhet side 93.</i> <i>BY6(nå N20) er i likhet med området på Lade endret fra fremtidig bybebyggelse til næringsområde.</i> <i>Merknad knyttet til BY7 er ikke imøtekommet.</i> <i>Forholdet til eksisterende virksomheter og byspredning er ivarettatt på en bedre måte nå, dels gjennom dempet omformingstakt og flere rene næringsområder i planforslaget, samt gjennom ny kommuneplanmelding "Langsiktig byvekst og jordvern" 2004.</i> <i>Trafikkskapning er utredet gjennom areal- og transportanalyser i flere faser. Det vises til Vedlegg 5 Oppsummering av analyser side 93, for oppsummering av analysene som er gjort i forbindelse med planarbeidet.</i> <i>Bestemmelsene er i det reviderte planforslaget kraftig omarbeidet og forenklet for å bli mer håndterbare, og de detaljerte retningslinjene er skilt ut som "planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker".</i> <i>Konsekvenser av lokalisering av handel på Lade er nå nærmere utredet i Handelsanalysen, og andel handel i planforslaget er begrenset deretter. Sammendrag av Handelsanalysen er vedlagt i V 5.5 side 106.</i> <i>I det reviderte forslaget kan det etableres forretninger i</i>			

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Midtbyen og er uheldig. Forutsetningen om at en aktuell bransje må være etablert i Midtbyen før etablering i planområdet gir ingen reell beskyttelse av Midtbyen og bør revurderes. Målsettingen om å skifte ut plasskrevende virksomhet med annen handel bør også revurderes. Da slipper disse virksomhetene usikkerhet og man slipper byspredning til byens ytterkanter/nabokommunene. Det er foreslått en minimumsandel bolig i en del næringsområder, som vil slå inn ved søknadspliktige arbeider. Dette vil legge tak på næringsutviklingen. Næringsforeningen mener det er urealistisk å gjøre området langs Lade allé til blandet bolig- og næringsområde. Dette øker konfliktpotensialet i et område som i dag er velfungerende. Nord for Haakon VII's gate er det mest industri og engros med lite besøkstrafikk. Eventuelt innslag av boliger må kun orienteres mot Lade allé. Grønnstripen langs Lade allé må begrenses til offentlig grunn. Næringsforeningen mener at det foreslåtte gatenettet er for omfattende. Det bør legges opp til færre gater og kun offentlige gater bør avmerkes på plankartet. Antallet lyskryss foreslås redusert. Næringsforeninga ønsker at kommunen tar ansvaret for å etablere Haakon VII's gate avkjørselsfri og med lyskryss. Gatestrukturen er brukt til å dele inn planområdene i mindre felt/kvartaler. Inndeling i felt må i større grad tilpasses eksisterende forhold og mulige løsninger og gjøres mer uavhengig av vegsystemet. Gatene, og ikke kvartalenes indre, bør utgjøre de offentlige rommene. Særlig ligger det godt til rette for at Håkon Magnussons gate med forlengelse blir et slikt offentlig rom. I dette området kan planforslagets intensjon om bymessige mål opprettholdes og gjennomføres. Løsningen krever direkte avklaring med eksisterende virksomheter, og tiden er ikke moden for å fastslå en eksakt trasé. Krav til minimumstetthet bør vurderes mer spesifikt i forhold til eksisterende sannsynlige potensialer i de enkelte delområder og bør slå inn ved omfattende fornyelse av eiendommene. Et minimumskrav på TU=80 % som slår inn ved hver enkelt søknad er sterkt uønsket. Planforslaget krever privat samarbeid om planer og utbygging i så stor grad at det ikke lar seg gjennomføre. Rekkefølgebestemmelsene, som slår inn ved alle søknadspliktige tiltak, gir store belastninger i form av forhandlinger, planlegging og felleskostnader. Faren er at bedrifter selger seg vekk fra området. Plankrav må begrenses til situasjoner der delfelt/kvartaler skal totaltfornyas eller får en betydelig høyere utnyttning, og der det er lite restverdi i bebyggelsen. I tillegg er det lagt ved et forslag til endring av bestemmelsene. Tilleggsrapport for området mellom Haakon VII's gate og Lade Allé:	<i>senterområdet og i begrensede deler av næringsområdet. Det skilles ikke lenger på type handel.</i> <i>Det reviderte planforslaget åpner for at forretninger for plasskrevende varegrupper (som forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre) kan plasseres innenfor hele næringsområdet.</i> <i>I det reviderte planforslaget er det av hensyn til eksisterende virksomheter bare i senterområdene at det åpnes for boliger. På lengre sikt, når området er klar for det, kan det vurderes boliger i områder som langs Lade allé, gjennom reguleringsplan for et større område eller gjennom rullering av kommune(del)planen jf. Kommunedelplanens hovedmålsetting pkt. 1.1.</i> <i>Grøntstripen langs Lade allé var i høringsforslaget avgrenset ved byggegrenser fra reguleringsplanene jf. kommuneplanens arealdel 2001-2012. Den er nå smalnet inn til tomtegrensene for å imøtekomme merknadene, men for N7 og N9 er byggegrensen opprettholdt for å ivareta hensynet til landskap, grønnstruktur og kulturmiljø.</i> <i>Gatenettet er nå justert og redusert. Lokalgatenettet vil vanskelig kunne etableres uten konflikter, og det er viktig å sikre at fremtidige vegtraséer ikke bygges igjen nå. Traséene kan justeres i detaljplanarbeidet. Konsekvenser av endrede trasévalg vurderes best på detaljplannivå.</i> <i>Det må arbeides videre med gjennomføringsstrategi bl.a. for å avklare kommunens rolle i tilrettelegging tilrettelegging, planlegging og gjennomføring av offentlig infrastruktur/hovedanlegg, for eksempel Haakon VII's gate. Det vises til kapittel 3.6 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling i planbeskrivelsen side 50.</i> <i>For næringsområdene er krav til minimum tomteutnyttning tatt ut.</i> <i>Det er lempet på rekkefølge- og plankrav ved at det nå kun gjelder tiltak over en viss størrelse dersom de er i samsvar med kommunedelplanen.</i> <i>I § 5 Utforming av bebyggelse og uterom, er det i § 5.3 gitt</i>			

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Generelt sett er man positiv til overordnede mål med hensyn til arealnøkternhet og energibruk. Men det er en del svakheter som påpekes: Planformålet bybebyggelse gir klare negative føringer for utvikling av dagens næringsvirksomheter. Innblanding av stor andel bolig i næringsområdene, i BY 3 krav om minimum 60 % boliger, innebærer riving eller full stans i utviklingen av området. Kravet om TU=80 % er vanskelig å oppnå uten boliger, og bør ikke slå inn for hver enkelt byggesak. Behov for regulerings- eller bebyggelsesplaner godtas ved vesentlig utvikling av eiendommene. Området nord for Haakon VII's gate inneholder stort sett industri/engros med begrenset allment besøk, og det er derfor ikke relevant med byrom og møteplasser. Interessentene ønsker at formålet endres til næring med åpning for bruk til lager, forretning og kontor, inklusive lett industrivirksomhet. Foreslått grøntstripe langs Lade Allé må begrenses til kommunens eiendom. Utvikling av bystruktur er uten fundament hos grunneierne. Inndeling i kvartalsstrukturen deler dagens virksomheter med bygninger i full drift. Feltinndeling bør skje uavhengig av gatestruktur. Det bør være kommunen sin oppgave å etablere Haakon VII's gate med nye avkjørsler og lyskryss. Det foreslås at det lages en trafikkplan for området, og rekkefølgebestemmelsene bør ikke være til hinder for mindre tiltak. I det interne vegsystemet bør antallet gater reduseres. Gjennomføring av planen er et av hovedproblemene i planforslaget. Rekkefølgebestemmelsene belaster grunneierne med forhandlinger, planlegging og felleskostnader selv ved små investeringer. Det signaliseres også en kostnadsovervelting til private som interessentene finner urealistisk og uakseptabel. Det er viktig at planen fører til at rammebetingelser og tidsbruk fram til en planlagt investering blir forutsigbar. Plankrav bør derfor begrenses til områder hvor det er lite restverdi i bebyggelsen. Det er lagt ved forslag til endring av bestemmelsene, og forslag til kvartalsstruktur.	<i>føringer for arkitektonisk utførelse og plassering av bebyggelse i næringsområdene. Ubebygd areal skal opparbeides parkmessig. Grunnen til at dette anses viktig også i næringsområdene, er at det er viktig å sikre en generell oppgradering av det fysiske miljøet i området.</i>			
FRIVILLIGE ORGANISASJONER				
13. Idrettsrådet i Trondheim Idrettsrådet synes det er beklagelig at det ikke er avsatt areal til idrettshall i området, og ber kommunen sette av areal for bygging av idrettshall. De to private hallene i området kan begge forsvinne når det blir større utbyggingspress i området. Dessuten legges det opp til fortetting og flere boliger i planområdet. Idrettsrådet synes planene for gang- og sykkelveger er bra, og nevner særlig viktigheten av mulighet for å gå eller sykle til idrettsanlegget. De støtter forslaget om bydelspark i senterområde S2.	<i>Det er ønskelig med utbygging av idrettshall, men det foreligger ikke planer om slik utbygging, og en finner det derfor vanskelig å reservere utbyggingsareal til dette formålet.</i> <i>Bydelsparken i senterområde S2 er etter høringen delt inn i en stor og to mindre bydelsparker (F3, F4, og F5).</i>	3. mar	028356/04	153
14. Syklistenes Landsforening Det er gjort en god jobb i å synliggjøre de syklendes behov for framkommelighet og sikkerhet med å følge viktige prinsipper for sykkeltilrettelegging fra den nye	<i>Merknaden gir mange gode innspill på utforming av sykkelvegene med mer. Disse bør hensyntas ved utformingen av</i>	3. mar	028437/04	159

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
sykkelhåndboka. Mange kryss langs sykkelvegen hindrer sykkelens framkommelighet i større grad enn biltrafikken som kjører parallelt. Integrering av egne sykkeloverganger og egne sykkellyskryss vil derfor være en naturlig og nødvendig del i denne planleggingen. Egne sykkeloverganger og eget anropsystem vil gjøre det enklere å komme over krysset. Sykkelmatte under asfalten som utløser ”grønn sykkel” er en enda bedre løsning enn trykksystemet. Sykkelveg med fortau på begge sider Haakon VII’s gt. og Bromstadvegens forlengelse anses som å være en god løsning for de syklende. Langs Haakon VII’s gt. vil avkjørslene bli erstattet med lokalveier som knyttes til hovedgata med lyskryss. Det vil være en uakseptabel løsning med grønt lys for avsvingende biltrafikk fra Haakon VII’s gate og krysser sykkelvegen samtidig som de syklende har grønt lys rett fram. I tillegg til egne sykkeloverganger parallelt med veibanen, bør det også gis mulighet for å krysse veien på tvers på en ordentlig måte. Også her bør man holde ved prinsippet å skille de gående og syklende. Beplantningen i trottoarsonene bør være svært glissent slik at de syklende og bilende blir synlige for hverandre. De nye rundkjøringene bør også holdes så oversiktlig som mulig uten vegetasjon i midten. Siden det blir lagt opp til separat sykkelveg bør de syklende føres utenfor rundkjøringen istedenfor gjennom. Også her bør man kjøre prinsippene videre med sykkelovergang parallelt med fortau. Den ensidige g/s-veg langs Lade Allé vil ikke fungere tilfredsstillende dersom det blir flere fotgjengere, syklist og veikryss med biltrafikk. Det bør derfor legges opp til lokalgate med fortau og sykkel i gata, en god løsning og helt i tråd med anbefalingene fra sykkelhåndboka. Stenging av Ranheimsveien vil gi bedre forhold for både de gående og syklende. Veien vil bli brukt som turveg, og her bør de syklende og gående få hvert sitt areal, ikke minst fordi sykkelruten til Ranheim følger denne traséen. Det er veldig positivt at planen legger opp til sykkelmuligheter langs jernbanen, men denne turvegen bør ikke erstatte gode og raske sykkelforbindelser langs hovedårer mellom sentrum og Leangen, Strindheim og Ranheim. Innherredsveien er en stor barriere for de syklende og mange syklist på fortauene langs veien er et bevis på at skiltet sykkelrute med omveier via Elvehavn, Møllenberg og Rønningsbakken er dårlige løsninger for transportsyklisten. Etter at E6 Øst er ferdig, vil det være mulig å legge til rette for effektiv transportsykling i Innherredsveien. Det er bra at busskurene plasseres i trottoarsonen/grøntsonen. En riktig plassering av	<i>bebyggelsesplaner og detaljplaner for gatene i området. I bestemmelsene til kommunedelplanen er det rekkefølgekrav også til gang- og sykkelveger. I retningslinjene til planen, pkt. 13, er det fastlagt hvilken type gang/sykkelsystem som skal legges stil grunn for utforming av hver enkelt veg.</i> <i>Mange av kryssløsningene som foreslås, går lenger enn det som er normalt i Trondheim, og vil kreve større investeringer og driftsmidler en vanlig. Standarden på kryssene bør tilpasses de midler som er til rådighet for hele bydelen og at disse utformes mest mulig enhetlig.</i> <i>Det forutsettes ikke etablert nye sykkelveger langs Innherredsvegen før det er utarbeidet en ny gatebruksplan i forbindelse med gjennomføringen av Ny E6-øst.</i> <i>Lade allé har i dag en viktig funksjon som adkomst til næringslivet i området, men det er en tendens til økt trafikk ved korsk i Haakon VII’s gate, og tidvis er alléen preget av mye gjennomgangstrafikk, og det bør vurderes trafikkregulerende tiltak for å dempe denne effekten. På lengre sikt, ved en omforming av næringsbebyggelsen til for eksempel boliger, vil det kunne være aktuelt å nedgradere Lade allé til lokalgate med tosidig fortau og sykkel i gate.</i> <i>Ranheimsvegen er foreslått stengt for gjennomkjøring, og sykkeltrafikk legges i kjørebane.</i> <i>Det er ikke funnet behov for å etablere en egen bro for myke trafikanter i tilknytning til Bromstadvegens forlengelse.</i> <i>Turvegen langs jernbanen skal utarbeides som en gang/sykkelveg og den vil bli et godt alternativ til Innherredsvegen, også for transportsyklistene.</i>			

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
busskurene vil forebygge konflikter med de gående og fremme de sykklendes framkommelighet. For å gi signaler til trafikantene at sykling bør foregå i veibanen, er det viktig at fortauet/gangveg blir skiltet som gangveg. En viktig detalj i planen er at alle boligene skal ha oppstillingsplass for sykler, men det etterlyses sykkelparkering ved friluftsområdene på Lade. Trondheim og Omegn Fotgjenger og Syklistforening, 07.06.01 Når det gjelder kryssingen ved Dronning Mauds Minne mener foreningen at det vil være naturlig å la sykkelvegen gå under Stavne-Leangenbanen og over (ev. under) Meråkerbanen. Den langsgående sykkelvegen fra Rotvoll mot byen vil da kunne holde samme nivå hele tiden. Foreningen mener forslaget til kryssing over Haakon VII's gate/Ladeforbindelsen er positivt, men svingen ned mot Ladeforbindelsen virker lang og tungvint. De ønsker en bedre løsning eller tilleggsløsning på sørsiden av jernbanesporet med en undergang på skrå mot nordøst, alternativt at en trasé i tillegg legges på sørsiden av jernbanesporet bort til Rotvoll holdeplass. Trafikkbelastningen er stor på Bromstadveien og Haakon VII's gate og forbindelsesveiene imellom. En stor andel av trafikken er tungtrafikk, og en ytterligere økning vil gjøre det helt nødvendig med fullstendig separate gang- og sykkelveger alle strekninger og krysningspunkt i området Tunga-Leangen-Gildheim-Lade. Dersom det ikke blir godsterminal, mener foreningen at forholdene ligger bedre til rette for en sammenhengende gang- og sykkelveg langs jernbanen fra Rotvoll til Brattøra. Tverrforbindelsene som er skissert i planen er helt nødvendige uansett utfall av lokalisering av godsterminal.				
15. Norges Handikapforbund Trondheim De er tilfreds med at en av hovedmålsettingene med planen er bedre tilgjengelighet for alle. Det skal legges vekt på universell utforming, noe som innebærer at de fysiske omgivelsene, dvs. bygninger, uteområder og andre anlegg skal utformes slik at de kan brukes av alle på en likestilt måte.	<i>Retningslinene til planen vektlegger god tilgjengelighet for alle og universell utforming. Det forutsettes at dette følges opp i den videre plan- og byggesaksbehandling.</i>	1. mar	028452/04	160
16. Naturvernforbundet i Trondheim Naturvernforbundet er positive til at bedre tilgjengelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikanter er en hovedmålsetting i planen. Gang- og sykkeltraséer og turveger er svært viktig, og forbundet er meget positiv til at dette er foreslått forbedret. Forbundet er også positive til bevaring av bygninger og kulturlandskap, særlig grønnstrukturen på Rotvoll.	<i>Når det gjelder prioritering av kollektivtrafikken , rutetilbud/-frekvenser, så ligger det utenfor denne planens virkemidler. Planforslaget legger til rette for at det avsettes tilstrekkelig trafikkareal slik at framkommeligheten for busser kan bli best mulig.</i>	3. mar	028433/04	158

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	ATO	ØPENR.	OK. IR.
Naturvernforbundet mener at det mangler en avgrensing av avlastningssenteret og at planforslaget ikke fører til reduksjon i bilbruk til kjøpesentrene OBS eller KBS. Forbundet mener at kollektivtrafikk bør være et av hovedsatsingsområdene for planen. Det bør legges opp til kollektivfelt i hovedgatene, og det bør legges til rette for kollektivtrafikk på bekostning av framkommeligheten for personbiler. De mener at utbygging av vegnettet ikke er noen god løsning på kapasitetsproblemet. Forbundet støtter rekkefølgebestemmelsene, og mener at det bør stilles krav til at kollektivtrafikken bør bygges ut før Haakon VII's gate rustes opp. Videre er de kritiske til at utbygging av NAV startes uten ny Nidelv bru, E6 øst, ny Ladeforbindelse og kollektivknutepunkt. Dette kan føre til en vanskelig trafikksituasjon i Innherredsvegen og til Lade. Også infrastruktur for fotgjengere, syklist, og kollektivtrafikanter til og i Lade, Leangen og Rotvoll bør være utbygd før start på NAV.	<i>Når det gjelder virkemidler for utbygging av kollektivsystemet, vises det til kommentar til uttalelse fra Statens vegvesen på side 41.</i>			
17. Rotvolls venner Statoils område K1 bør gjøres om til grønnstruktur. Det ligger i siktlinjen mellom Leangen gård og alléen i kulturlandskapets kjerneområde.	<i>K1 er fortsatt med i planen som næringsområde (nå N23), men det er stilt rekkefølgekrav i bestemmelsene om at N23 ikke kan bygges ut før N 22 er utnyttet i samsvar med ny bebyggelses- eller reguleringsplan.</i>	6. jun 2001	078765/01 (ligger på godsterminalsaken: saksnr. 00/15675)	048
18. Lade Arbeiderlag Arbeiderlaget ser negativt på boligutbygging ved de eksisterende industrianlegg mellom Lade Allé og Haakon VII's gate. Eksisterende industrianlegg trenger plass for adkomst og utkjøring for råvarer og ferdige produkter, og ev. framtidig ekspansjon. Lade Arbeiderlag går imot en fortsatt utbygging av boliger nord for Lade Allé, da den fortettingen som har funnet sted på Nobotomta vitner om en altfor sterk utnyttelse av området. De påpeker også at gamle verneverdige hus og bygninger ikke må omreguleres med det som formål å bygge bolighus på disse tomtene, jf. Sjømannshjemmet på Lade. Arbeiderlaget er imot planen om å flytte Lade allé sørover og helikopterlandingsplass ved Lade Gård. De ønsker asfaltering av grusveier på Lade, og mener at kollektivtrafikken på Lade må styrkes framfor å tilrettelegge mer for privatbilisme. Tidligere innspill: Arbeiderlaget er for fortetting i eksisterende områder for kontor/forretning/industri/lager, men er negative til å bygge i høyden. Spesielt terrengformene ved Ringve gård gjør at en må holde høyden nede, særlig på nordsiden av Haakon VII's gate. Arbeiderlaget er positive til styrking av grønnstruktur rundt Leangen gård og Rotvoll. De ønsker at Louiselyst og Falkenborg bli innlemmet i grønnstrukturen, og at det anlegges en allé langs Haakon VII's gate. De ønsker fotgjengerunderganger for å bedre forholdene for	<i>I revidert planforslag er det bare senterområdene (S1 og S2) som kan bebygges med boliger. Dvs. at områdene mellom Haakon VII's gate og Lade Allé ikke skal ha boliger i denne planens tidsperspektiv.</i> <i>Arealene nord for Lade Allé omfattes ikke av planforslaget og kommenteres derfor ikke.</i> <i>Louiselyst og Falkenborg er sikret bevaring gjennom tidligere reguleringsplaner og dette planforslagets bestemmelse § 10 som omhandler kulturminner og -landskap.</i>	18. mai	075906/04	211
		12. jun 2001	079679/01	059

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
de som skal til/fra områdene ved Lade kirke. Videre foreslår de konkrete tiltak for å redusere trafikkbelastningen i Lade Allé og for å utbedre "flaskehalsen" mellom Møller bil og Leangen Allé.				
19. Dalen Hageby Vel Tonning Owesens gate ønskes stengt mellom KBS og Tonning Owesens gt. 27. De peker på at både person- og varetransporten har økt de siste årene som følge av etablering av KBS kjøpesenter på 90-tallet. Innføring av fartshumper og 30-km ser ikke ut til å ha hatt effekt. Gaten krysses på skoleveg og til/fra lek.	<i>Gaten er planlagt stengt som følge av E6-Øst. Dette forutsetter en omlegging av forbindelsen mellom Thonning Owesens gate og eksisterende E6/Innherredsveien. Tiltaket vil bli gjennomført i forbindelse med utbygging av E6-Øst.</i>	14.aug 2000	587101/00	010
GRUNNEIERE OG RETTIGHETSHAVERE				
20. 3-T Treningssenter v/ Advokathuset Trondheim – Leangenvegen 10 3-T Treningssenter har i flere år holdt til i Leangenvegen 10 og har nylig kjøpt eiendommen. Bruken som treningssenter er midlertidig godkjent og det vil bli krav om ny reguleringsplan hvis denne bruken ønskes opprettholdt. I høringsforslaget inngår eiendommen som framtidig bybebyggelse (BY6) og skal brukes til bolig og kontor med en minsteandel bolig på 40 %. Dagens utnyttelse til treningssenter strider dermed mot kommunedelplanforslaget. Å benytte eiendommen til boligformål synes å være uaktuelt i overskuelig framtid, både av hensyn til eiendommen selv og omkringliggende (industri)bebyggelse. Da det er lite etterspørsel etter kontorlokaler er det heller ikke ønskelig å bruke eiendommen til kontorformål. 3-T Treningssenter ønsker å fortsette dagens virksomhet på eiendommen og mener at formålet i kommunedelplanen derfor bør endres til privat tjenesteyting/blandet formål med næring som hovedformål. De påpeker videre at dersom dagens reelle situasjon blir lagt til grunn, fremstår det som urimelig om rekkefølgekrav i kommunedelplanen automatisk blir innarbeidet i ny reguleringsplan for eiendommen. Dette gjelder spesielt bestemmelsen om maks. antall parkeringsplasser på bakkenivå.	<i>Merknaden er delvis tatt til følge ved at planforslaget er endret slik at boligformål ikke inngår i dette kvartalet.</i> <i>Plankravet om utarbeidelse av bebyggelsesplan opprettholdes. Plankravet gjelder nå for tiltak over 400 m² jf. bestemmelsene § 2.</i> <i>Bestemmelsen vedr. maks andel bakkeparkering er stadfestet i kommuneplanens arealdel og opprettholdes gjennom dette planforslaget.</i>	29. apr	054644/04	208
21. Abra Eiendom AS – Harald Hårfagres gate 7 Abra Eiendom mener at tverradkomsten mellom Harald Hårfagres gate 5 og 7 ikke vil være mulig å etablere, da deres eiendom har en kjeller som går til tomtegrensen mot nr. 5 og fordi det er en vesentlig høydeforskjell mellom nr. 5 og nr. 7. De ønsker videre at Harald Hårfagres gate opprettholdes med toveis trafikk og kryss mot Haakon VII's gate. I tillegg ønsker de å få vurdert muligheten for en vei parallelt med Harald Hårfagres gate inne i kvartalet.	<i>Utforming av Harald Hårfagres gate skal avklares i bebyggelsesplan. Krysset mot Haakon VII's gate er noe problematisk da det ligger svært nær rundkjøringen.</i> <i>Internveger inne i kvartalet på egen eiendom skal avklares i forbindelse med bebyggelsesplan, men kommunedelplanen åpner ikke for direkteavkjørsel til Haakon VII's gate.</i> <i>Et viktig moment ved etablering av struktur i kvartalet er i tillegg til bedret tilgjengelighet og kontakt med framtidig bydelspark, å opprettholde sikotlinjen mot Lade kirke.</i>	9. mar	031141/04	178

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
	<i>Gjennomføringstidspunktet vil som regel bli avklart i forbindelse med en ev. utbyggingsavtale.</i>			
22. Aune Forlag AS - Lade allé 63 Viser til merknad fra NiT som ivaretar deres bemerkninger.		3. mar	029348/04	169
23. Autronica Fire and Security, Kongsberg Maritime AS, Trondheim plateindustri, Lade Fres AS, Lade Gravering AS - leietakere i Haakon VII's gt. 4 De viser til og støtter Næringsforeningens samlede høringsuttalelse for området mellom Haakon VII's gate og Lade allé, med følgende tilleggskommentarer: lett industri må med i formuleringen og hensyntagen av forholdet til trafikksikkerhet og varetransport. Planforslaget har skapt forvirring og uklarheter om fremtiden, og det ønskes en umiddelbar avklaring. De økende trafikale problemene i Haakon VII's gate har medført diskusjoner ved lokaliseringen og planforslaget blir oppfattet som et signal om å flytte virksomheten. All planlagt aktivitet knyttet til videre utvikling på Lade er stanset, og nye planer og investeringer vil ikke kunne forsvares før forslaget til kommunedelplan blir endret. Dette har skapt bekymring og frustrasjon blant de ansatte. Bedriften representerer "ren" industri og forurensner ikke.	<i>I revidert planforslag åpnes det nå for industri i de aktuelle næringsområdene. Planhorisonten for planen er 12 år, men retningslinjene skisserer en mulig utvikling, i tråd med kommunens byutviklingsstrategi stadfestet i kommuneplanens arealdel, på lengre sikt.</i> <i>Resultater fra areal- og transportanalysene har resultert i en lavere utnyttelsesgrad enn i høringsforslaget. Dette sammen med Bromstadvegens forlengelse, ny E6 Øst, avkjørselssanering i Haakon VII's gt. og fjerning av bomstasjonen, tilsier at trafikkforholdene i området kan bli tilfredstillende.</i>	5. mar	026928/04	148
24. Bauda AS, Toyota - Lade allé 69 Viser til merknad fra NiT. Planforslaget vil begrense muligheten til å utvikle bedriften iht. krav fra produsenten av deres hovedprodukt (Toyota) og markedsforventninger. De har ingen planer om utvidelse på Lade, men vil ha behov for endring av fasader, internlogistikk og bygningsvolum. Bedriften forurensner eller støyer ikke og det er investert mye i anlegget. De finner det urimelig at bilforhandlere er ekskludert fra området til tross for at det er åpnet for detaljhandel.	<i>det reviderte planforslaget åpner for at plasskrevende virksomhet, som for eksempel bilforretning, kan tillates innenfor hele næringsområdet jf. bestemmelsene § 3.5-1. Merknaden er på denne måten imøtekommet.</i>	3. mar	029338/04	167
25. Byggkjøp Strøm Holding AS v/Selmer - Haakon VII's gt 15 Strøm som driver trelastforretning i området benevnt BY2, protesterer mot at eiendommen er avsatt til bybebyggelse og bestemmelsen om at det i dette området ikke bør tillates etablering, utvidelse eller større ombygging av forretninger for særlig arealkrevende varegrupper som bl.a. trelast. Selv om det i planbeskrivelsen framgår at omformingen vil skje over lang tid og at det må utvises skjønn i forhold til eksisterende virksomheter, mener de planforslaget vil frarøve disse virksomhetene grunnlaget for videre utvikling på Lade. Med et planperspektiv på 12 år, vil verdiene som er investert måtte anses som tapt, og virksomheten vil i realiteten bli tvunget til å flytte. Strøm viser til at noen tilsvarende virksomheter, bl.a. Nilsson Trelast, Rockvool og Fesil er holdt utenfor byomformingsområdet, og reagerer også på kommunens påstand om at dette er gjort for å	<i>Merknaden imøtekommes ved at området nå er næringsområde hvor plasskrevende varegrupper som for eksempel større forhandlere av trelast kan lokaliseres.</i> <i>Merknaden innebærer et ønske om minst mulig endringer i forhold til dagens situasjon, samtidig ønskes stor grad av frihet i forhold til omfang av trafikkskapende virksomhet som detaljhandel. Dagens omfang av detaljhandel på Lade er etablert uten at området er tilrettelagt for dette mht. til bl.a. infrastruktur og krav til estetikk og tilgjengelighet. Begrensninger på</i>	8.mar	031099/04	176

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
ivareta hensynet til en del tyngre næringsvirksomhet i området. Strøm mener dette valget kun skyldes at disse bedriftene ligger i utkanten av planområdet, og ikke er basert på noe næringspolitisk fundament. Strøm mener det aktuelle området må omdefineres fra "bybebyggelse" til "næringsområde" hvor arealkrevende virksomhet er tillatt, samtidig som det ikke må legges begrensninger på detaljhandel. De mener begrepet "arealkrevende virksomheter" er kunstig, og vil medføre en skjønnsutøvelse med stor risiko for forskjellsbehandling. De har ingen innvendinger mot at boliger ikke tillates i dette området. Strøm er videre uenig i bestemmelser om byform og parkmessig opparbeiding av ubebygde arealer. Det bør heller ikke legges begrensninger på omfanget av bakkeparkering. De er positive til etablering av et bedre vegnett, men er sterkt uenig i at gjennomføringen av dette skal belastes grunneiere gjennom rekkefølgebestemmelser. Utformingen av vegnettet er for øvrig for ambisiøst og bør forenkles. Videre bør plankravet kun gjelde i tilfeller hvor det er snakk om omfattende fornyelse og utbygging.	<i>bakkeparkering er bestemt i Kommuneplanens arealdel og gjelder generelt for hele kommunen.</i>			
26. Dronning Mauds Minne, høyskole for førskolelærerutd. - Th. Owesens gate 18 Formålet "Allmennyttig formål, kontor og undervisning" (§ 12.1), forelås endret slik at den omfatter de tre ulike bruksområdene; undervisning kontor (høyskole, Stiftelsen DMM), barnehage (barnehage, Trondheim Asylselskap) og helse/omsorg og kontor (Olavsgården rehabiliteringssenter, TK). Presisering i beskrivelsen side 14; Førskolelærerutdanningen fikk Nidaros bispegård , Bispegt. 9A, i gave i 1954. Samtidig skiftet institusjonen navn fra Barneverninstituttet til Dronning Mauds Minne. Bispegt. 9 A ble solgt og eiendommen Dalen ble kjøpt i 1976. De synes det er positivt med en gang- og sykkelnett som beskrevet i planen. Gang-/og sykkeltraséen som følger Thrond Nergaards vei vil etter deres mening imidlertid være uheldig, da den allerede er adkomstveg både til barnehagen, høyskolen og Olavsgårdens rehabiliteringssenter. Dette gir betydelig trafikk, også tungtrafikk. All vare-/persontransport med blant annet busser, maxitaxis, rullestoltransport og ambulanser går langs denne vegen i dag. Vegen er i meget dårlig forfatning og oppsitterne har allerede vært i korrespondanse med kommunen vedr. dette. Plassmangel gjør det vanskelig med en ny trasé parallelt med Thrond Nergaards vei. De støtter forslaget som Trondheim og Omegn Fotgjenger og Syklistforening har kommet med vedr. å krysse jernbanen i undergang under jernbanen, ev. i kombinasjon av overgang/undergang. Løsningen som ligger i reguleringsplan for godsterminalen med rampe på deres eiendom, vil sannsynligvis legge beslag på verdifull parkering, som ev. må flyttes til andre deler av parken. De spør om ikke eksisterende undergang under Stavne-Leangenbanen kan tas i bruk.	<i>Revidert planforslag omfatter de formål som i dag ligger innenfor feltet, og vises som "allmennyttig formål" på plankartet.</i> <i>Utformingen av fotgjenger-/ sykkeltraséen er i prinsippet godkjent gjennom reguleringsplanen som ble laget for godsterminalen. Ramper forutsettes løst uten å gjøre vesentlige inngrep i parken.</i> <i>Den delen av Thrond Nergaards veg som vises som framtidig gang/sykkeltrasé inngår som rekkefølgekrav i den nye forbindelsen over jernbanen. Vegen skal utformes i egen detaljplan, med sikte på at gang- og sykkeltrafikken skal prioriteres med et eget felt adskilt fra kjørende trafikk.</i> <i>I kommuneplanens arealdel 2002 – 2012 er både bygninger og park lagt inn under formål byggeområde institusjonsområde. Hensikten med formålet er å ivareta institusjon og park i gjensidig sammenheng. I kommunedelplanen som er en mer detaljert plan enn kommuneplanens arealdel, er det derfor riktig å dele området i to ulike formål; grønnstruktur der det er park/ubebyggt areal og bygninger med spesiell allmennyttige formål der det er bebyggt areal. I området som er ubebyggt og</i>	20. feb	027001/04	151

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
A1 forelås utvidet mot nord jf. vedlagt kartskisse for ev. framtidige ekspansjoner.	<i>avsatt til grønnstruktur i kommunedelplanen, bør det ikke bebygges slik at helheten mellom bebyggelse og park i det særlige verdifulle institusjonsområdet blir ivaretatt. Området er vist som spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø på plankartet.</i>			
27. Erna Sverdrup – Dalen Hageby 60 Viser til uttalelse til reguleringsplanen for Florum park. Er kritisk til høyere bebyggelse i Leangen-området enn dagens 2-3 etasjer, da det vil sjenere boligområdet i Dalen Hageby. I uttalelse til reguleringsplanen sa Sverdrup med flere beboere at området ikke hadde behov for flere butikker eller kontorarbeidsplasser. Videre uttalte de bekymring for forholdene i Thonning Owesens gate hvis det ble trafikkvekst.	<i>Planforslaget forutsetter lavere bebyggelse i grensen mot Dalen hageby og grøntdraget mellom senterområdet og boligbebyggelsen skal opprettholdes.</i> <i>I senterområdet for øvrig kan det tillates høyere bebyggelse (maks. 6 etasjer). Thonning Owesens gate skal på lengre sikt stenges for gjennomkjøringstrafikk når ny E6 Øst realiseres.</i>	27. feb	026170/04	139
28. Eksportconsult AS - Ladetunet, Lade allé 65 A/B Eiendommen er i dag regulert til handel og industri, og leies ut til kontor, lett verkstedsdrift og lager. De ønsker å legge forholdene best mulig til rette for nåværende og framtidige leietakere. De ønsker høyest mulig utnyttingsgrad og fleksibilitet mht. bruksområde, adkomst og trafikk. Merknaden er lagt ved Næringsforeningens samlede høringsuttalelse for området mellom Haakon VII's gate og Lade allé.	<i>Planen skal sikre gode rammebetingelser for eksisterende næringsvirksomhet i området. På lengre sikt vil det på visse vilkår være mulig å endre bruken, som beskrevet i kommunedelplanens hovedmålsetting pkt. 1.1. Endringer i den lokale vegstrukturen/ gatetverrsnittet er knyttet opp til omforming av næringsarealene i et sammenhengende område og vil ikke bli realisert før en omforming blir aktuelt.</i>	4. mar	030427/04	174
29. Fesil avd Lilleby Metall Fesil reagerer på forslaget om å etablere ny gang/sykkelvei på Lillebys område, og mener at dette inviterer til ulykker fordi gangveien blir skjult bak Gaden og Larsen. Gangveien er dessuten foreslått der bedriftens kvartslager ligger. Den andre gangveien som angår Fesil er foreslått i grensen mellom Lilleby og den tidligere shoddyfabrikken. Fesil ber om at denne blir forankret slik at Lilleby fortsatt kan lagre kull og koks her uten fare for fotgjengere. Tidligere merknad: I forbindelse med reguleringsplanarbeid for Trondos, kom Fesil med en merknad vedrørende gangvei fra Stjørdalsveien, over deres eiendom, til rundkjøringen ved Obs. De ser flere problemer. Man får en kryssing under deres 66kV-linje. Man må krysse fjernvarmeledninger som ligger i bakken ved jernbanen (men de ligger trolig så dypt at det ikke skaper problemer). De lagrer „sorte“ materialer, kull/koks med mer på området, og i tørrvær og vind kan dette medføre en del kullstøv som kan påføres gående i området. Ved etablering av en gangveg der, må man måtte ta hensyn til lagringsbehov. Det må etableres en 3 m høy, godt forankret betongvegg mot gangvegen som de kan lagre mot. Gangtrafikk langs Stjørdalsveien gjennom eksisterende undergang er et større problem.	<i>Gang-/sykkelvegen langs Gaden og Larsen er nå tatt ut av planen.</i> <i>Gang-/sykkelveg langs kull- og kokslageret vil ligge på et høyere nivå samtidig som den må sikres. Forholdene rundt ny kryssing av jernbanen langs Fesils eiendomsgrense ble også kommentert og drøftet i forbindelse med reguleringsplanen for ny godsterminal. Ved detaljutformingen av denne gangvegen vil det bli nødvendig å ta hensyn til forhold som tas opp i merknaden.</i> <i>Gangtrafikken (vist som turvegtrasé i planen) langs Stjørdalsvegen og under jernbanen må opprettholdes. Dette er også en del av tidligere regulert offentlig vegnett og en direkte følge av planens overordnede mål (pkt. 1.3) om å sikre forbindelser i retning nord-syd innenfor planområdet.</i>	7. jun 2001 17. jun 1999	07840901 (ligger på godsterminalsaken: saksnr. 00/15675) (ligger på Trondossaken)	047

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
Gangvei tvers gjennom industriområdet med til dels stor trafikk er problematisk for de bruker områder på begge sider av Stjørdalsveien. Det samme gjelder for trafikk til og fra deres lager (416/21). De har en stor andel små barn der, pga. atkomst til Lilleby skole. Eksisterende undergang burde vært stengt/flyttet, slik at man unngår konflikter med gående.				
30. Fredrik Bachke - Persaunveien 2 Planen bør omfatte Trondheim øst fra fjorden til Estenstadmarka; områdene syd for E6 (Persaunet, Valentinlyst, Granåsen, Jakobsli, Moholt m.v.). Planen bør betinge at E6 med tilsluttende gatenett blir bygget før noen del av planen som medfører økt trafikkbelastning mot Midtbyen blir realisert. Han mener videre at systemer for kvalitetsikring i byggesakskontorets saksbehandling bør innføres, for å motvirke favorisering og sikre likebehandling av tiltakshavere og klagere.	<i>Planavgrensingen er bestemt ut fra kommuneplanens bestemmelser om plankrav i omformingsområdet på Lade/Leangen, og behov for å sikre bevaring av kulturlandskapet på Rotvoll.</i>	27. jan	009616/04	108
31. Harald Hårfagres gt. 9 AS, Kolby Rens AS, ABRA AS, Prospektor Eiendom AS - Harald Hårfagres gt. 3, 7, 9, 11 B Gårdeierne aksepter ikke at avkjøring/adkomst fra Haakon VII's gate ned til Harald Hårfagres gate stenges. Det reduserer tilgjengeligheten til eiendommene og driften til virksomhetene.	<i>Merknaden er imøtekommet og ev. behov for trafikkregulerende tiltak i krysset må vurderes dersom trafikksituasjonen i framtiden tilsier at dette er nødvendig.</i>	10. mar	032510/04	181
32. Haakon VII's gate 20 AS/Bilcentrum AS - eier/leietaker Leangen Allé 2 Grunneier Haakon VII's gt 20 og leietaker Bilcentrum AS har samme eiere, og har derfor samme interesser i forhold til utvikling av eiendommen. Bilcentrum sysselsetter 52 personer og bedriften omsetter i år for ca. 160 mill. kr. Bygningene er planlagt og bygget for bildrift og lokaliseringen er godt egnet til formålet. Det foreligger ingen planer om å endre forretningsidé og det er denne virksomheten de ønsker å videreutvikle på eiendommen i et langsiktig perspektiv. Det vises til "Forstudie, Innspill til arbeidet med ny Haakon VII's gate/Meråkerbanen/Leangen Allé", utarbeidet av Voll Arkitekter på vegne av flere grunneiere i området. Bilcentrum AS og grunneier ber om at denne forstudien blir vektlagt slik at Bilcentrum også i framtiden kan utvikle sin virksomhet på Leangen Allé 2.	<i>Forstudiet det vises til viser blandet arealbruk i dette området (N19). Kommunedelplanens retningslinjer åpner for en slik utvikling på lang sikt. Dersom tilgangen på nye næringsarealer endres, eller eksisterende virksomheter flytter av andre årsaker, kan det være aktuelt med en bymessig omforming. Dette forutsetter at endret bruk er aktuelt for et større sammenhengende område.</i>	3. mar	028954/04	164
33. ICA Distribusjon AS - Th. Owsens gt. 32 For nødvendig utvidelse av distribusjonsbygget ønsker de ervervs- og utvidelsesmuligheter mot jernbanen (vist som grønnstruktur i forslaget). Inntil arealene blir omregulert og tilbudt dem for kjøp, samtaler de med kommunen om mulighet for leie av areal for flytting av plashall (ligger i dag i trasé for Bromstadveiens forlengelse) og oppsetting av enda en plashall. I byggeperioden til E6 Øst og Bromstadveien vil de trafikale forhold forverre den daglige driften betydelig.	<i>Inntil nødvendig areal for jernbaneformål er endelig avklart ønsker Jernbaneverket å beholde arealet på sin eiendom langs jernbanen øst for Bromstadveiens forlengelse, ubebygd. Grønnstrukturen som er lagt på sørsiden av jernbanen er svært viktig i det overordnede turvegnettet. Bedriftens utvidelsesbehov og erstatning for arealet som i dag brukes/leies i traséen for Bromstadvegens forlengelse, er tatt opp til nærmere vurdering. Merknaden er imøtekommet ved at bredden på turvegtraséen er redusert. Det vises til senere merknad og utfyllende kommentar</i>	4. mar	029972/04	171

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
	<i>på side 80.</i>			
34. Ivar Koteng Ivar Koteng driver stor virksomhet på næringsutleie og er en av de få profesjonelle utleierne innen industri/lager/distribusjon. De er sterkt bekymret for en omdanning til byform, da investeringene blir så høye at industri/lager ikke kan forrente investeringene. De påpeker at det ikke er alternative arealer til disse virksomhetene i Trondheim kommune. Alle kjente byomformingsområder har skjedd i arealer hvor restverdien har vært veldig lave, for eksempel Nedre Elvehavn. Dette er tvert imot et velfungerende areal med høye verdier som skal omformes til en by. Skal byomforming lykkes er man avhengig av tre faktorer marked, eierne og myndighetene. Ut i fra kunnskap om Lade kan bare de vestlige arealene omformes nå (innen 10 år). For å følge opp rekkefølgebestemmelser er man avhengig av at virksomhetene har et noenlunde sammenfallende tidsperspektiv, noe som ikke er tilfelle på Lade. De ber Trondheim Kommune om å være mer tydelig på hvordan de økonomiske refusjonene til bedriftene organiseres slik at vanskelige forhandlinger med naboer og saksbehandlere i kommunen unngås. Intensjonen med planen er å <u>ikke</u> konkurrere med Midtbyen, men effekten er den motsatte. Beholdes dagens virksomheter vil dette bli et supplement til Midtbyen. Dagens virksomheter vil bli presset bort hvis planen blir vedtatt, samtidig som markedsandeler tas fra Midtbyen. De ønsker en konsekvensutredning om hvordan Midtbyen vil utvikle seg i forhold til dette.	<i>Koteng reiser viktige spørsmål knyttet til kommunens byutviklingsstrategi. Planforslaget er revidert i samsvar med Kotengs kommentarer ved at bybebyggelse er endret til næringsformål i denne planperioden. På kort sikt vil eksisterende virksomhet kunne fortsette som før, men dersom tilgangen på nye næringsarealer endres, eller eksisterende virksomheter flytter av andre årsaker, kan det være aktuelt med en bymessig omforming. Dette forutsetter at endret bruk er aktuelt for et større sammenhengende område, som Koteng riktig påpeker.</i> <i>Når det gjelder rekkefølgekravene i kommunedelplanen, er disse knyttet opp til større utbygging/bruksendring. Det forutsettes at rekkefølgekravene detaljeres i detaljplan for konkrete utbyggingsprosjekter. Det vises forøvrig til kap. 3.6 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling, i planbeskrivelsen side 50.</i> <i>Når det gjelder spørsmål om konkurranse med Midtbyen vises det til den utførte handelsanalysen (oppsummering side 106). Konklusjonene i denne analysen har medvirket til at andelen handel i kommunedelplanen er redusert i revidert planforslag.</i>	10. mar	032665/04	182
35. Julius Maske AS - Lade allé 61/59, Haakon VII's gate 6 De viser til Næringsforeningens samlede høringsuttalelse for området mellom Haakon VII's gate og Lade allé, og supplerer denne med særskilte problemstillinger for Julius Maske AS. Dagens virksomhet faller utenfor formålene i BY2 (forretning og kontor) og BY3 (detaljhandel, kontor, boliger), og de forstår det som at de bør vurdere en annen lokalisering. Generelt sett ser de at planforslaget kan være fornuftig på lang sikt, men man må unngå tiltak som medfører tvangsflytting og spill av økonomiske verdier. En eventuell omregulering til nye bruksformål må tilpasses virksomhetenes situasjon og bebyggelsens verdi på et eventuelt fraflyttingstidspunkt. En fastlåsing i en på forhånd vedtatt kvartalstruktur vil være uheldig. De finner det naturlig at områdene mellom Haakon VII's gate og Lade allé beholdes som	<i>Formålet i kommunedelplanen er endret til næring, og det er åpnet for forretning i områder som grenser opp mot Haakon VII's gate.</i> <i>I og med at målsettingen om omforming er moderert noe for dette området, legges det ikke lenger restriksjoner på plasskrevende (særlig arealkrevende) varegrupper.</i> <i>I høringsforslaget var det åpnet for blandet arealbruk med innslag av boliger langs Lade allé. Det ligger ikke lenger inne i dette planforslaget, da en opererer med et endret tidsperspektiv mindre grad av omforming i planperioden.</i> <i>Retningslinjene åpner for at en kan vurdere blant annet boligetablering gjennom kommuneplan/reguleringsplan når</i>	4. mar	030415/04	172

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
næringsområder, men at det åpnes for forretning (detaljhandel), særlig for områder som grenser opp mot Haakon VII's gate, i motsetning til Næringsforeningens høringsuttalelse (side 4). De er overrasket over at det legges restriksjoner på særlig arealkrevende varegrupper, som det er mye av i området i dag. Eventuell boligbygging bør komme som resultat av at enkelteiendommer/kvartaler omreguleres. I praksis er det dette som vil skje selv om høringsutkastet legges til grunn. Varemottaket er lokalisert med adkomst fra Lade allé og må opprettholdes slik at atkomsten for trailere/tungtrafikk ikke gjøres vanskeligere enn i dag. Forslag til lokalgate vil ikke kunne realiseres uten flytting av virksomheten. Eiendommen eies av Maske Eiendom AS, den disponeres av Julius Maske AS som igjen har fremleid deler av den. Eiendommen rommer følgende virksomheter: Julius Maske med lager og butikk, Maske Emballasjefabrikk AS med produksjon av papprelaterte produkter, grafisk Produksjonsservice AS som er en ferdiggjøringsbedrift, Bygger'n v/E.A. Smith AS med butikk og lager, H-Tre AS med kontorer, Leimax AS med utleie av utstyr og verktøy, Jernindustrien AS som mekanisk verksted, Carpoint som driver med bilmekling.	<i>forholdene ligger bedre til rette for dette på lengre sikt.</i> <i>Forslaget til lokalgate er moderert noe (smalere og tverrgate tatt ut), men vist på planen for å sikre at den ikke bygges igjen og således sikre mulighetene for gjennomføring på lengre sikt. En gjennomføring av gaten vil først bli aktuell ved større tiltak, bruksendring eller omforming av kvartalet.</i>			
36. KLP eiendom - Håkon Magnussons gt 1, 1B og 3 KLP viser til regulering av de aktuelle eiendommene. Forslag til regulering er til 1.gangsbehandling på delegasjon, og planlagt bystyrebehandling er 24.juni 2004. Merknadene er knyttet til forslaget om regulering. Det forventes at reguleringsplanen blir vedtatt før kommunedelplanen, og KLP ønsker derfor at kommunedelplanen skal ta opp i seg reguleringsbestemmelsene for reguleringsplanen (jf. forslag til bestemmelse i kommunedelplanen § 3.2). Ved utarbeidelsen av reguleringsplanen har man forholdt seg til kommuneplanens arealdel og prinsippvedtaket for kommunedelplanen. I planforslaget står det at nye bebyggelsesplaner og reguleringsplaner skal omfatte hele kvartaler og tilstøtende gater. KLP har kun tatt med det som er deres eiendom, selv om dette ikke utgjør et helt kvartal med tilstøtende gater. Videre har de avgrenset planen i senterlinje vei, for å unngå å ta med tilstøtende eiendommer på motsatt side av deres eiendom. I kommunedelplanen er det foreslått å bruke parkeringsnorm for sentrale bydeler. KLP har foreslått lavere parkeringsdekning enn dette, og mener at kommunedelplanen må åpne for mindre lokale tilpasninger. KLP mener at det bør tillates maks 1000 m² med dagligvare på hvert av feltene i S-A1 og S-A2. KLP mener også at man bør se hele kvartaler under ett med tanke på de foreslåtte boligandelene. I senterområdene må man også ta hensyn til eksisterende bebyggelse, slik at	<i>Reguleringsplan for Håkon Magnussons gate 1, 1B og 3 ble vedtatt i bystyret 26.8.2004. De fleste spørsmål som tas opp i merknaden er avklart i reguleringsplanprosessen.</i> <i>Den utførte areal- og transportanalyse ved parkeringsanalysen (side 110) viser at særlig Lade har dårlig tilgjengelighet for kollektivreisende. Planforslaget forutsetter allikevel at en tar utgangspunkt i parkeringsnormer for sentrale bystrøk, men at disse skal vurderes opp mot formål og tilgjengelighet for kollektive transportmidler (mer om parkering i planbeskrivelsen side 43).</i> <i>Revidert planforslag åpner for at det innenfor senterområdet kan tillates etablering av kjøpesenter med bruttoareal større enn 3000 m². Retningslinjene anbefaler minimum 30 % bolig.</i> <i>Reguleringsplanen for det aktuelle området S1-A1 vil gjelde foran kommunedelplanen jf. bestemmelsene § 1.2. Reguleringsplanens forslag til kotehøyder for ny bebyggelse er godt gjennomarbeidet, og holder seg innenfor rammene satt i kommunedelplanen. I reguleringsplanen er det fastsatt en noe</i>	1. mar	028427/04	157

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
det settes en maksimumsgrense for andel bolig i senterområdene. I områder for bybebyggelse støtter de forslaget om minimumsandel for bolig. Det er foreslått maksimum etasjeantall for S1 og BY1. I arbeidet med reguleringsplanen har KLP jobbet særskilt med kotehøyde i forhold til kulturminner. De mener derfor at deres forslag bør gjelde foran kommunedelplanen. KLP mener at det er satt for lav TU for S1 og BY1, særlig med tanke på at ny bebyggelse skal tilpasses den eksisterende. De foreslår TU=150 % i S1 og 143,5 % i BY1. Det er det vist sammenhengende grøntdrag fra S2 til F1. Dette ivaretas både som byggegrense og krav til beplantning i reguleringsbestemmelsene. KLP mener at tverrsnittet for lokalgater bør endres noe, ved at forhagene tas ut av tverrsnittet og trottoarsonen utvides. KLP mener at rekkefølgekravene er for ambisiøse og føre til at det ikke skjer noen utbygging i området. Det bør lages en overordnet framdriftsplan for utbygging av infrastruktur med kostnadsfordeling mellom kommunen og berørte eiendommer. Dette må videre avklares i utbyggingsavtaler mellom utbygger og kommunen. Det har vært uklarheter omkring hvilken skole området hører til, og KLP må trolig utrede skoleveg med mer i forhold til to skoler. KLP mener at skoleveg bør utredes i forbindelse med bebyggelsesplan eller søknad om tillatelse til tiltak. KLP mener videre at kommunedelplanen bør sikre at barnehagedekning utredes i forbindelse med søknad om tillatelse til tiltak. <i>Supplement til høringsuttalelse mottatt 3.mars 2004:</i> På åpent møte vedrørende kommunedelplanen på Lade den 1.mars signaliserte plan- og bygningsenheten at det kunne være aktuelt å endre formål og/eller bestemmelsene til områdene BY2, BY3 og BY4. Når utnyttelsen i området for øvrig blir lavere, mener KLP at det bør kunne tillates høyere tetthet på BY1.	<i>høyere %-TU enn i kommunedelplanen. Utnyttelsesgraden er nøye vurdert og dokumentert i reguleringsplanprosessen. Grøntdraget er i reguleringsbestemmelsene ivarettatt med en byggegrense og rekkefølgekrav. Forhagene er tatt ut av gatetverrsnittet for lokalgater. Rekkefølgekravene i kommunedelplanen er opprettholdt og inngår i reguleringsplanen for eiendommene. Det må understrekes at rekkefølgekravene som er gitt i reguleringsbestemmelsene vil være et grunnlag for kommunen til å kreve utbyggingsavtaler med utbyggere. I utbyggingsavtalen vil rekkefølgen for opparbeidelse av den offentlige infrastrukturen kunne nyanseres og tilpasses til en planlagt utbyggingstakt.</i> <i>Skoleveg er utredet i forbindelse med reguleringsplanprosessen. Kommunedelplanen viser flere nye barnehagetomter, og reguleringsbestemmelsene ivarettar at utbyggingstakten tilpasses skolekapasitet og at nye barnehager bygges ut i takt med boligbyggingen.</i>	3. mar	028933/04	161
37. KLP Eiendom Trondheim - Ranheimsveien 10 Viser til tidligere innspill i planprosessen, en forstudie utarbeidet VOLL arkitekter 11.09.2003, og ser at det er tatt hensyn til dette innspillet. Noen forhold må likevel bemerkes. Ranheimsveien nr. 10 er et kontor- og undervisningsbygg på ca. 18 000 m² og disponeres av HiST Helseutdanningen frem til år 2011. Deler av bygget er spesialtilpasset sykepleierutdanningen slik at ombygging til kontorer eller boliger kan være vanskelig. Det vil derfor være behov for å bruke bygget til undervisning eller å konvertere det til institusjonell bruk, sykehjem/omsorg. Behovet for slike formål antas å være økende.	<i>I revidert planforslag er byggeformålet for dette området endret fra "bybebyggelse" til "næring". Bakgrunnen for dette er de tungtveiende innvendingene som er framkommet fra en stor del av den eksisterende næringsvirksomheten i planområdet. Det er særlig nærheten mellom bolig og tung næringsvirksomhet som industri, lager osv, som kan være konfliktfylt. Endringen innebærer i første rekke at det ikke legges til rette for boligetablering innenfor kommunedelplanen tidsperspektiv på 12 år. I retningslinjene er det likevel pekt på muligheten for å</i>	27. mar	026193/04	140

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
KLP mener at planen har meget detaljerte bestemmelser, noe som er uheldig i en kommunedelplan som skal ha et langsiktig perspektiv. De ber derfor om at formålet jf. § 7.1-1 i planen utvides til også å omfatte undervisnings- og allmenntilleggsformål. Videre forstås det å ta ut avsnitt om bransjeetablering i retningslinjene til § 7.1. Formålsgrrensa mellom byggeområder BY6-C og grøntfeltet G3 er trukket lengre fra Haakon VII's gt. enn i forstudien. Dette fører til at den flate og ubebygde delen av tomte ikke kan bebygges. De ber derfor om at BY6-C på nederste del mot jernbanen utvides mot Haakon VII's gt. Eksisterende bygg på øvre del av eiendommen har 3-5 etasjer. Den foreslåtte TU og med stor andel boliger krever betydelige utearealer. Fallende terreng på den nedre og ubebygde delen av tomten tilsier også sju etasjer på denne delen av tomte. Det vil korrespondere med gesimsen på eksisterende bygg. De er godt fornøyd med at Leangen allé ikke stenges for gjennomkjøring. For å oppnå god kapasitet på vegnettet opprettholdes forslaget om rundkjøring mellom Ladeforbindelsen og Leangen allé. Det må utvikles en samarbeidsmodell mellom kommunen og utbyggerne som grunnlag for utbyggingsavtaler som ivaretar en rettferdig fordeling og realistisk belastning på det enkelte prosjekt. Det offentlige må ta sin del av kostnadene om en så omfattende byomforming skal være mulig.	<i>vurdere boligformål på lengre sikt dersom eksisterende virksomheter likevel flytter ut og forholdene ligger bedre til rette for dette jf. hovedmålsetting 1.1.</i> <i>Kommunedelplanen vil ikke få direkte konsekvenser for dagens bruk av eiendommer og bygningsmasse. Dette gjelder også dagens bruk til undervisning. Bestemmelsene i revidert plan åpner for et vidt spekter av næringsvirksomhet, men vanlige forretninger tillates ikke. Unntaket er plasskrevende forretninger som for eksempel bilforhandlere. Dette er i tråd med dagens situasjon. Bestemmelsene til formålet "næring" angir hvilke virksomhet dette innebærer (kontor, lager, lett industri osv), men denne listen vil ikke være uttømmende. Kommunedelplanen er en overordnet plan for et stort område, og en finner det derfor ikke hensiktsmessig å detaljere bestemmelsene ytterligere. Spørsmålet om undervisningsformål kan sies å være innafor kommunedelplanens rammer og må derfor vurderes konkret i bebyggelsesplan dersom det blir aktuelt med en vesentlig utvidelse av undervisningsvirksomheten.</i> <i>Bestemmelsene til kommunedelplanen er nå vesentlig forenklet. I revidert plan er det bl.a. klarere forskjell på juridisk bindende bestemmelser og veiledende retningslinjer.</i> <i>Dette overordnede plannivået anses ikke å gi grunnlag for å tillate høyere byggehøyder enn 6 etasjer, men det åpnes for å vurdere andre byggehøyder gjennom reguleringsplan.</i> <i>Grønnstruktur(G3) i østre del av N19 (tidligere BY6-C) er avsatt med tanke på å ivareta helheten i kulturlandskapet og siktelinjene i retning sør – nord mot landskapet rundt Leangen gård og mot Rotvoll, og styrke sammenhengen mellom kulturlandskapet og sjøen. Slik G3 er vist på plankartet, er det ikke til hinder for utbygging innenfor N19.</i> <i>Videre arbeid med kostnadsberegning av offentlig infrastruktur, kostnadsfordeling, utbyggingsavtaler, vil bli en del av det oppfølgende planarbeidet, jf. kap. 3.6 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling, i planbeskrivelsen side 50.</i>			
38. Kolbjørn Johnsen Eiendom AS – Haakon VII's gate 23A og 23B De påpeker at deres eiendom bør reguleres til forretning/kontor og lager og at eksisterende	<i>Eiendommene ligger i sonen langs Haakon VII's gate hvor det</i>	29. mar	111304/04	224

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	.ØPENR.	OK. IR.
parkeringsplasser ut mot Haakon VII's gate må kunne opprettholdes slik de har det i dag. De stiller seg positiv til at inn- og utkjøring til Haakon VII's gate blir regulert med kvartalsveger og lyskryss, men protester på at det er grunneierne som skal ta kostnaden til bygging av disse kvartalsvegene. De vil allerede få en del kostnader med omgjøring av anlegg for å tilpasse en ny innkjørsel til kommunedelplanen.	<i>tillates en blanding av næringsvirksomhet, dvs. både forretning, kontor og lager.</i> <i>Krav om utbygging av lokalgatenett og utvidelse av Haakon VII's gate med gang- og sykkeltrasé vil først inntre når det blir aktuelt med en større utbygging på eiendommene. Eksisterende avkjørsels- og parkeringsløsninger vil også kunne opprettholdes inntil en slik endring er aktuell. Det brede tverrsnittet på Haakon VII's gate vil få konsekvenser for en del av parkeringen som i dag ligger langs fasadene ut mot hovedvegen. Det er likevel viktig at det reserveres areal til dette for at en på lengre sikt skal kunne oppnå en funksjonell, trafiksikker og miljømessig god hovedgate.</i>			
39. Lade Allé 63 AS / Aune Forlag AS – Lade Allé 63 Aune Forlag AS leier i dag Lade Allé 63, og ønsker i tillegg å leie naboeiendommen Ladetunet i Lade Allé 65. For å få til en effektiv lagerlogistikk har de behov for å åpne transportveg inn fra Lade Allé 63 til de nye lokalene i Lade Allé 65. Den planlagte gangvegen kommer i konflikt med denne transportvegen. De håper derfor at tverrforbindelsen mellom Lade Allé og Haakon VII's gate kan ivaretas med den planlagte forbindelsen mellom Maske og Autronica og eksisterende veg langs Lade Allé inn i Haakon VII's gate.	<i>Den planlagte lokalgaten mellom Lade Allé 63 og 65 er nå fjernet, men plankartet viser fortsatt en framtidig gang- og sykkeltrasé mellom disse to eiendommene. Gang-/sykkelvegtraséen bør opprettholdes for å sikre at det kan opparbeides gode tverrforbindelser for gående og syklende i området.</i> <i>Selve opparbeidelse av denne traséen er knyttet opp til endret bruk av et større sammenhengende område, og på kort sikt er det derfor ikke aktuelt å opparbeide traséen. Men det kan være aktuelt å sikre en fremtidig gjennomføring gjennom avtaler.</i> <i>En ev. omformingsprosess i området forutsettes avklart gjennom revisjon av kommunedelplanen eller reguleringsplan. Den eksakte traséen for gang-/sykkeltraséen kan vurderes endret i en slik sammenheng.</i>	29. jun	093083/04	216
40. Leüthens Eiendom AS - Th. Owesens gt. 24 For å opprettholde utbyggingsmuligheter som ligger i S2 og som det er jobbet med i forslag til reguleringsplan (datert 1.7.02, vært på høring, ikke vedtatt), ønskes O3 flyttet øst for Falkeborg gård i henhold til vedlagt kartskisse. Dette var vist som mulig plassering for barnehage/lekeplass i forslag til reguleringsplan. Om O3 skal ligge som i planforslaget ønskes det makeskifte med kommunen på tiliggende område som de pr. i dag leier av kommunen.	<i>Den mest naturlige lokaliseringen for barnehagen er i tilknytning til boligområdet, tilbaketrukket fra den tyngre bebyggelsen i senterområdet. I revidert plan er O3 tatt ut og erstattet med en bestemmelse som sikrer at det skal avsettes areal til barnehageformål i bebyggelsesplanen. Slik står en nå friere i forhold til at konkret lokalisering og ev. integrering i annen bebyggelse kan vurderes i detaljplanarbeidet.</i>	24. feb	028421/04	154

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
41. Nielsen-Gruppen AS - Haakon VII's gt 11 Nielsen-Gruppen er svært positive til hovedgrepet i planen med lokalgatenett, kvartalsstruktur og inndeling i senterområder, bybebyggelse osv. Det påpekes imidlertid at områdene avsatt til bybebyggelse er svært sammensatt, fra rene industrivirksomheter til detaljhandel. Gjennomføring av planen vil derfor ta lang tid, og det er viktig at det ikke lages bestemmelser som vanskeliggjør en trinnvis utvikling av kvartalene. De ønsker følgende endringer/justeringer: - Kravet om bebyggelsesplan bør ikke gjelde bruksendringer og mindre tilbygg/påbygg i samsvar med kommunedelplanens intensjoner. - Rekkefølgekrav om opparbeiding av offentlige gater/veger bør ikke gjelde for tilsvarende mindre tiltak i samsvar med kommunedelplanens intensjoner. - Ny bebyggelsen bør kunne plasseres 6,5 – 13,0 meter fra formålsgrænse mot gatene, og arealet mellom gate og bygninger kan benyttes til gang-/sykkelveg, varelevering, terrengtilpasning, kundeparkering m.m. Dette vil også gi større variasjon og mangfold i bebyggelsen. Nielsen-gruppen påpeker også at de foreslåtte parkeringsbestemmelsene bør følges opp med bedring av kollektivtilbudet. Det foreslås konkret en ny bussrute Midtbyen-Lade-Leangen-Tunga-Omkjøringsvegen-Sluppen-Tempe-Midtbyen. En slik rute vil betjene mange tusen arbeidsplasser.	<i>I revidert plan er både rekkefølgekravet og plankravet moderert til å gjelde for tiltak over en viss størrelse, henholdsvis 300 og 400 m².</i> <i>Siktemålet med planen er å etablere nye avkjørsler langs lokalgatene og lokalisere p-plassene inne i kvartalet. Bebyggelsen skal fortrinnsvis plasseres langs formålsgrænse for å skape tydelige og gode gaterom. Nåværende parkeringsplasser langs Haakon VII's gt. er derfor ikke i samsvar med disse intensjonene.</i> <i>Planen legger til rette for å bedre kollektivtilbudet ved at alle lokalgater og hovedgater gis bredder slik at de kan betjenes med buss. Kommunedelplanen tar ikke stilling til nye busstraséer, men Bromstadvegens forlengelse, Haakon VII's gate og Håkon Magnussons gate er åpenbart viktige lenker i kollektivsystemet.</i>	25. feb	025840/04	143
42. Njord Eiendom AS – flere eiendommer Njord Eiendom har eierinteresser i flere eiendommer som omfattes av planen og arbeider i tillegg med mulig utvikling av flere andre eiendommer innenfor planområdet. De uttaler at minimumskrav til en boligandel innenfor de ulike delområder er et godt og ambisiøst hovedmål, men at det er viktig for bomiljøet at det tillates et bredt tilbud av tjenesteyting. Det vil alltid være betydelig arealer på grunnplan som ikke egner seg til bolig, og derfor bør kunne benyttes til andre formål. De anbefaler derfor at et generelt forbud mot etablering av dagligvareforretninger, offentlig tjenesteyting og lignende bør utgå.	<i>Høringen har vist at etablering av boliger i næringsområdet langs Lade allé er konfliktfylt i forhold til en betydelig andel tyngre næringsvirksomhet. Området anses derfor ikke klart for denne type omfattende omforming. I retningslinjene er det likevel åpnet for å vurdere boligutbygging på lang sikt dersom eksisterende virksomheter likevel flytter ut. Dette må i så fall avklares i reguleringsplan for et større område eller gjennom revisjon av kommune(del)planen.</i> <i>Merknaden angående begrensning av dagligvarehandel er etterkommet ved at planforslaget ikke lenger skiller på type handel i områder hvor forretninger kan tillates.</i>	20. mar	049539/04	204
43. Njord Eiendom AS - eierinteresser Haakon VII's gt 11B Forretningsdrift (Intersport Gigant og GH Kjøkken) ble etablert i bygget i 2002. Bruksendringen ble godkjent på dispensasjon fra reguleringsplan med hensyn til arealbruk og med direkte avkjørsel fra Haakon VII's gate. I byggesøknaden ble det redegjort for en	<i>Parallele mateveger langs Haakon VII's gate er ikke ønskelig. Kvartalet har mange eiendommer og en kompleks bebyggelsesstruktur – ny organisering er en krevende oppgave</i>	3. mar	029335/04	166

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
mulig framtidig ny atkomst i form av en atkomstgate langs og parallelt med Haakon VII's gate. Njord Eiendom viser til at byggets framside henvender seg mot Haakon VII's gate, og at det derfor er avgjørende for drift av eiendommen at den får atkomst fra Haakon VII's gate.	<i>som det må arbeides mer konkret med i bebyggelsesplan for kvartalet.</i>			
44. Odd Nygård - Hasselbakkveien 9 Nygård er fornøyd med løsningene langs Haakon VII's gate og Bromstadveiens forlengelse, sykkelgater med fortau. Turvegen som går langs jernbanen på sørsiden bør krysse under Bromstadvegens forlengelse. Det bør være gode forbindelser mellom turvegen og sykkeltilbudet langs Bromstadvegens forlengelse. I vest bør turvegen avsluttes inn på et sykkelvegnett som går mot Midtbyen.	<i>Det er foreslått nye gang-, sykkel, og turvegtraséer både i retningene nord- syd og øst vest. Nye traséer er knyttet opp mot eksisterende og overordnede traséer utenfor planområdet.</i> <i>Detaljer omkring utforming av kryssinger må avklares i detaljplaner.</i>	4. mar	028950/04	163
45. Persson Norge AS v/Advokatfirmaet Schjødt AS - Haakon VII's gate 8-10 I dag foregår det salg og reparasjoner av Volvo lastebiler og busser på eiendommen. Virksomheten er ikke i samsvar med forslaget til formål for området, slik at Persson Norge må påregne avslag på søknader om videre tilrettelegging av virksomheten. De er derfor ikke enige i forslaget, og ønsker at formålet gjøres mer åpent slik at gjenværende virksomhet får anledning til å fortsette og utvide seg på en naturlig måte. Persson Norge motsetter seg at det tas i bruk så store areal til internveier som planforslaget viser. Det foreslåtte vegsystemet vil legge store begrensninger på virksomheten og går gjennom eksisterende bebyggelse. Hvis vegene beholdes, ber Persson Norge om at vegen flyttes til eiendomsgrensene med en halvpart i hver eiendom. Felt BY2-H bør gjøres større og BY2-I reduseres. Vegens utforming bør tilpasses til foreslått arealbruk, slik at arealet til veg reduseres. Dagens virksomhet krever spesialtilrettelegging av adkomst, og de ber om at dette ivaretas. Ellers vises det til uttalelse fra Næringsforeningen. <i>Supplerende merknad:</i> De viser til at kjøpesenterforskriften er opphevet og har lagt ved utdrag fra Miljøverndepartementets veileder til reguleringsplan og kopi av Pedersen m.fl.: "Plan- og bygningsloven" s. 407. Det anføres at kommunen ikke har hjemmel til å foreta den næringsregulering med hensyn til bransjer som ligger i planforslaget.	<i>Etter høringsrunden er planforslaget endret for å sikre at eksisterende næringsvirksomhet skal få gode rammevilkår og utviklingsmuligheter jf. kommunedelplanens hovedmålsetting pkt. 1.1.</i> <i>Vegarealet er redusert noe, og vegen er flyttet til eiendomsgrensen i henhold til Perssons ønske.</i> <i>Den mer detaljerte næringsreguleringen med hensyn til bransjer er tatt ut i revidert planforslag.</i>	1. mar	026931/04	149
46. Reidar Olsen Eiendom AS (ROE) v/ Blix Arkitektkontor - Haakon VII's gate 13 Eiendommen brukes i hovedsak til detaljhandel, og noe kontor. Reidar Olsen Eiendom as (ROE) støtter i hovedsak planforslaget, og finner næringsforeningens uttalelse for negativ og konserverende. ROE støtter planforslagets intensjon om utvikling til handel, kontor og godt bomiljø. Synes det er viktig å knytte sammen S1 og S2, og mener at forlengelsen av Håkon Magnussons gate er viktig. Det ønskes mulighet for bolig også i BY2, med en andel på 20 %. Det er ikke ledige områder i kvartalet i dag som kan fungere som åpent fellesareal. Det	<i>Etablering av boliger betinger at forholdene legger til rette for det i et større sammenhengende område, slik at bomiljø, støy osv kan ivaretas på en god måte. For det sammensatte næringsområdet langs Haakon VII's gate anses det ikke aktuelt med boligformål innenfor planperioden på (12 år).</i> <i>Det vil bli en stor utfordring for alle parter å få på plass</i>	12. mar	032422/04	180

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	.ØPENR.	OK. IR.
bes videre om at det tillates fem etasjer i området. ROE peker også på at kommunens ønske om samarbeid med felles plan for hvert kvartal er vanskelig å gjennomføre. Det bes om at det tas inn i planen at kommunen skal bistå aktivt i sånne situasjoner, og at det blir mulig å lage en plan for en enkelt eiendom. ROE stiller seg i utgangspunktet positivt til det foreslåtte veinettet, men ønsker at det ikke skal være nødvendig at lokalgatenettet skal være etablert før ny bebyggelse kan tas i bruk i BY2-A. ROE mener at forslaget til lokalgater er for omfattende, og at det er mulig å få til gode løsninger helt eller delvis uten ”trottoar”, forhåpentlig, fortau m.v. ROE er også positiv til forslaget om begrenning i andel bakkeparkering. ROE mener retningslinjen omkring dispensasjon fra plankravet ikke vil gi en ønsket utvikling, ettersom det stilles krav om at tiltaket må være i samsvar både med tidligere vedtatt reguleringsplan og kommunedelplanen for at dispensasjon skal kunne vurderes.	<i>bebyggelsesplaner for hele felt/kvartaler der feltene består av mange eiendommer og ulike virksomheter med forskjellige ønsker om endring. I praksis viser det seg vanskelig for grunneierne å samarbeide og kravet om at bebyggelsesplaner skal omfatte hele felt/kvartaler er derfor endret til en retningslinje. I bebyggelsesplanene må det likevel forutsettes at nye tiltak settes inn i en helhetlig sammenheng og muliggjør en ønsket utvikling også for naboeiendommene. Kommunens rolle i slike planprosesser vil normalt være å veilede og bidra til samordning av ulike samfunnsinteresser. Om kommunen skal innta en mer aktiv rolle detaljplanarbeidet er et ressurs spørsmål som selve kommunedelplanen ikke kan avklare.</i> <i>Lokalgatenettet er nå forsøkt tilpasset eksisterende terreng, eiendomsgrenser og bygninger bedre. Breddene på lokalgatene er også redusert til det som anses som et minimum for å sikre en robust infrastruktur. Endelig plassering og utforming av lokalgatene må avklares i detaljplan.</i> <i>Retningslinjen om dispensasjon fra plankravet er tatt ut som følge av at plankravet nå kun er knyttet til større tiltak, dvs. byggetiltak og bruksendringer over 400 m².</i>			
47. Reitan Eiendom – Lade Gaard Reitan Eiendom foreslår at Lade Allé flyttes sørover, for å skape mer avstand mellom bygninger og veg. De ønsker at vegen Olav Engelbrektssons allé legges i kulvert, og at over denne lages park og gangveg, slik at den historiske sterke tilknytningen mellom kirka og gården forsterkes. Videre er det et ønske om å få innarbeidet en landingsplass for helikopter ved Lade Gaard, i forbindelse med kurs- og møtevirkomheten på gården. Reitan Eiendom presiserer til slutt at de – hvis disse tiltak ikke kan prioriteres av Trondheim kommune - vil vurdere praktisk og økonomisk deltagelse i finansiering av eventuelle tiltak, særlig knyttet til Engelbrektssons allé.	<i>Tiltakene ligger delvis utenfor kommunedelplanen. Flytting av veg og etablering av landingsplass for helikopter på Lade gård, må utredes i et eget reguleringsplanarbeid. Viktige hensyn blir kulturhistoriske interesser (Lade gård, Lade kirke, ev. kulturminner i grunnen), hensiktsmessig trafikkavvikling og beboere i området.</i> <i>Det foreligger idéskisser (1998) og forslag til reguleringsplan for lokalsenter på Lade (datert 08.01.98, ikke vedtatt) som viser flytting av Lade allé og ulike alternativer for Olav Engelbrektssons allé.</i> <i>Flytting av Lade allé var den gang betinget av finansiering fra utbygging av Sirkustomta. På bakgrunn av kulturhistorisk ønske om mer rom og utsikt rundt kulturminnene Lade gård og Lade kirke er det ikke aktuelt lenger. Spørsmålet er derfor ikke tatt opp i kommunedelplanarbeidet.</i>	30. apr	049542/04	205

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
	<i>På møte med Rema Eiendom vedr. merknaden (24. august 2004), ble konklusjonen at de skulle få utarbeidet idéskisser som diskusjonsgrunnlag for et ev. planarbeid, og at reguleringsspørsmålet ev. kunne behandles politisk for å få politiske signaler før oppstart av planarbeidet. Det er forøvrig gjennom bestemmelser og retningslinjer til friområder, grønnstruktur, uterom, kulturlandskap og kulturminner fokusert på Lade kirke og Lade gård med henblikk på å ivareta det historiske landskapet.</i>			
48. Rema Eiendom Nord ASA - Haakon VII's gt 12 (AGA-tomta) Rema Eiendom støtter planens ambisiøse målsetting om at området skal utvikles til et attraktivt byområde med varierte funksjoner og høy tetthet. De mener imidlertid planen må forenkles slik at den er positiv og fleksibel i forhold til både dagens situasjon og framtidig utvikling, for at målsettingene skal kunne nås. De påpeker særlig at dagens eiendommer og bygninger må ivaretas på en bedre måte ved at kvartalsstrukturen og vegsystemet tilpasses bedre til eksisterende situasjon. Rema Eiendom mener at bestemmelsen om forbud mot etablering av større dagligvareforretninger, offentlig tjenesteyting, kulturtilbud og overnatting i områder for bybebyggelse, ikke hører hjemme i en fleksibel og positiv plan. Rema Eiendom ønsker å utnytte sin eiendom til dagligvarebutikk. De mener det er behov for dagligvarebutikk også utenfor senterområdet på Lade for å betjene eksisterende og framtidige boligområder i nærheten, og som et supplement for de som ikke ønsker å til kjøre/gå til det store varehuset i Trondos-kvartalet. Det påpekes at trafikken vil øke som følge av utbyggingen på Trondos sin eiendom. En ny dagligvarebutikk på AGA-tomta vil, i følge Rema Eiendom, dempe tilstrømmingen til Trondos fra lokalområdet, og dermed bidra til å redusere belastningen på Haakon VII's gate.	<i>Lokalgatenettet er i det reviderte planforslaget justert i forhold til eksisterende bebyggelse og eiendomsgrenser og tverrsnittet er redusert. Gatenettet er også redusert noe i omfang. Det vil ikke være mulig å få på plass en helt nødvendig infrastruktur uten at den kommer i konflikt med bebyggelse enkelte steder. Gjennomføringen av gatenettet vil måtte skje over lang tid avhengig utbyggingsønsker. Så lenge det ikke skjer vesentlige endringer på eiendommene, vil vegsystemet heller ikke kunne bli etablert. Den viktigste konsekvensen av planen er at byggetiltak i disse vegkorridorene ikke vil bli tillatt. Endelig plassering og utforming skal avklares i bebyggelsesplan.</i> <i>Rema Eiendoms merknad angående begrensninger i dagligvarehandel er etterkommet, ved at planen åpner for at det kan tillates en andel av alle typer forretninger i en avgrenset byggesone langs Håkon VII's gate. Men retningslinjene tilsier at noe mer plasskrevende virksomhet bør prioriteres i næringsområdene langs Haakon VII's gate.</i> <i>Andel og type handel forutsettes avklart i detaljplan.</i>	3. mar	029333/04	165
49. Riis Eiendom A.S - Lade allé 71 Planforslaget får negative konsekvenser for Riis Bilglass As, Bilglassgruppen og Lade Offset AS. De viser til og stiller seg på linje med Næringsforeningens samlede høringsuttalelse for området mellom Haakon VII's gate og Lade allé. De ønsker ikke at Lade allé skal utvides med ytterligere grøntareal. De byksler i dag en del av eiendommen mot Lade allé av Trondheim kommune. Dette benyttes til transport av varer inn/ut, samt kundemottak/-utlevering av biler.	<i>Grøntarealet i N11 langs Lade Allé er redusert som følge av merknadene som er kommet inn. Dette medfører av grensen for formål grønnstruktur følger eiendomsgrensene i stedet for byggegrenser på gammel reguleringsplan.</i> <i>Det vises for øvrig til kommentarer på næringsforeningens samlede høringsuttalelse på side 46.</i>	3. mar	030431/04	175

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
50. Ringve museum - Lade allé 60 Ringve grenser inn til planområdet, men berøres allikevel i stor grad. Ringve er Norges nasjonale museum for musikkinstrumenter og er omkranset av Ringve botaniske hage NTNU. Samlet besøkstall anslåes til ca. 102.000 pr. år (2003). Museet og den botaniske hage har betydelig potensial som rekreasjons- og opplevelsesområde. Det vises til vedlegg 10.3 i planforslaget der tidligere innspill fra Ringve museum refereres. Adkomsten karakteriseres som livsfarlig, og det finnes verken fortau eller fotgjengerfelt i det aktuelle området. Dagens avkjørsler er uoversiktlige og parkeringstilbudet er dårlig. Bruken av parkeringsarealet på sørsiden av Lade allé forutsetter egen parkeringsvakt som anviser innkjøring fra Haakon VII's gt. Det er startet en prosess om utvidelse av området som også innebærer vurderinger av adkomsten til området. Et alternativ kan være en ny adkomst i nærheten av krysset Lade allé og Olav Engelbrektssons allé. Tidligere innspill: Peker på at Ringve er et meget attraktivt og viktig rekreasjonsområde. De har merket en økning i trafikken i Lade allé som følge av dårlig kapasitet i Haakon VII's gate.	<i>Lade allé har i dag en viktig funksjon som adkomst til næringslivet i området, men med bakgrunn i tendens til mye gjennomgangstrafikk, bør det vurderes trafikkregulerende tiltak for å dempe denne. På lengre sikt, ved en omforming av næringsbebyggelsen til for eksempel boliger, vil det kunne være aktuelt å nedgradere Lade allé til lokalgate med tosidig fortau og sykkel i gate.</i>	2. mar 1. jun 2001	027735/04 076512/01	152 048
51. Rishaug Eiendom AS - Haakon VII's gt. 23 C Ønsker å få endret inntegnet veiløp mellom Rishaug BY2-D og BY2-E. Veien vil ligge helt inntil inngangen i hovedbygget, noe som gjør adkomsten risikabel og forringer inngangspartiet vesentlig. Veien går videre tvers gjennom det nyeste bygget på eiendommen, et to etasjers forretningsbygg med butikk i første og kontorer i andre etasje, som det er investert mye i. Langs eksisterende veg er det en flott allé som delvis ser ut til å komme midt i gateløpet. De ønsker at veien legges i ytterkant av tomtegrensen slik at det ikke må avgis areal til den nye veien. Rishaug Eiendom AS ønsker å utrede muligheten for å bygge forretningslokaler med leiligheter i de øverste etasjene. Det aktuelle området ligger i S2, godt unna den opprinnelige søppelfyllingen. Dette prosjektet er av høy interesse for selskapet, og det er viktig for de framtidige veivalg som selskapet står ovenfor.	<i>Lokalgate er justert og har fått en tilstrekkelig avstand til hovedinngangen og nytt bygg på eiendommen. Gata følger videre eksisterende allé og vil ikke komme i konflikt med beplantningen. En mer detaljert vurdering av vegtraséen må for øvrig gjøres i en framtidig detaljplan, når omforming av området blir aktuelt.</i> <i>I senterområde S2 kan boliger vurderes gjennom en bebyggelsesplan. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at en ev. utbygging forutsetter opprydding av forurenset masse i grunn. Tomtens nærhet til jernbanen vil også være en utfordring i forhold til boligkvaliteten.</i>	11. feb	015441/04	115
52. AS Rockwool - Leangen allé 1 Rockwool uttaler at det er positiv til at en ønsker å ivareta og legge forholdene til rette for videre sameksistens med tynge virksomheter, men gjør oppmerksom på at å åpne for boliger i nærheten av fabrikk kan medføre framtidige interessekonflikter i forhold til trafikkbelastning og andre forhold rundt deres virksomhet. Støysonekart for fabrikk er	<i>Leangen allé 1 og omkringliggende bebyggelse er vist som næringsområde i revidert kommunedelplanforslag, og skal på kort sikt beholdes kontor, lager og industri. Etablering av boliger vil på lang sikt kunne vurderes når dette eventuelt blir</i>	26. feb 5. mai	026586/04 070352/04	145 210

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
sendt inn.	<i>aktuelt for et større sammenhengende område.</i>			
53. Rossmo Eiendom AS - Haakon VII gt. 13 b, 13 c, 17 c Rossmo Eiendom AS er et selskap som har som primærvirksomhet å leie ut de tre aktuelle eiendommene. Den fremlagte planen berører alle eiendommene på en betydelig måte. Dette planforslaget er vesentlig endret i forhold til et forslag til plan fremlagt på møte i oktober 2003. Planen viser en 20 meter bred lokalgate i forlengelsen av Håkon Magnussons gate, som går over alle tre tomtene og igjennom to av byggene. Det går en rørkulvert over deler av tomtene, som allerede gir restriksjoner på hvor det kan bygges. Den planlagte vegtraséen ligger på den delen av tomta som kan bebygges. Det er også høydeforskjeller som medfører store skjæringer og fyllinger. De ber derfor om en ny vurdering av vegtraséen. Hvis det er nødvendig med en ny lokalgate, ønsker Rossmo Eiendom vegtraséen slik den ble vist i det opprinnelige planforslaget, slik at tre permanente bygg bevares. De ønsker videre en ny vurdering av krav til utnyttelse og parkering, da kulverten allerede legger føringer for hva og hvor det kan bygges. De ønsker at de tre tomtene vurderes som en planenhhet, slik at det kan utarbeides bebyggelsesplan bare for disse. De ber også om at planen ikke ekskluderer leiligheten i Haakon VII's gt. 13 b. Rossmo presiserer til slutt at planen bør gi rom for drift av eksisterende virksomheter i området.	<i>Lokalgata er justert slik at den er bedre tilpasset terrengforholdene og eksisterende bebyggelse. Dette innebærer at gata i hovedsak ligger langs eiendomsgrensen, nord for Rossmos eiendom. Lokalgata er i tillegg redusert til 13 meters bredde. Ingen bygninger på Rossmos eiendom må nå fjernes for å etablere lokalgate. Endelig plassering og utforming av lokalgater må avklares i bebyggelsesplan.</i> <i>Kravet om at nye bebyggelsesplaner skal omfatte hele felt/kvartaler er endret til en retningslinje.</i> <i>Kommunedelplanen har ikke tilbakevirkende kraft og får ingen direkte konsekvenser for eksisterende bygg og virksomheter. Området er imidlertid ikke egnet til boligformål, og kommunedelplanen åpner ikke for etablering av nye boliger i dette området.</i>	3. mar	028424/04	155
54. Statoil ASA Planforslaget begrenser utbyggingspotensial på eiendommen i forhold til gjeldende reguleringsplan, da deler av K1 og K2 endrer status fra byggeområde til friareal. Dette får betydelig konsekvenser for utbyggingskostnadene ved at en stor del av ny utbygging må skje i det området som i dag er etablert som parkeringsområde/-plass. Forslaget vil derfor hindre deres utviklingsmuligheter for området og langt på vei vil hindre en eventuell utvikling av Rotvoll som forskningspark med beslektet oljerelatert virksomhet. <i>Utdyping av merknad i brev av 8. juli:</i> Statoil ønsker å bidra til ny næringsvirksomhet i regionen og er villige til å stille areal til rådighet for etablering av en olje- og gassrelatert forskningspark på Rotvoll. Men dette betinges av at det er politisk vilje til og ønske om det. Nærhet mellom Statoils forskningssenter og en ev. forskningspark vil medføre fordeler. Statoil ønsker å sikre vekstmuligheter for egen virksomhet på Rotvoll. De har i dag bebygd	<i>Kommuneplanens arealdel og forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll begrenser regulerte områder for utbygging på Rotvoll. Deler av områder regulert til petroleumsorientert kontor- og forskningsformål i reguleringsplan fra 1984 er vist som grønnstruktur.</i> <i>Statoils merknad har medført oppslag i media og debatt om videre utbygging i kulturlandskapet på Rotvoll. Statoil har i møte²⁵ med plan- og bygningsenheten og i brev av 8.7.2004 redegjort nærmere for bakgrunnen for sin uttalelse.</i> <i>Utbyggingsplanene er ikke utelukkende relatert til utvikling av Statoils egen virksomhet. Statoil ønsker i noen grad vekstmuligheter utover eksisterende bygningsmasse (en fjerde</i>	20. feb	023960/04	136
		8. jul	097321/04	219

²⁵ Møte 21.6.2004, Statoil v/Hans Olav Skjærvik og Ingve R. Theodorsen

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
27.000m² av de 67.000m² som den gamle reguleringsplanen hjemler. De ønsker å skjerme områdene rundt stien, Rotvollfjæra og fjorden, og ønsker at den fremtidige utbyggen på Rotvoll skal baseres på opprinnelig reguleringsplan og i hovedsak rettes mot K1 (vest) og K2 (nord/øst). Område K3 (over/rundt parkeringsplassen) inngår ikke i disse planene.	<i>fløy på forskningssenteret og en utvidelse av laboratoriet), men også et selvstendig byggetrinn for tilknyttet virksomhet.</i> <i>Plan- og bygningsenheten har signalisert²⁶ at det kan diskuteres en endring i strukturen i utbyggingen dersom arealdelens føringer for bevaring av grønnstruktur blir ivarettatt (jf. retningslinje 1.4 i arealdelen). Statoil har ikke kommet med nye analyser eller skisseforslag til endringer av kommunedelplanen.</i> <i>Statoil representerer et viktig kompetansemiljø i regionen, og initiativet til utvikling av nye bedrifter rundt dette miljøet er interessant for næringslivet og kommunen. Spørsmålet om lokalisering av et slikt næringsområde er imidlertid en sak hvor andre tungtveiende hensyn også må ivaretas.</i> <i>Bygging på Rotvoll har vært, og er, svært konfliktfylt. Framtidige inngrep må begrenses kraftig om verneverdien for landskapet ikke skal gå tapt, og i kommuneplanens arealdel (2003) ble tidligere regulerte byggeområder innskrenket av hensyn til vern av det åpne kulturlandskapet som er igjen. Dette bygger på de faglige konklusjonene i landskapsanalysen fra 2001 (oppsummert i V 5.2 Landskapsanalyse for Rotvollområdet side 97). Verdiene er knyttet til både visuelle, kulturhistoriske og biologiske hensyn. Disse verdiene må etter plan- og bygningsenhetens vurdering tillegges stor vekt og ses i et langsiktig perspektiv.</i> <i>Det er fortsatt et aktuelt spørsmål om område K1 (N23 I revidert plan) burde reduseres ytterligere eller tas ut av kommunedelplanen. Fylkeskommunen oppfordrer i sin høringsuttalelse (oppsummert på side 39) til forsiktighet med å bygge nye, større volumer på Rotvoll; særlig i K1 (N23) som vil bryte et gjennomgående landskapsdrag. Det er derfor mer nærliggende å redusere enn å øke størrelsen på dette området.</i> Konklusjon: Plan- og bygningsenheten har ikke mottatt nye opplysninger som i tilstrekkelig grad kan forsvare en utvidelse av kommunedelplanens byggeområde N23 vestover. Hensynet til vern av kulturlandskapet vektlegges tungt i denne vurderingen.			

²⁶ Møte 2.2.2004 med Statoil v/Andersen og arkitekt Knudsen vedr. høringsforslaget

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	.ØPENR.	OK. IR.
	<i>Det åpnes for at N21 ev. kan vurderes utvidet noe i nordøstre hjørne under forutsetning av at det tas nødvendig hensyn til grønnstruktur, friluftsliv og kulturlandskap.</i> <i>N22 har et betydelig potensial for utbygging, og hensynet til kostnader knyttet til å bygge over p-anlegget veier ikke tungt nok i forhold til tap av landskapsverdier ved å utvide byggeområde N23 vestover.</i> <i>Bystyret har i sluttbehandlingen av kommunedelplanens arealdel vedtatt at det i forbindelse med næringsprogrammet skal utvikles 3-5 nye næringsparker i Trondheim. I umiddelbar nærhet av Rotvoll ligger Lade/Leangen som er et aktivt næringsområde i endring og med rom for blant forskningsvirksomhet. Ellers er det tunge miljøer innen forskning og innovasjon på Nedre Elvehavn og i Teknologibuen (Gløshaugen/Tempe) som bør inngå i en drøfting om lokalisering av en slik forskningspark.</i>			
55. Stiftelsen Rotvoll Gård - Rotvoll gård, leier/eierinteresser 16/1 Steinerskolen på Rotvoll Stiftelsen Rotvoll gård driver Steinerskole og arbeidsplasser og boenheter for psyk. utviklingshemmede for landsbystiftelsen i Trøndelag. Det vises til nylig vedtatt reguleringsplan. Som en del av skoledriften på Rotvoll er det opprettet en barnehage, Rotnissen, som har fått langsiktig leiekontrakt med Trondheim kommune. Arealet er nå søkt fradelt og skal innlemmes som en del av Rotvoll gårds disposisjoner. Rotvoll gård, A5; det må gis bruks- og rivemulighet på området slik at en får gjort bygningsmessige justeringer på Storlåven som har omfattende setnings- og bygningsskader. § 12.5 må omfatte de ulike virksomhetene; skole, gårdsdrift, gårdsproduksjon og landhandel. § 12.4 Barnehage; bygningene, som har en stor historisk og miljømessig verdi, må bevares. Barnehagen og tilhørende bolig var de aller første frigangerboliger i psykiatrien i Norge. Etter eventuell brann må de kunne gjenreises i samme stil og teknikk. De vil gjerne betraktes som en interessant samarbeidspartner for å utvikle området f. eks bygging av toalettanlegg, kiosk, kafédrift og vedlikehold og ettersyn av strandområdet. En forutsetning for dette vil være at de får utvikle området i tråd med stiftelsens intensjoner og	<i>Grønnstrukturen i kommuneplanens arealdel og i planforslaget hadde fått en annen avgrensing enn de byggegrensene som ble vedtatt i gjeldende reguleringsplan. Dette er rettet opp i revidert planforslag. Merknaden er tatt til følge ved at grensen for grønnstruktur følger byggegrensene i gjeldende reguleringsplan for Rotvoll Nedre m.m., R186 c.</i> <i>Reguleringsplanen for Rotvoll gård vil gjelde da planer som viser områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk verdi eller annen antikvarisk verdi skal bevares, skal gjelde foran kommunedelplanen jf. bestemmelsene § 1.3.</i> <i>Reguleringsplaner som viser områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk verdi eller annen antikvarisk verdi skal bevares, skal gjelde foran kommunedelplanen.</i> <i>Det ble i 2003 godkjent bruksendring slik at eksisterende gartnerbolig kunne innredes til barnehage, og det er gitt dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens arealdel. Vilåret er at tiltaket er midlertidig, dvs. at tillatelsen knytter seg til Steinerbarnehagen som leietager, og opphører hvis nåværende leieforhold/drift søkes endret. Det forutsettes at området inngjerdes etter anvisning fra kommunen.</i>	16. mar	035329/04	187

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. NR.
de reguleringer som finnes, og at det finnes rimelig sikkerhet for investeringene blir sikret i plansammenheng. <u>Tilleggsuttalelse</u>, 17. mars: De ber om at reguleringsplanen opprettholdes. Byggbart areal er begrenset i forhold til gjeldende, nylig vedtatte, reguleringsplan. Oppbygging av den tidligere smia og framtidig skolebygg er umuliggjort. Planarbeidet for den nye smia er i gang og vil bli byggesøkt i løpet av året. Plan for nytt skolebygg er i gang og vil bli byggemeldt når planarbeidet er ferdig. Gjeldende regulering for nytt fjøs og innregulert gang- og sykkelstier er også fraveket og det vil umuliggjøre fjøsbygging pga. offentlig vannledning over området. Rotnissen barnehage, Rotvoll Nordre Eksisterende barnehage ligger i A4, men ny småbarnsgruppe skal igangsettes i nabohus som ligger i grønnstrukturen. Eksisterende bebyggelse må inngå i planen, med bevaringsbestemmelse og mulighet til å gjenoppbygging i tilfelle brann. Det skal investeres betydelig i forbindelse med istandsetting/rehabilitering. Eventuelle bygningsmessige endringer vil skje i samråd med byantikvaren.	<i>Da bruksendringen er midlertidig, er det ikke aktuelt å markere denne barnehagetomten på plankartet tilsvarende de andre barnehagene på Rotvoll. Merknaden tas derfor ikke til følge.</i>	17. mar	036273/04	189
56. Tico AS v/Prétor - Haakon VII's gate 5 (Tiller-tomta) Tico AS mener planforslaget gir en god og helhetlig løsning for området, og er generelt positive til forslaget. De har likevel en del merknader til de rammene som er gitt for utvikling av kvartalet S1-B. Tico's eiendom er vist delvis som senterområde og delvis som felles friareal/parkering for hele kvartalet. De er positive til en slik torgløsning, men mener fellesarealet må fordeles likt på de ulike eiendommene. Løsningen som er vist i planforslaget, hvor torget i hovedsak er plassert på deres eiendom, vil medføre en vesentlig og usaklig forskjellsbehandling. De viser også til at nabokvartalet, Trondos, har fått avsatt hele kvartalet til utbyggingsformål senterområde, uten at det er avsatt areal til torg/parkering. Det samme gjelder høydebegrensningene som er større på deres eiendom enn på tilgrensende eiendommer mot øst og sør. De mener det må foretas følgende endringer: - Krav om felles torg angis som en reguleringsforutsetning, og ikke tegnes inn på plankartet. - Det må framgå av planen at hver av oppsitterne i kvartalet plikter å avstå grunn til felles friområde, ev. bytte til seg slikt areal. - Byggehøyden må økes fra kote 38 til 45 lik nabobygget mot sør i samme kvartal. - Utnyttelsesgraden bør økes for at en skal kunne oppnå de tiltenkte funksjoner og kvaliteter.	<i>Plan- og bygningsenheten har vært i dialog med Tico AS om mulige justeringer ang plassering av "torget". Dette har resultert i at merknaden tas delvis til følge ved at spørsmålet om utforming av kvartalets felles- og private uterom skal avklares i bebyggelsesplan.</i> <i>Byggehøydene i planen er gitt ut fra hensynet til kulturminnene Lade gård og Lade kirke. Kulturminnemyndighetene har hatt konkrete innspill på hvordan siktlinjer skal opprettholdes ved framtidig utbygging på Lade. Det forutsettes at høydene kan vurderes mer konkret i en bebyggelsesplan og i samråd med kulturminnemyndigheten.</i> <i>Maksimalhøyde på nabotomt, S1-B3, er i revidert planforslag redusert fra kote 45 til kote 43.</i>	9. mar	031147/04	179

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	DATO	ØPENR.	OK. IR.
Dersom merknaden ikke tas til følge, ber de om at konsekvensene dette medfører for eiendommen og eieren blir utredet. Tico AS ønsker en fortsatt god dialog med kommunen om planforslaget.				
57. Trondheim bygginvest - Haakon VII's gate 7 Haakon VII's gate 7 ligger i området kalt S1-B3. Kommentarene kommer i tillegg til næringsforeningens kommentarer. De er uenige i at det settes begrensninger for dagligvarehandel. Dette begrunnes med at dagligvarehandel ikke fører til konkurranse med Midtbyen, og at dagligvarehandel er nødvendig for å kunne etablere kjøpesenter. Videre spør Trondheim bygginvest om utbyggingen på Trondos sin eiendom har fulgt kommunedelplanens bestemmelser, når det gjelder min. boligandel, etablering av nye forretninger som allerede finnes i Midtbyen, og om planen for Obs viser etappevis utbygging. Videre har de spørsmål omkring definisjon av delfelt/kvartal og beregning av TU.	<i>Av juridiske og praktiske årsaker skiller ikke revidert plan på type handel innenfor områder hvor det tillates forretning. Det legges derfor ikke begrensninger på dagligvarehandel der, men området hvor det kan tillates forretninger er innskrenket.</i> <i>Reguleringsplanen for Trondos sin eiendom ble vedtatt 27.3.2003, dvs. før overordnede problemstillinger i kommunedelplanen var avklart.</i> <i>Utnyttelsesgrad angir forholdet mellom tillatt bruksareal og tomteareal. Tomt er det areal som i planen er avsatt til byggeområde. Den fastsatte grad av utnyttning gjelder både for hele feltet og for den enkelte eiendom.</i>	9. mar	031137/04	177
58. Trondos - Haakon VII's gate 9 Trondos er meget positiv til at det nå kommer på plass en kommunedelplan som vil gi større forutsigbarhet. De er også generelt positive til at det legges opp til en større grad av detaljhandel og mange nye boliger i området. Trondos framhever at Obs! Lade har kunder fra hele Trøndelagsregionen. De er derfor overrasket over, og uenig i, at senterområdet på Lade har fått betegnelsen "lokalsenter", mens Leangen foreslås utviklet til et nytt "regionsenter". Trondos tolker dette som et ønske om å "bygge ned" deres handelssenter på Lade. De oppfatter begrunnelsen for dette grepet å være at Leangen har bedre beliggenhet mht. kommunikasjon, og at den samlede detaljhandelen på Lade da vil bli så stor at den vil true Midtbyen som handelssted. De er forundret over at det legges opp til et nytt senterområde på Leangen samtidig som en er redd for konkurransen med Midtbyen. Trondos har etter omregulering til detaljhandel (2003) investert 450 mill. kr når utbyggingen er ferdig. Senteret vil da romme over 20 000 m² butikkareal. I tillegg kan innendørs parkeringsareal på 5 - 7 000 m² omgjøres til butikkareal. Bygget inneholder for øvrig 4 – 5 000 m² kontorareal og flere tusen kvadratmeter industriareal som er utleid til Goman bakeri. Trondos ber om at Lade defineres som et regionsenter og at det gis mulighet for at de siste kvadratmeterne kan tas i bruk til butikkareal. Trondos ber videre om at deres bensinstasjon på område BY1 fortsatt må kunne opprettholdes. Trondos er ikke fornøyd med at det er foreslått en ny lokalgate i	<i>Begrepepe lokalsenter og regionsenter er tatt ut i det reviderte planforslaget, slik at Lade og Leangen begge er benevnt senterområder. Det legges likevel fortsatt til rette for en høyere tomteutnyttning på Leangen. Bakgrunnen for dette er at mulighetene for en god kollektivtilgjengelighet og tilknytning til hovedvegnettet er betydelig bedre på Leangen enn på Lade. Areal- og transportanalysene underbygger behovet for en noe mer begrenset utbygging Lade. Utnyttingsgraden som er foreslått for Lade er likevel relativt høyt og gir betydelige utviklingspotensialer.</i> <i>Når det gjelder bensinstasjonstomta, som i det reviderte planforslaget er innlemmet i senterområdet, vil kommunedelplanen ikke være til hinder for at denne virksomheten kan opprettholdes.</i> <i>For at Lade skal kunne utvikles til et tettere og mer bymessig område, er det nødvendig å etablere et fleksibelt og ryddig gatenett. Dette er særlig viktig i senterområdet. Både terrenget og eksisterende bebyggelse tilsier at denne gata bør legges direkte i forlengelsen av Haakon Magnussons gate. Å forskyve gata ned i Ladalen vil ikke gi en bymessig gatestruktur.</i>	25. feb	026200/04	142

Merknader til planforslag (1.12.03) høring/off. ettersyn jan-mar 2004	KOMMENTAR	)ATO	.ØPENR.	)OK. IR.
forlengelsen av Haakon Magnussons gate som berører deler av parkeringsarealet. De ber om at vegen legges ned i Ladalen.	<i>Etablering av denne gata er også viktig for å skape et mer oversiktelig trafikkmonster og bedre tilgjengelighet til selve kjøpesenteret.</i>			

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
HØRINGSPARTER				
59. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag Fylkesmannen viser til sin tidligere uttalelse, hvor de bl.a. påpekte at en kombinasjon av boliger og andre funksjoner vil medføre miljømessige utfordringer i forhold til fare for støy, luftforurensing og forurensing i grunnen. Selv om disse områdene i det nye utkast er endret til næringsområder, vil denne uttalelsen fortsatt gjelde for senterområdene. Fylkesmannen ba i forrige uttalelse videre om at det i planbestemmelsene i kommunedelplanen skulle settes krav til dokumentasjon og utredning av miljøproblemer i detaljplan. Dette er nå tatt inn i bestemmelsene. Fylkesmannens vilkår for egengodkjenning om at bebyggelsesplaner rutinemessig blir sendt Fylkesmannen til uttalelse er oppfylt i nytt forslag. Vilkår for egengodkjenning: ingen.	<i>I bestemmelsene § 2.3 står det at tilhørende Planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker skal legges til grunn for utarbeidelsen av bebyggelsesplaner i området, og § 7 Miljø og Grunnforhold ivaretar at det skal redegjøres for de miljømessige utfordringene.</i>	19. okt	133671/04	253
60. Statens vegvesen Statens vegvesen mener at Trondheim kommune må styre utviklingen i området slik at det blir en kontrollert økning i trafikken og ikke resulterer i sammenbrudd i trafikksystemene. Visse typer arealkrevende næringsutvikling bør absolutt kunne legges til Lade-Leangen. Men andre typer næringsvirksomhet som like gjerne kan ligge sentrumsnært, bør primært styres til slike områder. Derved kan man unngå negative konsekvenser for handelen i Midtbyen og samtidig oppnå en positiv utvikling på reisemiddelfordelingen. En full utbygging på Lade vil være i strid med nasjonale og kommunale målsettinger om styrking av Midtbyen som by- og regionsenter, et mer miljøvennlig transportsystem og en restriktiv linje for bilbaserte kjøpesentre.	<i>Potensialet for handel er nå redusert av hensyn til Midtbyen og omkringliggende bydelssentra og trafikkskapningen i området. For å begrense biltrafikken legger kommunedelplanen opp til en reduksjon av antall parkeringsplasser. Sammen med en bedring av kollektivtilbudet vil man på denne måte kunne begrense veksten i biltrafikken. I det endelig planforslaget er det tatt inn retningslinjer om begrensning av andel forretning i næringsområder med forretning og det presiseres i retningslinjene at kjøpesentre bør lokaliseres i senterområdene.</i> <i>Når det gjelder Lade/Leangens rolle som avlastningssenter og forholdet til Midtbyen, henvises det til fylkesplanen og kommuneplanens arealdel. Problemstillingen er utredet nærmere i handelsanalysen og anslag viser at planforslaget har moderert utbyggingspotensialet for handel med 64 % i forhold til kommuneplanens arealdel.</i>	5. okt	126314/04	234
61. Den norske kirke, Nidaros bispedømmeråd - Lademoen kirkegård Nidaros bispedømmeråd viser til sin uttalelse til første høringsrunde, hvor de påpekte at det ikke er regulert inn tilstrekkelig kirkegårdsareal i planen for å kunne dekke framtidig behov for kirkegårdsareal i området. Selv om boligandelen i området har blitt redusert i forhold til tidligere planforslag, mener Bispedømmerådet fortsatt at det skal tas med en rekkefølgebestemmelse i planen for etablering av kirkegård. Bispedømmerådet påpekte også at det i kommunedelplanen må tas hensyn til nødvendig driftsadmkomst til Lademoen kirkegård. En kan ikke se at dette er gjort og ber derfor om	<i>Utredning av kirkegårdssituasjonen er en stor oppgave som det ikke er rom for å løse i denne planen. En eventuell utvidelse av kirkegårdsarealet ut i et eksisterende boligområde må følges opp med regulering og oppkjøp.</i> <i>Det er foreslått en turveg i en smal grønnstruktursone nord for Lademoen kirkegård mot jernbanen. Dette er eksisterende</i>	21. okt	133602/04	248

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
at dette innarbeides i planen.	driftsadmkomst til kirkegården og skal opprettholdes som det.			
PRIVATE ORGANISASJONER				
62. Næringsforeningen i Trondheim Næringsforeningen er stort sett positiv til planforslaget og anbefaler en snarest mulig politisk behandling. De er også enige i at det bør settes av areal til lokalveger, men anbefaler at man begrenser realiseringskravet til den dagen omdisponeringen kommer. Internvegene bør i større grad følge naturlige grenser i enten terreng, utbyggingssted og/eller mellom eiendommene. Det er også en mulighet for at kvartalsplanene kan utløse et samarbeid mellom grunneierne i utvikling av internvegene inklusive trasévalg. Gangvegene er det i hovedsak først behov for når bolig introduseres. Det er lagt et for høyt ambisjonsnivå på sidevegene. Næringsforeningen mener videre at kommunedelplanen setter meget strenge rekkefølgekrav, som lett kan føre til frysing av utbygging langs Haakon VII's gate til den er ferdig. Det bør derfor være tillat med bygging inntil byggelinjen langs Haakon VII's gate og langs Bromstadvegens forlengelse. Dessuten anbefales det å tilpasse utbyggingen av Bromstadvegen på en slik måte at aktører med trange arealer ikke får det driftsmessig umulig. Det bør vurderes om det er behov for en slik høy standard på Haakon VII's gate, og om det er mulig å utsette i tid deler av gjennomføringen. De synes det er naturlig at Trondheim Kommune er aktivt med i utbyggingen av Haakon VII's gate også finansielt. Det bør være mer klare regler for utgiftsfordelingene mht. til opprustning av Haakon VII's gate. De planlagte parkeringsrestriksjoner hører mer hjemme i et sentrumsnært område med stor boligandel. Vedlagte kommentarer fra Julius Maske AS, Trondheim Bygginvest AS, ICA Distribusjon AS, Agenda eiendom AS og Wullum Hus AS er oppsummert og kommentert for seg nedenfor.	<i>Opparbeidelsen av lokalgatenettet vil kunne skje i takt med grunneierens utbyggings-/omdisponeringsønsker. Omfanget av lokalgatenettet er vurdert ut fra hva som anses som et nødvendig minimum, og traséene er så langt mulig tilpasset eksisterende eiendomsgrenser og bebyggelse. Etablering av et nytt gatenett i et område som allerede er bebyggt, kan likevel vanskelig gjøres uten konflikter med enkelte grunneierinteresser. Ut fra en helhetlig vurdering anses ikke ulempene for berørte grunneiere å være større enn gevinsten gatenettet vil gi mht. økt utnyttelse av eiendommene. Tverrsnittet på lokalgater er blitt redusert etter høringsrunden, og har nå fått en standard som anses som nødvendig for en god og sikker trafikkavvikling.</i> <i>Foreslått nytt tverrsnitt i Haakon VII's gate tar utgangspunkt i eksisterende kantsteinslinje for kjøretrafikkarealet. Det symmetriske tverrsnittet er nødvendig for å ivareta god tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk. Dagens trafikk situasjon i Haakon VII's gate vurderes som så vanskelig at det ikke kan anbefales vesentlig utbygging på Lade før denne vegen er utbedret. Ombygging av Haakon VII's gate kan tenkes gjennomført etappevis, men er så viktig for byutviklingen i området at kommunen bør vurdere mulighetene for å få gjennomført opprustning av vegen under ett. Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i kapittel 3.6.</i> <i>Planen både tillater og anbefaler bygging inntil byggelinjene langs Haakon VII's gt. og langs Bromstadvegens forlengelse.</i> <i>Endelig plassering og utforming av gatene må avklares i detaljplan og gjennomføringen avklares vanligvis gjennom utbyggingsavtaler.</i> <i>Begrensning i parkeringsdekning og bedring av kollektivtilbudet er en nødvendig konsekvens av fortetningsstrategien som kommuneplanens arealdel har fastsatt. Det vises til vurdering av parkeringssituasjonen i planbeskrivelsens kapittel 3.4 Bedre</i>	20. okt	134078/04	255

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
	tilgjengelighet for alle side 37.			
GRUNNEIERE og RETTIGHETSHAVERE				
63. 3-T Produkter AS v/ Advokathuset Trondheim DA – Leangenveien 10 Viser til at de har fått innvilget bruksendring av eiendommen på dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan. Dispensasjonen ble gitt på vilkår av at reguleringsplanen for området endres. De anmoder om at ny reguleringsplan for deres eiendom skal gjelde foran kommunedelplanen. Deres virksomhet inngår ikke i ”næringsformål” som det er definert i kommunedelplanen, og de ber om at dette ikke vil være til hinder for at ny detaljplan for deres eiendom kan godkjennes. Når det gjelder rekkefølgekrav om opparbeidelse av turvegtraséen, presiseres det at dette ikke bør gjelde bruksendring og tilbygg. Ordlyden i denne bestemmelsen (§ 4.4.1) må endres for å unngå uforholdsmessige store konsekvenser for de berørte eiendommer. Kommunedelplanen forsøker å begrense maks. andel utomhusparkering på næringseiendommer. I denne sammenhengen ønsker 3-T Produkter at man også vektlegger forholdet mellom bebyggd areal og utomhusareal på en eiendom. For å sikre likebehandling, bør bestemmelsen om krav om fjernvarmeanlegg ved nybygg og rehabilitering spesifiseres nærmere.	<i>Reguleringsplaner vedtatt etter 6.1.2004 (Vedtak om offentlig ettersyn) vil gjelde foran kommunedelplanen, jf. bestemmelsene § 1.2.</i> <i>Rekkefølgekravene gjelder kun for byggetiltak og bruksendringer over 300 m². Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i planbeskrivelsens kapittel 3.6 side 50.</i> <i>Bestemmelsene om maks. andel bakkeparkering og fjernvarmetilknytning har den samme ordlyden som i kommuneplanens arealdel. Fjernvarmetilknytning er koblet til ny utbygging og rehabilitering med et samlet golvareal over 1000 m². Rehabilitering defineres som ”hovedombygging” iht. plan- og bygningslovgivningen.</i> <i>Andelen bakkeparkering beregnes i forhold til tomteareal inkl. bebyggd areal. Med denne bestemmelsen ønsker en å redusere arealforbruket og få til en mer bymessig utvikling av området.</i>	20. okt	133291/04	241
64. Advokatfirmaet Bjerkan Stav ANS, generell uttalelse Bjerkan anser det endrede planforslaget som mer fleksibelt enn det opprinnelige forslaget, og mener at det i større grad hensyntar de virksomheter som er etablert i området i dag. Han er imidlertid kritisk til plankravet (§ 2) og rekkefølgebestemmelsene (§ 4) i kommunedelplanforslaget, og særlig til kriteriene for når disse bestemmelser kommer til anvendelse. En grense på 300 m² for nybygg/tilbygg til en bestående virksomhet er etter hans mening noe restriktivt, og vil medføre at en i stor grad må dispensere fra disse kravene, med mulig forskjellsbehandling som konsekvens. I enda større grad vil dette gjelde for bruksendringer. Området har i dag en del eiendommer som benyttes til andre formål enn de kommunedelplanen legger opp til, og etablering av en ny, endret virksomhet i eksisterende lokaler bør ikke utløse plan- eller rekkefølgekravene. Plankravet og rekkefølgekravene vil til sammen kunne føre til konservering i stedet for en utvikling av området. Bjerkan tar også opp spørsmålet om gjennomføring av planen. Han påpeker at det bør unngås en situasjon med separate forhandlinger med de ulike eiere og en situasjon hvor	<i>Grensen for når <u>plankravet</u> slår inn er nå økt fra 300 til 400 m².</i> <i>Det er nødvendig å sette en øvre arealgrense for rekkefølgekrav/ plankrav, slik at man kan oppnå en helhetlig utvikling av området og en forutsigbar saksbehandling. Kravet på 300 m² må håndteres konsekvent for å unngå forskjellsbehandling, slik Bjerkan påpeker. Rekkefølgekravene er like relevante for bruksendringer som for nybygg, særlig fordi bruksendringer erfaringsmessig medfører økt aktivitet og transportbehov. Det er nærmere redegjort for gjennomføring av planen i kap. 3.6 Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling, i planbeskrivelsen side 50.</i> <i>Retningslinjene er endret og begrepene lokale/regionale funksjoner er fjernet.</i> <i>Rekkefølgekravene er begrunnet i at en ønsker en mer bymessig utvikling av området, med høy kvalitet i utforming av bebyggelse</i>	20. okt	133594/04	247

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
de som "ligger først i løypa" må ta større andeler eller vente med gjennomføring av sine planer til flere kan være med å dele kostnadene. Hvis denne utfordringen ikke løses på en fornuftig måte som skaper forutsigbarhet og rettferdighet, vil planen kunne føre til konservering av området. I retningslinjene (pkt. 5.1) står det at forretninger og servicefunksjoner som henvender seg til et større omland, bør lokaliseres til S2. Utvidelse av forretningsvirksomhet og servicetilbud i S1 bør være av mer lokal karakter, fortrinnsvis rettet mot bydelen Lade. Bjerkan bemerker at denne retningslinje har lite relevans, da man ikke med hjemmel i retningslinjene kan nekte etablering av en virksomhet som tilfredsstiller kriteriene i reguleringsbestemmelsene. Det er allerede etablert en virksomhet som henvender seg til en kundekrets langt ut over Lade-området i S1, og når man allerede legger strengere rekkefølgebestemmelser for S1 enn for næringsområdene generelt, bør det ikke legges uklare begrensninger i bruken av arealene i gjenværende del av S1. Han antar at noen av rekkefølgekravene til S1 har sammenheng med at det her skal være boligbebyggelse, og påpeker at de krav som er begrunnet i boligbebyggelse ikke bør gis anvendelse allerede ved ombygging/tilbygg knyttet til allerede bestående virksomhet eller bruksendring til andre formål enn bolig.	<i>og uterom. En opprustning og større endringer i infrastrukturen er nødvendig for at området skal tåle trafikkøkningen som utviklingen vil medføre.</i>			
65. Agenda Eiendom Agenda Eiendom påpeker at det er uklart hvordan utnyttingsgrad for et helt kvartal beregnes, når ikke alle grunneiere bygger ut samtidig. De mener at rekkefølgebestemmelsene er alt for omfattende og at utformingen av Haakon VII's gate og Håkon Magnussons gate er for ambisiøse. Håkon Magnussons gate kan med fordel føres frem til Bromstadveiens forlengelse, noe som vil øke trafikkapasiteten inn til og ut fra Lade. Gater med fortau el. gang/sykkelveg må også gjøres enklere og mindre arealkrevende. Hovedveinettet skulle vært en offentlig oppgave, og gang/sykkelveier bør knyttes opp til boligutbygging. De oppfatter det som urettferdig å knytte rekkefølgekrav til bruksendring i N-feltene, da det er bare 3-4 eiendommer igjen i N-feltene som ikke er bruksendret til handel. De foreslår at det i hvert fall for N-feltene blir innført parkeringsnorm for ytre bydeler. De påpeker at planbestemmelsene skulle vært presise på hva som legges opp til av kollektivdekning som en forutsetning både for planen og for myndigheter og andre som skal bestemme kollektivtrafikken. Det er behov for en ringrute som kjører begge veier fra Midtbyen - Lade - Leangen - Tunga - Omkjøringsveien - Sluppen - Tempe - Midtbyen.	<i>Utnyttelsesgrad angir forholdet mellom tillatt bruksareal og tomtearealet. Tomt er det areal som i planen er avsatt til byggeområde. Den fastsatte grad av utnytting gjelder både for hele feltet og for den enkelte eiendom.</i> <i>Det har blitt vurdert om Håkon Magnussons gate kunne forlenges fram til Bromstadveiens forlengelse, men dette vil ikke være aktuell i denne planperioden, da det bl.a. vil være nødvendig med riving av større, eksisterende bygg.</i> <i>Tverrsnittet på lokalgater er blitt redusert etter 1. høringsrunde, og har nå fått en standard som anses som nødvendig for en god og sikker trafikkavvikling. Foreslått nytt tverrsnitt i Haakon VII's gate tar utgangspunkt i eksisterende kantsteinslinje for kjøretrafikkarealet, og ligger i hovedsak innenfor kommunale arealer. Det symmetriske tverrsnittet er nødvendig for å ivareta god tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk.</i> <i>Etter at ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt, er arealpolitikken for området endret. Dette vil nødvendigvis føre til ulik behandling av bruksendringer før og etter ny</i>	21. okt	134078/04 (Vedlagt NiT)	255

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
	<i>kommuneplanens arealdel ble vedtatt. Ved flere av de godkjente bruksendringene er det i byggetillatelsen imidlertid også stilt vilkår for gjennomføring av offentlig infrastruktur og det er inngått utbyggingsavtaler for gjennomføring av denne.</i> <i>Det har i planprosessen vært stort fokus på behovet for en bedre tilgjengelighet med kollektive transportmidler. Virkemidlene for å etablere et bedre kollektivtilbud i kommunedelplanen ligger først og fremst i arealdisponeringen. Det legges til rette for et bedre kollektivbetjening med buss ved at alle lokalgate og hovedgater gis bredder som gjør at de kan betjenes med buss. En kommunedelplan har utover dette ingen mulighet til å styre den faktiske gjennomføringen av kollektivtilbudet.</i>			
66. Aune Forlag AS, Lade Allé 63 AS – Lade Allé 63 og 65 Aune Forlag er skeptisk til den planlagte gang- og sykkeltraséen fra Lade Allé til Haakon VII's gate mellom Lade Allé 63 og 65. Dette begrunnes med at det er behov for en omfattende sambruk mellom de to eiendommer. Videre forutsetter kommunedelplanen at aktiviteten rettes mot Haakon VII's gate, noe som krever stor fleksibilitet i tilpasningen på de aktuelle eiendommer. En god forbindelse mellom nord- og sørsiden av byggene vil være viktig for å kunne endre bygningenes orientering. Det anbefales derfor at gang- og sykkelvegstraséen legges mellom eiendommer med større avstand mellom bebyggelsen.	<i>Det vises til kommentarene til tidligere merknad.</i>	19. okt	132201/04	237
67. AS Bergens Rørhandel – Haakon VII's gate 19B Bergens Rørhandel er positive til at de fleste merknader til forrige plankart er korrigert. Det er imidlertid ikke tatt hensyn til deres merknad ang. den foreslåtte gangvegen langs jernbanelinjen. De presiserer at deres bygg har varemottak på denne siden av bygget, og har behov for å kunne disponere hele bredden av tomten mot jernbanelinjen. Det er derfor ikke mulig å legge en gangveg på denne delen av eiendommen.	<i>Sammenhengende turveg langs jernbanen er et viktig element i planen.</i> <i>Det forutsettes at plassering og utforming av denne tilpasses til de aktuelle forhold på de eiendommene som berøres i detaljplan.</i>	4. okt	133587/04	245
68. Byggkjøp Strøm Holding AS v/ Advokatfirmaet Selmer DA – Haakon VII's gate 15 Byggkjøp Strøm Holding (GTS) legger til grunn at begrepet "forretning" i § 3.3-1 skal forstås slik at det også omfatter "plasskrevende varegrupper". GTS uttaler at Trondheim kommune bør i størst mulig grad bekoste oppgradering av Haakon VII's gate. Oppgraderingen bør også tidsbestemmes slik at en får en forutsigbar utvikling. Når det gjelder lokalgatenettet og ny tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk/turvei, mener GTS at det legges opp til en altfor ambisiøs struktur, som bærer preg av at det	<i>Forretninger med plasskrevende varegrupper kan tillates i hele næringsområdet.</i> <i>Ombygging av Haakon VII's gate er så viktig for byutviklingen i området at kommunen bør vurdere muligheten for å få gjennomført opprustning av vegen under ett. Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i kapittel 3.6.</i>	20. okt	133297/04	242

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
opprinnelig var tenkt en langt mer bymessig utvikling i området. Kravet om at lokalgatene i planen skal være opparbeidet før ny bebyggelse kan tas i bruk må fjernes og i stedet erstattes med en bestemmelse om at de aktuelle areal "settes av" som tomteareal til fremtidige lokalgater. Utbygging av lokalgatene må skje i takt med behovet for bedre veisystem, og man må ta hensyn til eksisterende bebyggelse og virksomhetenes disposisjon av tomteareal. Når bygg må rives for å gi plass til en ny lokalgate uten at eieren av et slikt byggverk selv initierer utbyggingen, bør eieren få erstatning og mulighet til å føre opp et nytt bygg. Slik bestemmelsene er lagt opp, vil dette imidlertid utløse rekkefølgekrav, og grunneieren vil bli tvunget til å inngå en utbyggingsavtale om deltakelse i opparbeidelse av infrastruktur. Slike urimelige utslag av rekkefølgebestemmelsen har man neppe sett for seg, og dette må unngås. Med utgangspunkt i planforslaget slik det nå fremkommer, ser GTS ikke hvorfor en skal legge så sterke begrensninger på andelen av samlet eiendom som kan benyttes til parkering på bakkeplan.	<i>Opparbeidelsen av lokalgatenettet vil kunne skje i takt med grunneierens utbyggings-/omdisponeringsønsker. Omfanget av lokalgatenettet er vurdert ut fra hva som anses som et nødvendig minimum, og traséene er så langt mulig tilpasset eksisterende eiendomsgrenser og bebyggelse. Endelig plassering og utforming av gatene skal avklares i bebyggelsesplan.</i> <i>Planen setter begrensninger på bakkeparkering for å redusere arealforbruket og muliggjøre en høyere utnyttelse av byggeområdene.</i>			
69. Falkenborg gård Eieren av Falkenborg gård gjør oppmerksom på at eiendommen Falkenborg gård brukes både som bolig- og som næringsseiendom. Næringsarealet utgjør ca. 1/3-del av hele Falkenborg gård, og består av et kontorbygg med parkeringsplasser (opprinnelig lager og kontor), som ble bygd i 1968. I dag brukes kontorbygget som skole. Bruttoarealet på næringsbygget er ca. 700 kvm. Det bør derfor tas hensyn til i bestemmelsene at næringsdelen på Falkenborg gård kan utvikles videre, mens eiendommen forøvrig ikke skal utbygges videre. Falkenborg gårds allé er privat eiendom, og er vernet som kulturminne. Den burde kanskje nevnes i punkt 11.4 om alléer i området.	<i>Det er tatt inn i bestemmelsene at eiendommen kan brukes både som bolig- og som næringsseiendom. Videre utbygging er det ikke gitt rom for i denne planen på grunn av bevaringshensyn og behov for en bydelspark.</i> <i>Alléen er tatt med i retningslinjene pkt. 11.4.</i>	9. okt	018299/04	277
70. Forsvarsbygg – Haakon VII's gate 14 De viser til tidligere innspill fra Forsvaret, datert 18.03.04, som fortsatt gjelder, og som ikke er hensyntatt i noen særlig grad i det siste høringsutkastet. De mener at planformålet må sikre at eksisterende militær virksomhet kan opprettholdes på tomten, selv om det er sannsynlig at tomten vil bli avhendet i løpet av planperioden. De uttaler videre at en barnehage ikke bør legges på denne tomten, og at hele tomten bør ha samme planformål. Området vil ha en god del (tung) trafikk på dagtid, noe som gjør at det ikke er godt egnet til etablering av en barnehage. Tidligere område BY4 (framtidig bybebyggelse, kontor og bolig) er nå endret til område N13 (næringsformål). Dette planformålet åpner ikke for blandet formål som tidligere. De mener at nordre del av tomten er godt egnet til boliger, jf. skråning og sjøutsikt.	<i>Det vises til kommentarene til tidligere merknad.</i> <i>Av hensyn til eksisterende virksomheter tillates ikke boliger i næringsområdene i denne planperioden, men det kan tenkes en utvikling på lengre sikt hvor deler av planområdet kan omformes til områder med en stor andel boliger. En slik omforming må være aktuelt for et større sammenhengende område, og forutsettes avklart gjennom reguleringsplan el. revisjoner av kommune(del)plan.</i> <i>Retningslinjeområde "spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø" er lagt i gjeldende byggegrense i</i>	11. okt	144144/04	261

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
Tomteutnyttelse og byggehøyde bør være tilsvarende som for de andre områdene, dvs. at de ønsker TU på 160 % og byggehøyde på 6 etasjer. Det bør videre åpnes for forretning i planformålet. Østre del av N13 er markert som "Spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø", dette går helt inn til bygningskroppen på Ladebygget. De mener at bevaringsverdig område bør innskrenkes til å gå der grønnstruktur er markert i kommuneplanens arealdel. Grønnstruktur blir der avgrenset i vest mot gangstien på Forsvarets område. Resten av området vestover er stort sett inngjerdet og brukes som parkeringsareal m.m. Det er derfor ikke riktig å angi dette som et spesielt bevaringsverdig område. Rekkefølgekravene for opparbeidelse av Haakon VII's gate og ev. lokalgatenettet er altfor strengt formulert.	<i>reguleringsplanen for å ivareta det åpne landskapet rundt Leangen gård. Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i kapittel 3.6.</i>			
71. Haakon VII's gate 12 AS v/ Bergersen Arkitekter – Haakon VII's gate 12/ 12B Haakon VII's gate 12 AS er positiv til etablering av lokalgatestruktur, men mener at lokalgata nordøst for N12 må tilpasses bedre til eksisterende forhold, slik at riving av bygg kan unngås. De varsler om at det vil bli fremsatt krav om økonomisk kompensasjon hvis planen blir vedtatt slik at den får betydelige negative konsekvenser for eiendommens verdi.	<i>Etter befaring og nærmere vurdering av situasjonen, er det konkludert med at den aktuelle lokalgata kan tas ut av planen og erstattes med en gang-/sykkelveg, da adkomst til kvartalene ser ut til å kunne løses tilfredstillende allikevel. Dette forutsettes endelig avklart i den pågående detaljplanprosessen for tomten. Merknaden er dermed tatt til følge.</i>	8. nov	141186/04	260
72. ICA Distribusjon AS - Th. Owesens gt. 32 ICA Distribusjon går imot den planlagte plassering og utforming av Bromstadvegens forlengelse, da dette vil beskjære deres trafikkareal mye. En slik reduksjon av trafikkarealet vil gjøre anlegget uegnet til å betjene trailere og vogntog. Det er helt avgjørende for deres videre eksistens at Bromstadvegens forlengelse blir løst ved at den bygges som en broløsning, med rette kanter ned mot vår eiendom. De foreslår at planlagt sykkelveg på østsiden av Bromstadvegen tas bort, slik at de iallfall får det absolutt minste trafikkareal de trenger for å utøve deres virksomhet. De mener at det er tilstrekkelig med gang- og sykkelveg på vestsiden, da gang- og sykkelveg langs resten av Bromstadvegen forbi Nidar også er på denne siden. Videre er busslomme planlagt på vestsiden.	<i>Grønnstrukturen på sørsiden av jernbanen foreslås nå endret til en 30 m bred turvegtrasé, 15 m på hver side av eiendomsgrensen mellom Jernbaneverket og Trondheim kommune. Jernbaneverket er orientert om endringen. Denne endringen er i samsvar med ICA's behov for utvidelse.</i> <i>Bromstadvegen vil bli svært viktig for trafikkavviklingen for det nye senterområdet på Lade samtidig som det blir en viktig innfallsport for gående og syklende. Bromstadveien har i flere år vært regulert som en viktig tverrforbindelse, og i den opprinnelige planen som en 4-felts veg.</i> <i>Detaljutforming av Bromstadvegens forlengelse skal avklares i reguleringsplan. Spørsmålet om å innarbeide et ekstra kollektivfelt er for eksempel blitt reist.</i> <i>ICA har i forbindelse med reguleringsplanarbeidet fått utarbeidet en planskisse som viser behovet for manøvreringsareal foran lageret. I reguleringsplanen vil dette behovet søkes imøtekommet ved bl.a. å forskyve traséen for</i>	28. okt	136870/04	257

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
	<i>Bromstadvegens forlengelse noe østover (innenfor kommunens areal). Disse forholdene er ennå ikke avklart og vil bli beskrevet nærmere ved sluttbehandlingen av reguleringsplanen for Bromstadvegens forlengelse.</i> <i>Konklusjonen er at traséen og bredden på Bromstadvegen opprettholdes i kommunedelplanen.</i>			
73. Julius Maske AS - Lade allé 61/59, Haakon VII's gate 6 Julius Maske gjør oppmerksom på at de også har industri ut mot Haakon VII's gate. En utvidelse med 200 m² vil være i strid med kommunedelplanen, og derfor utløse plankrav. Bestemmelsen § 2.1: "plankrav" må derfor skrives om. De uttaler videre at gang- og sykkelsti mellom N8, N9 og N10, N11 må reguleres bort. Her ligger det flere høyspent kabler. Flytting av disse i neste omgang kan ikke bekostes av eiendommene. I hjørnet av N8 mot Haakon VII's gt. ligger en trafostasjon i bakken. Lade allé kan ikke nedgraderes til lokalgate/boliggate, da alle bedrifter som ligger mot Lade Allé må ha tilgang på lastebiltrafikk. Skal det etableres gang og sykkelsti, må det også gjelde forbi idrettsanlegget i Haakon VII's gate.	<i>Industri kan nå fortsatt tillates langs Haakon VII's gate.</i> <i>Plankravet utløses ved nybygg på 400 m² og mer.</i> <i>Det kan i forbindelse med detaljplanlegging i området tas mer konkret stilling til lokalisering av gang- og sykkelvegen, og hvordan de praktiske problemene kan løses. Gang- og sykkelforbindelsen er så viktig for det overordnede gang- og sykkelvegnettet at den bør opprettholdes. Det åpnes for at ev. framtidig opparbeidelse kan sikres i avtaler slik at dagens bruk av eiendommene kan opprettholdes.</i> <i>Forbi idrettsanlegget viser kommunedelplanen en turvei. I praksis vil det innenfor bebygde områder ikke være noe forskjell mellom turvei og gang- og sykkelveg.</i>	20. okt	134078/04 (vedlagt NIT)	255
74. KLP Eiendom Trondheim AS – Håkon Magnussons gate 1-3, Ranheimsveien 10 1. Forhold til ny reguleringsplan for Håkon Magnussons gt 1-3. Reguleringsplanen for eiendommer Håkon Magnussons gt 1 og 3 ble godkjent i bystyret 26.08.2004. Dette planområdet er tilsvarende område S1-A1 i kommunedelplanforslaget. Reguleringsplanen for deres eiendom og kommunedelplanen er utviklet parallelt og i nært samarbeid, og det forutsettes derfor at reguleringsplanen, som er mer detaljert og bearbeidet enn kommunedelplanen, må gjelde foran denne. De ber derfor om at § 1.2 omformuleres i tråd med denne intensjonen. 2. Forhold knyttet til næringsområder, eksempelvis område N19, Ranheimsveien 10 med naboer. I planforutsetningene pkt 1.1 er det beskrevet en mulighet for senere konvertering til kontor/boliger, men under strenge forutsetninger, lang sikt og samtidighet for hele kvartalet. Det er ingen juridisk bindende bestemmelse om denne muligheten i selve planbestemmelsene.	<i>Ad pkt. 1: Det er tatt med i bestemmelsene at reguleringsplaner vedtatt etter 01.06.04 gjelder foran kommunedelplanen.</i> <i>Ad pkt. 2: Etter plan- og bygningsenhetens vurdering ligger forholdene ikke til rette for boligetablering i område N19 i dagens situasjon. Boliger i nærheten av industri og tung næringsvirksomhet er konfliktfylt. Det er derfor nødvendig å opprettholde retningslinjene om at eventuell boligetablering i næringsområdene må være aktuelt for et større sammenhengende område. Både av hensyn til boligmiljøet og eksisterende næringsvirksomhet.</i> <i>Den utførte handelsanalysen viser at en begrensning av areal avsatt til handel er nødvendig av hensyn til Midtbyen og omkringliggende bydelssentra og trafikkskapningen i området. Det er derfor valgt å avgrense området hvor det kan tillattes</i>	19. okt	133287/04	240

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
De faktiske forhold for eiendommen Ranheimsveien 10 er at HiST etter all sannsynlighet flytter ut i 2010. I tillegg er det et betydelig utbyggingspotensial på nedre del av denne eiendommenn som de ønsker å utnytte innen få år. Naboene har langsiktige leiekontrakter med industri/handel, og vil sannsynligvis ikke være klare for en konvertering på samme tidspunkt. Det bør derfor tas inn i bestemmelsene en formulering om mulig konvertering tidligere enn i forslaget, og slik at enkelteiendommer kan søke særskilt om konvertering innenfor kommuneplanens intensjon om byutvikling. Videre bør det i bestemmelsene åpnes for andre type varegrupper enn kun plasskrevende varer. <u>3. Adkomst til N19 med flere</u> De påpeker at det må være gjennomkjøring i Leangen allé til Håkon VII gt. Her kunne det også med fordel ha vært felles kryss/rundkjøring med Rotvoll allé. Videre er det sterkt ønskelig for all virksomhet i N15 til N19 med minimum høyre-ut/høyre-innavkjørsel fra E6 ved Brøsetveien (Gildheimskrysset). I pkt. 13.6 i planforutsetningene fremgår det at Ranheimsveien skal stenges, men ikke hvor. En slik stenging må legges øst for planområdet, og forsterker behovet for avkjøring i Gildheimkrysset. <u>4. Parkering</u> KLP uttaler at parkeringsvedtekter for indre sone vil kreve meget gode kommunikasjoner, noe som ikke er særlig sannsynlig for deler av planområdet. De mener derfor at det bør differensieres mellom senterområder og øvrige områder i bruk av vedtekter for indre eller ytre sone. <u>5. Friområder</u> De viser til pkt. 8.1 i planforutsetningene, hvor det forutsettes en bymessig park på min. 8 daa. Dette vurderes som et meget høyt krav, og det anbefales at dette arealet derfor reduseres vesentlig. Vedlegg til merknader fra KLP Eiendom til Kommunedelplan Lade Leangen 19.10.2004: <u>6. Avvik høringsutkast – reguleringsplan for Håkon Magnussons gate 1-3</u> Det står i retningslinjer til kommunedelplanen at senterområdene skal ha et bredt utvalg av servicefunksjoner, forretninger, kaféer o.l., med min. 30 % boliger og en viss andel kontorvirksomhet. Reguleringsplanen har en større andel boliger enn hva revidert kommunedelplan foreslår. Området som i tidligere høringsutkast var vist som BY1 og som danner grunnlag for reguleringsplanen er ikke definert på revidert kommunedelplankart.	<i>forretninger til senterområdene, en sone langs Haakon VII's gate og ved E6 på Leangen. Forretninger med plasskrevende varegrupper kan tillates i hele næringsområdet.</i> <i>Ad pkt. 3: Planen forutsetter at Leangen allé skal være åpen for gjennomkjøring. Flytting av Leangen allé til firearmet kryss med Rotvoll allé er ikke prioritert i denne planen både av kostnadshensyn og fordi dette vil medføre et nytt inngrep i kulturlandskapet. Utforming av E6 Øst, kryssløsninger osv er avklart tidligere gjennom reguleringsplan.</i> <i>Ad pkt. 4: Begrensning i parkeringsdekning og bedring av kollektivtilbudet er en nødvendig konsekvens av fortettingsstrategien som kommuneplanens arealdel fastsetter. Det vises til vurdering av parkeringssituasjonen under "Bedre tilgjengelighet for alle".</i> <i>Ad pkt. 5: Bydelsparken har etter rådmannens vurdering en naturlig avgrensning i forhold til å skape en åpne grønne sammenhengende forbindelser mellom nord og syd i planområdet. Størrelsen er vurdert ut ifra det samlede utbyggingspotensialet på Lade.</i> <i>Ad pkt. 6: Merknaden oppsummerer videre en del punkter hvor kommunedelplanen avviker fra den nylig vedtatte reguleringsplanen. En reguleringsplan er nødvendigvis mer detaljert enn en kommunedelplan.</i> <i>Reguleringsplanen ble behandlet før det forelå et endelig forslag til kommunedelplanen, noe som forklarer at det finnes en del mindre avvik mellom planene. Reguleringsplanen for det aktuelle området S1-A1 vil gjelde foran kommunedelplanen jf. bestemmelsene § 1.2.</i>			

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
Det er ikke samsvar mellom maks. tillatt høyde og tomteutnyttelse i reguleringsplanen og i forslag til ny kommunedelplan. I bestemmelsene § 4.1 står det at rekkefølgekravene skal innarbeides i bebyggelsesplaner og reguleringsplaner. Dette punktet har ikke vært med tidligere. I reguleringsplanen er det ikke tatt med krav om oppgradering av Haakon VII's gate og ny tverrforbindelse for gang-og sykkeltrafikk/turveg i rekkefølgebestemmelsene. Reg.bestemmelsene har mer eksakte krav til forskjellig type uteareal enn kommunedelplanforslaget. Reguleringsplanen har strengere krav til parkeringsdekning enn kommunedelplanen, som tar utgangspunkt i parkeringsnormer for sentrale bydeler. Reguleringsplan tillater imidlertid parkering på bakkeplan for felt N2 og N3 så lenge dagens bygninger består, mens kommunedelplanforslaget tillater at maks. 25 % av samlet areal i felt/kvartal kan benyttes til parkering på bakkeplan utomhus.				
75. Leüthens Eiendom AS – Thonning Owesens gate 22 og 24 Leüthens Eiendom viser til at det er avsatt areal til barnehage på deres eiendom, noe som vil hindre all annen utbygging på tilliggende areal. Den planlagte lokalgate med en bredde på ca. 20 meter deler hele senterarealet i S2-A fysisk, og fører til at to større bygg i S2-A må rives. Disse kan ikke erstattes med annen bygningsmasse på grunn av det gjenværende arealets beskaffenhet. I tillegg er det fra deres eiendom satt av areal til friareal nordøst for Falkenborg gård og langs hele tomtegrensen mellom Dalen Hageby og Thonning Owesens gate 22. Leüthens Eiendom konkluderer med at deres område S2-A er regulert på en slik måte at det meste av utviklingsmulighetene er forringet og ikke i samsvar med intensjonen for område S2-A.	<i>Planen viser ikke lenger en barnehagetomt, men bestemmelsene sikrer at det avsettes plass til en 4-avdelingsbarnehage innenfor område S2-A. Endelig plassering og utforming av barnehagen skal avklares i detaljplanarbeidet. Merknaden er imøtekommet.</i> <i>Lokalgatenettet som lå i høringsforslaget var basert på idéprosjektet for S2 (oppsummering av prosjektet i planbeskrivelsen side 54). Dette er nå justert i henhold til eksisterende bebyggelse i samråd med grunneier, og merknaden er således tatt til følge.</i> <i>For å sikre at tung senterbebyggelse ikke kommer i konflikt med strøkskarakteren i Dalen hageby, er det tatt med en bestemmelse som sier at bebyggelsen mot Dalen hageby skal trappes ned til 2 etasjer.</i>	19. okt	133582/04	243
76. Nielsen Gruppen AS – Haakon VII's gate 11 Nielsen-Gruppen AS mener at mulighet til å utvikle eiendommen trinnvis mot full innfrielse av kommunedelplanens intensjoner må forbedres ved å tilpasse bestemmelser og retningslinjer. De mener videre at bestemmelsen om maks. tomteutnyttelse er uklar for kvartaler med flere grunneiere. Det må innføres et tillegg til bestemmelsen som forhindrer at førstemann som bygger i kvartalet får bruke opp rammen for TU for hele kvartalet.	<i>Utnyttelsesgrad angir forholdet mellom tillatt bruksareal og tomtearealet. Tomt er det areal som i planen er avsatt til byggeområde. Den fastsatte grad av utnyttning gjelder både for hele feltet og for den enkelte eiendom.</i> <i>Dersom planområdet i første omgang ikke utnyttes maksimalt, bør bebyggelsesplanen vise en trinnvis utbygging til en framtidig</i>	18. okt	132274/04	238

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
Videre påpeker de at bruksendring ikke må utløse rekkefølgebestemmelser, da dette blir urettferdig i forhold til de som allerede har fått godkjent bruksendring. Det er dessuten ikke mange igjen som ikke har konvertert virksomheten. Rekkefølgebestemmelsene kan også med fordel differensieres mer mellom S- og N-områdene. Rekkefølgebestemmelsene er svært omfattende, og det bør heller kreves at det inngås en utbyggingsavtale før bygging kan igangsettes. Hvis ikke dette blir endret i reguleringsbestemmelsene vil det kunne stoppe utviklingen i området. Så lenge planen ikke legger opp til bebyggelse som i Midtbyen, så bør heller ikke parkeringsbestemmelsene for sentrale bydeler gjøres gjeldende. Eventuelt kan parkeringskravene differensieres mellom senterområder og næringsområder. Gateutformingen virker overdimensjonert i forhold til hva planen skal sikre på kort og lang sikt, og med den nye kvartalsstrukturen vil kapasitetsøkningen for trafikk innad på Lade bli stor. Forutsetninger for kollektivdekning skulle vært forpliktende formulert i kommunedelplanen.	<i>full utnyttelse av tomten. Planen skal da vise at hvert byggetrinn bidrar til å oppfylle kommunedelplanen intensjoner. Enkeltprosjekter skal ikke sette begrensninger for en full utnyttelse av tomten.</i> <i>Etter at ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt, er arealpolitikken for området endret. Dette vil nødvendigvis føre til ulik behandling av bruksendringer før og etter ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt. Ved flere av de godkjente bruksendringene er det i byggetillatelsene imidlertid også stilt vilkår for gjennomføring.</i> <i>Begrensning i parkeringsdekning og bedring av kollektivtilbudet er en nødvendig konsekvens av fortettingsstrategien som kommuneplanens arealdel fastsetter. Det vises til vurdering av parkeringssituasjonen i planbeskrivelsen side 43.</i> <i>Tverrsnittet på lokalgater er blitt redusert etter 1. høringsrunde, og det samlede gatenettet har nå fått en standard som anses som nødvendig for en god og sikker trafikkavvikling. Gatenettet er utformet med sikte på å legge tilrette for bedre kollektivbetjening. Endelig plassering og utforming av gatene skal avklares i detaljplan.</i>			
77. Njord Eiendom – Haakon VII's gate 11B Viser til tidligere merknad hvor de påpekte at det er nødvendig for forretningsdriften på eiendommen å ha en ny adkomst langs Haakon VII's gate og parkering foran bygget. Det reviderte planforslaget har ikke ivaretatt dette.	<i>Det vises til kommentarene til tidligere merknad side 63.</i>	22. okt	133614/04	249
78. Per Knudsen arkitektkontor AS PKA gjør oppmerksom på at når næringsområdene kan bygges ut med en TU på 120 %, med vesentlig mindre restriksjoner enn senterområdene, kan utviklingen i disse områdene gå raskere enn i senterområdene. Utviklingen av S2 vil avhenge av betydelige investeringer i infrastrukturtiltak som ny hovedvegforbindelse, turvegframføringer og bydelspark uten at det sies noe om kostnadsfordeling eller planlagt fremdrift for tiltakene. Med de restriksjoner det er lagt opp til i fremtidig bruk kan dette i verste fall bli lammende for utviklingen av området. Det bør derfor i plangrunnlaget foreligge mer konkrete ideer/forslag til finansiering/kostnadsfordeling og fremdrift for de ulike tiltak. Når det gjelder senterområdet S2, bør det vurderes om bydelsparken F5 ev. kan få en	<i>Det tillates boliger og en høyere tetthet i senterområdene, og områdene vil derfor kunne være attraktive for eiendomsutvikling. Det vises til kap. 3.3 Byomforming på kort og lang sikt i planbeskrivelsen side 28, for en nærmere utdyping av problemstillingen.</i> <i>Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av planen/infrastrukturtiltak i kapittel 3.6.</i> <i>Ved plassering av bydelsparken F5 er det tatt hensyn til eksisterende bebyggelse. En endret plassering kan ev. vurderes i forbindelse med utarbeidelse av en detaljplan for området.</i>	19. okt	133584/04	244

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
mer sentral plassering i tråd med idéskissen. O3 (barnehagetomta) og F3 begrenser utbyggingspotensialet i den sydvestre delen av senterområdet vesentlig i forhold til deres skisse. De mener at kvalitetene i G1, O3 og F3 burde kunne ivaretas på en mer optimal måte ved å integrere O3 og F3 i G1. Dette er også i henhold til Leüthens eiendoms syn.	<i>Barnehagetomten O3 er ikke lenger vist på plankartet, men sikret i bestemmelsene. Det vises for øvrig til kommentarene til merknad fra Leüthens eiendom på side 83.</i>			
79. Reidar Olsen eiendom AS v/Blix arkitekter – Haakon VII's gate 13 I kommunedelplanforslaget er lokalgata mellom N4 og N3 lagt inn på eiendommen Haakon VII's gate 13, gnr 413 bnr 134. Reidar Olsen eiendom krever at veien legges tilbake til den opprinnelige plassering i tidligere, politisk vedtatte planforslag , eller ev. i grensen med naboeiendommen. Begrunnelse for disse kravene er at Haakon VII's gate 13 påføres ulemper i forhold til tap av parkeringsplasser (ca. 50 stk.) på egen tomt. Dette har betydning både i relasjon til eksisterende butikker på eiendommen og i forhold til de utviklingsplaner som foreligger for eiendommen videre i forhold til bruksendring av lokaler og etablering av detaljhandel. Det er videre overfor kommunen fremlagt forslag om parkeringshus for ca. 230 biler på eiendommen, en plan som eventuelt vil måtte skrinlegges på bakgrunn av det reviderte planforslaget. Endringen innebærer et brudd på forutsigbarhet i forvaltningen, ved at eier av Haakon VII's gate 13 har vært i en langvarig og nær dialog med kommunen i forhold til planer for eiendommen. De understreker at de, hvis lokalgata ikke legges tilbake til opprinnelig plassering, eventuelt vil kreve kompensasjon på bakgrunn av avtalebrudd fra kommunens side. Endringen innebærer videre en urimelig forskjellsbehandling, da naboeiendommen får en direkte fordel på egen eiendom på deres bekostning.	<i>Den viste plasseringen av lokalgata mellom N4 og N3 er tilpasset de lokale terrengforholdene. Dette er etter rådmannens vurdering nødvendig for å sikre god tilgjengelighet, bla. til Reidar Olsens eiendom.</i> <i>Endelig plassering og utforming av lokalgatenettet skal avklares i detaljplan.</i>	24. jan	009624/05	266
80. REMA 1000, Rema Eiendom Nord ASA – Haakon VII's gate 12 Rema eiendom uttaler at de er fornøyd med at det nye planforslaget er mer positivt og fleksibelt enn tidligere. Gatenettet er imidlertid planlagt med veldig romslige tverrsnitt. Utnyttelsen av arealet mellom kjørefelt og bebyggelse langs Haakon VII's gate må tilpasses lokale forhold og parkering må tillates der dette er nødvendig. Lokalgatene må i større grad tilpasses eksisterende bygg og lokale forhold, og må gjøres mer fleksible i både geometri og tverrsnitt. Oppgradering av Haakon VII's gate må deles opp i parseller og tilpasses lokale forhold og lokal utvikling av de enkelte felt/kvartal. Lokalgatene må også kunne tilpasses i større grad eksisterende situasjon og kravet om opparbeidelse av veg for hele kvartalet må kunne fravikes der bare deler av kvartalet utvikles/utbygges.	<i>Siktemålet med planen er å etablere nye avkjørsler langs lokalgatene og lokalisere p-plassene inne i kvartalet. Bebyggelsen skal fortrinnsvis plasseres langs formålsgrense for å skape tydelige og gode gaterom. Parkeringsplasser langs Haakon VII's gt. er ikke i samsvar med disse intensjonene. Ombygging av Haakon VII's gate kan tenkes gjennomført etappevis, men gata er så viktig for byutviklingen i området at kommunen bør vurdere muligheten for å for å få gjennomført opprustning av hovedgata under ett.</i> <i>Tverrsnittet på lokalgater er blitt redusert etter 1. høringsrunde, og har nå fått en standard som anses som nødvendig for en god og sikker trafikkavvikling. I forbindelse med detaljplanlegging av lokalgatene vil det imidlertid være mulighet for lokale</i>	18. okt	133628/04	252

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
	<i>tilpasninger.</i>			
81. Rockwool - Leangen allé 1 Rockwool anmoder om at deres virksomhet sidestilles med N2 (Fesil) og legges under § 3.5 og ikke § 3.4, da sistnevnte legger begrensninger for deres framtidige virksomhet. Dette er også iht. til deres tidligere tilbakemeldinger.	<i>Merknaden er imøtekommet.</i>	6. Okt	108298/04	276
82. Stiftelsen Rotvoll Gård v/Arkiplan AS Stiftelsen Rotvoll Gård viser i sin merknad til at skillet mellom ”allmennyttig formål” og ”grønnstruktur” i kommunedelplanen er sammenfallende med reguleringsplanens byggegrense. Kommunedelplanen opphever ikke reguleringsplanen og den nye framstillingsmåten har ingen eiendoms- eller bruksmessige konsekvenser for Rotvoll Gård. Rotvoll gård er fornøyd med at arealdisposisjonen er endret slik at den ble i samsvar med reguleringsplanen som er utarbeidet for Rotvoll nedre i fjor. De lurer imidlertid på om det utfra disse planer er mulig å bygge et nytt vindfang til bygningen på skillelinjen mellom område O6 og G3.	<i>Formålsgrensen i planen må i dette tilfellet anses som en byggegrense. Eventuell bygging over denne grensen må behandles som dispensasjonssøknad.</i>	20. okt	133624/04	251
83. Statoil ASA Statoil uttaler at planforslaget er tilfredsstillende ut fra Statoils eget behov for eventuell utbygging på Rotvoll. De er imidlertid skeptisk til begrensningene for utbygging av område N20, som angitt i § 3.6. Dette området er basis for en eventuell utbygging av forskningspark på Rotvoll og begrensningen i kommunedelplanens bestemmelser vil i praksis sette en stopper for disse planene. De anmoder derfor om at siste avsnitt i denne paragrafen tas ut.	<i>Den aktuelle bestemmelsen må betraktes som et kompromiss mellom merknadene fra Statoil ASA og sterke innspill på at felt N23 bør utgå.</i> <i>Det vises for øvrig til kommentar til tidligere merknad på side 68.</i>	1. okt	132019/04	236
84. TICO AS v/ Pretor Advokat AS - Haakon VII's gate 5 TICO AS er fornøyd med den viste løsningen av trafikkarealet i kvartalet Haakon VII's gate, Harald Hårfagres gate og Håkon Magnussons gate. Det er imidlertid satt en maks. tillatt byggehøyde på deres eiendom som er vesentlig lavere enn nabobygningen og også lavere enn hva som var opprinnelig byggehøyde før brannen. De anmoder derfor om at tillatt byggehøyde økes. Videre påpeker de at flere av rekkefølgebestemmelsene er uten fysisk tilknytning til eiendommen, og gjennomføring av disse ligger utenfor eiers herredømme. Dette vil innebære at eiendommen vil forbli ubebygd i flere år dersom rekkefølgebestemmelsene opprettholdes. De anmoder om at man på generelt grunnlag gjør unntak for tiltak som har gjenoppbyggingskarakter.	<i>Byggehøydene i planen er gitt ut fra hensynet til kulturminnene Lade gård og Lade kirke. Kulturminnemyndighetene har hatt konkrete innspill på hvordan siktlinjer skulle opprettholdes ved framtidig utbygging på Lade. Det forutsettes at høydene kan vurderes mer konkret i en bebyggelsesplan og i samråd med kulturminnemyndigheten.</i> <i>Maks. høyde på nabotomt, S1-B3, er i revidert planforslag redusert fra kote 45 til kote 43.</i> <i>Gjennomføringen av rekkefølgekravene må avklares gjennom utbyggingsavtaler. Det vises til kap 3.6 i planbeskrivelsen.</i> <i>Utvikling av denne eiendommen er viktig for senterområdet og</i>	21. okt	133805/04	254

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
	<i>representerer en stor utbygging. Det er derfor ingen grunn til å unnta denne eiendommen fra rekkefølgekravene.</i>			
85. Trondheim Bygginvest AS Trondheim Bygginvest påpeker at rekkefølgebestemmelsene vil legge et lokk på alle investeringer i området hvis disse blir stående som de nå gjør. Rekkefølgebestemmelsene må fjernes, men arealet kan båndlegges. Parkeringsvedtektene for ytre bydeler bør følges. Restarealer mellom fortau og byggelinje langs Haakon Magnussons gate bør kunne benyttes til parkering og kjøretrafikk, for å bevare tilgjengeligheten til eiendommen deres. Senterområde S1 bør få en høyere utnyttelsesgrad (100-160 %), i likhet med område S2.	<i>Gjennomføringen av rekkefølgekravene må avklares gjennom utbyggingsavtaler. Det vises til kap 3.6 i planbeskrivelsen.</i> <i>Begrensninger på parkeringsdekning er en nødvendig konsekvens av fortettingsstrategien. Retningslinjene åpner likevel for at det faktiske parkeringsbehovet kan vurderes nærmere i bebyggelsesplan.</i> <i>Avkjørsler, kjøregater og parkering langs Haakon VII's gate skal unngås for å bedre kapasiteten, trafiksikkerheten, skape et oversiktlig trafikkbilde og bedre den estetiske kvaliteten på gaterommet.</i> <i>Tillatt utnyttelse i S1 er endret til TU=130 %.</i>	20. okt	134078/04 (vedlagt NiT)	255
86. Trondos Trondos uttaler at senterområdene har vesentlige og omfattende begrensninger i forhold til områdene "næringsområder med forretning". De finner dette urimelig og påpeker at det vil være til ugunst for en utvikling av senterområdene til den rolle som de er tiltenkt. Tilgjengelighet er av sentral betydning når detaljhandel skal utvikles. De er bekymret for at når så store arealer planlegges frigitt til detaljhandel, vil det skape trafikkproblemer både uten og med Bromstadveiens forlengelse. Dette forsterkes av at de tidligere omtalte områdene "N" er planlagt frigitt til detaljhandel generelt. Området S1 er i planarbeidet omtalt som lokalsenter. De påpeker at området og virksomheter der har fungert som regionsenter helt siden 1968, og er det fortsatt i dag.	<i>Planen legger til rette for høyere utnyttelse og blandet arealbruk med boliger i senterområdene. Dette burde gjøre senterområdene attraktive for videre utvikling.</i> <i>På bakgrunn av gjennomførte areal- og transportanalyser vurderes tilgjengeligheten som tilfredstillende med den viste tomteutnyttelsen og med forutsatte utbedringer av gatenettet.</i> <i>Begrepet "lokalsenter" er tatt ut i det endelige planforslaget.</i>	20. okt	133621/04	250
87. Trøndelag Margarinfabrikk AS – Lade allé 73 Trøndelag Margarinfabrikk ser negativt på den planlagte lokalgata i grensen mellom deres eiendom og eiendom 412/254. De gjør oppmerksom på at de er underlagte strenge restriksjoner i forhold til forurensende virksomhet i området, og at en slik lokalgate vil kunne innebære en betydelige forurensingskilde via luft. I sin ytterste konsekvens vil dette kunne medføre at de blir pålagt å stenge anlegget for matproduksjon. Hvis lokalgata likevel blir gjennomført, vil det kunne bli aktuelt å fremme et erstatningskrav for de økonomiske ulemper en slik vei vil innebære.	<i>Etter befaring og nærmere vurdering av situasjonen, er det konkludert med at den foreslåtte lokalgata kan tas ut av planen og erstattes med en gang-/sykkelveg, da adkomst til kvartalene ser ut til å kunne løses tilfredstillende allikevel. Det pågår et planarbeid på naboeiendommen(N12), hvor dette forutsettes belyst nærmere. Merknaden er dermed tatt til følge.</i>	5. okt	133589/04	246
88. Wullum Hus AS Wullum Hus AS ønsker å opprettholde/anlegge avkjøring fra E6 fra nord i dagens	<i>Utforming av E6 Øst, kryssløsninger osv er avklart gjennom</i>	21. okt	134078/04 (vedlagt	255

Merknader til planforslag (1.10.04) begrenset høring okt 2004	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
Gildheimkryss til Ranheimsveien. Dette gjør belastningen inn til området mindre og enklere. Det er mye tungtrafikk inn fra den siden. Kommunedelplanforslaget viser at Leangen Allé vil beholde gjennomkjøring i jernbaneundergang. Dette er positivt, men for å lette trafikkproblemet i Haakon VII's gate foreslås det at krysset Leangen Allé og Haakon VII gate samles i et stort kryss/rundkjøring ved Rotvoll/Statoil kryss. Dette vil redusere antall av/påkjøringer langs den trafikkerte Haakon VII gt og gi færre muligheter for kødannelse og raskere trafikkavvikling. Til slutt bes det om at det i område N19 kan tillates en større andel forretning.	<i>dennes reguleringsplan.</i> <i>Flytting av Leangen allé til firearmet kryss med Rotvoll allé er ikke prioritert i denne planen både av kostnadshensyn og fordi dette vil medføre et nytt inngrep i kulturlandskapet.</i> <i>Handelsanalysen tilsier at en begrensning av areal avsatt til forretning er nødvendig av hensyn til Midtbyen og omkringliggende bydelssentra og trafikkskapningen i området. Det tillates derfor bare forretning innenfor senterområdene, i en sone langs Haakon VII's gate og ved E6 på Leangen. Forretninger med plasskrevende varegrupper kan tillates i hele næringsområdet.</i>		NiT)	

Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
GRUNNEIERE og RETTIGHETSHAVERE				
89. Autronicahallen v/Grimstad og Tønsager AS - Haakon VII's gt 4 Det påvises at formålsgrense for byggeområdet N7 ligger ca. 15m. fra eksisterende bebyggelse. Det er ikke vist byggegrense på plankartet, men i reguleringsbestemmelsene står det at byggegrense i eksisterende reguleringsplan skal ivaretas (§ 3.4-4). Denne byggegrensen ligger parallelt med tidligere regulert veg og 25 m. fra nåværende vegmidte. Stiftelsen Autronica Ansattes Velferd (SAAVEL) har planer om en utvidelse av selskapslokalene i Autronicahallen ca. 10m. i nordøstlig retning. Med kommunedelplanens forslag om å opprettholde regulert byggegrense, er ikke denne utvidelsen mulig. I området det foreslås utbygging er grøntbeltet i dag mellom 20 og 30m og avstanden til vegmidte i Lade Allé er mellom 40 og 50 m. SAAVEL ber om at byggegrensen mot Lade Allé i forslag til ny kommunedelplan, justeres i området N7 mot G1 slik at den følger parallelt med eksisterende veg tilsvarende for N9 og N11. Gulvnivå i den foreslåtte utvidelsen ligger 3,5 m. lavere enn Lade Allé i dette området slik at utvidelsen ikke vil få store synlige konsekvenser.	<i>Den viste byggegrensen tar utgangspunkt i det som er vist som grøntdrag i kommuneplanens arealdel. Dette er begrunnet i at en ønsker å opprettholde en åpen situasjon mellom næringsområdet på Lade og det historiske landskapet med lystgårdanleggene på nordsiden av Lade Allé.</i> <i>I revidert planforslag er grønnstrukturen langs vegen redusert noe etter innspill fra næringslivet, men med intensjon om å opprettholde tidligere regulert byggegrense i forhold til Lade Allé.</i> <i>Planforslaget som var lagt ut til offentlig ettersyn sikret byggegrensen gjennom bestemmelsene, men i endelig planforslag er byggegrensen vist i plankartet i stedet.</i> <i>Slik planforslaget foreligger har området N7 som omfatter Autronicahallen, et stort utbyggingspotensial i forhold til eksisterende situasjon og gjeldende reguleringsplan. Alternative løsninger for utvidelser av hallen bør derfor kunne finnes.</i> <i>Det konkluderes derfor med at de landskapsmessige kvalitetene i området ikke bør svekkes ytterligere i forhold til kommuneplanens arealdel, og at merknaden derfor ikke tas tilfølge.</i>	20. jan	007888/05	263
90. Byggkjøp Strøm Holding AS v/Advokatfirmaet Selmer DA - Haakon VII's gt. 15 Byggkjøp Strøm Holding AS er av den oppfatning at rekkefølgebestemmelsene i planforslaget vil bli ugyldige da de er utformet for en byomforming på lang sikt (10-30 år). Rekkefølgebestemmelser kan bare vedtas ut fra dagens behov og formål, og da bare i den grad dette er nødvendig for å unngå trafikale problemer for allmennheten og brukerne i området. Så lenge behovet for den planlagte infrastrukturen ikke inntreffer før om mange år (hvis den i det hele tatt kommer), er det ikke lovlig å vedta rekkefølgebestemmelser som krever etablering av den fremtidige infrastruktur dvs veinettet – som ledd i utbygging overensstemmende med dagens formål og behov. De varsler at rekkefølgebestemmelsene vil bli rettslig prøvet dersom planen blir vedtatt slik den foreligger. Men de antar at kommunen innser at forslaget er så urimelig og byrdefullt for eiendomsbesitterne og næringslivet i området at man	<i>I dette komplekse byomformingsområdet, er det vanskelig å forutsi utbyggingstakt og rekkefølge for utvikling i de ulike delområdene. Dette vil være helt avhengig av den enkelte grunneiers utbyggingsønsker. Det er derfor vanskelig å konkretisere/detaljere rekkefølgekravene ytterligere på dette plannivået, uten at en mister muligheten til å sikre sammenheng og hensiktsmessig gjennomføringsrekkefølge på infrastrukturiltakene. Det er lagt opp til at rekkefølgekravene skal detaljeres og konkretiseres i bebyggelsesplaner for konkrete utbyggingsprosjekter.</i> <i>Stort behov for investeringer i infrastruktur viser at det ikke kan anbefales en vesentlig utbygging i dette området uten at viktige ledd i infrastruktur bedres. Rekkefølgekrav er derfor nødvendig for å gi</i>	24. jan	009725/05	267

Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
uansett ut fra en praktisk synsvinkel vil ønske å endre planen på dette og de øvrige punkter de tar opp nedenfor. Planens rekkefølgebestemmelser: Den generelle konsekvensen av rekkefølgebestemmelsene innebærer en ekstrem båndlegging og begrensning i den private eiendomsretten. Av pbl. følger at det ikke utelukkende er kommunale og generelle samfunnsinteresser som skal ivaretas ved planleggingen, men også ”den enkelte”. Det er rekkefølgekravene med utgangspunkt i hovedmålsettingene til planen som legges til grunn for avgjørelse om rekkefølgebestemmelsene er lovlige. Det sentrale utgangspunkt for lovlighetsvurderingen er <i>dagens behov</i> for infrastruktur sett opp mot de behov den tillatte utnyttelse medfører og <i>på hvilket tidspunkt utnyttelsen/behovet kan og vil endres</i>. En utnyttingsgrad på bare 120% vil ikke kunne finansiere dette vegnettet. Det ser også ut til at utbygger i tillegg til å besørge og bekoste infrastrukturen, må besørge og bekoste riving av eksisterende bygningsmasse for å gi plass til lokalgatene, for å legge til rette for en byutvikling som kommunen ser for seg i et 10-30 års perspektiv. Rekkefølgebestemmelsene vil frata grunneierne enhver utbyggingsinteresse i egen eiendom. Grunneierne må også bekoste grunnnerverv, da gatenettet ligger i grensen mellom flere eiendommer. De anser at kommunen ikke har sett for seg å praktisere rekkefølgebestemmelsene etter sin ordlyd, men benytte bestemmelsene som grunnlag for krav om utbyggingsavtaler og dermed privat finansiering av tiltaket. Så lenge kommunen på vedtakelsestidspunktet for planen ikke har avsatt midler og igangsatt prosjektering for all veiutbygging, vil planen reelt pålegge de private grunneierne mer omfattende opparbeidelsesplikt enn de krav som kan settes i medhold av pbl. Rekkefølgekravene vil medføre mange dispensasjoner, og dispensasjonsmuligheter er ikke tilstrekkelig forutsigbart, i tillegg til at byggesaksbehandlingen gis et mer planmessig innhold enn lovens forutsetninger. Regulerings av lokalveisystem på Lade: I stedet for kravet om at gatene skal være opparbeidet før ny bebyggelses kan tas i bruk, ønskes en mulighet for å sette av areal til lokalgater og opparbeide disse i takt med behovet for bedre veisystem. Samtidig ønskes en fleksibilitet mht. plassering. Oppsummering: Kommunen må endre bestemmelsene for å unngå etterfølgende	<i>kommunen sikkerhet for at utbyggingen ikke kan skje før nødvendige infrastrukturtiltak er på plass, eller at utbyggingsavtaler som sikrer gjennomføring av disse tiltakene, er inngått. Alternativet til bruk av utbyggingsavtaler er at utbygging i området må avvente eventuell kommunal finansiering og gjennomføring av anleggene.</i> <i>Det er nærmere redegjort for problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur i planbeskrivelsens kapittel 3.6 side 50.</i> <i>Opparbeidelsen av lokalgatenettet vil kunne skje i takt med grunneierens utbyggings-/omdisponeringsønsker og ut fra en vurdering av hva som er <u>nødvendig</u> infrastruktur i forhold til konsekvensen av tiltaket.</i> <i>Endelig plassering og utforming av gatene skal avklares i detaljplan og gjennomføringen avklares vanligvis gjennom utbyggingsavtaler. Muligheten for å legge lokalgaten over kulverten er tilstede, og anses å være en akseptabel midlertidig løsning. Ut i fra en helhetvurdering, og gjennom ønsket om å sikre en mulige fremtidig trasé, opprettholdes dette arealet i kommunedelplankartet. Riktig nivå for videre vurdering av trasévalg og hvordan en best sikrer denne traséen (for eksempel gjennom byggegrenser), er den påfølgende detaljplanprosessen, som vil komme først når det måtte bli aktuelt med utbygging eller bruksendring i kvartalet.</i>			

Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
sivile søksmål om rekkefølgebestemmelsenes gyldighet. Ved å opprettholde de vesentlige avgrensninger og bestemmelser i planen, men begrense omfang og standard på lokalveinettet (ev. fastsette byggelinjer hensyntatt mulighet for langsiktig byomforming) samt å frafalle rekkefølgebestemmelsene, er det deres oppfatning at kommunen kan vedta en kommunedelplan som både for samfunnet og den enkelte grunneier gir en sunn og naturlig utvikling i planområdet som åpner for realisering av planens langsiktige hovedmålsetninger. Kopi av forrige merknad er vedlagt, ref. side 78.				
91. Falkenborg gård AS - Th. Owesens gt. 26 I merknaden fra Falkenborg Gård AS henvises det til revidert bestemmelse "På Falkenborg gård tillates deler av eksisterende bebyggelse benyttet til næringsvirksomhet" og at "På Falkenborg...tillates ikke videre utbygging" . I merknaden forutsettes det at disse bestemmelsene ikke er til hinder for videreutvikling av den næringsmessige delen av eiendommen Falkenborg.	<i>Falkenborg gård er i planen vurdert som et spesielt bevaringsverdig kulturlandskap og kulturmiljø. Dette fremgår både av plankartet og Temakart kulturminner. Intensjonen er likevel at eksisterende næringsvirksomhet på Falkenborg gård skal kunne opprettholdes og videreutvikles innenfor eksisterende bygningsmasse. Ved ev. byggesøknader vil pkt. 10.3 i retningslinjene bli tillagt stor vekt. Dvs. at ved byggetiltak "... bør bygningskarakteren og strøkskarakteren bevares og styrkes."</i>	8. jan	018284/04	272
92. Haakon VII's gate 12 AS v/Rema Eiendom Nord AS og GH Holding AS, Byggkjøp Gunnar T. Strøm Holding AS, Nielsen-gruppen AS, Wist Last & Buss AS, E. Fjeldseth Invest AS Oppsittere I N4, N5, N6, N10, N12 og N14 ber om at forslaget endres på følgende pkt. for at det skal være mulig å utvikle området gradvis og i takt med eksisterende virksomheter og det markedet etterspør: 1. For Haakon VII's gate må arealet mellom kjørefelt og bebyggelse tilpasses lokale forhold, og parkering må kunne tillates. Tverrsnitt må endres til ensidig adskilt sykkelbane mot nord. 2. Fotgjengerundergangen ved City Lade bør flyttes nordover eller utgå. 3. Lokalgater må i større grad tilpasses eksisterende bygg og lokale forhold og gjøres mer fleksible i både geometri og tverrsnitt. 4. Rekkefølgebestemmelse 4.3-1, 3 og 4 må utgå. Haakon VII's gate må deles opp, lokalgater må tilpasses lokale forhold og kostnader må fordeles på eksisterende bebyggelse også. 5. Andel forretning i næringsområdene må være langt høyere enn 50%, da det ikke etterspørres kontorareal på Lade	1. Bebyggelsen skal fortrinnsvis plasseres langs formålsgrænse for å skape tydelige og gode gaterom. Parkeringsplasser langs Haakon VII's gt. er ikke i samsvar med disse intensjonene. 2. Det ligger ikke inne fotgjengerundergang i kommunedelplanen, og fotgjengerkryssing anses å være en bymessig løsning som passer her, men detaljutforming av kryssene må løses i detaljplan for vegen. 3. Tverrsnittet på lokalgater er blitt redusert etter 1. høringsrunde, og har nå fått en standard som anses som nødvendig for en god og sikker trafikkavvikling. I forbindelse med detaljplanlegging av lokalgatene vil det imidlertid være mulighet for lokale tilpasninger. 4. Ombygging av Haakon VII's gate kan tenkes gjennomført etappevis, men gata er så viktig for byutviklingen i området at kommunen bør vurdere muligheten for å for å få gjennomført opprustning av hovedgata under ett. Problemstillingene omkring gjennomføring av infrastruktur er omtalt i planbeskrivelsens kapittel 3.6 side 50. 5. Handelsanalysen tilsier at en begrensning av areal avsatt til forretning er nødvendig av hensyn til Midtbyen og omkringliggende	24. jan	010455/05	268

Merknader til planforslag (21.12.04) offentlig ettersyn jan 2005	KOMMENTAR	DATO	LØPENR.	DOK. NR.
6. Det kan ikke forlanges at min. 10% av tomtearealet skal avsettes til uterom i næringsområdene.	<i>bydelssentra og trafikkskapningen i området.</i> <i>6. De bebygde næringsområdene på Lade og Leangen er i dag preget av frittliggende bygningsvolumer på store tomter omgitt av trafikk- og parkeringsarealer. Utvikling til et tettere og mer bymessig område vil kreve en vesentlig oppgradering av både bebyggelse og uterom. Derfor anbefales det i retningslinjene pkt. 7.6 at det avsettes areal til møteplasser og uteopphold.</i>			
93. KLP Eiendom Trondheim AS - Håkon Magnussons gt 1-3 og Ranheimsveien 10 KLP eiendom viser til merknad til begrenset høring av 19.10.2004 (side 81). De kan ikke se at det reviderte planforslaget har tatt hensyn til deres merknad pkt. 2, og sender derfor denne pånytt. De er fortsatt av den mening i at muligheten for senere omregulering til boliger bør mykes opp noe.	<i>Det vises til kommentar i forrige merknad side 81.</i>	24. jan	018283/04	271
94. Reidar Olsen eiendom AS - v/Blix arkitektkontor AS - Haakon VII's gt. 13 Tomten har i dag næringsareal på 8100 m2. Den foreslåtte traséen vil ødelegge 80 av 115 parkeringsplasser, samtidig som planforslaget åpner for mer trafikkintensiv virksomhet. Dermed vil det bli vanskelig å oppnå kommunens parkeringsnorm. Trasévalget ødelegger også for varelevering på baksiden av bygget på sørsiden. Det foreslås derfor at veien på nordsiden av bygget skyves vekk fra tomten, slik at det ikke går tapt parkeringsplasser. Alternativt kan veien legges sør for Haakon VII's gt 15, Gunnar T. Strøm.		24. jan	009624/05	266
95. Trond Lykke m.fl. v/Hartmann arkitektur og prosjektledelse - Thomas Hirsch's gt 21a gnr. 411 bnr. 257 Eiendommen er vist som grønnstruktur, og eierne ber om at eiendommen blir vist med boligformål, i samsvar med reguleringsplan (R111b, 11.5.1992). Eiendommen ble i sin tid skilt ut i den hensikt å videreutvikle den til boligformål. Det antas at formålet grønnstruktur er blitt hengende igjen etter at den ble foreslått til grønnstruktur under godsterminalsaken. Eiendommen har alltid vært inngjerdet og en kan ikke se at eiendommen på en naturlig måte inngår i en sammenheng som tilsier at den er av betydning for en overordnet grønnstruktur for bydelen. Det bes om at eksisterende gang- og sykkelveg over eiendommen nedlegges, da den ikke lenger er nødvendig.	<i>Engstykket har i følge temakart over kulturminner, verdi C, antikvarisk verdi. Formål framtidig grønnstruktur ble lagt på tomte for å ivareta et åpent ubebyggt landskapsrom rundt et kulturminne.</i>	23. jan	009617/05	265

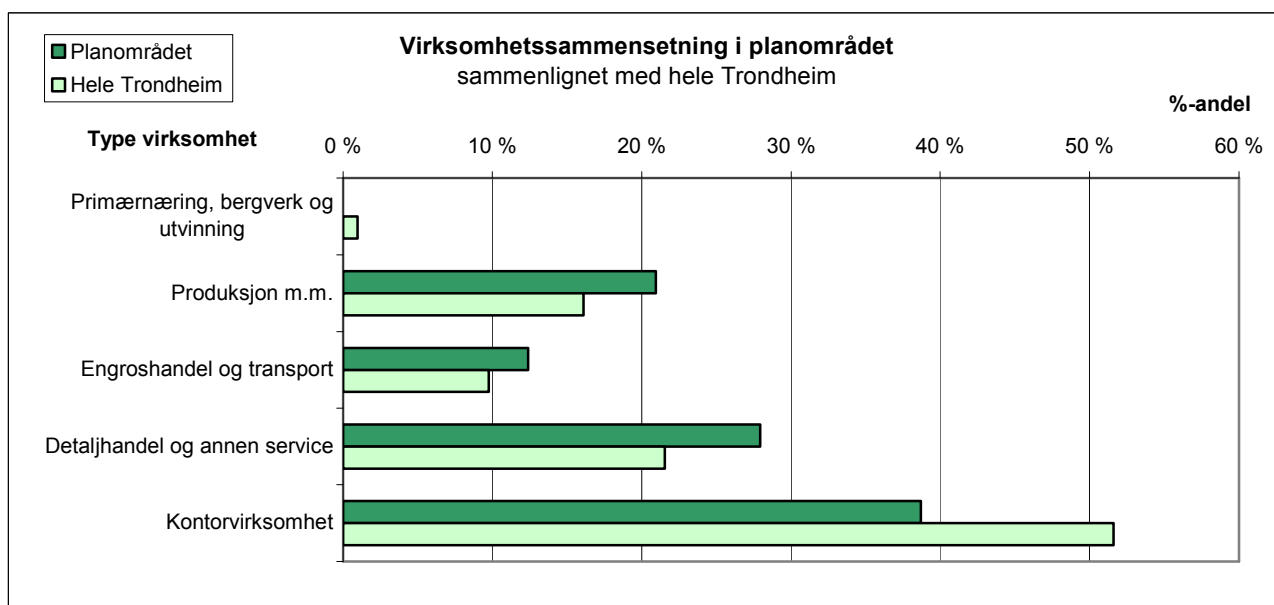
Vedlegg 5 OPPSUMMERING AV ANALYSER

V 5.1 DAGENS NÆRINGSVIRKSOMHET

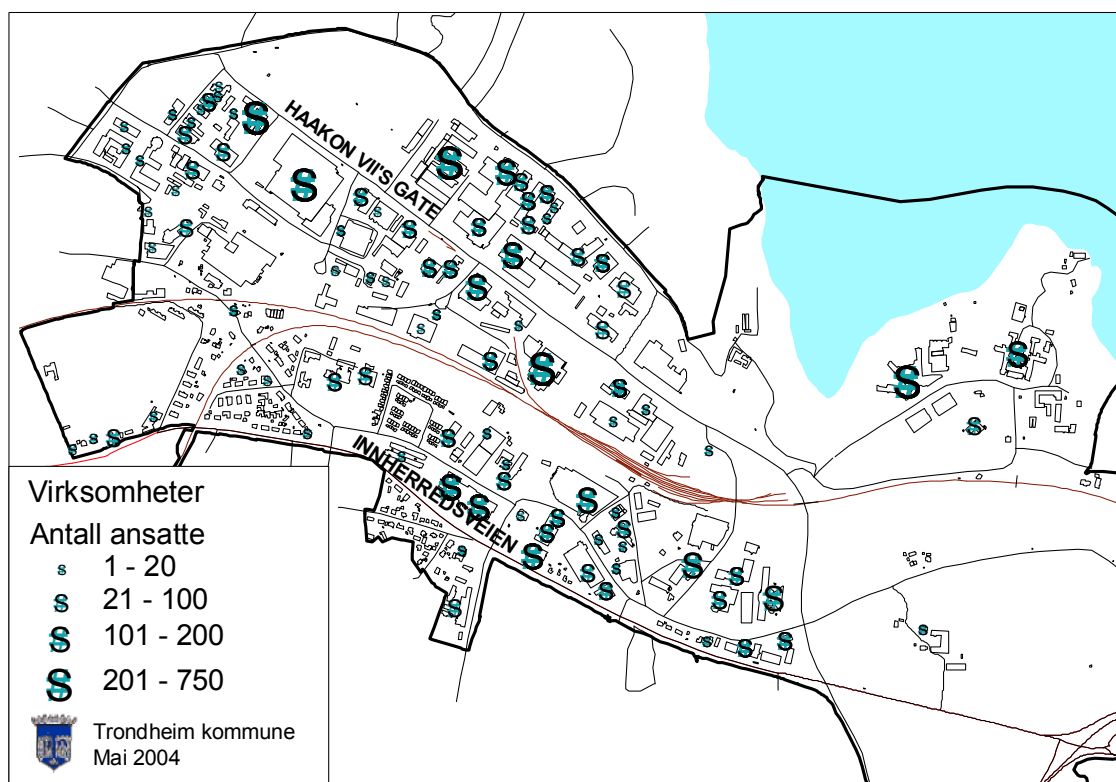
Analysene er konsentrert om områder med næringsutvikling og områder der vi forventer størst endring. Analysene er basert på kommunens tilgjengelige statistikk på analysetidspunktet (mai 2004). Bedriftsregisteret for Trondheim 2002 er brukt som kilde for opplysninger om virksomhetene i planområdet. Alle tall er basert på antall ansatteregistrert, slik at selvstendige næringsdrivende ikke er med i dette tallmaterialet. Størrelsene baserer seg på antall heltids- og deltidsansatte med minimum 4 timer pr. uke (hovedarbeidsforhold). I bedriftsregisteret er hver virksomhet registrert på en adresse. Det kan være flere virksomheter på samme adresse. Det kan skyldes at samme virksomhet er delt opp og registrert i flere selskap, eller at det er flere virksomheter i samme bygning.

Virksomheter i planområdet – enkel inndeling

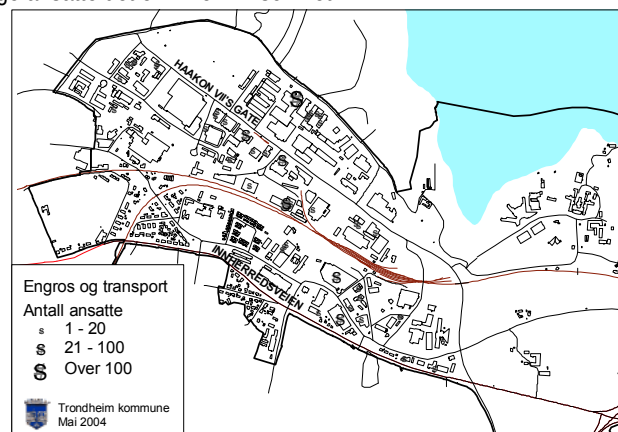
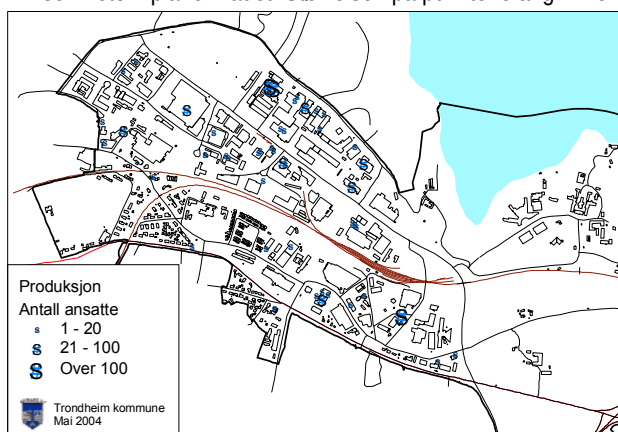
I følge bedriftsregisteret 2002 var det 5600 ansatte i 270 virksomheter i planområdet. Figuren viser virksomhetssammensetning i planområdet sammenlignet med hele Trondheim. Det er flere industrivirksomheter, virksomheter innen engros og transport og detaljhandel i planområdet enn gjennomsnittlig i Trondheim. Det er færre kontorvirksomheter.



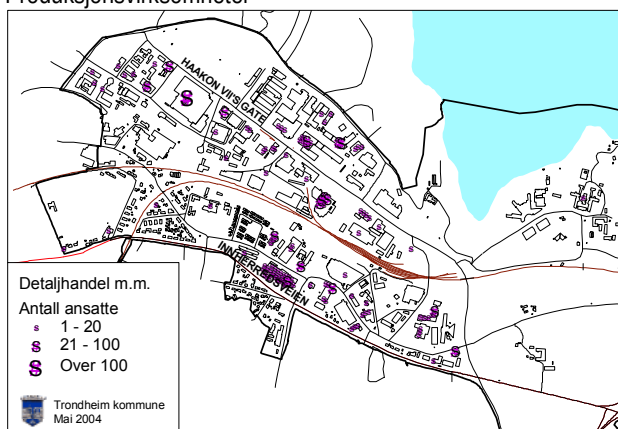
Virksomhetskategori	Typer virksomhet	Lade	Leangen	Rotvoll	Planområdet	Trondheim
Primærnæring, bergverk og utvinning		0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Produksjon	Industri, kraft- og vannforsyning, bygg og anlegg	28 %	15 %	0 %	21 %	16 %
Engrosshandel og transport		16 %	11 %	0 %	12 %	10 %
Detaljhandel og annen service	Detaljhandel og annen service	30 %	35 %	0 %	28 %	22 %
Kontorvirksomhet	Offentlig og privat virksomhet (unntatt service)	27 %	39 %	100 %	39 %	52 %
Antall ansatte		3 274	1 716	632	5 622	82 156



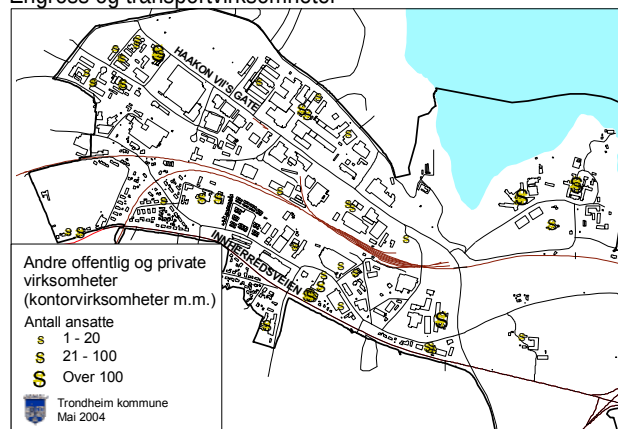
Virksomheter i planområdet. Størrelsen på punktene angir hvor mange ansatte det er i hver virksomhet.



Produksjonsvirksomheter



Engross og transportvirksomheter



Forretninger og virksomheter med annen service

Offentlig og private kontorvirksomheter (unntatt service)

Virksomheter i planområdet – detaljert inndeling

For å få et detaljert bilde av virksomhetssammensetningen i området er virksomhetene fordelt på 12 kategorier. Kategoriseringen er videreutviklet fra et mer generelt forslag vist i Strømmen (2001)²⁷ og fase 1 av areal- og transportanalysen²⁸, og er i noen grad tilpasset forholdene i planområdet. Kategoriseringen bygger på NACE-koder oppgitt for hver virksomhet, på 5-siffer-nivå. SSBs kategoriseringen på 2-siffer- eller bokstavnivå er ikke helt hensiktsmessig for planformål, og vi har derfor valgt å bruke en egen kategorisering. Vår kategorisering er gjort på 5-siffernivå, slik at virksomheter tilhørende samme kategori på 2-siffernivå eller bokstavnivå kan havne i ulike kategorier i våre kategorier.

Handel med varegrupper som møbler og elektriske artikler var ikke en del av varegruppene som var med i kjøpesenterstoppen. I følge kjøpesenterstoppen var kun biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre definert som *arealkrevende* varer. I bedriftsregisteret er det med bakgrunn i NACE-kodene vanskelig å skille ut planteskoler og hagesentre. Slik virksomhet er trolig enten kategorisert som dyrking av hagebruksvekster eller som blomsterbutikk. Salg av landbruksmaskiner er kategorisert som engrossalg av maskiner til jord- og skogbruk. *Særlig arealkrevende* varer i samsvar med kjøpesenterstoppen vil derfor omfatte bilforretning og trelastforretning. Det er også et glidende skille mellom de andre varegruppene vi har kalt arealkrevende, i en del av møbelforretningene er det interiørvarer og i forretninger med elektriske artikler er mange av varegruppene små (mobiltelefoner, pc-spill, CD-er og så videre).

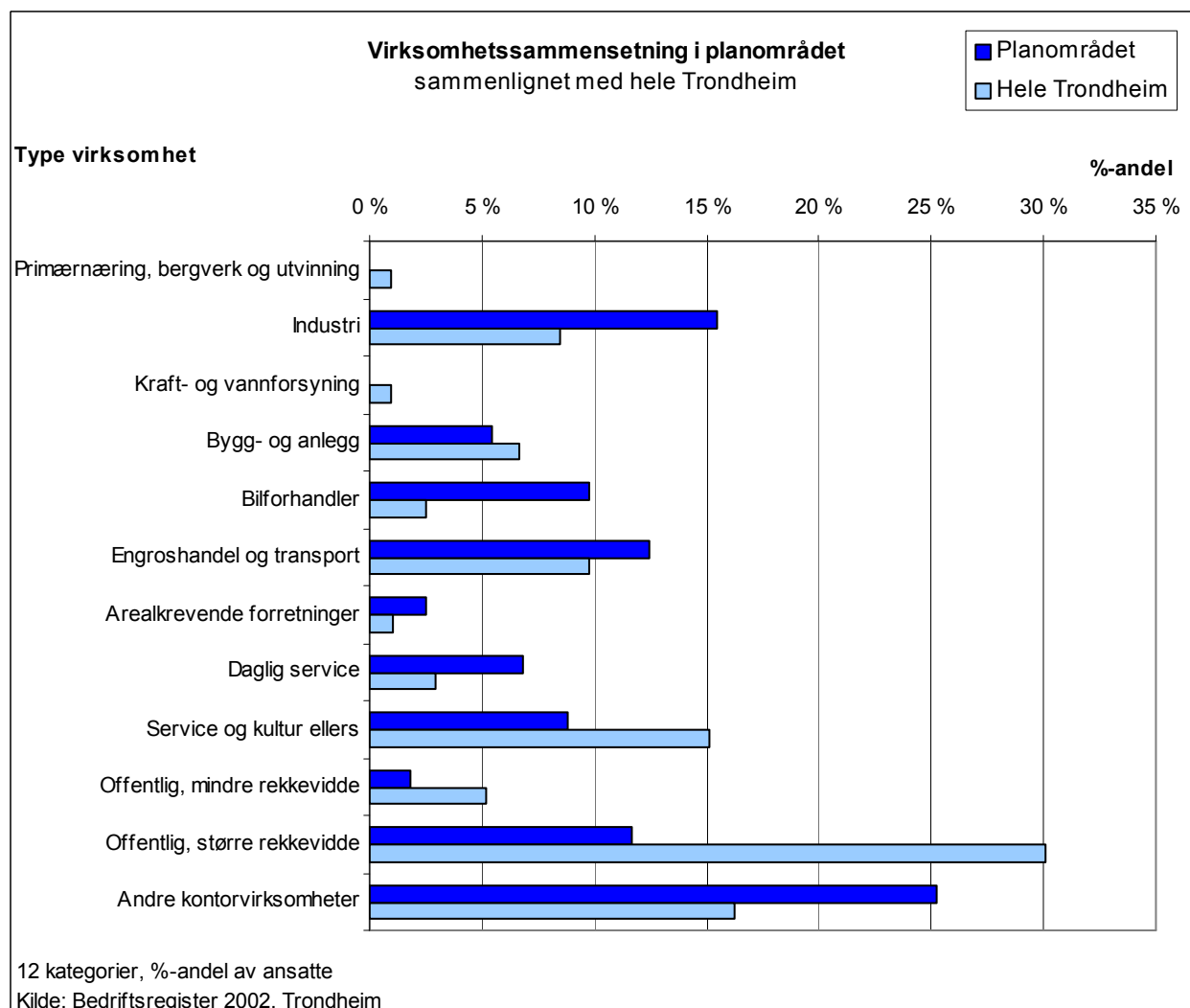
Det er hensiktsmessig å skille ut de varegruppene som er særlig arealkrevende og la andre varegrupper gå i en samlekategori for detaljhandel og service ellers. Dagligvarer er i en særstilling med tanke på transportskaping, og er gruppert i en egen kategori. Bilforhandlere og trelastvirksomheter som det finnes mye av på Lade er skilt ut som egen kategori. Offentlig virksomhet var opprinnelig i to kategorier, avhengig av rekkevidde. For å gjøre det enklere er disse slått sammen til en.

	Virksomhetskategori	Beskrivelse av kategorien
1.	Primærnæring, bergverk og utvinning	Stedbunden næring; jord, skog, bergverk og oljeutvinning m.m. Omfatter for eksempel gårdsbruk, gartneri, gruver, oljeselskap
2.	Industri	Alle typer industrivirksomheter
3.	Kraft- og vannforsyning	For eksempel e-verk, renseanlegg, fjernvarme, avfallshåndtering
4.	Bygg- og anlegg	For eksempel entreprenør, snekker, rørlegger
5.	Bilforhandler	All handel knyttet til bil
6.	Engrosshandel og transport	Engrosshandel med alle typer varer unntatt kjøretøy og virksomhet knyttet til lasting, lossing, og lagring
7.	Arealkrevende forretninger	Møbler, elektriske artikler, jernvarer, fargevarer og andre byggevarer med mer
8.	Daglig service	Dagligvarer; matvarer og annet.
9.	Forretninger ellers og service	Andre typer forretninger (klær, sko, lys, m.m.) og service som frisør, restauranter, hoteller, eiendomsmegling, bank m.m.
10.	Offentlig virksomhet - mindre geografisk rekkevidde	Barnehage, grunnskole, helsestasjon, lege med mer
11.	Offentlig virksomhet - større geografisk rekkevidde	Høgskole, sykehus, trygdekonto, med mer
12.	Andre kontorvirksomheter	Konsulentfirma, forskning og utvikling, forsikring

²⁷ Kathrine Strømmen (2001): Rett virksomhet på rett sted – om virksomheters transportskapende egenskaper. Dr. ing. avhandling 2001:14, Institutt for by- og regionplanlegging, NTNU

²⁸ Asplan Viak (2003): Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll: Trafikale konsekvenser. Fase 1: Turproduksjon.

12 kategorier, %-andel ansatte i hver virksomhetskategori



Virksomhetskategori	Lade	Leangen	Rotvoll	Planområdet	Trondheim
Primærnæring, bergverk og utvinning			0 %	0 %	1 %
Industri	23 %	8 %		15 %	8 %
Kraft- og vannforsyning					1 %
Bygg- og anlegg	6 %	7 %		5 %	7 %
Bilforhandler	11 %	10 %		10 %	3 %
Engrosshandel og transport	16 %	11 %		12 %	10 %
Arealkrevende forretninger	4 %			3 %	1 %
Daglig service	7 %	8 %		7 %	3 %
Forretninger ellers og service	6 %	16 %		9 %	15 %
Offentlig virksomhet - mindre geografisk rekkevidde	0 %	5 %	2 %	2 %	5 %
Offentlig virksomhet - større geografisk rekkevidde	2 %	24 %	27 %	12 %	30 %
Andre kontorvirksomheter	24 %	11 %	71 %	25 %	16 %
Antall ansatte	3 274	1 716	632	5 622	82 156

V 5.2 LANDSKAPSANALYSE FOR ROTVOLLOMRÅDET

Som et grunnlag for diskusjoner om planmessig grep for i størst mulig grad å bevare Rotvollområdets kvaliteter, ble det utarbeidet en landskapsanalyse²⁹ med oversikt over verneverdier i området og planer på gang. Arbeidet ble utført av Asplan Viak i 2000. Her følger en oppsummering av rapporten.

Landskapet skråner ned mot fjorden, fra ca. 80 moh. i sør. Fykhaugen, Rotvollhaugen og St. Hanshaugen er markerte og dominerende koller i landskapet. Rotvollneset danner også et markert høydedrag. To gjenværende bekkedrag (Leangenbukta og nord for Statoil) er lagt i rør.

Eiendomsforhold og arealbruk

De største grunneierne i området er Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Trondheim kommune, Statoil og Lars Oust. Hovedvekten av arealene er fulldyrket mark (korn) og beite. Nord for jernbanen er det mye parkanlegg i tilknytning til Leangen gård, Statoil, Høgskolen i Sør-Trøndelag og Rotvoll Nedre. Spredt i hele området finnes skogholt og arealer som ligger brakk.

Kulturminner og kulturmiljø

Ladehalvøya, et tilbakeblikk

Det opprinnelige navnet på Lade var Hladir som betyr opplagsted eller ladested. Lade var trolig bosatt allerede før Nidaros ble anlagt. I vikingtiden var Lade trøndernes sentrum som høvdingsete, hov og handelssentrum. Etter kristendommens innførsel ble Lade kirkegods og Lade kirke ble bygd omkring 1200. Fra 1500-tallet var Ringve og Devle gård fradelt og etablert. Belbuan gård etablert på midten av 1600-tallet. 1780-tallet startet en storstilt utparsellering av tomter fra de gamle gårdene til "lyststeder" for kjøpmenn i Trondheim (for eksempel Leangen, Louiselyst og Falkenberg). Fra slutten av 1800-tallet foregikk det en industrietablering langs sørsiden av Ladebekken og infrastrukturbygging bl.a. gjennom Meråkerbanen.

Lade spilte en sentral rolle i tyskernes planer for Midt-Norge under siste verdenskrig. Det ble bygd flyplass, en stor flyhangar (og flere små) og Stavne-Leangenbanen ble anlagt. Tyskerne la Ladebekken i kulvert og benyttet Ladedalen til søppelfylling noe som vedvarte med fortsatt oppfylling av dalen frem til 1965.

I 1952 ble flyplassen på Lade lagt ned og byutvidelsen strakk seg frem til Meråkerbanen. Til og begynne med var området prioritert til sosial boligbygging, men pga. billige tomteareal og gunstig infrastruktur ble et variert spekter av næringsvirksomhet etablert. Haakon VII's gate ble lagt parallelt med den gamle rullebanen som hovedtransportåre gjennom næringsområdet på Lade.

Potensial for funn av skulte automatiske fredede kulturminner

Lade var et sentrum for begivenhetene i vikingtiden og topografisk ligger området slik til at man kan forvente at det tidlig ble tatt i bruk. Gravhauger er registrert i beitelandskapet på St. Hanshaugen.

Herregårdslandskapet

Rotvoll er en del av det eneste herregårdslandskapet nord for Dovre og Rotvoll Nedre var hovedbruket. Rotvoll har hatt hageanlegg siden 1691. Tidlig på 1700-tallet omfattet gården også Leangen. I 1867 ble eiendommen solgt til staten og Rotvoll sinnsykeasyl ble reist. Rotvoll øvre var i middelalderen i eie av Bakke kloster. I 1689 ble gården slått sammen med det nedre bruket, men skilt ut igjen i 1821.

Rotvolls status som helhetlig kulturlandskap

Rotvoll er ett av 19 særlig verdifulle kulturlandskapsområder i Sør-Trøndelag (biologiske/økologiske kriterier, Fylkesmannen, 1994), og ett av 104 verdifulle kulturlandskap i Norge (ett av 36 områder av liten størrelse) (Miljøverndepartementet, 1994).

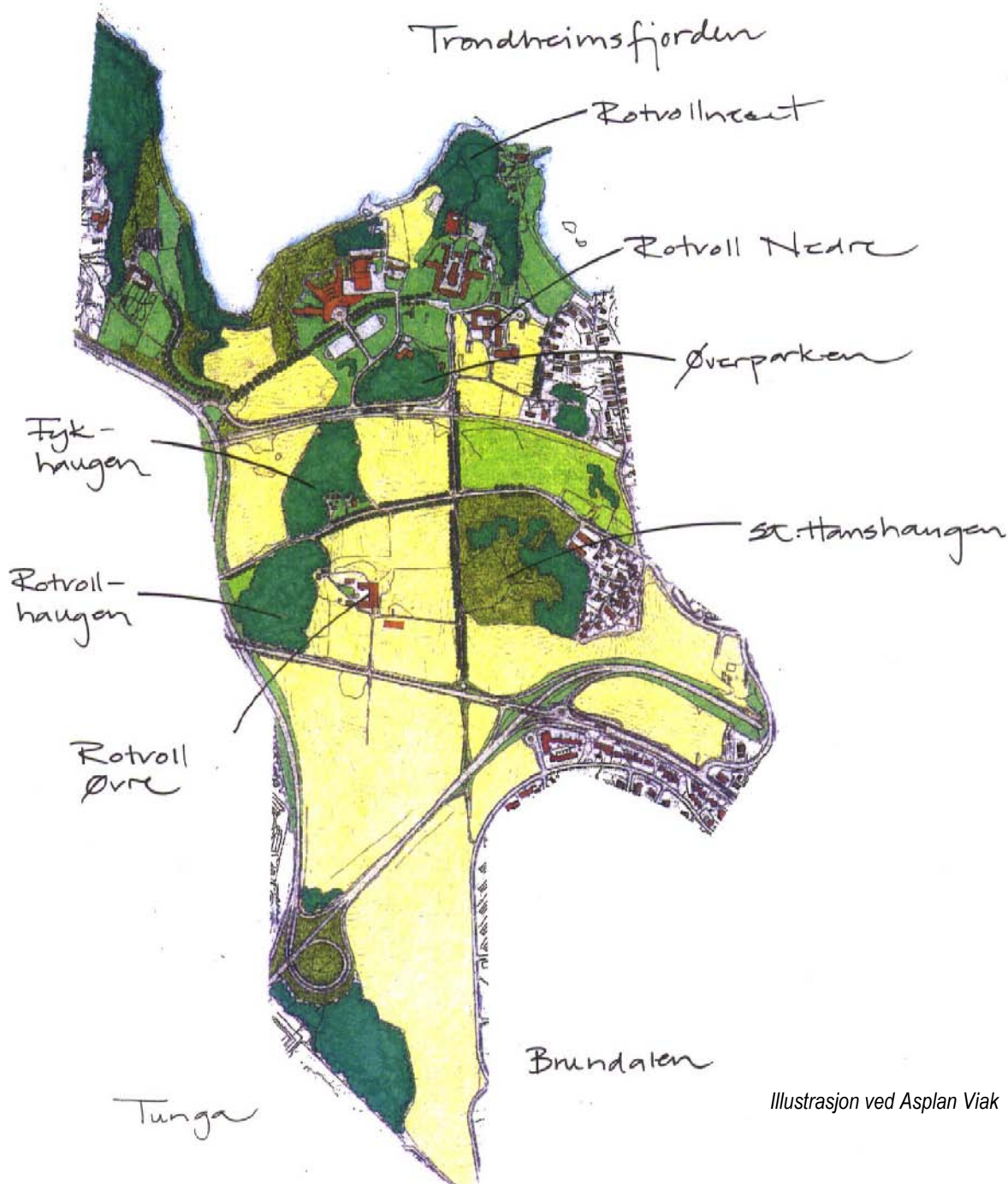
Enkeltelementer i kulturlandskapet

Det monumentale asylanlegget ble bygd i 1867-72 og har stor sosialhistorisk verdi som minnesmerke. Anlegget er tilnærmet uforandret, og har dessuten en rekke frittstående bibygninger (vinkjeller,

²⁹ Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll Forarbeider: Rotvollområdet, Asplan Viak Trondheim AS, November 2000

potetlager/vedlager, stabbur). Leangen gård er storslagent i sin stramme hovedform, bygd i tre men inspirert av steinarkitekturen. Driftsbygninger og våningshus er fra omkring 1820 og bevart. Fem bygninger i gårdsanlegget ble fredet i 1923 og er klassifisert som et kulturmiljø av nasjonal verneverdi.

Tundannelsene på Rotvoll Øvre og Rotvoll Nedre utgjør interessante firkanttun. Rotvoll øvres karakter og størrelse gjør det velholdte bygningsmiljøet enestående i Trøndelag. Den representerer trøndersk tradisjon med den klare tundannelsen. Rotvoll Nedre består av asylanlegget og et gårdsanlegg. Boliger for ansatte ved asylet er også tilknyttet området.



Biologisk mangfold

Landskapet huser et mangfold av arter/naturtyper som er avhengige av beite eller dyrkingspåvirkning eller avhengig av de forhold randsonene i landskapet gir dem. Sammenhengen med sjøen, grønne korridorer og marka er unikt som kjerneområde og spredningskorridor for planter og dyr.

Fuglebiotop av regional verneinteresse

Leangenbukta grunnvann er en viktig hvile- og rasteplass for fugler i trekkiden og områder tjener også som hekkeplass for mange fuglearter. Kulturlandskapet kan huse mange dyrearter som krever kombinasjoner av landskapselement (mosaikker, korridorer) Det er grunn til å tro at en vil finne en rik og til dels sjelden insektsfauna i området pga. betydelige mengde gamle edelløvtrær.

Naturpreget vegetasjon

Vegetasjonen i Rotvollområdet er nesten uten unntak kulturpåvirket (alléer, hager og parker, beiteområder, skogområder), og er en del av edellauvskogslandskapet i Trondheimsfjorden. Dette er nordgrensen for utbredelsen av komplekse edellauvskogstyper med blant annet ask og alm.

Stranden består av På en lokalitet i Leangenbukta er det en godt utviklet bestand av strandrug.

Kulturpreget vegetasjon

Alléer: Schmettows allé, Ranheimsveien, Leangen gård, Rotvoll allé. Trerekke nord for St. Hanshaugen, langs Hans Collins veg og ved avd. Charlottenlund vgs.

Hager og parker: Rotvollparken, Øverparken og hagen ved Leangen gård

Beiteområder: Rotvollhaugen, Fykhaugen, St. Hanshaugen og beitemark nord for Ranheimsveien, øst for Schmettows allé.

Skogsområder: Lund av ask ved Rotvoll Øvre, skogen på Rotvollneset, blandingsskog vest for asylet, trebestand mot nedre Charlottenlund, krattvegetasjon ved Leangen bekken, furuskog vest og nord for Leangen gård, furuskog ved Runga, furuskogen i krysset Omkjøringsvegen-Ladeforbindelsen, skogen ved Brundalen, kratt ved Brundalen.

Landskap

Rotvollområdet er en del av et større sammenhengende landskapsdrag som strekker seg fra Brundalen i sør til Trondheimsfjorden i nord. Landskapet trer frem som et system av større og mindre landskapsrom der vegetasjonsbelter (alléer), de skogsbevokste kollene og bebyggelse danner vegger. Rotvoll representerer Norges nordligste forekomst av herregårdslandskap. Området er en rest av et lystgårdsbelte som oppsto i utkanten av Trondheim på 1700-tallet. Herregårdslandskapet er en kulturlandskapstype der jordbruksarealene med åker og eng spiller sammen med et parklandskap bestående av alléer, hager og parker. Sammen med overgangen til mer rasjonell landbruksdrift kom også impulser utenfra om at moderne landbruk hørte hjemme i parkmessige omgivelser.

Landskapselementer

Dyrkamarka, de skogsbevokste kollene, Øverparken og skogen på Rotvollneset danner et sammenhengende grøntdrag. Sammenhengende åkerland med høydeforskjell på 60 meter, fri sikt og utover fjorden. Koller med skog brukt som beite har fin parkmessig karakter med lysåpen skog med gras i bunnsjiktet (Rotvollhaugen) eller åpen slette med frittstående trær og tregrupper (St. Hanshaugen).

Gamle parkanlegg rundt Leangen gård og Rotvoll Nedre (Øverparken) inneholder både bar- og lauvtreslag som aldri eller sjelden opptrer i den ville floraen i distriktet. Alléer er det mest markerte elementet i kulturlandskapet. De markerer viktige ferdselsårer og deler landskapet i mindre landskapsrom.

Bebyggelsen på Rotvoll Øvre, Rotvoll Nedre og Leangen gård utgjør landemerker i området.

Innsyn til området skjer fra tettbebyggelsen rundt Rotvoll og vegsystemene som delvis omkranser og delvis går gjennom landskapet, men terrengets form og innhold gjør det nødvendig å vurdere den visuelle virkningen både innenfra og utenfra.

Landskapsrom

Landskapsrommene som skapes av terrengform og vegetasjon er viktige for opplevelsen av landskapet.

Rotvollsletta er det største landskapsrommet på Rotvoll med attraktivt utsyn til fjorden og Fosenhalvøya. En ensartet flate som krysses av E6 og Omkjøringsvegen utgjør gulvet i rommet.

Rommet rundt Rotvoll Øvre består av åker og trafikkarealer. Rommet heller mot nordøst og har utsikt over Trondheimsfjorden.



Rommet rundt Schmettows allé og St. Hanshaugen er omsluttet av vegetasjonen på toppen av St. Hanshaugen som er et viktig utsiktspunkt, med god utsikt til Rotvoll Nedre, Lade, Tyholt og Trondheimsfjorden.

Landskapsdraget Fykhaugen-Øverparken oppleves som sammenhengende fra de fleste steder i området, men fra rommet øst for Fykhaugen får en et flott glimt ut mellom dem mot Leangenbukta, Leangen gård og Lade. Flaten i rommet er dyrket mark, og rommet har sterke, flotte vegger på alle kanter. Rommet sør for jernbanen og øst for Schmettows allé heller mot nordøst, er småkupert, grunnlendt mark med fjell i dagen brukt til beitemark. Lunder med furu og annen vegetasjon står på små koller.

Området sør for Rotvoll allé har fulldyrket mark. Rotvollhaugen, alléen og Øverparken er landskapselementer som gir landskapsrommet positive kvaliteter. Det store parkeringsanlegget på Statoil preger landskapsrommet.

Området rundt Leangen gård

henvender seg mot fjorden, og avgrenses tydelig på tre sider og heller sterkt -mot fjorden. Den direkte kontakt med fjorden gjør dette til et svært viktig landskapsrom.

Landskapsrommet vest for Rotvollneset er et lite rom som henvender seg mot fjorden i nord. Rommet øst for Rotvollneset heller mot nordøst og åpner seg mot Trondheimsfjorden. Gulvet er hovedsakelig dyrka mark og viktig på grunn av den østlige korridoren ned til fjorden.

Friluftsliv

Det sammenhengende regulerte friområdet langs strandsonen på Lade er et attraktivt område med tursti for friluftsliv og rekreasjon. Rotvollområdet ligger godt til rette for flerbruk mellom landbruk og rekreasjon. Området er unikt i Trondheimsregionen pga. sin åpenhet, utsyn og variasjon i landskap (skogkledde koller, åpne jorder og strandlinjen med skog og berg) og har stor verdi for hele Trondheims befolkning.

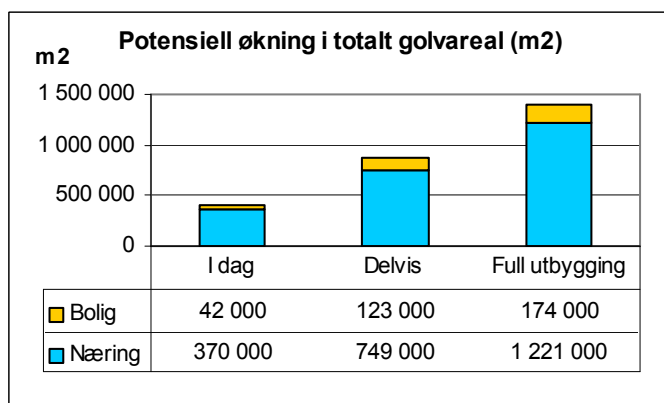
Til rapporten medfølger eiendomskart, flyfoto, utdrag fra grunnlagsarbeider for *Nasjonal verneplan for veier og veirelaterte kulturminner* og reguleringsplaner i området.

V 5.3 UTVIKLINGSPOTENSIAL OG TRAFIKKSKAPING

I forbindelse med behandling av prinsippssaken ble det pekt på nødvendigheten av en areal- og transportanalyse av planlagt utbygging. Med de forutsetninger som var gitt i prinsippssaken og kommuneplanens arealdel ble det beregnet potensial for utbygging av bolig- og næringsareal, og turproduksjon som følge av utbyggingen.

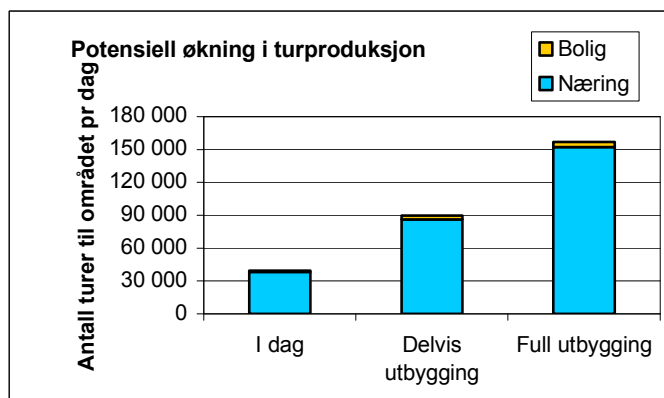
Analysen ble utarbeidet av Asplan Viak³⁰ på oppdrag fra plan- og bygningsenheten og ble brukt som grunnlag for høringsforslaget (datert 1.12.2003).

Det er stort arealutviklingspotensial i planen, med teoretisk mulighet for over en tredobling av golvareal i planområdet. Det innebærer en utvikling i samme størrelsesorden som golvarealet i Midtbyen.



Det er klare politiske vedtak om å opprettholde og styrke handelen i Midtbyen som fortsatt vil være det området flest folk vil nå med kollektive transportmidler. Det store potensialet for utvikling av næringsareal kan være i konflikt med denne målsettingen.

Arealutviklingen fører til en stor økning i turproduksjonen. Ved realisering av potensialet beskrevet over vil det bli en firedobling av turproduksjonen. Den største delen av turproduksjonen kommer fra næringsvirksomhet. Vekst i turproduksjonen er større enn vekst i golvareal, fordi virksomhetssammensetningen endres.



Det er ønskelig at en større andel av reisene skal foregå med kollektive transportmidler eller til fots/med sykkel. Dette kan oppnås med lavere parkeringsdekning og bedring i kollektivtilbudet. Redusert framkommelighet for bil i form av køer kan også bidra til økt kollektivandel. Det er i dag lave kollektivandeler til/fra Lade, og selv en firedobling av andel kollektivreiser har liten effekt på forventet turproduksjon med bil. En reisemiddelfordeling som til Midtbyen i dag vil

imidlertid ha betydning for bilturproduksjonen. Med en slik reisemiddelfordeling vil bilturproduksjonen øke med det dobbelte i stedet for det firedobbelte. Det er dessverre lite trolig at vi kan få en så stor endring i reisemiddelfordeling i dette området.

Den store økningen i turproduksjon kan føre til vanskeligheter med avvikling av trafikken til/fra området, og vanskeligheter med avviklingen av trafikken internt i området.

Man kan anta at faktisk turproduksjon til/fra området blir noe mindre enn beregna, fordi en del av de som bruker området har flere hensikter med reisen dit, for eksempel reise til/fra jobb kombinert med handling i en eller flere butikker. Man kan også forvente at noen av de bosatte i området også vil arbeide og handle der. Det legges opp til en endring i virksomhetssammensetning, med større andel handel og service. En del av trafikkveksten forventes til perioder utenfor rush, slik at økningen i rush ikke vil bli like stor som økning i total trafikk til/fra området. Uansett forventes det at økning i turproduksjon med bil blir såpass stor at framkommeligheten blir dårligere deler av døgnet.

³⁰ Rapport: Asplan Viak: Lade – Leangen – Rotvoll, Trafikale konsekvenser – turproduksjon, datert 10. september 2003

V 5.4 TRAFIKKREGISTRERINGER OG KAPASITETSBEREGNINGER

Som et ledd i fase to av areal- og transportanalysen ble det utført en trafikkregistrering og kapasitetsberegning og -vurdering. Analysen ble utført av Asplan Viak Trondheim AS v/Tore Kvaal høsten 2003. Areal- og transportanalysens fase 1 er oppsummert i forrige kapittel; *Utviklingspotensial og trafikkskaping* side 101.

Trafikkregistreringer

Registrering av ÅDT-verdier i snitt



Det ble gjennomført automatisk trafikkregistreringer i Ladeforbindelsen, Leangen allé, Jarleveien, Haakon VII's gt og Lade allé i uke 41, 43 og 44.

Årsvariasjonsfaktorer er hentet fra Statens vegvesens håndbok 146, hvor vi har valgt å kombinere to kurver;

ÅDT-verdier høsten 2003

- 1: Ladeforbindelsen: 13.300
- 2: Leangen allé: 6.900
- 3: Jarleveien: 13.800
- 4: Haakon VII's gate: 10.000
- 5: Lade allé: 2.600

M2 (arbeidsreiser og gjennomgangstrafikk) og M4 (Sterkt belastet hovedveg ved by): uke 41: 105, uke 43: 102 og uke 44: 101 % av ÅDT.

Registrering av belastning i kryss



Tirsdag 7. oktober 2003 kl 15.00-17.00 ble det gjennomført manuelle trafikkregistreringer i følgende kryss:

1. Ladeforbindelsen ved Ikea 4-armet rundkjøring
2. Haakon VII's gt/Leangen allé 3-armet signalregulert
3. Haakon VII's gt/Lade allé 4-armet rundkjøring
4. Innherredsv./Bromstadv. (ved KBS) 4-armet signalregulert

Belastningen (kjt/t) i de enkelte kryss:

	1500-1600	1515-1615	1530-1630	1545-1645	1600-1700
1_Ikea	1 985	1 962	2 018	2 025	1 861
2_Leangen	2 085	2 086	2 184	2 147	2 003
3_Lade*	1 732	1 704	1 758	1 774	1 692
4_KBS	2 186	2 032	1 986	1 967	1 869

* Ustabil avvikling og feil i tellegrunnlaget for kryss 3.

Kapasitetsberegninger

Dagens vegnett, dagens trafikk

Beregningene viser gir belastningsgrad på 0,75 for rundkjøring ved IKEA. Dette gjelder trafikk fra IKEA som skal mot Lade (må vike for all trafikken fra Lade), og vil ikke belaste vegnettet for øvrig. Fra Lade er det beregnet belastningsgrad på 0,7 med maks kølengde på 67 meter.

Lyskrysset Haakon VII's gt/Leangen allé har lang kø fra vest, som gir tilbakeblokkering i kryss 3 (rundkjøring Haakon VII's gt X Lade Allé). Selv om signalplan mangler er tendensen tydelig. Arbeidet med å utvide til to østgående felt i forbindelse med etablering av ny bomstasjon vil avhjelpe situasjonen. *Dette er i skrivende stund etablert, og ny registrering ville gitt annet resultat.*

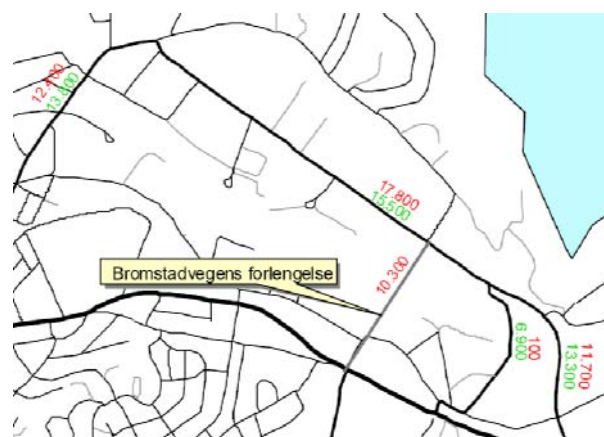
Tilbakeblokkering fra kryss 2 medfører ustabil avvikling i rundkjøring Haakon VII's gt/Lade allé. I tillegg er telldata usikre. Telldata er imidlertid justert mot registreringene for kryss 2, men fremdeles er det stor usikkerhet i retningsfordelingen for trafikk fra H7 vest. Pga. tilbakeblokkeringen får vi en ustabil avvikling med mindre trafikk gjennom rundkjøringa. Registrerte volum viser seg da å gi en svært god avvikling, noe som blir feil. Også her ville ny registrering gitt annet resultat, pga. bomstasjon og endret geometri mellom kryss 2 og kryss 3.

Signalplan mangler for lyskryss v/KBS også, men enkel beregning viser at det ikke er kapasitetsproblemer i krysset.

Framtidig vegnett, omfordelt trafikk

I framtidig vegnett er det forutsatt at Nordre avlastningsveg (NAV), E6 øst og Bromstadveiens forlengelse er gjennomført. Med dagens trafikkgrunnlag vil dette medføre en omfordeling av trafikken til/fra planområdet. Hovedvirkningene vil være at BVF vil belastes med omtrent all trafikken som i dag benytter Leangen allé, samt overføring fra Ladeforbindelsen og Jarleveien til BVF. Innenfor planområdet vil vi få en vridning fra vestre del til østre del av H7. I sum medfører dette en økt belastning på krysset H7/Lade allé/BVF.

Det er ikke kjørt noen nye nettverksberegninger for å finne trafikk på svingebevegelser. Det er benyttet relative endringene i trafikk (fra dagens vegnett til framtidig vegnett) fra *Konsekvensanalyse for Nordre avlastningsveg*. Dagens registrerte trafikk er tillagt disse endringene for å komme fram til de nye trafikkstrømmene. Med utgangspunkt i at registreringene for rundkjøringa H7/Lade allé har feil/mangler mht. trafikk vestfra, er også disse tallene beheftet med en del usikkerhet. Likevel vil det si en del om endringene i kapasitets-/avviklingsforhold.



Beregnet framtidig ÅDT-verdi

- 1: Ladeforbindelsen: 11.700 (høsten 2003: 13.300)
- 2: Leangen allé: 100 (6.900)
- 3: Jarleveien: 12.400 (13.800)
- 4: Haakon VII's gate: 17.800 (10.000)
- 6: Bromstadvegens forlengelse: 10.300

Med denne omfordelte trafikksituasjonen vil:

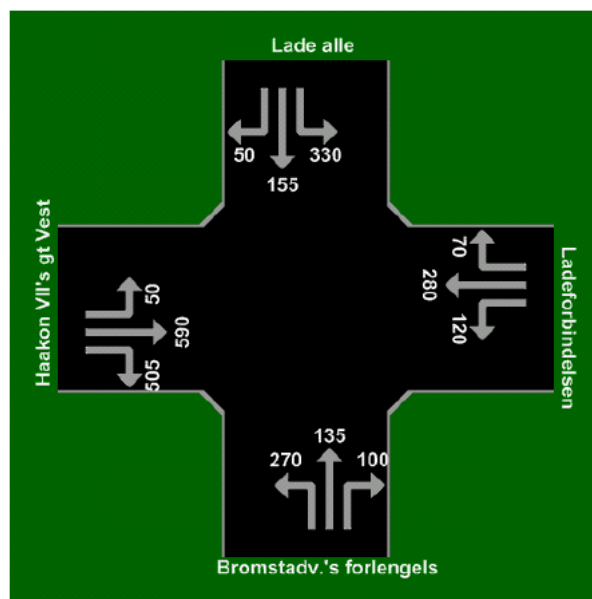
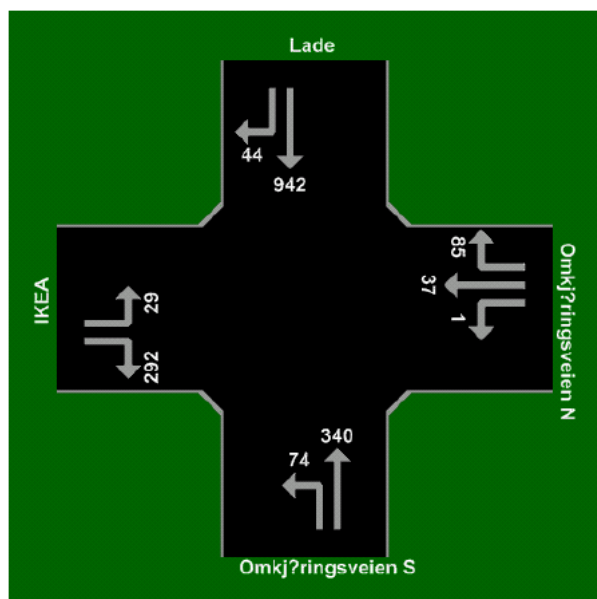
- rundkjøringa ved IKEA avlastes, da det blir mindre gjennomgangstrafikk på Ladeforbindelsen.
- lyskrysset H7/Leangen allé avlastes, og kan nesten utelukkes. Vi har derfor ikke tatt med dette i videre beregninger (all lokaltrafikk er ikke med).
- rundkjøringa H7/Lade allé få økt belastning, men pga. BVF vil fordeling på svingebevegelser endres betydelig.
- krysset ved KBS få økt belastning, men her vil det pga. tunnel (E6 øst) og BVF bli en total forandring av kryssoområdet. Det er ikke tatt med i videre beregninger.

Videre er det derfor beregnet kapasitet for to kryss:

- Rundkjøringa ved IKEA
- Rundkjøringa H7/Lade allé

I beregningsgrunnlaget er det ikke lagt inn vesentlige endringer i kryssgeometrien, men for H7/Lade allé er det lagt opp til 2 felt inn mot rundkjøringa. (Det er muligheter til å bedre avviklingen i kryssene med

eksempelvis filterfelt, tilfartskontroll eller andre tiltak.). Med utgangspunkt i dagens trafikkgrunnlag er det lagt på hhv 20 og 50 % økning i trafikken til/fra Lade. Beregnede trafikkstrømmer i de to kryssene etter omfordeling iht. nytt vegnett (ettermiddagrush, kjt/t):



Kryss 1 – Rundkjøring på Ladeforbindelsen ved IKEA

Arm		Dagens trafikk-grunnlag	20% økning	50% økning
Omkjøringsveien fra sør	Belastningsgrad	0,24	0,28	0,34
	Forsinkelse [s]	6	6	6
	Maks kø [m]	11	13	17
Omkjøringsveien fra nord	Belastningsgrad	0,14	0,18	0,24
	Forsinkelse [s]	9	9	10
	Maks kø [m]	7	9	13
Fra Lade	Belastningsgrad	0,63	0,76	0,96
	Forsinkelse [s]	5	6	8
	Maks kø [m]	50	80	211
IKEA	Belastningsgrad	0,66	0,81	1,00
	Forsinkelse [s]	26	29	45
	Maks kø [m]	43	46	58

Kryss 3 – Rundkjøring Haakon VII's gate/Lade allé

Med de forbehold som er tatt vedr. nytt vegnett og

Arm		Dagens trafikk-grunnlag	20% økning	50% økning
Bromstadvegens forlængelse	Belastningsgrad	0,42	0,64	0,95
	Forsinkelse [s]	16	25	66
	Maks kø [m]	21	41	144
Haakon VII's gt øst	Belastningsgrad	0,25	0,31	0,42
	Forsinkelse [s]	9	9	9
	Maks kø [m]	10	12	17
Lade allé	Belastningsgrad	0,37	0,49	0,72
	Forsinkelse [s]	13	14	20
	Maks kø [m]	17	27	56
Haakon VII's gt vest	Belastningsgrad	0,66	0,86	1,27
	Forsinkelse [s]	11	19	261
	Maks kø [m]	45	96	1 030

usikkerheter i datagrunnlaget, vil det kapasitetsmessig tåles en vekst i biltrafikken på 30-40 % i forhold til dagens trafikknivå.

Da det er en del usikkerheter i grunnlaget pga. av registreringer i ustabil avviklingssituasjon er også beregningsresultatene usikre. Det er derfor vel så verdt å merke seg hvordan belastningsgrad, forsinkelse og kø i disse kryssene endrer seg med gradvis økt trafikk til/fra Lade. Dette går klart fram av tabellene.

Rundkjøringa ved IKEA vil i utgangspunktet avlastes, men en utbygging og påfølgende trafikkvekst til/fra Lade vil etter hvert gi dårligere avvikling. Dette gjelder imidlertid først og fremst for trafikken fra IKEA, men etter hvert også fra Lade. Et annet moment som ikke er tatt med i disse beregningene, er virkningen av de nye rampene mellom Innherredsvegen og Ladeforbindelsen.

Rundkjøringa Haakon VII's gt/Lade allé har også en kapasitetsreserve etter omfordeling av dagens trafikknivå. Med økende trafikk til/fra Lade vil det først oppstå kø/forsinkelser for trafikk vestfra, dernest for trafikk fra sør (Bromstadvegens forlængelse).

Kommentarer

Kapasitetsberegningene viser noe om avviklingsforholdene for kryssene:

- rundkjøringa ved IKEA
- rundkjøringa Haakon VII's gt/Lade allé etter at NAV, E6 øst og BVF er bygd.

Det er usikkerheter knyttet til datagrunnlaget (kryssstillinger) og trafikkfordeling for framtidig situasjon, slik at en bør være særlig forsiktig med å fastslå noe eksakt om kapasitet, forsinkelse og kø. Men tendensene ved økt trafikk til/fra Lade synes å være klar. Noen sentrale momenter er verdt å nevne:

- Beregningene gjelder *kun for ettermiddagsrush*. I morgenrush vil ev. kapasitets-/avviklingsproblemer gjøre seg gjeldende for andre strømmer. Total trafikkmengde i morgenrush er mindre enn i ettermiddagsrush.
- Kryssstillingene er gjennomført *før* følgende tiltak var gjennomført:
 - Ny bomstasjon i Haakon VII's gt.
 - Utvidelse til sammenhengende 2 østgående felt i Haakon VII's gt mellom Lade allé og Leangen allé.
 - Ramper mellom Innherredsvegen (E6) og LadeforbindelsenTiltakene kan ha gitt avvisnings-, overførings- og kapasitetsøkende effekter.
- Det er kun vurdert kapasitet og avvikling for biltrafikk. Spesielle forhold knyttet til gang-/sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og trafikksikkerhet er ikke tatt med i denne forbindelsen.

V 5.5 HANDELSANALYSE

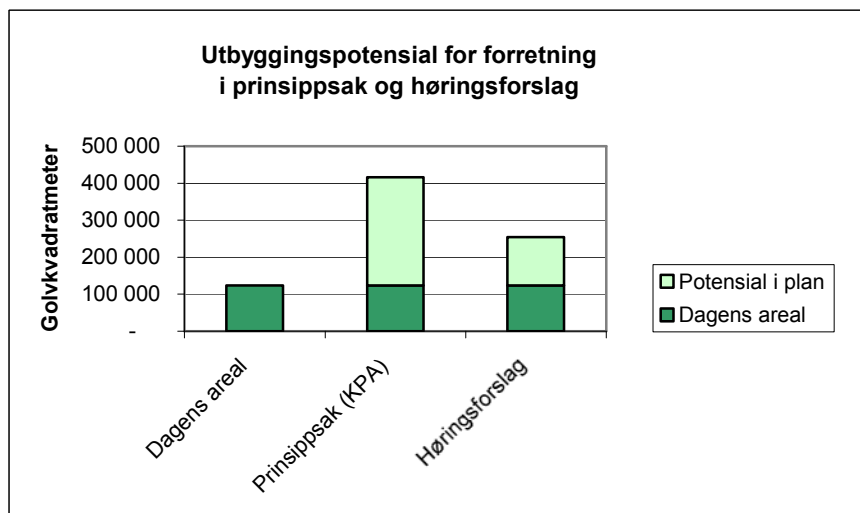
I forbindelse med behandling av prinsippssaken ble det pekt på nødvendigheten av en areal- og transportanalyse av planlagt utbygging. Med de forutsetninger som var gitt i prinsippssaken og kommuneplanens arealdel ble det beregnet potensial for utbygging av bolig- og næringsareal, og turproduksjon som følge av utbyggingen. Analysen ble utført av Asplan Viak³¹ på oppdrag fra plan- og bygningsenheten.

Hensikt

Det er foretatt en analyse av de handelsmessige konsekvensene av høringsforslaget (datert 1.12.2003). I analysen er det vurdert hvilke konsekvenser utvikling av potensialet for handel i høringsforslaget vil ha for andre bydeler, særlig Midtbyen.

Forutsetninger

I høringsforslaget ble det lagt opp til muligheter for utvikling av handel på 130 000 m². Dette anslaget er basert på at halvparten av utbyggingspotensialet for næringsvirksomhet i planområdet utvikles til handel.



Dagens handelsareal i planområdet er 124 000 m². Et utbyggingspotensial på 130 000 m² tilsvarer om lag en fordobling av dagens areal. Det er mindre enn det som ble lagt opp til i kommuneplanens arealdel og prinsippssaken, som hadde et potensial for vekst på 290 000 m².

Analysene er basert på at utbyggingspotensialet blir realisert i løpet av 20 år.

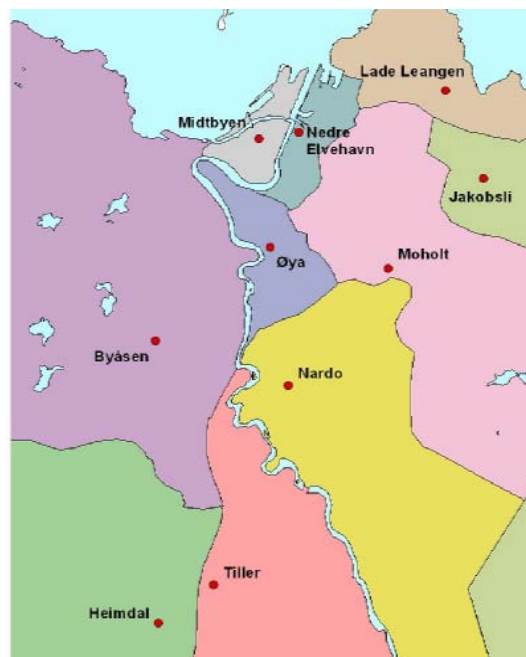
Det er antatt at handelen i kommunen vil øke med en samla vekst på 45 % i perioden. Dette er basert på følgende antakelser: Vekst i år 2004 med 4 %, deretter en nedgang på 0,5 % årlig til man får en årlig vekst på 1,5 %, som man antar vil gjelde ut perioden. Det forventes også en effektivisering av handelen, med 25 % reduksjon i handelsarealet.

Befolkningsveksten antas å være 12,9 % i samme periode.

Framgangsmåte

De handelsmessige konsekvensene blir belyst i en modell som beregner handelen som funksjon av tre forhold:

- Hvor kjøpekraften finnes
- Hvor handelstilbudet finnes
- Innkjørsreisenes avstandsfølsomhet



³¹ Rapport: Asplan Viak: Areal- og transportanalyse for Lade – Leangen, Dokumentasjonsrapport: Handelsmessige konsekvenser og parkering, datert 4. juni 2004

I modellen er byen delt opp i soner, se figuren til høyre. Soneinndelingen følger inndelingen i Trondheimsindeksen³², men sone 6: ”Andre bydeler” er delt i to (Nardo og Moholt).

Kjøpekraften er beregnet som en funksjon av bosatte og arbeidsplasser i hver enkelt sone.

Handelstilbudet er uttrykt i omsetning (kr) i hver sone. Handelstilbudet er delt inn i 4 kategorier:

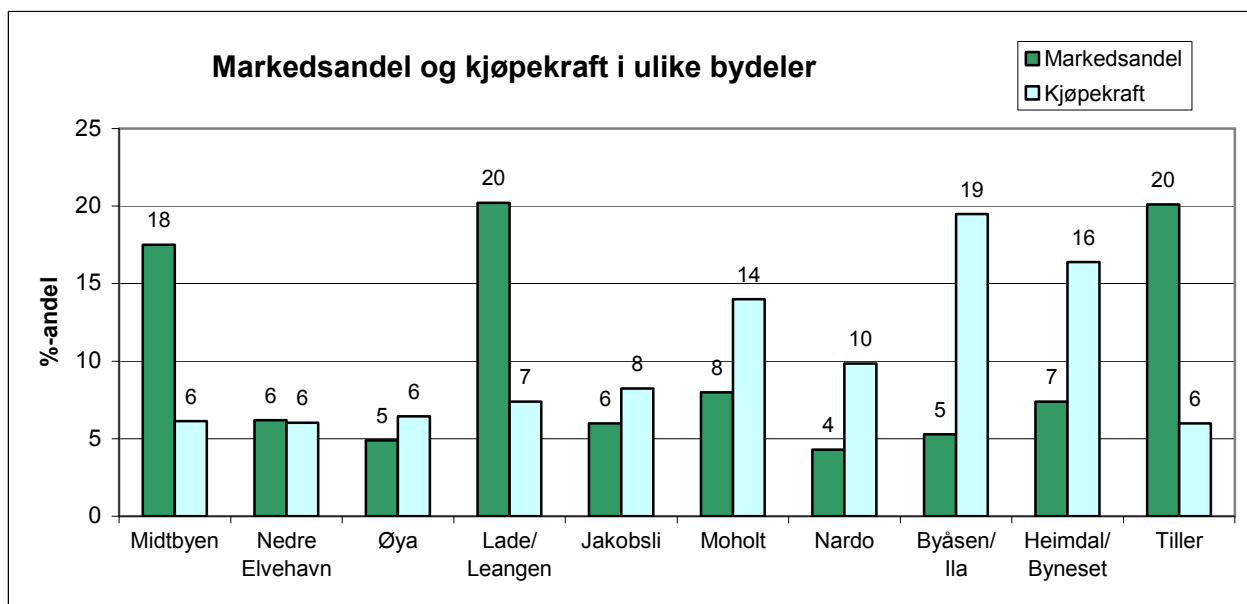
- matvarer
- fagvarer (bl.a. apotek, klær, sko, bok, gullsmed)
- plassvarer (bl.a. bil, møbel, elektro, byggevarer)
- polvarer

Avstandsfølsomheten/reisemotstanden er et uttrykk for hvordan reiselengden påvirker valg av handelssted, og er avhengig av hva slags innkjøp som gjøres:

- matvarer har høy avstandsfølsomhet
- fagvarer har middels/liten avstandsfølsomhet
- plassvarer har liten avstandsfølsomhet
- polvarer har liten avstandsfølsomhet

Dagens handelstilbud og kjøpekraft

Handelstilbud (uttrykt som markedsandel) og kjøpekraft i ulike bydeler er vist i figuren under. Det er tre viktige handelssentre i Trondheim: Midtbyen (17 % av omsetningen), Lade/Leangen (20 % av omsetningen) og Tiller (20 % av omsetningen). Matvarer og plassvarer utgjør en stor andel av omsetningen på Lade/Leangen, mens fagvarer er viktig i Midtbyen.



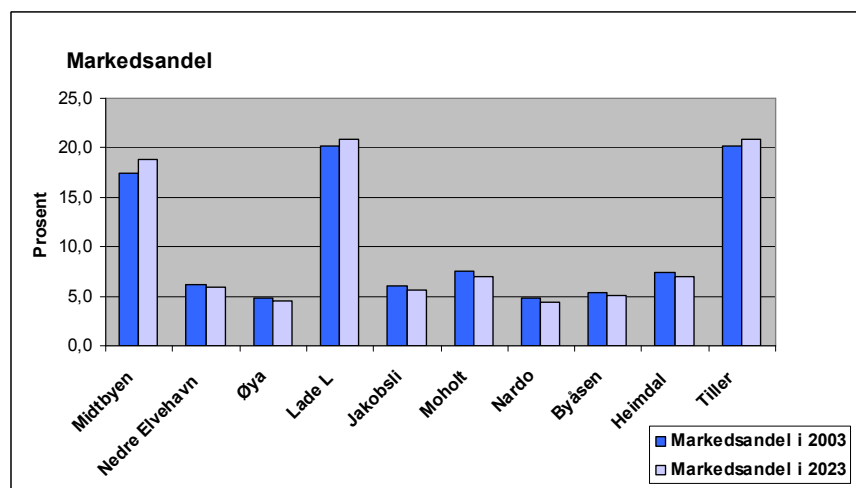
³² Trondheimsindeksen som utarbeides av SSB og Avant Management, viser omsetningen i handelsnæringen i Trondheim

Konsekvenser av utbygging av handel på Lade/Leangen

Det er vurdert 6 ulike alternativ for utbygging av handel. Tre alternativ med full utbygging på Lade/Leangen, et alternativ med halvert utbygging på Lade/Leangen, et alternativ der veksten er fordelt mellom Lade/Leangen og Tiller og et alternativ der veksten er fordelt mellom de tre store sentrene Lade/Leangen, Tiller og Midtbyen.

Alternativ	Hvor	Størrelse (m ²)	Forutsetninger for varegrupper	Konsekvenser for handelen
1	Lade/Leangen	Full utbygging 130 000 m ²	Som gjennomsnitt i Trondheim i dag: 30 % mat, 25 % fag, 42 % plass, 3 % pol	Store konsekvenser for handelen ellers i Trondheim, Lade/Leangen blir i en særstilling med markedsandel på 32 %. Nedgang i markedsandel i alle områder, størst i østlige bydeler. Midtbyen får en markedsandel på 15 %.
2	Lade/Leangen	Full utbygging 130 000 m ²	Mye fagvarer og pol: 22 % mat, 40 % fag 32 % plass, 6 % pol	Store konsekvenser for handelen ellers i Trondheim, Lade/Leangen blir i en særstilling med markedsandel på 32 %. Nedgang i markedsandel i alle områder, størst i Midtbyen, Nedre Elvehavn og Moholt.
3	Lade/Leangen	Full utbygging 130 000 m ²	Mye mat- og plasskrevende varer 35 % mat, 10 % fag 55 % plass, 0 % pol	Store konsekvenser for handelen ellers i Trondheim, Lade/Leangen blir i en særstilling med markedsandel på 32 %. Størst nedgang i østlige bydeler, Jakobsli får en reell nedgang i handelen. Byåsen, Heimdal og Tiller mindre berørt. Nedgang i Midtbyen til 15 %
4	Lade/Leangen	Halv utbygging 65 000 m ²	Som gjennomsnitt i Trondheim i dag: 30 % mat, 25 % fag 42 % plass, 3 % pol	Mindre konsekvenser for andre bydeler, østlige bydeler mer berørt enn de andre. Mindre vekst på Lade/Leangen, til markedsandel på 24 %. Midtbyen vil få en markedsandel på 16 %
5	Lade/Leangen Tiller	Halv utbygging i hvert senter 65 000 m ² i hver	Mye mat- og plasskrevende varer: 35 % mat, 10 % fag 55 % plass, 0 % pol	En del nedgang i andre bydeler. Moholt og Heimdal mest berørt. Lade/Leangen og Tiller vil ha en markedsandel på 24 % hver. Midtbyen vil få en markedsandel på 16 %
6	Lade/Leangen Tiller Midtbyen	1/3 utbygging i hvert senter 43 000 m ² i hver	Som gjennomsnitt i Trondheim i dag: 30 % mat, 25 % fag 42 % plass, 3 % pol	Mest balansert utvikling, økning i de tre største sentrene, liten nedgang ellers. Liten vekst for Lade/Leangen, til en markedsandel på 21 %. Midtbyen vil øke sin markedsandel til 18 %.

Full utbygging av potensialet i høringsutkastet på Lade/Leangen gir en nedgang i markedsandeler i alle



andre bydeler. Det vil ikke bli en reell nedgang i handelen i forhold til i dag i andre bydeler, med unntak av Jakobsli hvis det blir en stor andel mat på Lade/Leangen. Nedgangen i markedsandel i de andre bydelene vil avhenge av hva slags varegrupper som kommer på Lade/Leangen. Blir det mye fagvarer og polvarer vil Midtbyen, Nedre Elvehavn og Moholt stagnere. Full utbygging av potensialet i planen fører til at

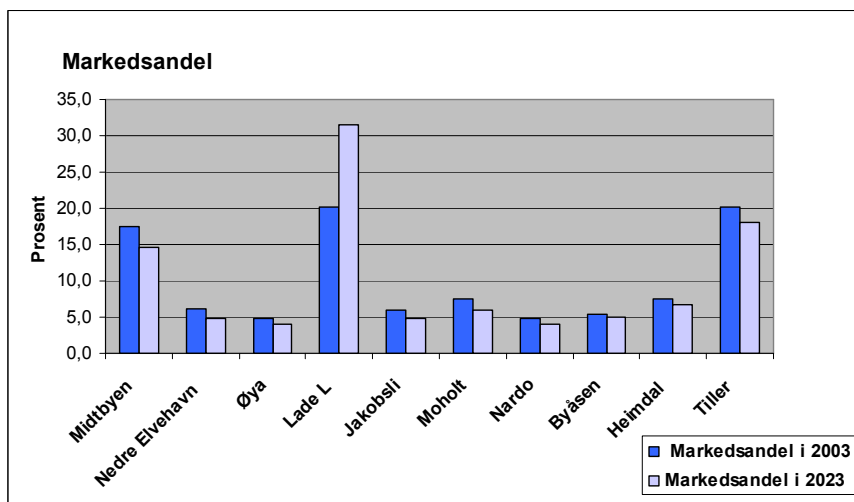
Lade/Leangen får en særstilling i handelen i byen, med en markedsandel på over 30 %. Midtbyen vil få redusert markedsandel, fra 17 % til 15 %.

Redusert utbygging av handel på Lade/Leangen gir langt mindre konsekvenser i de andre bydelene enn full utbygging. Halvert utbygging på Lade/Leangen og tilsvarende på Tiller gir mer jevn fordeling av nedgang i markedsandel i de andre bydelene. Heimdal og Moholt blir mest berørt i disse alternativene. Nedgang i markedsandeler i Midtbyen er den samme som i alternativet med full utbygging. Delt utbygging mellom Lade/Leangen, Tiller og Midtbyen styrker de tre store sentrene i handelen i Trondheim. Hvis det forutsettes at handelen deles likt mellom sentrene vil Midtbyen vokse mest. Det vil bli en liten og relativt jevn nedgang i de andre bydelene.

Forretninger er svært trafikkskapende. Trafikkavviklingen vil ha stor betydning for hvor mye handel det er mulig å etablere på

Lade/Leangen. Trafikkanalyse gjort høsten 2003 viste at det er mulig med en trafikkvekst på maksimum 50 % i forhold til dagens situasjon. Da er det forutsatt etablering av Bromstadvegens forlengelse. Hvis man forutsetter at all ny utvikling på Lade/Leangen blir handel, er det mulig å bygge ut maksimalt 40 % av potensialet i høringsforslaget.

I alternativene over er det belyst konsekvenser av større vekst på Lade/Leangen enn i resten av Trondheim. Hvis man i stedet forutsetter at veksten på Lade/Leangen skal være like stor som i resten av Trondheim, får man at det er mulig å bygge ut 1/4 av potensialet i planen.



Konklusjon

Handelsanalysen har vist at det er for stort potensial for utvikling av handel i høringsforslaget. Med tanke på trafikkavvikling er det mulig å utvikle 40 % av potensialet i planen. Utvikling av 1/3 av potensialet i planen gir noenlunde vekst i de tre handelssentrene og en svært liten nedgang i markedsandel i de andre bydelene. Hvis man i stedet ønsker en jevn vekst i hele Trondheim bør 1/4 av potensialet i høringsforslaget utvikles. Dette viser at det er riktig å redusere potensialet for handel i endelig planforslag. Potensialet bør ikke reduseres så mye som tallene over skulle tilsi. Det aller meste av utbyggingsområdene i planen er i privat eie, og kommunen kan ikke styre hvor og når utviklingen skal komme. Det er derfor nødvendig med en fleksibilitet i planforslaget slik at det er mulig å utvikle noe mer handel enn det som ut fra handelsanalysene er riktig størrelsesorden.

Reduksjon i potensial for utvikling av forretninger kan gjøres på ulike måter i endelig plan:

- reduksjon av områder der forretninger er tillatt
- maksimum andel for forretning i hvert område
- reduksjon av tillatt TU

Reduksjon av områder der handel er tillatt er gunstig fordi det kan gi en konsentrasjon av forretninger og motvirke at man får svært utflytende områder der det legges til rette for handel. Maksimum andel forretning i hvert område kan innebære at enkelte områder allerede er ferdig utbygd med tanke på handel. Utvidelsesmuligheter for eksisterende forretninger bør ivaretas. Reduksjon av tillatt TU er ikke så gunstig i forhold til vedtatt fortetningspolitikk. Det er bedre å utvikle områdene med høy tetthet, men begrense handelen på andre måter.

V 5.6 PARKERINGSANALYSE

Hensikt

Vurdering av dagens parkeringsnormer i forhold til behov for parkering.

Dagens parkeringspolitikk

Målsettingene i dagens parkeringspolitikk er følgende.

- Begrense mulighet for parkering for ansatte og bilbruk på reiser til/fra.
- Nok parkering for besøkende.
- Maks 25 % andel bakkeparkering ved nybygging.

Dagens parkeringsnormer ble revidert i 2000. Blant annet ble minimumskravet for kjøpesenter endret fra 2-5 til 2 plasser for butikk/kjøpesenter. Gjeldende parkeringsnorm for ytre bydeler er vist i tabellene.

Gjeldende parkeringsnorm ytre bydeler		
Type bygning	Antall bilplasser på egen grunn pr	Minimumskrav
Boliger	bolighet	1,5
Hybler < 40 m ²	bolighet	0,6
Kontor	100 m ²	1,5
Butikk / kjøpesenter	100 m ²	2,0
Industri / lagerbygg	100 m ²	0,5

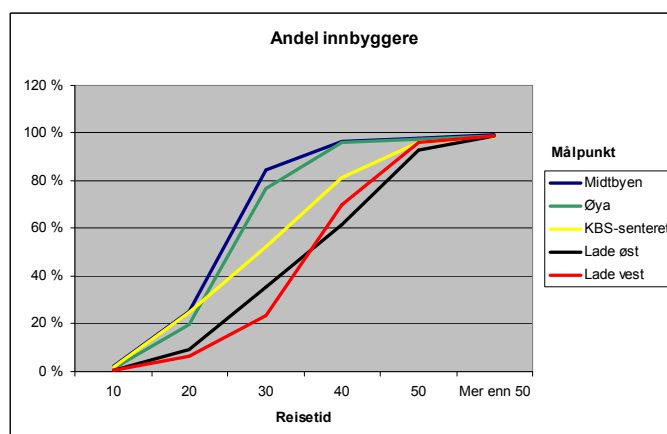
Dagens tilgjengelighet på Lade/Leangen

Parkeringspolitikken bør tilpasses mulighetene for bruk av andre transportmidler enn bil.

Figurene nedenfor viser andel innbyggere som kan nå ulike områder av Trondheim med andre transportmidler enn bil og registrert bilandel i de samme områdene. Det er en klar sammenheng mellom mulighet til å bruke andre transportmidler enn bil og bruk av bil.

Andel av innbyggerne i Trondheim som kan nå områdene med en reisetid på mindre enn 30 minutter, gjelder også gangtid og kollektiv:

- Midtbyen 84 %
- Øya 77 %
- KBS 52 %
- Lade øst 35 %
- Lade vest 24 %



Tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil varierer ganske mye i planområdet og er relativt dårlig i deler av det. Ved Lade senterområde er det få som har alternativ til bruk av bil. Det er langt flere som kan bruke bil til Leangen senterområde.

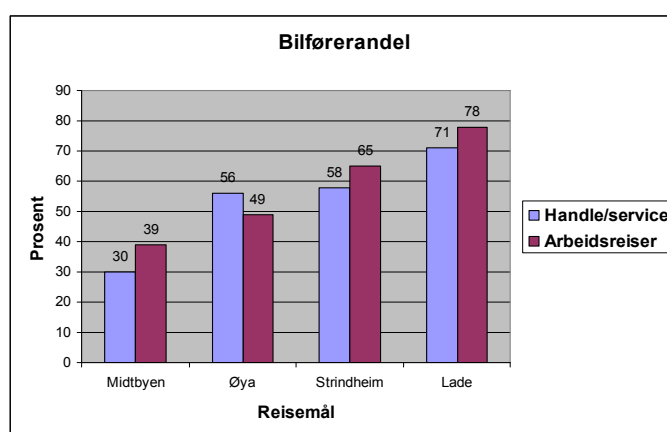
Vurdering av gjeldende norm og konklusjon

Behov for parkering er anslått til å være 40 % høyere enn dagens norm. Da er det forutsatt at man ikke regulerer bruk av bil på besøksreiser.

P-normen sier at det skal være 2,0 p-plasser per 100 m² forretning, og beregna behov er 2,8. Til sammenligning kan det nevnes at City Lade har 3,5 p-plasser per 100 m² forretning etter nyåpningen.

I høringsforslaget til kommunedelplan ble det foreslått en streng parkeringspolitikk for senterområdene. Analyser av dagens tilgjengelighet med andre transportmidler enn bil og behov for parkering viser at dette ikke er hensiktsmessig.

En restriktiv parkeringspolitikk kan føre til:



- folk handler andre steder, eventuelt til andre tidspunkt
- det blir mindre utbygging i områder med streng parkeringsregulering
- fremmedparkering i boligområder og bruk av naboens parkeringsplass
- stort behov for kontroll

En for streng parkeringspolitikk i Lade Leangen-området kan føre til at utviklingen av handel skjer andre steder i kommunen. Det vil være uheldig med tanke på at Lade Leangen er et av to avlastningssentre for handel. For å unngå slike konsekvenser er det nødvendig med lik praksis i hele handelsområdet.

I dag reguleres parkeringstilbudet gjennom at det ved nybygging er tillatt å bruke maksimum 25 % av tomten til bakkeparkering. Dette vil dekke om lag 1/3 av det beregnede behovet for parkering. Plasser utover dette må anlegges i parkeringshus av ulike slag. Etablering av parkeringsplasser er dermed relativt kostbart, slik at utbygger tilpasser behovet til det som er nødvendig. I dette området er det derfor ikke nødvendig eller hensiktsmessig å bruke andre parkeringsnormer enn de som gjelder for ytre bydeler.

V 5.7 RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS-ANALYSE)

For å avdekke forhold innenfor kommunedelplanområdet som kan utgjøre en trussel, og å sikre at viktige krav til beredskaps- og samfunnssikkerhet ivaretas i planutformingen, ble det som ledd i planarbeidet gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i juli/august 2004.

I og med at kommunedelplanarbeidet på Lade, Leangen og Rotvoll var i slutfasen og to planforslag allerede hadde vært på høring, fungerte denne ROS-analysen primært som en kvalitetssikring av planløsningene med hensyn på risiko/sårbarhet. En egen rapport dokumenterer arbeidet som ble utført. Her følger en oppsummering av prosess og resultater.

Tidligere i planprosessen ble det utarbeidet en egen ROS-analyse knyttet til etableringen av godsterminal på Leangen; *ROS-analyse av farlig gods på Leangen godsterminal* (Jernbaneverket Region Nord, mai 2002).

Metodikk

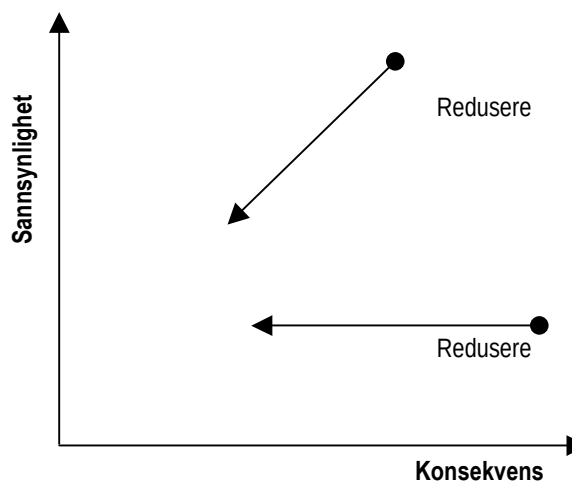
En ROS-analyse skal avdekke risikoen for både naturbasert og virksomhetsbasert sårbarhet og er en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og hvor stor risiko de representerer. Basert på egne vurderinger av hvor sannsynlig hendelsene er, hvor store konsekvenser de har, og årsaksforhold, blir tiltak vurdert, for å hindre at de skal oppstå eller for at man skal kunne redusere virkningen av dem.

Arbeidet med ROS-analyse for Lade, Leangen og Rotvoll ble gjennomført tverrfaglig ved å dra inn ulike interessenter i planområdet (Næringsliv, skole) og aktuelle fagpersoner (Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Trondheim politidistrikt, Rådmannens fagstab, Miljø- og landbruksenheten, Trondheim byteknikk og plan- og bygningsenheten) i en styrt gruppeprosess over flere møter. En utnyttet kunnskapen i denne ressursgruppa, for å få frem de viktigste forholdene uten for mye detaljorientering. Det ble ikke benyttet tallfestede analyser for å synliggjøre risikoen. Analysen er rent kvalitativ og basert på en enkel ROS-metode.

Risiko er et resultat av sannsynligheten for og konsekvensen av uønskede hendelser. Sårbarhet er et uttrykk for et systems evne til å fungere og oppnå sine mål når det utsettes for påkjenning.

Sannsynlighet x konsekvens = Risiko
Stor risiko forebygges med tiltak

Ved å se på sannsynligheten i forhold til konsekvensen av de enkelte hendelsene kan man etter hvert prioritere tiltakene som må til for å redusere sannsynligheten for at hendelsen skjer, og dermed redusere risikoen.



I forhold til *sannsynligheten* for at en hendelse skal oppstå er det operert med følgende parametere:

Sannsynlighet	
Lite sannsynlig	Mindre enn en gang hvert 50. år
Mindre sannsynlig	Mellom en gang hvert 10. år og en gang hvert 50. år
Sannsynlig	Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10. år
Meget sannsynlig	En gang hvert år

Følgende parametre ble benyttet som eksempel på risikograder:

Konsekvens	
Ufarlig	Ingen/små personskader Ingen skader på materiell og miljø Ubetydelige kostnader Kort driftsstans
En viss fare	Mindre førstehjelpstiltak/behandling Ubetydelige miljøskader Små kostnader Midlertidig driftsstans
Kritisk	Sykehusopphold Miljøskader som krever tiltak Betydelige kostnader Langvarig driftsstans
Farlig	Langt sykehusopphold/invaliditet Langvarig og omfattende miljøskade Alvorlige kostnader ut over enhetens budsjettrammer Produksjon settes ut av drift for en lengre periode
Katastrofalt	Død Varig skade på miljøet Kostnader ut over enhetens kapasitet/bæreevne Permanent driftsstans

Resultat

Resultatene fra ROS-analysen viser at hendelser med store konsekvenser med en viss sannsynlighet kan finne sted innenfor planområdet til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Innenfor planområdet er det hendelser knyttet til støy- og luftforurensing fra trafikk som bærer i seg den største risikoen (store konsekvenser, meget sannsynlig), mens ulykker i anleggsfasen og annen forurensing også har store konsekvenser og er sannsynlig at inntreffer. At øvrige hendelser som har blitt gjennomgått i analysen ikke har den samme risikoen har bakgrunn i at det er mindre sannsynlighet for at disse hendelsene vil oppstå samt at konsekvensene er mindre.

I kategorien Trafikkulykker har de fleste hendelsene en konsekvensgrad som er kritisk. Dette skyldes at uønskede hendelser i trafikken ofte omfatter personskade av ulik grad. Hovedproblemet i området er dårlig kapasitet på vegnett på grunn av uregulerte kryss og avkjørsler, spesielt i rushperiodene og manglende tilbud for fotgjengere og syklister. Det er sannsynlig at det skjer ulykker knyttet til dette.

Avbøtende tiltak kan være å bygge Bromstadvegens forlengelse og E6 Øst, samt bedre kapasiteten på Ladeforbindelsen (2. kjørefelt ut av byen forlenges). Andre tiltak kan være å utforme gode hente- og bringeløsninger, planfri kryssing med jernbanen og vegsystem med kortere avstander for myke trafikanter enn for kjørende. Adkomst for kjørende bør være minst mulig langs boliggate. Konkret i planarbeidet er det lagt opp til å bedre forholdene for gående og syklende samt å sanere og signalregulere avkjørslene i Haakon VII's gate.

I kategorien Brann/eksplosjon er det brannfare pga. fortetting og brann/eksplosjon i LNG-tank på Peterson Ranheim som utgjør størst risiko. Begge hendelsene har konsekvensgrad farlig, men det er lite sannsynlig at hendelsene inntreffer. Det er også nevnt hendelser med transport av farlig gods på vei og jernbane. Det er liten sannsynlighet for at slike hendelser skal finne sted innenfor planområdet.

Av forebyggende tiltak kan nevnes trafikk sikkerhetstiltak, gjennomføring av E6 øst, holde høy kvalitet på materiell og veg- og baneanlegg, utlufting, måling av avgassing og prøveboring. Konkret er området for fyllingen nå markert på Aktsomhetskartet som følger kommunedelplanen.

Når det gjelder Forurensning er det meget sannsynlig at arealer langs E6 vil bli berørt av eksos og svevestøv og at dette er farlig. Det kan iverksettes tiltak for å redusere piggdekkbruk samt renhold av vegbane/støvdempende tiltak. Det også meget sannsynlig med støy fra vegtrafikk og jernbane. Tiltak som foreslås er skjerming, å hensynta dette i arealplanlegging (boligplassering, uteareal, soverom osv.), sette tidsrestriksjoner på skifteaktivitet og elektrifisering av jernbanen.

Hovedårsaker til vannforurensning er utslipp fra landbruk, bolig og industri. Aktuelle tiltak er bl.a. beredskapsplan for vannårene, opprydning i strandsone samt restriksjoner for gjødselspredning fra landbruket. Andre avbøtende tiltak for forurensning kan være bedre internkontroll i bedriftene, utarbeide beredskapsplaner, stoppe utslipp, bygge barriærer, kartlegge dreinsveier i fyllingens randsone, sikre bygninger mot gassinntrengning (jf. radon) på fyllingen og i randsonen, bedre kollektivdekning og måling av utslipp.

Innenfor kategorien Ras/flom er den største risikoen knyttet til ras/utglidning, flom og brudd på vann-/strøm eller telenett grunnet dårlige grunnforhold og forurensede masser. Tiltak som kan iverksettes er krav om geotekniske undersøkelser, registrering av flomveier og rasutsatte områder samt valg av riktige tekniske løsninger i forbindelse med bygging/graving. Det er viktig å overholde byggeavstand til vannledninger og kulverter. Kart med oversikt over sannsynlig forurensning i grunnen, vann- og avløpsledninger og høyspentanlegg er nå vedlagt kommunedelplanen.

Risiko

Meget sannsynlig Sannsynlighet for hendelser				8. Støy- og luftforurensning (trafikk) 16. Brann/eksplosjon over avfallsdeponi	
		4. Vann-/strøm-/telebrudd 13. Ulykker ved dragrace i H7	10. Kø- og avviklingsproblemer i forbindelse med kryss og avkjørsler på H7 11. Ulykker på barns skoleveg 12. Ulykker ved idrettsanlegget 14. Fotgjenger- og syklistulykker ved snarveger over gate/jernbane	6. Forurensning av Leangenbukta/-bekken 15. Ulykker i anleggsfaser	
		3. Ras, utglidning 1. Flom 17. Trafikkulykke m/farlig gods		5. utslipp av metaller	
	2. Setninger	18. Jernbaneulykke med farlig gods	9. Utslipp av partikkel, gass/lukt og støy fra industri		
Lite sannsynlig Konsekvenser av hendelser					
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt

V 5.8 KOSTNADSANSLAG

Kommunedelplanen viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av ny infrastruktur (veger, gater, turveger og friområder) på Lade og Leangen. Både utbedring av hovedvegnettet og etablering av et nytt lokalgatenett er en nødvendig forutsetning for at utbyggingspotensialet som planen legger tilrette for, kan realiseres.

Rekkefølgekrav er kommunedelplanens virkemiddel for å sikre at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester blir etablert i takt med ny utbygging. Rekkefølgekravene gir kommunen et grunnlag for å kreve at det inngås utbyggingsavtaler før utbygging. Etablering av offentlig infrastruktur i og i tilknytning til utbyggingsområder gjennomføres i dag i hovedsak etter prinsippet om full kostnadsinndekning (unntak vil for eksempel være riksvegprosjekter).

I dette komplekse byomformingsområdet, er det vanskelig å forutsi utbyggingstakt for utbygging i de ulike delområdene. Dette vil være helt avhengig av den enkelte grunneiers utbyggingsønsker. Det er derfor vanskelig å konkretisere/detaljere rekkefølgekravene ytterligere på dette plannivået, uten at en mister muligheten til å sikre sammenheng og hensiktsmessig gjennomføringsrekkefølge på infrastrukturtiltakene. Konsekvensene av de generelle rekkefølgekravene (knyttet til større delområder) må derfor konkretiseres slik at kostnadsbelastningen blir kjent og forutsigbar for grunneierne.

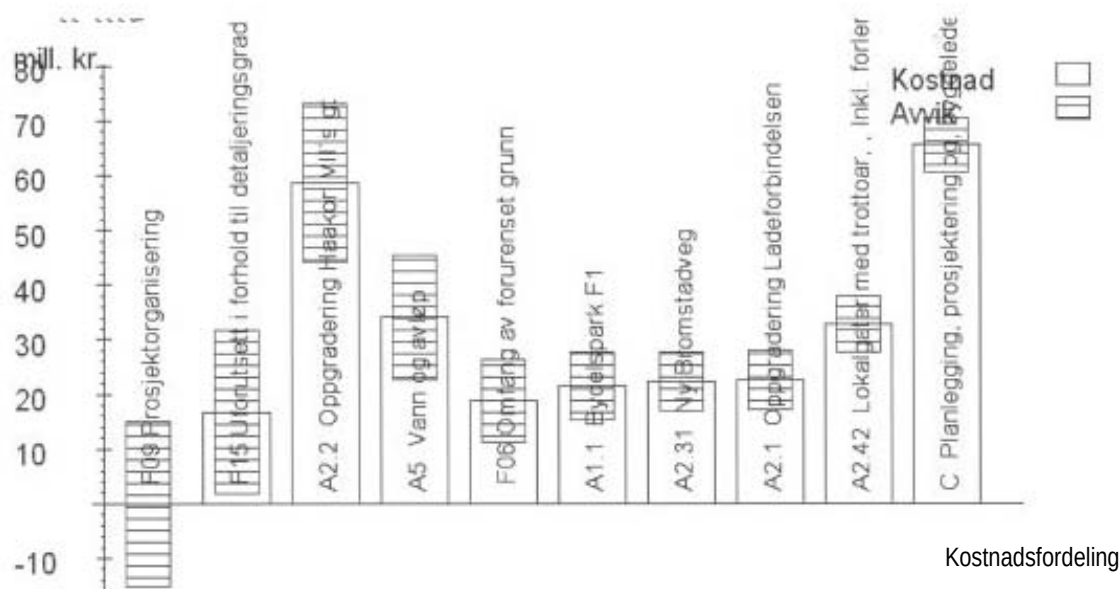
Metodikk

Som et ledd i planarbeidet ble det derfor gjennomført grove kostnadsanslag som gir en viss oversikt over en forventet kostnadsbelastning (dvs. kostnader for ny infrastruktur fordelt på utbyggingspotensialet som planen legger til rette for). Kostnadsbelastningen vil være et utgangspunkt for kommunens forhandlinger om utbyggingsavtaler. I tillegg vil det være naturlig å detaljere rekkefølgekravene i bebyggelsesplaner for konkrete utbyggingsprosjekter, dvs. at bebyggelsesplanene avklarer hvilke deler av for eksempel hovedvegssystemet det er hensiktsmessig og mulig å realisere i tilknytning til et utbyggingsprosjekt.

Arbeidet ble gjennomført tverrfaglig ved å dra inn aktuelle fagpersoner fra Statens vegvesen, Trondheim Byteknikk, plan- og bygningsenheten og konsulentbransjen. Beregningene er gjennomført etter Vegvesenets metode for kostnadsanslag i en tidlig planfase, og gir et grovt kostnadsestimat med en usikkerhet på +/- 25 %. Anslaget ble gjort på et planforslag som forelå på beregningstidspunktet, som avviker noe fra det endelige planforslaget.

Resultat

Et overslag av anleggskostnadene kom på **426 mill. kr** (prisnivå 2004). Det er 89 % sannsynlighet for at kalkylen ligger mellom 319,7 mill. kr og 532,8 mill. kr.



Av dette samla beløpet på ca. 430 mill. kr utgjør eksempelvis opprusting av Haakon VII's gate ca. 60 mill. kr, nye kryss i Haakon VII's gate ca. 11 mill. kr, bydelsparkene på Lade og på Leangen til sammen ca. 35 mill. kr, gang- og sykkelveger ca. 3 mill. kr, turveger ca. 6 mill. kr. Samla sum inneholder også kostnadsanslag for grunnnerv i forbindelse med de offentlige anleggene, planlegging/prosjektering/byggeledelse, samt spesielle kostnader forbundet med geotekniske forhold/forurenset grunn m.v. knyttet til disse infrastrukturtiltakene.

Sted	Prosess	Beskrivende tekst	Kostnad (1000 kr)	Std-avvik (1000 kr)
A1.1		Bydelspark F1	21 526	12 442
A1.2		Bydelspark F6	16 674	8 415
A2.1		Oppgradering Ladeforbindelsen	22 601	10 683
A2.2		Oppgradering Haakon VII's gt	58 656	28 997
A2.31		Ny Bromstadveg	22 248	10 766
A2.32		Bru i Bromstadveien	22 587	6 867
A2.41		Lokalgater enkel utforming	11 422	3 398
A2.42		Lokalgater med trottoar, , Inkl. forlengelse Håkon Magnussons	32 775	10 097
A2.5		Kryss Haakon VII gt.	11 500	3 205
A2.61		Gangveger	3 095	1 251
A2.62		Bru	14 073	3 816
A2.7		Ranheimsveien	2 048	824
A2.8		Lade Allé	1 913	916
A2.9		Kollektivtiltak	10 000	4 578
A3		Turveger	6 026	2 397
A5		Vann og avløp	34 132	22 892
A8.4		Skoleveg B2	1 465	549
A8.5		Adkomst F1	545	389
A8.6		Trygg adkomst F6	2 731	1 099
B		Grunnerv, erstatninger	12 934	6 867
C		Planlegging, prosjektering og, byggeledelse	65 620	9 901
	F01	Markedsforhold	3 096	8 990
	F02	Politiske innspill	0	5 993
	F03	Framdrift, byggetid	3 746	8 990
	F04	Grunnforhold, geoteknikk	7 739	7 491
	F05	Eksisterende infrastruktur	4 643	4 495
	F06	Omfang av forurenset grunn	18 729	14 983
	F07	Grunneiere, forventninger	-7 739	7 491
	F08	Nye miljøkrav, nye lover og forskrifter	3 096	2 997
	F09	Prosjektorganisering	0	29 966
	F10	Kulturminner, arkeologi	1 548	1 498
	F15	Uforutsett i forhold til detaljeringsgrad	16 778	29 966
Sum kostnad/standardavvik:			426 208	67 411

Beregningsresultater

Det presiseres at det samla anslaget også omfatter mange tiltak som ikke direkte omfattes av rekkefølgekravene. Dette gjelder eksempelvis oppgradering av Ladeforbindelsen (22,6 mill.), trafikkregulerende tiltak i Ranheimsveien og Lade allé (4 mill.), kollektivtiltak (10 mill.), grunnnerv/erstatninger (13 mill.) og planlegging/prosjektering/byggeledelse (65 mill.).

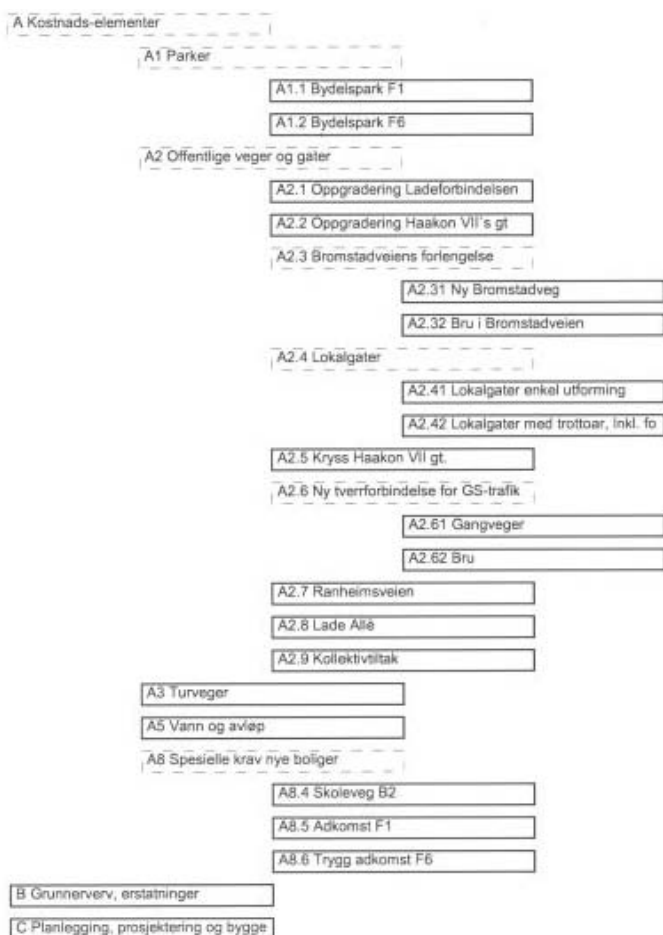
I kostnadsanslaget på 430 mill. inngår Bromstadvegens forlengelse fra Strindheimkrysset til Håkon VII's gt. med ca. 45 mill. kr. Dette tiltaket inngår i riksvegprosjektet E6 Øst fra Nidelv bru til Grilstad, og er forutsatt finansiert som del av riksvegprosjektet vha bompenger og statlige bidrag. Det kan nevnes at kostnadsestimatet for Bromstadvegen er økt i forhold til tidligere reguleringsplan som følge av bl.a. høyere standard med tosidig gang- og sykkeltrasé (bymessig utforming). Deler av denne kostnadsøkningen, som utgjør omkring 10 mill. kr, kan anses som en konsekvens av at Bromstadvegens forlengelse i kommunedelplanen blir en integrert del av senterområdet på Leangen. Det kan derfor være relevant å vurdere delfinansiering gjennom utbyggingsavtaler for byggeområdene i senterområde S2.

I kostnadsanslaget inngår også oppgradering og omlegging av det offentlige ledningssystemet på ca. 35 mill. kr. Deler av dette vil kunne finansieres gjennom de kommunale VA-budsjetter.

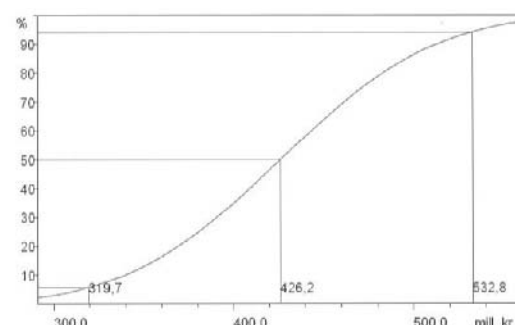
Kostnader til 3 nye barnehager ligger ikke inne i det samla kostnadsanslaget, men regnes grovt sett å utgjøre ca. 55 mill. kr. Full utbygging av 3 nye barnhager vil sannsynligvis komme på et senere tidspunkt avhengig av framtidig boligutbygging.

Post	Poster med størst usikkerhet	Usikkerhetsprofil: (varians av tot. varians)
F09	Prosjektorganisering	19 %
F15	Uforutsett i forhold til detaljeringsgrad	19 %
A2.2	Oppgradering Haakon VII's gt	18 %
A5	Vann og avløp	11 %
F06	Omfang av forurenset grunn	4 %
A1.1	Bydelspark F1	3 %
A2.31	Ny Bromstadveg	2 %
A2.1	Oppgradering Ladeforbindelsen	2 %
A2.42	Lokalgater med trottoar, , Inkl. forlengelse	2 %
C	Planlegging, prosjektering og, byggeledelse	2 %

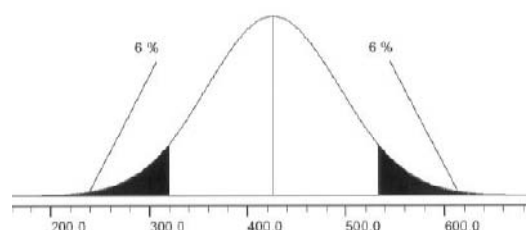
Usikkerhetsprofil



Struktur postkalkyle



Sannsynlighetsfordeling



Normalfordeling

V 5.9 UTBYGGINGSPOTENSIAL I PLANFORSLAG TIL SLUTTBEHANDLING

Forutsetninger

Beregningene viser teoretisk utbyggingspotensial i planområdet. Det er gjort en rekke forutsetninger i beregningene:

1. Det er forutsatt at områdene bygges ut maksimalt, slik at høyeste tillatte TU i hvert område er lagt til grunn. Beregningene er gjort i forhold til hvert områdes grunnareal. Dette gir brutto utbyggingspotensial.
2. Videre er det tatt hensyn til eksisterende bebyggelse ved beregning av netto utbyggingspotensial. I noen tilfeller er det antatt at eksisterende bebyggelse vil endres/rives. Dette er gjort først og fremst for lager- og industrivirksomheter. Det er redegjort for antakelser i hvert kvartal i Tabell 1 på neste side.
3. Det er antatt at det ikke vil bli noe utvikling i områdene N1, N2, N18, N21, N22, N23.
4. I områder der det er tillatt med alle typer forretning er det antatt at halvparten av utbygd næringsareal vil være forretning. I de andre næringsområdene hvor det kun er tillatt forretninger med plasskrevende varer er det antatt en andel på 10 % forretning.
5. Det er også beregnet netto utbyggingspotensial der areal som går med til parkering er holdt utenfor. Dette viser netto utbyggingspotensial for bygninger. Parkeringsnorm for indre bydeler er brukt. For forretninger gir parkeringsnormen mer parkering enn det som kan dekkes på bakkeplan. Hvis parkeringsplasser er plassert i kjeller eller parkeringshus trenger ikke dette regnes med i TU. For enkelthets skyld er det ikke korrigert for eventuell parkering i kjeller eller hus i netto utbyggingspotensial.

Antakelser

Tabell 1 Dagens situasjon og antakelser for beregning av utbyggingspotensial							
		Eksisterende bruksareal			Framtidig utvikling		
Område	Områdets størrelse (dekar)	Eksisterende bruksareal (da)	Bruksareal som antas endret (da)	Kommentar	TU (fra plan)	Andel forretning (fra plan og antakelser)	Andel bolig (fra plan og antakelser)
Boligområde B1	17	0	0	Antar at 3-5 boliger tilsvarer TU=50 %	50 %	0 %	100 %
Senterområde 1 Lade							
A1	22	3	3	Antar at alt endres	130 %	35 %	30 %
A2	13	6	6	Antar at alt endres	130 %	35 %	30 %
B	6	5	0	Antar at alt består	130 %	35 %	30 %
C1	10	6	1	Antar at all industri og lager endres	130 %	35 %	30 %
C2	13	6	2	Antar at all industri og lager endres	130 %	35 %	30 %
C3	5	5	0	Antar at alt består	130 %	35 %	30 %
D	45	39	0	Antar at alt består	130 %	35 %	30 %
Senterområde2 Leangen							
A	12	3	0	Antar at alt består	200 %	35 %	30 %
B	38	37	0	Antar at alt består	200 %	35 %	30 %
C	26	2	2	Antar at all industri og lager endres	200 %	35 %	30 %
Næringsområder							
N1				Antar ingen utvikling			
N2				Antar ingen utvikling			
N3	54	16	11	Antar at lagerbygninger endres	120 %	10 %	0 %
N4	29	15	0	Antar at alt består	120 %	50 %	0 %
N5	14	6	0	Antar at alt består	120 %	50 %	0 %
N6	23	9	0	Antar at alt består	120 %	50 %	0 %
N7	33	16	0	Antar at alt består	120 %	10 %	0 %
N8	16	11	0	Antar at alt består	120 %	50 %	0 %
N9	17	13	0	Antar at alt består	120 %	10 %	0 %
N10	27	10	3	Antar at verkstedet endres	120 %	50 %	0 %
N11	40	18	0	Antar at alt består	120 %	10 %	0 %
N12	15	3	1	Antar ingen utvikling	120 %	50 %	0 %
N13	19	6	0	Antar at alt består	120 %	10 %	0 %
N14	55	12	0	Antar at alt består	120 %	10 %	0 %
N15	26	10	0	Antar at alt består	160 %	10 %	0 %
N16	35	18	0	Antar at alt består	160 %	50 %	0 %
N17	28	10	0	Antar at alt består	160 %	10 %	0 %
N18				Antar ingen utvikling			
N19	54	11	0	Antar at alt består	160 %	10 %	0 %
N20	17	6	0	Antar at alt består	160 %	10 %	0 %
N21				Antar ingen utvikling			
N22				Antar ingen utvikling			
N23				Antar ingen utvikling			
Sum	710	300	29				

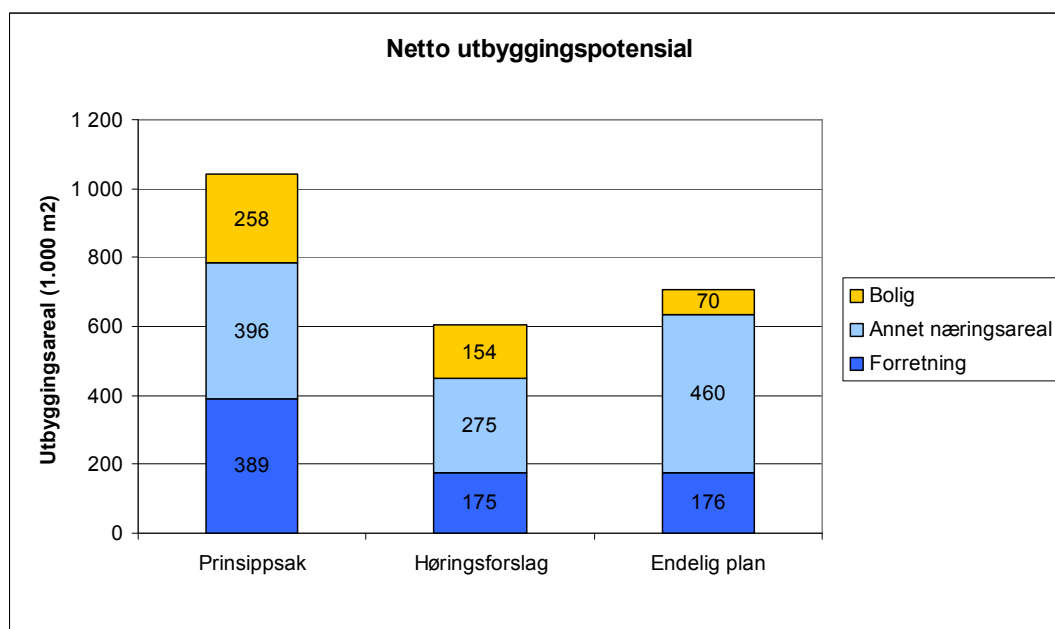
Resultat utbyggingspotensial

Basert på forutsetninger og antakelser vist over får vi at brutto utbyggingspotensial i planen er på 978 dekar. Det forventes at knapt 1/3 av utbyggingen vil komme i senterområdene og resten i øvrige næringsområder. Netto utbyggingspotensial, der det er tatt hensyn til eksisterende bebyggelse i planområdet, er på 706 dekar.

Tabell 2 Oppsummering av utbyggingspotensial, brutto og netto. Alle tall i dekar.				
		Utbyggingspotensial (dekar)		
Område	Områdets størrelse (dekar)	Brutto	Netto	Netto, parkering er ikke med
Senterområder				
S1 Lade	115	149	92	67
S2 Leangen	77	154	114	83
Næringsområder				
Alle typer forretning tillatt	159	205	138	101
Annet næringsareal	342	461	354	282
Bolig				
Boligområde B1	17	8	8	6
Sum	710	978	706	540

Endring i utbyggingspotensial fra høringsforslaget

Figur 1 nedenfor viser netto utbyggingspotensialet i de tre planforslagene for planen prinsippsak, høringsforslaget (datert 1.12.2003) og endelig plan. Utbyggingspotensialet ble redusert fra prinsippsaken til høringsforslaget. I endelig plan ser det ut til at utbyggingspotensialet har blitt større. Tallene er imidlertid ikke direkte sammenlignbare, fordi beregningsarealet i plan til sluttbehandling er større enn i høringsforslaget og prinsippsaken. I tillegg er planen endra slik at utbyggingspotensialet for næring har blitt noe større.



Figur 1 Netto utbyggingspotensial i prinsippsak, høringsforslag og endelig kommunedelplan.

Årsaker til at utbyggingspotensialet har blitt større:

1. Området som det beregnes utbyggingspotensial for har blitt større, med 113 dekar økning. Dette skyldes:
 - a. Nye områder med i beregningene: S1-B, N14, N15, B1.
 - b. En del områder har blitt større: N3, N10, N11, N17
 - c. En del områder har blitt mindre, men reduksjonen er langt mindre enn samla økning.

2. Tillatt TU er økt. I senterområde 1 er maks TU økt fra 120 % til 130 %.
3. Det har blitt mindre utbygging til bolig, dette gir større potensial for både forretning og annen næring.

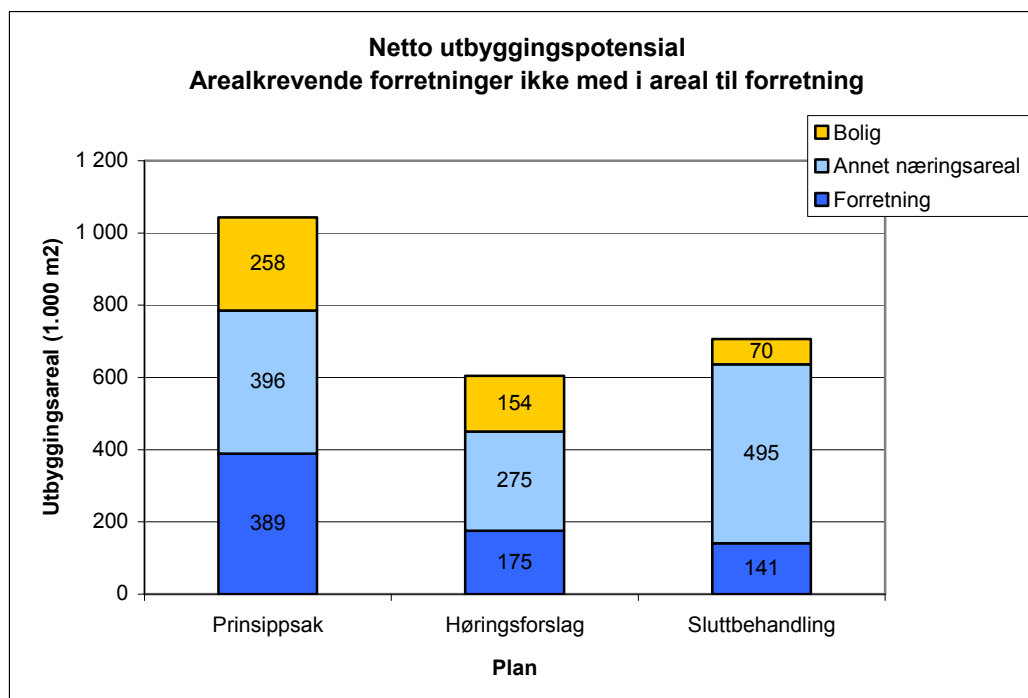
Det er gjort nærmere rede for disse endringene for hvert enkelt delområde i V 5.9 Utbyggingspotensial i planforslag til sluttbehandling side 118.

Tabell 3 viser utbyggingsformål fordelt på formål i henholdsvis senterområder, næringsområder og boligområde.

Tabell 3 Oppsummering av netto utbyggingspotensial fordelt på formål. Alle tall i dekar.			
	Netto utbyggingspotensial fordelt på formål (dekar)		
Område	Forretning	Annen næring enn forretning	Bolig
Senterområder			
S1 Lade	32	32	27
S2 Leangen	40	40	34
Næringsområder			
Alle typer forretning tillatt	69	69	0
Annet næringsareal	35 ¹	319	0
Bolig			
Boligområde B1	0	0	8
Sum	176	460	70

1) Plasskrevende forretninger.

Utbyggingspotensial for forretning er det samme som i høringsforslaget. Det skyldes forhold nevnt over, og at det er tillatt med plasskrevende forretninger i alle næringsområdene. I næringsområdene har vi antatt at det vil bli 10 % plasskrevende forretning. Hvis disse områdene holdes utenfor, blir utbyggingspotensial for forretning redusert med 20 prosent i forhold til høringsforslaget, til 141 dekar.



Figur 2 Netto utbyggingspotensial i prinsippsak, høringsforslag og endelig kommunedelplan. Areal til plasskrevende forretninger er ikke gruppert som forretning.

Tabell 4 Utbyggingspotensial i hvert enkelt delområde i planen								
			Utbyggingspotensial (dekar)			Netto utbyggingspotensial (dekar)		
Område	Områdets størrelse (dekar)	TU	Brutto	Netto	Netto, areal til parkering ikke med	Forretning	Annen type næring	Bolig
Boligområde B1	17	50 %	8	8	6	0	0	8
Senterområde 1 Lade								
A1	22	130 %	29	29	21	10	10	9
A2	13	130 %	17	17	13	6	6	5
B	6	130 %	8	3	2	1	1	1
C1	10	130 %	13	8	6	3	3	3
C2	13	130 %	17	13	9	4	4	4
C3	5	130 %	7	2	1	1	1	0
D	45	130 %	59	19	14	7	7	6
Senterområde 2 Leangen								
A	12	200 %	25	22	16	8	8	7
B	38	200 %	77	39	29	14	14	12
C	26	200 %	52	52	38	18	18	16
Næringsområder								
N1								
N2								
N3	54	120 %	64	59	47	6	53	0
N4	29	120 %	35	21	15	10	10	0
N5	14	120 %	17	11	8	6	6	0
N6	23	120 %	28	19	14	10	10	0
N7	33	120 %	39	23	18	2	21	0
N8	16	120 %	19	8	6	4	4	0
N9	17	120 %	20	7	6	1	7	0
N10	27	120 %	32	24	18	12	12	0
N11	40	120 %	48	29	23	3	26	0
N12	15	120 %	18	17	12	9	9	0
N13	19	120 %	22	16	16	2	15	0
N14	55	120 %	66	55	43	5	49	0
N15	26	160 %	41	31	24	3	28	0
N16	35	160 %	55	37	27	19	19	0
N17	28	160 %	44	35	27	3	31	0
N18								
N19	54	160 %	87	77	60	8	69	0
N20	17	160 %	28	22	17	2	20	0
N21								
N22								
N23								
Sum	710		978	706	540	176	460	70

Vedlegg 6 VEDTATTE PRINSIPPER FOR PLANARBEIDET

V 6.1 PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN JANUAR 2003

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtok 6.1.2004 å legge forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Planen er vist på kart i målestokk 1:5000, merket Trondheim kommune, datert 27.11.2003 og i bestemmelser, retningslinjer og temakart, sist endret 1.12.2003.

Vedtaket ble fattet i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5.

LADE LEANGEN OG ROTVOLL - KOMMUNEDELPLAN FORSLAG TIL BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

Planen er datert:	27.11.2003
Dato for siste revisjon av plankartet:	01.12.2003
Dato for siste revisjon av bestemmelser og temakart:	01.12.2003
Dato for Bystyrets vedtak:	

§ 12 HOVEDMÅL

§ 12.1 Omforming/levende byområde

Området som i dag preges av storskala industri-, lager, handel og trafikk, skal omformes til et attraktivt byområde med varierte funksjoner, høy tetthet og aktivitet over hele døgnet. En fleksibel og varig bystruktur etableres, med høy kvalitet i det offentlige rom og mer vegetasjon. Boliger innpasses, og området skal avlaste Midtbyen for arealkrevende virksomheter det ikke er plass til der.

§ 12.2 Bedre tilgjengelighet for alle

Alle skal få bedre tilgjengelighet til området og innen i området, med størst vekt på tilrettelegging for fotgjengere og syklistene og et godt kollektivtrafikktilbud. Det legges vekt på tilgjengelighet for alle og universell utforming. Det skal satses på kollektivknutepunktet ved nye Leangen stasjon, for å utnytte og forbedre tilgjengeligheten regionalt og lokalt.

§ 12.3 Bevaring av kulturlandskap og bygninger

Kulturlandskap og eldre gårder med parkanlegg og verneverdige bygninger skal bevares for ettertiden og tas hensyn til ved utviklingen av området. Ny bebyggelse skal tilpasses viktige landskapstrekk.

§ 12.4 **Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling**

Området skal utvikles gjennom et samspill mellom private og offentlige aktører, for å sikre en helhetlig utvikling og forutsigbar saksbehandling. Nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester skal etableres samtidig med utbyggingsprosjektene.

§ 13 **FORMÅL**

§ 13.1 Planen inneholder følgende arealbrukskategorier:

Byggeområder med underformålene bybebyggelse, boligområder, senterområder, næringsområder, offentlige bygninger, grav- og urnelund, bygninger med særskilt angitt allmennyttig formål, friområder og grønnstruktur.

Landbruks-, natur- og friluftsområder

Områder for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag

Viktige ledd i kommunikasjonssystemet med underformålene veg- og gateareal, jernbaneareal, hovedveg, hovedveg tunnel, samleveg, gang- og sykkeltraséer og turveger.

Områder som er båndlagt etter naturvernloven og kulturminneloven.

§ 14 **RETTSVIRKNING**

§ 14.1 Arealbruken innenfor planens avgrensing med tilhørende bestemmelser er juridisk bindende (jf. plan- og bygningsloven § 20-4). Retningslinjene er veiledende.

§ 14.2 Kommunedelplanen skal gjelde foran kommuneplanens arealdel 2001-2012. Bebyggelsesplaner og reguleringsplaner vedtatt før kommunedelplanen faller bort i den grad de ikke er i samsvar med kommunedelplanen.

§ 14.2-1 Der hvor gjeldende reguleringsplaner viser områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi skal bevares, samt områder for naturvern, gjelder reguleringsplanen foran arealdelen for disse områdene.

Retningslinjer til § 14

Kommunedelplanen innebærer en detaljering og konkretisering av den overordna byutviklingsstrategien som er fastsatt i Kommuneplanens arealdel 2001-2012.

Kommunedelplanen er likevel en overordnet plan som avklarer rammer og prinsipper for den langsiktige utviklingen av området. Organisering av ny bebyggelse, plassering, volumer og utforming må avklares nærmere gjennom bebyggelsesplan eller reguleringsplan for de enkelte delfelt/kvartaler, jf. § 4.

§ 15 **PLANKRAV OG KRAV TIL DOKUMENTASJON**

§ 15.1 **Plankrav**

Tiltak etter plan- og bygningslovens § 93, 1. og 2. ledd kan bare settes i gang hvor arealet inngår i ny bebyggelsesplan eller reguleringsplan. Plankravet gjelder ikke for tiltak som ikke er søknads- eller meldepliktige eller for fortetting i nåværende boligområder, forutsatt at kriteriene i 0 er oppfylt.

§ 15.1-1 Før tiltak innenfor felt S2 kan igangsettes, kreves ny reguleringsplan. For tiltak innenfor øvrige felt kreves ny bebyggelsesplan.

§ 15.1-2 Nye bebyggelses- og reguleringsplaner skal omfatte hele kvartaler og tilstøtende gater; inkludert viktige gang- og sykkeltraséer. For felt S2 skal reguleringsplanen omfatte hele senterområdet.

§ 15.1-3 Dersom planområdet i første omgang ikke utnyttes maksimalt, skal bebyggelses- eller

reguleringsplanen vise en trinnvis utbygging til en framtidig full utnyttelse av feltet/kvartalet. Planen skal da vise at hvert byggetrinn bidrar til å oppfylle kommunedelplanen intensjoner.

Retningslinjer til §15.1

Alle tiltak som er i strid med kommunedelplanens arealbruk, tomteutnyttelse og intensjoner, forutsettes avklart ved reguleringsplan og ikke bebyggelsesplan.

Eventuelle dispensasjoner fra plankravet betinges av at tiltaket omfattes av tidligere vedtatt reguleringsplan og som samtidig er i samsvar med kommunedelplanens intensjoner og ikke vanskeliggjør framtidig utnytting av arealene i tråd med kommunedelplanens bestemmelser om arealbruk, byform og tomteutnyttelse.

§ 15.2 Dokumentasjon

Med alle nye planforslag og utbyggingsprosjekter skal det følge dokumentasjon på hvordan hensynet til kommunedelplanens målsettinger, bestemmelser og retningslinjer er ivaretatt.

Retningslinjer til §15.2

Ved eventuelle søknader om dispensasjoner (midlertidige og varige) fra kommunedelplanens arealbruk og/eller bestemmelser, skal det dokumenteres hvordan intensjonene i kommunedelplanen er ivaretatt i utbyggingsprosjektet.

§ 16 BYGGEOMRÅDER, FELLESBESTEMMELSER (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 1)

§ 16.1 Utforming av bebyggelsen

Bebyggelsen skal ha bymessig karakter, høy arkitektonisk kvalitet og høy materialstandard. Bebyggelsen skal organiseres og utformes ut fra en helhetlig analyse av form- og volumoppbygging, fasadeuttrykk, materialvalg og farger. Bebyggelsen skal fremme gode uterom ved at den organiseres slik at gater og byrom blir understreket og forsterket.

§ 16.2 Utforming av ubebygde areal

Innenfor hvert byggeområde skal det avsettes nok ubebygde areal til å få gode byrom og uterom med tilstrekkelig oppholdsareal, vrimeleareal og møteplasser jf. § 16.6 og eventuell bakkeparkering jf. § 16.7.

§ 16.2-1 Innenfor byggeområder for senterområde og bybebyggelse skal alt ubebygde areal utformes som bymessige parkanlegg og/eller byrom. Bymessig utforming innebærer bl.a. høy opparbeidelsesgrad og høy materialkvalitet. Det skal legges vekt på å øke innslaget av vegetasjon i form av gatetrær og parkmessige grøntanlegg. I utforming av det ubebygde arealet og gjennom bruk av vegetasjon skal det etableres klart avgrensede gaterom, parker og plasser som underbygger kvartalsstrukturen og gir området en mer bymessig karakter.

§ 16.2-2 Innenfor næringsområder skal det minimum etableres parkbelte i minst 5 meters bredde langs alle offentlige veier. I områder med kontorvirksomhet skal også øvrige ubebygde arealer opparbeides parkmessig.

Retningslinjer til §16.2

I senterområder og områder for bybebyggelse bør oppholdsareal, møteplasser, lekeplasser og parkeringsanlegg utformes og organiseres som fellesanlegg for hvert felt/kvartal.

§ 16.3 Tilgjengelighet

Ved all planlegging og utbygging i området skal det tas hensyn til tilgjengelighet for alle og universell utforming.

§ 16.4 Kunst og kultur

Ved alle større utbyggingsprosjekt skal det legges vekt på å fremme kunst og kultur.

§ 16.5 Boligkvalitet

- § 16.5-1 I alle områder med boliger skal det legges til rette for variasjon i boligstørrelser og boligtyper, for å sikre gode og stabile bomiljø.
- § 16.5-2 Bebyggelsen skal organiseres slik at alle boliger får gode lysforhold og i tiltrekkelig grad blir skjermet mot innsyn og støy.
- § 16.5-3 I bebyggelse som grenser til viktige trafikkårer som Haakon VII's gate, Bromstadveien og Jarleveien samt jernbanen, tillates ikke boliger i første etasje. Boliger i øvrige etasjer som vender mot slike gater skal være gjennomgående.
- § 16.5-4 Alle boliger skal ha tilgang på hensiktsmessige uteboder og oppstillingsplasser for sykler og barnevogner i nær tilknytning til boligenes inngangsoner.

§ 16.6 Krav om lek- og uteoppholdsareal

- § 16.6-1 Alle boliger skal ha tilgang på minimum 4 m² privat uteareal i form av balkong, terrasse eller privat del av gårdsrom. I tillegg skal det pr. bolig avsettes minimum 15 m² fellesareal til uteopphold. I tillegg skal det anlegges felles sandlekeplass for hver boliggruppe med fra 4 til 25 boliger. Sandlekeplassen skal være minimum 100 m².

Retn.linjer til § 16.6-1

I områder med tett og bymessig bebyggelse kan kravet om felles lek- og oppholdsareal dekkes i form av felles terrasser/takterrasser/takhager.

§ 16.6-2 Kvartalslekeplass

Ved utbygging av boliggrupper på mer enn 200 boenheter i kreves i tillegg opparbeidet kvartalslekeplass på minimum 1000 m². Kravet om kvartalslekeplass gjelder ikke senterområdene S1, S2 og BY1 hvor behovet for slike lekearealer forutsettes dekket i bydelsparkene, jf. § 4.2.

- § 16.6-3 Kvalitetskrav til lek- og uteoppholdsareal: Alle private og felles utearealer skal ha gode sol- og lysforhold. Areal brattere enn 1:3 skal ikke regnes inn som del av lek- eller uteoppholdsareal. Lek- og rekreasjonsområder skal plasseres i direkte tilknytning til boligene og være skjermet for trafikk.
- § 16.6-4 Lek- og uteoppholdarealer skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse.

Retningslinjer til §16.6

Også i områder uten boliger bør minimum 10 % av tomtearealet/feltet/kvartalet avsettes til møteplasser, uteopphold og lek.

For utforming av lekearealer over 200 m² skal det gjennomføres en prosess der barn/unge får uttale seg om hvilke aktiviteter det bør legges til rette for.

Lekeplass og uteoppholdsarealer skal ikke plasseres i nærhet av høyspent kraftledning.

§ 16.7 Parkering

Parkeringsdekningen skal være i tråd med den til enhver tid gjeldende parkeringsvedtekt- og norm for Trondheim. For senterområder og områder for bybebyggelse skal det benyttes norm for sentrale bydeler, mens det i øvrige områder skal benyttes vedtekt for ytre bydeler.

Innenfor senterområder og områder for bybebyggelse kan maksimalt 25% av samlet areal i felt/kvartal tillates benyttet til parkering på bakkeplan utomhus. Denne begrensningen gjelder ikke for etablering av mindre enkeltbedrifter med behov for inntil 10 parkeringsplasser.

Det skal legges godt tilrette for sykkelparkering og parkeringsplasser tilrettelagt for bevegelsehemmede i nær tilknytning til inngangssoner.

Retningslinjer til §16.7

I områder med god tilgjengelighet for fotgjengere/syklister og kollektivtrafikanter, skal mulighetene for parkering for arbeidsreiser begrenses.

§ 16.8 Varmeanlegg, tilknytning til fjernvarme

I ny utbygging og/eller større rehabilitering med samlet golvareal over 1000 m², skal det installeres varmeanlegg som er forberedt for tilknytning til fjernvarme.

Retningslinjer til §16.8

Det kreves dispensasjon fra byggeforskriftenes §9-23 dersom det velges annet varmeanlegg enn fjernvarme. Ved eventuell søknad om dispensasjon fra tilknytningsplikten skal det framlegges dokumentasjon som viser utbyggingens energiregnskap og gjøres rede for alternative varmeanlegg.

§ 16.9 Geotekniske undersøkelser

§ 16.9-1 For område langs Ladebekken fra Trondos til Bromstadveiens forlengelse er det krav om grunnundersøkelser og geotekniske sakkyndig prosjektering ved tiltak over fyllingen.

§ 16.9-2 Det skal ikke gjøres inngrep uten geoteknisk prosjektering i områder med bløt leire:
- i vest-enden av planområdet, mot Jarleveien og Lademoen kirkegård
- og øst for Leangenbekken, på land sør for Leangebukta.

§ 17 BYGGEOMRÅDE SENTEROMRÅDER

§ 17.1 Formål

§ 17.1-1 I senterområdene S1 og S2 kan det etableres forretninger (detaljhandel) inkl. dagligvarehandel, kontorer, boliger, offentlige og allmennyttige servicefunksjoner (lokalsenterfunksjoner), servering og overnatting samt undervisnings- og forskningsvirksomhet.

§ 17.1-2 For S2 kan det ikke etableres boliger nord for jernbanen på grunn av forurensning i grunnen.

§ 17.1-3 I senterområde S1 (Lade) skal samla areal for dagligvarehandel ikke overskride følgende arealgrenser:
Felt/kvartal A: 1000 m²
Felt/kvartal B: 2000 m²
Felt/kvartal C: 7000 m²

§ 17.1-4 I senterområdene tillates ikke etablering, utvidelse eller større ombygging av forretninger for særlig arealkrevende varegrupper slik som større forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre. Etablering, utvidelse eller større ombygging av tyngre industri- eller lagervirksomhet tillates ikke.

§ 17.1-5 Kulturinstitusjoner rettet mot lokalmiljøet kan ligge innenfor senterområdene. Institusjoner for kulturformidling som har større deler av byens befolkning som målgruppe (for eksempel kino) tillates ikke.

Retningslinjer til §17.1

Senterområde S2 på Leangen har betydelig bedre kollektivtilgjengelighet og bedre tilknytning til det overordna vegsystemet enn senterområde S1 på Lade. Forretninger og servicefunksjoner som henvender seg til et større omland (for eksempel hele østsiden av Trondheim) bør derfor lokaliseres til S2. Utvidelse av forretningsvirksomhet og servicetilbud i S1 bør være av mer lokal karakter, fortrinnsvis med bydelen Lade som handels- og serviceomland.

Senterområdene skal ha et bredt tilbud av servicefunksjoner, forretninger, kaféer og lignende. For å skape grunnlag for et levende bymiljø og for å redusere transportbehovet, bør senterområdene ha minimum 30 % boliger og en viss andel kontorvirksomhet.

Senterområdene utgjør en del av "avlastingssenteret Lade/Leangen" og skal derfor gi plass for varegrupper med noe større arealbehov (møbler, tepper og hvitevarer og lignende), for å avlaste Midtbyen for spesialiserte forretnings- og servicetilbud som allerede finnes der, eller som sentrum av Trondheim av miljømessige grunner ikke kan romme. Det bør imidlertid ikke etableres forretning- eller servicetilbud som ikke allerede finnes i Midtbyen. At disse områdene defineres som en del av avlastingssenteret innbærer for øvrig at etablering av forretninger eller kjøpesenter med bruttoareal større enn 3000 m² kan tillates.

§ 17.2 Byform

Bebyggelsen i senterområdene skal gis en bymessig form, jf. § 16.1, og organiseres fortrinnsvis i en kvartalsstruktur med åpne fellesarealer inne i kvartalene. Bebyggelsen skal plasseres i formålgrense langs offentlige gater. Ubebygde arealer skal gis høy kvalitet og bymessig preg, jf. § 16.2. For senterområde S2 skal byform avklares nærmere i reguleringsplan, jf. § 15.1.

§ 17.3 Kollektivknutepunkt i område S2 (Leangen)

Det skal etableres et kollektivknutepunkt med utgangspunkt i en ny Leangen stasjon for å bedre lokal og regional kollektivtrafikk til senterområdet. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegges for gode overganger mellom ulike transportmidler. Utforming av kollektivknutepunktet skal avklares i reguleringsplan, jf. § 15.1.

§ 17.4 Grønnstruktur i område S2 (Leangen)

§ 17.4-1 Innenfor senterområde S2 skal det etableres bydelspark. Bydelsparken skal ha en størrelse på minimum 6 daa. Bydelsparken skal dekke behovet for rekreasjonsareal og kvartalslekeplass for senterområdet. Plassering og utforming av bydelsparken skal avklares i reguleringsplan, jf. § 15.1.

§ 17.4-2 Innenfor senterområde S2 skal det også etableres et sammenhengende grøntdrag som knytter grøntarealer fra Strindheim til Lade og Rotvoll sammen, og som ivaretar behovet for turvegforbindelse. Plassering og utforming av grøntdraget skal avklares i reguleringsplan, jf. § 15.1.

§ 17.5 Byggehøyder og tomteutnyttelse

§ 17.5-1 Område S2 (Leangen):

Ny bebyggelse skal ha minimum 2 etasjer og bør ikke overskride 6 etasjer. Eventuelle høyere bebyggelse kan vurderes nærmere i reguleringsplan, jf. § 15.1

Område S2 skal planlegges slik at det ved full utbygging får en samla tomteutnyttelse (TU) på minimum 160% og maksimum 200%.

§ 17.5-2 Område S1 (Lade):

Ny bebyggelse skal ha minimum 2 etasjer og bør ikke overskride 4 etasjer. For feltene A og B gjelder i tillegg følgende krav til maksimale cotehøyder på ny bebyggelse:

Felt/kvartal A, delfelt A1: maks kote 36

Felt/kvartal A, delfelt A2: maks kote 38

Felt/kvartal B, delfelt B1 og B2: maks kote 38

Felt/kvartal B, delfelt B3: maks kote 43

I senterområde S1 skal hvert delfelt planlegges slik at det ved full utbygging får en samla tomteutnyttelse (TU) på minimum 100% og maksimum 120%.

§ 18 OMRÅDER FOR BYBEBYGGELSE

§ 18.1 Formål

§ 18.1-1 De ulike områdene for bybebyggelse skal ha følgende funksjonssammensetning:

Område BY1: Forretning (detaljhandel), kontor, boliger. Boligandelen skal være minimum 60%.

Område BY2: Forretning (detaljhandel) og kontor.

Område BY3: Forretning (detaljhandel), kontor og boliger. Boligandelen skal være minimum 60%.

Område BY4: Kontor og boliger. Boligandelen skal være minimum 50%.

Område BY5: Forretning (detaljhandel) og kontor.

Område BY6: Kontor og boliger. Boligandelen skal være minimum 40%.

Område BY7: Kontor.

§ 18.1-2 I områdene for bybebyggelse er etablering av dagligvareforretninger, offentlig tjenesteyting, kulturtilbud og overnatting (hotell og lignende) ikke tillatt. Unntatt fra denne regelen er etablering mindre dagligvareforretninger, dvs med bruttoareal mindre enn 500 m², og annen nærservice i områder hvor etablering av boliger er tillatt.

§ 18.1-3 I områdene for bybebyggelse er etablering, utvidelse eller større ombygging av tyngre industri- eller lagervirksomhet ikke tillatt.

Retningslinjer til §18.1

Områdene BY1, BY2, BY3 og BY5 utgjør en del av "avlastingssenteret Lade/Leangen" og skal derfor gi plass for varegrupper med noe større arealbehov (møbler, tepper og hvitevarer og lignende), for å avlaste Midtbyen for spesialiserte forretnings- og servicetilbud som allerede finnes der, eller som sentrum av Trondheim av miljømessige grunner ikke kan romme. Det bør imidlertid ikke etableres forretning- eller servicetilbud som ikke allerede finnes i Midtbyen. At disse områdene defineres som en del av avlastningssenteret innebærer for øvrig at etablering av forretninger med bruttoareal større enn 3000 m² er tillatt.

I områder BY5 bør det avsettes areal til offentlig parkeringsanlegg tilrettelagt for "Park'n Ride" for transportknutepunktet på Leangen. Anlegget kan inngå i bebyggelse for annen virksomhet og bør plasseres nært bussholdeplass.

Det er viktig at det i områdene for bybebyggelse, i tillegg til forretninger, også etableres kontorvirksomhet og boliger (der hvor dette er spesifisert i § 7.1-1). Dette for å oppnå god arealutnytting og en bymessig bebyggelse og samtidig begrense kapasitetsproblemene og miljøbelastningen på gatenettet.

I områdene for bybebyggelse bør det ikke tillates etablering, utvidelse eller større ombygging av forretninger for særlig arealkrevende varegrupper slik som større forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

§ 18.2 Byform

Bebyggelsen i områder for bybebyggelse skal gis en bymessig form, jf. § 16.1, og organiseres fortrinnsvis i en kvartalsstruktur med åpne fellesarealer inne i kvartalene. Bebyggelsen skal plasseres i formålsgrense langs offentlige gater. Ubebygde arealer skal gis høy kvalitet og

bymessig preg, jf. § 16.2.

§ 19 Byggehøyder og tomteutnyttelse

Ny bebyggelse i BY1, BY2, BY3 og BY4 skal ha minimum 2 etasjer og bør ikke overskride 4 etasjer.

Ny bebyggelse i BY5, BY6 og BY7 skal ha minimum 2 etasjer og bør ikke overskride 6 etasjer.

Områdene for bybebyggelse BY1, BY2, BY3 og BY4 skal planlegges slik at det hvert felt/kvartal ved full utbygging får en samla tomteutnyttelse (TU) på minimum 80 % og maksimum 120 %. Områdene for bybebyggelse BY5, BY6 og BY7 skal planlegges slik at det hvert felt/kvartal ved full utbygging får en samla tomteutnyttelse (TU) på minimum 120 % og maksimum 160 %.

§ 20 BOLIGOMRÅDER

§ 20.1 Eksisterende boligområder

På Dalen Hageby, Falkenborg, Fykhaugen og på Rotvoll skal det ikke fortettes. I øvrige boligområder kan det tillates fortetting av småhus forutsatt at hensynet til eksisterende boligmiljø og stedskarakter ivaretas.

§ 20.2 Bolig, B1 Falkenborg

Eksisterende bevaringsverdige bygninger skal bevares og tillates ikke revet. De skal gjenoppbygges på samme sted og med samme eksteriør ved skade eller brann. Vegetasjon, hage og tun skal bevares og holdes i hevd. Rundt hagen skal det være tradisjonelt utformet trestakitt.

§ 20.3 Fremtidig boligområde, B2

§ 20.3-1 Feltet skal utbygges til boliger. Barnehage kan etableres innenfor feltet.

§ 20.3-2 Bebyggelsen skal ikke overskride 2 etasjer. Området skal ha en utnyttelse på 3-5 boliger pr. daa.

§ 20.3-3 Eksisterende kulturlandskap i vestre del av planområdet skal bevares og forvaltes i samsvar med den tidligere bruk av arealet. For å oppnå et ytterligere fysisk og visuelt vern av området skal det etter en nærmere utarbeidet plan, opparbeides et beplantingsbelte i kulturlandskapets østre ende.

§ 20.4 Bolig, B3 Rotvoll

Eksisterende bevaringsverdig bygning skal bevares og tillates ikke revet. Tiltak som medfører nye boenheter tillates ikke.

§ 21 NÆRINGSOMRÅDER

§ 21.1 Formål

§ 21.1-1 Arealbruk for de ulike næringsområdene er spesifisert på plankartet med følgende betegnelser; I = industri, L = lager, F = forretning, K = kontor

§ 21.1-2 I næringsområdene er etablering av boliger ikke tillatt.

§ 21.1-3 I de feltene hvor forretning er tillatt (merket F/L), kan det etableres forretninger for særlig arealkrevende varegrupper slik som større forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre. Annen detaljhandel tillates ikke.

§ 21.2 Utforming

Bebyggelsen skal gis en god arkitektonisk utforming og fargesetting som ivaretar hensynet til tilgrensende bymessige områder og til viktige landskapskvaliteter. Ubebygde areal skal opparbeides parkmessig, jf. § 16.2-2.

§ 21.3 Tomteutnyttelse og høyder

For næringsområder merket I, L og F tillates en tomteutnyttelse (TU) på maksimum 120%, og en byggehøyde på maksimum 4 etasjer.

§ 21.4 Næring, N Louiselyst

Eksisterende bevaringsverdige bygninger skal bevares og tillates ikke revet. De skal gjenoppbygges på samme sted og med samme eksteriør ved skade eller brann. Vegetasjon, hage og tun skal bevares og holdes i hevd.

§ 21.4-1 Det tillates ikke dagligvarehandel, tyngre industrivirksomhet, tyngre transportvirksomhet eller utelagring av gjenstander eller oppstilling av kjøretøy. Boliger kan tillates.

§ 21.5 Kontor, K1, K2 og K3 Rotvoll

Bebyggelsen kan benyttes til kontor. Maksimal byggehøyde er 4 etasjer.

§ 22 OFFENTLIGE BYGNINGER

§ 22.1 Bo- og servicesenter, O1

Bygningene kan benyttes til aktivitetssenter, boliger og tjenester. Maks. gesimshøyde skal være kote 32.

§ 22.2 Fremtidig barnehage, O2 Lade

Feltet skal benyttes til barnehage. Parkering, henting og bringing skal løses på egen tomt. Maks gesimshøyde skal være kote 32.

§ 22.3 Fremtidig barnehage, O3 Dalen

Feltet skal benyttes til barnehage. Parkering, henting og bringing skal løses på egen tomt.

§ 22.4 Kontor undervisning, O4 Strindheim skole

Bygningene kan benyttes til undervisning og kontor.

§ 22.5 Fremtidig barnehage, O5 Leangen

Feltet skal benyttes til barnehage. Parkering, henting og bringing skal løses på egen tomt.

§ 22.6 Leangen gård, O6

Eksisterende bevaringsverdige bygninger skal bevares og tillates ikke revet. De skal gjenoppbygges på samme sted og med samme eksteriør ved skade eller brann. Vegetasjon, hage, allé og tun skal bevares og holdes i hevd. Boliger kan tillates.

§ 22.7 Kontor og undervisning, O7 (HiSt Rotvoll)

Bebyggelsen kan benyttes til undervisning og kontor. Bevaringsverdig bebyggelse skal bevares og tillates ikke revet. Maksimal byggehøyde er 3 etasjer.

§ 23 ALLMENNYTTIG FORMÅL

§ 23.1 Kontor og undervisning, A1 Dalen (Dronning Mauds Minne)

Bebyggelsen kan benyttes til undervisning, kontor og barnehage. Hovedbygningen og Kapellangården skal bevares og tillates ikke revet. Max TU = 50%.

§ 23.2 Fremtidig kontor, undervisning, A2

Det kan etableres bebyggelse for undervisning og kontor. Maksimal byggehøyde er 4 etasjer.

§ 23.3 Barnehage, A3 Rotvoll

Feltet skal benyttes til barnehage. Maksimal byggehøyde er 2 etasjer.

§ 23.4 Barnehage, A4

Bebyggelsen skal bevares og tillates ikke revet. Eksisterende bebyggelse kan benyttes til barnehage.

Retningslinjer til §23.4

Bebyggelsen bør ikke gjenoppbygges etter brann. Arealet bør i så tilfelle innlemmes i friområdet.

§ 23.5 Skole, Steinerskolen, Rotvoll nedre, A5 og A6

Eksisterende bebyggelse kan benyttes til undervisning.

§ 24 KOMMUNALTEKNISKE ANLEGG

§ 24.1 Grav- og urnelund, GU

Området kan benyttes til kapell, grav- og urnelund.

Retningslinjer til § 24

Det bør utarbeides skjøtelsplan for kirkegården som ivaretar kirkegårdens historie, kulturverdier og særegne plante- og dyreliv. Området skal sikres god atkomst- og parkeringsmuligheter.

§ 25 GRØNNSTRUKTUR

For ivaretagelse av landskapskvaliteter, biologisk mangfold, rekreasjon, lek og turdrag skal grønnsstrukturen ikke bebygges. Tiltak knyttet til friluftsliv i samsvar med områdets bruk, kan tillates.

§ 25.1 Framtidig grønnsstruktur, G1

Området kan brukes til turveg. Markante edelløvtrær skal bevares.

§ 25.2 Framtidig grønnsstruktur, G2 Dalen

Området skal beholdes ubebygd og parkmessig behandlet. Parken skal vedlikeholdes på en slik måte at trevegetasjon holdes i hevd og utvikles naturlig videre. Alléen skal bevares.

§ 25.3 Framtidig grønnsstruktur, G3 Leangen og Rotvoll

Området skal bevares som et åpent ubebygd kulturlandskap for å opprettholde sammenhengen mellom sjøen og herregårdslandskapet. Dette skal ikke være til hinder for allmenn ferdsel. Skogsområdenes landskapskarakter og den verneverdige vegetasjonen skal bevares. Markante edelløvtrær skal bevares. Det er ikke tillatt med hogst, unntatt dersom gamle trær blir en fare for ferdsel.

§ 25.4 Framtidig grønnsstruktur, G4 og G7 Allé

Rotvoll allé, Ranheimsveiens allé og Schmettows allé skal ivaretas som viktige landskapselement med det treslag og struktur de har i dag. Alléene skal skjøttes og styrkes etter skjøtelsplan utarbeidet i samarbeid med grunneier og godkjent av Trondheim kommune. Skjøtelsplanen skal vise hvordan alléene skal ivaretas, restaureres og skjøttes. Innenfor G7 tillates jordbruk som ikke kommer i konflikt med alléen.

§ 25.5 Eksisterende grønnsstruktur, G5 Ladestien

Området skal brukes til turvei. Utover dette tillates ikke tiltak eller bruk som kan komme i konflikt med viltet i området.

§ 25.6 Eksisterende grønnsstruktur, G6 Rotvollbukta

Området skal brukes til park og badeområde. Nødvendige bygg og anlegg for dette kan

tillates.

Retningslinjer til § 25

Byggeområde grønnstruktur kan reguleres til andre formål, forutsatt at det ikke tillates byggetiltak innenfor området; som byggegrense.

Det kan vurderes unntak fra denne retningslinjen dersom det kan dokumenteres, ut fra en samlet gjennomgang for et større område, at sammenhengende grøntdrag/landskap opprettholdes, at biologisk mangfold ivaretas og at økologiske funksjoner for større sammenhengende naturområder og viltkorridorer opprettholdes.

§ 26 FRIOMRÅDE

§ 26.1 Bydelspark, F1 Lade

Området skal opparbeides som park. Bydelsparken skal ivareta behovet for rekreasjons- og lekeareal (kvartalslekeplass) for beboere i senterområde S1 og BY1.

§ 26.1-1 Parken skal gi plass til sirkus i parkens søndre del.

§ 26.2 Idrettsanlegg, F2 Lade

Anlegget er offentlig idrettsanlegg og skal være allment tilgjengelig. Området skal beholdes ubebygd.

§ 26.3 Park, F3 Leangen gård

Parken er offentlig park og skal være allment tilgjengelig. Området skal beholdes ubebygd og parkmessig behandlet. Parken skal vedlikeholdes på en slik måte at trevegetasjon holdes i hevd og utvikles naturlig videre. Alléen skal bevares.

§ 27 LANDBRUK- NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 2)

Spredt boligbygging og ervervsbebyggelse er ikke tillatt, med mindre bebyggelsen er knyttet til stedbunden næring. Fradeling til boligformål og andre tiltak som medfører nye boenheter tillates ikke.

Retningslinjer til § 27

De opprinnelige landbruksbyggenes uttrykk og form skal opprettholdes i ev. ny bebyggelse.

Området skal bevares som åpent, ubebygd kulturlandskap for å opprettholde sammenhengen mellom sjøen og herregårdslandskapet. Dette skal ikke være til hinder for jordbruk.

Skogsområdenes landskapskarakter og den verneverdige vegetasjonen (edelløvtrær) skal bevares. Det er ikke tillatt med hogst, unntatt dersom gamle trær blir en fare for ferdsel.

Hensynet til langsiktig forvaltning av natur- og kulturlandskap skal legges til grunn for landbruk, vern og allmenn rekreasjon. Kantvegetasjon og åkerholmer som er viktig for naturmiljø og landskap skal bevares og utvikles. Skjøtsel av kantsoner i henhold til landbrukets krav kan gjennomføres når disse hensynene er ivaretatt.

§ 28 BÅNDELEGGING (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 4)

§ 28.1 Områder båndlagt etter naturvernloven: Alléen ved Falkenborg gård

Alléen ved Falkenborg gård er fredet etter naturvernloven. Det kan ikke foretas inngrep som berører trærne i alléen eller deres voksested utover nødvendig vedlikehold og etterplanting. Området langs alléen skal gis en parkmessig utforming og kan ikke nyttes til lager- eller parkeringsplass.

§ 29 SJØ OG VASSDRAG (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 5)

§ 29.1 LNF-område i sjø, Leangenbukta

Det tillates ikke tiltak eller bruk som kan komme i konflikt med viltet i området.

§ 29.2 Fremtidig LNF-område i sjø, Rotvollbukta

Området skal brukes til badeområde. Nødvendige anlegg for dette kan tillates.

§ 30 VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET (PBL § 20-4, 1. ledd nr. 6)

§ 30.1 Jernbaneareal

Arealet skal brukes til jernbaneformål, og dobbeltsporet jernbane kan tillates.

§ 30.2 Bruk og utforming av offentlige veger og gater

§ 30.2-1 E6

E6 skal brukes til fjerntrafikk og hovedvegtrafikk.

Retn.linjer til § 30.2-1

Ny E6, inkluderer tunnelportaler og andre konstruksjoner, skal gis en bytilpasset og arealeffektiv utforming, der estetiske hensyn skal vektlegges. Større, åpne arealer mellom veianleggene skal behandles parkmessig.

§ 30.2-2 Bromstadveiens forlengelse

Bromstadveien skal brukes til hovedvegtrafikk, kollektivtrafikk og hovedtrasé for gang- og sykkeltrafikk. Bromstadveien skal være avkjørselsfri. Kryss med tilknytning til lokalgatenett i senterområde S2 kan vurderes i reguleringsplan.

Retn.linjer til § 30.2-2

Bromstadveien bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig trottoarsone med trerekke) og tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltraséen bør ikke legges i kjørebanelen. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres, f.eks som sykkelbane med fortau. Busslommer og busskur bør plasseres i trottoarsonen.

§ 30.2-3 Ranheimsveien

Vegen skal brukes til lokaltrafikk og kollektivtrafikk. Ranheimsveien skal stenges for gjennomkjøring for ordinær kjøretrafikk, men være åpen for kollektivtrafikk når Bromstadveiens forlengelse er etablert.

§ 30.2-4 Lade allé

Vegen skal brukes til lokaltrafikk og kollektivtrafikk. Vegen skal nedgraderes til boliggate.

§ 30.2-5 Haakon VII's gate

Gata skal brukes til hovedvegtrafikk, lokaltrafikk og kollektivtrafikk, samt hovedtrasé for gang- og sykkeltrafikk. Haakon VII's gate skal være avkjørselsfri.

Retn.linjer til § 30.2-5

Haakon VII's gate bør utformes som bygate med 4 kjørefelt, allébeplantning (tosidig trottoarsone/grøntsone med trerekke) og tosidig gang- og sykkeltilbud (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltraséen bør ikke legges i kjørebanelen. Gang- og sykkeltrafikk bør separeres, f.eks som sykkelbane med fortau. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebanelen. Busskur bør plasseres i trottoarsonen/grøntsonen. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forhager/forplasser. Alle kryss i Haakon VII's gate som ikke er vist med rundkjøring, bør lysreguleres.

§ 30.2-6 Håkon Magnussons gate/Håkon Magnussons gates forlengelse

Gata skal brukes til lokaltrafikk, kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk.

Retn.linjer til § 30.2-6

Håkon Magnussons gate og denne gatas forlengelse mot øst, bør utformes som bygate med 2 kjørefelt, allébeplantning (tosidig trottoarsoner med trerekke) og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Sykkeltraséen bør legges i kjørebanen. Bussholdeplasser bør plasseres i kjørebanen. Busskur bør plasseres i trottoarsonen. Det kan vurderes langsgående parkering i trottoarsonen på deler av gata i tilknytning til viktige publikumsmål. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forhager/forplasser.

§ 30.2-7 Lokalgater i bybebyggelse og senterområde

Gatene skal brukes til lokaltrafikk og gang- og sykkeltrafikk.

Retn.linjer til § 30.2-7

Lokalgatene bør utformes som bygater med 2 kjørefelt og tosidig fortau (symmetrisk tverrsnitt). Der gatebredden tillater det, bør det etableres tosidig trottoarsoner med trerekke. Sykkeltrafikk bør legges i kjørebanen. Langsgående parkering kan vurderes på deler av gatenettet i tilknytning til viktige publikumsmål. Trottoarsoner kan brukes til et ekstra svingefelt dersom dette er nødvendig for trafikkavviklingen i kryssene med Haakon VII's gate. Eventuelle restarealer mellom fortau og byggelinje (formålsgrense) bør benyttes til forhager/forplasser.

Retningslinjer til §30.2

Tilbudet for kollektivtrafikanter skal være synlig. Det bør legges opp til god informasjon om kollektivtilbudet, både i kollektivknutepunkt og på andre sentrale steder.

§ 30.3 Turveger

Turvegene skal opparbeides som attraktive turtraséer og snarveger som del av grønnstrukturen.

Retningslinjer til §30.3

Turvegene skal tilpasses terrenget/landskapet. Der dette er naturlig skal stiene opparbeides på en måte som muliggjør skiløype om vinteren.

§ 31 FORURENSNING

§ 31.1 Luftforurensing og støy

Støy, støv- og forurensingsforhold skal vurderes og hensyntas i utbyggingssaker og for oppholdsområder etter gjeldende retningslinjer og forskrifter om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy. Ved fasadeisoleringstiltak skal Folkehelsas normer for innneklima legges til grunn.

For veitrafikkstøy gjelder Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79, eller senere vedtatte forskrifter/retningslinjer som erstatter dette, for hele planens influensområde. Detaljerte støyberegninger må foreligge samtidig med plan og byggesøknad.

Retningslinjer til §31.1

Nasjonale mål for luftforurensing ble vedtatt høsten 1998 av regjeringen. For målåret 2010 er de nasjonale målene sammenfallende med EUs minimumsstandard gitt i direktiv 1999/30/EC for uteluft i byområder.

Bakgrunnstøy på lekeareal skal ha et akseptabelt nivå i henhold til forskiftene, dvs ikke overstige ekvivalentnivå 55 dB(A) for nye områder og 60 dB (A) for eksisterende områder.

§ 31.2 Forurensset grunn

Områder med antatt betydelig forurensset grunn skal undersøkes nærmere i samråd med forurensningsmyndighet. Før eventuelle tiltak igangsettes skal det foreligge tillatelse fra

forurensningsmyndighet.

§ 31.2-1 I området over fyllingen tillates ikke boliger.

Retningslinjer til §31.2

Innenfor aktsomhetsområder, vist på Aktsomhetskart for forurenset grunn, er det behov for videre undersøkelser og eventuelt tiltak mot forurenset grunn og sedimenter før graving, bygging og omdisponering til mer følsomt arealbruk.

Statens Forurensningstilsyn er i de fleste tilfeller forurensningsmyndighet, men søker skal først ta kontakt med kommunen (Miljøavdelingen) for å klarlegge hvilke undersøkelser som skal gjennomføres.

Avgrensningen for forurenset grunn er en antatt grense. Innenfor markerte områder er det begrunnet mistanke om gamle avfallsfyllinger eller forurenset grunn pga. søle og spill.

§ 32 TEMAKART KULTURMINNER

§ 32.1 Bygninger og anlegg

§ 32.1-1 Søknad om tillatelse etter pbl. § 93, 1. og 2. ledd som berører kulturminner og kulturlandskap vist på temakart kulturminner skal forelegges antikvariske myndigheter for uttalelse.

§ 32.1-2 Ved planlegging og iverksettelse av tiltak som vil berøre bygninger og anlegg som er angitt på temakart kulturminner, skal objektenes/områdenes antikvariske, kulturhistoriske eller arkitektoniske verdi, legges til grunn og tillegges vekt.

§ 32.1-3 Ved endring av bestående eller oppføring av ny bebyggelse skal den historiske strøkskarakteren og bygningskarakteren i størst mulig grad opprettholdes og gjenskapes der den er gått tapt. Ny bebyggelse skal tilpasses de historiske omgivelsene og antikvarisk verdifull bebyggelse i form, dimensjoner, utvendig materialbruk og farge.

§ 32.2 Kulturlandskapet på Rotvoll

Området skal opprettholdes som et åpent kulturlandskap med jordbruksdrift. Strukturen i jordbrukets kulturlandskap med kombinasjon av åpne produksjonsarealer, åkerholmer, tuntrær, trerekker, alléer, bekkedaler og randvegetasjon og bebyggelse i jordbrukets kulturlandskap skal opprettholdes. Områdets rike dyreliv skal ivaretas.

Retningslinjer til § 32

Kulturminner vist på temakart for kulturminner, bør reguleres til spesialområde bevaring.

Ny bebyggelse skal underordne seg og spille sammen med områdets viktige landskapstrekk; høydedragene ved Ringve museum og Ringve botaniske hage, Lade kirke, strandsonen, elve- og bekkedaler, åsene, skrentene, det gamle herregårdslandskapet ved Lade gård, Leangen gård og Rotvoll gård, det åpne jordbrukslandskapet på Rotvoll, sammenhengende vegetasjonsbelter, trær med siluettvirkning og markante enkelttrær.

Viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård til Nidarosdomen og Kristiansten festning skal opprettholdes for å understreke stedets posisjon som historisk maktsentrum.

§ 33 KRAV TIL REKKEFØLGE OM ETABLERING AV INFRASTRUKTUR OG SAMFUNNSTJENESTER

§ 33.1 Etablering av bydelspark

§ 33.1-1 Utbygging innenfor senterområde S1 og BY1 kan ikke tillates før bydelspark F1 er

opparbeidet og sikret jf. § 26.1.

§ 33.1-2 Utbygging innenfor senterområde S2 kan ikke tillates før Bydelspark er opparbeidet og sikret jf. § 17.4-1.

§ 33.1-3 Det skal opparbeides trafiksikker gangatkomst til kvartalslekeklassene/bydelsparkene fra de respektive boligene.

§ 33.2 Skolekapasitet

Nye boliger kan ikke godkjennes før skolekapasiteten er avklart.

Retningslinjer til §33.2

Igangsettingstidspunkt og utbyggingstakt må styres.

§ 33.3 Etablering av barnehage

Nye boliger kan ikke godkjennes før barnehagekapasiteten er avklart.

§ 33.3-1 Boliger i S1 og BY1 kan ikke tas i bruk før barnehage er etablert i O2.

§ 33.3-2 Boliger i BY3 og BY4 kan ikke tas i bruk før barnehage er etablert i O3.

§ 33.3-3 Boliger i S2 og BY6 kan ikke tas i bruk før barnehage er etablert i O4.

§ 33.4 Offentlige veger og gater

§ 33.4-1 Oppgradering av Haakon VII's gate

Haakon VII's gate skal opparbeides i tråd med § 30.2-5 før ny bebyggelse i områdene S1, BY1, BY2, BY3 og BY4 kan tas i bruk.

§ 33.4-2 Bromstadveiens forlengelse

skal være etablert før ny bebyggelse i S2 kan tas i bruk.

§ 33.4-3 Lokalgater

I senterområder og område for bybebyggelse skal tilstøtende lokalgatenett opparbeides i tråd med § 30.2-6 og § 30.2-7. før ny bebyggelse i det enkelte felt/kvartal kan tas i bruk.

§ 33.4-4 Ny tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk/turveg

Gang- og sykkeltrasé fra Haakon VII's gate, øst for område I (Fesil), over jernbanen til Dalen (Dronning Mauds Minne), skal være etablert før ny bebyggelse i S1, felt/kvartal B og C, BY2 felt/kvartal A, B og C kan tas i bruk.

§ 33.4-5 Øvrige turveger

Turvegtrasé og grøntdrag langs sørsiden av jernbanen, fra og med område GU (Lademoen kirkegård) til Leangen allé, skal være opparbeidet før bebyggelse i S2 og BY6 kan tas i bruk.

§ 33.4-6 Turvegtrasé og grøntdrag langs nordsiden av jernbanen skal være opparbeidet før bebyggelse i BY2, felt B og D kan tas i bruk.

§ 33.4-7 Turvegtrasé og grøntdrag gjennom S1, felt/kvartal A og BY1 og fra Ladebekken, langs nordsiden av område I (Fesil) til kryssende gang- og sykkeltrasé (i 0) skal være opparbeidet før bebyggelse i S1, felt/kvartal A og BY1 kan tas i bruk.

Før bebyggelse i S1, felt/kvartal A og BY1 kan tas i bruk skal også turvegtrasé og grøntdrag fra Ladebekken langs vestsiden av område I (Fesil) til turdrag sør for jernbanen, være opparbeidet.

§ 33.5 Trygg skoleveg

Nye boliger kan ikke tas i bruk før det er etablert sikker skoleveg i samsvar med veiledere og

retningslinjer som til enhver tid er gjeldene.

- § 33.5-1 Nye boliger i **B2** kan ikke tas i bruk før sikker skoleveg langs Sjøveien og langs Ranheimsveien mellom Lykkestien **og Sjøveien** er etablert, og krysset mellom Ranheimsveien og Sjøveien er utbedret.

Tegnforklaring

BYGGEKRAV	Nåværende	Fråmligg
Byggekvalitet		BY
Boligområder	B	B
Serviceområder		S
Næringsområder	N	
Næringsområder	FN	
Offentlige bygninger	O	O
Grav- og utelund	GU	
Bygninger med særskilt administrativt forhold	A	A
Frilandsområder	F	
Grønneområder	G	G

LANDBRUKS, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER

PBL §20-4, 1. ledd nr 2

LNF-områder

LNF-vennerområder

OMRÅDER FOR SÆRSKILT BRUK

ELLER VERN AV SØP OG VASSRAG

PBL §20-4, 1. ledd nr 5

LNF-vennerområder

VIKTIGE LEID I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET

PBL §20-4, 1. ledd nr 6

Veggete

Jernbanelinje

Hovedveg

Hovedveg, tunnel

Overordnede

grop- og sykkelstier

Tunel

Rundveg

OMRÅDER SOM ER BÅNDELASTET ELLER SKAL BÅNDELASTES

PBL §20-4, 1. ledd nr 4

Båndlegging etter lov om naturvern

Båndlegging etter lov om kulturminner

LINEASYMBOLER

Planens avgrensning

Grense for arealbrukskomite

TRONDHEIM KOMMUNE

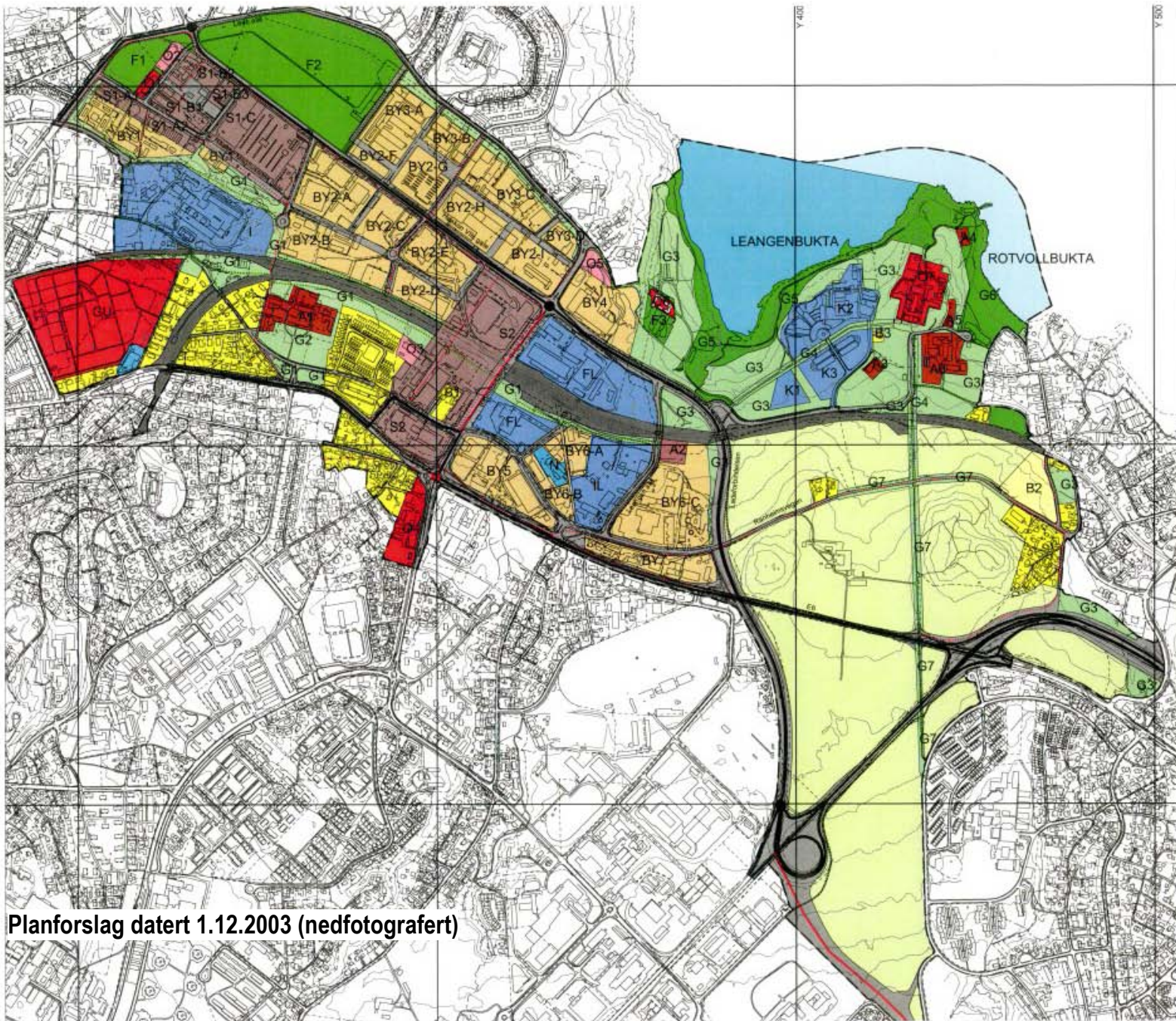
LADE - LEANGEN - ROTVOLL

KOMMUNEDELPLAN

REVISJONER	DATO	SGR
	01.12.03	BMV
SAKSBESKRIVELSE	DATO	SGR

DATO: 27. NOVEMBER 2003

MÅLESTOKK: 1:10000



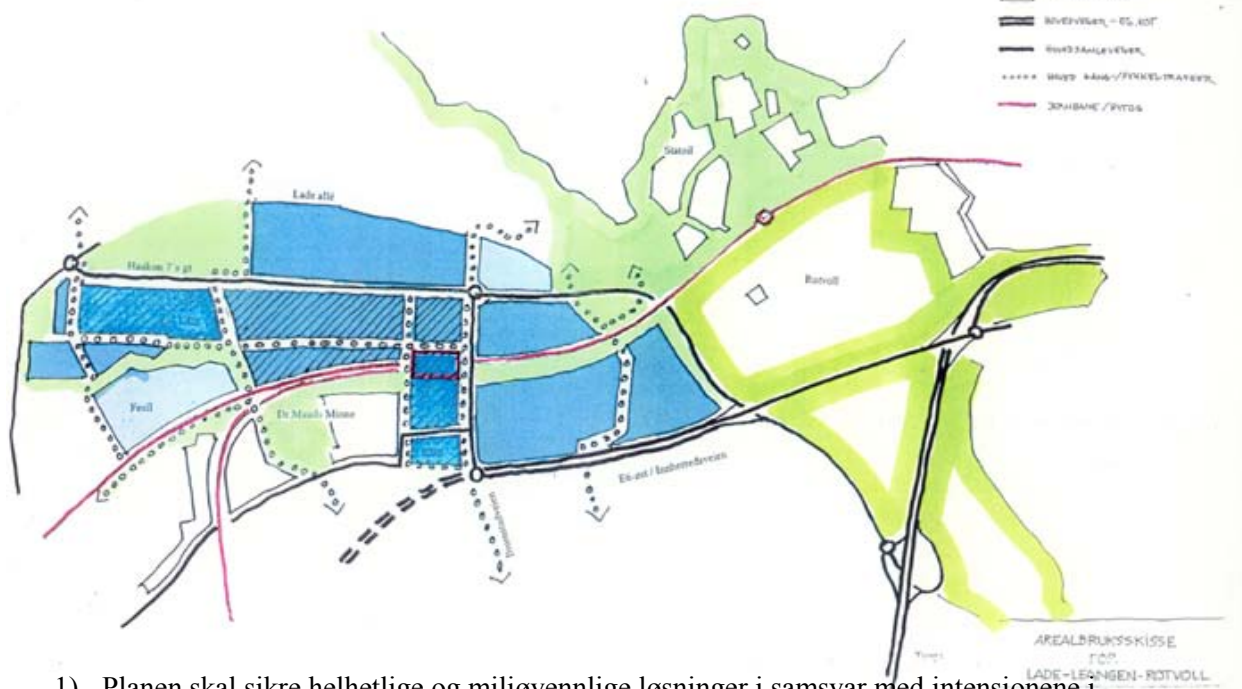
Planforslag datert 1.12.2003 (nedfotografert)

V 6.2 PRINSIPPSAKEN MARS 2003

KOMMUNEDELPLAN FOR LADE LEANGEN OG ROTVOLL, NYE FORUTSETNINGER, NYE PRINSIPPER

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker tok 4.3.2003 nye prinsipper for videre arbeid med kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, datert 24.01.03, til etterretning. Arealbruksskisse er vist i målestokk 1:10 000, merket Trondheim kommune, datert 24.1.03.

Prinsippskisse datert 24.1.2003 (nedfotografert)



- 1) Planen skal sikre helhetlige og miljøvennlige løsninger i samsvar med intensjonene i kommuneplanens arealdel.
- 2) Planen skal sikre effektiv arealbruk og høy estetisk og funksjonell kvalitet, med spesiell vekt på møteplasser/byrom.
- 3) Planen skal vise utnytting og legge rammer for utvikling av arealer som frigjøres ved fortsatt lokalisering av godsterminal på Brattøra, slik at Lade/Leangen knyttes tettere sammen til en levende bydel med et sammenhengende bo-, virksomhets- og handelssenter.
- 4) Planen skal sikre tversgående grøntdrag med tur- og sykkelveg ved Dronning Mauds Minne og Lademoen kirkegård og langs Bromstadveien og Leangen allé.
- 5) Planen skal sikre områder med bygninger og anlegg med stor historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi. I utforming av ny bebyggelse skal det tas hensyn til disse.
- 6) Planen skal sikre at verdifullt kulturlandskap i Rotvollområdet vernes, for å hindre nye etableringer øst for Ladeforbindelsen. Det forutsettes at det opprettholdes et aktivt jordbruk.
- 7) Før det etableres boliger skal det være etablert tilstrekkelig barnehage- og skolekapasitet. Det bør avsettes tre egnede barnehagetomter.
- 8) Planen skal legge til rette for sikre skoleveger og trafiksikre vegløsninger.
- 9) Ved all planlegging i området skal det tas hensyn til tilgjengelighet for alle.
- 10) Planen skal legge til rette for gjennomføring av Bromstadveiens forlengelse.

Områder for bybebyggelse (fra kommuneplanens arealdel)

- 11) Der det er naturlig skal det legges til rette for kombinasjon av virksomheter og boliger, og det skal vektlegges en variert boligstruktur.
- 12) Nye bygninger skal gis et bymessig uttrykk med fasader orientert mot vei/gate. Første etasje skal nyttes til forretninger og annen servicevirksomhet.
- 13) Fellesanlegg, utforming av uteoppholdsareal og trafikkløsninger skal sees i sammenheng innenfor området som helhet.
- 14) Følgende andel av samlet eiendom (inkludert bebygd areal) tillates maksimalt benyttet til parkering på bakkeplan utomhus:
 - 15 % for kontor, undervisning og forskningsvirksomhet
 - 25 % for handels- og servicevirksomhet

Avlastningssenteret Lade/Leangen

- 15) Planen skal legge til rette for utvikling av et avlastingssenter som ivaretar behovet for lokalisering av kjøpesenter og annen arealkrevende, bilorientert handelsvirksomhet (foretninger som selger møbler, tepper og hvitevarer), som sentrum av Trondheim av miljømessige grunner ikke kan romme.
- 16) For å få et konsentrert senter gis avlastningssenteret en ny avgrensning.
- 17) Detaljhandel/tjenester med høy besøksfrekvens (slik som dagligvarer, klær, sko, offentlig tjenesteyting, kulturtilbud, servering og overnatting) begrenses til to områder:
 - kvartalene innenfor Haakon VII's gate, Harald Hårfagres gate, Håkon Magnussons gate og atkomstveien øst for
 - øst for Dalen Hageby innenfor Meråkerbanen, Innherredsveien og Bromstadveiens forlengelse

*Kommentar: Ved behandlingen av kommuneplanens arealdel vedtok Bystyret imidlertid en merknad der "...bystyret [ber] rådmannen om ikke å jobbe videre med kommunedelplanens pkt. 17 om en avgrensning av området bystyret i arealplanen avsetter for avlastningssenter langs Haakon VII gate"*³³.

- 18) Det skal etterstrebes en høy tetthet i forhold til virksomhetens art og stedets størrelse og karakter. Innenfor avlastingssenteret bør næringsvirksomhet ha en arealutnyttelse på minimum TU=160 % for sammenhengende område.
- 19) For avlastningssenteret skal Parkeringsnorm for sentrale bydeler benyttes.
- 20) Det etableres kollektivknutepunkt for å bedre lokal og regional kollektivtrafikk til avlastingssenteret.
- 21) Det skal legges til rette for skinnegående kollektivbetjening i forbindelse med kollektivknutepunktet. Planene angående Bytog i Trondheim skal søkes gjennomført.
- 22) Avlastningssenteret skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper. Nødvendige anlegg skal være på plass før nye byggetiltak tas i bruk.
- 23) Planen skal legge til rette for å forbedre trafikk- og avkjørselsforholdene i Haakon VII's gate. Haakon VII's gate utformes for å ivareta kravene både til gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Denne gaten vil bli hovedaksen i senterområdet som også vil kreve tilrettelegging for et godt kollektivtrafikktilbud.

Foreløpige prinsipper for behandling av plan- og byggesaker i planområdet

- 24) Inntil kommunedelplanen er vedtatt, skal det for større byggetiltak foreligge godkjent detaljert reguleringsplan for et naturlig avgrenset område hvor helheten er ivarettatt.
- 25) Mindre tiltak kan tillates uten krav til utarbeidelse av ny reguleringsplan dersom tiltakene ikke vanskeliggjør framtidig utnytting av arealene i samsvar med arealdelens intensjoner og prinsippene for videre arbeid med kommunedelplanen.

³³ Sluttbehandling av kommuneplanens arealdel: Sak 0022/03 27.03.03.

V 6.3 PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN OG HØRING 2001

KOMMUNEDELPLAN FOR LADE-LEANGEN

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker vedtok 02.05.2001 å legge utkast til kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvollområdet, datert Byplankontoret 17.04.01, med bestemmelser legges ut til offentlig ettersyn og sendes berørte parter på høring.

Følgende flertallsmerknad følger saken: Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker la følgende forutsetninger til grunn når det gjelder etablering av godsterminal på Leangen:

- Skiftedelen skal bli liggende på Brattøra, og den foreslåtte skiftedelen i området JG2 tas derfor ut.
- Framtidige avståelser av arealer til samlastere må baseres på frivillighet for selger
- Valg av løsninger på støyskjerming og utforming av anlegg og bygningsmasse må tilpasses naboskapet med kulturlandskapsområdet på Rotvoll.
- Støyreducerende/ dempende tiltak for beboere langs Stavne-Leangenbanen må beskrives nærmere før endelig behandling av reguleringsplanen.
- Det vedtatte bygge og delingsforbudet kan ikke påregnes utvidet ut over den tilståtte tid fordi dette over tid påfører det eksisterende næringslivet store ulemper.
- Bromstadvegens forlengelse må etableres samtidig med terminalen, slik at trafikken til Midtbyen ikke må velge traséen Haakon VII's gate-Jarlevegen osv.

Det forutsettes at de vedtatte prinsippene i Strategier for en langsiktig byutvikling legges til grunn ved utarbeidelsen av den endelige Kommunedelplanen for området.

BESTEMMELSER

§ 1 HOVEDFORMÅL MED KOMMUNEDELPLANEN

- § 1.1 Planen skal legge til rette for utvikling av et avlastningssenter som ivaretar behovet for lokalisering av kjøpesenter og annen arealkrevende, bilorientert handelsvirksomhet i denne bydelen. Avlastningssenteret skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper samtidig som planen skal sikre høy estetisk- og funksjonell kvalitet på de fysiske omgivelser med spesiell vekt på møteplasser / byrom.
- § 1.2 Planen skal legge til rette for en god tilpasning av ny godsterminal i en levende bydel og synliggjøre mulighetene for lokalisering av samlastere i tilknytning til ny godsterminal.
- § 1.3 Planen skal sikre at verdifullt kulturlandskap i Rotvollområdet vernes for å hindre nye etableringer øst Ladeforbindelsen
- § 1.4 Planen skal legge til rette for å forbedre trafikk- og avkjørselsforholdene i Haakon VII's gate.

§ 2 VIRKNING AV KOMMUNEDELPLANEN

- § 2.1 Innenfor de arealer som på plankartet er angitt med særskilt grense som *avlastningssenter*, gjelder kommunedelplanen foran rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre.

§ 3 PLANKRAV

- § 3.1 Det kreves godkjent reguleringsplan for alle tiltak som avviker fra kommunedelplanens arealkart eller bestemmelser, herunder tiltak i LNF-området.
- § 3.2 Før søknad om deling eller tillatelse til utbyggingstiltak kan behandles, forutsettes godkjent bebyggelsesplan for følgende byggefelt/-kvartal: B1-2, L1-3, BFK1-2, LK1-2, FK1-13.

§ 4 REKKEFØLGE AV TILTAK

- § 4.1 Bromstadvegens forlengelse mellom Thonning Owesens gate og Haakon VII's gt.
Planlagte nye kryssinger av gang-/sykkelforbindelser over jernbaneområdet, skal etableres samtidig med godsterminalen.
- § 4.2 Gang- sykkelforbindelse mellom Innherredsvegen v/Dr. Mauds Minne og Idrettsanleggene på Lade må være etablert før tiltak i forbindelse med utbygging av avlastningssenteret nord for jernbanen gjennomføres.
- § 4.3 Rundkjøringer og gangveger langs Haakon VII's gate skal være etablert før nye utbygginger og bruksendringer gjennomføres innenfor kvartalene BFK2, FK3-7, L1-3 (samlasterareal)

§ 5 BYGGEOMRÅDER, FELLESBESTEMMELSER

- § 5.1 Nye bygninger og anlegg samt endringer av eksisterende skal utformes i samspill med områdets landskapsform for å utvikle områdets steds kvalitet. Bebyggelsen skal ha en mest mulig enhetlig form og volumoppbygging og fremme gode gate- og uterom.
- § 5.2 Ved tiltak etter plan- og bygningsloven §§ 81, 86A, 86B, og 93 skal hensynet til natur-, landskap-, rekreasjon- og friluftsinnteresser være ivarettatt i henhold til grønn kommunedelplan med tilhørende temaplaner/temakart.

§ 6 OMRÅDE FOR SENTRUMSBEBYGGELSE (BLANDET FORMÅL)

- § 6.1 Området skal brukes til lokalsenterfunksjoner som butikker, andre private- og offentlige tjenester samt boliger.

§ 7 ERVERVSOMRÅDER

Ervervsområder som kan utnyttes til ulike næringsformål eller blanding av disse, er vist på plankartet som:

F - Forretning

K - Kontor

I - Industri

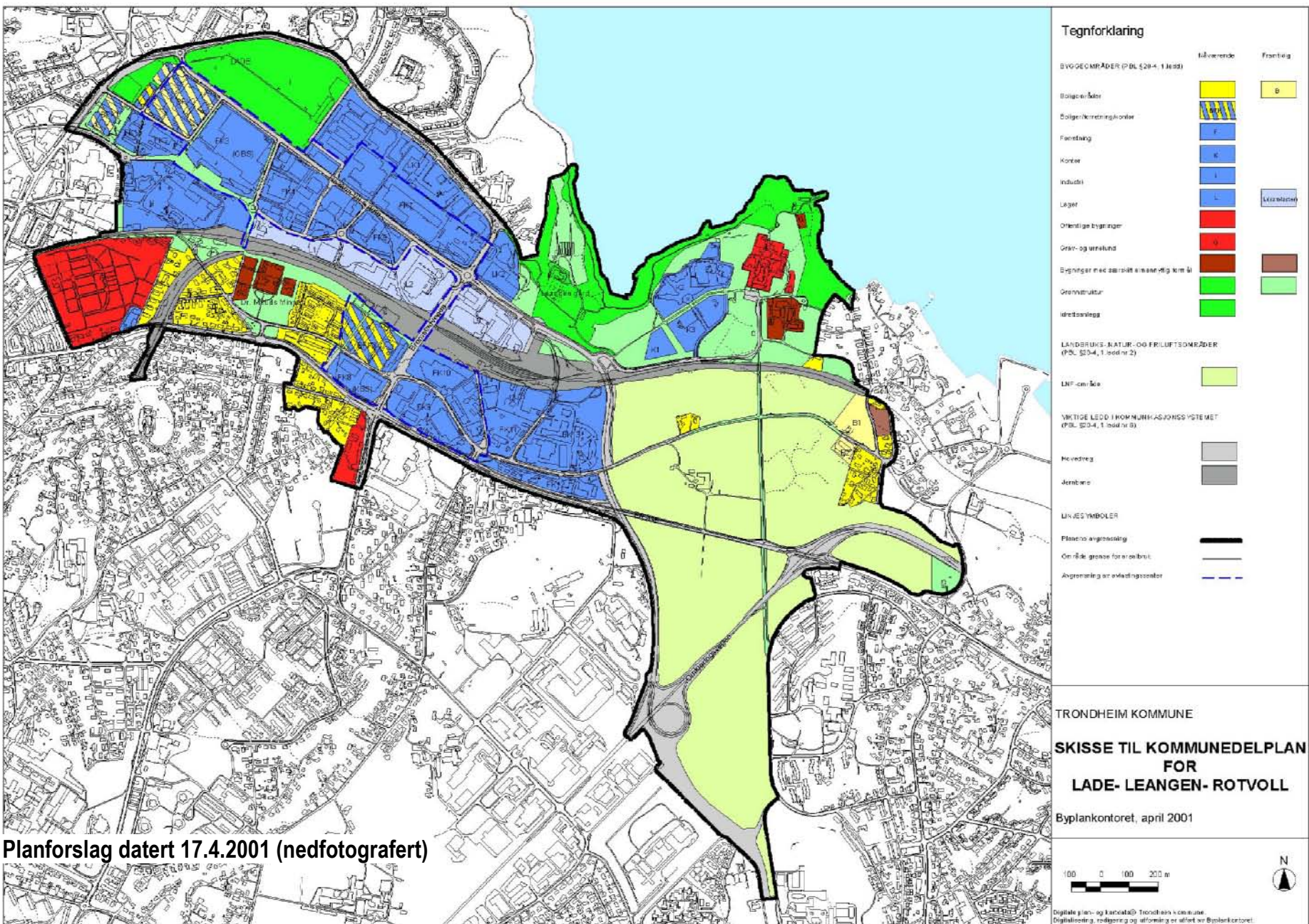
L - Lager (samlastere)

- § 7.1 Ved utbygging til næringsformål tillates inntil 25 % av tomteområdet benyttet til parkering på bakkeplan. Kravet gjelder ikke for rene industribedrifter og for lagerområder reservert til samlasterareal i tilknytning til godsterminalen.
- § 7.2 I området avgrenset til *avlastningssenter* kan det etableres kjøpesentre over 3000 m².
- § 7.3 I områder disponert til lager (samlasterterminal/omlastning), L1, L2, L3 opprettholdes eksisterende regulert arealbruk (lager, industri). Bruksendringer og utvidelser i strid med gjeldende reguleringsplan tillates ikke ut over dette. Ved lokalisering av samlasterterminal(er) kreves utarbeid bebyggelsesplan.

§ 8 GRØNNSTRUKTUR

Grønnstruktur er arealer i tilknytning til byggeområder som har verdi for ivaretagelse av landskapskvaliteter, biologisk mangfold, rekreasjon, lek og turdrag. I tillegg inngår åpne idrettsanlegg i formålet. Byggeområde grønnstruktur kan fortsatt i reguleringsplaner være både friområde, fellesområder, boligformål, mm.

- § 8.1 Tiltak etter plan- og bygningsloven §§ 81, 86a, 86b, og 93 skal ikke lokaliseres i byggeområder grønnstruktur, unntatt er tiltak som er i tråd med formålet.



V 6.4 OPPSTART AV PLANARBEID 1999

PRINSIPPER FOR UTVIKLING AV NYTT AVLASTNINGSSENTER I LADE-LEANGEN-OMRÅDET - IGANGSETTING AV ARBEID MED KOMMUNEDELPLAN

Det faste utvalg for plansaker vedtok 12.10.1999 å gå inn for at Lade-Leangenområdet i det fremtidige planarbeidet vurderes som et avlastningssenter for Midtbyen. Dette vil i første omgang bety:

1. Reguleringsplan(ene) for lokalsenteret på Lade slutføres .
2. Kommunedelplanarbeid for Lade-Leangenområdet igangsettes. Forslag til avgrensning er vist på kart datert 24.09.99. Planen skal ivareta de overordnede mål i kommuneplanen, kommunens retningslinjer for senterstruktur, grønnplan og transportplan.
3. Ev. søknader om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplaner i perioden fram til godkjent kommunedelplan, kan godtas når det foreligger særlige grunner og tiltakene ikke vil vanskeliggjøre arbeidet med kommunedelplanen eller gjennomføringen av denne. Det skal i hvert tilfelle foreligge tomteutnyttelse, terrengbearbeiding, avkjørselsforhold, tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper samt estetiske kvaliteter. Det skal legges til rette for gode byrom og møteplasser sett i sammenhengende struktur utover eiendomsgrensene.

Tillegg: Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser punkt "Krav til den kommunale planleggingsprosessen" skal ivaretas i kommunedelplanen.

Oppsummering av saken

- Med bakgrunn i dagens situasjon, foreliggende søknader, fylkeskommunale retningslinjer for senterstruktur og byplankontorets vurderinger av fremtidig næringsutvikling og byutviklingsstrategi, er det behov for å vurdere senterstrukturen i Lade-Leangenområdet på nytt.
- Utviklingen de siste årene viser økt behov for lokaliseringalternativ for handelsvirksomheter med krav om god biltilgjengelighet. En tilrettelegging av bilrettet virksomhet i Lade-Leangenområdet vil avlaste Midtbyen og boligområder for uønsket trafikk og begrense det totale transportbehovet.
- Bydelsanalysen for Østbyen skal slutføres for å klarlegge de overordnede retningslinjer for byutviklingen. (Ny E6-øst, Godsterminal, Grønnstruktur, m.m.)
- Det bør utarbeides en kommunedelplan for Lade-Leangen. Planen skal omfatte eksisterende industriområder Langs Haakon VII's gate som vist på kartvedlegg. Siktemålet med planarbeidet er å tilrettelegge for en utvikling av Lade-Leangenområdet som et avlastningssenter på linje med Tillerbyen, som skal betjene de østlige bydeler og innfartsårer. Innholdet skal være i samsvar med fylkeskommunens nye retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester samt strategier for senterstrukturen i revidert arealdel til kommuneplanen. Dette innebærer bl.a. at dagligvarehandel og service som har høy besøksfrekvens og/eller retter seg mot bydelen, konsentreres til "Lade bydelssenter"(vedtatt regulert FBR 96/0014) eller i "trafikkknutepunktet" ved KBS.
- Haakon VII's gate utformes for å ivareta kravene både til gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Denne gaten vil bli hovedaksen i senterområdet som også vil kreve tilrettelegging for et godt kollektivtrafikktilbud.