



TRONDHEIM KOMMUNE

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL

KOMMUNEDELPLAN

HØRINGSUTKAST

PLAN- OG BYGNINGSENHETEN 27. NOVEMBER 2003

Forord

Dette er forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Planforslaget består av planbeskrivelse, plankart og bestemmelser. Planen er utarbeidet i målestokk 1:5.000 og vil være juridisk bindende i denne målestokken. Vedlagt plankart er i 1:10.000.

Forslaget er utarbeidet av plan- og bygningsenheten. Arbeidet med kommunedelplanen har pågått i 4 år og mange personer ved enheten har deltatt.

Et forslag til kommunedelplan for Lade-Leangen har vært på høring tidligere. Idar Støwer var da ansvarlig saksbehandler.

Beslutningen om at jernbanens godsterminal likevel ikke skal flyttes til Leangen, medførte at premissene for planarbeidet ble vesentlig endret. På bakgrunn av dette, ble nye forutsetninger og prinsipper for kommunedelplanen behandlet i Bygningsrådet i mars 2003. Prinsippene har dannet grunnlag for det høringsforslaget som nå foreligger.

Arbeidet med dette forslaget er utført av Jorun Gjære, Ingrid Sætherø, Kathrine Strømmen og Line Snøfugl Storvik, med sistnevnte som ansvarlig saksbehandler. Plankart og temakart er utarbeidet av Berit Myren.

Plan- og bygningsenheten 27.11.2003

ENDRINGER

Noe korrektur og endringer 1.12.2003

Innholdsfortegnelse

1	Planens problemstillinger og målsettinger	3
1.1	Problemstillinger.....	3
1.2	Planens målsettinger og hensikt	3
2	Planprosess	5
2.1	Nye forutsetninger, nye prinsipper.....	5
2.2	Politiske behandlinger fram til nå	5
2.3	Pågående planarbeid.....	7
2.4	Foreløpige prinsipper for behandling av plan- og byggesaker i planområdet	7
2.5	Videre saksgang	8
2.6	Overordnede planer/vedtak av betydning for planen.....	8
3	Dagens situasjon Lade – Leangen – Rotvoll	12
3.1	Planområdet	12
3.2	Naturgitte forutsetninger og miljøforhold	12
3.3	Dagens arealbruk, bebyggelsesstruktur	14
3.4	Infrastruktur	19
4	Planens innhold.....	23
4.1	Omforming/levende byområde.....	23
4.2	Bedre tilgjengelighet for alle	29
4.3	Bevaring av bygninger og kulturlandskap.....	34
4.4	Helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling	35
Vedlegg 1	Prinsipper for arbeidet med kommunedelplanen	39
Vedlegg 2	Beskrivelse av utviklingspotensial og trafikkskaping	41
Vedlegg 3	Idéprosjekt: Framtidsbilder for Leangen stasjon	42
Vedlegg 4	Oversikt over reguleringsplaner i planområdet.....	43
Vedlegg 5	Innspill til planarbeidet så langt.....	44

Planforslaget omfatter i tillegg til denne beskrivelsen:

1. Plankart
2. Bestemmelser og retningslinjer
3. Temakart kulturminner med tilhørende tabell
4. Temakart trafikk med prinsipper for gatetverrsnitt

1 PLANENS PROBLEMSTILLINGER OG MÅLSETTINGER

1.1 PROBLEMSTILLINGER

Planområdet Lade, Leangen og Rotvoll er et stort og mangfoldig område i østre deler av Trondheim.

Det har skjedd store endringer i forhold til etableringsbehov i Lade/Leangenområdet. Strukturendringer i industrinæringen og etterspørsel etter forretningsareal på Lade, har ført til en utvikling fra industri og lager til detaljhandel. Utviklingen har i stor grad foregått på dispensasjon, uten overordna plan. Det 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.

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

I kommuneplanens arealdel er store deler av området avsatt til byomformingsområde; framtidig bybebyggelse. Deler av dette er avsatt til *avlastningssenter*. Begge disse forholdene innebærer krav om kommunedelplan eller reguleringsplan før utbygging eller andre tiltak kan skje.

Framtidig bybebyggelse er nøkkelområdene for å lykkes med fortetningsstrategien og mer miljøvennlig transport. Her er det ønskelig med en endring av arealbruk og bebyggelsens karakter. Dette er områder preget av lav arealutnyttelse og uklar gatestruktur/romdannelse. Mange av de eksisterende virksomhetene reduserer sin virksomhet og flytter ut. Dette gir mulighet for ny bruk av området. For å ivareta at det ikke bygges etter gamle planer som gjør lav utnyttelse og vanskeliggjør etablering av ny bystruktur, kreves det i arealdelen ny reguleringsplan for utbygging -alternativt gjennom planavklaring i kommunedelplan, som her på Lade/Leangen.

1.2 PLANENS MÅLSETTINGER OG HENSIKT

Planens hovedmålsettinger

Lade, Leangen og Rotvoll har store muligheter. Det er et mangfoldig næringsliv i stadig utvikling i området. Området har en vakker beliggenhet, med kulturtradisjoner og historiske spor, og området har god tilgjengelighet fra et stort omland, både regionalt og lokalt. Forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll er basert på fire hovedmålsettinger.

Lade Leangen skal bli et **attraktivt byområde** med mer handel og kontorvirksomhet og et godt bomiljø. Området skal få en kvartalsstruktur med høy tetthet, gode uterom og varig kvalitet på bygninger og infrastruktur. Det skal etableres vegetasjon for å trekke grønnstrukturen gjennom området. Tyngdepunktene for senterutvikling blir Lade som videreutvikles som lokalsenter for Østbyen, og Leangen som utvikles til regionalsenter for østlige deler av Trondheimsregionen. Det legges til rette for funksjoner som kan gi aktivitet over hele døgnet i senterområdene.

Alle trafikanter skal få **bedre tilgjengelighet** til/fra området og internt i området. For å unngå bilavhengighet, blir området bedre tilrettelagt for fotgjengere og syklist. Det skal legges vekt på tilgjengelighet for alle og universell utforming. Det foreslås ny gatestruktur for å

bedre flyten i trafikken internt. Leangen stasjon foreslås flyttet til Bromstadveiens forlengelse, med satsing på et kollektivknutepunkt der.

Et viktig element i planen er **bevaring av kulturlandskap og kulturminner**. Historiske spor og verdifulle kulturminner skal synliggjøres, ivaretas og gis betydning gjennom ny utvikling av området. Kulturlandskapet på Rotvoll, og Lades historiske posisjon som maktsenter, er verdifullt både i nasjonal og lokal målestokk.

Denne kommunedelplanen legger rammer og klare føringer for utviklingen, for å skape **helhetlige løsninger og forutsigbar saksbehandling**. Næringslivet skal få langsiktige og forutsigbare rammer. Med så stor grad av omforming, er det nødvendig at infrastruktur og samfunnstjenester etableres i samsvar med og samtidig med utbyggingsprosjektene.

Utfordringer

Måsettingen om å utvikle Lade/Leangen til et by- og senterområde med ønskede kvaliteter, stiller spesielle krav både til planlegging, samordning og gjennomføring. Dette gjelder både for kommunen og private aktører. Utfordringene er å

- C sikre kvalitet på fysiske omgivelser med spesiell vekt på møteplasser/byrom
- C få på plass fleksible og varige strukturer
- C sikre mulighet for høy arealutnyttelse
- C sikre forholdene for gående, syklende; herunder sikker skoleveg
- C legge vekt på tilgjengelighet for alle og universell utforming
- C sikre grønne forbindelser, nødvendig infrastruktur og opparbeidelse av møteplasser
- C sikre nødvendige samfunnstjenester
- C sikre finansiering og gjennomføring
- C gi forutsigbarhet overfor utbyggerne og næringslivet
- C styre lokalisering av boliger, dagligvarehandel og varehus

Hvorfor kommunedelplan?

Kommunedelplanen er et langsiktig styringsredskap som sikrer helhetlige løsninger og som ivaretar de store linjene og sammenhengene i planområdet. Den følger opp intensjonene i kommuneplanens strategidel og arealdel, med mer detaljerte løsninger enn i de overordna planene. Kommuneplanens arealdel fastsetter viktige strategier og føringer for arealbruken. Med så store strukturelle endringer som skal på plass, særlig i byomformingsområdene, blir det viktig å diskutere og utdype de overordnede målsetningene i en større sammenheng, før en har grunnlag for detaljert planarbeid eller byggesak.

Kommunedelplanen angir struktur og rammer for utviklingen. Detaljutforming skal avklares gjennom bebyggelsesplan for mindre områder. Eventuelle tiltak som er i vesentlig strid med kommunedelplanen, eller får store konsekvenser utover det som er tatt opp i dette planarbeidet, forutsettes behandlet gjennom reguleringsplan.

2 PLANPROSESS

2.1 NYE FORUTSETNINGER, NYE PRINSIPPER

Etter oppstart av arbeidet med kommunedelplanen i 1999, har planen 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 2003¹.

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.



Prinsippskisse for kommunedelplanen

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 kommunedelplanen vedtas. Prinsippene for kommunedelplanarbeidet er vedlagt i Vedlegg 1 på side 39.

2.2 POLITISKE BEHANDLINGER FRAM TIL NÅ

Start i 1996 - disposisjonsplan for et mindre område

Kommunen startet planarbeid for et mindre område i 1996. På bakgrunn av flere forespørsler i området, vedtok Bygningsrådet² 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

¹ Møte 4.3.2003, Sak nr. 0060/03

² Møte 09.01.1996, sak FBR 96/0014 .

arbeidet med kommunedelplan for området³. 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 Vedlegg 5.1 *Innspill til oppstart av planarbeidet, 1999/2000* på side 44.

Verneplan for Rotvollområdet, november 2000

I forbindelse med behandling av konsekvensanalyse for ny godsterminal, vedtok Bystyret⁴ 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.

Kommunedelplan for Lade, Leangen, 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 høring⁵. 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 kontordag⁶ 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.

Fylkesmannen uttalte at planen bør legge opp til en høy utnyttingsgrad innenfor de rammer som omgivelsene setter, og den bør ikke legge opp til store *gråarealer* (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

³ Møte 12.10.1999, sak 0220/99 Prinsipper for utvikling av nytt avlastingsenter i Lade/Leagen-området. Igangsetting av arbeid med kommunedelplan.

⁴ Møte 9.3.2000

⁵ Møte 2.5.2001, sak 0070/01

⁶ 21. mai kl. 12.00-18.00

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. Interessee foreninger 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 Vedlegg 5.2 *Merknader til skisseforslaget, mai 2001* på side 44.

2.3 PÅGÅENDE PLANARBEID

Plankravet i arealdelen og stor aktivitet i planområdet, har ført til at det pågår flere reguleringsplanarbeid i påvente av kommunedelplanen.

Ny reguleringsplan for samlokalisering av Trondos på Lade er allerede vedtatt. Ellers dreier planarbeidene seg stort sett om etablering av forretninger, kontor og boliger. Det arbeides eksempelvis med alternativ bruk av universitetsbebyggelsen på Lade og Radmannbygget med tiliggende områder. De pågående reguleringsarbeidene er brukt som innspill til kommunedelplanarbeidet. De er oppsummert i Vedlegg 5.3 *Innspill til planarbeidet, 2002-2003* på side 49, sammen med andre innspill som har kommet etter forrige høring.

Det har vært løpende kontakt med næringslivet i form av møter.

Vegvesenet har vært skeptiske til konsekvensene av avlastningssenter på Lade, og har ønsket en areal- og transportanalyse for planområdet. Første fase av en slik analyse er nå gjennomført. En kort oppsummering av analysen er gjort i Vedlegg 2 *Beskrivelse av utviklingspotensial og trafikkskaping* på side 41. Sammen med andre vurderinger er analysen brukt til en justering av tetthet og arealbruk i det planforslaget som foreligger.

2.4 FORELØPIGE PRINSIPPER FOR BEHANDLING AV PLAN- OG BYGGESAKER I PLANOMRÅDET

Dispensasjoner

Store deler av området er i gjeldende reguleringsplaner avsatt til industri- og lagerformål. Det er gitt flere dispensasjoner fra reguleringsformålet ved bruksendringer opp gjennom årene. Normalt er disse gitt med vilkår mht. tidsbegrensning, firmatilknytning, krav om opparbeidelse m.m. Før de overordnede føringer kom på plass i 2003, er det også etablert forretninger på dispensasjon fra reguleringsformålet uten vilkår.

Plan- og byggesaksbehandlingen håndteres etter vedtaket av kommuneplanens arealdel, etter nye prinsipper. Praksisen er strammet inn betydelig. Det er viktig at bruksendringer og større byggetiltak vurderes i en større sammenheng, både i forhold til framtidig arealbruk, bystruktur og nødvendig infrastruktur. Tidligere dispensasjoner ble gjort i en tid da mye var uklart, og behovet for nødvendige infrastrukturiltak ikke var nedfelt i planer.

Med *Fylkesdelplanen, Kommuneplanens arealdel, nye prinsipper for videre arbeid med kommunedelplan for Lade Leangen og Rotvoll*, samt dette forslaget til kommunedelplan, er brikkene i ferd med å falle på plass for en ny strategi mot en helhetlig og forutsigbar plan- og byggesaksbehandling på Lade.

Inntil kommunedelplanen er vedtatt, skal det for større byggetiltak foreligge godkjent, detaljert reguleringsplan for et naturlig avgrenset område, hvor helheten er ivaretatt. Inntil kommunedelplanen er vedtatt hefter det usikkerhet til overordna føringer. Større planarbeid bør derfor vente til etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Mindre tiltak skal bare kunne 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 med overordna planer.

For eventuelle dispensasjoner skal det stilles vilkår om nødvendige infrastrukturtiltak.

2.5 VIDERE SAKSGANG

Høring og offentlig ettersyn

Dette forslaget til kommunedelplan skal sendes til uttalelse til fylkeskommunen, berørte statlige organer og organisasjoner med videre, som kan ha særlige interesser i planarbeidet.

Planforslaget vil bli lagt ut til offentlig ettersyn ved kunngjøring i pressen og utlegging på kommunens nettsider.

Berørte grunneiere vil bli varslet direkte om offentlig ettersyn, slik at de får mulighet til å uttale seg. 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, anser kommunen det som svært viktig å ta grunneierne med på råd. Ønsket er at alle forhold blir belyst og viktige forslag til endringer kan komme før planen vedtas.

Det skal arrangeres informasjonsmøter med interessegrupper og åpen kontordag i forbindelse med offentlig ettersyn. De som ønsker egne møter kan be om det, slik det har vært praktisert under hele planprosessen.

Avklaringer i og etter høringsperioden

I høringsperioden forventes det stor interesse fra berørte grunneiere og næringsdrivende i og utenfor området. Det understrekes at det er et forslag som legges ut, og at kommunen er svært interessert i å få innspill til det videre arbeidet, i form av merknader og forslag til endringer.

Det står igjen noen avklaringer som skal gjøres framover. Disse er nærmere beskrevet i saksfremstillingen. Spørsmålet om hvor høy utnytting som kan aksepteres, må vurderes videre. Arbeidet med areal- og transportanalyse for å utrede utbyggingsomfanget konsekvenser for blant annet Midtbyen skal videreføres. En eventuell risiko og sårbarhetsanalyse (*ROS-analyse*) kan bli aktuelt å gjennomføre før sluttbehandlingen også

Strukturen på senterområdet på Leangen bør avklares nærmere før sluttbehandlingen.

Framdrift

Det tas nå sikte på å få en vedtatt kommunedelplan til sommeren. Videre framdrift vil avhenge av resultater fra de videre analysene og fra merknader og innspill fra overordna myndigheter, grunneiere, næringsdrivende og interesseorganisasjoner med flere. At planarbeidet har tatt lang tid, skyldes særlig uklare forhold omkring godsterminalen.

2.6 OVERORDNEDE PLANER/VEDTAK AV BETYDNING FOR PLANEN

Kommuneplanens strategidel 2001-2012

Strategiplanen gir en beskrivelse av de utfordringer Trondheim står overfor, samt de mål og strategier bystyret har vedtatt. Det er 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, grønnstruktur, kultur og tjenester til befolkningen. Bystyret fattet endelig vedtak i møte 20.2.2003.

Kommuneplanens arealdel 2001-2012

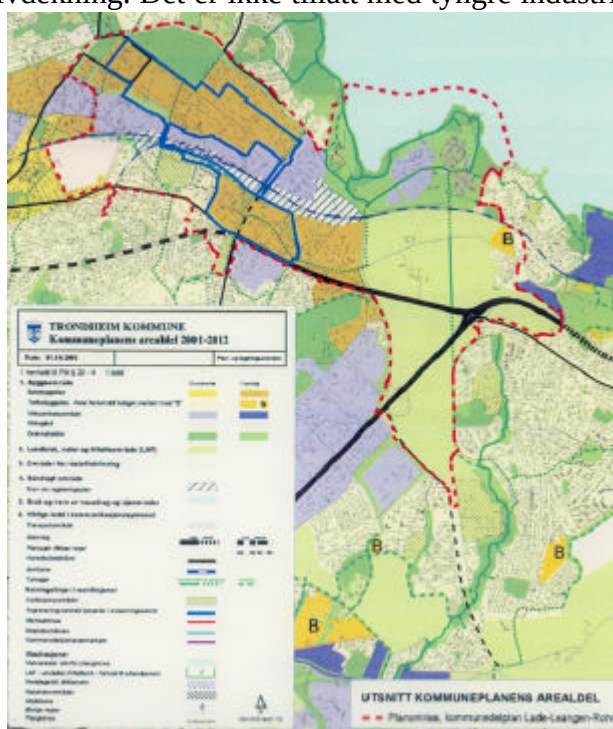
Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i Bystyret 27.3.2003⁷. Den introduserte tre nye grep; differensiering av arealbruken, høyere utnyttning av arealene og sikring av viktig grønnstruktur. En viktig forutsetning for å bevare byens grønne preg og redusere byveksten, er en vellykket omforming av områdene avsatt til framtidig bybebyggelse.

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 syklister 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.



Utsnitt 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 varer (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre).

⁷ Sak 0022/03 27.03.03

Avlastingssentre i Trondheim

I næringsprogrammet⁸ 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*.

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 OBS! Lade og KBS på Leangen. Det er disse to områdene som er definert som avlastningssentre i kommuneplanens arealdel. I den videre behandlingen har det imidlertid vært noen motstridende ønsker rundt avgrensingen av det avsatte området på Lade/Leangen.

Retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester i Sør-Trøndelag

Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre ble avløst av Fylkesdelplan for arealbruk og transport, hvor det gis *retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester i Sør-Trøndelag*⁹. Det heter at *detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens*¹⁰ 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.

Den fylkeskommunale retningslinjen er videreført i kommuneplanens arealdel¹¹ og i prinsippssaken for videre behandling av kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Etablering av detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens ble i prinsippssaken begrenset til to senterområder i avlastningssenteret (punkt 17 i prinsippene på side 40).

Ved behandlingen av arealdelen vedtok Bystyret imidlertid en merknad, der "...bystyret [ber] rådmannen om ikke å jobbe videre med kommunedelplanens pkt 17 om en avgrensing av området bystyret i arealplanen avsetter for avlastningssenter langs Haakon VII gate"¹². Dette begrunnes med at en slik avgrensing er vanskelig å håndtere og at det er stor fare for forskjellsbehandling.

E6 Øst

Det foreligger planer for ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad (del av E6 øst), vedtatt av Bystyret i mai i år¹³. Denne vegen vil erstatte Innherredsveien som hovedinnfartsåre mot sentrum. Dagens situasjon langs Innherredsveien kan kort beskrives med 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.

Fra Nidelv bru til Strindheimkrysset vil E6-øst gå i ny trasé, i tunnel. Strindheimkrysset vil bli etablert i to plan. Det øverste planet vil være på dagens vegnivå og betjene kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. På nivået under vil E6-øst og Bromstadveien møtes i en rundkjøring.

⁸ Program for planlegging og tilrettelegging av næringsareal. Handlingsprogram 2000-2004. Sak 98/26098.

⁹ Ny giv for Trondheimsregionen 2002-2011 (2030): Fylkesdelplan for arealbruk og transport. Vedtatt av Sør-Trøndelag Fylkesting 27.02.2003.

¹⁰ ...slik som dagligvarer, klær, sko, offentlig tjenesteyting, kulturtilbud, servering og overnatting...

¹¹ § 6 ...Områder hvor det tillates detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens innenfor avlastningssentrene Lade/Leangen og Tillerbyen skal avklares i kommunedelplan eller reguleringsplan.

¹² Sluttbehandling av kommuneplanens arealdel: Sak 0022/03 27.03.03.

¹³ Reguleringsplan for E6 øst: Sak 02/15906 vedtatt i Bystyret 22.mai 2003

Det er planlagt en forlengelse av Bromstadveien fra Innherredsveien til Haakon VII 's gate. Bromstadveiens forlengelse vil bli en ny hovedatkomst til Lade og erstatte dagens kjørute mellom Lade og Leangen, Leangen allé. Siste vedtak er gjort i forbindelse med regulering av godsterminal¹⁴. Vegen ble da regulert til en tofeltsveg, med lang bru over terminalområdet. Godsterminalen er ikke lenger aktuell, og det pågår nå endring av reguleringsplanen for Bromstadveien forlengelse i forhold til ny bruk av jernbanens område¹⁵.

På strekningen fra Strindheimkrysset til Grilstad vil E6- øst gå i eksisterende trasé. Det er planlagt fire felt på hele strekningen unntatt mellom Ladeforbindelsen og Omkjøringsveien.

Det henvises til konsekvensutredningen for ny E6 og reguleringsplan for E6 på strekningen fra Nidelv bru til Grilstad, for en mer inngående beskrivelse av både dagens og framtidig situasjon langs Innherredsveien.



Nytt Strindheimkryss E6 -Bromstadveien

¹⁴ Reguleringsplan for godsterminalen: Sak 00/15675 vedtatt i Bystyret 27.09.2001.

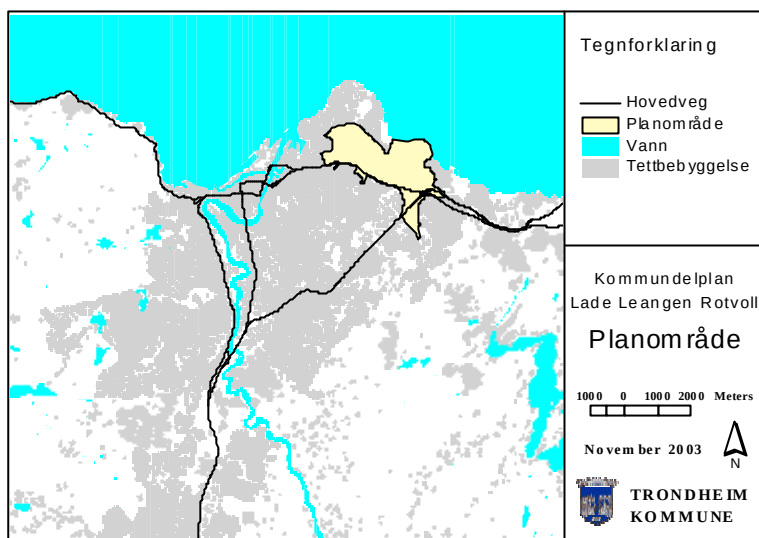
¹⁵ Sak 03/27252 Bromstadveiens forlengelse. Reguleringsendring med bestemmelser.

3 DAGENS SITUASJON LADE – LEANGEN – ROTVOLL

3.1 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.

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.

Planområdet omfatter 3600 dekar, Rotvollområdet utgjør omlag halvparten av dette. I 2000 var det 240 virksomheter med nesten 6000 ansatte her. Det er et variert næringsliv, med både industri, engros, bilforhandlere, dagligvarer og annen service og kultur og kontorvirksomheter. De fleste virksomhetene er lokalisert på Lade og Leangen, med henholdsvis 57 % av de ansatte på Lade og 33% på Leangen. 10 % av de ansatte har oppmøtested på Rotvoll.

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.

3.2 NATURGITTE FORUTSETNINGER OG MILJØFORHOLD

Naturforhold

Geotekniske forhold – stabilitetsproblemer

Der er, med enkelte unntak, gode grunnforhold i området, med fast til meget fast leire under tørskorpe. Stedvis er det liten løsmasseoverdekning over fjell og den faste leira er ofte siltig. Vanskelige grunnforhold er knyttet til Ladebekken og Leangenbekken, og i noen grad til noen områder med bløt leire. Ladebekken og Leangenbekken er i dag helt eller delvis gjenfylt. Langs Ladebekken er det deponert søppel, mest husholdningsavfall, fra Meråkerbanen og ned til Trondos. Å bygge på fyllmasser uten å gjøre nødvendige tiltak, resulterer ofte i store setningsskader. Søppelfyllinger setter seg i *all evighet*, 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.

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

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

Leangenbukta; nasjonalt viktig område for vilt og biologisk mangfold

Leangenbukta er et svært viktig viltområde, og arealene ut i sjø er nasjonalt viktig for sjø og våmarksfugl. Sammen med Rotvollbukta er Leangenbukta del av et større fjære- og



Leangenbukta

Foto: Steinar Grønnesby

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 samt småfugl. Området er en av Trøndelags

fornemste fuglebiotoper.

Det er registrert relativt mange rødlistearter¹⁶ i området. Samtidig er det et intensivt brukt rekreasjonsområde. Menneskeskapte aktiviteter forstyrrer hekking, og svært mange av fuglene som forsøker å hekke her mislykkes.

Miljøforhold

Forurensning i grunnen

Det er registrert forurensning i grunnen i det gamle industriområdet på Lade. Aktsomhetskart viser hvor det er sannsynlig å finne forurenset grunn og sedimenter. Kartet er utarbeidet ut ifra miljøtekniske undersøkelser og registrering av bedrifter som kan ha generert spesialavfall.



Aktsomhetskart forurenset grunn

Gul=byjord, lilla=industri, lilla strek=deponi

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 forurenset. Innenfor aktsomhetsområder må den som vil bygge eller grave sørge for at grunnen blir videre undersøkt, og 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

¹⁶ En rødliste er en oversikt over plante- og dyrearter som på en eller annen måte er truet av utryddelse eller utsatt for betydelig reduksjon.

og mulig helsefare. Som nevnt tidligere, er fyllingen også problematisk geoteknisk.

Foreløpig er det Statens forurensingstilsyn som har myndighet til å gi tillatelse til å grave, bygge og omdisponere et forurenset område. Miljøavdelingen i kommunen har flere opplysninger om industri- og deponilokalitetene som er markert.

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 bakgrunnsnivå 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.

3.3 DAGENS AREALBRUK, BEBYGGELSESSTRUKTUR

Kort historikk

Lade var et viktig sentrum i vikingetiden, med høvdingsete, hov og ladested. *Ladejarlene* var i sagatiden landets mektigste. Etter at landet fikk konger, måtte de enten beseire eller alliere seg med Ladejarlen, for å sikre seg kongemakt. Gården ble tidlig et viktig handelssenter. Den hadde to gode havner; Korsvika og Leangbukta. Lade ble også kirkegods etter innføringen av kristendommen. På 1500-tallet var flere av storgårdene på Lade etablert, og fra 1780 startet en storstilt utparsellering av tomter til *lyststeder* for kjøpmenn i Trondheim.

Industrireisningen kom senere langs sørsiden av Ladebekken, og Meråkerbanen ble bygget. Tyskerne benyttet området til flyplass og søppelfylling under krigen, og Stavne-Leangenbanen ble bygd.

Senere har området blitt bygd ut til boliger, industri og næringsvirksomhet, men vi ser fremdeles konturer av det gamle jordbrukslandskapet gjennom de spredte gårdsanleggene i og rundt tettbebyggelsen.



Fesil

Ladehalvøya ble en del av Trondheim etter en kommuneutvidelse i 1952. I løpet av 50-årene grodde det opp en egen bydel på Ladehalvøya, med bebyggelse bestående av mest eneboliger og rekkehus, men også noen boligblokker.

Fra midten av 50-årene ble Jarleveien bygd og trikkelinja ført fram til Lade. Mangel på industritomter i god kontakt med veg, havn og jernbane, førte til at Trondheim kommune i 1952 kjøpte Lade flyplass. Arealene ble disponert til industri- og idrettsformål. Reguleringsplanen fra 1963 er i hovedsak fortsatt gjeldende. På midten av 80-tallet ble trikken til Lade lagt ned og trikkesporene fjernet.

Kulturlandskap og kulturminner

Kulturlandskap

Området mellom Lade allé og jernbanen, til dels frem til Innherredsveie, 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 lørevet 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 opplevelsverdi. Disse inngår i nasjonal verneplan for veger, 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 forskningscenter 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.

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. Alle bevaringsverdige bygninger og anlegg er angitt i Temakart for kulturminner.

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 Hårfages 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 1907-1912, 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 trekket 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).



Dronning Mauds Minne

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 landskapshage. 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 gårds plass. 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 oppføringen var anlegget svært tidstypisk. Deler av anlegget ble beslaglagt under krigen, og det ble blant annet



Rotvoll

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.



Utsikt mot Ringve

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

Eksisterende arealbruk og bebyggelse

LADÉ

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 ørig. 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 for ørig. På 60-tallet ble Domus, nå Obs! Lade,

Trondos på 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 Håfagres gate.

LEANGEN

Sør for jernbanen, på Leangen, er det både boliger og næringsvirksomhet.

Næringsvirksomheten er blandet, med varehandel, privat og offentlig tjenesteyting, andre kontorvirksomheter, høgskoler, engroslager, 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 flere kunstgressbaner.



Idrettsanlegget på Lade

Det er to private idrettshaller i området (Autronicahallen og Rishaughallen), et privat treningsstudio (3T, Leangen) og noen mindre anlegg tilknyttet undervisningsinstitusjonene 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.

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 sykkelturner. Andre større åpne grønne områder på Lade, er Sirkustomta og dalen sør for Trondos.

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.

3.4 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 trafikantergrupper.

Biltilgjengelighet

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

Hovedveger

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. Trafikkbelastningen er 13200 ÅDT ved Jarleveien og 15500 ÅDT ved Lade allé. Vegen har for det meste fire gjennomgående felt, og fartsgrensen er 50 km/t.

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.

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 eller Ladeforbindelsen med tidvis kø og forsinkelser.

Innherredsveien (E6) er en annen hovedtrafikkåre i planområdet. Det foreligger planer for ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad (del av E6 øst). Denne vegen vil erstatte Innherredsveien som hovedinnfartsåre mot sentrum. Dette er beskrevet i avsnittet *Overordnede planer/vedtak av betydning for planen* på side 10.

Lokalveger

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

Ranheimveien 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 3000 - 4000 ÅDT. Leangen allé binder Leangenområdet sammen med Lade og den har 7000 ÅDT.

Håkon Magnussons gate forbinder Jarleveien med Haakon VII's gate. Den er en viktig atkomst for virksomhetene vest for Obs. 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.

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.



Leangen allé

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 er vedlagt.

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 trafikk tetthet og uregulerte avkjørslar 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. Når E6 øst bygges, vil dette forbedres.

I kommunens *skolevegrapport* 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 syklistar 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 syklistar henvist til smale fortau langs brede og sterkt trafikkerte gater. Tilbudet er på store deler av vegnettet ensidig med få sikre kryssningsmuligheter. 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 avkjørslar, atkomstveger og parkering store udefinerte 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.



Bussholdeplass i Haakon VII's gate

Områdene langs Innherredsveien har svært god kollektivdekning. Dette er i dag en av byen viktigste kollektivårer. 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 Engelbregtssons allé, Lade allé, Haakon VII's gate og snur ved Obs! Sport. Den andre ruten kjører

Jarleveien, Håkon Magnussons gate, tilbake til rundkjøringen i Lade allé, Olav Engelbregtssons 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.

Energiforsyning

Områder ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme¹⁷. Fjernvarmenettet er utbygd fram til Haakon VII's gate. Som hovedregel skal det for ny utbygging og/eller større rehabilitering med samlet golvareal over 1000 m², installeres varmeanlegg som er forberedt for tilknytning til fjernvarme.

¹⁷ Vedtekten for fjernvarme ble vedtatt i sak nr 107/1990.

4 PLANENS INNHOLD

4.1 OMFORMING/LEVENDE BYOMRÅDE

Planen legger til rette for videre utvikling av Lade og Leangen, fra et industri- og lagerområde, til et attraktivt byområde med økt handel- og kontorvirksomhet og et godt bomiljø. Det innføres kvartalsstruktur i området, med høy tetthet, gode uterom og aktivitet over hele døgnet. Infrastrukturen skal bedres, med flere langs- og tversforbindelser som binder områdene sammen.

Lade/Leangen er i overordnede planer avsatt til et av Trondheims to avlastningssentre (jf. *Lokalisering av handel og tjenester og etableringsstopp for kjøpesentre* på side 9), hvor det kan etableres forretninger som det ikke er plass til i Midtbyen. Kommunedelplanen følger opp dette, og gir muligheter for videre utvikling av handel og etablering av kjøpesentre innenfor større deler av området. Det legges opp til en gradvis omforming i samarbeid med grunneierne. Samtidig er deler av industrien sikret areal, som muliggjør videre drift også i framtida.

Bystruktur

Planforslaget forutsetter en bymessig bebyggelse innenfor senterområder (S) og områder for bybyggelse (BY). Utviklingen i området har foregått på hver enkelt eiendom, uten sammenheng med omliggende eiendommer. For å strukturere området foreslås det en kvartalsbebyggelse med lokalgater som gir overordna rammer for den langsiktige utviklingen av området. Gatenettet sørger både for sammenheng i området, og deler området opp i håndterbare, mindre kvartal/felt. Utforming av kvartalene skal skje gjennom en bebyggelsesplan for hvert enkelt kvartal.

Atkomst til virksomheter og boliger skal skje fra lokalgatene. Det skal legges til rette for felles parkering i hvert kvartal. Det skal også settes av plass til lek og uteoppholdsareal, og legges til rette for gode møterom og offentlige plasser. Sammenhengende grønnstruktur skal trekkes gjennom området i forbindelse med lokalgater og turveger.

I senterområder og områder for bybebyggelse skal bebyggelsen plasseres i formålsgrænse langs offentlige gater for å sikre at området får preg av en mer bymessig kvartalsbebyggelse. Volumoppbygging og utforming må avklares nærmere i bebyggelsesplan.

Den foreslåtte kvartalsstrukturen bygger til dels på eksisterende atkomstgater, og er, så langt det er mulig, tilpasset eiendomsgrenser og eksisterende bygninger.

Varierte funksjoner og høyere tetthet

Det legges opp til endring av arealbruken i området, til mer handel og lettere næringsvirksomhet. Det tillates handel og kontor i store deler av planområdet, og boliger i områdene som ligger inn til dagens boligområder og i de foreslåtte senterområdene. I de fleste delområdene foreslås det blandet formål.

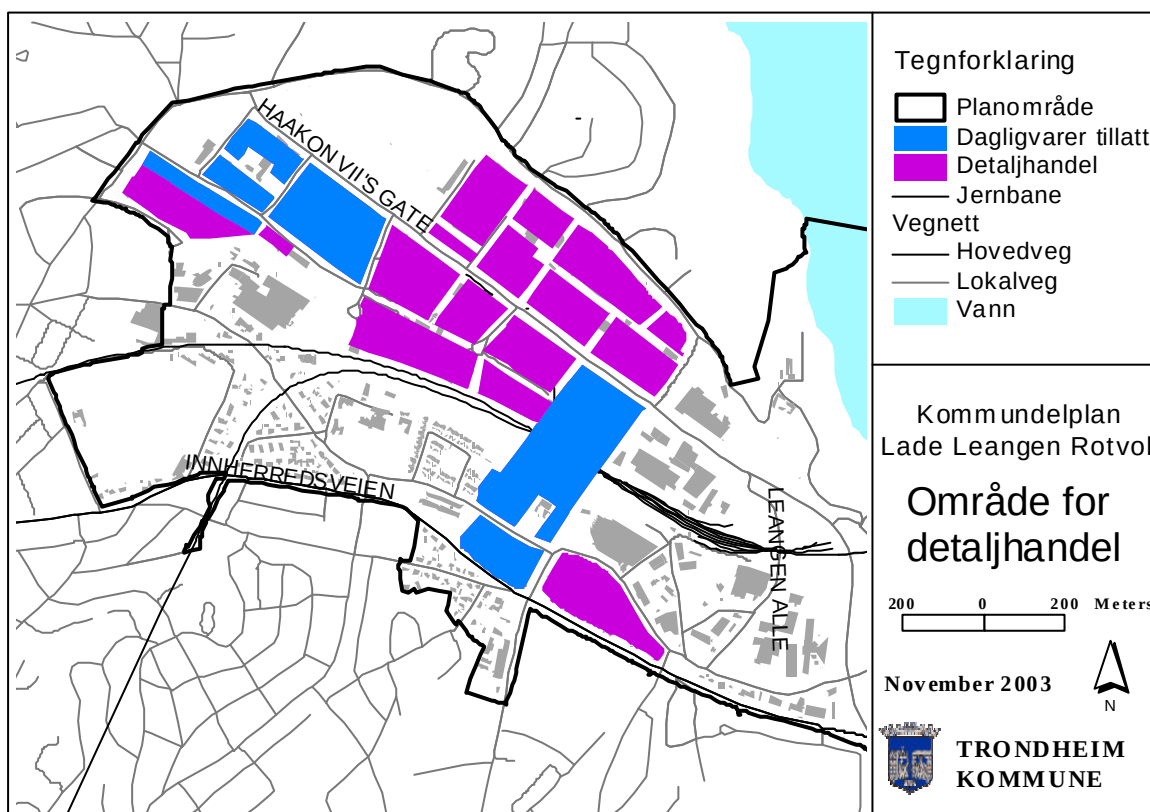
Lade og Leangen – en del av Trondheims senterstruktur

Det opereres med to ulike senterbegrep i planen: Avlastningssenter og region-/lokalsenter. Avlastningssenter betyr at det er tillatt med forretninger eller kjøpesentre større enn 3000 m² i område avsatt til avlastningssenter, så sant typen forretning allerede finnes i Midtbyen. Med region-/lokalsenter mener vi senter i mer tradisjonell forstand, som et konsentrert og avgrenset område, som betjener et omland med ulike funksjoner og tilbud. I senteret legges det opp til høy tetthet og blanding av ulike funksjoner og boliger.

Det foreslås to sentre i tradisjonell forstand i planområdet; Leangen regionsenter (S2) og Lade lokalsenter (S1). Her legges det opp til variert arealbruk, med boliger, forretninger inklusiv dagligvarer, kontorer, offentlige og allmenntilgjengelige servicefunksjoner, servering og overnatting samt undervisnings- og forskningsvirksomhet. I senterområdene er det ønskelig med høy tetthet og mye aktivitet. Det er foreslått en boligandel på 30%. Boligandelen er med og sikrer aktivitet over hele døgnet, samtidig som den vil bidra vesentlig til å redusere transportbehovet.

Det bør ikke tillates etablering, utvidelse eller ombygging av forretninger med særlig arealkrevende varegrupper som biler, trelast, hagesenter med mer.

Senterområde S1, Lade lokalsenter, er tenkt som lokalsenter for Østbyen/Lade, Leangen som regionsenter for østlige deler av Trondheimsregionen. Bakgrunnen for at det skilles lokalsenter og regionsenter, er at Leangen har betydelig bedre tilgjengelighet tilknytning til det overordna vegnettet (E6) og ligger bedre til rette for kollektivtransport enn på Lade. En viktig atkomst til Lade lokalsenter er Haakon VII's gate, og stor utbygging der vil forsterke trafikkproblemene i gata.



Det skilles på lokal- og regionsenter ved sentrenes utstrekning og ved tillatt tetthet. Det settes også begrensninger på hvor mye dagligvarer og annen handel med høy besøksfrekvens det tillates i Lade lokalsenter (S1). Dette er nødvendig for å begrense kapasitetsproblemene og miljøbelastningen på gatenettet på Lade.

Dagligvarer

Dagligvarer er i en særstilling i forhold til andre varegrupper, med tanke på mengde kunder. Dagligvarehandel er en særlig trafikkskapende virksomhet, og foreslås derfor begrenset til de to senterområdene Lade lokalsenter og Leangen regionsenter. I områder for bybebyggelse foreslås det at det kun tillates mindre dagligvareforretninger i tilknytning til boliger (nærbutikker).

Det foreslås en øvre grense for utvikling av dagligvarer i senterområdet på Lade. I felt A (langs Håkon Magnussons gate) er det foreslått en øvre grense på 1000 m² dagligvareforretning, i felt B (mellom Håkon Magnussons gate og Haakon VII's gate) foreslås øvre grense på 2000 m² og i felt C (Obs) foreslås 7000 m². Dette gjør det mulig å utvide eksisterende dagligvareforretninger, samt etablere en ny i felt B. En øvre grense på dagligvarehandel for senterområdet på Lade, skal sikre at området får en mer lokal funksjon enn Leangen regionsenter.

Konsentrasjon av dagligvarer i senterområdene vil også styrke sentrene, ved at det blir mange besøkende og dermed mye aktivitet her. Det foreslås tilsvarende restriksjoner på offentlige funksjoner/tilbud og tjenester med høy besøksfrekvens i område for bybebyggelse.

Detaljhandel og blandet arealbruk

I område for bybebyggelse legges det til rette for store endringer i arealbruken. Store deler av Lade/Leangenområdet er avsatt til avlastningssenter i overordnede planer. Dette følges opp ved at det ikke legges begrensninger på størrelsen på forretninger i områder der detaljhandel tillates.

For å konsentrere detaljhandelen og å unngå utflytende arealbruk, avgrenser planforslaget hvor det er tillatt med detaljhandel, men altså ikke dagligvarehandel, til senterområdene (S1 og S2) og i områdene inntil og mellom senterområdene (BY1, BY2, BY3 og BY5). Avgrensingen bygger på hvor utviklingen av detaljhandel har forgått til nå samtidig som det er lagt vekt på at handelen legges til de områdene med best tilgjengelighet. Når detaljhandelen er konsentrert, kan man gjøre flere ærend (ha flere reisemål) innen samme område, og det legges dermed til rette for å redusere transportbehovet.

I senterområdene S1 og S2 og områdene BY1, BY3, BY4, og BY6 legges det opp til blanding av bolig og næring. Boliger foreslås ikke tillatt i områdene BY2, BY5 og BY7.

I det videre arbeidet bør en innskrenking av området hvor det åpnes for detaljhandel drøftes. Dette gjelder særlig om det er nødvendig og ønskelig å åpne for detaljhandel av større karakter i felt BY1, BY3-A,B,C,D og BY2-B og D i denne omgang.

Særlig arealkrevende varer

Det foreslås en retningslinje som sier at det ikke bør tillates etablering, utvidelse eller større ombygging av forretninger med særlig arealkrevende varegrupper¹⁸. Byomformingen vil skje over lang tid, og det bør derfor utøves skjønn ved vurdering av utvidelse eller ombygging av eksisterende forretninger med denne typen varegrupper, slik at virksomheter kan opprettholde sin drift på en lønnsom måte. Men på lengre sikt er det ønskelig med en omforming av disse sentrale områdene for bybebyggelse; fra forretninger med arealkrevende varegrupper til annen detaljhandel, kontorer, samt boliger i deler av områdene. Særlig arealkrevende virksomheter bør legges i utkanten av tettstedene.

Næringsområder

For å ivareta hensynet til viktige, tyngre virksomheter i området, er en del av industri- og lagerbedriftene holdt utenfor arealet definert som bybebyggelse. Dette gjelder blant annet Fesil, Nilsson trelast og Rockwool.

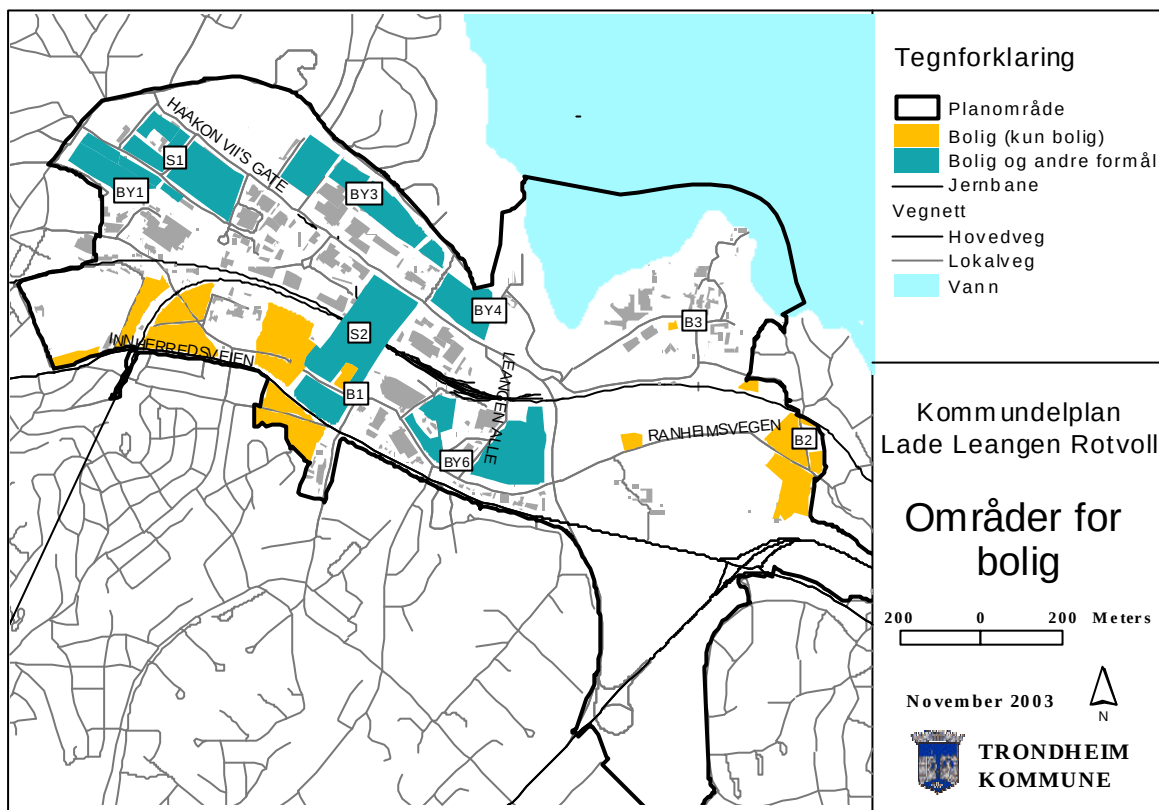
De er vist som næringsområder, hvor dagens arealbruk kan videreføres. Områdene er avsatt til industri (I), lager (L), forretning (F), og kontor (K). Det vil fortsatt være behov for denne typen arealer. Samtidig er det ønskelig å begrense handelsområdet. Det er ikke tillatt med

¹⁸ Større forhandlere av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre

boliger i disse områdene. Langt fram i tid kan det bli aktuelt med en omforming også i disse sentrale områdene.

Boliger

Det skal etableres boliger i senterområdene og i områder for bybebyggelse; BY1, BY3, BY4 og BY6. For å sikre at det blir et tilstrekkelig innslag av boliger i områdene, stilles det minimumskrav til andel bolig i hvert enkelt område. I senterområdene er det anbefalt minst 30%. I områder for bybebyggelse er andelen fra 40 til 60%.



Planforslaget inneholder et potensial for mellom 2400 og 3200 nye boliger i planområdet på sikt. Beregningene er basert på en boligstørrelse på 70 m² og maksimal tomteutnyttelse (satt i bestemmelsene).

Det er ikke boliger innenfor senterområdene og område for bybebyggelse i dag. Boliger er viktig for å skape et differensiert, bymessig område. Dette er et sentralt område med god tilgjengelighet til service og transporttjenester. Samtidig er boliger et effektivt virkemiddel for å få ned turproduksjonen i området.

Det forutsettes variasjon i boligstørrelser og boligtyper, for å sikre gode og stabile bomiljø. Boligene skal sikres trygg skoleveg, gode lekearealer, tilgjengelighet til friområder, barnehage- og skoledekning. Nærhet til etablert bomiljø og potensial for å etablere attraktive nærmiljø og uteoppholdsarealer og nærhet til offentlige rom og grønnstruktur, har vært avgjørende for hvor det foreslås etablering av boliger.

Det stilles krav til etablering av bydelspark i senterområdene for å dekke kravene til uteopphold og lek.

Høyere tetthet

Kommunedelplanen forutsetter økt tetthet. Høy tetthet gir mulighet for flere funksjoner/tilbud innen et avgrenset område, og styrker målsettingen om en framtidig bystruktur. Høy tetthet i byutviklingsområdene begrenser også total byvekst i Trondheim.

Samtidig er det nødvendig å vurdere ønsket om høy tetthet i forhold til andre hensyn. Det er blant annet viktig at bebyggelsen underordner seg områdets viktige landskapstrekk. Utbyggingspotensialet i området må også sees i sammenheng med ørig utvikling i Trondheim, slik at man ikke får en større vekst på Lade og Leangen enn ønskelig. –For eksempel sett i forhold til Midtbyens rolle som regionens viktigste handelsområde. Kapasitet på vegnett og trafikkavvikling er også begrensende faktor for tetthet i området.

Utnyttingsgrad og høyder

Det legges opp til høyest tetthet i senterområdene, med tomteutnytting (TU) på minimum 160% og maksimum 200% i Leangen senterområde, og minimum 100% og maksimum 120% for Lade senterområde. I bybebyggelse legges det opp til TU på minimum 80% og maksimum 100%. I øvrige områder foreslås til maksimum TU på 120%.

Etasjehøyden foreslås til å være minimum 2 etasjer i senterområder og områder for bybebyggelse. Maksimumshøydene foreslås satt til 4-6 etasjer.

Notatet om *Høyhus i Trondheim* peker på at knutepunkt og senterdannelse i Leangenområdet, kan vurderes markert med høy bebyggelse. Leangen ligger imidlertid i et relativt flatt landskap, og høyhus her kan bli svært dominerende. Det foreslås derfor maksimum 6 etasjer i dette området, men det åpnes for at større byggehøyder kan vurderes i reguleringsplan.

På flate Lade er det spesielt viktig at bebyggelsen underordner seg det omkringliggende kulturlandskapet. Det foreslås derfor maksimum 4 etasjer i dette området, med nærmere angitte kotehøyder for den delen av senterområdet som berører siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård.

Det må understrekes at TU-begrensningene og etasjetallene er foreløpige, og ikke gjennomarbeidet. Spørsmålet om hvor høy utnytting som kan aksepteres, må vurderes videre. Men i det videre arbeidet er det viktig at nye prosjekter ikke setter begrensninger for en ytterligere fortetting, inntil spørsmålet er avklart.

Grønnstrukturen trekkes gjennom området

Grøntdragene er viktig infrastruktur i forbindelse med bruk og utvikling av den framtidige bybebyggelsen. Det er et stort potensial for oppgradering av dagens gråflater på Lade og Leangen til gode uterom med store og små parkarealer. Vegetasjon skal brukes bevisst her, 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 og gang- og sykkeltraséer blir også viktig del av et større sammenhengende grønt- og turdrag. Gang- og sykkeltraséer på tvers av jernbanen er viktige forutsetninger for å binde sammen boligområdene sør for jernbanen, med rekreasjonsarealene og gårdsanleggene nord i området; idrettsanlegget, strandsonen med



Lade allé

Ladestien, parkområdene rundt Ringve, Devle, Leangen og Rotvoll.

Grønnstruktur med turveg på begge sider langs jernbanen vil kunne bli et viktig alternativ for gående og syklende som skal til og fra sentrum. Turdragene langs jernbanen binder også tverrforbindelsene sammen til et nettverk.

Rekreasjonsarealene beskrevet på side 18, forutsettes opprettholdt og styrket. Tilstrekkelig areal til gode uteoppholdsarealer og sammenhengende grønnstruktur skal avsettes i hvert kvartal. Utomhusplaner skal vise hvordan omforming/fortetting ivaretar grønne hensyn ved alle planer og tiltak.

I senterområdene forutsettes det etablert bydelsparker som vil bli en viktig del av grønnstrukturen.

Offentlige tjenester

3 nye barnehagetomter

Det er foreslått tre nye barnehagetomter i planområdet. For at arealene skal være store nok til en 4-avdelings barnehage, er det satt av omkring 3,5 daa for hver tomt. Både bygning, lekeområde, gode hente-/bringeløsninger og parkering skal løses innenfor dette utbyggingsområdet. Det har vært avgjørende for plassering av barnehagetomtene, at arealene kan få gode atkomstforhold i nærheten av overordnet vegsystem og god tilgjengelighet til større rekreasjonsområder.

Andre arealer kan også være aktuelle for barnehage; eksempelvis B1 eller BY3.

Barnehagen kan eventuelt etableres i kombinasjon med bolig/annen virksomhet, forutsatt at få tilstrekkelig, egnet og attraktivt uteareal.

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.

De foreløpige beregningene bygger på kjente utbyggingsinteresser og en tenkt utbyggingstakt for de andre planlagte områdene. Det ligger mye usikkerhet i disse beregningene.

Samtidig vil framtidig kapasitet ved skolene avhenge av total utbygging i skolekretsene og de mange andre store utbyggingsprosjektene i denne delen av byen. 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.

På grunn av mye utbygging i Ladeområdet har Lilleby skole blitt lansert som et alternativ for ny bebyggelse i S1 og BY1, men det ser på nåværende tidspunkt ut til at Lade skal kunne ta disse.

Planforslaget gir rom for mellom 2400 og 3200 nye boliger i planområdet på sikt.

Beregningene er basert på en boligstørrelse på 70 m² og maksimal tomteutnyttelse (satt i bestemmelsene). Planforslaget forutsetter at utbyggingstakt vurderes videre i detaljplaner for å sikre tilstrekkelig skolekapasitet.

Idrettsanlegg

Til tross for at Trondheim ligger under landsgjennomsnittet med hensyn til dekningsgrad av idrettsanlegg og -haller, er det ikke satt av nytt areal spesielt til dette formålet i dette planforslaget.

4.2 BEDRE TILGJENGELIGHET FOR ALLE

En av de fire hovedmålsettingene til planen er *bedre tilgjengelighet for alle*. Planen legger opp til en forbedring av tilbudet til fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter. Det er viktig med god utforming av transportsystemene slik at alle brukergrupper har mulighet til å benytte seg av de ulike tilbudene. Temakart Trafikk viser hovedprinsippene for gatenett, gang- og sykkeltilbud og gatetverrsnitt.

Det skal legges vekt på universell utforming. Det innebærer at de fysiske omgivelsene, dvs. bygninger, uteområder og andre anlegg, utformes slik at de kan brukes av alle mennesker på en likestilt måte. Dette inkluderer personer med nedsatt bevegelse, syn hørsel, forståelse samt nedsatt toleranse for forurensing og allergifremkallende stoffer.

Kjørevegnett

Planen legger opp til en bymessig utvikling av Lade/Leangen, med høy tetthet og gode uterom. Hovedprinsippet for utbygging av vegnettet er hovedgater og lokalgater som danner kvartalstrukturer. Fasadelinja for hvert kvartal ligger i formålgrensa mellom vegareal byggeområdene. Regulert bredde på vegarealet er avhengig av hvilken funksjon gata har.

Hovedgatene i området er Jarleveien, Haakon VII's, Bromstadveiens forlengelse og E6 Øst. Innherredsveien fra Strindheimkrysset og innover mot sentrum blir nedgradert til lokalgate. Planen legger ikke opp til endringer av Jarleveien. For E6 Øst foreligger det godkjent reguleringsplan. Kommunedelplanen bygger på de valgte løsningene.

Hovedgater

I hovedgatene Haakon VII's gate og Bromstadveiens forlengelse, skal det være både bil- og busstrafikk. Bussen forutsettes å stoppe i kjørebane. Det legges opp til tosidig langsgående tilbud for gang- og sykkeltrafikk. Hovedgatene skal være avkjørselsfrie. Foreslått bredde for hovedvegene er 36 meter.

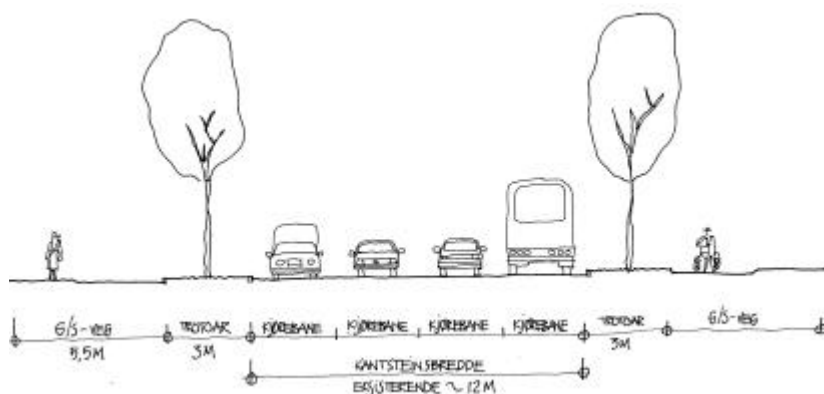
Sanering av avkjørsler

For å bedre trafikksikkerheten og kapasiteten langs Haakon VII's gate, legges det opp til en utstrakt sanering av avkjørslene mellom Jarleveien og Lade allé. For å få atkomst til eiendommene, er det derfor nødvendig å etablere nye atkomster til eiendommene langs Haakon VII's gate og eiendommene som ligger i bakenfor disse. Atkomstene legges til nye lokalgater på tvers og parallelt med Haakon VII's gate.

Gatetverrsnitt

I Haakon VII's gate beholdes eksisterende kantsteinslinje for kjørefraffikkarealet; fire felt på til sammen omtrent 12 meter. På hver side av kjørearealet er det en trottoarsoner på 3 meter som beplantes. Utenfor trottoarsonen er det sykkelveg med fortau på til sammen 5,5 meter.

For å kunne ta opp høydeforskjeller mellom fortauet og bygningene er det avsatt et areal til forhave, bredden på dette vil kunne variere avhengig av tilgjengelig areal. For å sikre at dette arealet blir parkmessig opparbeidet skal dette inngå i utomhusplanene for kvartalene.



Pådelers av Haakon VII's gate forbi idrettsanlegget kan tverrsnittet reduseres, dersom det kommer i konflikt med sikkerhetsavstandene til baneanleggene.

Kryssløsninger

Med avkjørselssanering og flere lokalgater, blir det færre avkjørsler men flere kryss langs Haakon VII's gate. Mellom rundkjøringene (Jarleveien og Lade allé) blir det til sammen fem kryss. Planen legger opp til lysregulering av kryssene. Signalregulering av kryss anses å være en bymessig løsning. Forkjørregulering/vikepliktsregulering kan velges etter mer inngående analyser.

I forbindelse med reguleringsplanen for Trondos er det vurdert rundkjøring. Rundkjøring kan ha større kapasitet, men er mer arealkrevende enn signalregulering. Med fire kjørefelt i Haakon VII's gate vil rundkjøringene bli veldig store. Det kan også medføre en uheldig linjeføring og gaten ville måtte bygges om på store deler. Det vil også føre til bygglinjer som ikke følger gateløpet.

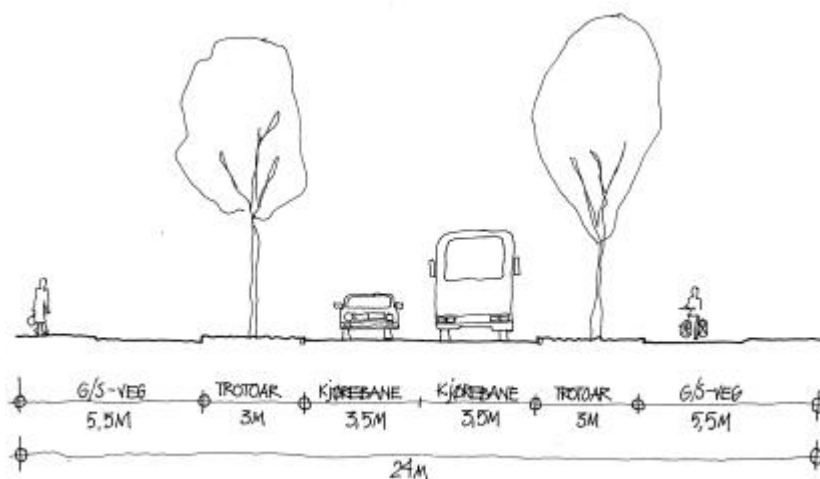
For å få til sikre kryssinger for gang- og sykkeltrafikken må det etableres signalregulerte kryssinger. Eksisterende rundkjøring beholdes.

Ladeforbindelsen

For Haakon VII's gate/Ladeforbindelsen mellom Lade allé og rundkjøringen ved IKEA åpner planen for utvidelse til fire kjørefelt på hele strekningen. På Ladeforbindelsen i krysset med Arkitekt Ebbells veg (innkjøring for Statoil), bør det vurderes endring av krysset. I rushperiodene i dag, er det vanskelig å komme ut på Ladeforbindelsen. Dette fører til ventetid og farlige situasjoner.

Bromstadveiens forlengelse og E6 Øst

Bromstadveiens forlengelse vil erstatte Leangen allé som forbindelse mellom Leangen og Lade. Den vil gå fra Strindheimkrysset til rundkjøringen i Haakon VII's gate/Lade allé. Strindheimkrysset vil bli bygget om til rundkjøring i to plan (bilde på side 9).



Kollektivtrafikken og gang- og sykkeltrafikken vil være på øverste plan og biltrafikken vil være under bakkenivå. Rundkjøringen under bakken vil knytte hovedvegnettet (E6) sammen med lokalvegnettet. Trafikken som skal inn Innherredsveien, må på strekningen forbi KBS, kjøre Thonning Ovesens

gate.

Det blir rundkjøring i krysset mellom

Tverrsnitt Bromstadveiens forlengelse

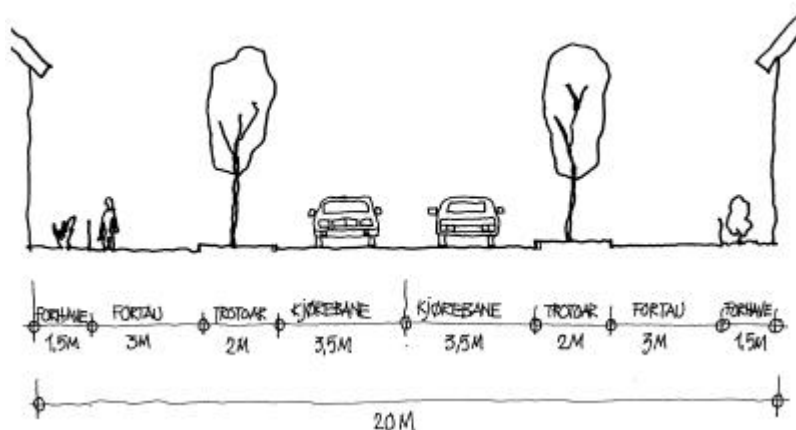
Bromstadveiens forlengelse og Tonning Ovesens gate. Bromstadveiens forlengelse planlegges med to kjørefelt (totalt 7 meter), tosidig trottoarsone (3 meter) og tosidig sykkelveg med fortau (5,5 meter). Dette er det samme prinsippet som for Haakon VII's gate, men med bare to kjørefelt, som forutsatt i gjeldende reguleringsplan.

Lokalgater og kvartalstruktur

Det legges opp til et nye lokalgatenett på begge sider av Haakon VII's gate. De nye gatene vil sammen med det eksisterende vegnett danne kvartaler. Med et slik gatenett blir tilgjengeligheten bedre på langs og på tvers av området. Gatene er forsøkt lagt slik at færrest mulig bygninger blir berørt.

Gatene følger i hovedprinsippet eiendomsgrenser og fasader.

Lokalgatene har to kjørefelt hvor sykkeltrafikk og biltrafikk er blandet. Mellom kjørebane og fortauet skal det opparbeides en trottoarsoner. Der det er nok areal, kan den beplantes, ha fortausbelegning eller være parkeringsareal. Mellom fortauet og



Tverrsnitt lokalgater

bygningene legges det opp til forhager. Forhagene skal utformes på en slik måte at den inngår som en del av gata.

Gatetverrsnittet på lokalgatene i planen varierer fra 18-20 meter. Fasadelinjen skal ligge i formålsgrænse mellom gateareal og byggeområde.

Der det er nødvendig for trafikkavvikling i kryssene med Haakon VII's, kan trottoarsonene erstattes med ekstra kjørefelt på en kortere strekning.

På sørsiden av Haakon VII's gate stenges Harald Hårfagres gate for gjennomkjøring. Håkon Magnussons gate foreslås forlenget forbi Trondos til senterområdet S2 og Bromstadveiens forlengelse.

På nordsiden av Haakon VII's gate, legges det opp til et gatenett med flere nye tverrgater mellom Lade allé og Haakon VII's gate. For å hindre gjennomgangstrafikk til Lade allé, bør det på kortere strekninger bare tillates gang- og sykkeltrafikk. Dette skal avklares i bebyggelsesplanen. Det legges også opp til en indre lokalgate, parallelt med Haakon VII's gate. Lade allé forutsettes nedgradert til boliggate.

I dag er atkomsten til idrettsanlegget stengt med bom for gjennomkjøring til Lade allé. 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 aktuelt, da det kan føre til stor trafikk forbi idrettsanlegget.



Gate ved Lade idrettsanlegg

Det forutsettes en ny tilknytning mellom Innherredsveien og Thonning Ovesens gate øst for Dalen hageby. Thonning Ovesens gate skal bli stengt for gjennomkjøring vest for denne. I forbindelse med utvikling av Florums sine områder er det åpnet for en ny atkomstgate i dette området.

Gang- og sykkeltraséer og turveger

Planen omfatter både nye tverrgående og langsgående traseer for gående og syklende. I samsvar med gjeldende retningslinjer forslår det lønninger hvor fotgjengere og syklist er separert/atskilt.

Planen legger opp til to prinsipper for utforming av gang- og sykkeltilbud. Langs hovedgatene foreslår det etablert sykkelgater med fortau for de gående. Dette gjelder Haakon VII's gate og Bromstadveiens forlengelse. Disse gatene er en del av hovedsykkelnettet i Trondheim. I lokalgatene forutsettes de syklende ut i kjørebanen og fotgjengerne på fortauet. I senterområdene og område for bybebyggelse forutsettes det tosidig gang- og sykkeltilbud i hele lokalgatenettet. Plankartet viser bare overordnede gang- og sykkeltraseer.

I tillegg til nytt tilbud langs gatenettet, legger planen opp til turveger i grøntstrukturen. Det forslår turveg på begge sider av jernbanen mellom Lademoen kirkegård og Florum. På Leangensiden fortsetter turvegen fram til Leangen allé. For å kompensere for dårlig tilgjengelighet i Lade-området er det foreslått en gangvegforbindelse fra Innherredsveien til Trondos over jernbanen ved Dronning Mauds Minne.

Ranheimsveien fra Lykkestien og vestover til bomstasjonen har ikke et tilfredsstillende tilbud for fotgjengere og syklist. For å få plass til et tilbud for fotgjengere og syklist må det gjøres tilpasninger på strekningen Lykkestien – Sjøveien.

Ranheimsveien mellom nr. 42 og bomstasjonen, vurderes omregulert til busstrasé og gang- og sykkeltrasé, slik at denne stenges for gjennomkjøring for vanlig kjøretrafikk. 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.

Kollektivtrafikk

En av måsettingene i planen er at kollektivtilbudet forbedres. Den delen av senterområde S2 på Leangen, som er begrenset av jernbanen, Bromstadveiens forlengelse og Innherredsveien, har de beste utviklingsmulighetene når det gjelder kollektivtilgjengelighet. Planen foreslår



Leangen stasjon

derfor et kollektivknutepunkt i dette området. Det vil ligge sentralt i forhold til bane og busstraseer. Plassering og utforming av knutepunktet er forutsatt avklart nærmere i reguleringsplanen for senterområde S2.

Det er viktig at tilbudet for kollektivtrafikanter blir universelt utformet og synlig. Det bør legges opp til god informasjon om kollektivtilbudet, både i knutepunktet og på sentrale steder.

De nye gatene åpner for et fleksibelt system når det gjelder kollektivbetjening. På grunn av tidvise kapasitetsproblemer langs Haakon VII's

gate, kan det være et alternativ å la bussen kjøre lokalvegnettet. Det kan være lite ønskelig, da lønningen vil føre til lav hastighet på bussene, samtidig som det vil bli blanding av biler, busser og syklist i kjørebanen. Det er imidlertid viktig at senterområdene får god bussbetjening, og planen legger derfor til rette for en mulig busstrasé i Haakon Magnussons gate.

Bestemmelsene legger for ørig opp til busstrasé i Haakon VII's gate og Bromstadveiens forlengelse. En bussrute som betjener Bromstadveiens forlengelse vil bedre kollektivtilgjengeligheten betraktelig, og knytte de to sentrene i planen sammen.

Planen legger ikke opp til egne kollektivfelt i hovedgatene. Dette er vurdert ut fra arealbruk og framkommelighet for alle trafikanter. Haakon VII's gate har i dag fire felt fra Jarleveien til Leangen allé, og planen legger opp til at det blir fire felt, to i hver retning, fra Leangen allé til Omkjøringsveien. Det er ikke plass til flere felt langs i Haakon VII's gate, og det blir to alternativer å velge mellom; 1) bussen og bil i hvert sitt felt, slik at det blir god framkommelighet for bussen, eller 2) blande buss og biltrafikk i begge feltene.

Det er vanskelig å bygge ut vegnettet, innenfor dagens rammer, slik at det ikke blir kapasitetsproblemer. En må forvente at i rushperioder vil det fortsatt være redusert framkommelighet. Dette kan i seg selv føre til at flere velger et annet reisemiddel enn bilen.

Parkering

Det legges til rette for en høyere tetthet og større andel forretninger i store deler av planområdet. Dette skaper mer transport. Parkering er arealkrevende og parkeringskapasiteten har stor innvirkning på bilbruken. Det legges derfor opp til en restriktiv parkeringspolitikk i planen. Begrensning av parkering er også viktig for å gi byrommene gode kvaliteter hvor bilene ikke dominerer.

Det er ønskelig å begrense andelen av tomteområde som skal benyttes til parkering på bakkeplan, for å ivareta uteareal til opphold/offentlig rom og for å ikke skape konkurransefortrinn, i forhold til for eksempel parkeringssituasjonen i Midtbyen. Antallet parkeringsplasser som kan plasseres på bakkenivåer avhengig av brukskategori på utbyggingen.

Bakkeparkering begrenses til maksimum 25% av samlet areal i felt/kvartal innenfor senterområder og bybebyggelse. I områdene for bybebyggelse og senterområder settes det maksimumskrav til antall parkeringsplasser for næringsvirksomhet iht. norm for sentrale bydeler. I de øvrige områdene skal parkeringsvedtekt for ytre bydeler brukes.

Retningslinjene legger opp til at alle virksomheter innen hvert kvartal bør ha felles parkeringsanlegg.

Det må finnes et godt alternativ til å kjøre bil for at reduksjon av antall parkeringsplasser skal være et effektivt virkemiddel. Uten alternative transportmåter kan få parkeringsplasser gi uheldige konsekvenser med ulovlig parkering og fremmedparkering i boligområder og tilgrensende områder. Det er derfor viktig at strengere krav til parkering innføres samtidig med bedring av kollektivtilbud og utbygging av gang- og sykkelveger. Det kan også være nødvendig med innføring av soneparkering.

Parkeringsavgifter er et mulig virkemiddel for å redusere bilbruken. Dette bør vurderes i gjennomføringen av planen. Det er åpnet for offentlig gateparkering langs lokalgatene.

Planen åpner mulighet for et *Park'n ride*-anlegg ved kollektivknutepunktet på Leangen. Det er ikke tatt stilling til om dette skal legges til eget P-hus. Korte avstander til buss og togtilbud er et viktig moment ved lokalisering.

I områder med god tilgjengelighet for fotgjengere/syklister og kollektivtrafikktrafikanter bør mulighetene for parkering på arbeidsreiser begrenses. 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 det best. På kortere reiser er alternativet til bilen enten å sykle eller å gå. Begge deler har den samme friheten som å reise når det passer best. Parkeringsreguleringer bør vurderes i gjennomføring av planen for å begrense arbeidsplassparkeringen.

4.3 BEVARING AV BYGNINGER OG KULTURLANDSKAP

Et viktig element i planen er bevaring av kulturlandskap og kulturminner. Historiske spor og verdifulle kulturminner skal synliggjøres, ivaretas og gis betydning, gjennom ny utvikling av området. Kulturlandskapet på Rotvoll er verdifullt både i nasjonal og lokal målestokk. Eldre gårdsanlegg skal bevares for ettertiden og tas hensyn til ved ny bebyggelse. Området er rikt på kulturhistorie fra vikingtiden; som eksempelvis Lades historiske posisjon, lystgårder, gammel industribebyggelse og minner fra andre verdenskrig.

For å hindre at verdien av Rotvoll-landskapet i lokal, regional og nasjonal målestokk ikke går tapt, legges det begrensninger på framtidige inngrep ved å vise tidligere regulerte byggeområder som framtidig grønnstruktur, som i kommuneplanens arealdel. Grønnstruktur defineres i denne planen som arealer som i dag og for framtiden har verdi for ivaretagelse av landskap, biologisk mangfold, rekreasjon, lek og turdrag. For å sikre varig vern av jordbruk og drift i det nasjonale kulturlandskapet og hindre utbygging, er størstedelen av Rotvoll-landskapet foreslått lagt ut til LNF-område fra planavgrensningen i sør til jernbanelinjen i nord.

Nord for jernbanelinja er arealene av betydning for helheten i kulturlandskapet avsatt til eksisterende og framtidig grønnstruktur.

Temakart kulturminner

Til kommunedelplanen er det knyttet et temakart for kulturminner som viser landskap med stor kulturhistorisk verdi, eldre gårdsanlegg og antikvariske klassifikasjoner på bebyggelse.

Tiltak som berører kulturminner og kulturlandskap vist på temakart kulturminner skal forelegges antikvariske myndigheter for uttalelse, og objektenes/områdenes antikvariske, kulturhistoriske eller arkitektoniske verdi skal legges til grunn og tillegges vekt.

Bevaringsverdige bygg og samlede gårdsanlegg vist på temakart for kulturminner, bør reguleres til spesialområde bevaring. Ved endring av bestående eller oppføring av ny bebyggelse, skal den historiske bygnings- og strøkskarakteren 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.

De kulturhistoriske verdiene i planområdet er særlig knyttet til vikingtiden og herregårdslandskapet (lyststedene), men også til områdets rolle som flyplass under 2. verdenskrig og andre elementer fra 1900-tallet. 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.

Hele gårdsanlegget på Leangen gård bør reguleres til bevaring. Dette gjelder også Falkenborg gård, som ligger midt i det nye senterområdet på Leangen. Gårdsanlegget bør i sin helhet reguleres til spesialområde bevaring. Det som er igjen av den opprinnelige alléen opp til Innherredsveien, er vernet etter Naturvernloven. Det er viktig at hagens private karakter og detaljering (med stakittgjerde) beholdes, i og med at anlegget er såpass lite. Gårdsanlegget kan eksponeres mer til det omkringliggende området og burde hatt mer luft rundt seg enn det har i dag.

Kulturlandskapet på Leangen og Rotvoll er et større sammenhengende område med flere verdifulle enkeltobjekt. Det er det sammenhengende miljøet som gir området stor nasjonal verneverdi og som gjør det sårbart for inngrep. Hele dette området skal bevares og planen gir derfor ikke rom for ytterligere utbygging.

I utbygging vest i planområdet er det svært viktig at det nasjonalt viktige kulturmiljøområdet rundt Lade gård og Lade kirkes ivaretas. Lade og Ladejarlene har en historisk betydning som nasjonalt maktsenter, og det omkringliggende landskapsrommet er sårbart for inngrep. Sirkustomta skal derfor ikke bebygges, og det er begrensende på

byggehøyder i omgivelsene til disse.

Landskapshorisonten 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.

Videre drift ved område I (Fesil), bør ta hensyn til at anlegget til Ila- og Lilleby Smelteverk er et betydningsfullt industrielt kulturminne.



Lade gård

4.4 HELHETLIGE LØSNINGER OG FORUTSIGBAR SAKSBEHANDLING

Utviklingen har til nå hatt nokså fritt spillerom på Lade/Leangen. Etterspørselen etter forretningsareal på Lade og mangel på overordnede planer, har ført til stor grad av dispensasjoner og ulovligheter. Denne planen legger langsiktige rammer for å sette byutviklingen på sporet mot bystruktur og fleksible helhetssløsninger. Dette er nødvendig for å oppnå en helhetlig utvikling og forutsigbar saksbehandling.

Forholdene ligger godt til rette for å etablere bystruktur på Lade/Leangen over tid. Det er fortsatt god plass til bystrukturens grunnleggende elementer som fasadelinjer, sammenhengende offentlige rom med gatestruktur, møteplasser, gang/sykkelkorridorer og grønne akser.

Tradisjonell plan- og byggesaksbehandling kommer ofte til kort når det gjelder slike utfordringer, fordi en god omforming krever helhet og sammenheng på tvers av etablerte eiendomsgrenser, og et samarbeid mellom mange impliserte, både for utbygging og framtidig drift av området.

Kommunedelplanen har to hovedvirkemiddel for å få denne strukturen på plass; krav om samlet plan for hele felt/kvartaler og rekkefølgebestemmelser som sikrer at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester etableres i takt med utbyggingen.

Plankrav

Kommunedelplanen har som hovedregel krav om godkjent bebyggelsesplan. For senterområde S2 gjenstår det en del avklaringer på overordnet struktur, og planforslaget forutsetter krav om reguleringsplan spesielt for dette området. Reguleringsplanen skal omfatte hele senterområdet. Det pågår en prosess i et idéprosjekt for området, som kan være til hjelp for å få på plass strukturen (blant annet bydelpark) der før sluttbehandling. Det vil da eventuelt kunne kreves bare bebyggelsesplaner for dette området også

Bebyggelsesplanene skal omfatte hele felt/kvartaler. Planen skal ta stilling til utforming av bebyggelsen, byggehøyder, felles atkomst, vegetasjon, lekeplasser og parkering med mer. Tilstøtende gater, gang- og sykkeltraséer, vegetasjon og bygningsstruktur forutsettes å inngå i bebyggelsesplaner for hvert kvartal.

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

Dersom planområdet i første omgang ikke utnyttes maksimalt, kan bebyggelsesplanen vise en trinnvis utbygging til en framtidig full utnyttelse av tomten. Planen skal da vise at hvert byggetrinn bidrar til å oppfylle kommunedelplanen intensjoner.

Plankravet gjelder ikke for tiltak som ikke er søknads- eller meldepliktige, eller for ordinær småhusfortetting i eksisterende boligområder.

Plankravet anses som nødvendig for å sikre kvalitet i utforming av bebyggelse og uterom. En kompleks eiendomsstruktur og mye eksisterende bebyggelse tilsier at en slik detaljplanprosess er nødvendig før området kan utbygges med en høyere tetthet. Kommunedelplanen er bare en overordnet plan som fastsetter struktur og rammer.

Rekkefølgebestemmelser

Kommunedelplanen forutsetter at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester etableres i samsvar med og samtidig med utbyggingsprosjektene. Fordi det er nødvendig med blant annet store endringer i infrastrukturen, er det foreslått rekkefølgekrav for å sikre samtidig gjennomføring.

Rekkefølgekravene er vurdert ut fra hvilke konsekvenser utbygging i de enkelte delområdene vil gi på blant annet trafikksituasjonen. Det er blant annet stilt krav om at Haakon VII's gate skal være opprustet med nye kryssløsninger før videre utbygging på Lade kan gjennomføres. Tilsvarende utbygging på Leangen er forelått knyttet til etablering av Bromstadveiens forlengelse. Det er også stilt rekkefølgekrav til felt/kvartal vedrørende etablering av lokalgater, gang- og sykkeltraséer og tuveger.

Rekkefølgekrav gir kommunen mulighet til å inngå utbyggingsavtaler, som sikrer etablering av nødvendig infrastruktur. Slike avtaler er nødvendig for å gjennomføre planen og for å fordele belastningene av investeringene, for blant annet infrastrukturtiltak, mer hensiktsmessig og rettferdig.

Kommunedelplanen krever at skole- og barnehagekapasiteten skal være avklart før nye boliger kan godkjennes. Det medfører at igangsettingstidspunkt og utbyggingstakt må styres, og at det må bygges barnehager i området før det kan tillates flere boliger. Planområdet har underdekning på barnehageplasser, og det anses ikke forsvarlig med utbygging av flere boliger før barnehagekapasiteten er tilstrekkelig.

For å sikre nødvendig areal for opphold og lek for boliger i senterområdene, kan ikke utbygging innenfor senterområde tillates, før bydelsparker er opparbeidet og sikret. Det skal også opparbeides trafikksikker gangatkomst til kvartalslekeplassene/bydelsparkene fra de respektive boligene.

Gjennomføring av kommunedelplanen og bebyggelsesplanene for kvartalene er avhengig av at området utvikles gjennom et samspill mellom private og offentlige aktører.

Gjennomføring

Kommunedelplanen legger rammer for en langsiktig utvikling. Planen gir betydelig utviklingspotensiale i forhold til dagens situasjon, og vil tilfredstille behovet for nærings- og

boligutbygging i bydelen i lang tid fremover. Planens langsiktige perspektiv innebærer at området vil utvikles gradvis. Selve gjennomføringen vil måtte initieres av grunneierne selv.

Kommunedelplanen vil ikke få direkte konsekvenser for eksisterende virksomheter, for nye utbyggingstiltak skal gjennomføres. I gjennomføringen av planen vil det bli en utfordring å håndtere en gradvis byomforming, samtidig som en del tyngre eksisterende virksomheter skal ha tilfredstillende fysiske rammebetingelser. Det understrekes at alle nye tiltak nå må planlegges og gjennomføres slik at de bidrar til å nå målene om et attraktivt og levende byområde.

Nyttegevinst

Byomforming i disse områdene byr på kompliserte utfordringer, men det er mange som vil kunne ha nyttegevinst. For Trondheim ligger denne primært i økonomisering med tettstedsareal og infrastruktur (investering og drift), og i bydeler med økt attraktivitet. For grunneiere og næringsdrivende i området gir planen muligheter for høyere utnyttelse og større tomteverdi. Samtidig kan byomforming være med på å avhjelpe manglende sentralt beliggende næringsareal.

Fortetting i en sentralt beliggende bydel, vil sammen med tiltak som gir bedret tilgjengelighet til området for kollektivreisende, fotgjengere og syklist, også være et vesentlig bidrag til Trondheim som en mer miljøvennlig by. Samarbeidsprosesser kan muliggjøre fellesprosjekter om miljøforbedringer på det lokale plan. Dette kan være fellesordninger for fjernvarmetilknytning og energiøkonomisering, samarbeid vedrørende kildesortering og avfallsbehandling, gjenbruk av bygninger og materialer i forbindelse med omforming og ikke minst samarbeid om å øke attraktivitet for området.

Samarbeid

Området har mange eiere, næringsdrivende og brukere. Disse har ulike krav og interesser for videreutviklingen av området, ser ulikt på tids- og kostnadsaspektet ved omforming og har ulik interesse og behov for fellesløsninger mv.

For å utarbeide plan for et helt felt/kvartal og oppnå gode fellesløsninger, blir det nødvendig for grunneiere å samarbeide. Et hovedpoeng blir å bryte ned preget av "hver virksomhet sin tomt", og derved etablere mer sammenhengende bystrukturer på tvers av tomtegrenser. Dette blir en viktig utfordring i oppfølging av plankravet.

Ulikt ønske om omforming kan gjøre planarbeidet vanskelig å løse, både arealbruksmessig og økonomisk. I praksis har det vist seg å være vanskelig å få til grunneiersamarbeid til nå. Det er mange eksempler på slike planarbeid som ikke er blitt fullført i planområdet.

Kommunens rolle

For å følge opp kommunedelplanens intensjonene i det etterfølgende plan- og byggesaksarbeidet, er det nødvendig med et nært samarbeid mellom private og offentlige aktører også. Markedet vil være med å påvirke funksjonsblandingen i planområdet, og samarbeidet med næringslivet blir derfor svært viktig for gjennomføring av planen.

For kommunen blir det utfordring å håndtere slike prosesser. Disse utfordringene tilsier at kommunen bør ta en mer aktiv koordineringsrolle i det private detaljplanarbeidet i byomformingsområdene.

Byomformingsprosjekt

Å planlegge og gjennomføre omforming og fortetting i utbygde deler av byen, er nye utfordringer både for grunneiere, utbyggere og kommunen. Kommunen ønsker derfor å videreutvikle metodikk for å finne egnede omformingsprosesser og samhandlingsformer i slike omformingsprosesser.

Kommunen har satt i gang et prosjekt for å initiere byomformingsprosessene i bydelene Lade-Leangen, Tillerbyen og Tempe-Sluppen. Arbeidet finansieres med bidrag fra Husbanken og Miljøverndepartementet.

Prosjektet skal systematisere og utvidelse av kunnskap rundt prosess-, medvirkningsarbeid og forhandlingsplanlegging for bruk i byomformingsprosesser. Målet er blant annet å få bedre kommunedelplaner med hensiktsmessige bestemmelser og retningslinjer, og å utvikle metodikk for bedre gjennomføring av planer og videre drift av områdene. Prosjektene skal være overførbare til andre omformingsområder.

Det blir viktig å få til prosesser som fanger opp de ulike interessene knyttet til videreutviklingen, synliggjøre konfliktene, utvikle samarbeidsformer som kobler inn de ulike aktørene og utvikle redskap for gjennomføringen. Utfordringene må tas gjennom en dialog-, medvirknings- og forhandlingsprosess mellom impliserte parter. Ved å få mulighetene og problemene opp på bordet og bearbeide dem i fellesskap, legges grunnlaget for en felles problemforståelse, som igjen er en forutsetning for kreativ problemløsning.

Prosjektet har ni delprosjekt som vil være til god hjelp i det videre arbeidet med denne og andre kommunedelplaner i byomformingsområder.

Delprosjekt G Areal- og transportanalyse

Første fase i en areal- og transportanalyse, for å få et bilde på konsekvensene av store endringer i arealbruk og utnyttingsgrad, er utført i forbindelse med kommunedelplanarbeidet.

Analysen ble gjort med bakgrunn i forutsetninger gitt i kommuneplanens arealdel og prinsippdelen for videre arbeid med kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. 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.

Prosjektet skal videreføres i fase 2 på nytt år. Resultater fra Fase 1 er nærmere beskrevet i Vedlegg 1 *Beskrivelse av utviklingspotensial og trafikkskaping* på side 39.

Delprosjekt B Idéprosjekt: framtidsbilder Leangen stasjon

Et av delprosjektene er et idéprosjekt for området rundt ny Leangen stasjon, hvor kommunen i samarbeid med grunneierne har engasjert arkitekter for å skissere en mulig utvikling i 30-års perspektiv.

Framtidsbildet skal visualisere mulighetene for å omforme et lager- og industriområde på Lade til en mangfoldig og urbant preget by. Mulighet for utbygging i flere faser skal illustreres. Gevinster ved å planlegge på tvers av eksisterende tomtegrenser skal illustreres og muligheter for bedre arrondering av parseller skal analyseres. Mulighetene for felles løsning av for eksempel parkering, uteopphold og varelevering skal utredes. Prosjektet har fokus på universell tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Første fase i arbeidet med framtidsbilder for området er gjennomført. Prosjektet er nærmere beskrevet i Vedlegg 3 på side 42.

Delprosjekt A Eksempelsamling for byomforming

Et av delprosjektene er allerede ferdigstilt, og har resultert i en eksempelsamling på prosjekter i byomformingsområder ut fra seks sentrale tema; bystrukturer, 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.

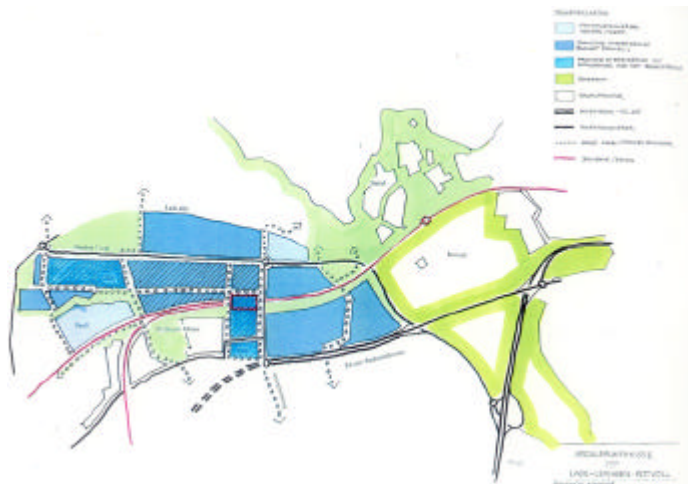
Vedlegg 1 Prinsipper for arbeidet med kommunedelplanen

PRINSIPPER FOR VIDERE ARBEID MED

KOMMUNEDELPLAN FOR LADE, LEANGEN OG ROTVOLL

Prinsippene og skissen er datert 24. januar 2003. *Nye forutsetninger, nye prinsipper* ble behandlet i Bygningsrådet 4.3.2003.

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 tverrgående 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 trafikksikre 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 trafikkkløsninger skal sees i sammenheng innenfor området som helhet.
14. Følgende andel av samlet eiendom (inkludert bebyggt 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 Obs!
 - 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"¹⁹.*
18. Det skal etterstrebes en høy tetthet i forhold til virksomhetens art og stedets størrelse og karakter. Innenfor avlastningssenteret 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 avlastningssenteret.
 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. Nøvendige 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.

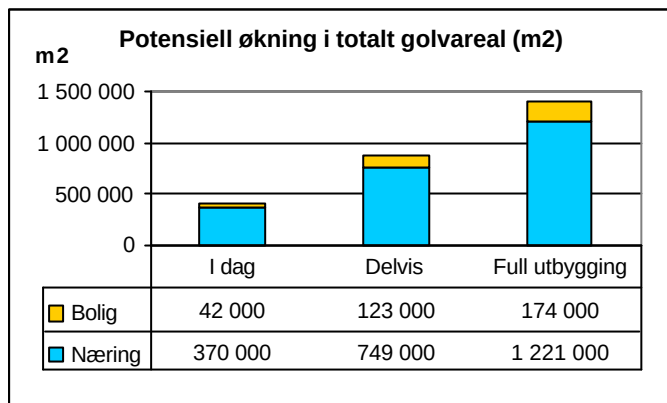
Foreløpige prinsipper for behandling av plan- og byggesaker i planområdet

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.

¹⁹ Sluttbehandling av kommuneplanens arealdel: Sak 0022/03 27.03.03.
Lade, Leangen og Rotvoll – Forslag til kommunedelplan

Vedlegg 2 Beskrivelse av utviklingspotensial og trafikkskaping

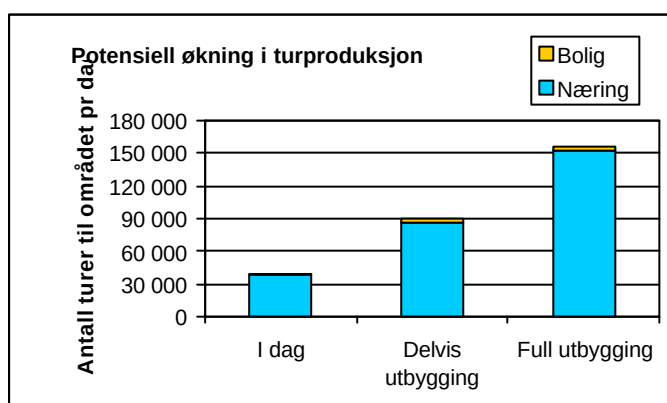
I forbindelse med behandling av prinsippssaken ble det pekt på nødvendigheten av en areal- og transportanalyse av planlagt utbygging. Med de forutsetninger som var gitt i prinsippssaken og kommuneplanens arealdel ble det beregnet potensial for utbygging av bolig- og næringsareal, og turproduksjon som følge av utbyggingen.



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.

Vedlegg 3 Idéprosjekt: Framtidsbilder for Leangen stasjon

Delprosjektet omfatter idéutvikling og visualisering av en tenkt utbygging for knutepunktet ved Leangen stasjon, avgrenset av Thonning Owesens gate, Bromstadveiens forlengelse, Haakon VII's gate og Dalen Hageby/Rishaug. Prosjektet forutsetter at Bromstadveiens forlengelse realiseres, og at det bygges lokk over deler av jernbaneområdet i tilknytning til brua.

Framtidsbildet skal visualisere mulighetene for å omforme lager- og industriområder til en mangfoldig og urbant preget by. Målet er først og fremst å skissere utviklingspotensialet for at forretninger, kontor og bolig kan bygges ut i samspill med hverandre, med en høy kvalitet og utnyttingsgrad. Området skal ha tilgjengelighet for alle brukergrupper og universell utforming.

Muligheten for utbygging i flere faser og gevinster ved å planlegge på tvers av eksisterende tomtegrenser skal illustreres.

Det er ikke en forutsetning at framtidsbildet skal videreføres til realisering. Prosjektet skal ha overføringsverdi i forhold til øvrige kvartaler/områder for framtidige bybebyggelse i Trondheim.

Første fase er utført. Tre arkitektkontor har presentert konsepter for utbygging av området. På grunnlag av forslagene som ble innlevert, samt beskrivelse av hvordan oppdragets fase 2 var tenkt løst, ble det valgt et arkitektkontor som skal utdype og detaljere konseptet i tråd forslag og prosjektbeskrivelse.

Styringsgruppen består av representanter fra grunneierne, Trondheim Næringsforening, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon og plan- og bygningsenheten ved prosjektleder Nils Jørgen Moltubakk. Oppdraget finansieres av grunneierne og Trondheim kommune og i samband med prosjekt om *Bedre miljø i byer og tettsteder*, støttet av Miljøverndepartementet.

Vedlegg 4 Oversikt over reguleringsplaner i planområdet

ID	Reguleringsplaner og reguleringsendringer i planområdet	IKRAFT	BESTE	MERKNAD
r0021	Område ved krysset Ranheimsvegen - Fredrik B. Wallem's veg	25.01.1978	r0021	unntatt fra stadfestelse
r0021a	Fradeling av en boligtomt av eiendommen Ranheimsvegen 77	23.08.1983	r0021	
r0021b	Ranheimsvegen 77 B Søknad om fradeling boligtomt	09.06.1994	r0021	
r0024m	Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for Utsikten, gnr. 14/7 og 14/26 m.fl.	15.08.1988	r0024	
r0031a	Regulering omkring Konsul Lorck's gate og en del av Saxenborg	20.11.1950		
r0031b	Gater ist for Lademoen Kirkegård.	01.05.1941		
r0111	Engstykket	14.11.1949		
r0111b	Deling av eiendommen Thomas Hirsch gate 21, gnr. 411/211	26.05.1992		
r0119	Området mellom Innherredsveien og Nordlandsbanen fra Dalen blindeskole til Rotvold. For tillegg: Tillegg for	12.04.1960	r0119	
r0119d	Tomtedelingsplan for område mellom Innherredsveien og Th. Owesens gate for eiendommene Bekkenga, gn	10.07.1979	r0119	
r0119e	Bekkenga 2, Thonning Owesens gate 35 C, bruksendring	31.01.1984	r0119	
r0119f	Fradeling av en parsell av eiendommen Leangenvegen 7	24.07.1984	r0119	
r0119h	Thonning Owesens gate 35 A, 35 B og Brannstasjon ist. Ny avkjørsel	04.12.1990	r0119	
r0119i	Louiselyst, Thonning Owesens gt.36, Leangenvegen 3 A og 3 B	03.03.1994	r0119i	
r0142	Adkomst til Idrettsanlegget på Lade	26.01.1983		
r0161	Pineberg, Sommerro og deler av Baldershaug	20.05.1963	r0161	
r0161a	Strindheim skole med adkomst fra Tessems veg, samt utvidelse av Tessems veg fram til Ranningsbakken	09.03.1976	r0161	
r0161b	Endret regulering av adkomst til Strindheim skole	11.07.1977	r0161	
r0161d	Ranningsbakken 51. Mindre vesentlig reguleringsendring. Deling og endring av byggegrense	26.04.1995	r0161	
r0161g	Strindheim Skole, Bromstadvegen 1, gnr. 12/3 m.fl. Erstatte r0161e.	27.09.2001	r0161g	
r0186	Reguleringsplan for eiendommen Rotvoll Nedre, gnr. 16/1 (nord for jernbanen)	20.12.1984	r0186	
r0186b	Rotvoll Nedre 2, gnr. 16/140 Mindre vesentlig reguleringsendring og fradeling av en parsell til jernbanefor	19.04.1995	r0186	
r0186c	Rotvoll Nedre, gnr. 16/453 og del av gnr. 16/1	31.10.2002	r0186c	
r0198	Vegforbindelsen mellom Haakon 7'gt. og omkjøringsvegen ist for Leangen	20.12.1984	r0198	
r0198a	Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for "Ladeforbindelsen" nord for jernbanen, og del av regulerings	17.06.1986	r0198	
r0198b	Endring av reguleringsplan for "Ladeforbindelsen" m.h.t. snuplass - Landbruksvegen, trace for gang-/ sykkel	02.03.1989	r0198b	
r0198c	Endring av reguleringsplan for "Ladeforbindelsen" m.h.t. utforming av rampe A	26.06.1989	r0198	
r0216	Dalen Hageby, del av Dalen, gnr.7/1	22.06.1961	r0216	
r0248	Endring av reguleringsplan for "Ladeforbindelsen" mellom Amalienlyst og jernbanen med tilstøtende områder,	18.12.1986	r0248	
r0248a	Mindre vesentlig endring av reguleringsplan 248, for eiendommene Ranheimsvegen 5-7, Ranheimsvegen 9	01.11.1990	r0248	
r0248b	Endret reguleringsplan for Ranheimsvegen 10, gnr.16/352 og tilstøtende tomt (del av 16/1)	27.04.1995	r0248b	
r0248c	Ladeforbindelsen til E6 med tilliggende områder, nye ramper.	29.08.2002	r0248c	
r0249a	Ranheimsvegen 75 Erstatte r0249	31.10.2002	r0249a	
r0267	Ny E6 Rotvoll - Reppe	25.06.1987	r0267	
r0267d	Gang-/sykkelveg Tunga - Rotvoll, på strekningen ramper Ladeforbindelsen - Hørløcks veg (ved Norges Blin	24.06.1999	r0267d	
r0280b	Reg- og tomteplan i kvartalet Thomas Von Westens gt. - Innherredsvegen til gamle byggenes omkring	25.06.1937	r0306	
r0313	Deler av Rotvoll øvre, gnr. 16/7, nord for Leistadgrenda og Brundalsforbindelsen parsell Omkjøringsvegen - B	14.06.1988	r0313	
r0336	Ny E6 på strekningen Falkenberg - St. Hanshaugen m/tilknytninger til Haakon VII's gate og Innherredsveien	31.05.1990	r0336	
r0336a	Mindre vesentlig endring av reguleringsplan 336, E6 - Falkenberg - Rotvoll. Forskyvning nordover av de to n	10.03.1992	r0336	
r0352	Del av Rotvoll Nedre, gnr. 16/1 og del av Grilstad, gnr. 17/1, "Svenskjordet"	29.08.1991	r0352	
r0352c	Svenskjordet, gnr. 16/415	03.06.1999	r0352c	
r0352d	Mindre vesentlig reguleringsendring for Svenskjordet. Erstatte r0352a, r0352b	12.06.2001	r0352	
r0359	Dalen, gnr. 7/1 m.fl. (Dronning Mauds Minne)	29.04.1993	r0359	
r0381a	Innherredsvegen; gang-/sykkelveg på strekningen Thomas Hirsch gt. - Persaunvegen med tilliggende omr.	04.03.1999	r0381a	
r0402	Industriområdet nord for Merikerbanen	04.09.1947	r0402	
r0404	Tungavegen 24, gnr.16/13 og Amalienlyst med tilstøtende områder.	24.06.1999	r0404	
r0425	Ny godsterminal på Leangen	27.09.2001	r0425	Bindlagt
r0634	Området Jarleveien - Lade Alle' - Bygrensen - Stjærdalsveien	21.02.1963		
r0634b	Deler av eiendommene Devle og Leangen mellom Leangen stasjon og Attføringsinstituttet.	25.07.1963		
r0634l	Kirkelig aktivitetssenter i Harald Hårfagres gate	15.10.1973		
r0634m	Endret reguleringsplan for del av industriområdet på Lade	26.06.1974	r0634m	
r0634n	Reguleringsbest. om utnyttingsgrad for område begrenset av Haakon VII gt. 6, Lade Alle' 65, 67, 69 og 71 At	12.12.1974	r0634n+r0634m	
r0634p	Område begrenset av Haakon VII's gate og Lade Alle', Lade Alle' 84 og 86, Leangen og Leangenqjerdet	15.02.1977	r0634p	
r0634q	Gangvegforbindelse mellom Stjærdalsvegen og Ladebakkens endesnuplass	17.02.1982		
r0634r	Fradeling av Harald Hårfagres gate 11 B fra Harald Hårfagres gate 11	23.08.1983		
r0634s	Deling av eiendommen Hikon 7's gate 17 B	08.05.1984	r0634m+r0634n	
r0634t	Endring av reguleringsplan for Lade Alle' 65	03.07.1986		
r0634u	Endret reguleringsplan for adkomst til idrettsanlegget på Lade	26.06.1997	r0634u	
r0640a	Endring av regulerings- og bebyggelsesplan for et område av eiendommen Devle mellom Devlehaugen og F	10.09.1963	r0640	
r1017	Motorveg på strekningen mellom Thonning Owesens gate og Ranheim	28.06.1972		
r1033	Nordre del av Leangen gård disponert til parkvesenets gartneri og planteskole	19.11.1963		
r1078	Nytt industrispor i Haakon VII's gate.	28.01.1969	r0634	
r1134c	Endret plassering av snuplass i Thonning Owesens gate ved Falkenberg gård	04.03.1969	r1134a	
r1134f	Endring av bebyggelsesplan for et område mellom Thonning Owesens gate og Innherredsveien	30.10.1990	r1134d	
r1139a	Industriomr. på en parsell av Leangen nordre, gnr.4/1 og Rotvoll nedre, gnr.16/4 begrenset av Ranheimsv. -	10.06.1975	r1139a	
r1143	Haakon VII's gate 9, gnr. 413/7, 14, 128, 129, 130	27.03.2003	r1143	
r1148b	Stjærdalsvegen ist for Ladevegen - Ladebekken gate ist for Jarlevegen med bebyggelsesplan for Bergs Mas	11.11.1970	r1148b	
r1148c	Mindre vesentlig endring av snuplass i Ladedalen.	07.07.1970	r1148b	
r1148d	Industriomr. i Ladedalen og regulering av grense mellom Haakon VII's gt.9 (N.K.I.) og Lilleby Smelteverk.	12.10.1971	r1148b	
r1170	E6-ist fra Nidelv bru til Grilstad Erstatte r0267c, r0336b, r0206e	22.05.2003	r1170	
r1195	Regulering av Leangenbukta til friluftsområde	10.06.1975	r1195	

Planer under 10 år er uthevet

Vedlegg 5 Innspill til planarbeidet så langt

VEDLEGG 5.1 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEIDET, 1999/2000

Fesil, 17.6.1999

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 dere 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 tørvær 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. Gangvei tvers gjennom industriområdet med til dels stor tungtrafikk 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 småbarn der, pga avkomst til Lilleby skole. Eksisterende undergang burde vært stengt/flyttet, slik at man unngår konflikter med gående.

Dalen Hageby Vel, 14.8.2000

Tønning Owesens gate ønskes stengt mellom KBS og Tønning 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.

Kommentar: Gaten foreslås stengt som følge av utredninger gjort i forbindelse med E6-Øst. Dette forutsetter en omlegging av forbindelsen mellom Thonning Owesens gate og eksisterende E6/Innherredsveien. Tiltaket vil bli gjennomført i forbindelse med E6-Øst.

Haakon VII's gt. 25, 28.11.2000

Voll arkitekter ber på vegne av Møller Bil Eiendom AS om at muligheten for etablering av bensinstasjon på hjørnet av eiendommen nærmest rundkjøringen i Haakon VII's gate, innarbeides i planen.

Næringsforeningen i Trondheim, 12.12.2000

Innspillet kom etter et møte 1.12.2000 (Hakons lokaler) og dreide seg om trafikkspørsmål og prinsipper for avstøelse av grunn til godsterminalen. De ønsker trafikkvurderinger og peker på nødvendigheten av å se helheten fra E6 Øst-tunnelen på Strindheim ned til Nyhavna og Nordre avlastningsveg, med alternativ trafikk over Lade/Nyhavna.

VEDLEGG 5.2 MERKNADER TIL SKISSEFORSLAGET, MAI 2001

Fylkesmannen 03.07.01 (og tilføydelse 06.07.2001):

Kjøpesenter: Utnyttelse av de foreslåtte arealene til kjøpesenter er avhengig av sentral godkjenning av fylkesdelplan for Sør-Trøndelag 2000-2003 (11).

Beredskap: Planen legger opp til blanding av aktiviteter, både industri, forretning, kontor, friluftsliv og bosetting. FM antar at noe av virksomheten kan være risikofyllt, 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 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 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 ”gråarealer” (parkering, vei) enn strengt tatt nødvendig.

Fylkeskommunen, 11.06.01

Fylkeskommunen er i hovedtrekk enig i utkast til kommunedeleplanen og reguleringsplan for ny godsterminal på Leangen. Fylkeskommunen tar forbehold når det gjelder kulturminner, og disse må avklares gjennom den videre reguleringsplanlegging. De nære sjøarealer bør tas med i planen. De beskrevne støysikringstiltakene blir sett på som minimum.

Som **vilkår for egengodkjenning** må det:

1. gis utviklingsmuligheter for høgskolen og ”overlegeboligen” må vises som byggeområde bolig. Område B1 (nå B2) må justeres i henhold til fylkeskommunens forslag til reguleringsplan.
2. finnes bedre løsninger for Leangen og Rotvoll holdeplass på Trønderbanen. Atk omst for funksjonshemmede og mulighet for biloppstilling for taxi og henting/bringning må vises i planen og detaljløses i den videre planlegging.

Fylkeskommunen mener at de beskrevne støysikringstiltakene må anses som et minimum.

(og økt kjøpesenteretablering i området er i strid med fylkesplanens kap. 5.4 ”miljø og ressursvennlig arealforvaltning og -utvikling” og fylkesplanens Handlingsprogram 4.3 ”Bærekraftig næringsutvikling”.)

Riksantikvaren, 31.05.01

Fylkeskommunen representerer kulturminneforvaltninga, og Riksantikvaren viser til uttalelse fra dem.

Statens vegvesen, Sør-Trøndelag vegkontor, 08.06.01

Vegvesenet mener at tungtrafikk til og fra området (det tenkes særlig på godsterminalen) bør ledes over Nyhavna og ikke Innherredsveien inn til Bromstadveiens forlengelse og E6 øst er ferdigstilt.

Vegvesenet mener viser til saksframlegget der det heter at kollektivtilbudet skal økes og forbedres i forbindelse med å definere området til avlastningssenter, og mener at dette må beskrives mer konkret. Holdeplasser og traseer bør vises, det samme gjelder overordnet gang- og sykkelvegnett. Det er også ønskelig at planen viser område for et større ”Park - and Ride-anlegg. De har også kommentarer til krysset ved IKEA, som nå er utbygd.

Kommentar: Det har vært flere møter med vegvesenet. Planen viser nåmulige løsninger for traseer for kollektivtrafikken. Det er begrenset hvor mye av trafikken som vil foregå med kollektivtransport også i framtida, så det legges noen restriksjoner på framtidig arealbruk i forhold til trafikkskapning. Overordnede gang- og sykkelvegtraseer vises på planen og i eget temakart.

Kystverket, 05.06.01

De har ikke merknader til planen.

Trondheim Havn, 08.06.01

Planen berører i liten grad Trondheim Havns interesseområder og arealer, men gjentar at de har store betenkeligheter med at mer trafikk i Ladeområdet som følge av godsterminal og samlastere, belastes eksisterende vegnett på Nyhavna.

Kommentar: Planen legger opp til endring i arealbruk med økt trafikk til og fra området. Denne vil blant annet belaste Nyhavna inntil E6 øst og Bromstadveiens forlengelser er etablert. Rekkefølgebestemmelser knyttet til etablering av Bromstadveiens forlengelse vil begrense omfanget av dette.

Nidaros bispedømmeråd, 05.06.01

Kirkelig fellesråd sitter med lokalkunnskap, og bispedømmerådet har gjort kirkelig fellesråd oppmerksom på planen. Utover det har bisperådet ingen kommentar til kommunedelplanen på daværende tidspunkt.

Kommentar: Det er ikke mottatt noen kommentar fra fellesrådet.

Norges vassdrags- og energidirektorat, 10.05.01

Forutsatt at kommunedelplanen ikke hindrer drift og vedlikehold av høyspent overføringsanlegg, har de ingen merknader til den.

Trondheim Næringsbygg, 13.06.01

Eier Ranheimsveien 10, Håkon Magnussons gt 1A og 1B og Håkon Magnussons gt 3. De ser positivt på planforslaget men mener det er unødvendig å kreve bebyggelsesplan ved utbyggingstiltak, da eiendommene deres stor sett er utbygd.

De aksepterer ikke grønt belte mellom Håkon Magnussons gt 1A, 1B og 3, da disse i dag fungerer som en enhetlig virksomhet i dag og på lengre sikt. De foreslår å legge grønnstrukturen sørover for Håkon Magnussons gt 3.

Kommentar: KLP fremmer eget reguleringsforslag for disse eiendommene.

Næringsforeningen i Trondheim, 09.06.01

Næringsforeningen uttrykker støtte til NAV, midtbyplanen og planlagt godsterminal på Leangen, og de har konkrete kommentarer knyttet til godsterminal og samlasterarealene. Foreningen er videre positiv til at planen unntar deler av området for kjøpesenterstoppen, slik at man realiserer et bilbasert, konkurransedyktig avlastningssenter. Det uttrykkes videre bekymring for trafikkavvikling i Haakon VII's gate som følge av dette.

Kommentar: Avkjørselssanering langs Haakon VII's gate og opprettholdelse av fire felts veg vil avhjelpe noe. Generering av trafikk begrenses også ved at det legges opp til en begrensningslinje i hvor mye av området som kan brukes til detaljhandel, og dagligvarehandel begrenses ytterligere. Det knyttes også rekkefølgebestemmelser til etablering av Bromstadveiens forlengelse.

Trondheim Preservering, 12.06.01

Eier av Østmarkveien 2 og 4. Trondheim Preservering registrerer at de ikke lenger er omfattet av kommunedelplanen. Østmarkveien 2 har i en årekke vært benyttet til post og handel, mens det Østmarkveien 4 har vært produksjonsanlegg. Det ble lagt ned ved årsskiftet 2000/2001. På denne eiendommen ønskes det en delt løsning med produksjon og handel, og hadde trodd at dette skulle bli løst gjennom kommunedelplanen.

Kommentar: Eiendommene er ikke innlemmet i planen.

Rosmo eiendom AS: Haakon VII's gt 13b, 13c og 17b, 4.4.2001

Rosmo eiendom leier ut eiendommene på langsiktige avtaler. De ønsker ikke at ny atkomstveg fra nr 15 og 17 forlenget ned til planlagt atkomst parallelt med ny godsterminal. Det vil medføre riving av et av byggene i 17b, og vegen har ikke betydning for trafikkavviklingen i området.

Atkomstveg parallelt med ny godsterminal berører og medfører flytting eller riving av et annet bygg i 17b. De ønsker at vegen justeres slik at deres andre bygget får stå da det er plass til nevnte veg mellom de eksisterende byggene.

Trondos, 07.06.01

De er positive til at det foreligger en kommunedelplan som legger til rette for en positiv og langsiktig utvikling av området, men har noen ønsker om endringer.

Det savnes rundkjøringer i Haakon VII's gate, og de ønsker at tegnes inn rundkjøring i nord/vestre hjørne av NKL's tomt i krysset mellom Haakon VII's gate og Håkon Magnussons gt. på plankartet.

Trondos mener at bestemmelsen §3.2 kan tolkes som om bebyggelsesplan må foreligge for hele området før man kan søke deling eller utbyggingstiltak for enkeltområder. Dette vil være til hinder for utvikling av området. Bestemmelsen foreslås endret.

Bromstadveiens forlengelse bør forlenges fram til rundkjøring i Haakon VII's gate uavhengig av godsterminalens framdrift. Krav til etablering av rundkjøringer og gangveier i/langs Haakon VII's gate må begrenses til det som betjener og/eller grenser opp til aktuelt utbyggingsareal.

Kommentar: Reguleringsplan for hele kvartalet er nå godkjent.

Møler Bil Eiendom v/ Voll arkitekter, 08.06.02

I løpet av 2002 skal Møler bil flytte fra Haakon VII's gate 25 og ønsker å utvikle eiendommen videre for handelsvirksomhet. De ber om at eiendommens formål endres til Forretning/kontor, eventuelt i kombinasjon med samlasterområde. Det ligger godt til rette for dette, siden atkomstforhold og parkeringsmuligheter er bra. Etter etablering av Bromstadveiens forlengelse vil eiendommen knytte de to delene av avlastingssenteret sammen. Voll arkitekter viser også til at grunnen i området delvis er en gammel fylling og delvis kulvert for Ladebekken. Den er urolig med mye setninger, og egner seg ikke for lagring av tyngre utstyr og tungtrafikk.

De peker på at godsterminal er en svært kortsiktig løsning, og i strid med "Program for tilrettelegging av næringsareal Handlingsprogram 2000 -2004", hvor Lade/Leangen framstår som avlastningssenter. Området blir delt i to og terminalen legger beslag på store deler av området med fortettingspotensial.

Fesil avd Lilleby Metall, 07.06.2001

Fesil reagerer på forslaget om å etablere ny gang/sykkelvei på Lillebys område, og mener at dette inviterer til ulykker siden gangveien blir skjult bak Gaden og Larsen. Gangveien er

dessuten foreslåt der bedriftens kvartslager ligger. Den andre gangveien som angår Fesil er foreslåt 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. Fesil har også noen kommentarer angående skifteterminal. Disse er ikke gjengitt her siden dette ikke er aktuelt lenger.

Ringve Museum, 01.06.01

Peker på at Ringve er et meget attraktivt og viktig rekreasjonsområde, og de frykter at godsterminalen vil gripe negativt inn i totalopplevelsen av Ringve. De er spesielt opptatt av støy fra både terminalen og økt godstrafikk. De har merket en økning i trafikken i Lade allé som følge av dårlig kapasitet i Haakon VII's gate.

Lade arbeiderlag, 06.06.01

Arbeiderlaget er for fortetning 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 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.

Rotvolls venner, 06.06.01

De mener at godsterminalen ikke er nødvendig, og er oppatt av at den ligger inntil og inne i landskapsområdet til Rotvoll. En godsterminal vil legge et stort område dødt, og stenge området fysisk. De peker også på støyproblematikken og barriereeffekten. De mener at de langsiktige ringvirkningene av terminalen er svært sjenerende for både landbruks - og rekreasjonsområdet på Rotvoll.

Statoils område K1 bør gjøres om til grønnstruktur. Det ligger i siktlinjen mellom Leangen gård og alléen i kulturlandskapets kjerneområde.

Trondheim og Omegn Fotgjenger og Syklistforening, 07.06.01

Har lagt ved en registrering av snarveier og mulige grønne traséer på Lade/Leangen fra 1999, og de kommer med forslag til forbedringer når det gjelder framkommelighet og trivsel for fotgjengere og syklistene. De er fornøyd med deler av forslaget til kommunedelplan, men mener området byr på muligheter for å få til enda bedre forhold for de myke trafikantene.

Fotgjenger og syklistforeningen er positiv til sammenhengende gang- og sykkelveg langs jernbanen og flere kryssningspunkter for gående og syklende over/under jernbanen. Foreningen er også positiv til forslaget om å beholde grøntdraget som går langs Labekken bak Lilleby smelteverk/Fesil. Det samme gjelder en grønn, trekantet flekk mellom Stavne - Leangenbanen og Meråkerbanen. De to områdene burde også tilrettelegges og utnyttes til myk transport.

Det er mange kommentarer knyttet til godsterminal. Foreningen foreslår egen bro over jernbanen for myke trafikanter i tilknytning til Bromstadveiens forlengelse. De er skeptiske til gang- og sykkelveg langs Haakon VII's gate. Traséen for gående og syklende bør ligge på høyde med servicetilbudene parallelt med jernbanen midt inne i området. De foreslåtte lokale gatene innenfor senterområdet bør bindes sammen på langs. Gang -, sykkel- og biltrafikk kan blandes der.

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 tilleggs løsning 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.

Naturvernforbundet i Trondheim, 06.06.2001

Kommentarene dreier seg i det hele om godsterminal på Leangen og konsekvenser av det.

VEDLEGG 5.3 INNSPILL TIL PLANARBEIDET, 2002-2003

Ringve Museum, møte 2002

Ringve Museum ligger utenfor planområdet, men har avkjørsel fra Lade allé.

Trafikkforholdene oppleves som dårlige. Det oppstår ofte farlige og utrygge situasjoner; på trafikkmengde, kjørehastighet i Lade allé og manglende fotgjengeroverganger. De har også for lite parkering, og bussholdeplassene er ugunstige i forhold til hovedatkomst til muséets/hagens hovedatkomst.

Kvartalet Haakon VII's gate, Håkon Magnussons gate/Harald Hårfagres gate

Scandiaconsult (ARC tidligere) arbeider på vegne av Lidl Norge, med reguleringsplan for etablering av forretning, byomforming og innpassing av boliger. I samme kvartal ligger det an til flere bruksendringer og ombygginger og endring av trafikale forhold.

Håkon Magnussons gt. 1-3 (og 5)

Svingen arbeider med reguleringsplan på vegne av KLP for det gamle universitetsområdet. Planen legger til rette for etablering av boliger, næringsbebyggelse og byomforming av hele kvartalet. Det er fra samme arkitekt signalisert at oppstart av planarbeid rundt den gamle bilskolen på Lade er på trappene; i samme stil som universitetstomta.

Kvartalet Ranheimsveien/Haakon VII's gt./Meråkerbanen/Leangen allé, september 2003

Voll arkitekter AS har på vegne av grunneierne kommet med innspill på overordnet infrastruktur og arealbruk og viser til konkrete planer for utbygging/utvikling.

Haakon VII's gate, bensinstasjon, november 2003

Esso Norge ønsker å etablere automatstasjon i Haakon VII's gate (Møller), og ber om at den innarbeides i forslaget.

Kommentar: Planen utelukker ikke denne typen virksomheter, men stasjonen innarbeides ikke i denne overordnede planen. Tiltaket bør avklares i en detaljplan for området og på samme vilkår som an dre tiltak innenfor området oppfylle kravet om høy arealutnyttelse.