

## Saksframlegg

---

### Tunga, endring av kommuneplanens arealdel

#### sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 11/52199-22

---

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til Tunga, endring av kommuneplanens arealdel, slik det framgår av saksframstillingen.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

#### Sammendrag

Hensikten med planforslaget er å avklare omfang av areal for arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga. Planarbeidet har sitt utgangspunkt i at det er blitt reist spørsmål om konsekvensene ved å lokalisere arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga sett opp mot målsettinger i kommuneplanens arealdel og Miljøpakken.

Konkret har dette gitt seg utslag i at Fylkesmannen reiste innsigelse til to reguleringsplaner i området, Tungavegen 28-30 og Ingvald Ystgaards veg 5. Den foreslåtte endringen gir mulighet til å vedta disse to planene. Endringen av gjeldende plan vil også gi føringer for behandlingen av ny kommuneplanens arealdel som nå er ute til høring.

Hovedutfordringen i planarbeidet har vært å fastsette omfang av arealer for arbeidsplassintensive virksomheter. Utredningene viser at kommunen så langt har nådd sin målsetting om lokalisering av 60 % av arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor kollektivbuen. Det vil likevel være en utfordring å holde fast ved denne utviklingen videre.

En konsekvens av å lokalisere mange arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga er at trafikksystemet kan få avviklingsproblemer, som kan forplante seg ut på Omkjøringsvegen. I tillegg vil arbeidsplasser på Tunga være et av områdene som vil medføre størst transportarbeid.

Rådmannen foreslår å fastsette et totalt omfang av arealer for arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga. Det totale omfanget kan ikke økes før det er et så godt kollektivtilbud i området at Tunga kan innlemmes i midtre sone for parkeringsrestriksjoner. I tillegg foreslås det endrede bestemmelser i forhold til utnyttingsgrad. Formålet med dette er å gjøre området mer attraktivt for bedrifter som har lav besøks- og arbeidsplassintensitet, altså den type virksomhet som er hovedbruken av området i dag. Det foreslås også etablering av en rundkjøring ved rampe fra Omkjøringsvegen sør i området. Etablering av rundkjøringen vil bedre avviklingen i dette krysset og redusere faren for oppstuvning av trafikk ut på Omkjøringsvegen.

## Trondheim kommune

Rådmannen mener at en byomforming av Tungaområdet kan være en mulighet på lang sikt. Dette bør imidlertid først skje etter en helhetlig gjennomgang og planlegging av området, hvor en også ser på framtidig utviklingsmuligheter ved Travbanen. Etablering av nye arealer for arbeidsplassintensive virksomheter bør konsentreres om områder innenfor kollektivbuen framfor en ytterligere spredning av arbeidsplassintensive virksomheter til områder med stor bilavhengighet.

Etter offentlig ettersyn er foreslåtte retningslinjer gjort om til bestemmelser, og rekkefølgebestemmelsen knyttet til opparbeiding av rundkjøring sør i området er utvidet til også å omfatte forlengelse av høyresvingefelt på rampe fra Omkjøringsvegen til rundkjøringen. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Statens vegvesen mener disse endringene ivaretar hensynene som lå til grunn for deres innsigelser. Forslaget kan dermed sluttbehandles av Bystyret.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

### Bakgrunn

Hensikten med planforslaget er å avklare omfanget av areal for arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga, sett i forhold til kommunens målsettinger om "rett virksomhet på rett sted". En foreslår en endring av retningslinjer og bestemmelser i kommuneplanens arealdel 2007-2018 for Tungaområdet som angir en øvre grense for denne typen areal, samt rekkefølgebestemmelser for å lette trafikkavviklingen.

### Høring og offentlig ettersyn

Oppstart av planarbeidet ble varslet 8.3.2011 og sendt på høring og kunngjort 17.1.2012.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Vedtak om oppstart av planarbeidet ble gjort i Bygningsrådet den 22.6.2010, saksnr: 70/10.

Oppstart av planarbeid ble annonsert 8.3.2011, samtidig som planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 17.8.2011, saksnr: 78/11. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn av Bygningsrådet 17.1.2012, saksnr: 01/12.

### Planprogram

Planprogrammet ble fastsatt i Bygningsrådet 17.8.2011. Følgende tema er utredet:

- Forholdet til overordna planer og strategier
- Arealbruk og tilgjengelighet
- Trafikk- og transportkonsekvenser ved lokalisering av næring
- Kollektivtransport

## Trondheim kommune

I trafikkutredningene er det vurdert følgende alternative utviklingsretninger:

0-alternativ:	Alternativ 1:	Alternativ 2:	Alternativ 3:
Videreføring av dagens bebyggelse, uten noe ytterligere utbygging.	Videreføring av dagens fordeling av arealene, utnyttelsesgrad satt til 120 %.	Kun nye kontor- og handelsarealer, likt fordelt. Utnyttelsesgrad 120 %.	Alle nye arealer kommer som industri/lager. 100 % utnyttelsesgrad.

Alternativene er utarbeidet med formål å illustrere framtidig trafikksituasjon dersom det blir gjennomført en etablering i henhold til overordnede planer. Alternativene er nødvendigvis ikke helt realistiske og alle konsekvensene ved å gjennomføre de er ikke belyst.

### Planområdet, eksisterende forhold

#### Beliggenhet

Planområdet ligger øst for Midtbyen på begge sider av Omkjøringsvegen og omfatter ervervsområdene på Tunga, avgrenset av Ingvald Ystgaardsveg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon VII's gate. Det vises til vedlagt oversiktskart.

#### Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk

Området er i dag et næringsområde med ulike typer arealbruk. Opprinnelig var dette et område avsatt for næringsmiddelindustri innenfor landbrukssamvirket. I dag er Ikea den største arbeidsplassen sammen med Tine. I senere tid er det etablert en rekke bilforretninger som henvender seg mot privatmarkedet. Det er også bedrifter som driver engrossalg mot det profesjonelle markedet. Området har betydelige arealer til lager og industri. I tillegg er det etablert kontorarealer. Dagens fordeling av areal typer er omtrent 50 % industri/lager, 25 % handel og 25 % kontor. I vest grenser området til Leangen Travbane og Leangen Idrettsanlegg. På Travbanen er det et pågående planarbeid med formål å finne en alternativ bruk av området. Foreløpige planer tyder på at området vil få en blandet arealbruk med boliger og næringsformål. På Leangen Idrettsanlegg er det en del aktivitet i dag og det er planer om både et anlegg for curling og en bane for hurtigløp/bandy/fotball. Idrettsrådet påpeker at det er utfordringer knyttet til adkomst og parkering for anlegget.

#### Pågående planarbeid i tilgrensende områder

I området rundt Tunga er det flere større planarbeider på gang: Tidligere nevnte Leangen Travbane med formål å finne en ny bruk for arealene etter at travet flytter ut. Brøset, som skal bli en fremtidsrettet miljøbydel. I tillegg er det igangsatt planarbeid for Brundalsforbindelsen. Stamrute øst er på utredningsstadiet, avhengig av valgt trase kan denne medføre en bedret kollektivsituasjon for Tungaområdet.

#### Antall arbeidsplasser

Bedriftsregisterdata fra 2010 viser at det i området var rundt 4.200 ansatte i bedriftene med adresse innenfor planområdet.

#### Tilgjengelighet

Tungaområdet har i dag en vesentlig dårligere tilgjengelighet for kollektivreisende og gående/syklende enn de mer sentrale delene av byen. 33 % av Trondheims befolkning kan nå Tungaområdet til fots eller med kollektivtransport innenfor en reisetid på 30 minutter. Det er en god tilgjengelighet til området med bil siden området ligger langs Omkjøringsvegen.

## Trondheim kommune

### Kollektivtilbud

Det lokale kollektivtilbudet på Tunga er rute 11 (Trollahaugen – Sentrum – Ikea – Jonsvatnet/Vikåsen) som går gjennom området med to avganger pr. time i hver retning i morgen- og ettermiddagsrush. Ruta bruker fra 10-16 minutter fra Munkegata avhengig av holdeplass og har avganger sporadisk hele dagen. Regionalt kollektivtilbud er linje 14: Melhus – Trondheim – Hommelvik – Stjørdal. Avganger hvert kvarter/halvtime mellom Melhus – Stjørdal via Trondheim sentrum. Ruta stopper på holdeplassen Leangen Travbane omtrent 250 meter nord for planområdet. Planområdet har tilgjengelighet med bussruter fra Værnes lufthavn ved Leangen Travbane og Granåsvegen langs Omkjøringsvegen avhengig av busselskap.

### Trafikk

Dagens trafikkmengde er beregnet til 21.500 bilturer pr hverdag i området. Det er i dag tilstrekkelig kapasitet og begrenset tidsrom med køer i alle kryssene på Tunga, avviklingen er tilfredsstillende i hele vegnettet.

### Resultater fra utredninger

#### Forholdet til overordna planer og strategier

Tilveksten av utbyggingsareal rettet mot arbeidsplassintensive bedrifter har siden 2000 vært i gjennomsnitt om lag 20.000 m<sup>2</sup> nytt kontorareal pr. år. Av disse er 65 % bygget innenfor kollektivbuen, samtidig som veksten i leiepriser også har vært sterkest her.

Det er tre etablerte områder utenfor Midtbyen og Nedre Elvehavn som har stor arbeidsplass tetthet: *Elgeseter-Lerkendal* med en stor andel bedrifter innen helse og undervisning, samt *Vestre Rosten* og *Brattøra* som begge har en hovedvekt av ordinære kontorarbeidsplasser. *Tempe/Sluppen* er et område som i dag har en blandet arealbruk, men hvor en forventer at bransjesammensetningen vil endre seg mot mer arbeidsplassintensive virksomheter og på sikt vil etablere seg som en forlengelse av aksene *Elgeseter-Lerkendal*.

Utenfor disse områdene er det flere avgrensede klynger av næringsarealer som f.eks. *Flatåsen*, *Moholt*, *Nardo*, *Tunga* og *Lilleby* med et innslag av kontorarbeidsplasser. Det typiske for disse er at de har en variert bransjesammensetning og arealtetthet, og relativt høy bilandel ved arbeidsreiser. Av de tre områdene langs *Omkjøringsvegen* har *Moholt* og *Nardo* et potensial for en bedre kollektivdekning ved at de ligger langs tunge kollektivåre, mens *Tunga* mangler dette.

#### Arealbruk og tilgjengelighet

Beregninger viser at ved å tilrettelegge for en utvikling i samsvar med dagens fordeling av arealer med en tomteutnyttelse som dagens arealdel legger opp til vil trafikken i området bryte sammen. Det samme gjelder for en utvikling hvor det kun etableres kontor og handel. Dersom det etableres industri- og lagerarealer vil ikke trafikksystemet bryte sammen, men det vil være nødvendig med tiltak i enkelte kryss for å bedre avviklingen.

#### Trafikksikkerhet

Det er foreslått en rekkefølgebestemmelse som sørger for at det etableres en rundkjøring sør i området samt forlenging av høyresvingefelt i avkjøringsrampen for å sikre en bedre avvikling i trafikken fra *Omkjøringsvegen*. Dette vil hindre oppstuvning av kø, og redusere risikoen for at denne strekker seg ut i kjørefeltene på *Omkjøringsvegen*.

## Trondheim kommune

### Trafikk- og transportkonsekvenser ved lokalisering av næring

I forhold til trafikk- og transportkonsekvenser ved lokalisering av arbeidsplasser er Tunga et av områdene som kommer ut med lengst reiselengde og følgelig da også størst utslipp av CO<sub>2</sub>. I forhold til dette er Tunga et av områdene som det vil få størst konsekvenser i forhold til transportmengde og utslipp av CO<sub>2</sub> ved etablering av arbeidsplasser.

### Kollektivtransport

Foreslåtte tiltak som vil få en effekt for området er nye bussruter som skal kjøre via Omkjøringsvegen og bedre tilgjengeligheten til området. Forslag til nye ruter vil redusere reisetiden for reisende fra Heimdal/Tiller og Ranheim/Lade. Foreløpig er de foreslåtte tiltakene planlagt som arbeidsruter i morgen- og ettermiddagsrush. Det er ikke foreslått nye ruter eller økning i frekvens fra sentrum til Tunga.

### Avveiing av konsekvenser

Utredningene viser at konsekvensene ved å tillate dagens fordeling av arealer eller en utviklingsretning som innebærer kun utvikling av arealer for handel og kontor vil medføre at trafikksystemet på Tunga vil bryte sammen og at dette vil medføre sammenbrudd på Omkjøringsvegen som er en av de viktigste strekningene både lokalt og regionalt. Utredningene viser også at en massiv økning av antall arbeidsplasser i området vil være blant de mest uheldige lokaliseringene sammenlignet med andre steder i byen, både i forhold til klimagassutslipp og samlet transportarbeid. Kollektivtilbudet er i dag relativt dårlig, det er heller ikke kommet fram resultater som tilsier at dette tilbudet vil bli vesentlig styrket med det første. En viss bedring er det, men ikke i en slik utstrekning at det kan anbefales å innføre strengere parkeringsregler for området og dermed kunne redusere området attraktivitet som reisemål med privatbil.

### Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Flere innspill etterspurte en behovsvurdering av arealer for arbeidsplassintensive virksomheter. De påpeker også at det ut ifra gang-/sykkeltilbud og kollektivsituasjonen er andre områder som er bedre egnet for denne typen virksomhet enn Tunga. Flere har også etterspurt bruk av virkemidler for å dreie utviklingen i en annen retning.

### *Endringer etter offentlig ettersyn av planprogram*

Etter offentlig ettersyn av planprogrammet ble det lagt til en utredning av kollektivtransport. Denne tar opp hvordan foreslåtte endringer i kollektivtrafikken kan påvirke utviklingen på Tunga. Det ble også endret omfang av området. Ervervsområdene vest for Tungavegen, som i dag er deler av idrettsanleggene på Leangen og Leangen travbane, ble tatt ut.

### *Samråd*

Samrådsmøte med Statens Vegvesen og Fylkesmannen

Fylkesmannen etterlyste et bredere perspektiv på planspørsmålet og hvilke virkemidler og strategier kommunen vurderer i forhold til kollektivdekning i området, type arbeidsplasser og bedrifter. Fylkesmannen mener at det er nødvendig å vurdere lokalisering ut fra et overordnet perspektiv. Det ble også etterlyst en vurdering av arealetterspørsel etter næringsarealer for kontor i forhold til andre områder.

Statens Vegvesen poengterer at det er viktig å opprettholde trafiksikkerheten både på lokal- og hovedvegnettet, samtidig som utviklingen på Omkjøringsvegen ivaretas. Spesielt gjelder dette

## Trondheim kommune

trygge kryssinger av Bromstadvegen, Tungasletta og i området ved Statoil-stasjonen (sør-vest i området). Disse vegene har tidvis høy trafikk, og samtidig er det mange myke trafikanter som skal til idrettsanleggene på Leangen. Det kan være aktuelt å foreta tiltak på lokalvegnettet og kryss i tilknytning til ramper mot Omkjøringsvegen.

*Rådmannens kommentar:*

*Målsetningen i planarbeidet er å komme fram til hva som er et forsvarlig omfang av arbeidsplassintensive arealer på Tunga. Det skal gjøres en vurdering av næringsarealer i rulleringen av kommuneplanens arealdel som vil avklare videre strategi for næringsområdene i kommunen. Planarbeidet gjør hovedsakelig en vurdering av Tunga ut ifra lokale forhold og om infrastrukturen ligger til rette for en ytterligere økning av arealene for arbeidsplassintensive virksomheter.*

*I forhold til Statens Vegvesens innspill så er formålet med planarbeidet å finne et nivå for arbeidsplassintensive arealer som ikke går utover avviklingen og trafikksikkerheten både på det lokale vegnettet og Omkjøringsvegen.*

Samrådsmøte med grunneiere (11 deltakere)

Det ble stilt spørsmål rundt dagens trafikksituasjon, framtidig trafikksituasjon og konsekvenser i forhold til boligbebyggelse, spesielt i området ved sørvendt rampe ved Angelltrøa. Videre ble det spurt om nordvendt rampe ved Bromstadvegen tenkes beholdt, denne rampa skal fjernes som følge av nylig vedtatt reguleringsplan for del av E6 Omkjøringsvegen.

Det ble også stilt spørsmål rundt trafikktall og de ulike alternativene som er utredet. Man var skeptisk til om disse representerte en aktuell eller mulig framtidig situasjon. Det ble også etterlyst en definisjon av arbeidsplassintensive virksomheter. I tillegg ble det etterlyst alternative løsninger for trafikkavvikling. For eksempel ble det foreslått en ringrute for buss langs Omkjøringsvegen. Det ble også spurt om utnyttingsgrad og hvilke formål som vil være aktuelle i området. Behovsvurdering av arealer for arbeidsplassintensiv virksomhet ble også etterspurt.

*Rådmannens kommentar:*

*Trafikksituasjonen i området og framtidige mulige utviklingsretninger er basert på hva som er mulig i forhold til eksisterende arealdel. De ulike fordelingene av arealer innenfor alternativene er gjort med formål å synliggjøre forskjellene mellom ulike typer arealer og hvilken effekt disse vil ha på trafikksituasjonen i området. Konsekvensene for nærområdet vil bli utredet i forbindelse med eventuelle reguleringsplaner.*

Innspill fra IKANO Eiendom Holding AS, e-post 28.10.2011:

Nevner at kollektivtilbudet for Tunga bør styrkes både lokalt og regionalt. Det er også flere kommentarer til trafikkanalysen: det stilles spørsmålstegn ved trafikktellingene. Tellingene er basert på rushtrafikk, handelstrafikk har en annen karakteristikk, blant annet at det handles på kveldstid, inneklemt fridager osv. Antall arbeidsplasser er beregnet for høyt både i 0-alternativet og alternativ 1, 2 og 3. Arealene i alternativ 1, 2 og 3 er for høye i forhold til IKANOs planer for områdene ved Ikea og tidligere Nortura. Beregningene av turproduksjon er i utgangspunktet riktige, men det stemmer med en typisk lørdagssituasjon, ikke hverdager.

*Rådmannens kommentar:*

*Trafikkanalysen tar i hovedsak for seg problemstillinger knyttet til arbeidsintensive virksomheter og detaljhandel. Storhandel og industri skaper en annen type trafikk som sprer seg utover døgnet*

## Trondheim kommune

*uten samme kritiske påvirkning av rushtrafikken. Det er derfor ikke like problematisk å etablere denne typen virksomhet innenfor planområdet. Antallet arbeidsplasser er revidert i trafikkanalysen. Det vil imidlertid ikke påvirke konklusjonen om at området ikke tåler større etablering av arbeidsplassintensive virksomheter og detaljhandel.*

### Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

I løpet av høringsperioden kom det inn 11 innspill. Mange av innspillene til planarbeidet har omhandlet samme tema og disse er samlet og kommentert til slutt.

IKEA, datert 27.2.2012

- Transformasjon: IKEA er et regionalt målpunkt og man bør utnytte dette ved transformasjonen av Tunga. Passivt og lite fremtidsrettet å beholde eksisterende bedriftstruktur. Byen er i sterk vekst og vil ha behov for å øke arealer for så vel handel som kontor og bolig. Tunga/Leangen er naturlige områder for denne typen etableringer.
- Kollektiv: Utviklingen på Tunga bør sees på i sammenheng med den utviklingen som man ser/har sett på Lade. Forsterke kollektivtilbudet mellom disse. Forlengelse av kollektivbuen fra Lade.
- Utnyttelsesgrad: Økning av utnyttelsesgrad generelt i området. Ønsker å øke utnytting av egen tomt fra 75 til 100 %. IKEA Leangen vil være varehuset for Trøndelagsfylkene i overskuelig framtid.
- Trafikkanalyse: Teoretiske og lite troverdig tallmateriale. For IKEA sin del er økt areal og omsetning er ikke lik økt trafikk.

*Rådmannens kommentar:*

- *Transformasjon av Tunga. Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Kollektivtrafikk. Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Utnyttelse: Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Trafikkanalyse: Hovedpoenget med de ulike alternativene er å illustrere en trafikksituasjon dersom Tungaområdet utnyttes i samsvar med overordnede planer. Man har derfor ikke lagt vekt på om alternativene i trafikkanalysen er realistiske, men at de gir et beslutningsgrunnlag for å vurdere en framtidig trafikkutvikling ved ulike utviklingsretninger. Trafikkanalysen tar i hovedsak for seg problemstillinger knyttet til arbeidsintensive virksomheter og detaljhandel. Storhandel og industri skaper en annen type trafikk som sprer seg utover døgnet uten samme kritiske påvirkning av rushtrafikken. Det er derfor ikke like problematisk å etablere denne typen virksomhet innenfor planområdet. Det vil imidlertid ikke påvirke konklusjonen om at området ikke tåler større etablering av arbeidsplassintensive virksomheter og detaljhandel.*

Næringsforeningen i Trondheim, datert 1.3.2012

- Feil tilnærming til Tungaområdet. Hvis et område ikke har god kollektivdekning må konklusjonen være å bedre kollektivtilbudet, ikke hindre utbygging i området. Spesielt gjelder dette siden det er mangel på areal i Trondheim.
- Storstilt satsing på infrastruktur for kollektivtrafikk til Tungaområdet, samt at området kan bygges ut med publikumsintensiv virksomhet når dette er gjort.

*Rådmannens kommentar:*

- *Kollektivtrafikk. Det vises til Rådmannens vurdering*

## Trondheim kommune

Tungaveien 26 AS/Ikano Eiendom Holding AS, datert 12.3.2012

- Kortsiktig perspektiv: Høyere utnyttning enn 100 % og høyere maksimalt areal enn 80 000 kvm. Dette for å sikre en mer bymessig fortetting.
- Formål: Planen bør åpne for alternative formål. En helhetlig fremtidsplanlegging bør medføre at Tungaområdet burde kunne få andre formål.
- Rekkefølgekrav: Urimelig at dette rammer så store deler av området uten å differensiere på ulike typer utbygginger. Kravet burde komme til anvendelse på de prosjektene som gjennom trafikkanalyser belaster kryssene med mest ny trafikk. Eventuelt å organisere som en tilskuddsordning/refusjonsordning hvor alle fremtidige prosjekt må betale sin andel.
- Kollektivløsninger/kollektivdekning: Støtter en utvikling som sikrer en høyere intensitet på kollektivtrafikken i området. Utvide kollektivbuen fra KBS/Strindheim.
- Trafikkanalysen: Mener at trafikkanalysen ikke vurderes opp mot nye trafikkprosjekter i regi av Statens Vegvesen langs E6 og Haakon VIIs gate og hvordan disse vil påvirke trafikkanalysen. Det er stor forskjell på trafikkbildet syd i området og trafikkbildet ved IKEA og Tungavegen 26 (tidligere Nortura) som i hovedsak betjener kunder fra rundkjøring ved IKEA. Vurderinger som er gjort for arealøkningene i alternativ 1 og 2 for IKEA og en fremtidig bruk av Tungaveien 26 er for høye. Dette medfører at trafikkmengden er for høy.

*Rådmannens kommentar:*

- *Kortsiktig perspektiv/Utnyttning: Se Rådmannens vurdering*
- *Formål: Det pågående planarbeidet har ikke omfattet en vurdering av alternative formål. Planarbeidets hovedfokus har vært å finne et riktig omfang av arbeidsplassintensive virksomheter på Tunga. En eventuell endring av formål ligger utenfor planarbeidets mandat og bør ta utgangspunkt i et bredere kunnskapsgrunnlag.*
- *Rekkefølgekrav: Organisering av opparbeidelsen av rundkjøring og forlengelse av høyresvingefelt ligger utenfor planarbeidet og er privatrettslige problemstillinger som forutsettes løst i samarbeid når dette blir aktuelt.*
- *Kollektiv: Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Trafikkanalysen: Kapasiteten for sidevegene vil ikke bli bedre etter utbygging av nye hovedveger gjennom området. Krysset skal også etter utbygging være en tofelts rundkjøring. Økt kapasitet fra Haakon VIIs gate vil gi mindre innslipp fra sidevegene i rundkjøringen. Alternativene som er benyttet i trafikkanalysen er ment som illustrasjoner på utbygginger i tråd med overordnet plan. Arealøkningene for de nevnte områdene er i tråd med alternativene som er benyttet og viser konsekvensene ved å bygge ut områdene i tråd med utnyttelsen det legges opp til i kommuneplanens arealdel.*

Øvre Rotvoll Eiendomsutvikling AS, datert 20.3.2012

- Transformasjon: Støtter intensjonen om en helhetlig planlegging av Trondheim øst, men er redd for at det tar for lang tid. Transformasjon av Tungaområdet er i gang og er redd for at forsøket på å stoppe/bremse utviklinga vil føre til dårligere løsninger for hele Trondheim øst.
- Kollektivtrafikk: Etablering av kollektivknutepunkt ved Øvre Rotvoll og Sluppen. Forbedring av rutetilbudet mellom Sluppen og Rotvoll/Tungaområdet vil bedre kollektivtilbudet til store deler av Trondheims befolkning og hvor mange bedrifter er lokalisert i dag. Mener en utbygging/transformasjon av Øvre Rotvoll, Leangen og Sluppen vil åpne for nye muligheter for kollektivtrafikk for Tunga, Brøset, Granås og Dragvoll.



## Trondheim kommune

### *Rådmannens kommentar:*

- *Transformasjon av Tunga: Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Kollektiv: Det vises til Rådmannens vurdering*

### Sør-Trøndelag Fylkeskommune, datert 15.3.2012

- I et lengre perspektiv er det et mulig grep å utvide dagens kollektivbue til en kollektivring som også omfatter omkjøringsvegen. Dette må drøftes i et langsiktig perspektiv hvor også infrastruktur inngår, eksempelvis utvide omkjøringsvegen med kollektivfelt.
- Innenfor et kortere perspektiv finnes det nok alternative arealer med langt bedre kollektivdekning, for eksempel Tempe og Sluppen. Ut fra målene i fylkesdelplan "Ny giv" og regional plan for klima og energi synes det riktig å bygge ut disse arealene først. Fylkeskommunen støtter planforslaget.

### *Rådmannens kommentar:*

- *Transformasjon av Tunga – Langsiktig perspektiv: Se Rådmannens vurdering*

### Selberg Arkitekter AS, pva. Leangen travbane, datert 14.3.2012

- Transformasjon av Tunga: Foreliggende planer for boligutvikling og noe næring på Leangen må tas med i vurderingene med de endringene som det legges opp til på Tunga.
- Kollektivtrafikk: Utvidelse av kollektivbuen med videreføring til Brøsetområdet. Dette vil kunne gi en miljøgevinst gjennom en storsatsning på kollektivtrafikk.
- Å begrense arealene for arbeidsplassintensive virksomheter vil hemme utviklingen av kollektivtilbudet.

### *Rådmannens kommentar:*

- *Transformasjon av Tunga: Det vises til Rådmannens vurdering*
- *Kollektivtrafikk: Det vises til Rådmannens vurdering*

### AtB, datert 15.3.2012

- Utvikling av Brøset, med gjennomgående bussgate/-vei. Ny stamrute øst som tunnel under Tyholt og opparbeidelse av Brundalsforbindelsen. En avdeling av HiST flytter til området i løpet kort tid.
- Hvordan Tungaområdet blir vurdert på lengre sikt avhenger av planløsning, virkelige etableringer og beregnet/virkelig trafikkvekst. Trafikkvekst påvirkes av flere forhold, men pris, restriksjoner på bilbruk (bompenger, rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner mv), tilgjengelighet og trafikkavvikling er faktorer som påvirker etterspørselen.
- Etablering av HIST på Tunga kan framskynde økning/bedring i tilbudet, dette avhenger av antallet studenter.
- Gjennomført og planlagt bedring av tilbudet langs E6/Omkjøringsvegen mellom Melhus/Heimdal og Lade.

### *Rådmannens kommentar:*

- *Kollektivtrafikk: Se Rådmannens vurdering*

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 14.3.2012

- Vilkår for egenre kjennetegn:

## Trondheim kommune

- Retningslinje 2.4.8 om utnyttingsgrad i området må fastsettes gjennom bestemmelse til kommuneplanen. Utnyttingsgraden må i forhold til retningslinje i gjeldende plan minimum opprettholdes. Dette for å oppnå en effektiv arealbruk.
- For å redusere klimagassutslippene må det legges til rette for at transportavviklingen kan bedres: Retningslinje 2.4.9 må omgjøres til bestemmelse. I tillegg må det tas inn en bestemmelse om byggegrenser som kan ivareta en enklere prosess for å etablere egne kollektivfelt, egne sykkelfelt og gangveger i området. Jfr pbl 11-9,5.

### Rådmannens kommentar:

- *Foreslått retningslinje 2.4.8 gjøres om til bestemmelse. For vurdering av utnyttingsgrad, se Rådmannens vurdering.*
- *Foreslått retningslinje 2.4.9 gjøres om til bestemmelse. Når det gjelder ivaretagelse av muligheten for å legge til rette for kollektivfelt, sykkelfelt og gangveger legges det til en bestemmelse som sikrer at der det er nødvendig skal det settes av areal til kollektiv- og sykkelfelt og gangveger. Dette kravet er i samsvar med Rådmannens forslag til bestemmelser i revidert kommuneplanens arealdel.*

### Statens Vegvesen, datert 14.3.2012

- Store utbygginger, på Sluppen, Tempe, Brattøra og Lade i tillegg andre områder. Disse områdene er bedre egnet for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter og har bedre tilgjengelighet enn Tunga. SVV er av den oppfatning at det er rikelig med denne typen arealer i Trondheim.
- Omkjøringsvegen er hovedruten mellom nord og sør og det må sikres god avvikling. I og med at omkjøringsvegen går gjennom området er området egnet for areal- og transportkrevende virksomheter. Dette i forhold til varetransport og god tilgjengelighet for tungtransporten.
- Nye utbygginger på Granåsen, Grilstad, Ranheim og Brøset vil medføre økt trafikk gjennom Tungaområdet.
- Vegdirektoratet har gjort en fraviktsbehandling for etablering av bussholdeplasser langs omkjøringsvegen. Denne konkluderer med at det ikke tillates etablering av nye bussholdeplasser langs omkjøringsvegen.
- Etterlyser definisjon av godt rutetilbud og frekvens.
- 2.4.9 gjøres om til bestemmelse.
- Om p-restriksjoner tilsvarende midtre sone er riktig må vurderes.
- Vilkår for egenrevisjon: Trafikkanalyse som viser konsekvensene av etablering av 10 000 m<sup>2</sup> med arbeids- og besøksintensiv virksomheter. Trafikkanalysen må illustrere belastningsgrad i vegnettet og kryssene, kølengder og forsinkelser samt forslag på tiltak.

### Rådmannens kommentar:

- *Definisjon, godt rutetilbud: Minst 70 % av Trondheims befolkning kan nå arbeidsplasser på Tunga til fots eller med kollektivtransport med reisetid inntil 30 minutter.*
- *Foreslått retningslinje 2.4.9 gjøres om til bestemmelse.*
- *En revurdering av parkeringsrestriksjonene foregår i sammenheng med rulleringen av kommuneplanens arealdel.*
- *Vilkår for egenrevisjon: Det er gjort en vurdering av trafikkavviklingen ved innføring av rundkjøring sør i området, som foreslått i forslag til bestemmelser. Denne viser at det er en*

## Trondheim kommune

*akseptabel avvikling ved en trafikkmengde som i alternativ 3 med rundkjøring. I tillegg foreslås det å forlenge høyresvingefeltet på rampa fra Omkjøringsvegen til krysset.*

Idrettsrådet i Trondheim, datert 30.3.2012

- Støtter kommunens bekymring for de trafikale utfordringene en utbygging av arbeidsplassintensive virksomheter vil få.
- Leangen idrettspark har store utfordringer knyttet til tilrettelegging for adkomst og parkering.
- Nye prosjekter på gang som vil øke den totale aktiviteten i anlegget betydelig og dermed forsterke trafikale utfordringer.
- Leangen idrettspark må tas inn i beskrivelse av dagens situasjon og tilstøtende arealbruk. Utfordringer på Leangen idrettspark bør utredes i sammenheng med konsekvensene av planene innenfor planområdet.

*Rådmannens kommentar:*

- *Nye prosjekter og problematiske adkomst- og parkeringsforhold er tatt med i beskrivelse av området. Planarbeidet har som formål å fastsette en overordnet bestemmelse på omfanget av arbeidsplassintensive arealer på Tunga. Det ligger ikke innenfor planarbeidet å utrede konkrete problemstillinger knyttet til enkelte områder. Trafikkanalysen som er gjennomført har tatt hensyn til veiene som har tilknytning til Leangen Idrettspark.*

### **Rådmannens vurdering og anbefaling**

Flere av innspillene til planforslaget dreier seg om en transformasjon og byomforming av Tungaområdet til andre funksjoner og formål. Tungaområdet har et stort potensiale for framtidig omforming, men dette avhenger av flere forhold, bl. a. spørsmålet om lokalisering av ny travbane og utviklingen av nærliggende områder. I første omgang prioriterer kommunen planarbeidet for byomforming av Nyhavna og Tempe. Tunga kan være et neste steg for en slik utvikling, men pr. i dag er det både en mangel på industriareal, og en god tilgang på areal for arbeidsplassintensive virksomheter innenfor kollektivbuen, slik at det ikke er noen overbevisende grunner til å utvide omfanget av dette på Tunga.

Rådmannen er av den oppfatning at Tungaområdet på kort sikt bør beholdes som et næringsområde beregnet på transport- og arealkrevende næringer som kan benytte seg av områdets gode tilgjengelighet til overordnet vegnett. Dette synet støttes også av Statens Vegvesen. Erfaringsmessig innebærer krav om høyere utnyttning enn 100 % behov for å utnytte arealer over grunnetasjen til virksomheter som sjelden kan karakteriseres som annet enn arbeidsplassintensive. En høy forventet utnyttning av arealene er også prisdrivende på eiendommene, det vil derfor være et fornuftig grep å senke utnyttelsen i området for ikke å presse opp antallet kvadratmeter innenfor hvert tiltak.

Vegvesenet trekker også fram viktigheten av trafikk-avviklingen på Omkjøringsvegen. Trafikkanalysene som er gjennomført i løpet av planarbeidet viser at dersom Tungaområdet utnyttes på det nivået kommuneplanen legger opp til med arbeidsplass- og besøksintensive arealer vil dette medføre totalt sammenbrudd i trafikksystemet på Tunga.

Selv om det iverksettes tiltak for å forbedre kollektivtilbudet på Tunga, vil det fortsatt ha en langt dårligere tilgjengelighet enn byområder mer sentralt, på grunn av det store behovet for omstigning fra andre deler av byen. Vurderingene som er gjort med hensyn til kollektivsituasjonen

## Trondheim kommune

er primært basert på dagens situasjon. Et godt kollektivtilbud defineres for Tunga ved at 70 % av befolkningen i Trondheim skal nå området enten til fots eller med kollektivtransport innen 30 minutter. Trafikkanalysen viser at status er at kun 33 % har en slik tilgjengelighet i dag. Med tanke på en framtidig etablering av et bedre kollektivtilbud settes det en bestemmelse som samsvarer med Rådmannens forslag til bestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Rådmannen konkluderer med at planarbeidet som er gjennomført tilsier at på det nåværende tidspunkt er ikke Tunga egnet for større utbygging av arbeidsplassintensive virksomheter. Videre vurderinger av Tunga bør gjøres enten i kommuneplanens arealdel eller som en kommunedelplan. Rådmannen konkluderer med at Tungaområdet kan tåle ytterligere 10.000 m<sup>2</sup> med arbeidsplassintensive arealer. Dette betyr at det åpnes for å etablere de tiltakene som i dag har innsigelse fra Fylkesmannen, Tungavegen 28-30 og Ingvald Ystgaardsveg 5. Utredning av trafikkonsekvensene i de to sakene har vist at disse ikke vil medføre problemer i trafikkavviklingen i området. Etter dette vil det i henhold til arealdelens bestemmelser ikke være tillatt med en ytterligere etablering av arealer for arbeidsplassintensive virksomheter inntil kollektivtilbudet er betydelig bedret og parkeringsrestriksjonene kan strammes inn.

Etter høringen er rekkefølgebestemmelsen vedrørende rundkjøring sør i området utvidet til å omfatte også en utvidelse av høyresvingefeltet på rampen opp til den aktuelle rundkjøringen. Foreslåtte retningslinjer er også omgjort til bestemmelser.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Statens vegvesen mener de endringene som foreslås i forhold til planforslaget som ble lagt ut til høring, ivaretar de hensynene som lå til grunn for deres innsigelser. Forslaget kan dermed sluttbehandles av Bystyret. Rådmannen foreslår følgende endringer av kommuneplanens arealdel:

### **Bestemmelse § 8.4.1**

*"Kollektivtransportens framkommelighet skal sikres i et område avgrenset av Ingvald Ystgaardsveg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon Vlls gate. Der det er nødvendig skal det settes av areal til reserverte kjørefelt for kollektivtrafikk, sykkelfelt og gangveger."*

### **Bestemmelse § 8.4.2**

*"I områder som primært har produksjons- og lagerfunksjoner bør tomteutnyttningen ikke overstige 100 %, dette gjelder spesielt for Tunga i et område avgrenset av Ingvald Ystgaardsveg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon Vlls gate."*

### **Bestemmelse § 8.4.3**

*"Innenfor ervervsområdene på Tunga, avgrenset av Ingvald Ystgaardsveg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon Vlls gate, tillates det ikke at samlet bruksareal for arbeidsintensive virksomheter overstiger 80.000 m<sup>2</sup>, før kollektivtrafikken har så godt rutetilbud og frekvens at ny utbygging kan forutsette parkeringsnormer tilsvarende midtre sone i arealdelen."*

### **Bestemmelser "§ 5.3 Rekkefølgekrav for Tunga**

*Utbygging innenfor ervervsområdene på Tunga, avgrenset av Ingvald Ystgaardsveg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon Vlls gate, tillates ikke før det er etablert ny rundkjøring i krysset mellom Ingvald Ystgaardsveg og nordgående rampe fra Omkjøringsvegen og høyresvingefeltet er forlenget til minimum 50 meter på rampe fra Omkjøringsvegen."*

## Trondheim kommune

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 28.6.2012

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef  
Erling Kristian Skinderhaug  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg 1:

Oversiktskart

Vedlegg 2:

Brev fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Vedlegg 3:

Brev fra Statens Vegvesen

