



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

ARC Arkitekter AS

N-

Vår saksbehandler  
Kristine Tønnesen

Vår referanse  
21/28509-15 (43196/22) L12  
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato  
31.05.2022

## Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren, anmodning om oppstartsmøte Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

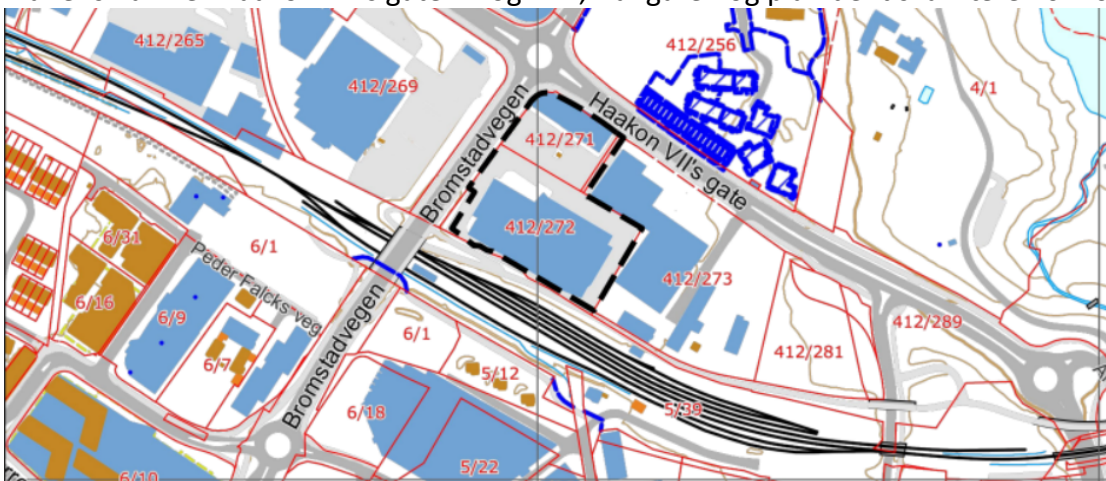
### Bakgrunn

Vi viser til mottatt materiale (07.09.2021, 01.03.2022, og 26.04.2022), saksprotokoll fra bygningsrådsmøte 15.02.2022 (sak 33/22), og til møte med kommunen 19.04.2022.

Planarbeidet gjelder Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren, gnr./bnr. 412/271 og 412/272.

Hangaren har vært gjenstand for flere runder med byggesaksbehandling som kort fortalt har endt i en situasjon hvor det er etablert en del forretninger som må flytte ut. Statsforvalteren opphevet dispensasjon for forretninger som ikke var i tråd med reguleringsplan (konsepter som Jula, Power, Rusta og XXL defineres ikke som plasskrevende varer). Bygget var da allerede tatt i bruk til slike forretninger. Det er nå ønskelig å omregulere området slik at disse forretningene fortsatt kan bli i Hangaren. Plangrense vises med stiptet linje i figur under.

Planens navn er Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren og planident skal være 20220016.



Postadresse:  
TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
+47 72542500

Organisasjonsnummer:  
NO 989 091 409

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

Internettadresse:

Plankonsulent er:

Plankonsulent er ARC Arkitekter AS, Vestre Kanalkai 20, 7010 Trondheim, tlf: 73 99 12 20, e-post: [arc@arcarkitekter.no](mailto:arc@arcarkitekter.no), ved kontaktperson Håkon Hasslan Skarshaug, tlf: 98 26 51 74, e-post: [haakon@arcarkitekter.no](mailto:haakon@arcarkitekter.no)

Forslagstiller er:

Forslagsstiller er Hangaren Lade AS, Haakon VII's gate 27, 7041 Trondheim, tlf: 73 92 12 75, ved kontaktperson Arild Holten, e-post: [arild@dolphin-holding.no](mailto:arild@dolphin-holding.no)

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

Saksansvarlig: Kristine Tønnesen, tlf: 415 15 992, e-post: [kristine.tonnesen@trondheim.kommune.no](mailto:kristine.tonnesen@trondheim.kommune.no)

Partner: Hanne Nordgård, tlf: 72 54 27 29, e-post: [hanne.nordgard@trondheim.kommune.no](mailto:hanne.nordgard@trondheim.kommune.no)

### Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å regulere slik at formålet *forretning* ikke er begrenset til kun å gjelde *plasskrevende varer*, slik det er angitt i gjeldende reguleringsplan fra 2012, *r20110035 - Haakon VII's gt. 27 og 27B, gnr 412 bnr 271 og gnr 412 bnr 272*. Eksisterende bygg skal fortsatt stå. Det er ikke planlagt å tilrettelegge for dagligvarer.

Planforslaget har videre til hensikt å sikre at det ikke etableres virksomheter som realistisk lar seg etablere i Midtbyen. Det foreslås for eksempel å sette krav om minimumsareal for enkeltvirksomheter på 1500 m<sup>2</sup>.

### Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Planområdet er i *Kommuneplanens arealdel 2012 - 2024* (KPA) avsatt til *næringsvirksomhet - nåværende*. I *Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, k0467* (28.04.2005) er planområdet avsatt til *næringsområder - framtidig*. I bestemmelsens § 3.5 - 1 står følgende om planområdet:

§ 3.5-1 I områdene kan det etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper og mindre forretninger/utsalg som er direkte tilknyttet eksisterende lager- og industrivirksomhet.

Planinitiativet er ikke i tråd med overordnede planer.

Gjeldende reguleringsplan for området er *r20110035 - Haakon VII's gt. 27 og 27B, gnr 412 bnr 271 og gnr 412 bnr 272*. Denne trådte i kraft 24.5.2012, og gjelder foran KPA, jf. KPA § 2.3. I reguleringsplanen står det i bestemmelsens formål § 2.1:

### § 2.1 Formål forretning i F1, F2, F3 og F4

Innenfor planområdet kan det etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper og mindre forretninger/utsalg som er direkte tilknyttet eksisterende lager- og industrivirksomhet.

Med plasskrevende varegrupper menes forretninger for biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

Det tillates ikke etablert dagligvarehandel.

Planinitiativet er i strid med reguleringsbestemmelsene § 2.1. Reguleringsbestemmelsene setter begrensninger som gjør at ønskede forretninger for annen detaljvarehandel ikke tillates.

### Viktige utfordringer i planområdet

Hovedutfordringene ved dette planforslaget er virkningen tiltaket vil ha for handelen i Midtbyen, virkningene for trafikksystemet i området og for hvordan kommunen skal nå nullvekstmålet. Det er også utfordringer innen trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Endringen av type forretning har innvirkning på alle disse temaene.

#### Handel

Trondheim kommune har som mål å verne om handelen i Midtbyen. Vi vet at forretning for detaljhandel utenfor Midtbyen gir større konkurranse mot handelen i Midtbyen enn det forretning for plasskrevende varer gjør. Plasskrevende varegrupper er definert som "for eksempel biler, båter, landbruksmaskiner, trelast, byggevarer og planteskole/hagesentre" (KPA § 15.2), og omfatter handel med varer som det i svært liten grad finnes tilbud om i Midtbyen.

Handelsanalysen som ble gjort til høringen av Kommunedelplan for Lade og Leangen i 2013 var ikke innrettet for å vise konsekvensen av dette konkrete planinitiativet og har derfor begrenset verdi konkret for Hangaren i dag. Arbeidet med kommunedelplanen ble satt i bero sommeren 2019. Kunnskapen fra både denne og senere analyser viser likevel at mer detaljhandel i dette området vil medføre større konkurranse mot Midtbyen, og at Midtbyen får lavere markedsandeler. Det vil også føre til at en større andel av handelsreisene foregår med bil, og dermed gir økt biltrafikk og tilhørende utslipp. Med denne kunnskapen blir en viktig utfordring i planarbeidet hvordan planen kan verne om handelen i Midtbyen.

#### Trafikk og nullvekstmål

Endring av formål *forretning for plasskrevende varer* til formål *forretning for detaljhandel* vil medføre en endring av antall besøkende. Antall besøkende som kommer med bil vil mest sannsynlig øke, og trafikksystemet på Lade bli ytterligere belastet. Kapasiteten på trafikksystemet i området er utfordrende allerede i dag.

SVV har fremmet flere innsigelser på planer i området som går på trafikk. Trafikk er et av de viktigste temaene i denne planen, og dette henger tett sammen med endringen av formål. I kommunen jobber Mobilitets- og samferdselsenheten nå med en mobilitetsanalyse som svar på innsigelsene. Denne skal kunne gi noen føringer for hvordan kjøremønsteret skal bli. Fylkeskommunen jobber også med en langsiktig plan for Haakon VII's gate med fokus på fremkommelighet for buss. De jobber med selve utformingen av gata.

Flere besøkende med bil vil ha betydning for hvordan kommunen skal nå nullvekstmålet.

### Trafikksikkerhet

Utkjøringen mot vest (til Bromstadvegen) har vist seg å kunne skape farlige trafikksituasjoner. Den er ikke utformet i henhold til kommunens normtegninger. Biler blir stående i sykkelfeltet og delvis på fortau å vente for å komme ut i veibanen. Dette fordi det ofte er kun små luker hvor bilene kan få kjørt ut. Dette er uheldig både for trafikksikkerheten og for fremkommeligheten for syklende og gående. Det forventes økt bruk av sykkelvegen og fortauet fremover da det i området lengre sør for planområdet vil komme mange nye boliger og ny videregående skole, og som det vil være naturlig for å gå eller sykle på denne siden av veien.

Ved utkjøringen i nord (til Haakon VII's gate) er det observert flere farlige situasjoner ved at biler kjører feil og krysser sperre/midtlinjen. Her er det høyre ut og høyre inn som gjelder.

### Forhold til Byutviklingsstrategi for Trondheim

I *Byutviklingsstrategi for Trondheim* (vedtatt av bystyret 09.12.2020), står det at områder som inngår i *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen* (vedtatt 28.09.2018) bør forbeholdes plasskrevende næring.

I *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen*, sier anbefalingene at kommunen “[...] bør i sterkere grad sikre at det etableres lokalservicevirksomheter, lager/logistikkbedrifter og mindre industrivirksomheter på eksisterende og framtidige næringsarealene avsatt i kommuneplanens areadel”.

Planinitiativet er dermed ikke i tråd med *Byutviklingsstrategi for Trondheim*, og *Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen*.

### **Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan**

Arbeidet med reguleringsplan for planområdet kan igangsettes, jf. vedtak gjort i bygningsrådet 15.02.2022 (sak 33/22). Byplankontoret anbefalte i utgangspunktet ikke igangsetting av planarbeidet. Forslagsstiller krevde å få saken forelagt bystyret (delegert til bygningsrådet) til endelig avgjørelse, jmfør § 12-8 i plan- og bygningsloven, og saken ble der omgjort.

Kommunedirektøren vil vurdere å endre formålet og bestemmelsene for området i utkastet til ny KPA, som vil fremmes til politisk førstegangs behandling til høsten, slik at overordnede rammer blir i tråd med dagens drift og bygningsrådets vedtak 15.02.2022. Handelsutredningene som gjøres i denne saken vil være viktige også i den vurderinga fram mot sluttbehandling av ny KPA.

Råd om det videre arbeidet med planen:

Planforslaget vil kunne gi en rekke negative konsekvenser som nevnt ovenfor under punkt om viktige utfordringer i planområdet. Det er viktig at virkningene belyses godt og at de negative virkningene minimeres slik at planforslaget kan bli så godt som mulig.

### Handel

Det må vises hvilke konsekvenser planforslaget har for handelen i Midtbyen. Utredningen må vise forskjellen mellom det som tillates i gjeldende reguleringsplan kontra det som foreslås tillatt i planforslaget.

Forslagsstiller har foreslått å sette en minimumsgrense på 1500 m<sup>2</sup> BRA for hver forretning, med hensikt å kunne begrense de negative konsekvensene for handel i Midtbyen. Tanken er at større

forretninger ikke så lett kan etablere seg i Midtbyen, og dermed konkurrere mindre mot handel i Midtbyen. Byplankontoret mener enhver etablering av forretning for detaljhandel vil ha negative konsekvenser for Midtbyen. Byplankontoret er usikre på effekten av dette. Effekten av tiltaket bør utredes som et avbøtende tiltak. Det bør også opplyses om hvilke størrelse hver forretning har i dag, og vurdere om en bestemmelse som gjør at det ikke blir flere forretninger kan ha større effekt. I tillegg bør det vurderes om det finnes andre avbøtende tiltak.

### Trafikk, trafiksikkerhet og nullvekstmål

#### *Trafikkavvikling*

Byplankontoret anbefaler at utkjøringen mot Bromstadvegen stenges, og at utkjørselen/atkomsten mot Haakon VII's gate er den eneste. Denne bør kun være tillatt for høyre av/høyre på, og det bør etableres en midtrabatt som styrer trafikken i riktig kjøreretning. Planavgrensningen bør derfor utvides. Hvis avkjørselen mot Bromstadvegen ikke kan stenges så må sykkelvegen trekkes inn 5 meter.

Det må gjøres en kapasitetsberegning av trafikkavviklingen i rundkjøringen, og hvor rundkjøringen i Falkenborgvegen og rundkjøringen ved Rotvoll også er med (merket grønt i utsnittet under).



#### *Reisemiddelfordeling og omland*

Det må vises en sannsynlig reisemiddelfordeling, denne vil ha sammenheng med parkering. Vi ber også om at det gjøres en sammenligning av den aktuelle etableringen med en tilsvarende i Midtbyen. Dette med tanke på reisevaner (reisemiddel og -lengder) for de besøkende.

Det må beskrives hvilket "omland" forretningene i dette bygget skal henvende seg til, og hvordan det er tenkt at besøkende skal komme seg dit, samt hvor mange besøkende det forventes hver dag.

#### *Gange*

Gangforbindelser til området, over parkeringsarealet og ved inngangsparti må forbedres og tydeliggjøres, og sikres opparbeidet i planforslaget. Gående må ha høy prioritet slik at det blir mer attraktivt og trygt å gå og oppholde seg i området.

Gående vil gå korteste veg til målpunkt som buss, og tog (Leangen stasjon), undergangen under brua, samt fotgjengeroverganger. Interne gangforbindelser som leder til undergangen under Bromstadvegen, samt fra hjørnet ved rundkjøringen og til hovedinngangen må sees nærmere på. Hvordan planforslaget kan gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektivtrafikk til planområdet må gjøres rede for.

### *Parkering*

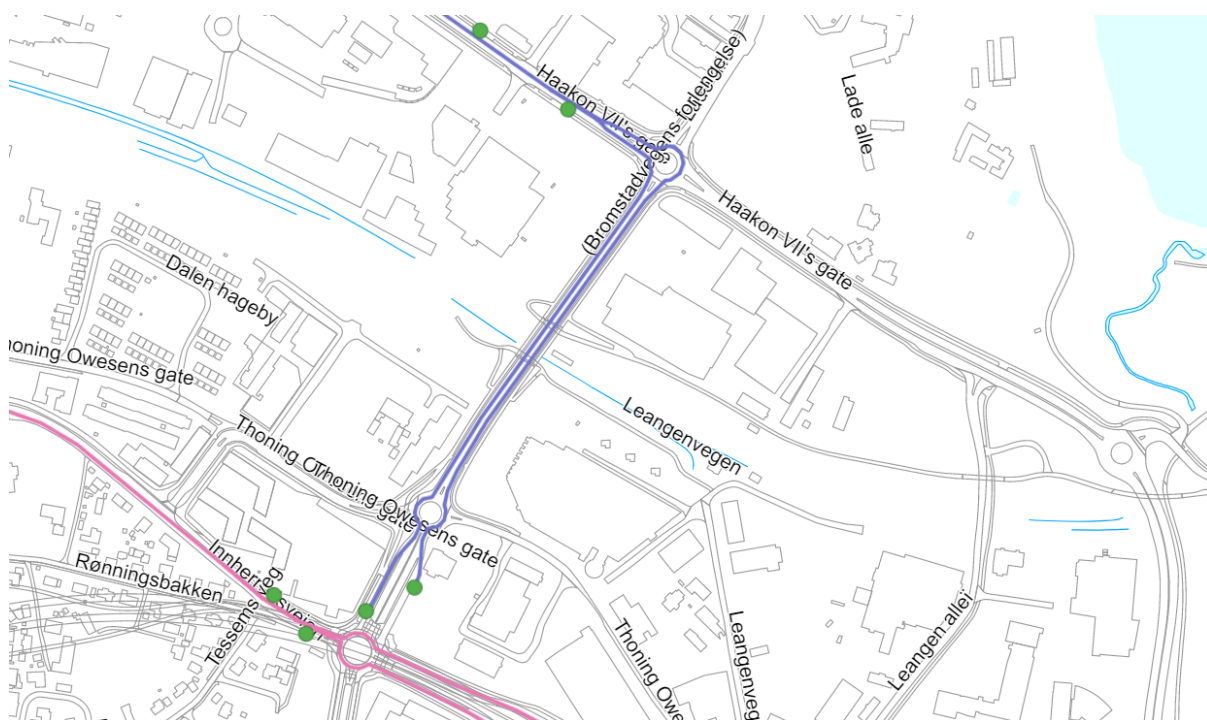
Det må settes et makskrav for parkering for å styre flere til alternative fremkomstmiddel slik som Metrobussen.

Det må også sees på om arealet på bakkeplan kan opparbeides som f.eks. mobilitetspunkt (med mulighet for leie av lastesykler, bildeleplasser osv.) og torg/byrom. Vurder hvorvidt slikt areal kan reguleres til offentlig areal.

Tilrettelegg for bedre sykkelparkering.

### *Kollektivtrafikk*

Nærmeste holdeplasser er i dag i Haakon VII's gate i nordvest, og lengre sør i Bromstadvegen, nær Sirkus shopping. Holdeplasser vises med grønn prikk i kartutsnittet under. Blå linje viser metrobuslinje M2, og rosa M1. Brua over jernbanen er avsatt som fremtidig kollektivknutepunkt i KPA.



### Antikvariske verdier

Det er viktig at den gamle hangaren fortsatt blir sikret. Det er vesentlig at det reguleres med store forretningsflater, dette gjelder særlig andre etasje, slik at takkonstruksjon i størst mulig grad blir eksponert. Det er viktig med bestemmelse som fortsatt sikrer at himling/takkonstruksjon skal være eksponert. Bevaringsbestemmelse må videreføres.

### Vann og avløp

Det er ikke planlagt endring av bebyggelsens utforming og utomhusanlegg i planinitiativet. All VA-infrastruktur er på plass. Det kreves ikke overordnet VA-plan som følger reguleringsplanen til behandling.

### Renovasjon

Det må sikres i bestemmelsene hvordan avfallet skal håndteres. Det skal helst håndteres innomhus. Dersom utomhus, skal det være nedgravd løsning. Avfallshåndtering må beskrives.

### Annet

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

### **Krav til komplett planmateriale**

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i vår eksterne reguleringsveileder på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/utarbeide-privat-reguleringsplan/> samt vedlagte liste med krav til komplett materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3. Forskriften finnes her: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>

### **Planprogram og konsekvensutredning**

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke for dette planarbeidet. Gjeldende reguleringsplan regulerer til formålet *forretning*, men bestemmelsene begrenser dette til kun å gjelde *plasskrevende varer*. Planinitiativet legger opp til å også tilrettelegge for *detaljhandel*, men under 15 000 m<sup>2</sup> BRA. *Dagligvare* er ikke aktuelt på nåværende tidspunkt.

Byplankontoret har vurdert tiltaket etter § 6 b, vedlegg I nr. 24. Ettersom tiltaket er under 15 000 m<sup>2</sup> BRA, omfattes det ikke av vedlegg I i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 6 b.

Byplankontoret har videre vurdert om tiltaket kan falle inn under vedlegg II nr. 11 j, jf. oppfangskriteriene i forskriftens § 10. Byplankontoret har vurdert at tiltaket ikke vil kunne gi slike vesentlige virkninger som § 10 omhandler. Tiltaket vil for eksempel ikke gi noen vesentlig forurensning eller berøre områder med uberørt natur eller landbruksareal.

Byplankontoret har videre vurdert særskilt om tiltaket kan komme i konflikt med § 10, tredje ledd, c:

*Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.*

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, sier bl.a. dette under mål:

*Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra*

*til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*

*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange [...]*

Planforslaget vil sannsynligvis gi økt trafikk, og økt bilbruk, til tross for at det ligger svært tett på et kollektivknutepunkt og nært metrobussholdeplass. Dette vil kunne skape problemer for fremkommeligheten for kollektivtrafikken i et allerede belastet vegsystem på Lade. Planforslaget vil kunne vanskeliggjøre muligheten for å nå nullvekstmålet. Utkjøringen i Bromstadvegen vurderes også å gi økt ulykkesrisiko for gående og syklende ved at biler blir stående i sykkelfeltet for å komme ut. Byplankontoret anbefaler at utkjørselen stenges, men om det er gjennomførbart er usikkert. En forretning for detaljhandel plassert i Midtbyen fremfor på Lade hadde også gjort det lettere for alle innbyggere i Trondheim å velge gange, sykkel eller kollektiv-transport fremfor bil.

Byplankontoret har vurdert at tiltaket totalt sett ikke vil gi vesentlige negative virkninger for miljø eller samfunn. Konsekvensene av tiltaket vil uansett utredes.

### **Planbeskrivelsen**

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.06.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.

I barnetråkkregistreringene til kommunen er det ikke markert for noe innenfor planområdet eller langs gangvegene rundt.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte oversendte tema (vedlagt). Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

### **Annet**

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser. Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker, som finnes her: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10->



[byutvikling/byplankontoret/reguleringsplan/utarbeide-privat-regplan/illustrasjonsveileder\\_kpa-12-24\\_rev-26-8-2021.pdf](#)

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk, jamfør prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil: <https://www.sprakradet.no/globalassets/klarsprak-ny/arbeidsmetoder/kommunale-sprakprofiler/trondheim-kommunes-sprakprofil.pdf>

Med planforslaget må det følge plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste. Informasjon om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap finnes på Trøndelag brann- og redningstjeneste sin hjemmeside, se [www.tbrr.no](http://www.tbrr.no) under Forskrifter og veiledninger.

Uterom, byggverk og parkeringsplasser skal utformes i tråd med bystyrets vedtak av 02.09.2021, jamfør <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdelplaner/kpa12-24/>

### **Samarbeid**

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

### **Behandlingsfrist**

Det er enighet om at 12 ukers fristen skal gjelde. Vi oppfordrer til å gi beskjed før dere sender inn komplett, og gjerne at vi tar et møte i forkant.

### **Gebyr**

Kommunen fakturerer behandlingsgebyret til forslagsstiller i samsvar med kommunens gebyrreglement. Kommunen sender faktura etter avholdt oppstartsmøte og etter førstegangs behandling av planforslaget.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli  
byplansjef

Kristine Tønnesen  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Vedlegg:

Planinitiativ

Planomriss på kart i målestokk 1:5000

Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse

Ettersendt vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredning

Saksprotokoll fra Bygningsrådsmøte 15.02.2022 (sak 33/22)

Adresseliste for samrådsparter

Utfylt liste med krav til komplett materiale

## Kopi:

Hangaren Lade AS

Trøndelag fylkeskommune

Statsforvalteren i Trøndelag