

## **Saksframlegg**

---

HAAKON VII'S GATE, MELLOM LADE GÅRD OG LEANGEN ALLE

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/6110-20 (93324/08)

---

Saksbehandler: Ivar Arne Devik

### **Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar reguleringsplan for Haakon VII's gate, mellom Lade gård og Leangen allé som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Norconsult senest datert 19.06.2008 med bestemmelser senest datert 19.06.2008.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §27-2 nr. 1.

# Trondheim kommune

## Sammendrag

Formålet med planen er å utbedre Haakon VII's gate med nye kryss og forbedret tilbud for gående og syklende. Forslaget til plan er en oppfølging og konkretisering av kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll vedtatt i Bystyret 20. april 2005. Her legges det opp til å omforme områdene langs Haakon VII's gate slik at de får et mer bymessig preg med blandet arealbruk og en vesentlig andel boliger. Et av hovedelementene i kommunedelplanen er nødvendig utbedring av infrastrukturen gjennom å etablere et nytt hovedgatenett for alle trafikantgrupper samt å oppruste eksisterende og etablere nye sidegater. I tillegg til å bedre fremkommeligheten for biltrafikk til og fra området, skal planen bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende.

## Bakgrunn

Planforslaget ble innsendt av Norconsult som forslagsstiller, på vegne av Trondheim kommune.

Planforslaget gjør det nødvendig å erverve 11,7 dekar fra 22 ulike eiendommer til trafikkområder. Inngrepene er på begge sider av Haakon VII's gate på hele strekningen.

For å få tilstrekkelig plass til å etablere tosidig sykkelveg og fortausløsning på hele den vestre delen av Haakon VII's gate er det nødvendig å omdisponere 2,8 dekar areal fra idrettsanlegget. Dette vil ikke redusere idrettsarealet vesentlig.

## Planstatus

### Kommuneplanens arealdel 2007-2018

En av kommuneplanens hovedmålsettinger er at den skal sikre en bystruktur som gir et fleksibelt utbyggingspotensiale i et langsiktig perspektiv. Planen skal sikre at industri- og næringsinteressene i området får gode rammebetingelser.

### Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll

Kommunedelplanen fra 2005 er først og fremst et styringsverktøy for enhetlig og forutsigbar håndtering av de mange plan- og byggesakene i området slik at:

- Beslutningene skjer i samsvar med kommunens strategi for byutvikling.
- Etablering av nødvendig trafikkinfrastruktur skjer i takt med utbyggingsaktiviteten i området.

Utbedring av Haakon VII's gate er en viktig forutsetning for videre utbygging på Lade både ut fra hensyn til trafikksikkerhet, tilgjengelighet og kapasitet.

### Vedtatte reguleringsplaner

Reguleringsplaner vedtatt etter 6. januar 2004 skal gjelde foran kommunedelplanen, mens eldre bebyggelses- og reguleringsplaner fortsatt vil gjelde så langt de ikke strider mot kommunedelplanen. Dette gjelder følgende vedtatte regulerings- eller bebyggelsesplaner:

- Haakon VII's gate 9 - Forretning/Kontor/Industri (Kjøpesenter) - (R1143)
- Haakon VII's gate 11 - Forretning/Kontor - (R0634X)
- Haakon VII's gate 12 - Forretning/Kontor - (R0634W)
- Bromstadvegens forlengelse - Veg - (R0336D)

## Trondheim kommune

### Reguleringsplanlegging i tilgrensende områder

Det foregår reguleringsplanprosesser i følgende tilgrensende områder:

- Kvartalet avgrenset av Haakon VIIIs gate, Harald Hårfagres gate og Håkon Magnussons gate er i tidlig fase av planlegging med formål å etablere bolig, forretning og kontor
- Haakon VIIIs gate 13 med parallellgate fra City Lade til Rishaug
- Haakon VIIIs gate 8-10 planlegges med formål å etablere forretning, kontor og lager
- Det foreligger vedtatt planprogram og byggetillatelse for Haakon VIIIs gate 25
- Haakon VIIIs gate 27 A og 27 B, Hangaren, forslag til reguleringsplan er under utarbeidelse. Planen har som formål å etablere forretning, kontor og lager
- Tverrforbindelse for gående og syklende mellom Dalen, City Lade og Lade Allé
- Haakon VIIIs gate 6 planlegges med formål å etablere forretning og kontor
- Lade allé 59-73, reguleringsforslag med mellom 600 – 800 boliger
- Lade allé 80, reguleringsforslag med boliger, sykehjem og barnehage.

### Andre relevante plan- og byggesaker

- Sirkustomta: Ferdig utarbeidet byggeplan med formål å etablere park og parkering for bobil.
- Ny plansak for Haakon VIIIs gate 9 i forbindelse med mulig arealutvidelse



Figur 1. Områder med vedtatte reguleringsplaner (grå) eller planprosesser (gråskravert).

### **Planprosess**

Igangsatt planarbeid ble varslet ved kunngjøring i Adresseavisen 31. mai 2007. Varsel om igangsatt regulering ble sendt ut til berørte parter 30. mai 2007.

Det er avholdt samrådsmøte 4. juli 2007. Det er også gjennomført møte med grunneierne (05.02.08) der

## Trondheim kommune

kommunen redegjorde for status på planarbeidet på hovedanleggene, utkast til finansieringsavtale og den videre prosessen.

### Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Næringsforeningen fremmet våren 2007 et alternativ forslag til prinsipper for utforming av tverrprofilen for Haakon VIIIs gate. I bygningsrådets behandling av dette i sak 43/07 vedtok man å holde fast ved kommunedelplanens prinsipper om gatetverrsnitt og kryssutforming. Innspillet om tverrprofil og systemløsning er også blitt tatt opp av enkelte i forbindelse med samrådet.

Saken er vurdert i forhold til barn og unges interesser. Sanering av avkjørsler med nye lysregulerte kryss vil gi en trafiksikkerhetsgevinst i området som i dag har en høy ulykkesrisiko. Planen legger opp til gode og sikre løsninger for gående og syklende.

Det er vurdert til å være liten risiko for at planen vil komme i konflikt med fredede kulturminner.

Planene ivaretar mye av de innspill kommunen har fått i forbindelse med samrådsprosessen og høringen. Det gjøres ikke noe i planområdet som er til hinder for at det kan arrangeres motorsportaktivitet i Haakon VIIIs gate dersom det er ønskelig og forholdene blir lagt til rette for dette. Innspill som gjelder utrykningskjøretøy og brannkummer tas inn i planarbeidet. Dagens avkjørsler blir som midlertidig løsning opprettholdt inntil en har fått etablert vedtatt vegsystem i området. Ved endret utnytting av eiendommene må avkjørselsforhold løses i regulerings- og bebyggelsesplan.

Statens vegvesen peker på at Haakon VIIIs gate vil være en omkjøringsrute ifm. E6-øst prosjektet, og at det ikke bør skje anleggsarbeid i gata samtidig med anleggsarbeidene i Strindheimkrysset. De ønsker at tiltakene på Haakon VIIIs gate er ferdig før 1. oktober 2008<sup>1</sup>. Dette er ikke mulig å ferdigstille H7 før anleggsarbeidene på E6-øst tar til, men de tiltak som skal gjøres langs H7's gate vil primært skje utenfor dagens kjøreareal. Forutsetningene er likevel at kommunen starter opparbeidelse av Haakon VIIIs gate så snart en får vedtatt reguleringsplanen. Det vil være viktig å koordinere arbeidene på Haakon VIIIs gate slik at en kan utnytte denne parsellen som omkjøringsrute for E6-trafikken i perioder der en må stenge for trafikk i Strindheimkrysset.

Ved delegasjonssak FBR BU2 594/08, datert 15.02.2008, ble saken vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring.

### Høringsuttalelser og merknader

Ved annonsering og brev datert 12.03.08 ble saken sendt på høring.

#### *Merknad fra syklistenes Landsforening (SLF)*

SLF mener at reguleringen bør skje med omtanke for miljøvennlige transportformer. De mener at den valgte løsningen av sykkelveg med fortau er et fornuftig valg. De peker på at de syklende bør gis prioritering ved alle kryssende sideveger. De ønsker at på de to stedene H7 møter Lade allé (eksisterende rundkjøringer), bør syklende ledes inn Haakon VIIIs gate et stykke før rundkjøringene, med sykkelfelt fram til gangfeltet. Sykkeltrafikken som skal rett frem kan blande seg med biltrafikken i rundkjøringen. Da får syklistene et reelt valg, transportsyklisten får et attraktiv tilbud uten unødvendig omveier og syklistene som ikke ønsker å sykle i rundkjøringen kan velge løsning som legges opp til i reguleringsforslaget.

---

<sup>1</sup> Statens vegvesen opplyser at framdriften på E6-øst er forsinket. Det forutsettes ikke oppstart på prosjektet før våren 2009 (ledningsomlegging ved Strindheimkrysset).

## Trondheim kommune

### *Kommentar*

Haakon VIIIs gate blir i utgangspunktet avkjørselsfri. Kryssene som bygges langs Haakon VIIIs gate blir lysregulert og syklende blir prioritert med egne faser i kryssene. Det innreguleres to direkteadkomster på hele strekningen, henholdsvis ved Haakon VIIIs gate 27 og 29. Ved begge disse adkomstene får syklende forkjørsrett. For å unngå systemskifter på strekningen vil vi ikke anbefale å lede syklistene ut i de to rundkjøringene som er vist i reguleringsforslaget. Haakon VIIIs gate er en ulykkesstrekning og det er registrert mange ulykker i de to rundkjøringene. Utfra et sikkerhetsaspekt er det ikke ønskelig å få syklende inn i rundkjøringen.

### *Merknad fra Gelein de Koeljer*

Bemerket at sykkelløsningen ved rundkjøringen ikke er optimal i planforslaget. Kryssing i fotgjengerfelt skaper ofte forvirring siden syklende ofte har status som både fotgjenger og bilist.

### *Kommentar.*

Fotgjengerfeltene blir utformet slik at en får egen oppmerking for syklende, jfr. anbefalingen i sykkelhåndboka. Vi registrer at mange syklende velger å ikke gå av sykkelen ved kryssing i ”gangfelt”. Trafikkreglene tilsier at de må av sykkelen når de skal krysse sidearma i rundkjøringen. Viser det seg at vi ikke oppnår tilstrekkelig sikkerhet for de myke trafikantene i rundkjøringene vil vi supplere med egne trafikklys for gang og sykkelfeltene.

### *Merknad fra Telenor Networks Engineering*

Ingen merknader til planen utover at gravearbeider må varsles Geomatikk for påvisning på vanlig måte.

### *Merknad Sør Trøndelag fylkeskommune, brev av 31.03.2008*

Fylkeskommunen vurderer det som lite sannsynlig at planen vil komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner innen området. De minner om den generelle aktomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven og viser til plikten til å varsle dersom man skulle støte på noe spesielt i grunnen under opparbeidelse.

### *Merknad Fylkesmannen i Sør Trøndelag, brev av 10.04.2008*

Ingen merknad til planforslag og ingen vilkår for godkjenning.

### *Næringsforeningen i Trondheim, epost datert 27.03.08*

Næringsforeningen viser til deres tidligere innsendt prinsipplan for reguleringsforslag og ønsker å opprettholde sine synspunkter i forbindelse med reguleringsforslaget.

### *Kommentar*

Prinsippforslaget til Næringsforeningen er behandlet av bygningsrådet i sak 43/07. Bygningsrådet vedtok å holde fast ved kommunedelplanens prinsipper om gatetverrsnitt og kryssutforming. Det er utført kapasitetsberegninger i Haakon VIIIs gate som viser at en kan tåle en trafikkvekst i gata sammenliknet med i dag på 40%. Rundkjøring i enkelte kryss vil gi noe bedre kapasitet i disse kryssene sammenliknet med lysregulering, men forholdene for de myke trafikanter som skal krysse H7 vil bli dårligere. Rådmannen vil peke på at aktiviteten i området må tilpasses de gitte forutsetninger i området. Det er liten gevinst å tilføre ”ubegrenset” kapasitet i Haakon VIIIs gate dersom tilleggende vegnett ikke har kapasitet til å ta denne trafikken.

## Trondheim kommune

*Merknad fra politiet, brev av 14.04.08*

Politiet har ingen merknader til reguleringsforslaget, men forventer at en i god tid før anleggsarbeidene tar til utarbeider en trafikkavviklingsplan som ivaretar framkommelighet og trafikksikkerhet i området under anleggsperioden. Politiet forventer i den sammenheng å bli tatt med på råd.

*Merknad fra Statens vegvesen, brev datert 16.04.08*

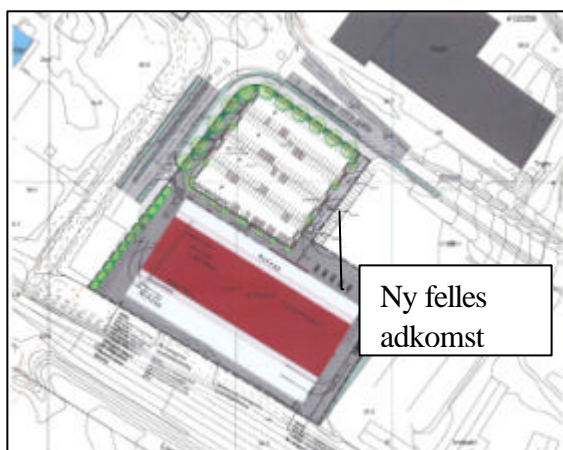
Ingen merknader til planforslaget.

*Merknad Njord Eiendom AS, epost datert 18.04.08.*

Njord eiendom ber om at planforslaget endres slik at atkomst til Haakon VII's gate 27 A og B opprettholdes og blir ivaretatt som en god framtidig atkomst til eiendommen. De peker på kommunens forslag til investeringsavtale som er sendt ut og ser ikke logikken i at de skal være med å betale på en vei hvor de ikke er sikret atkomst.

### *Kommentar*

Eiendommen 27 A og B vil få adkomst til eiendommen via regulert fellesadkomst. Adkomsten er vist i innsendt planforslag for området (henvisning sak 04/33590, reguleringsforslag for Haakon VII's gate 27 og 27B, utarbeidet av Bergesens arkitektkontor). Fellesadkomsten plasseres som i dag og utformes iht. de normer som er utarbeidet for adkomster, bl. annet med gjennomgående nedsenket kantstein i hovedvegen.



*Figur2. Viser forslag til adkomst for eiendommen Haakon VII's 27 og 27B. utarbeidet av Bergesens arkitektkontor.*

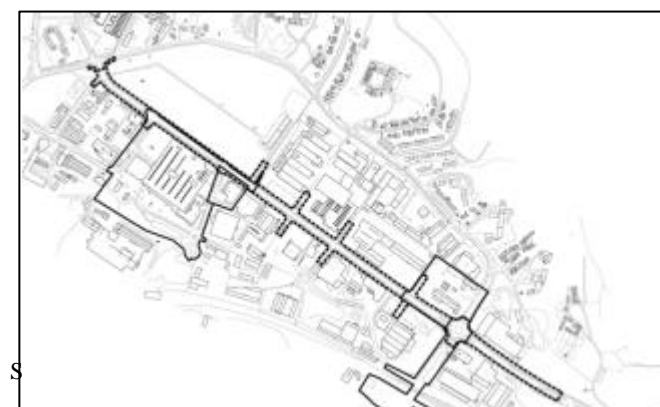
*Merknad fra Forsvarsbygg, brev av 23.04.08*

Forsvarsbygg har ingen merknader til planen.

## Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet

### Beliggenhet og størrelse

Planforslaget omfatter Haakon VII's gate mellom Lade gård og Leangen allé, samt inn i tilstøtende sideveger så langt det er behov i forhold til tilpasning til ny situasjon. Strekningen er ca 1650 meter lang.



Planen omfatter 56 dekar. Planområdet er flatt mellom de to rundkjøringene / tilknytningene med Lade allé. I den østre delen heller terrenget østover.

*Figur 3. Avgrensning av planområdet og tilgrensende gjeldende reguleringsplaner.*

## **Trondheim kommune**

### Dagens arealbruk

Haakon VIIIs gate har i dag to kjørefelt i hver retning med fortau på begge sider. Tilstøtende næringseiendommer har i stor grad parkeringsareal ut mot fortausarealene og bygningsmasse av ulik størrelse med stort sett lager- og forretningsvirksomhet, lengre inn på eiendommene. I vest berører planen en stripe av Lade idrettsanlegg.

### Grunnforhold

Det er gode grunnforhold på store deler av planområdet. I hovedsak vurderes ikke opparbeidelse av gater og anlegg av ledningsanlegg og annen infrastruktur å medføre spesielle geotekniske problemer. På det sentrale/vestlige området er det imidlertid bløt leire under tørrskorpen, og for ledningsanlegg i større dybde enn 2,3 meter vil det der være behov for nærmere geoteknisk vurdering av grøftestabilitet og sikringsmetoder. Se vedlagt geoteknisk vurdering fra NGI, uttrykt orienteringsvedlegg.

### Rekreasjonsbruk

Planområdet grenser til Lade idrettsanlegg, et stort offentlig anlegg med flere baner for breddefotball. Dette anlegget brukes av svært mange barn og ungdommer i løpet av sesongen.

Området brukes til en viss grad som gjennomgangsareal for brukere av friluftsområdene langs fjorden på Lade.

### Kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området. Det vurderes som relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

### Bebyggelse og næringsvirksomhet

Området er i dag preget av tradisjonelle næringsbygg i 1 og 2 etasjer 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. Det aller meste er siden bygget om til forretnings-/handelsvirksomhet.

Kjøpesenteret City Lade i Haakon VIIIs gate 9 er det tyngste målpunktet i området.

### Teknisk infrastruktur

Det er registrert følgende ledninger i området: Fjernvarme - Telekabel - Fiberkabel - Elektrisitetskabel - Vann- og avløpsledninger.

### Trafikkforhold

Haakon VIIIs gate er en kommunal hovedveg på Lade. Vegen fungerer bl.a. som hovedadkomst til Ladeområdet fra Omkjøringsvegen, og er en naturlig forlengelse av denne for trafikk fra syd og delvis vest for byen. Trafikkmengden er mellom 10.000 og 15.000 kjøretøy i døgnet (gjennomsnittlig årsdøgntrafikk; sum begge retninger.)

Vegen er en forkjøringsregulert 4-felts veg, med to felt i hver retning. Fartsgrensen er 50 km/t.

Det er smale fortau på hver side av Haakon VIIIs gate. I den senere tid er det bygget sykkelveg med fortau på sydsiden langs Haakon VIIIs gate 9. Det er to lysregulerte kryss på strekningen. Det er krysset med



## Trondheim kommune

Håkon Magnussons gate og krysset øst for Haakon VIIIs gate 9. Det er to rundkjøringer på strekningen i kryssene med Lade allé.

Langs hele strekningen øst for Haakon VIIIs gate 9 er det ut- og innkjøringer på Haakon VIIIs gate til flere av eiendommene langs strekningen. I rushtiden kan det være vanskelig å komme ut på Haakon VIIIs gate, spesielt dersom den ene kjøreretningen må krysses.

### *Parkering*

Næringsvirksomhetene dekker sitt eget parkeringsbehov på egen tomt. Mye areal brukes til store flater med overflateparkering.

### Trafikksikkerhet og ulykkessituasjon

I perioden 1996-2006 er det registrert 39 ulykker med personskade på strekningen. I all hovedsak er dette ulykker knyttet til kryss og avkjørsler (se uttrykt orienteringsvedlegg). Mest framtrepende ulykkesårsak er påkjøring bakfra og venstresvingende kjøretøy foran kjøretøy i motgående felt. Det er også registrert 3 fotgjengerulykker i perioden, hvorav en av disse var dødsulykke (2006).

Haakon VIIIs gate er i dag en ulykkesstrekning, jfr. Trafikksikkerhetsplan 2008 – 2011<sup>2</sup>. De høye ulykkestallene i Haakon VIIIs gate er en konsekvens av høy trafikk tetthet og uregulerte avkjørsler.

I kommunens skolevegsrapporter fra 2001 og 2007 er det ikke rapportert noen utrygge punkt eller strekninger i planområdet. Dette kan nok i stor grad skyldes at det ikke er mange boliger i området i dag, og dette medfører at gatestrekningen i liten grad er skoleveg i dag. Større innslag av boliger i området vil utløse behov for utbedringer av skoleveg og sikkerhetstiltak langs eksisterende vegnett, slik det allerede har vært gjort i et par reguleringsaker i planområdet.

Det forutsettes at en i framtiden må legge til rette for økt sykkel- og gangtrafikk langs og på tvers i Haakon VIIIs gate. Ved å bygge gang- og sykkelveg med skillelinje mellom gående og syklende på begge sider av gata samt etablere lyskryss der de myke trafikantene blir sikret med egne faser, vil trafikksikkerheten i området bli bedre enn i dag.

### Gang- og sykkeltrafikk

Det er et dårlig tilbud for fotgjengere og syklister i området i dag. Langsgående barrierer fører til store omveier for fotgjengerne og syklisterne. De syklende er henvist til kjørebane eller fortau. Parkering foran inngangspartiene gjør det uoversiktlig og dårlig framkommelig for publikum.

Haakon VIIIs gate er en del av det definerte hovedvegssystemet for gang- og sykkeltrafikk. I dag er fotgjengere og syklister henvist til smale fortau langs brede og sterkt trafikkerte gater.

Haakon VIIIs gate utgjør en betydelig barriere for gang- og sykkeltrafikken mellom Lade og Leangen, med relativt få sikre kryssingsmuligheter. Langs gaten danner avkjørsler, atkomstveger og parkering store udefinerbare trafikkareal hvor bilene dominerer.

### Kollektivtransport

Området langs Haakon VIIIs gate har dårlig kollektivdekning. Ingen bussruter trafikkerer hele strekningen.

---

<sup>2</sup> En ulykkesstrekning er en vegstrekning som innenfor 1 km har 10 enn flere ulykker med personskade de siste 4 årene.

## Trondheim kommune

Den vestlige delen av området har en bussfrekvens mellom 4-15 avganger pr. time i rush (Bussrute 4). Lokaltog stopper i Ladalen og ved Leangen stasjon.

### Støy og luftforurensning

Det er ikke gjennomført beregninger eller registreringer av støy eller luftforurensning for reguleringsplanen spesielt. Ut i fra andre målinger, vet vi at store trafikkmengder, stor gjennomgangstrafikk og mye tungtrafikk medfører støy og luftforurensning. Langs Haakon VIIIs gate er dette svært aktuelt.

I tillegg til biltrafikkstøy er det noe jernbanestøy og industristøy i området.

### **Beskrivelse av anbefalt planforslag**

Planforslaget omfatter Haakon VIIIs gate med gatekryss og nødvendig del av sidegater på strekningen fra den vestre rundkjøringen i Lade allé til krysset med Leangen allé. Det er kun gjort små tilpasninger av planlagte veglinjer mot eksisterende situasjon i endene.

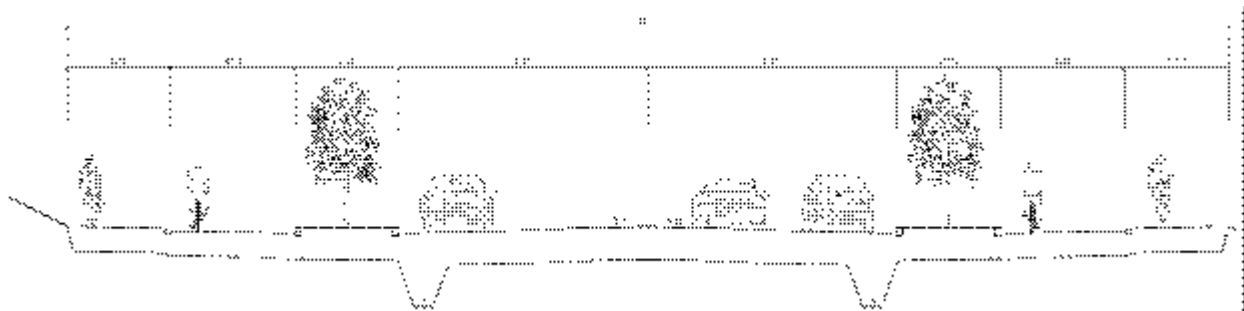
Normalprofilene som planforslaget bygger på framgår av uttrykt orienteringsvedlegg. Planforslaget inneholder følgende reguleringsformål:

- Offentlige trafikkområder
  - Kjøreveg
  - Gang- og sykkelveg
  - Gangveg
  - Annet vegareal
- Kombinerte formål
  - Område for forretningsbebyggelse, kontorbebyggelse og industri/lager

### Haakon VIIIs gate; kjøreveg med tosidig grøntrabatt og langsgående gang- og sykkelveg

Forslaget til reguleringsplan følger opp vedtakene i kommunedelplanen for Lade, Rotvoll og Leangen. Det planlegges kjøreveg med 4 kjørefelt på Haakon VIIIs gate på hele strekningen. Hvert kjørefelt har en bredde på 3 meter. Det er 2 kjørefelt i hver retning. Vest for Lade allé sin østre tilknytning legges det opp til å beholde Haakon VIIIs gate i hovedsak som den er i dag.

Det planlegges separate gang- og sykkelveger på begge sider av Haakon VIIIs gate. De er planlagt 2,5 meter fra kjørevegen. Mellomliggende areal reguleres som annet vegareal og utformes som grøntrabatt. Sykkeldelen er planlagt 3 meter bred, mens fotgjengerdelen er planlagt 2,5 meter bred. Fotgjengerdelen skal skilles fra sykkeldelen med ikke-avvisende kantstein med ca 6 cm høyde.



Figur 4. Normalprofil Haakon VIIIs gate.

## **Trondheim kommune**

### Gatekryss mellom Haakon VIIIs gate og sidegatene

Det etableres 4 nye lyskryss langs Haakon VIIIs gate. Forslaget til reguleringsplan legger opp til sanering av dagens avkjøringer. Ett unntak er avkjøring til Harald Hårfagres gate. Her vil det bli tillatt med høyre av og høyre på Haakon VIIIs gate. Kryssene er dimensjonert for semitrailer og kjøremåte A. Dette gir åpne kryssløsninger, som kan gi behov for brosteinsbelagte romlefelt.

Kryssene med Haakon VIIIs gate i hver ende av kvartalet Haakon VIIIs gate 9 og strekningen i mellom på sydsiden av Haakon VIIIs gate, er relativt nylig etablert, og videreføres i planforslaget.

### Kombinerte formål

Planforslaget omfatter ett lite område med kombinerte formål; F/K/I byggeområde for forretning, kontor og industri/lager. Området som ligger øst i kvartalet Haakon VIIIs gate 9 omreguleres fordi det er avvik mellom kryssløsningen i dette planforslaget og tidligere regulert løsning med rundkjøring som krevde noe mer areal.

### **Konsekvenser**

De overordnede konsekvensene av den planlagte byomformingen på Lade, Leangen og Rotvoll er beskrevet og behandlet i vedtatt kommunedelplan. Dette gjelder:

- Handel og parkering
- Trafikk; avvikling, framkommelighet og sikkerhet
- Risiko og sårbarhet
- Natur- og kulturmiljø
- Rekreasjon

Mer detaljerte konsekvenser som det er naturlig å beskrive i denne reguleringsplanen, er først og fremst knyttet til:

- Nye trafikk tall som følge av kvalitetssikringen av trafikkberegningene
- Gjennomføring av planen herunder behov for midlertidige adkomster
- Nødvendig erverv av eiendommer langs gatenettet
- Andre forhold; barn og unge samt universell utforming

### Trafikk

I tillegg til de kapasitetsberegninger som ble utført i forbindelse med vurdering av prinsipp-løsning for ny Haakon VIIIs gate som ble behandlet i bygningsrådet 17.04.2007, sak 43/07, er det gjennomført en forenklet trafikkberegning av krysset vest for Haakon VIIIs gate 9 (kfr. utrykt orienteringsvedlegg). Beregningene viser at dette krysset tåler en trafikkøkning på Haakon VIIIs gate på ca 40% i forhold til dagens situasjon.

Videre beregninger legger bl.a. til grunn en utbygging i tilknytning til krysset på ca 53 000 m<sup>2</sup> forretningsareal og 4 000 m<sup>2</sup> kontorareal. Disse beregningene viser at med de forutsetningene som er gjort, vil det bli kapasitetsproblemer på en eller flere vegarmer i det firearmede krysset.

Enkelte har i samrådet pekt på at trafikksystemet som det legges opp til ikke har den kapasitet som er nødvendig for å utvikle området slik det er gitt rom for i kommunedelplanen. Trafikkberegningene viser at vegsystemet har sin kapasitetsgrense. Vurdering av å erstatte enkelte av kryssene med rundkjøring kan gi mindre køer i noen av tilfartene, men kapasitetsreserven i Haakon VIIIs gate vil ikke bli vesentlig endret

## Trondheim kommune

dersom en velger rundkjøring kontra vanlig lysregulering. Dette er vurdert i egen sak og bygningsrådet har gitt sin tilslutning til de konklusjoner som rådmannen la fram:

*Ut fra en totalvurdering vil lysregulering i Haakon VIIIs gate gi tilstrekkelig kapasitet, selv om det oppstår køer i rushperiodene. Forslag om at to av de nye kryssene bygges som rundkjøring vil ikke gi den trafikkgevinst som en er forespeilet dersom fotgjengerne fortsatt skal krysse i plan. Rådmannen vil ikke gå inn for at det bygges undergang i Haakon VIIIs gate. Dette vil ikke gi den sikkerhet som her ønskes.*

## Trondheim kommune

Rådmannen vil understreke at aktiviteten i området må tilpasses de gitte forutsetningene i området. Det er liten gevinst å tilføre ubegrenset kapasitet i Haakon VIIIs gate dersom tilliggende vegnett ikke har kapasitet til å ta denne trafikken. I den forbindelse må det legges vekt på å legge til rette for gode løsninger for de som velger andre reisemiddel enn bil. Kollektivtrafikken til/fra området må bedres samtidig med at tilbudet for gående og syklende blir godt, både det å ferdes på langs og på tvers av Haakon VIIIs gate. Fotgjengerkryssingene skal sikres med egne faser i de nye kryssene.

### Gjennomføring, herunder adkomstforhold

Bestemmelsene til reguleringsplanforslaget inneholder krav til byggeplan som skal avklare hvordan trafikken skal håndteres i anleggsfasen og den estetiske utforming av anlegget, bl. annet at i Haakon VIIIs gate skal grøntrabatten beplantes med trær.

Kommunen jobber med egen utbyggingsavtale som pålegger utbyggerne å bidra til finansiering/bygging av hovedanlegg og andre offentlige anlegg for teknisk infrastruktur med bakgrunn i kommuneplanens bestemmelser.

Planforslaget betyr at det ikke blir tillatt med adkomster / avkjørsler direkte til Haakon VIIIs gate. Adkomst til eiendommene langs gaten skal skje fra det planlagte samlevegnettet. Dette innarbeides i de planprosessene som er i gang ved hjelp av rekkefølgebestemmelser og avtaler med utbyggerne.

Planen skal imidlertid gjennomføres slik at det blir mulig å ha midlertidige kjøreadkomster til Haakon VIIIs gate i påvente av framtidige omformingsprosesser for kvartalene Haakon VIIIs gate 23 (Byggmakker) og Haakon VIIIs gate 29 (Nilsson). Permanent adkomstløsning avklares i framtidige regulerings-/bebyggelsesplaner for kvartalene.

Det er lagt opp til en rask gjennomføring av planen, bl.a. med sikte på at gata skal benyttes for omkjøring under arbeidet med E6-Innherredsvegen.

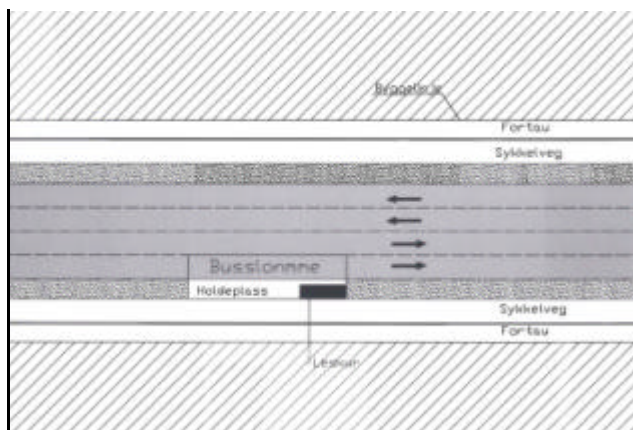
### Kollektivtrafikk

Kommunedelplanen legger opp til en intensiv utbygging i området som vil medføre et betydelig transportbehov. Det er i den sammenheng viktig å legge opp til et transportsystem i konkurranse med bilen. Kollektivtilbudet må bedres sammenliknet med i dag samtidig med at en tilrettelegger for gode gang- og sykkeløsninger.

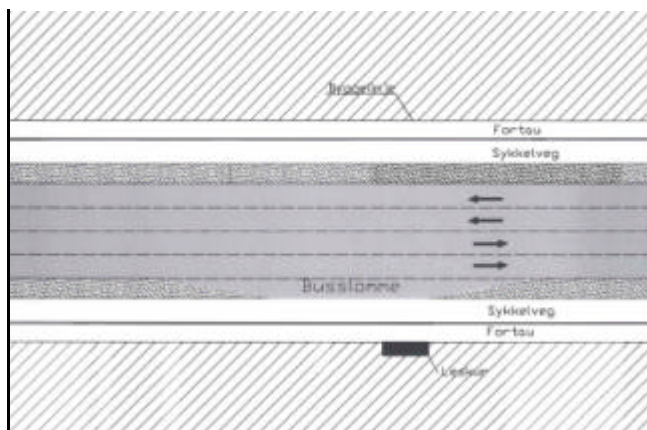
Figur 6 viser dagens kollektivtraseer i området. Det tverrprofilet som er valgt tilsier at skal en anlegge framtidige holdeplasser i Haakon VIIIs gate vil dette medføre noen problemer. Dersom holdeplassen legges i gata vil kapasiteten i H7 bli redusert pga. at høyre felt i stor grad er feltet som utnyttes for trafikken langs H7. Venstre felt vil i stor grad bli benyttet for trafikk som skal svinge til venstre i neste kryss. En slik holdeplass vil medføre unødvendige feltskifter og redusere kapasiteten i gata. En flytting av holdeplassen inn i trafikkdeler mellom kjørevegen og sykkelvegen vil medføre at en får inn/uttransport av busspassasjerer i sykkelvegen (se figur 5).

Det bør derfor legges opp til at holdeplassene i området legges i sidegatene. Den intensive utbyggingen i området vil medføre en betydelig øking i transportbehovet og et godt kollektivtilbud er nødvendig for redusere biltrafikken på Lade.

## Trondheim kommune

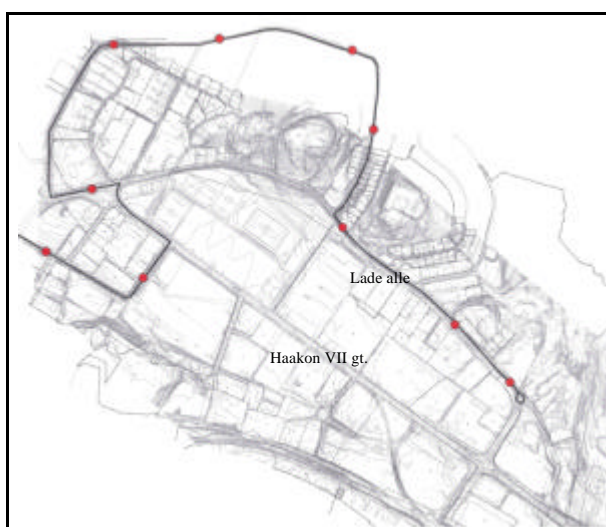


Alt.1: Busstopp i kjørebanelan

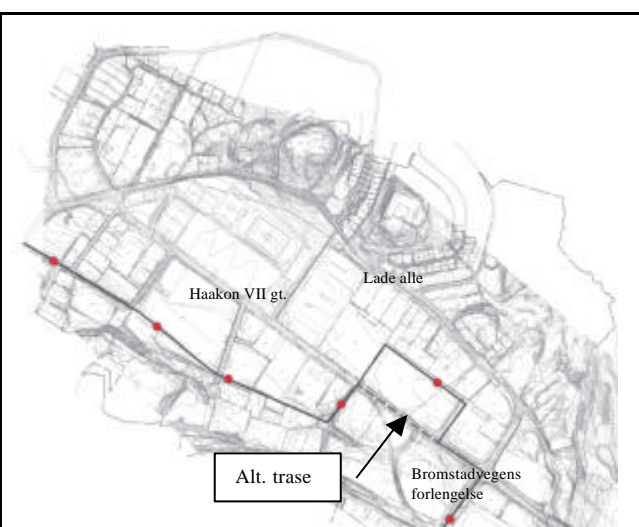


Alt. 2: Busstopp i trafikkdelers/adskillelse

Figur 5 Holdeplasser i Haakon VII's gate, alternativ plassering



Figur 6. Dagens busstrase. linje 4



Figur 7: Forslag til ny hovedrutetrase, som utnytter sidegater. Denne blir supplert med matebusser.

Utbygging langs Haakon VII's gate krever endring i dagens kollektivtilbud. Det er nå satt i gang et arbeid med å endre strukturen på kollektivtrafikken i Trondheim. I figur 7 ovenfor er det vist forslag til hovedrute som betjener byomformingsområdene langs Haakon VII's gate. I et slikt stamrutenett vil det også bli etablert "materuter" i tiliggende områder som betjener eksisterende boområdene på Lade, f.eks. vil det fortsatt gå buss i Lade allé og Olav Engelbrektssons allé.

### Erverv av eiendommer

Planforslaget gjør det nødvendig å erverve 11,7 dekar fra 22 ulike eiendommer til trafikkområder. Inngrepene er på begge sider av Haakon VII's gate på hele strekningen. For ytterligere detaljer, se uttrykt orienteringsvedlegg. Reguleringsplanen gir det legale grunnlaget for gjennomføring av dette.

For å få tilstrekkelig plass til å etablere tosidig sykkelveg og fortaulsøsning på hele den vestre delen av Haakon VII's gate er det nødvendig å omdisponere 2,8 dekar areal fra idrettsanlegget. Dette vil ikke redusere idrettsarealet vesentlig. Kommunen har nå satt i gang et planarbeid for Lade idrettsanlegg der en

## **Trondheim kommune**

legger inn forutsetninger om ombygging av Haakon VII's gate som vist i reguleringsplanforslaget.

### Andre forhold

Barn og unges interesser er ivaretatt i planforslaget ved at mulighetene for trafikk sikker ferdsel til fots og på sykkel i og gjennom området, blir vesentlig forbedret.

Når det gjelder utforming av kryssløsninger er det lagt vekt på prinsippene om universell utforming av veganlegg slik at bevegelseshemmede ikke hindres i å komme seg fram. Dette er bl.a. konkretisert i reguleringsbestemmelsene § 3.3.

### **Rådmannens konklusjon og anbefaling**

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og sentrale planer og retningslinjer, med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Planen har en god utforming og er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling. Planforslaget kan vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 08.07.2008

Håkon Grimstad  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### **Vedlegg**

Saksvedlegg 1: Reguleringskart

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart med planomriss

Utrykt orienteringsvedlegg: Delegasjonssak FBR BU2 594/08, innkomne merknader, geotekniske vurderinger, trafikkberegninger, normalprofiler og kart som viser trafikkulykker i området.