

Saksframlegg

HAAKON VII'S GATE 13

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 06/260

Saksbehandler: Nils Jørgen Moltubakk

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Haakon VII's gate 13 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune senest datert 06.02.09 med bestemmelser senest datert 23.02.09.

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

::: Sett inn innstillingen over denne linja

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Sammendrag

Hensikten med planen er å benytte en større del av lokalene i eksisterende bygg på Haakon VIIIs gate 13 til forretningsvirksomhet. En utvidelse av forretningsarealet i bygget innebærer behov for større parkeringskapasitet, samtidig som utearealet på eiendommen vil bli redusert dersom forlengelsen av Håkon Magnussons gate følger traséen vist i kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Det er uenighet mellom de berørte grunneierne om den konkrete plasseringen av vegføringen for forlengelsen av Håkon Magnussons gate. I bestemmelsene til kommunedelplanen forutsettes det at traseen endelig avklares gjennom detaljplanlegging.

Forslaget som fremmes må sees på som et ønske om å stadfeste dagens situasjon med hensyn til forretningsvirksomhet. Den foreslåtte bebyggelsen har et golvareal 10.530m² BRA golvareal, i tillegg kommer overflateparkering på 610 m². Dette gir en samlet tomteutnytting på 122 % BRA. Rådmannen har tatt som utgangspunkt at den eksisterende bebyggelsen uansett skal opprettholdes med enkelte mindre tilpassinger og påbygg for å tilrettelegge for virksomheten. Utnyttingsgraden blir dermed en konsekvens av valg av vegtrasé og ikke et tema for vurdering i seg selv. Det er likevel lagt til grunn at det anbefalte forslaget ikke i vesentlig grad går utover de rammer som er gitt i kommunedelplanens bestemmelser. Bestemmelsene foreslår at inntil 50% kan benyttes til forretning, samt 10% til serveringsvirksomhet. Øvrig golvareal benyttes til kontor og lager. Dette er i samsvar med kommunedelplanens bestemmelser for området.

Hovedspørsmålet i saken er å avklare framtidig vegtrase for Håkon Magnussons gate, sammen med omfang av handelsvirksomhet på eiendommen. Utbygging på eiendommen kan ikke skje før traséen er avklart, i og med at denne har betydning for parkeringsløsning og –muligheter.

Rådmannen anbefaler at man opprettholder en trasé som i hovedsak er identisk med kommunedelplanen. Uavhengig av hvilken trasé som velges vil vegen kreve at noen tomteeiere får eiendommen beskåret. De to forslagene er identiske med unntak av den vestligste delen, hvor traséen enten legges på forslagsstillers eiendom eller på nabotomt. Vegtraséen vil legge beslag på om lag like mye tomteareal både i rene kvadratmeter og i prosentandel av tomtene, uavhengig av hvilket alternativ som velges, men de slår ulikt ut med hensyn til hvem som må avstå areal. Forslagsstiller peker på at en beskjerping av hans eiendom vil kreve etablering av parkeringskjeller. Dette er etter rådmannens oppfatning en påregnelig konsekvens av utbygging i området, og samtlige reguleringsplaner som er utarbeidet etter vedtaket av kommunedelplanen forutsetter slike løsninger.

Forslagsstiller reiser spørsmål vedrørende innløsning og erstatning som følge av reduksjon av tomten når vegtraséen legges på hans eiendom. Det uttales at bortfall av parkeringsplasser har betydning for omsetning og leieinntekter og at dette har konsekvenser for vurderingen om eiendommen kan utnyttes på en regningssvarende måte, og det gis en vurdering om dette kan hjemle rett for grunneier til å kreve innløsning av eiendommen samt gi grunnlag for erstatning fra Trondheim kommune. Rådmannen vil peke på at det er knyttet usikkerhet både til selve den rettslige vurderingen av et eventuelt erstatningskrav og til hvordan et eventuelt krav ville bli inndekket. For det første er det usikkert om forholdene på eiendommen etter avståelse av veigrunnen vil være slik at resteieendommen ikke kan nyttes på en regningssvarende måte. Dette er en forutsetning for å kunne kreve innløsning/ ekspropriasjon etter pbl § 42. Dersom bestemmelsen skulle være aktuell, vil det være usikkert hvilket tap som skal dekkes. For det andre praktiserer Trondheim kommune full kostnadsovervelting ved gjennomføring av private reguleringsplaner, hvor utbygger gjennom

Trondheim kommune

utbyggingsavtale tar ansvar for opparbeidelse av infrastruktur, herunder også erverv/utleggelse av nødvendig areal.

Rådmannen legger avgjørende vekt på konsekvenser i forhold til trafikkavvikling, brukskvalitet, hensiktsmessighet og trafiksikkerhet i sin anbefaling av alternativ. Det foreslåtte planforslaget har en rettlinjet vegføring, som gir et oversiktlig trafikkbilde for alle trafikanter. Dette vil bidra til en god trafikkavvikling i krysset og god trafiksikkerhet. De to atkomstene til eiendommen er plassert vekk fra krysset, i motsetning til forslagsstillers alternativ hvor en innkjørsel må legges tett inntil krysset. Det anbefalte forslaget vil ha en bedre vertikalkurvatur som er til fordel for gang- og sykkeltrafikken og bussene som er tenkt å følge denne traséen. Vertikalkurvaturen bidrar også til et mer oversiktlig trafikkbilde. En rettlinjet vegføring vil samsvare med øvrig vegnett i området og gi en bedre byform både med hensyn til gatenett og opplevelsen av omgivelsene med hensyn til bebyggelsens plassering i forhold til gatestruktur.

Bakgrunn

Planforslaget er innsendt av Blix Arkitektkontor AS som forslagstiller, på vegne av oppdragsgiver Reidar Olsen Eiendom AS / Prora Eiendom AS. Eiendommen er senere solgt/etablert som eget aksjeselskap Haakon VII's gate 13 AS.

Planområdet omfatter hele eller deler av følgende eiendommer:

Veggrunn	413/6, 413/7	Trondheim kommune
Haakon VII's gt 9	413/128, 413/130	Coop Trondheim og omegn BA
Haakon VII's gt13	413/134	Haakon VII's gate 13 AS
Haakon VII's gt 13 B og C	413/135, 413/136	Rosmo Eiendom AS
Haakon VII's g 15 og 17	413/137, 413/138	Maja Eiendom AS
Haakon VII's gt. 17A	413/170	Lade Næringsbygg DA

Hensikten med planen er å legge tilrette for forretnings- og kontorvirksomhet i tråd med intensjoner i kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvoll, ved å åpne for en noe endret utnyttelse av bygget, samt å legge tilrette for bedre fotgjenger- og sykkeltilgjengelighet og sikrere avkjøringsforhold.

I dag er det meste av 1.etg i bruk som forretning, mens store deler av 2.etg står tom med unntak av en mindre del som benyttes til kontorlokaler.

Planstatus

Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll avsetter planområdet, med unntak av vegen, som næringsområde med forretning, N4, hvor det kan etableres kontor, forretning, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. (konf. § 3.4-19 i Kommunedelplanen). Tillatt tomteutnyttning er satt til TU maks. 120 %. Byggehøyden skal ikke overskride 4 etasjer eller 14 meter. (konf. § 3.4-3)

I gjeldende reguleringsplan R634m, stadfestet 26.6.1974 er området regulert til industriformål.

Kommunedelplan med bestemmelser og retningslinjer for Lade – Leangen – Rotvoll – vedtatt i bystyret den 26. april 2005, gjelder foran reguleringsplanen.

Andre reguleringsplaner under arbeid

Det er startet opp reguleringsplan for City Lade, med formål å utvide areal til forretning og parkering, samt avklare trase for forlengelse av Håkon Magnussons gate. Det er også igangsatt reguleringsplan for ny gang-sykkelveg på tvers av jernbanlinjen, fra Dronning Mauds Minne til Haakon VII's gate ved rundkjøring sør for planområdet. På området til tidligere Lilleby smelteverk er det igangsatt arbeid med sikte på en framtidig regulering.

Trondheim kommune

Planområdet, eksisterende forhold

Eksisterende forhold i planområdet

Planområdet ligger øst for City Lade, og omfatter i hovedsak eiendommen Haakon VII's gate nr 13 med tilgrensende gatenett mot vest, samt forlengelse av Håkon Magnussons gate videre østover mot Rishaughallen. Dette medfører at deler av eiendommene Haakon VII's gt. 9, 13B, 13C, 15, 17, 17A og 17B blir berørt av planen. Planområdet er på til sammen ca. 16.715 m².

Det er til dels markante høydeforskjeller i planområdet, med skråninger i eiendomsgrensene i vest og sør for Haakon VII's gate 15 (413/137 Byggkjøp). Generelt skråner området mot sør.

Undersøkelser på nabotomta, Haakon VII's gt. 9 viste bløt leire under et lag av tørrskorpe. Det er ikke registrert forurensing i grunnen innenfor byggeområdet for Haakon VII's gt 13, men forlengelsen av Haakon Magnussons gate er delvis lagt på fylling hvor det er påvist forekomst av gass og metall.

Dagens arealbruk

Haakon VII's gate 13 benyttes til forretningsvirksomhet med tilhørende uteareal. Den har et bebygd areal på om lag 4.600 m². Bygget er i to etasjer med sokkel og har et samlet golvareal på om lag 9.600 m². Inkludert utendørs parkering gir dette en utnyttelse på 96% BRA.

Tilstøtende eiendommer benyttes til forretningsdrift, kontor og lager. Eiendommene mot nord og øst har forretninger, mens eiendommene i sør benyttes av Franzefoss Gjenvinning. I vest ligger varesenteret City Lade og Goman bakeri med tilhørende kontorer.

Transport og infrastruktur

Det er til tider stor biltrafikk av kunder til og fra City Lade som benytter atkomstgaten øst for kjøpesenteret. I tillegg til ordinær vare- og persontrafikk til de øvrige virksomhetene i området er det også trafikk av store kjøretøy til og fra bakeriet og gjenvinningsstasjonen. En lite oversiktlig parkeringssituasjon og uklare atkomstløsninger for Haakon VII's gate 13, bidrar til et uoversiktlig trafikkbilde i gaten vest for eiendommen. Fortauet langs lokalgate i vest flyter delvis ut i parkeringsarealene til eiendommene på denne siden. De brede avkjørslene nedover lokalgate bidrar også til at fortauet på denne siden er uklart avgrenset. Kollektivtilbudet er relativt dårlig og nærmeste busstopp ligger om lag 450m mot vest, ved City Lade.

Det er ikke kjent at det er kapasitetsproblemer i forhold til vann, avløp eller elektrisitetsforsyning i området. Det er lagt fjernvarmeledning langs motsatt side av lokalgate med tverrstikk over til planområdet.

Planprosess

Reguleringsarbeidet ble første gang kunngjort 15.5.05, og senere i mars 2007 i samband med utvidelse av planområdet. Berørte parter ble varslet samtidig med første annonsering, og senere i brev 22.2.07.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

I samband med utarbeidingen av planforslaget ble det avholdt møte og befaring hvor de berørte naboene deltok. Hovedkonflikten i planen er knyttet til forlengelse av Håkon Magnussons gate og i hvor stor grad de enkelte eiendommene blir berørt av dette. Det er samme tema som også kom fram som skriftlig innspill til planen. Man valgte derfor å fremme planen i to alternativer for å få belyst om ett av de var bedre enn det andre.

Trondheim kommune

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 95/08 i møte 03.06.2008, se utrykt orienteringsvedlegg 7.

Reguleringsplanen ble lagt fram i to alternativ, som er vist i forenklet framstilling under.



Planforslagene er i hovedsak like med hensyn til utbygging og disponering av påstående bygning. Hovedformålet er å legge til rette for en omdisponering av eksisterende arealer, hvor det åpnes for forretning på hele arealet, samt anledning til å ha serveringsvirksomhet på inntil 10% av arealet. Det legges opp til forretninger med varegrupper som krever store arealer og høye lagerarealer.

Grunneierne i området vil primært oppleve at planen har konsekvenser ved at ny lokalgate legger beslag på tomteareal og at vegbyggingen vil kreve økonomiske bidrag fra hver enkelt. Samtidig vil vegen gi bedre atkomst til tomtene og komplettere vegsystemet på Lade. Som det framgår av tabellen vil valg av alternativ ha størst betydning for Rosmo eiendom AS og tiltakshaver Haakon VII's gate 13 AS.

Grunneiere	Forslagsstiller (alt. A)	Anbefalt (alt. B)
Rosmo Eiendom AS	1.100 m ²	50 m ²
Haakon VII's gate 13 AS	250 m ²	1.150 m ²
Maja Eiendom AS	1.350 m ²	1.500 m ²
Lade Næringsbygg DA	1.250 m ²	1.250 m ²

Kostnadene for opparbeiding av selve lokalgaten er relativt like i de to alternativene, parsellen er beregnet til om lag 18,9 mill. kr. mens innløsning av eksisterende lagerhall på 413/137 er anslått til 7,0 mill.kr. Forslagsstillerens planforslag (alternativ A) vil ha en merkostnad på 0,5 mill kr. knyttet til økt bruk av støttemur. Det vil i følge forslagsstiller påløpe følgekostnader på 12 mill (2006) kr for rådmannens planforslag (alternativ B) knyttet til parkeringsanlegg for å ivareta parkeringskrav på eiendommen Haakon 7s gate 13.

Forslagsstiller argumenterte for at vegtraséen bør plasseres på nåværende atkomst for naboeiendom, slik det er vist i alternativ A. Han peker på at denne er opparbeidet som veg i dag, at den er nødvendig for

Trondheim kommune

atkomst til tilgrensende eiendommer, og at denne funksjonen vil bli opprettholdt ved oppgradering av atkomsten til offentlig veg. Berørt grunneier har argumentert mot en slik løsning og viser til at han ønsker å etablere ny atkomst til sine eiendommer fra nåværende rundkjøring i vest. Årsaken til at han ikke ønsker å opprettholde eksisterende atkomst er at dette er en del av hans eiendommer som ikke er direkte berørt av byggeforbudssonen over Ladebakkens kulvert, og at han derfor ønsker å bebygge denne delen av sin eiendom.

I tillegg slår alternativene noe ulikt ut i forhold til areal som blir beskåret på 413/137 og 138. I tillegg til selve vegarealet som legges over G. Strøm Byggkjøp, vil det bli avskåret noe restareal sør for vegen som blir skråningsutslag. Forskjellene mellom de to alternativene er imidlertid små sett i forhold til samlet bebyggbart areal for denne grunneieren. I det anbefalte planforslaget foreslås det i realiteten en tomtejustering mellom 413/134 og 413/137, noe som vil gi en vesentlig forbedret brukbarhet av utendørsarealene for forslagsstiller, og med begrensede konsekvenser for nabo.

Forslag til endringer ved første gangs behandling

Rådmannen mente det var behov for å foreta enkelte endringer i planforslagene fram til sluttbehandlingen, men valgte å legge de ut til offentlig høring i sin nåværende form. Dette gjaldt følgende endringer:

- Andel forretningsvirksomhet som tillates i bebyggelsen må avklares nærmere, eventuelt ved at det fastsettes som et maksimalt tillatt antall kvadratmeter.
- Uteoppholdsareal må oppfylle kommuneplanens retningslinje om inntil 10%, dette kan løses ved at noe areal tilrettelegges for ansatte, vekk fra inngangssone.
- Bestemmelsene må inneholde krav om geoteknisk undersøkelse for å unngå tiltak som kan ha negativ konsekvens for eksisterende fylling.
- Rekkefølgekrav må presiseres slik at det gjelder alle offentlige anlegg.
- Avhengig av hvilket alternativ som velges for sluttbehandling må tomteutnytingen justeres i forhold til omfang av uteareal og overflateparkering.

Høringsuttalelser og merknader

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 17.6.08

Ingen merknader utover påminnelse om generell aktsomhetsplikt vedr. kulturminner.

Statens vegvesen, brev datert 3.7.08

Ingen merknader.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 7.7.08

Ingen merknader.

Trondos, brev datert 7.7.08

De peker på at avslutningen av Håkon Magnussons gates forlengelse mot vest og plassering av krysset vil ha betydning for hvilken linjeføring som velges for Trondos sitt planområde fram til eksisterende veg. For City Lade er det viktig å ivareta størst mulig avstand og mest mulig areal mellom dagens veggliiv og den nye traséen for å ivareta trafikksikkerhet og uteareal på deres tomt. Trondos anbefaler alternativ A ut fra muligheter til å ivareta forholdene som er nevnt over, de mener også at det vil gi en bedre arealøkonomi å legge vegen lengst mulig mot sør hvor grunnforholdene er dårligere på grunn av fylling i Ladedalen. Trondos tar også opp spørsmålet om trafikksikkerhet og utforming av kryss og avkjørsler til Haakon 7s gate 13, og anbefaler en løsning som begrenser antall atkomster til to.

Haakon VIIIs gate 11 AS, brev datert 8.7.08

Trondheim kommune

Grunneier er opptatt av at det etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser på eiendommen før ytterligere bruksendring av forretningsareal tillates, og ber om at dette ivaretas gjennom rekkefølgebestemmelser. I merknaden blir det også vist til kommunedelplanens §3.5 som omhandler bebyggelsens plassering i gatelinje og utforming av utearealer. Grunneier mener disse forholdene blir best ivaretatt ved at det bygges parkeringsanlegg, slik det er vist i alternativ B.

Optiman AS, brev datert 9.7.08 og 11.9.08

Merknaden gis på vegne av Rosmo eiendom AS, og man uttrykker at alternativ B er eneste aktuelle alternativ som følger opp retningslinjer og plankart til kommunedelplanen. Alternativ A begrenser og til dels umuliggjør utvikling av eiendommene til Rosmo AS, etter deres oppfatning. Det er en målsetting for selskapet å utvikle sine eiendommer over tid, hvor atkomst legges lenger mot sør mens dagens atkomst da kan frigjøres for utbygging. Dette gir mulighet for bedre arealdisponering hvor de delene av tomten som er bebyggbare frigjøres, mens byggeforbudssonene over Ladebakkens kulvert benyttes til kjøreareal. Man ber om at byggegrenser som er vist utenfor plangrensen fjernes fra plankartet.

Selmer DA, brev datert 3.10.08

Merknaden gis på vegne av Byggkjøp Strøm Holding AS og Lagopus Lagopus AS. Man stiller spørsmålsteget ved forholdsmessigheten mellom en begrenset utbygging av golvareal på Haakon VIIIs gate 13 og de omfattende inngrep og grunnavståelser som foreslås på naboeiendommer som følge av forlengelsen av Håkon Magnussons gate. Man uttrykker bekymring for at virksomheten på Haakon VIIIs gate 15 ikke lenger vil ha tilgang til tilstrekkelig areal for sin drift, og peker på tilsvarende forhold for nabo i syd. Man mener dette strider mot plan- og bygningslovens formål, hvor det sies at kommunen skal legge til rette for at "arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gagn for den enkelte og samfunnet."

Det etterlyses en utredning av alternative traséer, og man peker på muligheten av en vegføring lenger sør og over naboeiendommer. Det stilles derfor spørsmålsteget ved om saken er tilstrekkelig utredet. Det stilles også spørsmål ved behovet for en regulering av vegføringen på nåværende tidspunkt, og mener dette heller bør løses ved en midlertidig dispensasjon for heller å avklare trasevalg på et senere tidspunkt.

Når det gjelder realisering av planen mener en det er mangelfullt vurdert om denne gir ekspropriasjonsadgang for å gjennomføre tiltakene som forutsetter avståelse av grunn og bygning på deres tomt, dersom planen i seg selv ikke er lovlig, jfr. at den ikke er i samsvar med lovens formål og forholdsmessighetsprinsipper i oreigningsloven.

Haakon VIIIs gate 13 AS ved Roger Eriksen, datert 10.7.08 og 7.1.09.

Forslagsstiller bemerker først at han er blitt pålagt å innlemme vegareal utover sin egen eiendom i planforslaget og at det er utarbeidet et alternativt forslag til vegføring. Forslagsstiller peker på behandlingen av kommunedelplanen hvor bystyret vedtok "Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4". Han mener derfor at forslag A oppfyller bestemmelsenes pkt 13.4 i kommunedelplanen. Forslagsstiller uttaler videre at valg av alternativ B vil innebære en merkostnad på om lag 13.mill kroner som følge av at en slik løsning krever parkeringskjeller på hans eiendom for å ivareta parkeringsbehovet, i motsetning til alternativ A hvor dagens uteareal blir ubeskåret og parkering kan skje på bakkeplan. Han uttaler at dagens kjeller ikke er egnet for parkering.

Vedlagt merknaden følger notat fra Tapper & Co hvor det reises spørsmål vedrørende innløsning og erstatning. Det uttales at bortfall av parkeringsplasser har betydning for omsetning og leieinntekter og at dette har konsekvenser for vurderingen om eiendommen kan utnyttes på en regningssvarende måte, og det gis en vurdering om dette kan hjemle rett for grunneier til å kreve innløsning av eiendommen samt gi

Trondheim kommune

grunnlag for erstatning fra Trondheim kommune. Det skisseres et tap i bruksverdi på 30 – 50 millioner kroner, men i verste tilfelle også over dette.

Rådmannens kommentarer

Rådmannen er enig i de vurderinger som gjøres av Trondos med hensyn til å vektlegge trafiksikkerhet i kryssutformingen øst for City Lade. En mener dette er ivarettatt både med hensyn til myke trafikanter og biltrafikk. Avkjørsler er nå plassert slik at de gir tilstrekkelig avstand til kryss. Trondos mener plassering av kryss vil legge vesentlige føringer for hvilken trasé som velges på tvers av deres tomt. Planforslagene som var til offentlig høring illustrerer derimot at begge alternativene har stor fleksibilitet for tilpasning til videre vegføring og at dette hensynet ikke er avgjørende for valg av trasé.

Spørsmålene om parkeringskapasitet og krav til opparbeiding som tas opp av Haakon VII's gtt 11 er ivarettatt i forslaget til reguleringsplan som nå legges fram. Når det gjelder kravene til kapasitet mener en fortsatt det skal legges til grunn beregninger basert på midtre sone, slik det er angitt i kommuneplanens arealdel. Omfanget er justert i forhold til det faktiske omfanget av golvareal som er tillatt benyttet til de ulike formålene. Når det gjelder spørsmålet om plassering av fasade i gatelinde må dette vurderes ut fra hvilket utbyggingspotensiale som er på eiendommen i forhold til eksisterende situasjon. En har derfor konkludert med at den foreslåtte løsning er akseptabel.

Rådmannen har forståelse for at både Rosmo AS og Byggkjøp Strøm Holding/Lagopus Lagopus AS er bekymret for omfanget av arealavståelse i samband med framføring av Håkon Magnussons gate. Behovet for gaten er imidlertid avklart i kommunedelplanen, og senere utvikling har vist en økende bekymring for trafikkavvikling på Haakon VII's gate. En ser derfor ingen grunn til å revurdere behovet for et lokalgatenett ved økt aktivitet i området.

Det konkrete omfanget av areal som veganlegget legger beslag på i alternativ A er på henholdsvis 1.100 m² og 1.500 m² for de to selskapskonstellasjonene, noe som utgjør hhv 10% og 6% av brutto tomteareal. I alternativ B vil veganlegget legge beslag på knapt 2.000 m² av tomtene til Byggkjøp Strøm Holding/Lagopus Lagopus AS, mens den ikke vil berøre Rosmo AS. Etter rådmannens mening er ikke dette dramatisk for noen av partene, og ikke avgjørende med hensyn til hvilken løsning som velges. Når det gjelder tomtarealet som forutsettes avstått fra Rosmo kan det stilles spørsmål ved brukbarheten av dette, jfr. den geotekniske utredningen. Denne er skeptisk til inngrep i hele fyllingsområdet uavhengig av byggeforbud over kulverten, og en må forvente særlige krav til eventuell utbygging med hensyn til utslipp fra grunn.

Selmer DA tar på nytt opp spørsmålet om andre alternative traséer for Håkon Magnussons gate. Konsekvensene av en trasé lenger sør er vurdert tidligere og konklusjonen var at denne ikke gir arealbesparelser, men derimot en dårligere vegføring og høyere kostnader. Berørte parter ble i planprosessen oppfordret til å fremme dette alternativet dersom noen mente det var aktuelt. En konstaterer at Byggkjøp Strøm Holding/Lagopus Lagopus AS ikke gjorde dette, at det derfor kan konkluderes med at ingen parter ønsker dette alternativet.

Uttalelsene fra Rosmo og forslagsstiller Haakon VII's gate 13 AS ved Roger Eriksen illustrerer at bystyrets vedtak om framtidig vegføring mellom N3 og N4 i kommunedelplanen kan tolkes ulikt. Rådmannen fant det derfor riktigst å få utredet begge alternativene ved offentlig høring. Rådmannen er enig med forslagsstiller om at alternativ B vil medføre økte følgekostnader, dette er gjort rede for ved førstegangs behandling, på bakgrunn av de opplysninger som vi har mottatt. Tomtesituasjonen og muligheten for å utnytte eiendommen skiller seg imidlertid ikke radikalt fra andre tomter på Lade. I alle reguleringsplanene

Trondheim kommune

som har vært behandlet så langt har det vært forutsatt at parkering løses i kjeller. Rådmannen mener derfor dette er et påregnelig utfall ved en regulering av eiendommen. Den vesentligste forskjellen for Haakon 7s gate 13 i forhold til andre tomter som har vært regulert er at det her ikke er planlagt større rivings- og utbyggingstiltak, men kun en ombygging av eksisterende anlegg. Kommunedelplanens bestemmelser er tydelige på at også slike tiltak medfører krav om regulering og rekkefølgekrav i forhold til infrastrukturtiltak, som vil innebære kostnader og eventuelt endrede løsninger med hensyn til atkomst og lokalgatennett.

Rådmannen mener forholdsmessigheten mellom inngrep i naboeiendommer i forhold til det konkrete tiltaket må sees i lys av kommunedelplanen og de føringer denne gir for vegsystemet. Forlengelsen av Håkon Magnussons gate vil fungere som lokalgate for samtlige eiendommer sør for Haakon VIIIs gate og en bedret tilgjengelighet for virksomhetene her, samt avlaste trafikken på samlevegnettet. Det vil derfor ikke være riktig å knytte denne vurderingen ensidig opp mot forslagsstillers plan for utbygging av sin eiendom. Behovet for å avklare spørsmålet om trasévalg i denne omgangen er knyttet til disponering av tomten Haakon VIIIs gate 13. En utbygging uten å ta stilling til videreføring av vegen vil "låse" framtidige muligheter for trasévalget, dette illustreres av de to alternative planforslagene og konsekvensen av dette. En kan derfor ikke se at en midlertidig dispensasjon er en mulighet, og en dispensasjon vil også innebære ulik saksbehandling i forhold til øvrige grunneiere.

Haakon VIIIs gate 13 AS går sterkt i mot planforslaget som rådmannen anbefaler og varsler krav om innløsning/ekspropriasjon og krav om erstatning mot kommunen dersom dette alternativet vedtas.

Grunnlaget for dette er plan- og bygningsloven § 42, 1. ledd, 2. setning:

"...Det samme gjelder når retten til ekspropriasjon omfatter ubebygd del av en eiendom, dersom ekspropriasjonen vil føre til at eiendommen ikke lenger kan anses skikket til å nyttes på en, etter hele eiendommens størrelse, beliggenhet eller etter øvrige forhold regningssvarende måte."

Det hefter etter rådmannens syn visse usikkerheter ved dette. For det første er det usikkert om forholdene på eiendommen etter avståelse av veigrunnen vil være slik at resteiendommen ikke kan nyttes på en regningssvarende måte. Dette er en forutsetning for å kunne kreve innløsning/ekspropriasjon etter pbl § 42. Dersom bestemmelsen skulle være aktuell, vil det være usikkert hvilket tap som skal dekkes. Rådmannen vil ikke si noe om eventuell erstatningsutmåling her.

For øvrig er det kommunens utgangspunkt ved gjennomføring av reguleringsplaner som er foranlediget av private tiltak, at alle kostnader som er en følge av utbyggingen bæres av prosjektet. Vanlig praksis i Trondheim kommune er at utbygger gjennom utbyggingsavtale tar ansvar for opparbeidelse av infrastruktur, herunder også erverv/ utleggelse av nødvendig areal. Kommunen har pr. i dag ikke planer om å gå inn som tiltakshaver for lokalgatene i området, og har heller ikke planer om økonomiske bidrag til slike anlegg.

Når det gjelder hovedanleggene innenfor kommunedelplanen; Haakon VIIIs gate, bydelspark og tverrforbindelse over jernbanen, arbeides det med finansieringsavtale, og kommunen vurderer å forskuttere finansiering samt gå inn som tiltakshaver.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Rådmannen har etter vurdering av høringsuttalelsene og ut fra intensjonene som ligger i kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll konkludert med at en anbefaler alternativ B som framtidig trasé for Håkon Magnussons gate. Anbefalingen gis også etter en vurdering av de konsekvenser det får for utbyggingen av forslagsstillers eiendom 413/134. Ut i fra de sterke konflikter som er knyttet til planarbeidet og at også en utforming slik forslagsstiller ønsker kan ivareta hovedhensikten med planen, har en valgt å slutføre begge

Trondheim kommune

alternativene slik at også forslagsstillers alternativ (alternativ A) følger saken til sluttbehandling. I den videre beskrivelsen av planforslaget vil derfor begge alternativene bli beskrevet og vurdert, henholdsvis som rådmannens/det anbefalte forslag og forslagsstillers forslag.

Arealbruk

Området foreslås regulert til kombinert formål for forretning/kontor/lager, offentlig trafikkformål med underformål kjøreveg, gang- og sykkelveg/fortau og annen veggrunn.

Forslagsstillers alternativ skiller seg fra det anbefalte planforslaget ved at dette omfatter et større areal, i og med at han velger å legge vegtraséen på nabotomt. Konsekvensen dette har for de enkelte tomteeierne er vist i tabells form tidligere i saksdokumentet. Dette har også som konsekvens at tomteutnytingen for forslagsstillers eiendom er ulik i de to planforslagene. Rådmannen har tatt som utgangspunkt at den eksisterende bebyggelsen uansett skal opprettholdes med enkelte mindre tilpassinger og påbygg for å tilrettelegge for virksomheten. Utnyttingsgraden blir dermed en konsekvens av valg av vegtrasé og ikke et tema for vurdering i seg selv. Det er likevel lagt til grunn at det anbefalte forslaget ikke i vesentlig grad går utover de rammer som er gitt i kommunedelplanens bestemmelser.

I det anbefalte forslaget er deler av nabotomt mot øst (413/137) regulert til byggeområde kombinert formål. Bakgrunnen for dette er at en grensejustering mellom de to eiendommene vil vesentlig forbedre mulighetene til å nytte utearealet øst for bebyggelsen på 413/134 til parkering og varelevering. En slik endring kan gjennomføres enten ved frivillig avtale mellom partene eller ved at kommunen benytter tvangsmidler for å gjennomføre reguleringen.

Bebyggelse

Det er ikke forutsatt større utvendige endringer av eksisterende bebyggelse. Hovedformålet med reguleringsplanen er å legge til rette for en omdisponering av eksisterende bygning. Foreslått bebygd areal er 4.930 m² i tillegg kommer parkering med 610 m², tilsammen innebærer dette et bebygd areal på 61% BYA. Fra forslagsstiller er det forutsatt en samlet utbygging på 10.530 m² golvareal. Sammen med areal til parkering tilsvarer det en tomteutnyting på 122% BRA.

Bestemmelsene åpner for forretning på inntil 50% arealet, samt serveringsvirksomhet på inntil 10% av arealet. Øvrig golvareal benyttes til kontor og lager. Dette er i samsvar med kommunedelplanens bestemmelser for området. Samlet innebærer det at det tillates inntil 5.570 m² forretningsareal. Det forutsettes at parkering under terreng ikke skal medregnes ved beregning av tomteutnyting. Dette gjør det mulig å etablere underjordisk parkering på tomten. Byggegrensene i planen er i stor grad lagt i formålsgrense for å ivareta behovet for parkering.

Tilrettelegging for universell utforming er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsenes krav til bygningens utforming og ved at arealet som tillates utbygd benyttes til å forbedre vertikalkommunikasjon.

Forslagsstillers planforslag har også en beregnet %BYA på 61%, men her utgjør overflateparkeringen nesten det dobbelte av rådmannens anbefalte forslag. Som følge av at eksisterende tomt ikke blir beskåret av vegen reduseres tomteutnytingen for %BRA til 120% med de samme forutsetninger for utbyggingen som i det anbefalte forslaget. Forslagsstiller foreslår en fordeling av andel forretning på 50% noe som åpner for inntil 5.800 m² butikkareal, samt serveringsareal på 10% mens det øvrige benyttes til lager og kontor.

Nytt tilbygg på eksisterende bygg slik dette er foreslått innebærer et økt areal på 140 m² BRA, i tillegg er det planlagt en innvendig ombygging, som innebærer delvis en ekstra etasje. Det økte bygningsarealet skal

Trondheim kommune

benyttes til å forbedre inngangssituasjonen mot vest, samt til mer forretningsareal. Det åpnes i tillegg for at arealet i sokkel kan utvides med 500 m² innenfor eksisterende bygningskropp. Det kan ikke bygges høyere enn nåværende gesimshøyde, med unntak av tekniske installasjoner.

Uteareal

Det foreslås å anlegge et uteoppholdsareal på omlag 800m² ved inngangen på vestsiden av bygget. Uteoppholdsplassen mot vest blir tilrettelagt for alle brukergrupper, med bl.a. benker og sykkelparkering, og er velegnet for bevegelsehemmede. Plassen avgrenses mot fortau/veg ved en mur som gjør det mulig å etablere et plant område. Planen stiller krav til utomhusplan ved byggetiltak. Denne må ivareta behovet for pauseareal for ansatte og sikre at samlet uteareal tilfredsstillende kravet i kommunedelplanen om at minimum 10% av tomtearealet tilrettelegges for uteopphold.

Parkering

Sykkelparkering er forutsatt løst ved inngangssoner for bygget. Det er stilt krav om minimum 45 parkeringsplasser for sykler.

Kommunedelplanen fastsetter at parkeringsnorm for sentrale bydeler skal legges til grunn for forslaget, og at parkeringsbehovet skal vurderes nærmere ut ifra formål og tilgjengelighet for kollektive transportmidler. Forslagene som var lagt ut til offentlig ettersyn baserte seg på 1,5 p-plasser pr. 100m² for forretningsareal og 0,5 plasser pr. 100m² for kontorareal, dette medførte 95 biloppstillingsplasser. Det er i dag areal til mer enn 100 p-plasser på tomten.

I rådmannens anbefalte forslag til reguleringsplan vil vegtraséen innebære at utomhusparkering blir redusert til litt over 50 p-plasser. Om det forutsettes et maksantall for biloppstillinger, må om lag 40 av parkeringsplassene løses på annen måte. Hvor mange p-plasser som skal anlegges og hvordan dette eventuelt skal løses, må avklares gjennom byggesaken ved en parkeringsplan. Reguleringsplanen med bestemmelser åpner for at dette kan ivaretas både ved underjordisk parkering utenfor dagens bygningskropp eller ved at eksisterende sokkel tas i bruk for parkering.

Forslagsstiller forutsetter at parkering skal skje som overflateparkering, og har vist en løsning opp mot maks tillatt parkering. En slik løsning innebærer at 11% av brutto tomt går med til parkering, dersom man kun beregner selve p-plassene. I hvilken grad en skal inkludere manøvreringsareal i tillegg, vil være et skjønsspørsmål i og med at dette også er nødvendig atkomst for varelevering. En har konkludert med at det kun er selve p-plassene som beregnes i % BRA. Kommuneplanens bestemmelse om maks. andel parkering på bakkeplan er ivaretatt.

Parkeringsplassene med universell utforming er i begge forslagene plassert i tilknytning til inngangsparti.

Atkomster

Planforslaget innebærer en "oppstramming" av atkomstforholdene ved at det etableres en avkjørsel med toveis trafikk i nordvestre og sydøstre hjørne av eiendommen, dette gir en fleksibilitet med hensyn til avvikling og gjennomkjøringsmulighet for store kjøretøy, som varelevering og avfallshåndtering.

Forslagsstillers alternative plan innebærer at det ikke er mulig å få til avkjørsel i sydvestre hjørne på grunn av høydeforskjeller. Muligheten for gjennomkjøring opprettholdes ved at det åpnes for innkjøring til eiendommen i det sydvestre hjørnet. Denne ligger tett opp til krysset, men det er vurdert som trafikksikkerhetsmessig akseptabelt å tillate innkjørsel, så lenge denne ikke benyttes til å kjøre ut fra eiendommen.

Trondheim kommune

Infrastruktur

Forlengelsen av Håkon Magnussons gate har en standard i samsvar til kommunedelplanen, med bredt tverrsnitt i gaten mot City Lade, mens gatetverrsnittet i forlengelsen videre østover er utformet med 7m gatebredde og tosidig fortau med 3m bredde. Forlengelsen av Håkon Magnussons gate knytter seg til kommunal veg lenger øst med forbindelse til Haakon VII's gate.

I samband med regulering av Haakon VII's gate er det vurdert at lokalvegnettet er best egnet som trasé for bussruter i området, både med hensyn til tilgjengelighet for reisende og for trafikkavviklingen i området. Fordi det pr. i dag er uavklart hvordan den øvrige utbyggingen i området vil bli, har en valgt ikke å fastsette plassering av bussholdeplasser. Det er heller ikke foretatt en ny vurdering med hensyn til å endre tverrsnitt på forlengelsen av Håkon Magnussons gate.

Plassering og utforming av krysset mellom Håkon Magnussons gates forlengelse og sidegaten som hører til Haakon VII's gate, er så langt mulig forsøkt tilpasset planarbeidet som foregår på City Lade. Det kan likevel være behov for å bearbeide kryssutformingen ytterligere i dette reguleringsplanforslaget. Rådmannens anbefalte forslag innebærer at krysset plasseres på samme sted som dagens avkjørsel for City Lade. I forslagsstillers alternativ er midtlinjen i krysset 5 m lenger mot sør. I forhold til videre vegføring mot vest vil ikke alternativene innebære vesentlige forskjeller med hensyn til hvordan Trondos kan ivareta varelevering til sitt anlegg.

Framtidig trasé for Håkon Magnussons gate vil gi atkomst til alle tilgrensende tomter på begge sider av vegen, med unntak av tomtene lengst vest og sør for vegen. Disse må opparbeide atkomst fra nåværende rundkjøring, noe eier har uttrykt ønske om med hensyn til sin utnyttning av sine tomter. Forslagsstillers alternative trasé vil gi atkomst til samtlige tomter unntatt sin egen.

Vegen vil samtidig sikre gang- og sykkelframkommelighet til denne delen av Ladeområdet, ved at det etableres lokalgatenett med tilhørende fortau. Kommunedelplanen forutsetter at det etableres en hovedåre for myke trafikanter på østsiden av Trondos sitt anlegg med tilknytning til ny tverrforbindelse over jernbanen og til Dronning Mauds Minne. Planarbeidet med denne forbindelsen er startet opp, og forventes lagt ut til offentlig ettersyn i løpet av 2009.

Bygningen vil bli tilknyttet offentlig vann- og avløpsnett. Varmebehovet forutsettes ivaretatt ved en tilknytning til fjernvarmenettet, bygningen har i dag vannbårent varmeanlegg.

Miljøforhold

I forhold til miljø vil planens vesentligste konsekvenser være knyttet til inngrep i eksisterende søppelfylling og endringer som følge av dette. Fyllingen dekker kulvert for Ladebekken og går også utover byggeforbudssonen langs denne i varierende grad. Konsekvenser av fyllingen ble utredet i kommunedelplanen og er nå vurdert på nytt. I østre deler av reguleringsplanen må ny lokalgate legges på deler av fyllingen. Dette vil kreve særlige tiltak i byggefasen, men gir ingen direkte premisser for utformingen av vegen og heller ingen varige endringer for forurensingssituasjonen.

Ved å legge vegtraséen lengst mulig mot nord reduseres inngrep i fyllingen og risiko for uhell blir minimalisert. De vanskelige geotekniske forholdene tilsier imidlertid at det skjer en grundig geoteknisk oppfølging noe som er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

Reguleringsbestemmelsene er også endret slik at det stilles krav om avfallsplan for byggetiltaket både i

Trondheim kommune

driftsfase og byggefase.

Planlagt gjennomføring

Selve til- og påbyggingen av eksisterende bygning, sammen med opparbeiding av veg- og fortausarealer vest for eiendommen Håkon VIIIs gate 13, er tenkt oppstartet umiddelbart i forlengelsen av at planen blir sluttbehandlet. Gjennomføring av veganlegget Håkon Magnussons gate er derimot avhengig av hvor raskt det vil skje en utbygging på de øvrige eiendommene langs traséen.

Det blir stilt rekkefølgebestemmelse til opparbeidingen av Håkon Magnussons gate og for fellesanlegg i samsvar med kommunedelplanens bestemmelser. Dette innbefatter bidrag til opparbeiding av Haakon 7s gate, tverrforbindelsen for gående og syklende over jernbanen.

Planforslaget vil ikke ha direkte økonomiske konsekvenser for kommunen, da det forutsettes full kostnadsoverveltning ved opparbeiding av offentlige veganlegg. På lengre sikt vil gjennomføringen av planen ha konsekvens for drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til offentlig vegger. Det vises for øvrig til kommentarer tidligere vedrørende eventuelle krav om innløsning og erstatning fra Haakon VIIIs gate 13 AS.

Vesentlige konsekvenser av planforslaget

Konsekvenser for handel

I hovedsak benyttes hele første etasje i dag til forretningsformål med tilhørende fellesfunksjoner og butikklager, noe som tilsvarer om lag 4.300 m². I tillegg er det også forretningsareal i sokkel. Nærlager er i reguleringsmessig forstand ikke lager, men del av forretningsarealet på samme måte som andre servicearealer. Det kan først regnes som lager når arealene er selvstendige enheter. Planforslaget innebærer en økning av forretningsarealet til 5.570 m². Dette er i samsvar med kommunedelplanens bestemmelser om at inntil 50% av arealet kan benyttes til forretning. Øvrige arealer er regulert til kontor og lager. Reguleringsplanen er derfor i samsvar med de vurderinger som er gjort med hensyn til handel og trafikkonsekvenser.

Forslagsstillers planforslag innebærer at forretningsarealet blir om lag 250 m² større som følge av at tomten ikke beskjæres av vegen. Området N4 i kommunedelplanen og tilhørende areal til forretning blir dermed noe større enn det som var forutsatt i forarbeidene og utredningene til denne planen.

Trafikale konsekvenser

Opparbeiding av nytt veganlegg vil i vesentlig grad forbedre trafikksikkerheten i området ved at det skjer en opprydding i dagens uklarheter med hensyn til fortau, parkeringsplasser og atkomst. Viderføring av HåkonMagnussons gate vil på sikt gi et fullgodt avlastende lokalvegnett som også kan benyttes som busstrasé.

Planen omfatter ikke rundkjøringen sør for Håkon Magnussons gates forlengelse. Behovet for rundkjøring reduseres når vegarmen ikke lenger er blindgate, men både spørsmål om løsning for atkomst til tilgrensende tomter, gjennomføring av planlagt tverrforbindelse for gående og syklende over jernbanen til Dr. Mauds minne, samt framtidig utvikling av Fesil-eiendommen er per i dag uavklart. Rådmannen mener derfor det er mest hensiktsmessig at avklaringen av arealbruken skjer i samband med framtidig planarbeid.

Byform

Planen vil innebære en opparbeiding og oppstramming av gatearealene rundt Haakon VIIIs gate 13, samtidig som planen vil avklare forutsetningene og den konkrete traséen for videreføringen av lokalgaten Håkon Magnussons gate. Dette vil være en parallellgate til Haakon VIIIs gate, som strekker seg fra

Trondheim kommune

Sirkusparken i vest, til bydelsparken ved Bromstadvegens forlengelse i øst. Den vil dermed gi bedre tilgjengelighet til de tilgrensende tomtene, samt at en ser dette som en framtidig busstrasé.

Bygningsmessig vil det ikke bli vesentlige endringer i forhold til i dag, og eksisterende høyder på bebyggelsen er tenkt opprettholdt. Mot vest vil ny terrasse og inngangsparti bidra til at bygningens fasader og inngangsparti kommer nærmere fortau og blir mer tilgjengelig.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Forholdet til overordnede mål og tidligere vedtak

Rådmannen ser planforslaget som et framlegg om å stadfeste og utvide dagens situasjon med hensyn til bruken av eiendommen til forretningsvirksomhet. Det anbefalte forslaget er i samsvar med kommunedelplanens bestemmelser for området N4 med hensyn til formål, men det foreslås et økt utbyggingsomfang. Årsaken til økt tomteutnytting er at eiendommen blir vesentlig beskåret av den foreslåtte vegtraséen.

Også forslagsstillers planforslag innebærer en økt arealutnytting av tomten. Begrunnelsen for dette er at plasseringen av eksisterende bygning midt på tomten gir kompliserte forutsetninger med hensyn til trafikkavvikling. I begge forslagene er framtidig utvidelse forutsatt å skje ved økt areal i kjeller, slik at selve bygningskroppen slik den framstår i dag ikke endres vesentlig.

I den offentlige høringen av kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll tok daværende grunneier også opp spørsmålet om plassering av lokalgaten. Ved bystyrets behandling av saken ble retningslinje 13.4 til kommunedelplanen formulert slik at det sies at vegen i størst mulig grad skal følge nåværende trase mellom N3 og N4. Uttalelsene i samband med den offentlige høringen illustrerer at bystyrets vedtak kan tolkes ulikt. Det ble derfor vurdert å være mest hensiktsmessig for prosessen at begge alternativene ble fullt utredet og sluttført slik at det er opp til bystyret å foreta den endelige vurderingen av hvilket alternativ som vedtas.

Endringer etter offentlig høring

Både bestemmelser og plankart for det anbefalte forslaget er endret etter offentlig høring. Plankartet er endret ved at vegtraséen har fått en mer retlinjet form og er parallell med bebyggelsen på Haakon VII's gate 13 og ved at byggegrensene mot nabo i øst er lagt i eiendomsgrense. Byggegrensene er flyttet for å ivareta parkeringsbehov og innebærer i utgangspunktet ikke en åpning for mer bebyggelse på tomten. Traséen er endret for å oppnå en bedre linjeføring.

Bestemmelsene er endret for å ivareta rekkefølgebestemmelser, krav til utoppholdsareal, krav til universell utforming, geotekniske forhold, krav til avfallsplan og åpne for mulighet til å bygge parkeringsanlegg under bakken. Det er også gjort endringer med hensyn til tillatt utnytting på tomten for å ivareta de foreslåtte tiltakene.

I forslagsstillers planforslag er det gjort tilsvarende endringer i bestemmelsene, mens plankartet er uendret fra offentlig ettersyn. Bestemmelsene er derfor tilnærmet like, men forslagsstillers planforslag omfatter ikke underjordisk parkeringsanlegg, og gir en tillatt utnyttingsgrad på 120 % BRA.

Endringer med hensyn til byggegrensene er sendt på en begrenset høring til berørt nabo, eiendommen er i mellomtiden overtatt av annet selskap. Maja Eiendom viser til tidligere merknader gitt av Selmer DA av 3.10.08 og har ikke ytterligere kommentarer til endringsforslaget.

Valg av alternativ vegtrasé

Trondheim kommune

Rådmannen anbefaler at man opprettholder en trasé som i hovedsak er identisk med kommunedelplanen. Uavhengig av hvilken trasé som velges vil vegen kreve at noen tomteeiere får eiendommen beskåret. De to forslagene er identiske med unntak av den vestligste delen, hvor traséen enten legges på forslagsstillers eiendom eller på nabotomt. Vegtraséen vil legge beslag på om lag like mye tomteareal både i rene kvadratmeter og i prosentandel av tomtene, uavhengig av hvilket alternativ som velges, men de slår ulikt ut med hensyn til hvem som må avstå areal. Forslagstiller argumenterer med at traséen på nabotomt følger en allerede opparbeidet veg. Denne vegatkomsten er imidlertid like mye byggegrunn som parkeringsarealet hos forslagsstiller, konsekvensen for de to grunneierne er derfor sammenliknbare. Denne type eiermessige konsekvenser kan vanskelig tillegges vekt i reguleringssaken.

Forslagsstiller peker videre på konsekvensene som en beskjæring av sin eiendom vil ha ved at parkeringsarealet forsvinner og forutsetter etablering parkeringskjeller. Dette er etter rådmannens oppfatning en påregnelig konsekvens av utbygging i området og viser til at samtlige reguleringsplaner som er utarbeidet etter vedtaket av kommunedelplanen forutsetter slike løsninger.

Det har vært vurdert om de to alternativene vil få vesentlig ulik konsekvens for vareatkomst for Trondos bakeri. Det er konkludert med at ingen av alternativene er til hinder for at dagens lasteramper fortsatt kan benyttes, og at dette hensynet heller ikke er utslagsgivende for løsningen.

Det er en fordel med hensyn til gjennomføring av veganlegget at man i størst mulig grad unngår inngrep i eksisterende fylling i Ladalen. Det anbefalte forslaget gir derfor en større sikkerhet med hensyn til geotekniske forhold enn forslagsstillers forslag. Mulighetene til å bebygge arealene langs vegen på nabotomten på sørsiden må eventuelt avklares i framtidige planer.

Rådmannen legger avgjørende vekt på konsekvenser i forhold til trafikkavvikling, brukskvalitet, hensiktsmessighet og trafiksikkerhet i sin anbefaling av alternativ. Det foreslåtte planforslaget har en rettlinjert vegføring som gir et oversiktlig trafikkbilde for alle trafikanter. Dette vil bidra til en god trafikkavvikling i krysset og god trafiksikkerhet. De to atkomstene til eiendommen er plassert vekk fra krysset, i motsetning til forslagsstillers alternativ hvor en innkjørsel må legges tett inntil krysset. Det anbefalte forslaget vil ha en bedre vertikalkurvatur som er til fordel for gang- og sykkeltrafikken og bussene som er tenkt å følge denne traséen. Vertikalkurvaturen bidrar også til et mer oversiktlig trafikkbilde. En rettlinjert vegføring vil samsvare med øvrig vegnett i området og gi en bedre byform både med hensyn til gatenett og opplevelsen av omgivelsene med hensyn til bebyggelsens plassering i forhold til gatestruktur.

Merknadene fra forslagsstiller vedrørende eventuelt krav om innløsning og erstatning er vurdert i forhold til konsekvenser for Trondheim kommune. Det er knyttet usikkerhet både til selve den rettslige vurderingen av et eventuelt erstatningskrav og til hvordan et eventuelt krav ville bli inndekket. Det er rådmannens vurdering at reguleringsforslaget som anbefales ikke gir uforholdsmessige belastninger for forslagsstiller og at den løsning som nå foreslås vedtatt er påregnelig i forhold til den vedtatte kommunedelplanen. Det er heller ikke en løsning som er vesensforskjellig fra andre reguleringsplaner som allerede er vedtatt i området med hensyn til hvordan lokalgatene er utformet.

Trondheim kommune forutsetter ved gjennomføring av private reguleringsplaner at alle kostnader som følger av utbyggingen bæres av prosjektet. Vanlig praksis er derfor at utbygger gjennom utbyggingsavtale tar ansvar for opparbeidelse av infrastruktur, herunder også erverv/ utleggelse av nødvendig areal. Kommunen har pr. i dag ikke planer om å gå inn som tiltakshaver for lokalgatene i området, og har heller ikke planer om økonomiske bidrag til slike anlegg.

Trondheim kommune

Planprosess

I reguleringsplanarbeidet har det vært en målsetting å gjennomføre en åpen og ryddig prosess hvor alle parter skulle ha anledning til å komme med alternative forslag og merknader til de ulike løsningene som er fremmet. Gjennomføringen av planen er konfliktfylt fordi det innebærer inngrep i eksisterende eiendommer. Det er derfor også utarbeidet to alternative forslag til reguleringsplan som følger saken til sluttbehandling. Utover de berørte partene har det ikke kommet vesentlige merknader til planen.

Konklusjon

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.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 03.03.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

- Saksvedlegg 1: Reguleringskart merket Trondheim kommune, senest endret 06.02.09
- Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, senest endret 23.02.09
- Saksvedlegg 3: Reguleringskart merket Alstad, senest endret 06.02.09
- Saksvedlegg 4: Reguleringsbestemmelser, senest endret 22.02.09
- Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart med planomriss
- Orienteringsvedlegg 2: Illustrasjonsmateriale, datert 27.08.07
- Orienteringsvedlegg 3: Utsnitt av kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll
- Orienteringsvedlegg 4: Illustrasjon og skråfoto over området sett fra vest og øst
- Orienteringsvedlegg 5: Kopi av et utvalg private merknader
- Utrykt orienteringsvedlegg 6: Kopi av øvrige private merknader
- Utrykt orienteringsvedlegg 7: Saksmateriale sak FBR 95/08