TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

Endring av Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Beskrivelse av forslag til endringer

Oppfølging av bystyrets vedtak 26.sept 2024
Punkt 1 - 17



Høringsforslag april 2025

Innhold

1 Beskrivelse av høringsforslaget **3**

Samlede konsekvenser 3

Endring av juridiske vedlegg til kommuneplanens arealdel 3

Oppdaterte føringer i stadfestet planprogram 4

2 Forslag til endringer av arealdelen **5**

Punkt 1: Endring av § 6.6 Byggegrense mot formålet blå/grønnstruktur 5

Punkt 2: Endring av § 10.4 Krav til uteoppholdsareal 7

Punkt 3: Endring av § 13.3 Snøopplag 11

Punkt 4: Endring av § 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse 13

Punkt 5: Endring av § 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor og forretning 15

Punkt 6: Endring av § 14.5.2 Utforming av parkering 19

Punkt 7: Endring av § 23.3.2 Arealbruk i byggesone 1 24

Punkt 8: Endring av § 23. 3.4 Bymiljø i byggesone 1 28

Punkt 9: Endring av § 23.5.1 Utnyttelsesgrad i byggesone 3 30

Punkt 10: Endring av § 24.4.2 Utnyttelse og utforming i næringsbebyggelse (1300) 33

Punkt 11: Endring av § 26.3 Fritidsbebyggelse i LNFR 35

Punkt 12: Endring av Markagrensa i Klæbu 37

Punkt 13: Endring av § 27.4 Friluftsområde i sjø (6700) 42

Punkt 14: Endring av arealformål på deler av Østmarka 44

Punkt 15: Endring av arealformål i område 127 Moksneslia 48

Punkt 16: Endring av arealformål i Ladalen, sør for Haakon VIIs gate 53

Punkt 17: Endring av arealformål på deler av Byåsen 60

3 Samlede konsekvenser av endringene **65**

Generelt 65

Vurdering etter formålsparagrafen i KPA 2022-2034 65

Konsekvenser for samfunn, klima og miljø 68

Økonomiske konsekvenser for kommunen 69

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analysen) 69



1 Beskrivelse av høringsforslaget

Dette dokumentet beskriver høringsforslaget av endringer av kommuneplanens arealdel 2022-2034.

Forslagene ble bestilt av bystyret 26.9.2024, sak PS 169/2024.

> Bystyret 26.9.2024:
> **Behov for nye høringer**
>
> Bystyret ber byrådet sende følgende forslag på høring. Bystyret ber byrådet komme tilbake med et forslag og en sak til bystyret etter høringsrunden er avsluttet.

Det er totalt 17 forslag til endringer som sendes på høring. Det er 12 endringer av bestemmelser, endring av markagrensa og fire endringer av arealformål. Ordlyden i bestillingene fra bystyret til hvert punkt er gjengitt i sin helhet, og vurdert og kommentert av byplankontoret. Beskrivelsene forklarer forskjellen mellom forslaget og Kommuneplanens arealdel 2022-2034 slik den ble vedtatt av bystyret 26.9.2024 og 27.3.2025. Innspillene til varsel av igangsatt planarbeid er kort oppsummert her, og mer fyldig kommentert i et eget vedlegg.

Konsekvensutredningene av ny arealbruk er inkludert i dette vedlegget, og er utarbeidet i tråd med planprogram for KPA 2022-2034, som ble stadfestet i bygningsrådet 8.mars 2022.

Samlede konsekvenser

Noen av forslagene bør både vurderes isolert, og sett i sammenheng med andre forslag til endringer. Dette er kommentert ved hvert punkt der det er særlig aktuelt. Kapittel 3 inkluderer en vurdering av de samlede konsekvensene av de endringene som nå foreslås.

Endring av juridiske vedlegg til kommuneplanens arealdel

Sammen med denne beskrivelsen av forslagene følger også et vedlegg som viser endringene av bestemmelsene, og hvilke bestemmelser hvor det ikke vurderes endringer. Det er ikke utarbeidet et eget plankart, men utsnitt av plankartet er vist i dette vedlegget.

Flere av endringene påvirker også temakartene som er juridiske vedlegg til bestemmelsene. Disse temakartene er ikke revidert i dette høringsforslaget, siden endringene enten framgår av utsnitt av plankartet eller bestemmelsene. De berørte temakartene er

- Byggesone 1-4
- Lokale sentrum
- Rett virksomhet på rett sted
- Markagrensa, Nidelvkorridoren og grønn strek
- Stillesoner og blå/grønnstruktur
- Blågrønn faktor

Temakartene vil bli revidert senest etter vedtak av endringene i bystyret.

Oppdaterte føringer i stadfestet planprogram

I varsel om oppstart av planarbeidet for endring av arealdelen ble kapitlet i fastsatt planprogram (2022), om nasjonale, regionale og kommunale føringer oppdatert. Etter varsel om oppstart er det behov for ytterligere oppdatering av lista. Revidert samlet oversikt over de nye føringene som legges til grunn for planarbeidet er vist under.

Nye NASJONALE lover, retningslinjer og strategier:

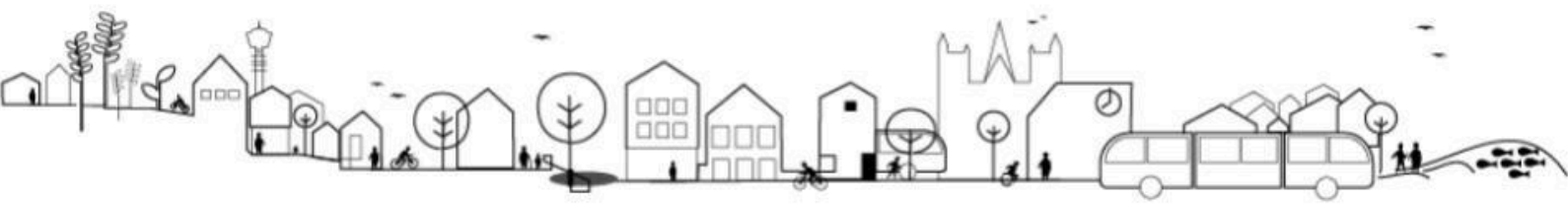
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- SPR for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- **Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet**
- **Statlige planretningslinjer for klima og energi**
- Nasjonal jordvernstrategi
- Byvekstavtalen for Trondheimsområdet
- Nasjonal gåstrategi
- Bygging på nedlagte deponier
- **Sentrale tema som skal ivaretas på folkehelseområdet**

Nye REGIONALE planer og strategier:

- Trøndelags strategi for klimaomstilling - *Sånn gjør vi*
- Trøndelagsmodellen for folkehelsearbeid
- Vårt verdifulle vann - Regional vannforvaltningsplan 2022 – 2027

Nye KOMMUNALE planer, strategier og vedtak:

- Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034
- Kommunedelplan energi og klima 2024-2030
- Temaplan for klimatilpasning
- Kommunedelplan for naturmangfold
- Kommunedelplan for vann 2022-2033
- Plan for friluftsliv og grønne områder
- Plan for areal til offentlige tjenester
- Mobilitetsstrategi for Trondheim
- Felles strategi for utvikling av Midtbyen 2024-2030
- Samferdselsplan (høringsforslag)
- Mobilitetsplan for Lade og Nyhavna (høringsforslag)



2 Forslag til endringer av arealdelen

Punkt 1: Endring av § 6.6 Byggegrense mot formålet blå/grønnstruktur

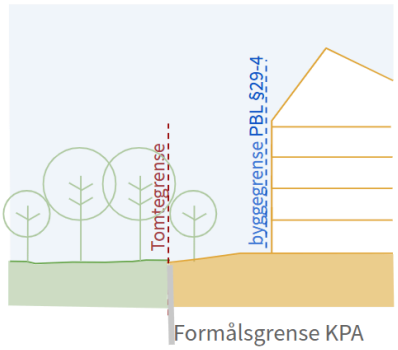
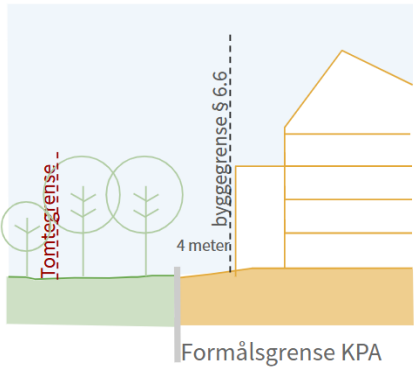
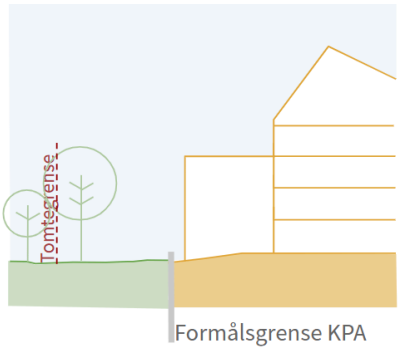
Bystyret 26.9.2024:
§ 6.6 Byggegrense mot formålet blå/grønnstruktur endres til retningslinje.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag som retningslinje
§ 6.6 Byggegrense mot formålet blå/grønnstruktur Bebyggelse kan ikke plasseres nærmere enn fire meter fra formålet blå/grønnstruktur. Dette gjelder ikke innenfor byggesone 1, eller frittliggende bygninger under 50 m² BRA som ikke skal benyttes til beboelse. Alle inngrep, også midlertidige, i forbindelse med utbygging skal holdes utenfor formålet.	**§ 6.6 Byggegrense mot formålet blå/grønnstruktur** *Bebyggelse bør ikke plasseres nærmere enn fire meter fra formålet blå/grønnstruktur. Dette gjelder ikke innenfor byggesone 1, eller frittliggende bygninger under 50 m² BRA som ikke skal benyttes til beboelse. Alle inngrep, også midlertidige, i forbindelse med utbygging bør holdes utenfor formålet.*

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember-januar 2025:
Det er kommet tre innspill fra offentlige myndigheter om at hensynet til blå/grønne verdier svekkes av å endre bestemmelsen om byggegrense til retningslinje. Endringen kan svekke naturmangfold, klimatilpasning, folkehelse og friluftsliv. Naturvernforbundet og Arbeidsgruppe for bynaturpark påpeker at selv om konsekvensene for enkeltprosjekt ikke nødvendigvis er så synlige, kan det totalt innebære store konsekvenser for lokal natur og miljø. Næringsforeningen i Trondheim støtter at bestemmelser gjøres om til retningslinjer. En utbygger påpeker at endringen gjør at vurderinger gjøres i den enkelte plan- og byggesak, som er fordelaktig siden det kan være behov for å gjennomføre tiltak helt inntil grønnstruktur for å realisere prosjekt, uten at dette nødvendigvis svekker den blå-/grønne strukturen.

Beskrivelse av konsekvenser
En retningslinje i KPA peker på et hensyn som vil bli vektlagt i behandlingen av plan og byggesaker. For byggesaker gir den ikke et avslagshjemmel, noe som gjør at tiltak i strid med retningslinjen vil bli godtatt. I plansaker vil man vurdere hvilke tiltak som skal godtas inntil formålsgrensen mot blå/grønnstruktur fra sak til sak.

I praksis vil retningslinjen eller bestemmelsen kun gjelde for saker hvor eiendomsgrensen ligger inne på formålet blå/grønnstruktur. I de fleste tilfeller sammenfaller eiendomsgrensen med formålsgrensen. Her vil Plan - og bygningslovens § 29-4 bestemmelser om avstand til eiendomsgrense fortsatt gjelde, som sier at "byggverk skal ha en avstand fra nabogrense som angitt i forskrift eller som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter." Se figurene under som illustrerer de ulike tilfellene.

Plan- og bygningsloven § 29-4	§ 6.6 vedtatt i KPA 26.09.24	Forslag som retningslinje
Byggegrense til tomtegrense	Byggegrense til formålsgrense	Retningslinje og formålsgrense
		
Denne byggegrensen *gjelder*, det følger av Plan- og bygningsloven § 29-4, med mindre detaljplan viser annen byggegrense.	Dersom § 6.6 er bestemmelse, kan det ikke bygges fire meter fra formålsgrensa.	Dersom § 6.6. er retningslinje, kan planer og byggesaker tillate bygging inntil formålsgrensa.

I de tilfeller hvor eiendomsgrensen overlapper blå-/grønnstruktur kan endringen gi flere tiltak tettere på formålet, og byggegrense kan reguleres tett på/inntil grønnstruktur. Dette er spesielt problematisk i anleggsfasen å bygge helt inntil blå/grønnstruktur, da byggegrop og anleggsmaskiner trenger plass som går ut over tilgrensende blå/grønnstruktur.

Ved bebyggelse tett på blå/grønnstruktur vil vegetasjon, og særlig større trær, måtte trekkes unna kantene/bebyggelsen på grunn av sol og lysforhold, og for at vegetasjonen ikke skal vokse innpå bebyggelsen. Den reelle utstrekningen av den blå/grønnstrukturen blir derfor redusert.

Tiltak inntil blå/grønnstruktur gir mindre rom til de økologiske funksjonene i de grønne områdene. Dette kan gå ut over plante- og dyreliv, overvannshåndtering, vannkvalitet eller friluftsinteresser.

Bestemmelsene til KPA 2022-2034 er utformet slik at byggeområdene skal kunne bygges ut, også om de har natur og vegetasjon i dag. Det er derfor i stor grad unngått å legge hensynssone naturmiljø over byggeområder. Det er krav til blågrønn faktor i byggeområder, og der premieres å beholde eksisterende trær høyt uavhengig av plassering på tomta, og grønne flater på naturlig terreng gir også poeng. Bestemmelsene i § 11 i KPA ivaretar at naturverdier og økologiske funksjoner skal vurderes og tilstrebes, men har ikke absolutte krav. Bestemmelse om byggegrense i § 6.6 var en konkret føring, en retningslinje vil være veiledende.

Innenfor næringsformål er det i bestemmelse § 24.4.2 krav om at det i ytterkant av næringsområdene skal etableres visuell skjerming ved bruk av vegetasjon mot områder for opphold. Denne bestemmelsen foreslås i punkt 10 endret til retningslinje. Kommunedelplan for Naturmangfold 2023-2032 sier at hensynet til naturmangfold skal være en hovedpremiss i arealforvaltningen. Byggegrense mot grønnstruktur gjør det lettere å ivareta naturmangfoldet i tilgrensende områder.

Punkt 2: Endring av § 10.4 Krav til uteoppholdsareal

Bystyret 26.9.2024:
§ 10.4 endres til retningslinje.

Høringsforslag som retningslinje - endringer fra bestemmelsen i KPA 2022-2034 er markert

§ 10.4 Uteoppholdsareal

Ved planforslag og søknad om byggetiltak ~~skal~~ bør alle boenheter innenfor planområdet eller tiltaket ha minste uteoppholdsareal (MUA) i samsvar med tabellen under.

Anbefalingen for byggesone 1 - felt S1 utenfor Midtbyhalvøya og felt S2-5 - kan reduseres med 5 m^2 per boenhet/100 m^2 boareal dersom offentlig park/torg på minimum 500 m^2 er etablert i den aktuelle sentrumskjernen eller innenfor 100 m fra boligene.

Sone	***per boenhet eller per 100 m^2 BRA***	***Plassering og fordeling***
Byggesone 1, *innenfor Midtbyhalvøya*	*10 m^2*	*- minst 50 % som fellesareal* *- ~~kravet~~ anbefalingen om eget uteoppholdsareal kan fravikes dersom det ikke er mulig å legge til rette for uteoppholdsareal, og det sikres tilgang til tilstrekkelig og kvalitativt gode leke- og uteoppholdsareal i trafikksikker gangavstand på maksimalt 100 m fra boligene*
Byggesone 1, *felt S1 utenom Midtbyhalvøya*	*30 m^2*	*- minst 50 % som fellesareal*
Byggesone 1, *felt S2 - S5*	*30 m^2*	*- minst 50 % som fellesareal, hvorav minst 20 % på bakkeplan*
Byggesone 2	*40 m^2*	*- minst 50 % som fellesareal, hvorav minst 50 % på bakkeplan*
Byggesone 3 *over 20 boenheter*	*60 m^2*	*- ved mer enn tre boenheter: minst 40 % som fellesareal, hvorav minst 60 % på bakkeplan.* *- alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal på bakkeplan eller balkong.*
Byggesone 3 *under 20 boenheter*	*75 m^2*	
Byggesone 4	*100 m^2*	*Utformet som privat uteoppholdsareal på bakkeplan.*

BRA ved beregning av uteoppholdsareal ~~skal~~ bør inkludere alt bruksareal til bolig. Annet bruksareal i kjeller, uteoppholdsareal eller innendørs fellesareal ~~skal~~ bør ikke medregnes.

Minste uteoppholdsareal ~~skal~~ bør oppfylle følgende kvalitetskrav:

- *Alle boenheter skal ha maksimalt 100 meter trygg gangavstand fra hovedinngang i bygget til nærmeste del av uteoppholdsarealet på bakkeplan.*
- *Minst halve arealet skal ha sol i minst 3 timer ved vårjevndøgn etter klokka 12, samt klokka 18 midtsommers.*
- *Arealet skal være mest mulig sammenhengende, og små eller smale oppstykkede arealer skal unngås. Areal som er brattere enn 1:3 kan ikke medregnes hvis ikke arealet har særlige bruksverdier. Areal mindre enn to meter fra private vinduer inn mot oppholdsrom kan ikke medregnes som felles uteoppholdsareal.*
- *Areal som kreves lagt på bakkeplan skal ligge på naturlig terreng, eller på dekke med god terrengkontakt, dimensjonert for å kunne bære permanent vegetasjonsdekke.*
- *Tellende uteoppholdsareal skal være skjermet mot motorisert trafikk og forurensing, og tilfredsstille grenseverdiene i tabell 2 i T-1442/21. Unntak er inntil ¼-del av felles uteoppholdsareal i byggesone 1, som kan ha støy inntil 3 dB over grenseverdi angitt i T-1442/21, men areal særlig tilrettelagt for barn og unge kan ikke etableres her.*

Utforming av uteoppholdsarealene skal ivareta sammenheng med omkringliggende byrom, blågrønne strukturer og landskap. Tekniske installasjoner som trafokiosker, høyspentrom og lufteanlegg skal plasseres slik at de ikke reduserer kvalitet og bruksverdi på uteoppholdsarealene. Boenheter i første etasje bør ha oppholdsareal på terreng i direkte tilknytning til boenheten.

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember-januar 2025:

Statsforvalteren mener forslaget vil være svært utfordrende for å ivareta deres sektoransvar for folkehelsa og barn og unges interesser. De rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging, samt Helsedirektoratets oversikt over særlige viktige nasjonale og vesentlige regionale interesser på folkehelseområdet, skal ligge til grunn ved vurdering av alle planforslag. Det må redegjøres for de negative konsekvensene og hvordan forslaget ivaretar forventninger og krav i nasjonale føringer og retningslinjer for barn og unge og folkehelsa, i tillegg til kommuneplanens samfunnsdel.

Trøndelag fylkeskommune sier forslaget er i strid med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Regional plan for arealbruk i Trøndelag (RPA), og Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging. RPA slår fast at boliger skal ha tilgang til gode uterom, og at felles uteområder tilpasset fremtidig bosituasjon bør ivaretas i alle planer.

Naturvernforbundet og Arbeidsgruppen for Bynaturpark på Lade og en privatperson protesterer mot forslaget.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen støtter at flere bestemmelser blir retningslinjer og vurderes i videre planarbeid.

Trym Eiendom AS støtter forslaget, siden det i enkelte tilfeller kan være umulig å oppnå særlig kravet om solfylt og støyskjermet uteoppholdsareal på grunn av tomtas beliggenhet. Da er det en fordel at en etter en samlet vurdering (av beliggenhet, kompenserende bokvaliteter mm), har mulighet til å avvike fra KPA.

Beskrivelse av konsekvenser

Dersom §10.4 blir en retningslinje, vil det ikke være et krav at det skal etableres uteoppholdsareal til boliger.

Dette har vært et krav i de to foregående arealdelene for Trondheim (KPA 2007-2018 § 7.2, KPA 2012-2024 § 30.3). Med fortettingen av byen og stadig høyere tetthet på boligtomter har dette vært et svært sentralt og forutsigbart krav for å sikre bokvalitet og enkelt bidra til å avklare utnyttelsesgrad på en boligtomt.

Plan- og bygningsloven har ikke krav til at det skal etableres uteoppholdsareal, den sier at dette er kommunens planoppgave, og staten skal sørge for at kommunen ivaretar de nasjonale forventningene og planretningslinjene. Teknisk forskrift § 5-6. Minste uteoppholdsareal (MUA) kan likevel anvendes hvor det etter kommunens skjønn er nødvendig å vedta reguleringsbestemmelser om uteoppholdsareal, men lovgiver stiller ikke uttrykkelig krav om dette. Dette betyr at kommunen *kan* kreve uteoppholdsareal i detaljplaner også dersom KPA ikke krever dette, og kan avslå detaljplaner som ikke ivaretar uteoppholdsareal godt nok etter kommunens skjønn.

Folkehelseloven § 4 beskriver klart kommunens ansvar for å fremme folkehelse med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging. Fremming av folkehelsa forutsetter arealer nært boliger som initierer fysisk aktivitet og sosiale treffpunkt for alle aldersgrupper. Dette er også omtalt i regjeringens Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.

Gode uteområder skal vektlegges ved fortetting, ifølge punkt 4.5 i Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Dette er omtalt i § 7.1 Folkehelse i KPA, og vil gjelde også dersom § 10.4 blir retningslinje, men § 7.1 vil ikke kunne erstatte § 10.4 da bestemmelsen ikke fastsetter tydelige nok krav. Helsedirektoratets oversikt over særlige viktige nasjonale og vesentlige regionale interesser på folkehelseområdet sier at uteområder til boliger skal være sikret, dette vil de ikke være som retningslinjer.

Kommuneplanens samfunnsdel, Trondheimsløftet, sier under delmål 2.3, at kommunen skal *sikre at alle har tilgang til gode og trygge boliger, og bomiljø med møteplasser og kvaliteter som gir positive helseeffekter.* Uten konkrete minimumskrav i KPA blir det en større diskusjon i hver plan om dette er sikret godt nok.

Det vil heller ikke være sikret *hvordan* et uteoppholdsareal skal være, slik som:

- at omfang av uteoppholdsareal skal tilpasses den byggesonen som boligen ligger i, slik at vi får en variert boligstruktur, og kan fremme boligbygging i byggesone 1 og 2
- minimum størrelse på uteoppholdsareal
- hvor mye som skal ligge på bakken, eller på tak, eller være felles for alle beboere
- at uteoppholdsarealet må ligge ved boligen, få sol, og skjermes fra støy og forurensning

Hva som skal telle med i beregningen av et eventuelt arealkrav i detaljplaner og byggesaker vil ikke være definert, og det vil være vanskelig å sammenligne krav mellom ulike boligprosjekter.

Konsekvenser for plan-og byggesaksprosesser

Krav til størrelse og kvalitet på uteoppholdsareal med bindende bestemmelse i overordna plan sikrer likebehandling og forutsigbarhet for befolkningen og boligutviklere. Uten bestemmelser vil det være større usikkerhet om gode bomiljø og folkehelse er ivaretatt, og det vil kreves mer redegjørelse for dette i

hver enkelt plan- og byggesak. Med § 10.4 som retningslinje kan det bli økt saksbehandlingstid i plan- og byggesaker for å drøfte og vurdere hva som er nødvendig i hver sak, og om utbyggingsprosjektene bidrar til gode nok bomiljø. Dette gjelder både den administrative og politiske behandlingen. Det kan også forventes flere klagesaker. Det politiske handlingsrommet for å vurdere hva som er godt nok i plansaker blir større, men staten kan fortsatt stoppe planer som er i strid med folkehelseloven og andre statlige føringer.

Konsekvenser for behandling av byggesaker

I detaljplaner, også nyere, er det som regel ikke angitt arealkrav til uteoppholdsareal siden dette er ivaretatt i KPA som utfyller bestemmelsene til detaljplanen.

Byggesak må ha klar avslagshjemmel. Hvis krav til uteoppholdsareal bare står som retningslinje i KPA, og byggesøknaden ikke tilfredsstiller denne retningslinjen, så har bygningsmyndigheten ikke anledning til å avslå søknaden. Det holder ikke med noe annet enn en klar hjemmel. Dette følger av pbl. § 21-4, hvor det skal gis tillatelse med mindre tiltaket er i strid med lovgivningen (planer inkludert).

I mange detaljplaner, særlig eldre, er det heller ikke bestemmelser som begrenser utnyttelsesgrad. Da bidrar arealkravet til utoppholdsareal til å ivareta bokvalitet, solforhold og forhindre uheldig tetthet og nedbygging av hager. Kun retningslinjer gir uheldige konsekvenser for folkehelse og utforming av omgivelsene.

Det politiske handlingsrommet for å vurdere hva som er godt nok i byggesaker blir borte siden tydelig avslagshjemmel mangler.

Konsekvenser for utforming av bebyggelsen

Mindre konkrete føringer for uteoppholdsareal gjør at man står friere til å utforme bebyggelsen, siden man ikke må støyskjerme eller oppnå et minimumskrav til størrelse på balkonger eller fellesareal. Dette betyr likevel ikke at forslaget bidrar til "en by som er enda bedre for flere" eller god arkitektur. Arkitektur er mer enn estetisk opplevelse, og skal også skape gode steder, møter mellom mennesker og gode opplevelser. Det vil være mer rom for skjønn når det gjelder hva som gir gode prosjekter og mindre fokus på krav til reduksjon av støy, solforhold eller om uterom skal være på bakkeplanet.

Forslaget kan medføre at det heller bygges flere balkonger til hver bolig enn fellesareal for alle beboerne, siden balkonger tilknyttet leilighetene kan være privateide og salgbare. Dette kan gi større private balkonger og den bokvaliteten dette gir for den enkelte, men på bekostning av møteplasser og vektlegging av sosial bærekraft. Reduserte krav til fellesareal kan også medføre at mer av bakkeplanet blir avsatt til sykkelparkering, bilparkering og renovasjonsløsninger, eller at det bygges en tett base på hele tomta i første etasje.

Økonomiske konsekvenser

Mest sannsynlig vil tettheten i boligprosjektene øke. Det kan gi flere boliger per dekar, og følgelig lavere priser. På den andre siden vil forventningene til tomteutnyttelse øke, slik at tomteprisene går opp. Dersom forventet utnyttelse ikke innfris, kan dette gi økte boligpriser på de enhetene som bygges.

Behovet for offentlige friområder vil øke dersom uteoppholdsareal tilknyttet hvert boligprosjekt reduseres. Noe av dette kan sikres som rekkefølgekrav, men deler av kostnaden til opparbeidelse, og driften, vil falle på kommunen.

Dersom endringsforslag i punkt 8 også vedtas, hvor krav til offentlig torg endres til retningslinje, vil det samlet bli mer uforutsigbart for både nabolag, utviklere og kommunen når etablering av offentlige utearealer vil kreves.

Punkt 3: Endring av § 13.3 Snøopplag

Bystyret 26.9.2024:
§ 13.3 Snøopplag endres til: Langs offentlig veg skal det sikres tilstrekkelig areal til snøopplag. Areal til snøopplag sikres gjennom den enkelte reguleringsplan, på grunnlag av forventede snømengder.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse
§ 13.3 Snøopplag Langs offentlig veg skal det sikres minst en meter snøopplag. *I områder hvor det forventes store snømengder bør det settes av minst 2 meter. Langs offentlig gate i byggesone 1 og 2 kan snøopplag løses i møbleringssoner og veggsoner. Utomhusplaner bør redegjøre for vintersituasjonen og tilstrekkelig areal for drift.*	**§ 13.3 Snøopplag** Langs offentlig veg skal det sikres tilstrekkelig areal til snøopplag. Areal til snøopplag sikres gjennom den enkelte reguleringsplan, på grunnlag av forventede snømengder.

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember-januar 2025:
Det er mottatt fem uttalelser til varsel om igangsatt planarbeid.

Statsforvalteren understreker viktigheten av at det sikres tilstrekkelig plass for snøopplag, særlig med tanke på framkommelighet for fotgjengere og kollektivtrafikk i perioder med mye snø. Dersom det ikke er ønskelig med konkret antall meter for snøopplag, må det beskrives i retningslinjene hva som ligger i "tilstrekkelig plass".

Naturvernforbundet i Trøndelag og Næringsforeningen i Trondheimsregionen støtter forslag til ny formulering i bestemmelsen.

To private merknader mener at forslag til ny bestemmelse er uklar, og viser bekymring for at det skal bli ulike regler i samme nabolag.

Beskrivelse av konsekvenser
Endringen fører til at minimumkrav til areal for snøopplag og tilhørende retningslinje fjernes fra bestemmelsen. Endringen gjør at bestemmelsen blir mer fleksibel. Den blir også mindre konkret, og åpner for at areal avsatt til snøopplag kan variere i ulike detaljplaner og byggesaker.

Tilstrekkelig arealer for snøopplag er viktig for framkommeligheten for uttrykningskjøretøy, myke trafikanter, kollektivtrafikk og øvrig trafikk. Et tallfestet minimumskrav gir mer forutsigbarhet for utbyggerne og planmyndigheten.

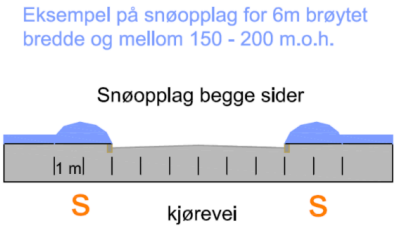
Endringen av bestemmelsen vil kunne ha betydning for utforming langs alle offentlige veger. Dersom behovet for minimumsareal for snøopplag skal sikres i den enkelte reguleringsplan og byggesak, og dette skal gjøres på grunnlag av forventede snømengder i hvert planområde, må dette vurderes i hver plansak og byggesak. Retningslinjen som fjernes ga veiledning om når det særlig burde vurderes behov for mer eller mindre snøopplag enn minst en meter.

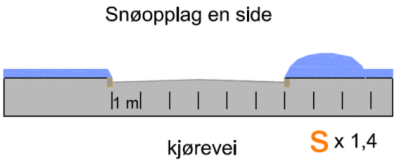
Trondheim kommune har en intern veileder som grunnlag for å vurdere behov for snøopplag avhengig av høyde over havet og hvor bred vegbredde som skal brøytes. Den brukes som utgangspunkt for konkrete vurderinger i hver sak. Utsnitt fra veilederen er vist under og på siden, med tabell og illustrasjon.

Tabell 5.1. Bredde snøopplag S i meter (Gjelder for Trondheim kommune)

Kotehøyde, m. o. h:	3 m brøytet bredde	6 m brøytet bredde	9 m brøytet bredde
0 – 50	0,9	1,3	1,6
50 – 100	1	1,5	1,8
100 – 150	1,2	1,8	2,2
150 – 200	1,4	2	2,5
200 – 250	1,5	2,1	2,6

Det brøytes normalt til begge sider. Ved brøyting til en side multipliseres S med 1.4.





Kommunen skal være rustet for framtiden og være forberedt på mer nedbør og ekstremvær, samtidig som det blir større konkurranse om arealene. Ved å endre bestemmelsen slik at den ikke lengre har et minimumskrav til snøopplag kan behovet for bortkjøring av snøen øke, som igjen vil føre til økt behov for større arealer til snødeponi, økte utgifter, og økt klimagassutslipp gjennom transporten.

Punkt 4: Endring av § 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

Bystyret 26.9.2024:
Nye minimums- og maksimumsgrenser for bilparkering i § 14.1:
§ 14.1 Midtbyen: min 0 / S1: maks 0,6 (fra 0,4)
Byggesone 1 - felt S2-S5: min 0 - maks 0,8 (fra min 0,1 - maks 0,7)
Byggesone 2: min 0 - maks 1 (fra min 0,2 - maks 0,9)
Byggesone 3: min 0 - maks 1,2 (fra min 0,4 - maks 1,1)
Øvrige soner: min 0 - maks 1,5 (min 0,6 - maks 1,5)
Frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner: min 1 pr boenhet. (fra min. 2 pr. boenhet)

<table>
<tr><th>Bestemmelse i KPA 2022-2034 (kun relevant del)</th><th>Høringsforslag til ny bestemmelse (kun relevant del)</th></tr>
<tr><td>

§ 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende norm:

Bil	
Byggesone	**Bil - per 100 m² BRA**
Midtbyen	0
Byggesone 1 - felt S1	maks. 0,4
Byggesone 1 - felt S2-S5	min 0,1 - maks 0,7
Byggesone 2	min 0,2 - maks 0,9
Byggesone 3	min 0,4 - maks 1,1
Øvrige soner	min 0,6- maks 1,5
Frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner	min. 2 pr. boenhet

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

</td><td>

§ 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende norm:

Bil	
Byggesone	**Bil - per 100 m² BRA**
Midtbyen	0
Byggesone 1 - felt S1	maks. 0,6
Byggesone 1 - felt S2-S5	min 0 - maks 0,8
Byggesone 2	min 0 - maks 1
Byggesone 3	min 0 - maks 1,2
Øvrige soner	min 0 - maks 1,5
Frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner	min. 1 pr. boenhet

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

</td></tr>
</table>

Innspill og varsel om innsigelse til varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:

Det har kommet inn 7 innspill til varsel om igangsatt planarbeid.

Statens vegvesen vurderer **innsigelse** til endringen, ettersom høyere parkeringsdekning kan gi økt bilkjøring i strid med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Trøndelag fylkeskommune varsler også mulig innsigelse. De er bekymret for konsekvensene for kollektivtrafikkens konkurranseforhold til bil. Trafikkvekst kan også gå utover fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Statsforvalteren peker på konsekvenser for nullvekstmålet og arealutnyttelse, og ber om at det settes maksimumstall for parkeringsplasser for eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner.

Naturvernforbundet og arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade ønsker å opprettholde bestemmelsen vedtatt i KPA 26.09.2024.

Næringsforeningen i Trondheim er positiv til økt fleksibilitet i parkeringskravet, men mener makstallene må justeres noe opp. Trym eiendom er også positiv til økt fleksibilitet som gjør at parkeringstilbudet kan tilpasse seg parkeringsbehovet i markedet.

Beskrivelse av konsekvenser

Høringsforslaget legger opp til noe høyere makskrav for bilparkering, men samtidig 0 i minimumskrav for byggesone 1, 2 og 3. Det blir derfor i større grad opp til utbyggernes vurdering av markedet å vurdere behov for parkering. Dette kan resultere i at det etableres både flere og færre parkeringsplasser i boligprosjekt enn i KPA 2022-2034.

I KPA 2012-2024 (utgått) hadde alle soner unntatt Midtbyen minimumskrav til parkering, men ikke maksimumskrav. I tillegg ble antall parkeringsplasser beregnet pr boenhet eller 70 m^2 BRA, og ikke pr 100 m^2 BRA som i nylig vedtatt KPA. Sammenliknet med utgått KPA, vil høringsforslaget fortsatt medføre en innstramming på tillatt antall parkeringsplasser.

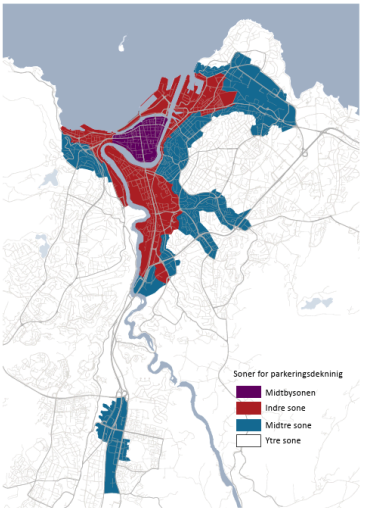
Tabell: Krav til parkering i utgått KPA 2012-2024

Krav til antall parkeringsplasser for bil

Arealkategori	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig	70 m^2 BRA el. boenhet		Min 0,5	Min 0,8	Min 1,2
Kontor	100 m^2 BRA	Maks 0,25	Maks 0,5	Min - Maks 0,5 - 1	Min - Maks 1 - 2
Forretning og service	100 m^2 BRA	Maks 1	Maks 1,25	Min - Maks 1 - 1,5	Min - Maks 1,5 - 4

Dersom det ikke er tilstrekkelig areal til å oppfylle kravene til både uterom og parkering, skal uterom prioriteres foran parkering.

Boligparkering bør samles og plasseres ved inngang til felt. Atkomst til boliger skal være mest mulig bilfri, utenom nyttetransport.



Figur 1 Soner for parkeringsdekning

Økt tilgjengelighet til parkeringsplasser og kortere avstand mellom bosted og parkeringsplass fører til mer bilbruk. Dette er godt dokumentert, blant annet i rapporten "Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet", som er utarbeidet av Trondheim kommune, i samarbeid med NORCE Samfunn, Bergen kommune og Rogaland fylkeskommune.

Dersom nye boliger bygges med maksimal parkeringsdekning kan dette gi mer bilbruk. Økt bilbruk fra nye boligprosjekt gjør det vanskeligere å nå målet om nullvekst i persontrafikken, og det må innføres kompenserende tiltak som økte bomtakster eller mer konkurransedyktig tilbud for gående, syklende og kollektivreisende.

Dersom nye boliger bygges uten parkering, kan det føre til mer bruk av andre eksisterende parkeringsplasser og mulig villparkering i enkelte områder. Det kan føre til at flere gater må reguleres med boligsoneparkering eller parkering forbudt.

Færre parkeringsplasser kan føre til at flere velger å ikke eie bil, og i større grad bruker kollektiv, sykkel og gange. Det kan også føre til et større marked for bildelingsordninger og deling av parkeringsplasser. Færre parkeringsplasser kan føre til at det blir mer utfordrende å bli boende dersom livssituasjonen endres slik at man får behov for bil. Mindre areal til parkering kan føre til større press på fortetting i etablerte boligstrøk, men samtidig kan behov for mindre bygningsmasse gjøre det lettere å ta hensyn til områdets egenart og grønne verdier.

Punkt 5: Endring av § 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor og forretning

Bystyret 26.9.2024:
Nye maksimumsgrenser for bilparkering pr 100 m2 BRA i § 14.2:
Forretning: maks 4 (fra maks 1)
Kontor, byggesone 1 og 2: maks 0,5 (fra maks 0,1)
Kontor, byggesone 3: maks 1 (fra maks 0,1)
Kontor, øvrige soner: maks 2 (fra maks 0,1)
Privat tjenesteyting: maks 0,5 (fra maks 0,5)

<table>
<tr><th>Bestemmelse i KPA 2022-2034 (kun relevant del)</th><th>Høringsforslag til ny bestemmelse (kun relevant del)</th></tr>
<tr><td>

§ 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting

Det skal avsettes plass for biler og sykler per 100 m^2 BRA i samsvar med følgende norm, gjelder ikke for virksomheters nyttekjøretøy:

<table>
<tr><th colspan="3">Bil</th></tr>
<tr><th>Forretning</th><th>Kontor</th><th>Privat tjenesteyting</th></tr>
<tr><td>maks. 1</td><td>maks. 0,1</td><td>maks. 0,5</td></tr>
</table>

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

</td><td>

§ 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting

Det skal avsettes plass for biler og sykler per 100 m^2 BRA i samsvar med følgende norm, gjelder ikke for virksomheters nyttekjøretøy:

<table>
<tr><th colspan="3">Bil</th></tr>
<tr><th>Forretning</th><th>Kontor, byggesone 1 og 2</th><th>Kontor, byggesone 3</th></tr>
<tr><td>maks. 4</td><td>maks. 0,5</td><td>maks. 1</td></tr>
<tr><th>Kontor, øvrige soner</th><th>Privat tjenesteyting</th><th></th></tr>
<tr><td>maks. 2</td><td>maks. 0,5</td><td></td></tr>
</table>

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall

</td></tr>
</table>

Innspill og varsel om innsigelse til varsel om igangsatt planarbeid desember -januar 2025:
Det har kommet seks uttalelser ved varsel om oppstart.

Statsforvalteren i Trøndelag mener forslaget innebærer en betydelig økning i maksimalt tillatte parkeringsplasser, spesielt for forretning, noe som kan føre til dårlig arealutnyttelse og store parkeringsflater. videre viser de til at mange parkeringsplasser motvirker bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, og er ikke i tråd med statlige planretningslinjer for klima, energi og mobilitet.

Trøndelag fylkeskommune er bekymret for at endringene i parkeringsbestemmelsene for bolig, kontor og forretning kan føre til økt privatbilisme og økt trafikk, noe som kan påvirke kollektivtrafikken negativt. Det vises til at de vil kunne fremme **innsigelse** dersom endringen vil få negative konsekvenser for kollektivtrafikken.

Naturvernforbundet i Trøndelag og Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade støtter ikke forslaget og ønsker å opprettholde tidligere bestemmelser.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen støtter forslaget om oppjustering av antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting. Det vises til at mange sykkelparkeringsplasser fremdeles er svært høyt.

Trym Eiendom AS støtter også forslaget da kollektivtransport i byggesone 3 og 4 ikke er godt nok utbygd for kontorvirksomheter.

Beskrivelse av konsekvenser
Dette høringsforslaget utfordrer de Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Reduksjon av transportgenerering skal legges til grunn for planlegging av handel og store arbeidsplasser. Mer parkering bidrar til vekst i personbiltransport, som er i strid med nullvekstmålet. Siden det åpnes for mer kontorparkering dess lengre fra sentrum, og det er lettere å etablere mye handelsparkering utenfor sentrum, kan høringsforslaget bidra til at veksten av handel og store arbeidsplasser kommer utenfor sentrum og kollektivbuen, der det er enklest å gå, sykle eller bruke kollektivtransport.

Konsekvenser for nullvekstmålet av mer bilparkering til kontor
Forslaget innebærer en femdobling av tillatt parkering for kontor i byggesone 1 og 2, en tidobling i byggesone 3 og en 20-dobling i øvrige soner, som inkluderer områder avsatt til næringsbebyggelse. Samtidig åpner ikke forslaget for vesentlig høyere tillatt parkering enn i utgått kommuneplanens arealdel 2012-24.

Det er godt dokumentert at tilgjengelig parkering har sammenheng med bilbruk. I rapporten "Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet" fra 2022 som oppsummerer av tilgjengelig litteratur, står det at *"tilgang på parkering har en sammenheng med bilbruk. Dersom det er enkelt å bruke bil, så vil folk ofte velge å bruke det."*

Maks tillatt parkering til kontor i vedtatt KPA er satt flatt for hele byen. Dette skal bidra til at det blir mest attraktivt å etablere virksomheter med mange ansatte hvor tilgjengeligheten er god også uten bil.

Høringsforslaget gir kontorbebyggelse utenfor de sentrale områdene et konkurransefortrinn ved at de kan tilby flere av sine ansatte parkeringsplasser. Dette kan gjøre det økonomisk attraktivt å omdanne næringsområder med kontorbygg, og dermed presse ut næringsvirksomheter som trenger god tilgjengelighet fra hovedvegnettet.

Sannsynligvis vil det være Tunga som kan få størst økning i biltrafikk som følge av økning i tillatt parkering. Næringsområder inngår i "øvrige soner" i foreslått bestemmelse. KPA 2022-2034 åpner for arbeidsplassintensive virksomheter med få besøkende på Tunga, mens i utgått KPA 2012-2024 var kontor på Tunga ikke tillatt. Som eksempel har Byplankontoret mottatt planinitiativ på Tunga, der forslagsstiller ønsker å regulere ca 13 000 m^2 BRA kontor. Med vedtatte bestemmelser for kontor gir dette 13 parkeringsplasser, mens med dette høringsforslag vil det tillates 260 parkeringsplasser.

Dersom det i planperioden etableres 20 tilsvarende bygg på Tunga kan det gi rundt 5000 nye parkeringsplasser. Med utgangspunkt i en dekningsgrad på 75 % og at hver parkeringsplass kun brukes til å kjøre til og fra jobb, vil arbeidsreisene alene bidra med 7500 i ÅDT på overordnet vegnett. Det er imidlertid usikkert om det er behov for og investeringsvilje til en så stor mengde kontorbygg med høy parkeringsdekning. De senere årene har store kontorarbeidsplasser hatt et ønske om å etablere seg nær sentrum og i bygg som oppfyller kriteriene for miljøsertifisering.

Selv om høringsforslaget åpner for mer parkering for kontor, er det i KPA andre bestemmelser og temakart som utfyller og delvis motvirker de trafikkmessige konsekvensene. Alle reguleringsplaner skal utrede konsekvensene for overordnet veinett og for nullvekstmålet. Det er vanskelig å anslå de samlede trafikkmessige konsekvensene.

Konsekvenser for nullvekstmålet for bilparkering for **forretning**

Det er tillatt med forretning i byggesone 1. I detaljplaner kan det åpnes for dagligvare i byggesone 1, 2 og 3, og vurderes plasskrevende varegrupper i områdene NF på Tiller og Tunga. Høringsforslaget til endring av KPA legger opp til en firedobling av tillatt parkering for forretning.

Sammenliknet med utgått KPA 2012-24, vil forslaget representere en tre- til firedobling av maks antall parkeringsplasser i kollektivbuen og Tiller, men ingen reell endring for lokale sentrum som var i "ytre sone" i utgått KPA. Konsekvensene av bestemmelsen vil slik sett muliggjøre flere parkeringsplasser for forretninger i sentrale strøk og Tiller sammenliknet med det som har vært tilfelle i siste kommuneplanperiode.

Parkeringsplasser til dagligvarer og detaljhandel genererer mest trafikk per parkeringsplass. Det er imidlertid lite oppdatert faglitteratur og lokal erfaringsdata på antall bilturer per parkeringsplass eller antall bilturer per handelsareal. Håndbok V713 fra Statens vegvesen er ikke oppdatert siden 1989, og gjelder dessuten gjennomsnittstall for hele landet. Denne angir at handel (bredt definert) genererer i snitt 45 bilturer per 100 m^2 handelsareal, med et variasjonsspenn på 15-105 bilturer per 100 m^2. I Asplan Viaks trafikkutredning for Haakon VII gate 25 vurderes det at 240 eksisterende parkeringsplasser til 9200 m^2 detaljhandel genererer 5400 bilturer per døgn - eller 22,5 bilturer per parkeringsplass.

Selv om det åpnes for mer parkering ved forretninger i sentrale strøk, er Midtbyen allerede er utbygd og det er begrenset hvor mye mer parkering som vil bli etablert. Endringen vil derfor ha størst reell konsekvens for framtidig transformasjon av Nyhavna, Tempe, Lade, Tunga og Tiller. Dette utfordrer vedtatt Sentrumsstrategien som har fokus på å forsterke Midtbyen som byens hjerte og handelsdestinasjon. Disse områdene ligger også langs hovedveger der konkurranseforholdet i reisetid er i bilens favør sammenliknet med gange, sykkel og kollektiv. Etablering av for eksempel 100 000 m^2 handelsareal i disse områdene vil medføre 4 000 nye parkeringsplasser, som med Asplan Viaks tall genererer 90 000 bilturer i døgnet.

En annen konsekvens av økt maksimumskrav til parkering er at konkurranseforholdet mellom bil og øvrige transportformer endres. Opplevelsen av god tilrettelegging for bil, kan føre til at holdningen om at man er avhengig av bil for å gjennomføre daglige gjøremål blir mer utbredt, noe som igjen kan føre til økt biltrafikk.

Det er overveiende sannsynlig at de endrede bestemmelsene vil føre til økt biltrafikk. Parkeringsrestriksjoner er dokumentert som et av de mest effektive tiltakene for å redusere bilbruk. Dersom Trondheim kommune skal nå nullvekstmålet for biltrafikk, som ligger til grunn for byvekstavtalen, må det innføres tilsvarende kompenserende tiltak for den potensielle trafikkveksten. Dette kan være enda bedre gang-, sykkel- og kollektivtilbud, lavere pris på kollektivreiser og høyere bomsatser.

Konsekvenser for rett virksomhet på rett sted

Trondheim kommune har gradvis ført en strengere fortettingspolitikk siden år 2000, samt en restriktiv politikk for å begrense etablering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter utenfor Kollektivbuen. Høringsforslaget vil kunne føre til at det etableres flere kontorarbeidsplasser utenfor Midtbyen og Kollektivbuen. Eiendomsprisene er lavere utenfor sentrumsområdene, hensynene som må tas i reguleringsplanene er færre og konfliktnivået i planprosessene er lavere. Arbeidsgivere som ønsker å tiltrekke seg arbeidstakere ved å tilby parkeringsplasser, vil ha flere mulige lokasjoner enn i dag. I hvor stor grad dette fører til at sentrumsområdene mister arbeidsplasser, og dermed aktivitet, er vanskelig å spå.

Arbeidsplassintensive virksomheter som ønsker å tiltrekke seg ansatte som kjører bil til jobb, vil ha mulighet til å etablere seg i større deler av byen. Det vil bli enklere å etablere forretninger og detaljvare som er attraktive for kunder som kjører bil. Samtidig vil disse virksomhetene fortrenge mer arealkrevende næringer.

Konsekvenser for utvikling av lokale sentrum

Lokale sentrumskjerner har et begrenset areal avsatt til sentrumsformål, med unntak av de store sentrumsområdene på Lade og Tiller. Parkering til forretning utformes erfaringsmessig for å være lett tilgjengelig for kundene. Mange lokale sentrum preges derfor i dag av utendørs bakkeparkering eller parkering inne i første etasje. Høringsforslaget vil kunne bidra til at større deler av tomtene i lokale sentrum dekkes med en lukket førsteetasje / base for å få plass til kundeparkeringen. Dette svekker muligheten for aktive fasader og fortrenger areal til gode byrom og byliv på bakkeplan.

Etablering av forretninger med mer parkering vil også kunne føre til mer bilkjøring til, i og rundt lokale sentrum. Mer biltrafikk gjør det vanskeligere å skape et attraktivt bymiljø som underbygger byliv og prioriterer myke trafikanter og kollektivtrafikk, og kan gi dårligere trafikksikkerhet.

Dagligvarebutikker og detaljhandel som etablerer seg i lokale sentrum vil med høringsforslaget kunne tiltrekke seg flere kunder i nærmiljøet som ønsker å bruke bil. Bilkjørende kunder vil kunne gjøre flere av sine daglige gjøremål i nærmiljøet framfor i de mer bilbaserte handelsområder. Dette kan styrke grunnlaget for de lokale sentrumene.

Punkt 6: Endring av § 14.5.2 Utforming av parkering

Bystyret 26.9.2024:
Bestemmelse § 14.5.2 endres til:
Utforming av nye parkeringsanlegg skal være i henhold til Statens vegvesen Håndbok N100. Ved vedlikehold av eksisterende anlegg kan 2,3 meters bredde aksepteres.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse
§ 14.5.2 Utforming Parkeringsplass for bil skal være minst 2,6 meter bred når biler parkerer ved siden av hverandre, og utvides med tilstrekkelig bredde ved fast fysisk hindring inntil parkeringsplassen. Ved vedlikehold av eksisterende anlegg kan 2,3 meters bredde aksepteres. Lengden på parkeringsplassen skal være minst 5,0 meter. På felles parkeringsanlegg skal manøvreringsareal bak parkeringsplassen være minst 6,0 meter ved vinkelrett parkering. På annen parkering skal manøvreringsareal bak parkeringsplassen være minst 5,0 meter. *Det bør sikres fri høyde på minst 2,6 meter på HC-parkeringsplass ved hovedinngang eller heis. Detaljutforming av parkeringsanlegg bør være i henhold til Statens vegvesen Håndbok N100.* *Der parkeringsanlegg legges i bygning eller under bygning (parkeringskjeller) bør adkomst innlemmes som del av fasaden. Ved behov for rampe eller bilheis/spesialheis bør denne legges innvendig.*	**§ 14.5.2 Utforming** Utforming av nye parkeringsanlegg skal være i henhold til Statens vegvesen Håndbok N100. Ved vedlikehold av eksisterende anlegg kan 2,3 meters bredde aksepteres.

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det har kommet seks uttalelser til forslaget.

Statsforvalteren mener det er uheldig at det ikke stilles krav til fri høyde, siden retningslinjene som foreslås tatt ut er med på å ivareta tilstrekkelig høyde i parkeringskjellere for mennesker med nedsatt funksjonsevne og med behov for tilpasset bil.

Tre innspill fra organisasjoner og privatperson støtter heller ikke forslaget. Det hevdes at vedtatt bestemmelse gir beboerne mer sikkerhet om at parkeringsplassen er mulig å bruke uten problemer.

Næringsforeningen støtter forslaget som forenkler bestemmelsene, og Trym Eiendom AS støtter også forslaget siden kommunens krav da vil samsvare med de til enhver tid gjeldende nasjonale kravene. Ved å bruke foreslått formulering unngår man i tillegg at KPA må revideres hver gang de nasjonale parkeringskravene endres.

Beskrivelse av konsekvenser

Bakgrunn for vedtatt bestemmelse
Trondheim kommune vedtok bestemmelser om utforming av parkeringsplasser første gang 2.9.2021,sak 120/21, som svar på utfordringer knyttet til et manglende konkret juridisk krav til utforming av parkeringsplasser. Kommunen ønsket å bidra til mer forutsigbarhet for beboere og utbyggere.

Både Sintefs Byggforskserie og SVV håndbok er veiledere for utforming av parkeringsplasser som brukes av utbyggere og prosjekterende, men de er ikke hjemlet i juridiske kommunale krav. Statens vegvesen Håndbok N100 - Veg- og gateutforming legges til grunn for alle offentlige veger. Det finnes ikke en Norsk Standard for utforming av parkeringsplasser, men standard kjøpskontrakter har med at størrelsen skal målsettes.

Juridisk handlingsrom
Å koble bestemmelsene i KPA til annet regelverk, er ikke uvanlig og heller ikke lovstridig. Ulempen er at kommunal myndighet bindes til variabler i en statlig håndbok, uten at kommunen selv bestemmer hvilke endringer som gjøres i håndboka. Fordelen er at parkeringsplasser som etableres i kommunen alltid er i samsvar med Statens vegvesens normer. Når håndboka revideres etter faglig vurderte løsninger fra Statens vegvesen, så vil kravet i KPA være i samsvar med hva Statens vegvesen finner mest hensiktsmessig for offentlige veger og gater. Vurdering av konsekvenser vil følge utredningsinstruksen, men ikke nødvendigvis si noe om konsekvensene for miljø, samfunn eller økonomi i kommunen. Handboka er utformet med tanke på offentlige anlegg, og omhandler ikke privat og innendørs parkering.

Hva innebærer ny bestemmelse sammenlignet med gjeldende:
Statens vegvesen Håndbok N100 har et kapittel 4.7 som handler om parkering for personbiler (4.7.1), parkering for busser (4.7.2) og sykkelparkering (4.7.3). Siden gjeldende bestemmelse § 14.5.2 handler om bilparkering, legges det til grunn at det er kun kapittel 4.7.1 bestemmelsen henviser til. Dette kapittelet har krav til langsgående parkering, tverrstilt parkering og parkering for forflytningshemmede, og er vist i sin helhet under.

Ny bestemmelse betyr at breddekravet for parkeringsplasser som er vinkelrett på kjøreretningen reduseres fra 2,6 til 2,5 meter, ref figur 4.7.1.2-1, a(90^{o}), og at det ikke kreves breddeutvidelser når det er fysisk hindring som søyle ved parkeringsplassen. Krav til lengde endres ikke. Kravet til manøvreringsareal bak parkeringsplassen blir 6 meter for alle parkeringsplasser, mens det i gjeldende § 14.5.2 var åpnet for 5 meter bak når det ikke var felles parkeringsanlegg. Dette var blant annet for å ivareta garasjer og biloppstillingsplasser som er etablert 5 meter fra vegkanten siden byggegrense mot veg ofte har vært 5 meter i boliggater. Når kravet øker til 6 meter, betyr dette at tiltak på parkeringsplasser langs boliggater blir mer krevende.

Retningslinjene om fri høyde på HC-parkeringsplass er tatt ut. Det vil fortsatt være et krav i teknisk forskrift at det skal planlegges og tilrettelegges for tilgang til universelt utformede parkeringsplasser. Retningslinjene ble tatt inn fordi det har oppstått situasjoner der hc-taxi som brukes ved skoleskyss ikke har hatt tilgang til parkeringskjeller på grunn av for lav takhøyde. SVVs håndbok N100 har ikke anbefalinger om høyder for parkeringsplasser, mens Byggforskserien har anbefalinger til dette.

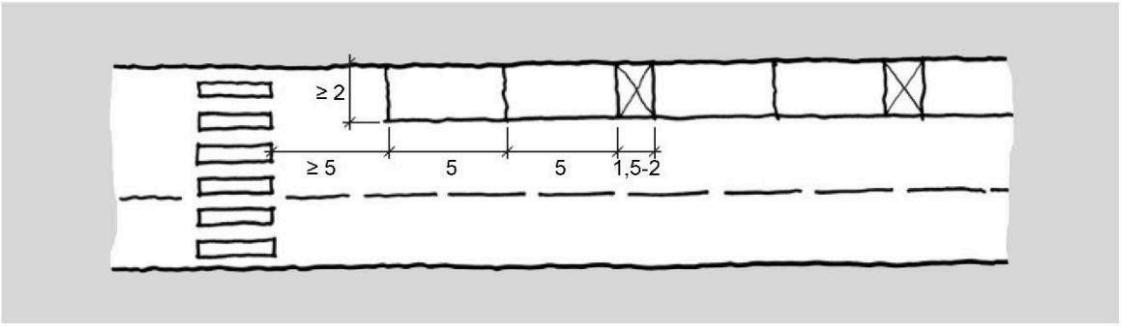
Retningslinjen om at nedkjøringsramper bør etableres i bygningen handler om utforming av bebyggelse og skulle forhindre at nedkjøringsramper blir store hull og barrierer i rommene mellom bygningene. Parkeringsløsningene er ofte noe som planlegges helt i starten av et nytt prosjekt, og legger viktige føringer for utforming av bebyggelse og opplevelsen av uterom og gaterom. Dersom retningslinjene fjernes, kan dette hensynet fortsatt vektlegges som oppfølging av § 8.3.1 som sier at menneskets opplevelse fra gateplan skal gi premisser for utforming av bygninger og byrom.

4.7.1 Parkering for personbiler

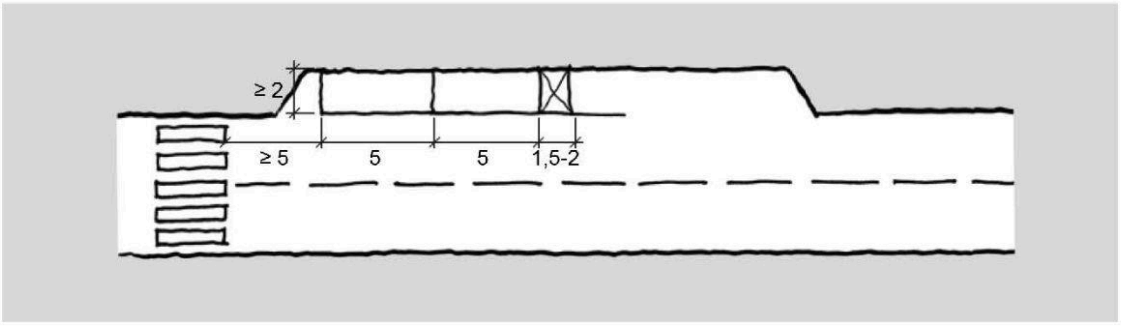
4.7.1.1 Langsgående parkering

Krav 4.7.1.1—1 **SKAL** Gjeldende fra 06.10.2023

Langsgående kantparkering skal utformes som vist i Figur 4.7.1.1—1 eller Figur 4.7.1.1—2. Hvis det er mer enn 3 plasser, skal det settes av 1,5 - 2 m til manøvreringsareal for annenhver plass.



Figur 4.7.1.1—1 — Langsgående parkering (mål i m).



Figur 4.7.1.1—2 — Parkeringslomme (mål i m).

Kantparkering i kombinasjon med sykkelfelt eller envegsregulert sykkelveg med fortau anbefales ikke.

Krav 4.7.1.1—2 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021

Dersom kombinasjonen sykkelfelt og kantparkering likevel benyttes skal følgende tilfredsstilles:

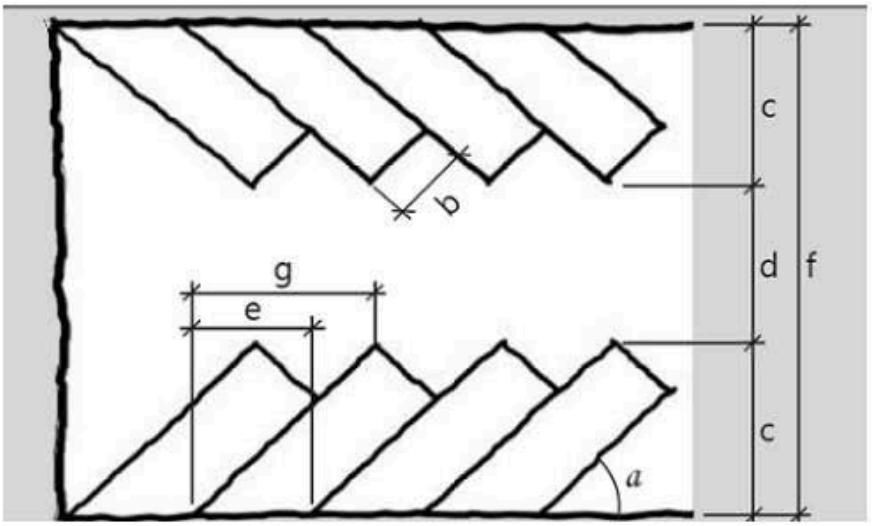
- fartsgrense 30 eller 40 km/t og ÅDT < 8 000
- sykkelfeltet utvides med 0,25 m
- en sikkerhetssone på minimum 0,5 m etableres mellom parkeringsarealet og sykkelfeltet

4.7.1.2 Tverrstilt parkering

Krav 4.7.1.2—1 **SKAL** Gjeldende fra 06.10.2023

Bredden på parkeringsfelt for personbil skal være minst 2,5 m når kjøretøy parkerer ved siden av hverandre. Lengden på feltet skal være minst 5 m.

Parkeringsplasser anbefales dimensjonert som det fremgår av Figur 4.7.1.2—1 og Tabell 4.7.1.2—1.



Figur 4.7.1.2—1 — Dimensjoner for tverrstilt parkering ved ulike vinkler.

Tabell 4.7.1.2—1 — Dimensjoner for tverrstilt parkering ved ulike vinkler.

a (°)	b (m)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	g (m)	Areal per plass når 10 plasser anlegges (m^2)	Areal per plass når 100 plasser anlegges (m^2)
45	2,5	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60	2,5	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90	2,5	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0

4.7.1.3 Parkering for forflytningshemmede

Plasser reservert for forflytningshemmede anbefales lokalisert nært målpunkt/hovedinngang og utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn og ut av kjøretøyet og videre inn mot målpunktet. Antallet vurderes i hvert enkelt tilfelle. Krav til minimum antall plasser og utforming er gitt i Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften). [23]

Krav 4.7.1.3—1 **SKAL** Gjeldende fra 06.10.2023

Parkeringsfelt reservert for forflytningshemmede skal ha minst 4,5 m bredde og minst 6 m lengde.

Ved langsgående parkering anbefales parkeringsfelt for forflytningshemmede plassert foran manøvreringsareal eller gangfelt for å sikre tilgjengelighet for biler med bakheis eller rampe.

Punkt 7: Endring av § 23.3.2 Arealbruk i byggesone 1

Bystyret 26.9.2024:
Punkt b og c i § 23.3.2 strykes.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse
§ 23.3.2 Arealbruk a. Innenfor byggesone 1 tillates følgende formål: boligbebyggelse, forretninger, tjenesteyting, idrettsanlegg, næringsbebyggelse. Arealkrevende næring tillates ikke. b. Kulturinstitusjoner over 500 m^2 BRA tillates kun innenfor felt S1. c. Innenfor felt S2_Tiller, S2_Strindheim og S3_Haakon Magnussons gate tillates ikke økt areal til forretninger. d. Bebyggelsens første etasje ut mot sentrale offentlig gater og byrom skal fortrinnsvis inneholde utadrettet virksomhet, eventuelt innendørs fellesareal og kantiner. e. Første etasje i nye bygg skal ikke inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom. Første etasje i eksisterende bygg skal ikke bruksendres til boenheter.	**§ 23.3.2 Arealbruk** a. Innenfor byggesone 1 tillates følgende formål: boligbebyggelse, forretninger, tjenesteyting, idrettsanlegg, næringsbebyggelse. Arealkrevende næring tillates ikke. b. Bebyggelsens første etasje ut mot sentrale offentlig gater og byrom skal fortrinnsvis inneholde utadrettet virksomhet, eventuelt innendørs fellesareal og kantiner. c. Første etasje i nye bygg skal ikke inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom. Første etasje i eksisterende bygg skal ikke bruksendres til boenheter.

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember-januar 2025:
Det er mottatt tre uttalelser ved varsel om igangsatt planarbeid.

Statsforvalteren skriver at det er viktig at dette endringsforslaget må sees i sammenheng med endringene av bestemmelse § 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting. Bestemmelsen vil ikke være i tråd med nasjonale eller lokale føringer dersom den åpner for besøksintensiv arealbruk og en stor andel parkeringsplasser, og det i tillegg er lite tilrettelagt for kollektiv, sykkel og gange.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen er positiv til endringsforslaget. Trym Eiendom AS skriver at åpningen for å etablere kulturinstitusjoner over 500 m^2 BRA utenfor S1 kan bidra til å styrke bydelene med flere kulturtilbud.

Beskrivelse av konsekvenser

Bakgrunn for bestemmelsene

Byggesone 1 er de områdene i Trondheim hvor vedtatt KPA legger opp til en videreutvikling av byfunksjoner, og at flest mulig målpunkt skal etableres i byggesone 1, siden sentrumskjernene er lettest å nå med gange, sykkel eller kollektiv. Det er kun i byggesone 1 at det i KPA 2022-2034 tillates mer forretning og uten begrensning på privat tjenesteyting, som begge er arealformål som har mange besøkende. Kulturinstitusjoner er et av underformålene til tjenesteyting. Dette er et av grepene i byutviklingsstrategien, og vil bidra til reduksjon i biltrafikk og til utvikling av gode lokalsentre.

Hensikten bak vedtatt bestemmelse er å ivareta at de store attraksjonene legges til sentrum av Trondheim, som del av strategien om å ivareta og styrke Midtbyen som sentrum for handel og opplevelser. Sentrumsstrategien - Samskapte strategier for sentrum fram mot 2050, har som strategi to: *Etablere nye og utvikle eksisterende kultur-, idretts-, handels- og opplevelsestilbud i Midtbyen. Legge aktivt til rette for og investere i nyetablering og utvikling av eksisterende kultur-, idretts-, handels- og opplevelsestilbud i Midtbyen. Begrense handel som konkurrerer med Midtbyen.*

Fjerning av § 23.3.2.b - større kulturinstitusjoner

Endringsforslaget åpner for at større kulturinstitusjoner kan plasseres innenfor alle felt med byggesone 1. I vedtatt bestemmelse er det åpnet for dette bare i felt S1, sentrumsområdet, vist med rosa omriss i illustrasjonen under. Begrepet "kulturinstitusjoner" er i veileder til kart- og planforskriften beskrevet som "blant annet bibliotek, galleri, kino, konsertlokale, museum eller teater".



Utsnitt fra temakart, S1 markert med rødt omriss

Kulturanlegg med hele byen eller regionen som omland bør etableres i sentrumsområdet. Kulturanlegg er besøksintensive, og skal etter prinsippet rett virksomhet på rett sted (§ 18 i KPA) etableres i A-områder som er lettest tilgjengelig for flest med gange, sykkel og kollektiv.

De fleste områdene for byggesone 1 utenfor sentrum (S1) er ganske små, og det er mindre sannsynlig at et kulturanlegg med byomfattende eller regionalt besøkende vil bli etablert der. Sentrumskjernene på Lade, Tiller og Heimdal og Moholt er imidlertid større områder tett på E6, hvor en kino eller lignende vil kunne trekke besøkende fra hele regionen og gi Midtbyen økt konkurranse. Etablering av større kulturanlegg kan gjøre det mer attraktivt å etablere tilhørende tilbud som servering, overnatting og forretning i samme område. Samlet kan dette gi en utvikling av byen som gir mer personbiltrafikk.

Flere av sentrumskjernene har mange innbyggere i ganske kort avstand, og store kulturanlegg kan bidra til mer levende lokale sentrum med større mangfold i tilbudet. Dette kan bli gode møteplasser, og gi flere økt tilhørighet til bydelen. Nye kulturanlegg i bydelene kan gi flere *nye* besøkende, og ikke bare ta besøkende fra sentrum.



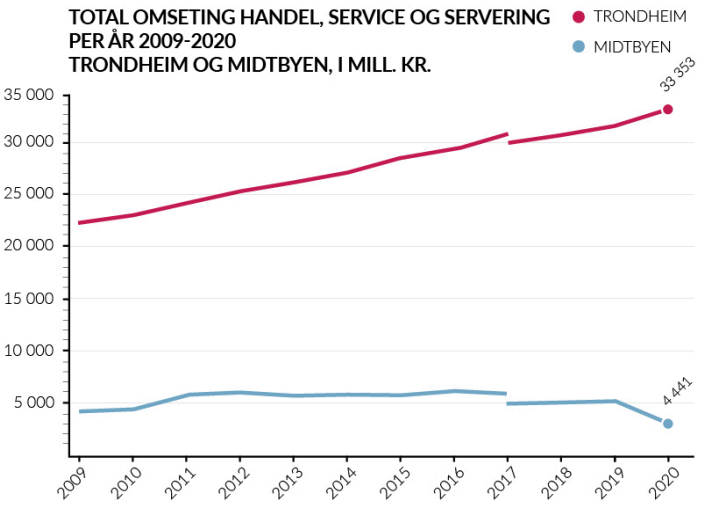
KPA åpner i tillegg for å etablere kulturanlegg og andre typer tjenesteyting i alle bygg med antikvarisk verdi A, B, eller C innenfor byggesone 1-4 eller blå/grønnstruktur. Det finnes 550 antikvariske bygg som er større enn 500 m^2 utenfor sentrumsområdet (S1). Gamle Tiller herredshus som i dag huser Heimdal kunstforening (bilde til venstre) er et eksempel på et antikvarisk bygg som er 500 m^2 BRA. Folkets hus på Ranheim er et annet bygg registrert med antikvarisk verdi, som har 1100 m^2 BRA i bruk som forsamlingslokale.

Verkstedhallen på Svartlamoen er et eksempel på et konsertlokale som ville vært et avvik fra KPA 2022-2034, både fordi det ligger i byggesone 2, er over 500 m^2 BRA (840 m^2 BRA) og heller ikke er et antikvarisk bygg. Avvik fra KPA kan godkjennes når konsekvensene er godt vurdert, og fordelene klart større enn ulempene.

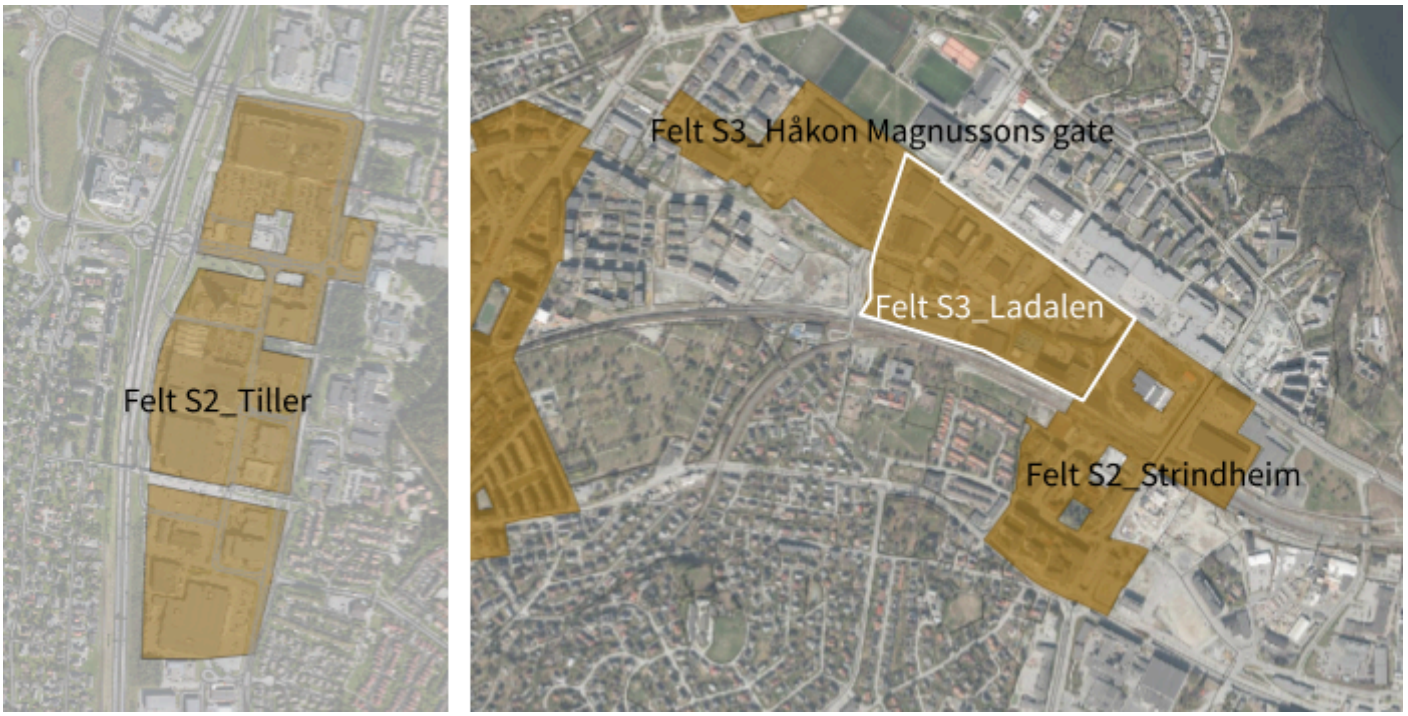
Fjerning av § 23.3.2.c - forretning i byggesone 1 på Tiller, Strindheim og i Håkon Magnussons gate

Bestemmelsen 23.3.2 c har både som hensikt å ivareta sentrumsstrategien som har en visjon om et mer attraktivt og levende bysentrum i Midtbyen, og å begrense personbiltrafikken.

Det er i byggesone 1 det åpnes for mer detaljhandel. Dagens omfang av forretningsarealer var satt som et maksimum på Tiller, Strindheim, og Håkon Magnussons gate, fordi mer forretning i disse områdene gir mer personbiltrafikk, og tar markedsandeler fra Midtbyen og sentrumsområdene. Uten denne begrensningen, kan det bli etablert mer forretning her. Det er stort potensiale for mer bebyggelse, særlig på Tiller og Strindheim.



Midtbyregnskapet fra 2023 viser hvordan Midtbyens markedsandel i forhold til hele Trondheim har utviklet seg, se figur til høyre. Økt areal for forretninger ved de tidligere avlastningssentrene på Lade og Tiller vil bidra til en ytterligere konkurranse mot Midtbyen og stride mot sentrumsstrategien.



Illustrasjonen viser avgrensningene til byggesone 1 på Tiller, Håkon Magnussons gate og Strindheim sammen med ny byggesone 1 på Ladalen, i samme målestokk.

Sammenheng med andre punkt i høringsforslaget

Økte arealer for forretning vil sannsynligvis føre til mer areal til parkering. I vedtatte bestemmelser er det tillatt inntil 1 parkeringsplass for bil for 100 m^2 BRA forretning, slik at en ny stor dagligvarebutikk vil få 15-20 plasser. Som del av denne høringen vurderes en firedobling av tillatt parkering for forretning, se punkt 5. Det vil være mest aktuelt å etablere så mye parkering utenfor Midtbyen. En stor økning i forretningsareal i sentrumskjerner som er tett på E6, og med lett tilgang til parkeringsplasser, vil gi mer transport og være i strid med nullvekstmålet. For å innfri forpliktelsene med staten i byvekstavtalen, vil trafikkveksten måtte kompenseres med andre trafikkreduserende grep, som for eksempel økte bompenger.

Som punkt 16 i dette høringsforslaget er Ladalen også foreslått avsatt som byggesone 1. I illustrasjonen over vises Ladalen som byggesone 1, S3. Det er mye forretningsarealer i dag innenfor dette området, stort sett for ulike byggevarer eller møbler. Bestemmelsene til KPA legger ingen begrensninger på å endre fra plasskrevende forretning til detaljhandel utover at konsekvensene må vurderes i detaljplanen. Dersom det også åpnes for å etablere *mer* areal til forretning, kan det i stor grad utfordre Midtbyen og sentrumsområdet S1 som handelssentrum.

Punkt 8: Endring av § 23. 3.4 Bymiljø i byggesone 1

Bystyret 26.9.2024:
§ 23.3.4 Bymiljø endres til retningslinje

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag som retningslinje
§ 23.3.4 Bymiljø a. Ved etablering av nye byggetiltak over 1000 m^2 BRA helt eller delvis innenfor felt S2-4 skal offentlig torg eller park på minst 500 m^2 etableres der dette ikke finnes fra før. b. Sentrale offentlige gater skal opparbeides som byrom med plass for opphold, møblering og trær. Utforming av trafikkarealer skal tilpasses lav fart for kjørende. c. Alle offentlige byrom skal opparbeides med høy bymessig kvalitet. Eventuelle ramper til parkeringsanlegg skal integreres i bebyggelsens hovedvolumer. *Parkering bør plasseres i fellesanlegg i utkanten av eller utenfor sentrumskjernen.*	**§ 23.3.4 Bymiljø** *Ved etablering av nye byggetiltak over 1000 m^2 BRA helt eller delvis innenfor felt S2-4 bør offentlig torg eller park på minst 500 m^2 etableres der dette ikke finnes fra før.* *Sentrale offentlige gater bør opparbeides som byrom med plass for opphold, møblering og trær. Utforming av trafikkarealer bør tilpasses lav fart for kjørende.* *Alle offentlige byrom bør opparbeides med høy bymessig kvalitet. Eventuelle ramper til parkeringsanlegg bør integreres i bebyggelsens hovedvolumer.* *Parkering bør plasseres i fellesanlegg i utkanten av eller utenfor sentrumskjernen.*

Innspill om igangsatt planarbeid desember -januar 2025:
Det kom åtte innspill i forbindelse med varsling av oppstart. Statsforvalteren og Fylkeskommunen uttrykker bekymring for at endring vil svekke styringen av bymiljøet. De påpeker viktigheten av å ivareta hensyn til barn og unges oppvekstvilkår, folkehelse og sikre gode byrom. Naturvernforbundet i Trøndelag og Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade ønsker å beholde den som bestemmelse. Naturvernforbundet i Trondheim er spesielt opptatt av å beholde kravet om offentlig torg eller park ved større byggeprosjekter.

Næringsforeningen, Trym Eiendom AS og IK Lykke Eiendom AS støtter forslaget. De argumenterer for at retningslinjer gir økt fleksibilitet og bedre tilpasning til ulike prosjekter. Trym Eiendom AS mener kvalitetskrav ivaretas gjennom gode retningslinjer, mens IK Lykke Eiendom AS påpeker utfordringer med å oppfylle et spesifikt areal-krav for offentlig torg eller park.

Beskrivelse av konsekvenser

Krav om offentlig torg eller park, punkt a

Bestemmelsens punkt a stiller krav om etablering av felles byrom og torg for sentrumskjernene angitt som S2, S3, eller S4. I disse sentrumskjernene er det samlet et stort potensial for framtidig utvikling, og det er her og i sentrum (S1) at byutviklingsstrategien sier at hovedveksten av nye boliger, arbeidsplasser og forretninger skal etableres. Bestemmelsen er en forsikring for at disse sentrumskjernene utvikles med et minimum av gode møteplasser for lokalsamfunnet. Kravet bidrar til etablering av mer attraktive lokale sentrum som kan brukes av alle, og er knyttet til alle typer bebyggelse, ikke bare boliger. Som retningslinje er dette ikke sikret.

Bestemmelsen er også til dels en kompensering for senking av kravene til uteoppholdsareal for boliger. Kravet til uteoppholdsareal for boliger er beskrevet i § 10.4 til KPA 2022-2034, og er 30 m^2 i disse sentrumskjernene. I KPA 2012-2024 hadde alle disse sentrumskjernene unntatt Tempe krav til 50 m^2 uteoppholdsareal. Kravene til uteoppholdsareal i § 10.4 høres også endret til kun retningslinjer som del av dette høringsforslaget, beskrevet som punkt 2.

Bestemmelsen i punkt a er knyttet til sentrumskjernene i kategoriene S2, S3 og S4. Dvs alle unntatt Midtbyen med omkringliggende områder (S1) og de aller minste lokale sentrumskjernene (S5).

S2 omfatter Tiller, Heimdal, Strindheim, Tempe og Sluppen. Alle disse har avsatt noe areal til eksisterende eller framtidig blå/grønnstruktur i plankartet, på Tiller er imidlertid byggesone 1 vist avsatt på et stort areal, og ved videre utvikling bør flere gode byrom etableres. På Tempe vil områdeplanen definere hvor etablering av nye byrom er nødvendig.

S3 omfatter Hallset, Havstad, Saupstad, Haakon Magnusons gate, Klæbu, Moholt, Nardo, Valentinlyst, Ranheim og evnt Ladalen. Ved Moholt og Nardo er det avsatt noe areal til fremtidig offentlig park og torg i plankartet. For de øvrige vil det ikke ligge minimumskrav til etablering av offentlig byrom.

S4 omfatter Sverresborg, Flatåsen, Dalgård, Stavset, Kattem, Risvollan, Brøset, Fossegrenda, Vegamot, Leangen, Charlottenlund, Øvre Rotvoll, Grilstad og Østmarkveien. Ved Flatåsen, Stavset og Fossegrenda er det avsatt noe areal til fremtidig offentlig park og torg i plankartet. For de øvrige vil det ikke ligge minimumskrav til etablering av offentlig byrom.

Krav om opparbeiding av offentlige gaterom og byrom, punkt b og c

Bestemmelsene i punkt b og c setter krav til opparbeidelse av offentlige gater som byrom, og om at alle offentlige byrom skal opparbeides med høy bymessig kvalitet i de tetteste og mest besøkte delene av bystrukturen. Det er krav om plass for opphold, møblering og trær og høy kvalitet.

Dersom dette endres til retningslinjer vil det bli vanskeligere å kreve at det settes av areal til å etablere de kvalitetene som attraktive sentrumsområder trenger. Private og offentlige utbyggere får mer frihet til å følge retningslinjene om utforming. Dette kan føre til at gater ikke opparbeides med plass for møblering og opphold, og at gater, torg og parker ikke får den kvaliteten som kreves for å skape et attraktivt bymiljø.

Det kan også gjøre at trafikkområder ikke tilpasses lav fart på en konsekvent måte, noe som kan påvirke både trafikksikkerhet og opplevelsen av byen som et tilgjengelig og attraktivt sted.

Samlede konsekvenser

Endringsforslaget gir større rom for tolkning som kan gi mer rom for spesifikke konkrete prosjekter, som butikker og samferdselsarealer, og gi mer fleksibilitet i utformingen av prosjekt. Det kan føre til lavere kostnader for utbygging. Lavere kvalitet kan gi økte driftskostnader, samtidig som det kan bli mindre areal å drifte. Det vil bli redusert forventning om bidrag fra utbyggere av knutepunkt og bydelssentrum til å avsette areal eller etablere park og torg, men kommunen kan fortsatt kreve dette med rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler hjemlet i reguleringsplaner. Forslaget kan gi mindre forutsigbarhet for både utbyggere og innbyggere. Det kan bli vanskeligere å vite hvilke krav som stilles til bymiljøet, og det kan skape usikkerhet i planprosessene.

Forslaget vil redusere forskjellen i kravene til utforming mellom byggesone 1 og byggesone 2. Forskjellene i kravene vil bare være knyttet til bebyggelsen (§ 23.3.2 og § 23.3.3). Det vil ikke være økt krav om å tilrettelegge for bykvalitet, byliv eller trær i sentrumskjernene. Dette kan gjøre det rimeligere å utvikle nye prosjekter i byggesone 1, hvor det er lavest krav til uteoppholdsarealer (eller retningslinjer) og heller ikke er krav om skolekapasitet.

I byggesone 1 tillates etablert både mer forretning og privat tjenesteyting og kontorbygg (§ 23.3.2), mens det i byggesone 2 bare kan tillates forretninger som dagligvarebutikker, en begrenset andel privat tjenesteyting og kontorbygg kun innenfor kollektivbuen (§ 18). For øvrig vil føringene være ganske like i begge disse byggesonene. Det er forskjell i krav til utnyttelse, men som regel vil prosjekter være over minimumskravet i begge byggesonene.

Punkt 9: Endring av § 23.5.1 Utnyttelsesgrad i byggesone 3

Bystyret 26.9.2024:
Nytt forslag til § 23.5.1 Utnyttelsesgrad
Grad av utnytting tilpasses områdets strøkskarakter, samtidig som hensiktsmessig utnyttelse av arealet sikres.

Ivaretakelse av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier bør tillegges vekt ved nye bygninger og andre tiltak.

Ved planlegging av større nye byggeområder eller transformasjonsområder bør det legges vekt på effektiv arealbruk innenfor de rammene som for øvrig er gitt i bestemmelsene. Andel areal på bakkeplan avsatt til kjøring og parkering bør begrenses.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse og retningslinje
§ 23.5.1 Utnyttelsesgrad Grad av utnytting skal alltid tilpasses områdets strøkskarakter, og ivaretakelse av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier skal tillegges stor vekt ved nye bygninger og andre tiltak. Ved planlegging av større nye byggeområder eller transformasjonsområder skal det legges vekt på effektiv arealbruk innenfor de rammene som for øvrig er gitt i bestemmelsene. Andel areal på bakkeplan avsatt til kjøring og parkering skal begrenses. *Fotavtrykk og høyder på ny bebyggelse bør ikke være større enn eksisterende bebyggelse, og ikke større enn at grønn karakter og landskapstrekk ivaretas. Bebyggelsen bør plasseres i tråd med eksisterende byggelinjer mot veg og grønne områder. Det bør defineres en tydelig avgrensning av tomta mot tilliggende gater, fortrinnsvis ved bruk av busker, trær eller annen beplantning.*	**§ 23.5.1 Utnyttelsesgrad** Grad av utnytting tilpasses områdets strøkskarakter, samtidig som hensiktsmessig utnyttelse av arealet sikres. *Ivaretakelse av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier bør tillegges vekt ved nye bygninger og andre tiltak.* *Ved planlegging av større nye byggeområder eller transformasjonsområder bør det legges vekt på effektiv arealbruk innenfor de rammene som for øvrig er gitt i bestemmelsene. Andel areal på bakkeplan avsatt til kjøring og parkering bør begrenses.*

Innspill ved varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det kom åtte innspill i forbindelse med varsling av planarbeidet. Statsforvalteren i Trøndelag er bekymret for at formuleringen om "hensiktsmessig utnyttelse" kan føre til en utvikling som ikke er i tråd med områdets karakter. De mener endringen fra bestemmelse til retningslinje angående parkering på bakkeplan kan gjøre det krevende å sikre tilstrekkelig god utnyttelse. Fylkeskommunen deler denne bekymringen og mener endringen svekker kravene til tilpasning til eksisterende bygg, kulturminner, landskap og grønnstruktur.

Naturvernforbundet i Trøndelag og Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade er kritiske til endringen og mener dette er en vesentlig omkamp og endring fra vedtatt KPA. Naturvernforbundet i Trondheim viser til at tomter i byggesone 3 har grøntområder og nærliggende natur, og at det derfor er viktig at det er bestemmelse om tilpasning til områdets karakter, bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen og Trym Eiendom AS støtter endringen da den sikrer at nye større utbyggingsområder kan få effektiv arealutnyttelse.

Beskrivelse av konsekvenser

Forslaget inkluderer å endre "ivaretakelse av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier" fra bestemmelse til retningslinje. Det er fortsatt bestemmelse om at utnyttelse skal "tilpasses strøkskarakter", slik at retningslinjen kan leses som en konkretisering og forklaring av bestemmelsen.

Strøkskarakter er et begrep som også trekkes fram i forslag til Arkitekturstrategi, under målet om at Trondheim skal være en vakker by:



1. Helhetlig utforming

1.3 Samvirke med omgivelsene.
Utform og plassér ny bebyggelse slik at bygg, byrom og landskap inngår i en helhetlig sammenheng. Ta bevisste valg basert på strøkskarakter, terrengform og naturverdier.

I Arkitekturstrategien er strøkskarakter definert som *summen av særtrekk som kjennetegner og til dels definerer et strøk.*

Forslaget legger til i bestemmelsen at strøkskarakter skal ses på "samtidig som hensiktsmessig utnyttelse av arealet sikres". Det er uklart om strøkskarakter og utnyttelse skal vektes mot hverandre, eller om begge deler skal ivaretas. "Hensiktsmessig" er ikke et begrep som har føringer fra Plan- og bygningsloven eller Teknisk forskrift. "Hensiktsmesig utnyttelse" kan leses som en omskriving av begrepet "effektiv arealbruk innenfor de rammene som for øvrig er gitt i bestemmelsene " som er endret fra bestemmelse til retningslinje, slik at denne retningslinjene forklarer hva som ligger i "hensiktsmessig utnyttelse."

Retningslinjene som forklarer hensyn til eksisterende bebyggelsesmønster er foreslått fjernet. Disse retningslinjene kan vurderes ivaretatt med bestemmelsene og retningslinjene til § 8.1 og § 8.2 under *§ 8 Arkitektur og byform*, hvor det ikke skal høres endringer.

Forslaget gir en mer fleksibel utnyttelse, og at planforslag kan utformes med større frihet til lokale behov eller ønske fra forslagsstiller. Forskjellen mellom utnyttelsen i byggesone 1, 2 og 3 kan bli mindre, uten at byggesone 3 har den sentralitet og tilgjengelighet som byggesone 1 og 2 har. Dersom forslag til endring Punkt 2: Endring av § 10.4 Krav til uteoppholdsareal også vedtas og det ikke er konkrete krav til uteoppholdsareal, kan det åpnes for vesentlig fortetting også i byggesone 3 når det anses som hensiktsmessig av forslagsstiller. Økt fortetting i byggesone 3, eller eplehagefortetting, kan medføre større konflikter med naboer og nabolag.

For behandling av byggesaker på eldre reguleringsplaner i byggesone 3 må det vurderes i hver sak om utnyttelsen er i tråd med bestemmelsen. Endringen kan skape mer uforutsigbarhet for utbyggere og innbyggere, siden konkretisering av hvilke verdier som skal ivaretas er endret fra bestemmelse til retningslinje.

Punkt 10: Endring av § 24.4.2 Utnyttelse og utforming i næringsbebyggelse (1300)

Bystyret 26.9.2024:
§ 24.4.2 Utnyttelse og utforming (næringsareal) endres ved at første setning beholdes som bestemmelse, øvrig endres til retningslinje.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse og retningslinje
§ 24.4.2 Utnyttelse og utforming a. Effektiv arealutnyttelse skal ivaretas gjennom høy tetthet tilpasset omgivelsene og områdets tilgjengelighet i henhold til prinsippet om rett virksomhet på rett sted. Alle planforslag og søknader om tiltak skal vise hvordan plassering og utforming av bebyggelse og adkomster bidrar til effektiv arealutnyttelse for tomta og tilsluttende næringsarealer. Det skal primært etableres felles renovasjon- og varelevering. Varelevering skal etableres slik at det ikke er til unødig ulempe for omgivelsene. b. For å sikre tilstrekkelig areal til virksomhetenes arealkrevende funksjoner skal arealene på bakkeplan både ute og inne reserveres til disse funksjonene. Bakkeplanet skal ikke avsettes til parkering for ansatte. I ytterkant av næringsområdene, mot samferdselsanlegg, boliger og andre områder for opphold, skal det etableres visuell skjerming ved bruk av vegetasjon. Punkt b gjelder ikke for nåværende næringsbebyggelse langs Haakon VII's gate vest for Leangen allé. *Det bør legges til rette for uteoppholdsareal for ansatte. Belysning skal utformes slik at landbruks- natur- og friluftslivsområder skjermes mot lysforurensning.*	**§ 24.4.2 Utnyttelse og utforming** Effektiv arealutnyttelse skal ivaretas gjennom høy tetthet tilpasset omgivelsene og områdets tilgjengelighet i henhold til prinsippet om rett virksomhet på rett sted. *Alle planforslag og søknader om tiltak bør vise hvordan plassering og utforming av bebyggelse og adkomster bidrar til effektiv arealutnyttelse for tomta og tilsluttende næringsarealer. Det bør primært etableres felles renovasjon og varelevering. Varelevering etableres slik at det ikke er til unødig ulempe for omgivelsene.* *For å sikre tilstrekkelig areal til virksomhetenes arealkrevende funksjoner bør arealene på bakkeplan både ute og inne reserveres til disse funksjonene. Bakkeplanet bør ikke avsettes til parkering for ansatte. I ytterkant av næringsområdene, mot samferdselsanlegg, boliger og andre områder for opphold, bør det etableres visuell skjerming ved bruk av vegetasjon. Denne retningslinjen gjelder ikke for nåværende næringsbebyggelse langs Haakon VII's gate vest for Leangen allé.* *Det bør legges til rette for uteoppholdsareal for ansatte. Belysning skal utformes slik at landbruks- natur- og friluftslivsområder skjermes mot lysforurensning.*

Innspill om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det er mottatt fem uttalelser til varsel om igangsatt planarbeid.

Statsforvalteren som landbruks- og klima- og miljømyndighet anser endringen av bestemmelsen som problematisk, særlig på grunn av utfordringene med å finne nye næringsareal, og viktigheten av å sikre god utnyttelse i de arealene som er avsatt til formålet.

Naturvernforbundet Trøndelag og Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade ønsker at bestemmelsen vedtatt for KPA 26.09.2024 opprettholdes.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen og Trym Eiendom AS støtter endringen av bestemmelsen til retningslinje.

Beskrivelse av konsekvenser
Hensikten bak den opprinnelige bestemmelsen er å sikre god arealutnyttelse i arealer avsatt til næringsbebyggelse. Bakgrunnen for dette er blant annet utfordringene knyttet til å finne nye arealer til denne type bebyggelse. Høy arealutnyttelse skal også bidra til å minske presset på omkringliggende landbruks- og naturområder i kommunen. God arealutnyttelse sikres i detaljplan ved at det legges opp til gode og effektive løsninger for ny bebyggelse, adkomst, varelevering- og renovasjonsløsninger og bruk av arealer på bakkeplan. Bestemmelsen sikrer også etablering av visuell skjerming ved bruk av vegetasjon rundt næringsområder.

I den foreslåtte endringen beholdes setningen som sikrer at effektiv arealutnyttelse skal sikres gjennom høy tetthet, og være tilpasset omgivelsene. Videre sikrer bestemmelsen at områdets tilgjengelighet skal være i tråd med prinsippet om rett virksomhet på rett sted. De resterende punktene endres til retningslinjer, og er dermed ikke lenger påkrevd ved regulering av næringsbebyggelse.

Endringen gjør bestemmelsen mer fleksibel, og medfører blant annet at det ikke kan stilles krav om at bakkeplan ikke skal benyttes til parkering for ansatte. Dersom arealene benyttes til parkering for ansatte kan dette medføre at flere velger å kjøre til jobb, i stedet for å reise med kollektivt, gå eller sykle. Bakkeparkering vurderes for å være en lite effektiv utnyttelse av næringsarealene. I forslaget til endring av KPA 2022-2034 følger også forslag om å endre maksimalt antall parkeringsplasser for kontor i "øvrige soner" fra 0,1 til 2, i punkt 5 *Endring av § 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting*. Disse to endringsforslagene sett i sammenheng kan medføre at store deler av næringsarealene kan benyttes til parkering for kontor.

Områder avsatt til næringsbebyggelse grenser flere steder til byggesoner med eksisterende bebyggelse og muligheter for framtidig utvikling. Næringsbebyggelse grenser også til LNFR-områder der det er viktig å ivareta landbruk-, natur- og friluftsinteresser. Næringsarealer består ofte av større bebyggelse, store manøvrerings- og kjøreareal og ofte av utendørs lagring av maskinpark eller andre produkter, som kan virke visuelt negativt for omgivelsene. Ved å endre til retningslinje vil visuell skjerming av næringsarealene mot omgivelsene som bidrar til å dempe dette uttrykket ikke være sikret like godt.

Punktene som endres fra bestemmelser til retningslinjer kan fortsatt vurderes som relevante for å oppnå kravet om å ha effektiv arealutnyttelse med høy tetthet tilpasset omgivelsene, og vil fortsatt være

relevante grunnlag for vurderinger i plan- og byggesaker. Endringsforslaget åpner for at vurderingene i sakene kan ta større hensyn til næringsarealenes geografiske plassering, og hvilke behov ulike næringstyper har.

Punkt 11: Endring av § 26.3 Fritidsbebyggelse i LNFR

Bystyret 26.9.2024:
Ny tekst til bestemmelse § 26.3 Fritidsbebyggelse
Oppføring av ny eller utvidelse av bestående fritidsbebyggelse kan godkjennes så lenge tiltaket ikke medfører flere boenheter eller legger til rette for økt bruk. Bruksendring fra fritidsbebyggelse til bolig er ikke tillatt.

Bestemmelse i KPA 2022-2034	Høringsforslag til ny bestemmelse
§ 26.3 Fritidsbebyggelse Oppføring av ny eller utvidelse av bestående fritidsbebyggelse er ikke tillatt. Det samme gjelder for bruksendring fra fritidsbebyggelse til bolig.	**§ 26.3 Fritidsbebyggelse** Oppføring av ny eller utvidelse av bestående fritidsbebyggelse kan godkjennes så lenge tiltaket ikke medfører flere boenheter eller legger til rette for økt bruk. Bruksendring fra fritidsbebyggelse til bolig er ikke tillatt.

Innspill om igangsatt planarbeid desember -januar 2025:
Det er mottatt syv innspill til forslaget om endringer i bestemmelsen for fritidsbebyggelse i LNFR-områder.

Statsforvalteren i Trøndelag anser endringen av bestemmelsen som problematisk, da de mener den opprinnelige bestemmelsen som forbød fritidsbebyggelse i LNFR var nødvendig for å bevare marka. De er bekymret for at endringen vil føre til økt press på LNFR-områdene og negative konsekvenser for folkehelse, friluftsliv og naturmangfold.

Trøndelag fylkeskommune mener endringen utvasker dispensasjonspraksisen og stiller spørsmål ved hvilke tiltak kommunen tenker ikke medfører økt bruk.

NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat) har kommentarer til endringsforslaget, blant annet knyttet til økt bruk og naturfare. De har et sterkt faglig råd om at ordlyden i bestemmelsen vedtas slik den ble fremmet av administrasjonen i forbindelse med sluttbehandling av arealdelen 26.09.2024.

Naturvernforbundet Trøndelag og Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade ønsker at bestemmelsen vedtatt for KPA 26.09.2024 opprettholdes. De mener forslaget snur opp ned på argumentasjonen og vil åpne for mange diskusjoner.

Mattilsynet vurderer **innsigelse**, og er bekymret for at økt aktivitet i nedslagsfeltet for alle vannkilder kan utgjøre en risiko for drikkevannet.

Beskrivelse av konsekvenser
Bestemmelsene i paragraf § 26 gjelder for formålet LNFR. Innenfor arealformålet tillates tiltak som er nødvendige for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. Fritidsbebyggelse er ikke tiltak i tråd med formålet, og kan derfor ikke tillates uten søknad om dispensasjon eller en reguleringsplan i strid med KPA. Det samme gjelder en eventuell bruksendring fra fritidsbolig til helårs bolig, ettersom boligbebyggelse ikke er i tråd med LNFR. Bestemmelse §26.3 i KPA vedtatt 26.09.24 understreker at fritidsbebyggelse i LNFR ikke er tillatt, og er derfor ikke nødvendig å ha med i bestemmelsene.

Forslag til ny bestemmelse åpner for at oppføring av ny eller utvidelse av eksisterende fritidsbebyggelse kan godkjennes dersom tiltaket ikke medfører flere boenheter eller legger til rette for økt bruk. Ettersom at fritidsbebyggelse er i strid med LNFR-formålet vil ikke bestemmelsen være juridisk holdbar. Dersom det søkes oppføring av ny eller utvidelse av bestående fritidsbebyggelse må dette behandles gjennom dispensasjonssøknad fra LNFR-formålet eller gjennom regulering i strid med KPA.

Forslaget til bestemmelse stiller som krav at endringene ikke skal legge til rette for økt bruk eller føre til flere boenheter. Bestemmelsen vil være utfordrende å håndheve ettersom etablering av ny fritidsbebyggelse eller utvidelse av eksisterende vurderes som tiltak som medfører økt bruk.

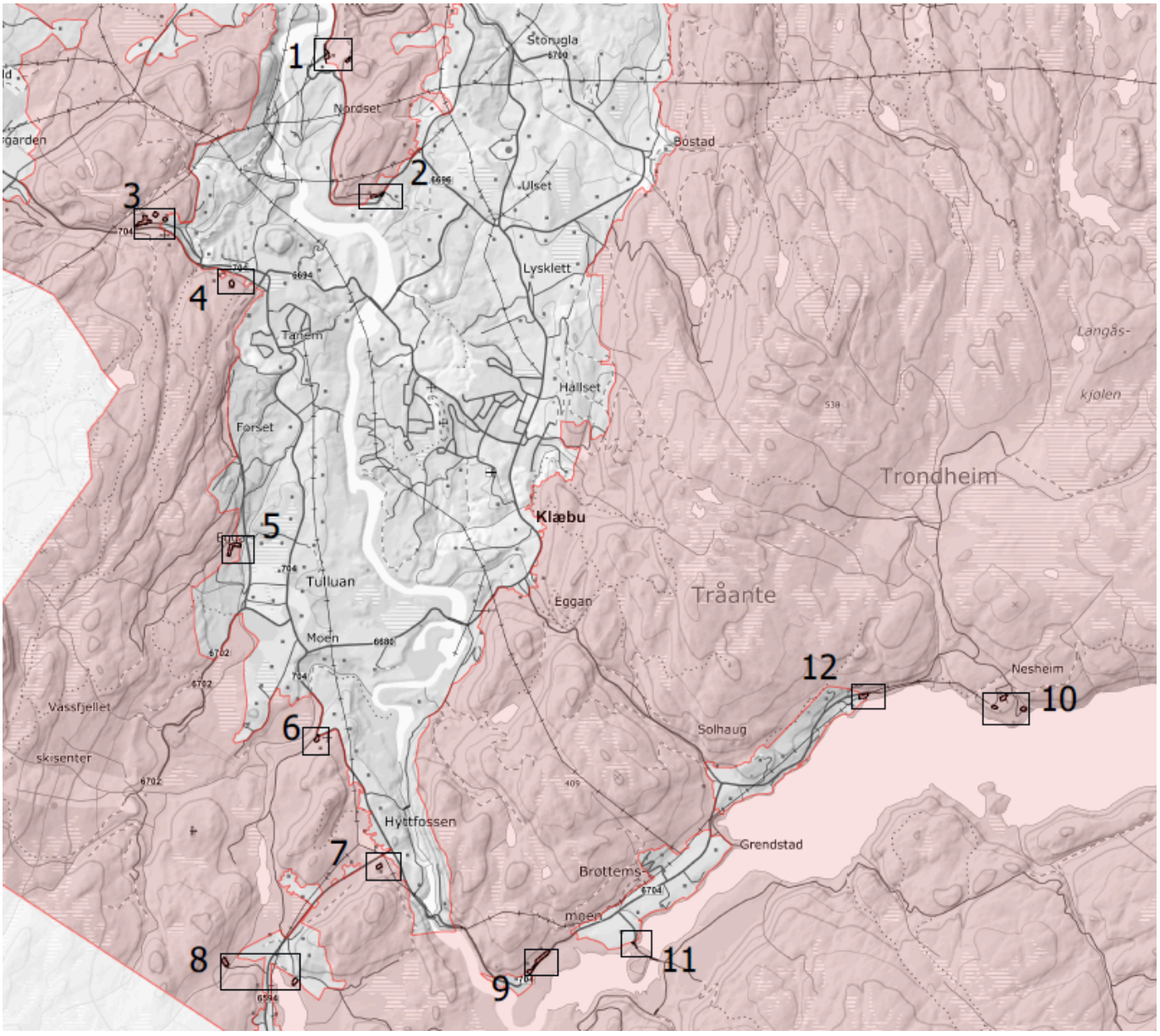
I 2015 vedtok Bystyret i gamle Trondheim kommune (sak 59/15) at dispensasjonssøknader om gjenoppbygging av hytter etter brann i LNFR-områder, i og utenfor marka, kunne vurderes godkjent med størrelse lik sist godkjente situasjon, dersom bygningen var godt vedlikeholdt og størrelsen ikke medførte økt bruk. Dersom hytta lå utenfor marka forelå det ingen arealbegrensninger. Det er ikke mulig å legge til rette for slike unntak fra LNFR-formålet i bestemmelser eller retningslinjer i KPA. En eventuell dispensasjonspraksis må vedtas i enkeltsaker, likt som i 2015.

Punkt 12: Endring av Markagrensa i Klæbu

Bystyret 26.9.2024:
Markagrensa i Klæbu: Nytt forslag til rød strek (Markagrensa) i tidligere Klæbu kommune flyttes slik at eksisterende helårsboliger ikke ligger innenfor rød strek etter endringen.

Endringsforslaget fører til endringer av byggegrensen Markagrensa og avgrensning av hensynssone friluftsliv (H530).

12 felt med til sammen 31 registrerte boliger innenfor vedtatt markagrense i tidligere Klæbu kommune. Se mer detaljerte utsnitt lengre ned i teksten.



Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det er mottatt to innspill til forslaget.

Trøndelag fylkeskommune har ingen merknader til den foreslåtte endringen.

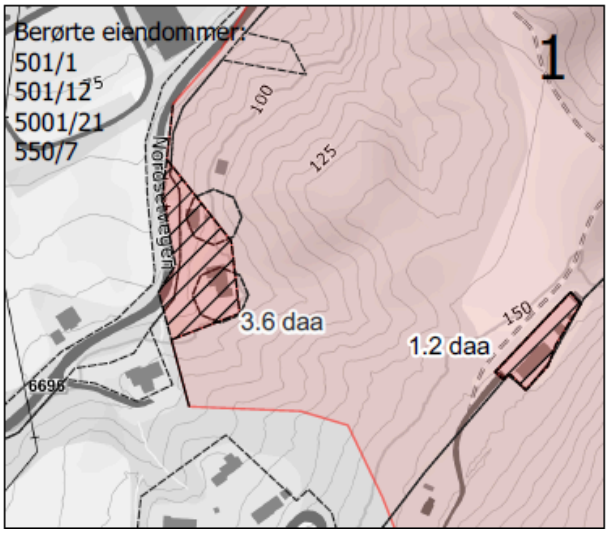
Naturvernforbundet i Trondheim påpeker at vedtaket mangler nødvendig underlag for å gi kvalifiserte innspill, men at endringen kan innebære store endringer. De understreker at naturverdier, miljøkvaliteter og biologisk mangfold ikke må reduseres som følge av dette, men styrkes, og at dette må dokumenteres i det videre arbeidet.

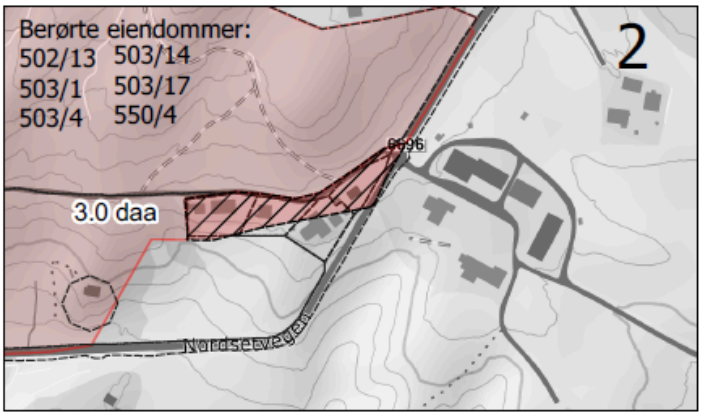
Konkretisering av forslaget
Helårs bolig regnes som en bygning der eier har fast bosted hele året. Det er gjennomført en kartsøk som viser at det er 31 boliger i gamle Klæbu kommune som ligger innenfor markagrensa i KPA 2022-2034. Etter bygningstype gjelder dette 23 eneboliger, 7 våningshus og 1 tomannsbolig. Alle våningshusene ligger i LNFR-formål. Ti eneboliger ligger i byggesone 4, 11 i LNFR, 1 i næringsbebyggelse og 1 i tjenesteyting. Tomannsboligen ligger i LNFR.

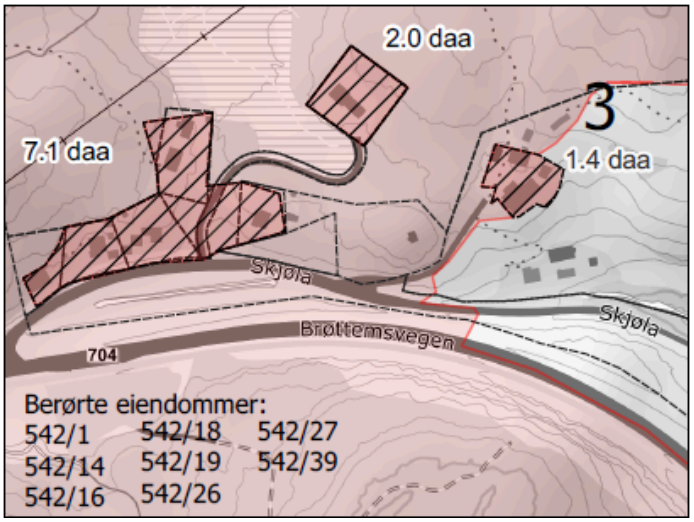
Forslag til nye avgrensninger er noe ulikt avhengig av bygningstype og arealformål. I tilfellene der markagrensa endres rundt våningshus er grensa lagt rundt gårdstunet. For eneboliger i annet formål følger forslag til ny markagrense formålsgrensa, med unntak av bolig i næringsbebyggelse der grensa er lagt nært boligen på grunn av nærhet til Selbusjøen. Der eneboliger og tomannsbolig ligger i LNFR er grensa foreslått rundt bebyggelsen eller langs naturlig terreng.

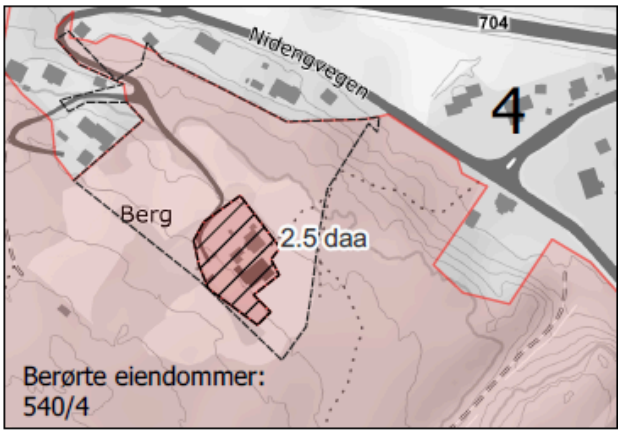
Hensikten bak markagrensa er å sikre marka mot utbygging, for deriblant å ivareta større sammenhengende naturområder og ivareta arealene som er viktige for friluftsliv. Hovedkriterier for markagrensa er grensa mellom innmark og utmark, og mellom byggeområder og marka. Tidligere Klæbu kommune har ikke hatt markagrense før vedtaket av KPA 2022-2034. I Klæbu er markagrensa foreslått rundt de store sammenhengende natur- og friluftsområdene rundt Vassfjellet, Brungmarka og Nordmarka, og arealer som ligger i tilknytning til eksisterende markaområder i Trondheim, som Nideng og Fjæremåsen.

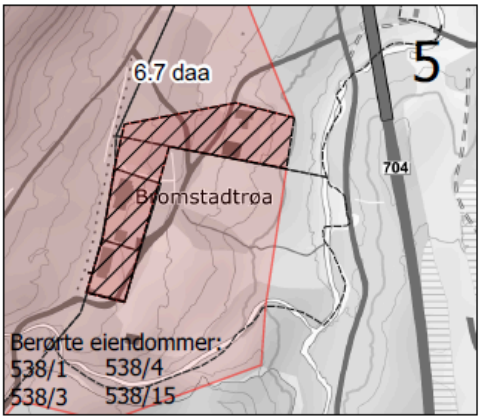
Bestemmelse § 6.4 Byggegrense Markagrensa (Rød strek) sikrer at *innenfor byggegrensen i plankartet skal det sikres et bærekraftig friluftsliv og et rikt og variert naturmiljø der viktige økologiske funksjoner opprettholdes. Kun tiltak som er i tråd med LNFR-formålet er tillatt.*

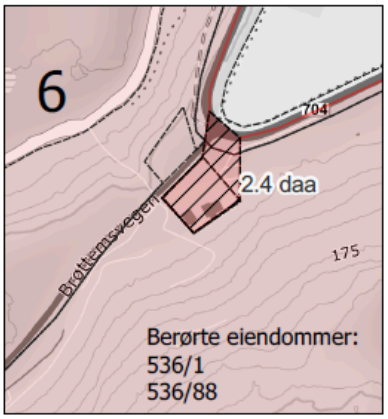

Berørte eiendommer:
501/1
501/12
5001/21
550/7
1
3.6 daa
1.2 daa
6695
Nordsetvegen
100
125
150
175

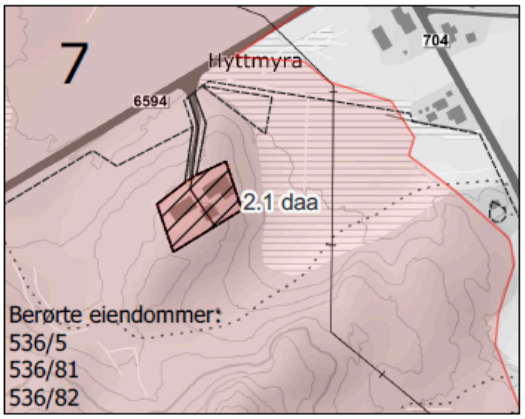

Berørte eiendommer:
502/13 503/14
503/1 503/17
503/4 550/4
2
3.0 daa
6696
Nordsetvegen


2.0 daa
3
7.1 daa
1.4 daa
Skjøla
Skjøla
Brøttemsvegen
704
Berørte eiendommer:
542/1 542/18 542/27
542/14 542/19 542/39
542/16 542/26

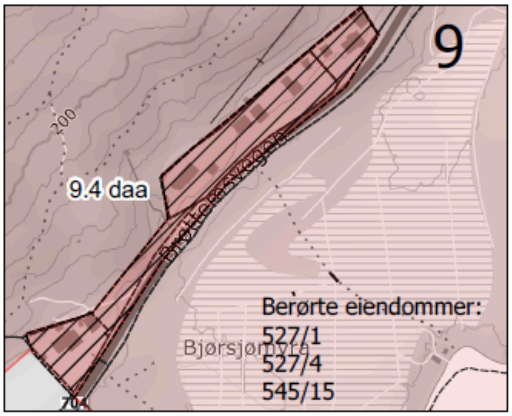

Nidengvegen
704
4
Berg
2.5 daa
Berørte eiendommer:
540/4

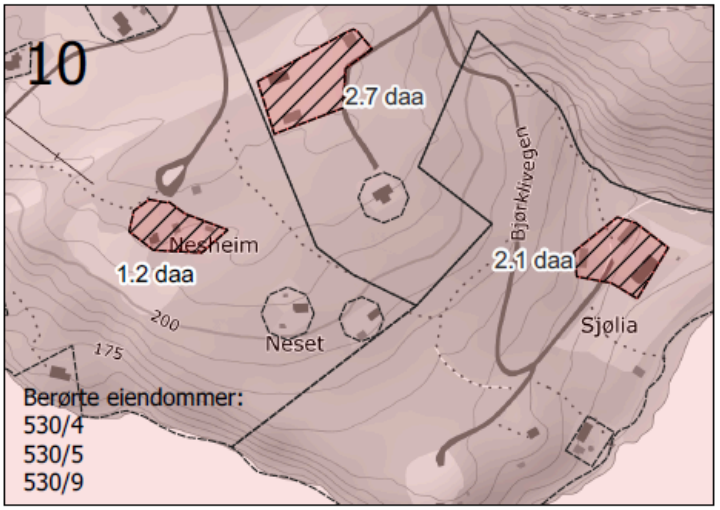

6.7 daa
5
704
Bjomstadtrøa
Berørte eiendommer:
538/1 538/4
538/3 538/15

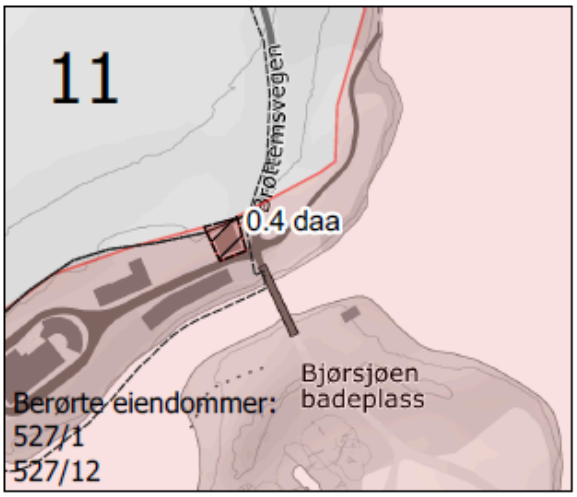

6
704
2.4 daa
Brøttemsvegen
175
Berørte eiendommer:
536/1
536/88

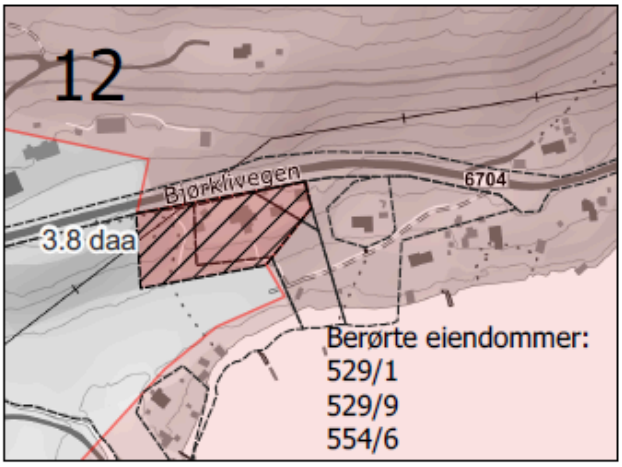

7
Ilyttmyra
704
6594
2.1 daa
Berørte eiendommer:
536/5
536/81
536/82











Alle kartutsnittene har målestokk 1:10 000

Beskrivelse av konsekvenser

Arealutnyttelse på eiendommene bestemmes av arealformålet i KPA eller detaljplan, og tilhørende bestemmelser. Dersom markagrensa flyttes slik at helårs boliger ligger utenfor byggeforbudsgrensa, vil arealformålet i KPA fortsatt være styrende for arealutnyttelsen og eventuelle framtidige søknader om tiltak. Konsekvensen av endringen er at de boligene som ligger i LNFR-formål, som ikke er i tilknytning til landbruket, må kun søke om dispensasjon fra arealformålet, og ikke fra markagrensa. Våningsbygninger er i tråd med LNFR, og trenger ikke søke om dispensasjon fra markagrensa ettersom tiltak i tråd med LNFR er tillatt. Dispensasjonssøknader fra LNFR-formålet kan behandles administrativt, mens dispensasjoner fra markagrensa i gamle Klæbu kommune må behandles politisk.

Endringsforslaget gjelder kun helårs boliger i gamle Klæbu kommune. I de øvrige delene av Trondheim kommune er det også helårs boliger som er innenfor markagrensa. Markagrensa er ikke endret ved disse boligene.

Endringen medfører at 58 dekar tas ut av markagrensa.

Plan for friluftsliv og grønne områder (PFG) og naturbase er sjekket ut for områdene. Det er funnet friluftslivs- og naturverdier i følgende områder:

I utsnitt 3: Bolig avsatt til tjenesteyting er registrert som *område for leke-og rekreasjonsområder med begrenset tilgjengelighet* i PFG. Skjøla parkeringsplass ligger like sør for eiendommene som tas ut av markagrensa i utsnitt 3, som er utfartsparkering for skiløyper som går sørover fra parkeringsplassen, og nordover fra vegen Skjøla og eiendommene som tas ut av markagrensa. Skiløypa ligger i LNFR-formål og vil fotsatt være innenfor markagrensa.

I utsnitt 5: Like vest for eiendommene er det markert skiløype i PFG. Denne vil fortsatt ligge innenfor markagrensa.

Punkt 13: Endring av § 27.4 Friluftsområde i sjø (6700)

Bystyret 26.9.2024:
Teksten “turistbåter med godkjenning” legges til i bestemmelsen § 27.4 for hvilke aktiviteter som er unntatt fra forbudet.

Høringsforslag til ny bestemmelse, ny tekst er markert
§ 27.4 Friluftsområde (6700) Innenfor områder avsatt til friluftsområde i sjø og vassdrag skal det tas hensyn til ferdsel, rekreasjon, lek og opphold i sjøen. Anlegg, tiltak og aktivitet til ulempe for friluftsliv eller opplevelsesverdi, herunder bruk av motordrevne fartøy, er ikke tillatt. Dette gjelder ikke for transportkjøring inntil 5 knop for kjøretøy som ivaretar rutegående transport etter yrkestransportlova, turistbåter med godkjenning, sikkerhetstjenester, eller drift og vedlikehold av friluftsområdene. Følgende aktiviteter er ikke underlagt fartsbegrensing: - Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter - Politi-, rednings-, brannverns- og ambulansetjenester, tiltak i forbindelse med akutt forurensning, samt oppsyns- og tilsynstjeneste

Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det er mottatt fem innspill.

Statsforvalteren i Trøndelag mener kommunen må vurdere omfanget, og synliggjøre konsekvensene, av at motordrevne turistbåter kan tillates. Det må vurderes å definere «turistbåt».

Naturvernforbundet i Trøndelag protesterer på forslaget og ønsker å opprettholde bestemmelsen som vedtatt 26.09.24. Turistbåt-virksomhet (med eller uten godkjenning) er næringsvirksomhet som ikke har en naturlig plass i et friluftsområde, og som krever tilrettelegging som vesentlig vil påvirke områdets verneformål. Arbeidsgruppa for Bynaturpark på Lade ønsker også å opprettholde bestemmelsen som vedtatt i KPA 26.09.24. Forslaget snur opp ned på argumentasjonen og vil åpne for mange diskusjoner. Turistbåt-virksomhet var en viktig årsak til at arbeidsgruppa tidligere i KPA-prosessen ba om etablering av *Friluftsområde i sjø*. Etablering av anlegg for turistbåter vil enten komme i konflikt med badeplasser eller sårbar natur på land, i fjære eller i sjøen. En privatperson avviser endringen og er imot å inkludere "turistbåter med godkjenning". Hun mener forslaget er skreddersydd til turistbåter til Ladekaia, noe som vil ødelegge opplevelse for alle turgåere.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen støtter at turistbåter med godkjenning unntas fra forbudet.

Beskrivelse av konsekvenser

Forslaget åpner for at det kan tilrettelegges for anlegg, tiltak og aktivitet for turistbåter med godkjenning, også når det gir ulempe for friluftsliv eller opplevelsesverdi. Turistbåtene kan ha motor og ferdes opp til 5 knop.



Områdene avsatt til *Friluftsområde i sjø* er vist i lyst blått på illustrasjonen over, og er ofte i tilknytning til badeplasser. På land er det avsatt til *LNFR* eller *blå/grønnstruktur,* og det er Trondheim kommune eller Statsbygg som er grunneiere.

Turistbåter er ikke et definert begrep i noe lovverk. Kommunen har ingen innflytelse på hvilke båter som faller innunder forslaget, og det å utelukke båter vil være svært vanskelig. Det foreslåtte begrepet er "turistbåter med godkjenning", men kommunen har ikke myndighet til å godkjenne båter. Sjøfartsdirektoratet godkjenner fartøy, men "turistbåter" er ikke en egen type båter som underlegges godkjenning. Ordlyden åpner dermed for at ferdselen av båter kan øke.

Det kan i badeplasser og friluftsområder i sjø merkes med spesialmerker, som er navigasjonsinnretninger. Disse reguleres av havne- og farvannsloven. Det vil da være forbudt, uansett fartøy, å kjøre innenfor disse.

Dersom det skal bygges eller legges til kai innenfor *Friluftsområdene i sjø*, er dette noe som må godkjennes av kommunen. Dersom båtene skal gå i rute, slik som til Munkholmen, er dette en offentlig anbudsprosess til fylket eller kommunen.

Punkt 14: Endring av arealformål på deler av Østmarka

Bystyret 26.9.2024:
Tilgrensende tomter til område 937 Østmarka gnr/bnr 413/168 og 169 høres som blå/grønnstruktur.

Oversiktskart Ladehalvøya



Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Naturvernforbundet og Arbeidsgruppa for bynaturpark har kommet med uttalelser som støtter mer areal til blå/grønnstruktur på Østmarka. Naturverdier, miljøkvaliteter og biologisk mangfold må ikke svekkes, men styrkes lokalt og for Bynaturparken som helhet, og dette må dokumenteres i det videre arbeidet. Det vises også til bystyresak PS 204/2023 fra 23.11.2023 om bestilling av sak om bynaturpark.

Beskrivelse av konsekvenser
Forslaget åpner for en forsterking av en grønn sammenheng mellom grøntarealene på Kanonhaugen og grøntdraget videre nord- og vestover. Forslaget teller positivt for målet om arealnøytralitet i ny KPA, og å skape et attraktivt nabolag. Dersom området tilbakeføres til grøntområde vil dette bidra positivt til å ivareta hensynene til det nasjonalt viktige lystgårdslandskapet, og naturverdier som skal vektlegges i bestemmelsesområdet for bynaturpark (§ 32.11).



Aktuelt område er vist med hvit avgrensning i skråfoto ovenfor, hvor man ser sørover. Området ligger på flata langs vegen og grenser til Tiriltoppen barnehage og en bratt skrent i sør opp mot Kanonhaugen. Området er bebygd i dag, og byggesaker på Viktoria familiesenter (bufdir) vil kreve dispensasjoner siden tiltakene vil være i strid med KPA. Grunneier er Trondheim kommune og Statsbygg.

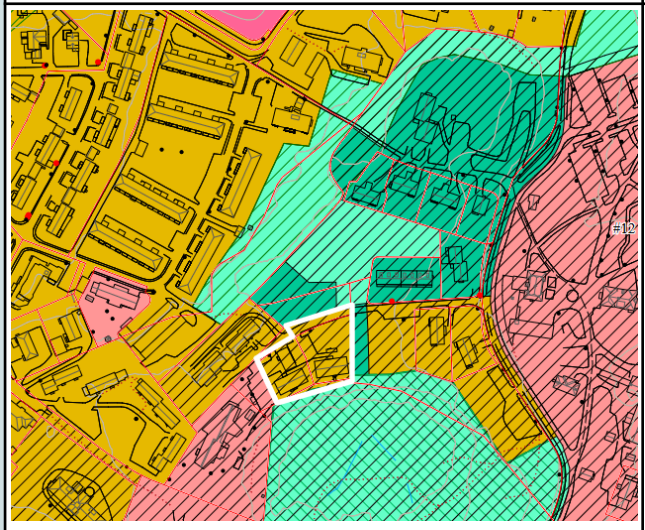
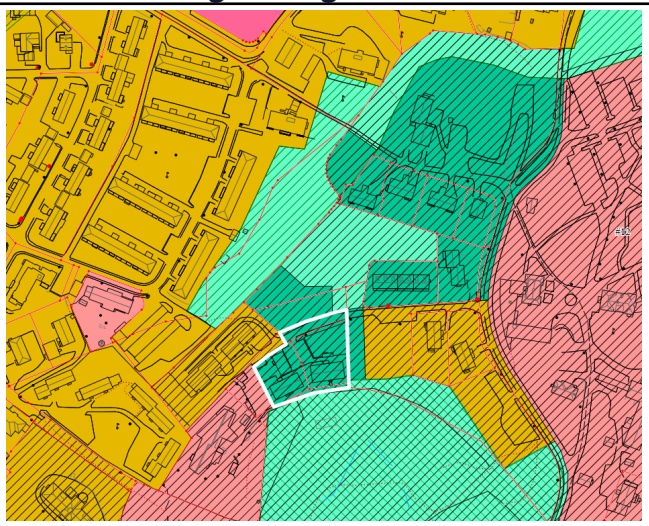
Det er for bratt til at det kan etableres en gangforbindelse på terreng opp til Kanonhaugen innenfor området.

Dette området har også tidligere vært hørt avsatt til framtidig blå/grønnstruktur, i tilleggshøring 6 men da som del av et større nytt grøntområde.

***Konsekvensvurdering** - ikke påkrevd siden ikke avsettes til byggeformål*

punkt 14: Deler av Østmarka (tidligere område 973 Østmarka)

Endringsforslag

Arealbruk i KPA 2022-2034 vedtatt 26.9.2024	**Høringsforslag til arealbruk**
	

Formålsendring og areal:	2,9 dekar byggesone 3 endres til framtidig blå/grønnstruktur
Dagens bruk	Bebygd. Familievernsenter.
KPA 2012-2024:	Boligbebyggelse
Detaljregulering:	R0436 Østmarka, vedtatt i 2003, avsetter området til kombinert formål bolig og offentlige bygninger.

Vurdering

Byplankontorets vurdering:
Endring åpner for en forsterking av en grønn sammenheng mellom grøntarealene på Kanonhaugen og grøntdraget videre nord- og vestover, og bidrar til å ivareta hensynene til det nasjonalt viktige lystgårdslandskapet. Det er for bratt til at det kan etableres en gangforbindelse på terreng opp til Kanonhaugen innenfor området.

Området har gode kvaliteter for folkehelse og oppvekstvilkår og bebyggelse påvirker kulturlandskapet i mindre grad, og er også egnet til å videreføres som byggesone 3.

Klima og miljø

Klimagassutslipp	Omdisponering til blå/grønnstruktur skal ikke innebære riving av eksisterende bebyggelse. Området er registrert som bebygd i AR5, og Miljødirektoratets metode for å beregne klimagassutslipp av arealbruksendringer gir derfor ingen utslag her. Omtrent en tredel av området er plen og hage.
Forurensing	Stille tomt uten luftforurensning. Ikke berørt av forurenset grunn.
Arealressurser	Jordbruksareal ikke berørt.
Naturmangfold og vannmiljø	Området har vært kartlagt etter Miljødirektoratets instruks av Nibio. Det er ikke funnet naturtyper etter instruksen innenfor området. Det er heller ikke funnet rødlistede arter. Dersom området framover skulle bli skjøttet som slåttemark kan det være potensial for spredning av rødlistede arter og naturtyper fra nærområder. Vannmiljø ikke berørt.
Landskap	I et landskap med grønne koller og synlighet fra fjorden.

	Kulturmiljø og byform	Det er ingen bygg registrert med antikvarisk verdi innenfor området. Området er innenfor det historiske herregårdslandskap, som er svært sårbart for høyde på bebyggelse. Beliggenheten under Kanonhaugen gjør at bebyggelse her har begrenset påvirkning på lystgårdslandskapet.
	Friluftsliv og nærmiljø	Forslaget åpner for en forsterkning av et grøntområde som har stort potensiale som nærturterreng. Området er ikke egnet som gangadkomst til Kanonhaugen. Området har generelt en underdekning på nærmiljøanlegg, lekeplasser, bydelspark, og rett over 400 m gangavstand til hovedturvegen Ladestien. Området er i nærheten til inngjerdet hundeluftegård på kommunal tomt.
Samfunn	**Mobilitet**	Lade generelt er godt egnet for syklister med tanke på terreng og tilgjengelighet.
	Sosial og teknisk infrastruktur (kommunens økonomi)	Bebyggelsen er i bruk til sosial infrastruktur som senter for familier og barn, et statlig barnevernstiltak. Tomtene er eid av Trondheim kommune og Statsbygg siden 2002. Trondheim kommune er en stor grunneier på Østmarka, og store tilliggende eiendommer ble ervervet i 2019 med hensikt om å benytte området til kommunale tjenester, og det som ikke ble benyttet av kommunen skulle selges i det åpne markedet for å delfinansiere kjøp av tomten og midler til kommunal tjenesteproduksjon. Dette fremgår av bystyresak PS 0057/17. Omdisponering av området til blå/grønnstruktur fjerner muligheten for bebyggelse. Tomta er i igangsatt planarbeid foreslått som mulig areal for felles vendehammer for eksisterende barnehage, familievernsenter og framtidig bofellesskap.
	Folkehelse og oppvekstvilkår	Eksisterende funksjon som familievernsenter er en viktig tjeneste for å ivareta oppvekstvilkår. Mulig forsterkning av grønnstruktur egnet for nærturer og rekreasjon er positivt for folkehelsa. Allmennheten kan få økt tilgjengelighet til grønnstruktur og flere forbindelser.
	Mineralressurser	Ikke relevant for forslaget
	Næringsareal	Tomta er ikke egnet til næring på grunn av adkomst og landskap. Forslaget påvirker ikke tilgang til næringsarealer i kommunen.
	Risiko og sårbarhet	Ingen kjent risiko.

Punkt 15: Endring av arealformål i område 127 Moksneslia fra byggesone 3 til byggesone 2

Bystyret 26.9.2024:
Område 127 Moksneslia sendes på høring med formål byggesone 2.

Oversiktskart



Innspill ved varsel om igangsatt planarbeid desember - januar 2025:
Det har kommet 18 uttalelser, hvorav 15 er fra nærområdet. Disse dreier seg i hovedsak om dagens bruk som lekeområde, naturverdier og grunnforholdene.

Statsforvalteren mener det er uheldig at det åpnes for en økt andel boenheter innenfor byggesone 2, herunder med reduserte kvaliteter knyttet til bokvalitet. Konsekvensene for barn og unge og folkehelsa må redegjøres for.

Naturvernforbundet støtter ikke forslaget.

Både Søndre Halset Borettslag og andre naboer mener de burde blitt varslet når området tidligere ble hørt avsatt til byggesone 3, slik at de kunne kommet med uttalelse da. De ber om at nabolaget holdes godt informert.

Både naboer, skole og barnehage sier dette er lek- og turområde som brukes til aking, skilek, camping, grilling og lek. Flata øverst innenfor byggeområdet er startpunkt for aking og bålplass. Rektor på Byåsen skole melder at dette er et område skolen bruker gjennom hele året, det er lett tilgjengelig, og godt

egnet til uteskole med fysisk aktivitet og aking. Solvangen barnehage bruker området i alle årstider. De sier det er få grønne lunger i nærområdet som ikke er opparbeidet til park eller lekeplass, og ser på dette på et svært viktig friområde. Også Hallset skole/sfo bruker området. Moksneslia trekkes fram som et flott område for turer og barneaktiviteter, noe man bør ha spesiell fokus på med mange blokker i området.

Innspill fra naboene viser også til naturverdier og observasjoner av et bredt dyreliv. Noen naboer viser til både rådyr, elg, grevling, hare, rev og hubro. Det vises også til at naturverdiene har økt etter at Uglabekken ble gjenåpnet og kantsonen til bekken restaurert.

Flere naboer er bekymret for grunnforholdene og viser til at tidligere graving har ført til rystelser eller at leire har rast ut. Det er noe kvikkleire, og de ber om at grunnforholdene vektlegges tungt, også med tanke på økt nedbør og tørre perioder med mye erodering.

Naboene er også bekymret for økt anleggstrafikk, også i Bekkefaret, hvor det bor flere barnefamilier. Det går en sti gjennom grøntområdet som er mye brukt som skoleveg eller som snarveg til metrobuss eller butikk, bibliotek og legesenter.

Et innspill fra utbyggerinteressene viser illustrasjoner *(vist til høyre)* med høy opparbeidelse av grøntområdene. Det vises også hvordan nye boligbygg kan knyttes til lokalt sentrum, aktivitetssenter og eksisterende møteplasser. Høy utnyttelse av området er vist både som punkthus eller som lameller, og kan gi opptil 330 nye boliger. De sier også at de ønsker å etablere en vegforbindelse gjennom eller under grøntkorridorene mellom utbyggingsfeltene, for å slippe å kjøre lange boliggater for å komme til hovedveier.



Beskrivelse av konsekvenser

Området er avsatt til byggesone 3 i vedtatt KPA 2022-2034. Dette området er ubebygd i dag, forslaget er å endre til byggesone 2. Endring mellom byggesone 2 og 3 påvirker ikke hvilke formål som tillates, men det stilles det høyere krav til utnyttelse, samtidig som det tillates mindre uteoppholdsarealer og parkering. Kravet til uteoppholdsareal her vil reduseres fra 60 m^2 til 40 m^2, og krav til bilparkering reduseres fra min 0,4/maks 1,1, til min 0,2/maks 0,9. Hensyn til strøkskarakter, eksisterende bomiljø og naturverdier skal vektlegges mer i byggesone 3 enn i byggesone 2. Dette området henvender seg ikke til hovedgater eller offentlige byrom, slik at de økte kvalitetskravene som ligger i byggesone 2 vil ha liten betydning her.

Områdene ligger i tilknytning til annen byggesone 2 rundt lokalt sentrum (S3) og sentral metrobusslinje. Planbeskrivelsen til vedtatt KPA 2022-2034 beskriver byggesone 2 som en byfortettingssone rundt en sentrumskjerne eller en sentral kollektivlinje. Gangavstand til sentrumskjerne S3 skal være innenfor en radius på 500 meter i luftlinje, og ellers avgrenses byggesone 2 av gater, terrengsprang og andre arealformål. Virkningen på kulturmiljø, landskap, naturmiljø og sammenhengende småhusområder skal også tas med vurderingen av hvor skillet legges mellom byggesone 2 og 3. Bestemmelse § 23.1 sier at ved en utvidelse av fortettingssonen ved detaljregulering, bør avgrensningen ivareta bedre utnyttelse og

bedre tilpasning til etablert gate- og bebyggelsesstruktur, samt hensynta naturlige terrengavgrensninger, viktige natur- og kulturhistoriske verdier eller fjernvirkning i landskapet.

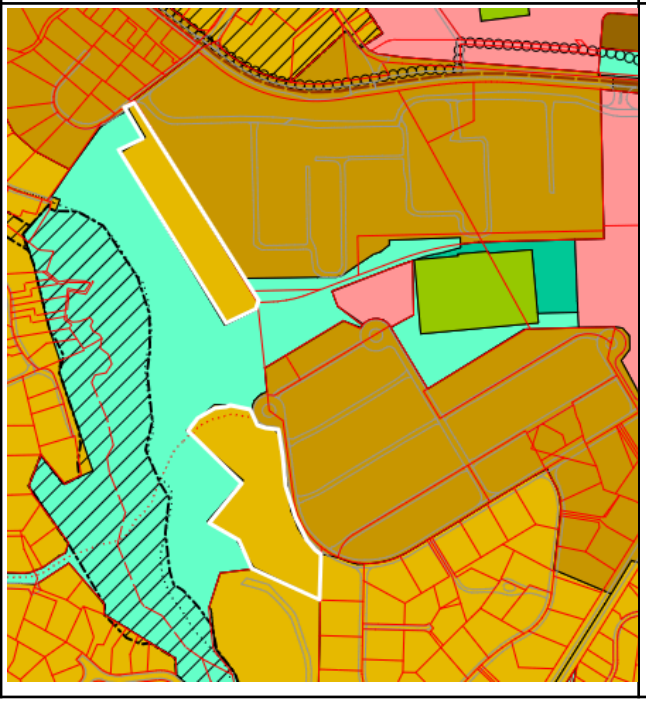
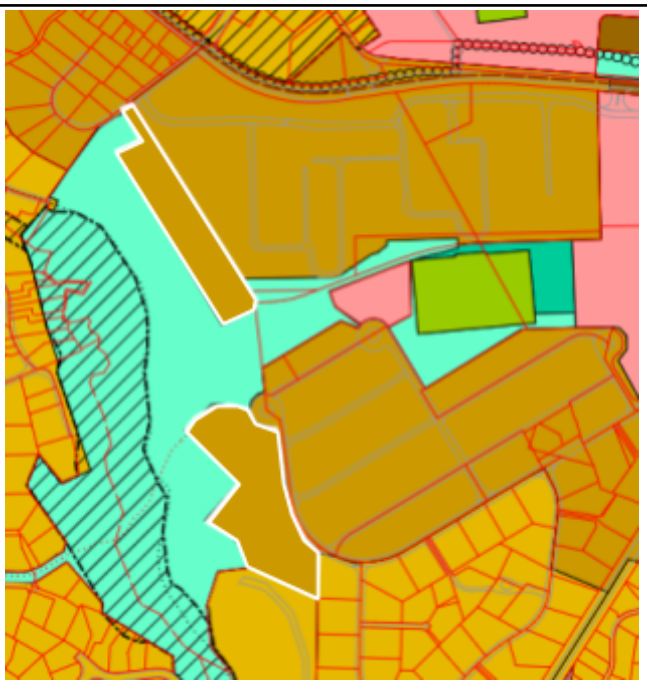


Illustrasjonen til høyre viser vedtatt KPA 2022-2034 og hvit sirkel viser 500 meter i luftlinje og metrobussholdeplasser er markert. Det sørlige feltet som vurderes endret er ikke godt forbundet med gode snarveger, og gangavstanden til sentrumskjernen er over 800 meter. Endringen i parkeringskrav mellom byggesonene er ikke så stor, og området ligger nært nok til at lav parkeringsdekning vil være gjennomførbart.

Virkningen på landskap og naturmiljø ved utbygging her vil bli vesentlig. Det nordlige feltet ligger inntil tre-etasjes blokkbebyggelse på flata. Det sørlige feltet ligger inntil småhusstrøk i hovedsak på en etasje langs Solvangen. Lengre sør i skråningen er det blokkbebyggelse på fire etasjer og p-kjeller. Som byggesone 2 vil strøkskarakter, eksisterende bomiljø og naturverdier vektlegges mindre ved detaljregulering.

Det er påvist kvikkleire både i nordre og søndre del av området, og et stort løsneområde. Områdene har svært bratt terreng, og sikringstiltak kan bety full nybygging av skråning og heving av Uglabekken hvor det er gjennomført tiltak for naturmangfold og det er avsatt hensynssone bevaring naturmiljø mellom bekk og tursti. Uglabekken er sidevassdrag til Nidelva.

Konsekvensvurdering - *påkrevd siden det er vesentlig endring i utnyttelse*

punkt 15: Moksneslia (tidligere KU 127)		
Endringsforslag	**Arealbruk i KPA 2022-2034** vedtatt 26.9.2024	**Høringsforslag til arealbruk**
		

	Formålsendring og areal:	17,6 dekar (7,2+10,4) byggesone 3 endres til byggesone 2. Areal avsatt til blågrønnstruktur er ikke endret
	Dagens bruk	Grønn skråning. Akebakke.
	KPA 2012-2024:	Grønnstruktur, turveger.
	Detaljregulering:	r1051b - Søndre Halset, Selsbakk Søndre og Selsbakk Nordre m/tilknytningsveier til Byåsv. og General Bangsv., vedtatt 1967, vist ubebygd.
Vurdering	**Byplankontorets vurdering:** Endring i utnyttelse vil gi økt påvirkning i gjenværende grønnstruktur, både som rekreasjonsområde og økologisk funksjonsområde. Endring til byggesone 2 vil ha større fjernvirkning og mindre tilpasning til strøkskarakter, da særlig relevant for småhusområdet på Solvangen. Områdene har svært bratt terreng, og bebyggelse vil gjøre store inngrep i terrenget. Områdene er del av et eksisterende grøntdrag gjennom bydelen, nært inntil turveier i grønne områder og i bruk som nærnatur. Det er påvist kvikkleire både i nordre og søndre del av området, og et stort løsneområde. Sikringstiltak ved utbygging her kan bety full nybygging av skråning og heving av Uglabekken hvor har blitt nylig har erosjonssikret og gjennomført tiltak for naturmangfold. Økt utnyttelse kan gjøre det lettere å finansiere slike omfattende tiltak. Særlig området i sør har lang gangavstand til lokalt senter og holdeplass for metrobuss, og det er mindre sannsynlig at folk som bor her vil velge bil i hverdagen. Det er ikke lagt til grunn at det skal etableres bilvegforbindelse gjennom grønnstruktur mellom byggeområdene, siden dette vil være i strid med arealformålet blå/grønnstruktur.	
Klima og miljø	**Klimagassutslipp**	Endring fra byggesone 3 til 2 gir ingen endrede konsekvenser for karbonrike jordressurser. Området er ikke registrert med viktige skog, eller myrverdier. Det tillates noe redusert bilparkering her, som kan gi reduserte utslipp.
	Forurensing	Støy: Området ligger skjermet fra støysoner. Forurensning: Det er ikke forurenset grunn eller forurensning fra andre kilder i området. Det er lavt til moderat nivå av radon i grunnen.
	Arealressurser	Endring fra byggesone 3 til 2 gir ingen endrede konsekvenser for jordvernet. Området består hovedsaklig av innmarksbeite som egner seg for oppdyrking til fulldyrka jord, men terrenget er svært bratt med ca 30 % helling. Jordkvalitet i området er ikke beskrevet ettersom det pr i dag ikke er opparbeidet for jordbruk. Omdisponering er i strid med jordloven § 9 samt vedtatt nasjonalt jordvernmål. Begge områdene berører dyrkajord. Det vil bli krav om utarbeidelse av matjordplan.
	Naturmangfold og vannmiljø	Endring i utnyttelse vil gi økt press på og økt påvirkning i gjenværende grønnstruktur. Dette vil også medføre mindre plass til overflatevann og mer press på omgivelsene til å håndtere overvann. Krav til blågrønn faktor reduseres. Områdene er registrert som lokal naturtype beitemark med klassifisering C. Dette er områder som i lokal målestokk er sjeldne eller på annen måte svært verdifull. Områdene ligger inntil et større område som er avsatt til grønn korridor. Uglabekken er leve- og spredningskorridor for flere arter med kombinasjonen av rik kantvegetasjon og vann. Uglabekken er gjenåpnet på en lang strekning i dalen og restaurert med tilrettelegging for gyting av fisk.

	Landskap	Området ligger i en bratt skråning, som avgrenser den bebygde flata på Hallset. Bebyggelse vil påvirke fjern og nærvirkning, og medføre svært store inngrep i terrenget.
	Kulturmiljø og byform	Det er ikke registrert kulturminner eller aktsomhetssoner for kulturminner i området.
	Friluftsliv og nærmiljø	Uglabekken er et svært viktig friluftsområde. Økt nedbygging på kanten vil redusere både opplevelseskvalitetene og naturverdiene i turdraget Området er nært til idrettsanlegg ved Hallset skole, og sandvolleybane ved Selsbakk skole. For det meste er det over 200 meters rekkevidde til et nærmiljøanlegg, men nært barnehage. I underkant av området er opprustet turveg langs Uglabekken.
Samfunn	**Mobilitet**	Det søndre feltet har dårlig tilgjengelighet til metrobussholdeplass og godt sykkelnett, og økt fortetting her kan gi mer biltrafikk. Det nordre feltet er innenfor en 300 meter buffersone til metrobussen. Det er planlagt et fremtidig sykkelveinett langs Byåsveien, men feltene er ikke innenfor 250 meters luftlinje til denne. Nærmeste lokale senter er Hallset senter, med omtrent 500 og 600 meter i luftlinje fra henholdsvis den nordlige og den sørlige avgrensningen.
	Sosial og teknisk infrastruktur	Høyere utnyttelse vil gi flere boliger, med mindre uteoppholdsareal per bolig. Dette vil gi økt behov for sosiale møteplasser i området. Områdene hører til Hallset Barneskole og Selsbakk ungdomsskole, hvor det er kapasitet i grunnskoleløpet. Feltene er i/ved konsesjonsområdet fjernvarme.
	Folkehelse og oppvekstvilkår	Området brukes til aking og turer i dag. Økt utnyttelse og flere beboere vil medføre økt press på turområdene. Sikringstiltak kan medføre at etablerte turområder må reetableres. Området er med sin nærhet til grønnstruktur og skoler med trygg ferdselsvei og skolekapasitet egnet for gode oppvekstvilkår.Området, særlig søndre, har dårlige forutsetninger for universell utforming. Området er mot sørvest og har gode solforhold.
	Mineralressurser	Ikke relevant for forslaget
	Næringsareal	Ikke relevant for forslaget
ROS	**Risiko og sårbarhet**	Det er registrert løsneområde for kvikkleire med risikoklasse 4, og faregrad middels. Det er ikke registrert risiko for flom, forurenset grunn eller skredfare innenfor områdene.

Punkt 16: Endring av arealformål i Ladalen, sør for Haakon VIIs gate

Bystyret 26.9.2024:
Område 402 Ladalen sør for Haakon VIIs gate som var foreslått som næring høres som byggesone 1, med bestemmelser som sikrer areal til blå/grønnstruktur som er minst like stort som det som ble hørt november 2022.

Oversiktskart over Lade



Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember -januar 2025:
Det er mottatt ni innspill.

Statsforvalteren i Trøndelag har påpekt viktigheten av jordvern og at kommunen må vurdere hvordan allerede avklarte byggeområder skal forvaltes. Å omdisponere næringsareal til andre formål gir i neste omgang behov for nytt næringsareal, noe som legger press på jordressursene rundt byen. Endringen til byggesone 1 bør vurderes i lys av mobilitetsplanen for Lade og Leangen og konsekvenser som kan påvirke nullvekstmålet. Det er et nedlagt deponi i området, og risiko og konsekvenser må vurderes.

Bane NOR påpeker at byggegrense mot jernbanen må vurderes på senere plannivå og viser til krav til planlegging i nærheten av jernbanen i deres veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging.

Naturvernforbundet i Trøndelag mener konsekvensene av å innføre byggesone 1 i dette området ikke er godt nok utredet og at området er en gammel fylling med betydelig avsig til vann og antagelig til luft. De

mener også at fortettingen mellom Ladalen og fjorden/havna ikke kan fortsette like sterkt videre opp gjennom Ladalen, og at blå/grønnstrukturer må bli et gode for hele området og sikre at selve dalen ikke blir borte i bygningsmassen.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen mener at forslaget til endring fra næringsbebyggelse til byggesone 1 er positivt.

Nordr Norge AS viser til at forslaget om å endre området er i tråd med kommunens byutviklingsstrategi. De påpeker imidlertid at kommunens planintensjon er usikker på grunn av avfallsdeponiet, og at boligbygging krever opprydding av deponiet.

Frost Eiendom ber om at feil skravur for hensynssone felles planlegging flyttes vestover, slik at den følger plankartet for deres detaljregulering.

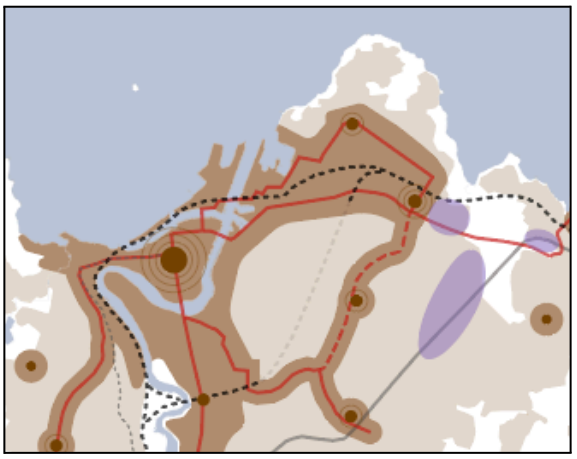
Fellesuttalelse fra Leangen Stasjonsutvikling AS, Haakon VII gate 19 AS, Lade Næringsbygg AS og Nordr Norge AS støtter at KPA foreslår byggesone 1 innenfor det arealet som i dag er avsatt til næringsbebyggelse i Ladalen. De mener det er nødvendig at avfallsdeponiet må fjernes for at området skal utvikles til byggesone 1, og at dette vil være en krevende oppgave som er avhengig av et godt samarbeid mellom alle grunneierne, Staten og Trondheim kommune. Det må utarbeides et planprogram som definerer nødvendige utredninger og rapporter, og beskriver prosessen for å utvikle området.

I uttalelse på vegne av Haakon VIIs gate 15-17 AS, Haakon VIIs 19 AS og Haakon VIIs 21 AS, skriver Godhavn AS at det er uklart hvordan blå/grønnstruktur skal fordeles mellom eiendommene, og er opptatte av dette skal fordeles på en rettferdig måte. De mener det er urimelig at eiendommene pålegges krav om å bidra til å fjerne deponier utover det som er på egen grunn. De ønsker krav om områdeplan, ikke krav om felles planlegging. Godhavn har også sendt inn uttalelse på vegne av de samme bedriftene, om at de ikke støtter felles uttalelse fra Leangen Stasjonsutvikling AS, Haakon VII gate 19 AS, Lade Næringsbygg AS og Nordr Norge AS.

Beskrivelse av konsekvenser
Byggesone 1 brukes på de viktigste og mest sentrale stedene, i kommunen og i hver enkelt bydel. Det er i byggesone 1 handel og viktige målpunkt skal samles og bygge opp om hverandre, og styrke disse sentrumskjernene som møteplasser. Byggesone 1 skal utvikles med et mangfold av publikumsfunksjoner tilpasset stedets omland, og et aktivt og levende bymiljø. Gjennom å avsette Ladalen til byggesone 1, åpnes det for å utvikle området med boligbebyggelse, forretninger, tjenesteyting, idrettsanlegg og næringsbebyggelse som kan tilpasse seg en bystruktur.

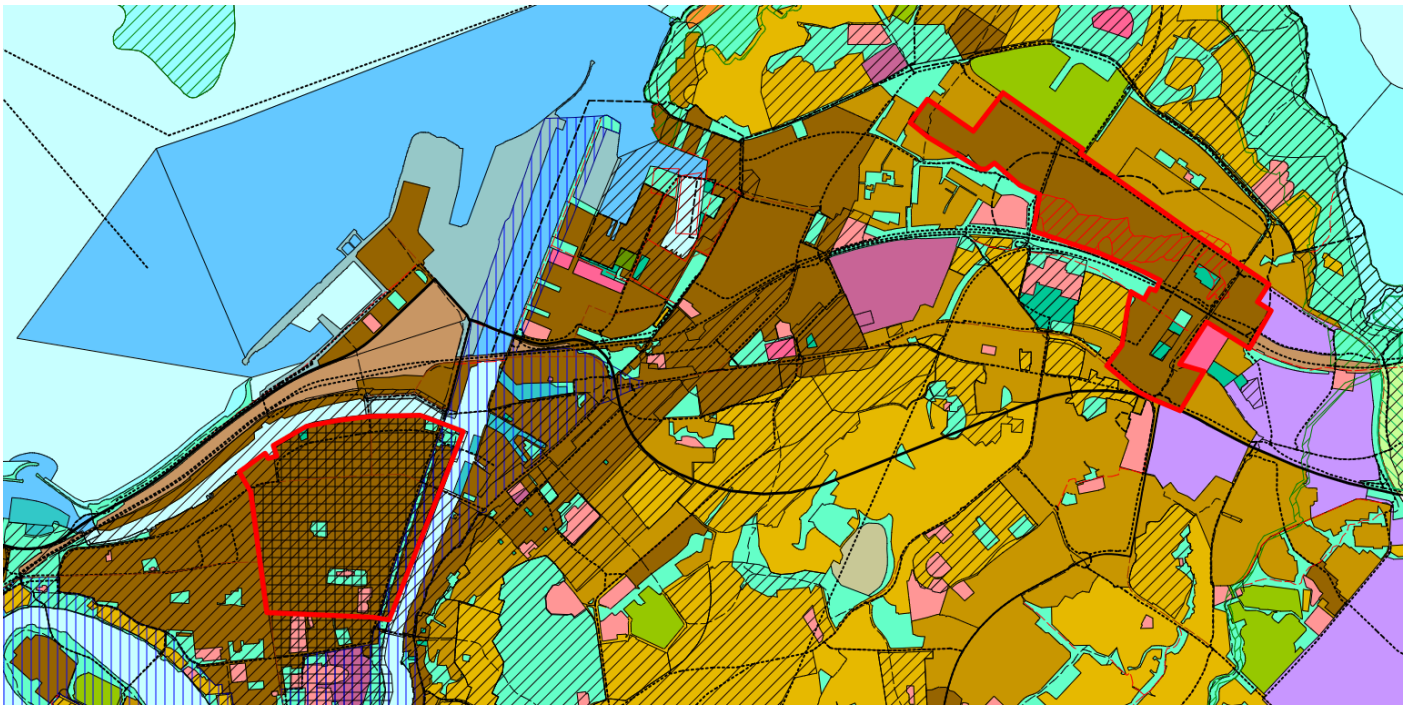
I Ladalen ligger et nedlagt avfallsdeponi, og det siger gass fra avfallet i grunnen. Disse områdene er vist med faresone (§ 28.4) og bestemmelsesområde (§32.7) i plankartet, med egne bestemmelser som blant annet sier at det ikke kan bygges boliger på deponimasser. Restriksjonene knyttet til avfallsdeponiet og randsonen endres ikke som del av dette høringsforslaget, men vil gjelde sammen med byggesone 1 og blå/grønnstruktur.

Alle sentrumskjernene i byggesone 1 er i arealdelen underdelt med en feltbetegnelse som viser størrelse og betydning. Ladalen ligger mellom sentrumsskjernen S3_Håkon Magnussons gate og S2_Strindheim. Strindheim er S2 fordi det er et stort bydelssenter med viktig kollektivknutepunkt for metrobuss og togstasjon, og har et bredt tilbud. Ladalen vurderes å være S3 dersom det endres til byggesone 1, siden det vil ha et robust befolkningsgrunnlag og ligger langs en sentral kollektivlinje, men ikke så tett på selve knutepunktet og togstasjonen.



Ladalen er i strategikartet til Byutviklingsstrategien *(utsnitt til høyre)* vist som område for bymessig fortetting og transformasjon fram mot 2050. Byggesone 1 vil være i tråd med strategikartet. Med byggesone 1 framstår området som prioritert for utvikling med sentrumsfunksjoner, som handel og andre publikumsfunksjoner.

Sammen med byggesone 1 på Strindheim og ved CityLade/Håkon Magnussons gate vil ny sammenhengende byggesone 1 på Lade ha samme arealstørrelse som Nordøstre kvadrant i Midtbyen (planområdet for områdeplanen minus arealer i vann). Begge områdene vil være på ca 420 dekar, se kartutsnitt under. Dette gjør at Lade i framtiden vil utgjøre en enda større konkurrent til Midtbyen som kommunens og regionens tyngdepunkt når det gjelder handel og publikumsfunksjoner.



Byggesone 1 åpner for boligutvikling. Boliger her tilrettelegger for at mer av kommunens befolkningsvekst skjer i et område som er lett tilgjengelig med kollektiv, gange og sykkel, som igjen er positivt for å nå nullvekstmålet. Både byggesone 1 og 2 åpner for boligutvikling med forholdsvis høy tetthet. I byggesone 1 er tanken at førsteetasjene og bygulvet "tilhører" alle som bruker sentrumsområdet, mens i byggesone 2 "tilhører" bakkeplanet i først og fremst de som bor der. Byggesone 2 gir en større mulighet for å skape nabolag med uteoppholdsareal på bakkeplan.

Boligutvikling forutsetter at det blir helse- og miljømessig forsvarlig å realisere boliger ved det gamle avfallsdeponiet.

Plassering av besøksintensive virksomheter her kan bidra til å redusere transportbehovet sammenlignet med at disse virksomhetene plasserer seg enda lengre unna Midtbyen, ettersom området har god kollektivdekning og sykkelnett. Mobilitetsplanen for Lade og Nyhavna kan gi føringer for detaljplaner i Ladalen, den er per dags dato ikke vedtatt.



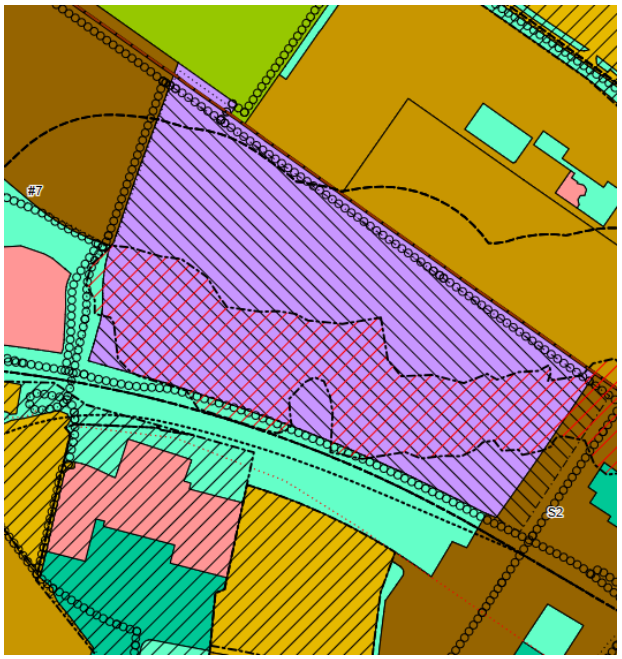
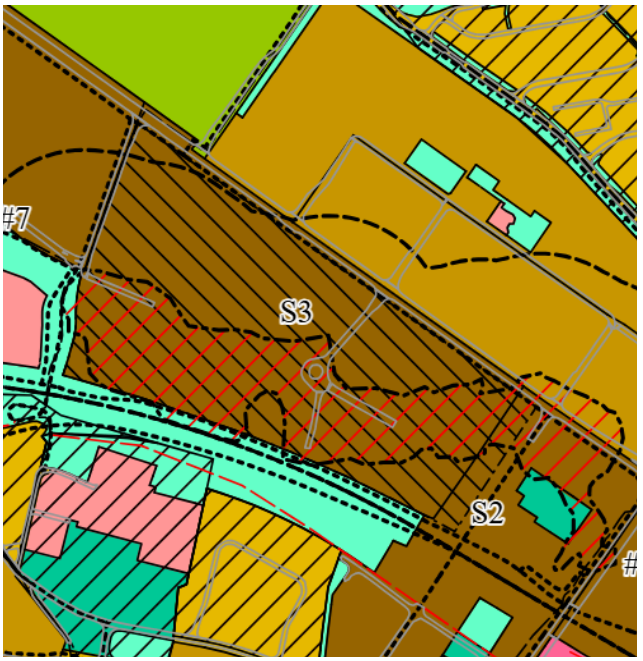
Bildet viser områdene som er foreslått til byggesone 1 innenfor hvit markering.

Etablering av ny grønnstruktur i Ladalen er sikret som en bestemmelse i høringsforslaget. Det er ikke presisert hvor ny blå/grønnstruktur skal etableres i bydelen, eller hvilken rolle blågrønn struktur skal spille i videre utvikling. Fellesbestemmelse til byggesone 1 og 2 (§ 23.2) legger noen føringer, når bestemmelsen sier at "Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk."

Ladalen er avsatt til næringsbebyggelse. Endring til byggesone 1 kan føre til at dagens virksomheter enten må innpasses i et fremtidig bymiljø her eller finne nye arealer. Virksomhetene kan bli presset ut av byen, noe som kan ha negative konsekvenser for lokalt næringsliv og sysselsetting. Dette vil også føre til behov for nye arealer til næringsbebyggelse, som er utfordrende å finne uten å komme i konflikt med andre arealinteresser.

Punkt 16: Ladalen, sør for Haakon VIIs gate (tidligere KU 402)

Forslaget

Arealbruk i KPA 2022-2034	**Høringsforslag mars 2025:**
	

Formålsendring og areal:	Ca 143 dekar næringsbebyggelse endres til byggesone 1 med krav om minst 26,4 dekar blå/grønnstruktur. Området berøres av faresone deponi, randsone deponi og krav om felles planlegging.
Dagens bruk	Området er bebygd med næringsbebyggelse, forretning, noe tjenesteyting og tilhørende infrastruktur. Grenser til jernbane i sør.
Detaljregulering	r0634n Haakon VIIs gt. 6 Lade Alle… (1974) , r0634s Håkon 7`s gate 17 B (1984), r0634m - Lade (1974), r0634z - Haakon VIIs gate 13, 413/134 (2009), r0634x - Haakon VIIs gate 11, 413/131 (2006), r20200038 - Haakon VII's gate 15 og 17 (planlegging igangsatt).

Vurdering

Vurdering:

Transformasjon av Ladalen til byområder med grønnstruktur er i tråd med byutviklingsstrategien. Ladalen vil binde sentrumsområdene sammen, og bidra til at bydelen blir attraktiv å ferdes gjennom for beboere og besøkende.

Etablering av ny grønnstruktur er sikret som en bestemmelse. Det er ikke presisert hvordan ny blå/grønnstruktur skal etableres i bydelen, eller hvilken rolle grønnstrukturen skal spille i videre utvikling.Fellesbestemmelse til byggesone 1 og 2 (§ 23.2) sier at Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk.

Området avsatt til byggesone 1 er stort, og dersom det utvikles som bykjerne vil det utfordre Midtbyen ytterligere som sentrum for handel og opplevelser, i strid med Sentrumsstrategien - Samskapte strategier for sentrum fram mot 2050.

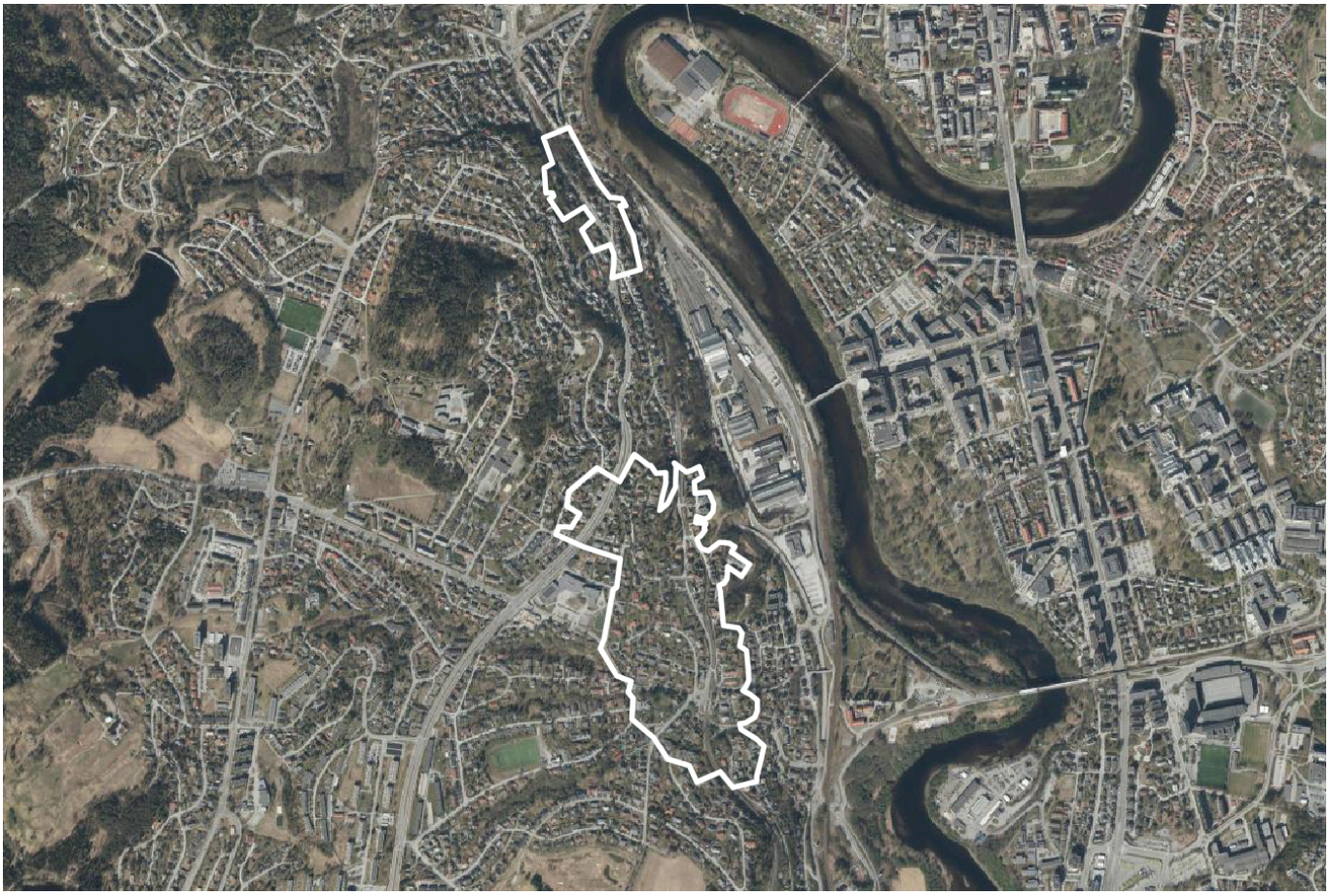
Klima og miljø	**Klimagassutslipp**	Arealendringene medfører ikke tiltak i myr eller karbonrik skog. Tiltak i deponiområdene kan medføre utslipp av klimagasser. Endringene vil medføre riving av mye eksisterende bebyggelse.
	Forurensing	Forslaget ligger over et kommunalt deponi med farlig avfall. Det er vurdert at deponiets tilstand er akseptabel ut fra dagens bruk. Det tillates ikke bygging av boliger på avfallsdeponi så lenge det er risiko for at gass kan trenge inn i bygninger og avløp. Delene av forslaget som ligger utenfor kantene av selve deponiet, berøres av deponiets randsone. Innenfor hensynssone (faresone) for avfallsdeponi er det flere krav til utredning og dokumentasjon før detaljregulering og etablering av nye tiltak. Endring fra næringsbebyggelse til byggesone 1 og grønt innebærer at det kan vurderes boliger og annen følsom bebyggelse. Områdene som ligger nært Haakon VIIs gate berøres av gul og rød støysone fra bilvegen. Områdene i sør blir berørt av rød og gul støysone fra jernbanen. Arealene langs Haakon VIIs gate berøres av gul sone for luftkvalitet jf. T-1520.
	Arealressurser	Jordbruksareal ikke berørt.
	Naturmangfold og vannmiljø	Det er ingen registreringer av viktige arter eller naturtyper i området. Vannforekomsten Ladebekken er lagt i rør under området. Denne har registrert økologisk dårlig tilstand og udefinert kjemisk tilstand. Etablering av blå/grønnstruktur og attraktiv bybebyggelse kan bidra til mer naturmangfold enn området har i dag.
	Landskap	Området ligger langs Haakon VIIs gate på Lade, som består av eksisterende næringsarealer og tilhørende infrastruktur. Området er relativt flatt, og heller sørover mot toglinja. Arealendringen vil ikke påvirke landskapet, men endret bebyggelsesstruktur kan få fjernvirkninger. Området er godt synlig. Byggesone 1 innebærer at området skal bygges med høy tetthet og kvalitet. Lade er ikke et etablert høyhusområde.
	Kulturminner, kulturmiljø og byform	Ingen registrerte kulturminner i området. På sørsiden av jernbanen ligger hageområdene ved Dronning Mauds Minne (Dalen). Ny bebyggelse kan ha påvirkning på herregårdslandskapet. Viktige landskapstrekk og siktlinjer skal være premissgivende for bystrukturen.
	Friluftsliv og nærmiljø	Forslaget berører ingen områder registrert som verdifulle for friluftsliv eller nærmiljø. Nærmeste område registrert som leke- og rekreasjonsområde er i vest ved Lillebyområdet. Etablering av ny grønnstruktur i bydelen vil bidra med mer grønt i en bydel med høy befolkningsvekst. Dette vil gi muligheten for nærturer og områder for rekreasjon og møteplasser. Det vil være viktig å etablere gode uterom og innføre trær og vegetasjon.

Samfunn	**Mobilitet**	Området er godt egnet for grønne reiser, med flatt terreng, nært sentrum, tilknyttet hovedsykkelnett, metrobuss og nært togstasjoner. Adkomst og tilgjengelighet må utredes før videre planlegging. Forslaget grenser til hovedsykkelveg som etableres/er etablert langs jernbanen i sør. Parkeringskrav i KPA vil legge føringer for hvor mange parkeringsplasser som kan anlegges i området. Mobilitetsplanen for Lade og Nyhavna kan gi føringer for området. Denne planen er ikke vedtatt per dags dato.
	Kommunens økonomi (Sosial og teknisk infrastruktur)	Fortetting her bidrar til befolkningsvekst i tråd med målene i byutviklingsstrategien og forpliktelsene i byvekstavtalen. Det er ikke lagt inn offentlige formål innenfor området, men det er krav til å vurdere dette i detaljreguleringer, slik at særlig barnehage og idrett kan finne arealer i videre planlegging. Det er planlagt offentlig infrastruktur på tomta til Smelteverket og på Falkenborg.
	Folkehelse og oppvekstvilkår	Det skal foreligge en helhetlig utredning av randsonen til deponiet før følsom bebyggelse kan etableres i der. Utredningen skal vise konsekvenser for ulike utbyggingsformål i randsonen, for miljø, helse og økonomisk risiko for kommunen. Områdets beliggenhet gjør at det er mulig å legge til rette for gode oppvekstvilkår. Videre planlegging må se på boligtyper og boligstørrelser.
	Mineralressurser	Ingen konsekvens.
	Næringsareal	Området er idag regulert til næringsbebyggelse. Dersom området avsettes til byggesone 1 er det sannsynlig at det vil bli mindre arealer til næring som i dag, og at arealene reguleres til boliger, forretning og kontor. Ved å endre arealformålet til byggesone 1 legges det opp til en transformasjon av områdene fra rene næringsarealer til en kombinasjon av flere formål, og det vil gi en usikkerhet for eksisterende virksomheter. Dersom det ikke lengre blir plass til næringsbebyggelsen på Lade, vil det øke presset på de andre eksisterende næringsarealene og øke behovet for å finne nye arealer for formålet. Som byggesone 1 vil det bli tillatt med arbeidsplassintensive virksomheter, men ikke arealkrevende næring.
	Risiko og sårbarhet	Området ligger under marin grense, og er delvis berørt av aktsomhetssone for kvikkleireskred. Det er ikke påvist kvikkleire i området. Avfallsdeponi med randsone, kan også gi ustabile grunnforhold. Store deler er registrert som forurenset grunn. Det er registrert aktsomhetssone for flom langs Ladebekken som ligger i rør under området.

Punkt 17: Endring av arealformål på deler av Byåsen

Vedtak:
Området på Byåsen mellom Bygrensa, Åsveien skole og Breidablikk som vist i kartutsnitt under med byggesone 2 sendes på høring med formål byggesone 3.

Oversiktskart



Innspill til varsel om igangsatt planarbeid desember -januar 2025:
Beboere i området er i stor grad opptatt av å bevare områdets karakter og bokvaliteter, og støtter endringen fra byggesone 2 til byggesone 3. Det er kommet 29 innspill fra beboere, flere av innspillene er på vegne av flere. Mange påpeker at de eksisterende veiene er smale, mangler fortau og allerede har trafikkutfordringer. De frykter at dersom området blir avsatt til byggesone 3 med økt fortetting, vil det bli ytterligere trafikkbelastning og usikkerhet, spesielt for skolebarn. Vinterforhold med snø og is forsterker disse problemene.

Naboene mener byggesone 3 er riktig da de ønsker å unngå høyblokkbebyggelse og mener at fortettingen må tilpasses den eksisterende småhusbebyggelsen. Bevaring av grøntområder, dyreliv og biologisk mangfold er viktig. De frykter at en utbygging i tråd med byggesone 2 vil føre til at grønne

lunger og leveområder for dyr ødelegges. Redusert soltilgang, økt innsyn og mangel på utearealer er andre bekymringer som naboene trekker frem som grunner for at det er riktig å avsette området til byggesone 3.

Myndigheter og utbyggere har et mer overordnet perspektiv på arealutnyttelse og utvikling:

Statsforvalteren er opptatt av effektiv arealbruk og mener at sentrale utbyggingsområder med god kollektivdekning bør ha høy utnyttelsesgrad. De er bekymret for at en endring til byggesone 3 vil redusere utnyttelsen, og sett sammen med forslaget i punkt 9, Endring av § 23.5.1, være i strid med overordnede mål for klima, energi og arealbruk.

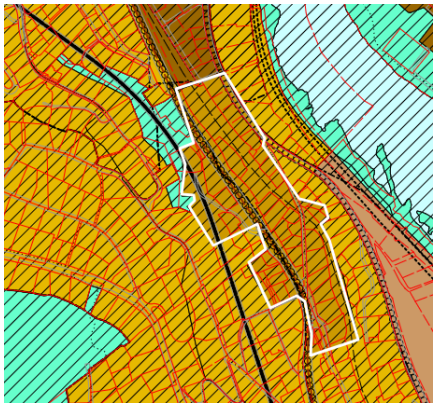
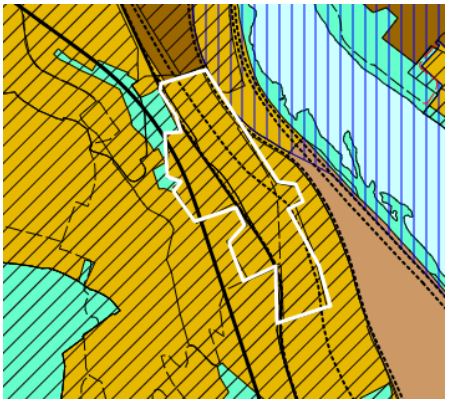
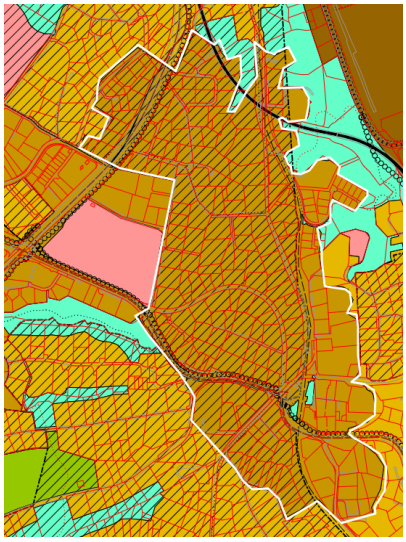
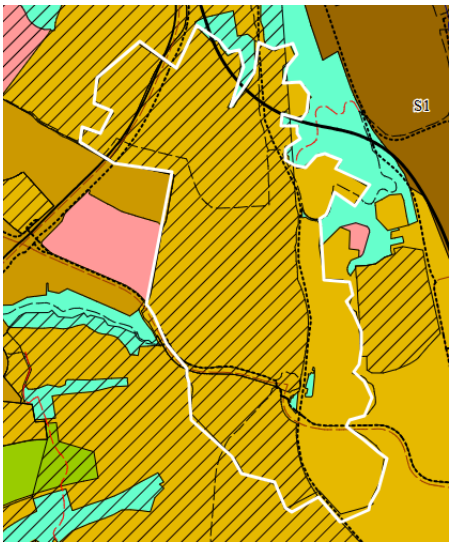
PWS eiendom AS ønsker å realisere boligbygging og fortetting i tråd med nasjonale og regionale mål. De mener at en endring til byggesone 3 kan hindre utvikling og er i strid med byutviklingsstrategien.

Beskrivelse av konsekvenser

En endring fra byggesone 2 til 3 i disse områdene vil ha flere potensielle konsekvenser. En overgang til byggesone 3 kan bidra til å bevare områdets eksisterende karakter med småhusbebyggelse og grønne områder. Ved å begrense omfanget av nybygg reduseres presset på eksisterende infrastruktur, som smale veier og begrenset tilgang på fortau, som igjen kan bidra til å opprettholde trafikksikkerheten, spesielt for gående og syklende. I tillegg kan byggesone 3 gi større muligheter for å ivareta grønne områder, dyreliv og biologisk mangfold i området.

Byggesone 3 kan føre til redusert utnyttelse i nye byggeprosjekter i et sentralt område med god kollektivdekning. Endringen kan også begrense mulighetene for å realisere ønsket boligbygging og fortetting, og dette bidrar i mindre grad til nasjonale og regionale mål om økt boligbygging og redusert biltrafikk.

Hensynssone for bevaring kulturmiljø berører disse områdene både i vedtatt KPA og i høringsforslaget. Bestemmelser til hensynssonen gjelder uavhengig av byggesone, men nye byggeprosjekt i byggesone 3 skal tilpasses utnyttelsen i strøket i større grad enn byggesone 2. Dette kan bidra til å styrke kulturmiljøet.

punkt 17: Deler av Byåsen		
Forslaget	**KPA 2022-2034**	**Høringsforslag mars 2025:**
		
		
	Størrelse	Området er ca 44 + 262 dekar
	Gjeldende KPA	Byggesone 2, hensynssone bevaring kulturmiljø
	Dagens bruk	Området er bebygd med småhusbebyggelse langs Byåsveien vest for Marienborg, og ved Breidablikk (fra like vest for Byåsveien til like øst for trikkelinja).
Vurdering	En endring fra byggesone 2 til 3 i disse områdene vil ha flere potensielle konsekvenser. En overgang til byggesone 3 kan bidra til å bevare områdets eksisterende karakter med småhusbebyggelse og grønne områder. Ved å begrense omfanget av nybygg reduseres presset på eksisterende infrastruktur, som smale veier og begrenset tilgang på fortau, som igjen kan bidra til å opprettholde trafikksikkerheten, spesielt for gående og syklende. I tillegg kan byggesone 3 gi større muligheter for å ivareta grønne områder, dyreliv og biologisk mangfold i området. Samtidig kan det gi mindre utbygging nært kollektivtrafikk og hovedsykkelruter.	

Klima og miljø	**Klimagassutslipp**	Området er registrert som bebygd i AR5. Miljødirektoratets metode for å beregne klimagassutslipp av arealbruksendringer gir derfor ingen utslag her.
	Forurensing	Støy: Store deler av området ligger skjermet fra støysoner, men i utsatte deler vil endring fra byggesone 2 til 3 gi strenger støykrav, som kan bety færre boliger støysoner. Forurensning: Det er ikke forurenset grunn eller forurensning fra andre kilder i området. Det er lavt til moderat nivå av radon i grunnen.
	Arealressurser	Ingen endring i høringsforslaget. Arealene er bebygd, med unntak av 2,9 dekar uproduktiv skog og noe skog av middels bonitet.
	Naturmangfold og vannmiljø	Byggesone 3 kan bidra til mindre nedbygging av urban grønnstruktur. Det er ingen registreringer av viktige arter eller naturtyper i området. Vannforekomsten Sverresdalsbekken renner helt sør, langs Breidablikkvegen. Vannforekomsten har svært dårlig økologisk tilstand og udefinert kjemisk tilstand.
	Landskap	Det nordligste området ligger sør for Ila, og består av skrående terreng mot Nidelva. Endring fra byggesone 2 til 3 medfører at området i mindre grad kan utvikles etter bymessige prinsipper med høy tetthet. Byggesone 3 vil i større grad legge til rette for at eksisterende bebyggelse og strøkskarakter bevares. I byggesone 3 skal utnytting alltid tilpasses områdets stedskarakter, og bevaring av eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier skal tillegges stor vekt ved nye bygninger og andre tiltak.
	Kulturminner, kulturmiljø og byform	Det ligger flere bygninger registrert i klasse B og C i kulturminnekartet. Områdene består i hovedsak av eneboliger med hager. Større deler av områdene ligger innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø, 3.10 Sverresli og 3.11 Gamle Åsvei. Retningslinjen for hensynssonen sier blant annet at fotavtrykk og høyder på ny bebyggelse ikke bør være større enn eksisterende bebyggelse, og ikke større enn at den grønne karakteren og landskapstrekk ivaretas. 
	Friluftsliv og nærmiljø	Det er ikke registrert friluftslivsinteresser i disse områdene i plan for friluftsliv og grønne områder.

Samfunn	**Mobilitet**	Områdene består i stor grad av eksisterende eneboligbebyggelse mellom Nidelva og Byåsveien. Byåsveien har god kollektivdekning. Områdene ligger sentrumsnært. Interne veger er smale boliggater uten fortau eller sykkelveger. Endring til byggesone 3 vil begrense økt belastning på de interne boliggatene i områdene. Byggesone 3 kan føre til redusert utnyttelse av et sentralt område med god kollektivdekning. Dette kan være i strid med overordnede mål om effektiv arealbruk og fortetting i tråd med byutviklingsstrategien.
	Kommunens økonomi (Sosial og teknisk infrastruktur)	Endring fra byggesone 2 til 3 kan gi mindre blokkbebyggelse og færre brukere av kommunale tjenester i sum i området, men også bidra til at flere barnefamilier blir boende i området, som bidrar til å opprettholde skoler og barnehager. Det er skoledekning i dag og framskrevet situasjon.
	Folkehelse og oppvekstvilkår	Folkehelse og oppvekstvilkår skal ivaretas både i byggesone 2 og 3, men i byggesone 3 er det strengere støykrav og mer stedstilpasning som kan være positivt for folkehelse og oppvekstvilkår.
	Mineralressurser	Ingen konsekvens.
	Næringsareal	Ved endring fra byggesone 2 til 3 tillates ikke lengre privat tjenesteyting inntil 400 m^2. Næringsbebyggelse er tillatt i begge byggesonene. Ved etablering av næringsbebyggelse skal prinsippene om rett virksomhet på rett sted følges.
	Risiko og sårbarhet	Ingen endring av høringsforslaget. Området ligger under marin grense, og er delvis berørt av aktsomhetssone for kvikkleireskred. Det er påvist kvikkleire ved Cecilienborg. Arealene langs Sverresdalsbekken i sør er markert med aktsomhetssone for flom.



3 Samlede konsekvenser av endringene

Generelt

De 17 punktene fra bystyret foreslår endringer av flere ulike deler av kommuneplanens arealdel, både i plankart og bestemmelser.

Ti av vedtakspunktene (1-10) handler om hvilke føringer vi skal ha for utforming av byen. Forslagene er stort sett en forenkling av bestemmelsene, der flere gjøres om til retningslinjer, som igjen åpner for mer vurdering i hver sak. Dette er forslag som berører mange, alle som bor i eller bruker byen, og de som ønsker å utvikle sine arealer.

Tre av forslagene (11-13) handler om føringer i marka, til hytter i LNFR og til turistbåters adkomst til badeplasser. Her er det ikke så mange grunneiere som er berørt, men allmenne interesser som naturvern og rekreasjonsverdi i marka og ved badeplasser.

Fire av forslagene (14-17) er endringer i arealbruk i plankartet. Dette er endringer på Byåsen og på Lade, hvor endringen for Ladalen kan få betydning for byen som helhet.



Vurdering etter formålsparagrafen i KPA 2022-2034

Temaene er inndelt etter formålsparagrafen til KPA, som sier hva arealdelen skal bidra til. Formålsparagrafen bygger på de seks hovedgrepene angitt i det vedtatte planprogrammet for KPA 2022-2034, men ble noe endret i bystyrets behandling av KPA 26.9.2024. Under er disse endringene tatt inn.

Hovedgrep 1: Ivaretakelse av den private eiendomsretten

Mindre bestemmelser og mer retningslinjer gir større fleksibilitet i utvikling av utbyggingsprosjekter. De fleste forslagene bidrar til dette, noe som kan tolkes som en bedre ivaretakelse av den private eiendomsretten. Mindre føringer gjør det mindre forutsigbart for naboer, særlig i byggesaker, noe som kan være en dårligere ivaretakelse av deres private eiendomsrett.

Punkt 6 om utforming av parkering, hvor det foreslås økt krav til manøvreringsareal bak parkeringsplasser får betydning for mange private parkeringsplasser.

Ladalen avsettes til byfortetting, mens konsekvensene av bygging på og ved deponiet er uklare. Dette påvirker eksisterende virksomheter, og kan gi falske forventninger til grunneiere om boligutvikling.

Endring av markagrensa i gamle Klæbu kommune, i punkt 12, endrer plangrunnlaget for 31 boliger.

Hovedgrep 2: holde bystrukturen samlet

Endringsforslagene gir ingen utvidelse av bystrukturen, siden det ikke er lagt til utbyggingsareal.

Økt fortetting på Ladalen og Byåsen kan bidra til å holde bystrukturen samlet, sammenlignet med bygging av arbeidsplasser og boliger mer perifert fra sentrum.

Noen av endringsforslagene kan gi en sterkere prioritering av de lokale sentrumene enn i vedtatt KPA 2022-2034, slik at det blir flere målpunkt lengre fra sentrum med mer bilparkering enn i vedtatt KPA. Dette vil gjøre bystrukturen mindre konsentrert. Det samme gjelder en mer fleksibel holdning til utnyttelse i byggesone 3. Endring av parkeringsbestemmelsene vil også gjøre det mer attraktivt å etablere kontor og handel utenfor sentrum og kollektivbuen. Å tillate mer handel på Lade og Tiller kan bety byspredning på sikt.

I arbeidet med KPA 2022-2034 har det vært lagt stor vekt på å avsette nok areal til næringsbebyggelse. Mindre krav til effektiv arealutnyttelse kan føre til økt behov for arealer på sikt. Dette vil igjen legge press på landbruks- og naturområder. Områder avsatt til næringsbebyggelse i Ladalen er foreslått avsatt til byggesone 1, noe som kan påvirke tempo for transformasjon av et område med næringsvirksomheter i dag.

Hovedgrep 3: bevare områder for landbruk, natur og friluftsliv, og sikre en arealnøytral byutvikling

Regnskapet for arealnøytralitet i endringsforslaget er positivt sammenlignet med vedtatt KPA, siden et byggeområde på Østmarka foreslås tilbakeført til blå/grønnstruktur. Det stilles også krav til mer areal til blå/grønnstruktur ved utvikling av Ladalen.

Arealendringen på Moksneslia er allerede avsatt til byggeformål, men økt fortetting vil gi et større press på tilliggende blå/grønnstruktur. Det samme gjelder endring til retningslinje for bygging inn mot blå/grønnstruktur i § 6.6.

Mindre føringer om effektiv arealutnyttelse og muligheten for mer parkering i næringsområder, kan føre til økt behov for næringsarealer, som igjen fører til økt press på områder for landbruk, natur og friluftsliv. Forslagene til boliger og hytter i LNFR gir også et signal om at friluftsliv vektes mindre enn i arealdelen slik den ble vedtatt.

Hovedgrep 4: differensiere tetthet og sikre variert boligbebyggelse med attraktive bolig- og bymiljø

Endringer slik at krav endres til retningslinjer bidrar ikke til å sikre attraktive bolig- og bymiljø i like stor grad som vedtatt KPA. Endringen fører til at dette må vurderes i hver enkelt sak. Retningslinjer om differensiering av uteromskrav, og mindre forskjell i føringene for bymiljø mellom byggesone 1 og 2, og muligens høyere vekting av utnyttelse i byggesone 3, gir mindre differensiering av tetthet og mindre variert boligbebyggelse. For byggesaker vil retningslinjer føre til at bygningsmyndigheten mister avslagshjemmel knyttet til uteoppholdsareal. Det kan få stor negativ virkning for bolig- og bymiljøet.

Endring til byggesone 3 på Byåsen betyr at det ikke kan tillates nye boliger i rød støysone, og at eksisterende strøkskarakter skal vektes høyere. Det vil gi mer attraktive bomiljø her. I Ladalen vil det fortsatt ikke tillates boliger på avfallsdeponi, men det vil åpnes for boliger i rød støysone.

Endringene i bestemmelsene kan gi økt tetthet, dermed øker boligpotensialet i arealdelen. Dersom avfallsdeponiet i Ladalen fjernes, kan det bli stor økning i boligpotensialet i et sentralt område i byen.

Større parkeringskjellere eller mer bakkeparkering kan bidra til å videreføre byformingsprinsippet med sokkelarkitektur. Dette svekker muligheten for aktive fasader og fortrenger areal til gode byrom og byliv på bakkeplan, noe som trekkes fram i Arkitekturstrategien.



Hovedgrep 5: sikre rett virksomhet på rett sted, og nok næringsareal av ulik størrelse

Prinsippene om rett virksomhet på rett sted er lagt til grunn for utarbeidelsen av KPA. Bakgrunnen for disse prinsippene er å sikre at ulike typer næringer etableres ut fra deres behov for tilgjengelighet via kollektiv, gange, sykkel, hovedvegnett, bane og havn.

Det foreslås nå endringer som vil gi konsekvenser for hvordan prinsippet vil følges i praksis når arealene reguleres. Endringene kan medføre at det blir mer attraktivt å etablere kontor og arbeidsplassintensive virksomheter utenfor sentrum og kunnskapsaksen. De medfører også at arealene til forretning ikke begrenses på Tiller og Lade. Økt areal til forretning i disse bydelene kan medføre at flere forretninger flytter ut av A-området og Midtbyen/sentrum, og etableres i områder som er lettere tilgjengelig med personbil. Dette kan bidra til å svekke Midtbyens rolle som senter for handel og tjenester, samt de lokale sentrumskjernene. Endringsforslaget åpner for etablering av kulturinstitusjoner over 500 m^2 i byggesone 1 utenfor Midtbyen. Dersom større attraksjoner etableres der, svekkes Midtbyens rolle som senter.

Hovedgrep 6: legge til rette for et klima- og miljøvennlig transportmønster

Endringene åpner for større fleksibilitet i utbyggingsprosjekter når det kommer til parkeringskrav og etablering av arbeidsplasser og handel utenfor sentrumsområdet og Midtbyen. Arealendringene som foreslås gir også blandet effekt. Ladalen til byggesone 1 kan gi mindre bilbasert næring her, og gi plass til funksjoner som bør ligge der det er lett å reise miljøvennlig.

Spesielt økt forretning på Tiller og Lade i sammenheng med mulig økt parkeringsdekning for forretning, vil favorisere bilbasert handel. Samtidig vil økt parkeringsmulighet for kontorer kunne favorisere etablering av kontorlokaler med god biltilgjengelighet. Alle detaljplaner skal utrede konsekvensene for overordnet veinett og for nullvekstmålet. Likevel er det sannsynlig at endringene totalt sett vil føre til en byutvikling som gir mer biltrafikk, og som vil gi behov for andre avbøtende tiltak for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i byvekstavtalen.

Hovedgrep 7: utvikle lokalsentre som reduserer transportbehovet

Endringene gir mer fleksibilitet i utforming av lokale sentrum. Det er vanskelig å forutse om endringene bidrar til hovedgrepet. Det åpnes for større kulturanlegg og færre føringer for byrom, bymiljø og restriktiv parkeringsdekning. Dette kan gi flere funksjoner og parkeringsplasser i lokale sentrum, som kan gjøre dem mer attraktive enn å bruke Tiller, Lade eller Midtbyen, som i sum kan redusere transportbehovet.

Samtidig åpnes det for fri etablering for forretning med mye parkering på Tiller, Strindheim, Lade og Ladalen, som ligger godt tilknyttet hovedvegnettet og er etablerte handelsområder i dag, som kan gjøre det vanskeligere å få en god utvikling av de mindre lokalsentrene. Dette kan også forsterkes av at krav om byrom og bymiljø i lokale sentrum mykes opp.

Hovedgrep 8: legge føringer for klima- og miljøvennlige byggeprosjekt

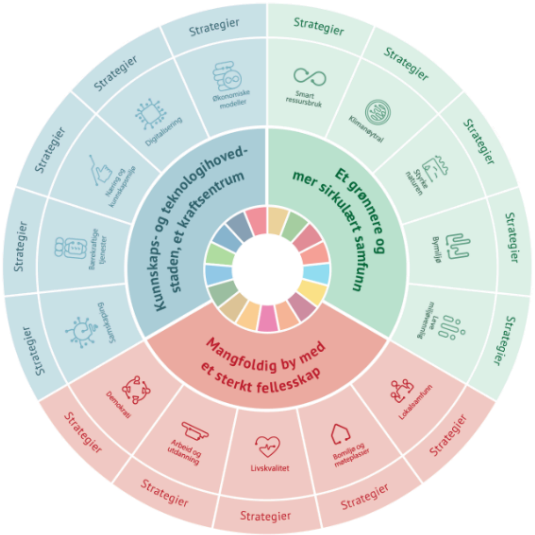
Høringsforslaget har ingen endringer av bestemmelsene til *§ 15 Energi og Klima* eller § 16 *Klimatilpasning, risiko og sårbarhet*, som gir de mest sentrale føringene for klima- og miljøvennlige byggeprosjekt.

Mindre føringer for næringsbebyggelse og mer parkering kan imidlertid bidra til mer bakkeparkering, transportarbeid, mer bebyggelse, graving, terrengendringer, massetransport og økt behov for massedeponi. Endring fra byggesone 2 til 3 kan gi færre terrenginngrep ved at stedstilpasning forbedres.

Konsekvenser for samfunn, klima og miljø

Konsekvenser for sosial bærekraft

Mindre krav til størrelse og kvalitet på uteoppholdsareal til boliger og til byrom kan gi dårligere bokvalitet, færre møteplasser og svekke folkehelsa. Dersom det blir flere store kulturanlegg vil dette gi flere steder å møte andre og oppleve noe sammen.



Mer parkering til forretninger vil enklere å gjøre daglige gjøremål med bil når du har behov for det. Samtidig kan mer parkering gjøre det vanskeligere å nå forpliktelsene med staten i byvekstavtalen, og kompenserende grep som økte bompenger kan gjøre det dyrere å bruke bilen.

Konsekvenser for klima og ytre miljø

Endringsforslaget åpner for økt parkering. Tilgjengelige parkeringsplasser vil ikke stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange, og kan medføre økt personbiltrafikk. I henhold til Statlige planretningslinjer for klima og energi må arealplanlegging legge til rette for arealeffektive, og ressurseffektive løsninger dersom nasjonale klimamål skal nås, noe store parkeringsarealer ikke gjør. Planretningslinjene sier også at det er viktig å aktivt legge til rette for at transport, bosetting og næringsaktiviteter kan skje med så lave utslipp som mulig. Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet sier at utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for sykkel, gange og kollektivtransport. Grepene som er foreslått i KPA er hovedsakelig i tråd med dette, med noen unntak. Økt parkeringsdekning, mer forretning er noen av punktene som strider med dette, mens mindre krav til uteoppholdsareal er et av punktene som kan gi en enda tettere bystruktur.

Økt tetthet i boligprosjekter kan bidra til reduksjon av klimagassutslipp, mens mer parkering og forretning ikke vil bidra til et klimavennlig transportmønster eller mindre forbruk av byggematerialer.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Færre konkrete føringer kan bidra til økt uforutsigbarhet i planprosesser og byggesaker. Dette kan gi mer kompliserte og langvarige saksbehandling.

Det er usikkerhet angående hvilke konsekvenser tiltak knyttet til avfallsdeponiet på Lade kan gi for kommunens økonomi. Endring til blå/grønnstruktur på Østmarka betyr at arealene ikke kan benyttes til offentlige tjenester.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analysen)

Risiko- og sårbarhetsanalysen omhandler 11 hendelser. Det eneste forslaget til endring som kan påvirke vurderingene og anbefalingene i ROS-analysen er punkt 16, forslag om endring av arealformål i Ladalen. Forslaget avsetter det nedlagte avfallsdeponiet i Ladalen og randsone til sentrumsbebyggelse og blå/grønnstruktur. Aktuell hendelse er *Miljøgifteksponering fra forurenset grunn (H6)*. Hendelsen innebærer å bli utsatt for miljøgifter som utgjør risiko for folks helse. ROS-analysen lister opp oppfølgingspunkt i KPA for å redusere sårbarhet og risiko, vist under. Alle disse oppfølgingspunktene er fortsatt ivaretatt.

Hendelsen *Miljøgifteksponering fra forurenset grunn* - Oppfølging i KPA:

- Bestemmelse §20.1 sier at alle tiltak skal planlegges og gjennomføres slik at forurensing fra grunnen ikke kan føre til helse- eller miljøskade. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune
- Retningslinjen beskriver at områder med mistanke om forurenset grunn må undersøkes og viser til kommunens forvaltningsbase Aktsomhet forurenset grunn og grunnforurensning.no
- Retningslinjen beskriver også krav til lekearealer
- Det er innført sikringssone på avfallsdeponier og bestemmelsesområde på avfallsdeponi med randsone.
- Bestemmelser §28.4 og §32.7 stiller krav til undersøkelser, planlegging og tiltak på avfallsdeponier og i randsonen av deponier for å sikre at fremtidig utbygging ikke medfører helse- og miljørisiko.
- Det tillates ikke bygging av boliger eller annen følsom arealbruk over avfallsdeponi.

TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

Høringsforslag april 2025

Foto: Trondheim kommune