

## Saksframlegg

---

### DETALJREGULERING AV HAAKON VIIS GATE 8-10

### SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 10/45674-24

---

Saksbehandlere: Åse Bollingmo/Nils Jørgen Moltubakk

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Haakon VII's gate 8-10 som vist på kart i målestokk 1:1000, merka ARC arkitekter, datert 29.04.2011, sist endra 10.07.2011 og med bestemmelser sist endra 10.07.2011.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

### ... Sett inn saksutredningen under denne linja

#### Sammendrag

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for økning av totalt tillatt handelsareal og dagligvarebutikk i et nytt forretningsbygg på drøyt 30.000 m<sup>2</sup> som er under oppføring i Haakon VII's gate 8-10. Bruken er regulert til forretning, kontor og lager, med inntil 16.000 m<sup>2</sup> forretning. I tillegg er det tillatt med bevertning, mens det eksplisitt blir sagt at det ikke tillates dagligvare. Gjeldende bebyggelsesplan er fra 2009.

Det er to spørsmål som tas opp fra forslagsstiller:

- hvorvidt inntil 3.000 m<sup>2</sup> dagligvarebutikk skal tillates eller ikke
- om hele bebyggelsen (drøyt 30.000 m<sup>2</sup>) skal kunne brukes til forretning, slik flertallsmerknaden fra bygningsrådet i sak 37/10 åpner for: *Eksempelvis møbelforretninger kan også inngå som alternativt formål til kontor og lager.*

Parkeringsdekninga er foreslått oppjustert med tanke på at forretning kan erstatte kontor og lager i gjeldende bebyggelsesplan.

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll har tatt stilling til handelstilbudet på to nivå. På det overordnede bynivået er det lagt et samlet tak for forretningsareal, ut fra hensynet til konkurransen med Midtbyen og trafikkavviklingen i området. På det lokale nivået er det bevisst åpnet for mer butikkareal i senterområdene på Lade og på Leangen, for å stimulere til utbygging av handelstilbud og servicetjenester i disse områdene på bekostning av de øvrige arealene. Haakon VII's gate 8-10 ligger ikke i senterområdet.

Konsekvensene ved å øke andelen forretning fra 50% til 100% på denne tomten, vil alene øke det tillatte butikkarealet med 14.000 m<sup>2</sup>. Dette tilsvarer en økning av det utbyggbare butikkarealet på Lade med 10%, mens målt med Midtbyens målestokk ville det vært en betydelig nyetablering. Dersom andre grunneiere kommer med tilsvarende planforslag, kan handelsarealet teoretisk øke med over 100%. En utvidelse av bruksformålet til å omfatte dagligvarer vil etter all sannsynlighet føre til en overetablering sett i forhold til det lokale tilbudet.

Rådmannen er opptatt av konsekvensene en ytterligere økning av handelstilbudet på Lade vil kunne ha for Midtbyen. Avgrensningen som er satt i bruksformålet til kun å gjelde møbler og plasskrevende varer vil trolig ha begrenset konsekvens for Midtbyen. Under henvisning til bygningsrådets flertallsmerknad i sak 37/10, anbefaler rådmannen at planforslaget vedtas.

#### Bakgrunn

Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 03.05.2011. Komplette planforslag er innsendt 09.05. 2011. Planforslaget er utarbeidet av ARC Arkitekter som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Haakon VII's gate 8-10 AS. Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 412/252 og 412/253.

Gjeldende bebyggelsesplan fra 2009 tillater ikke dagligvareforretning. Hensikten med planendringa er å åpne for etablering av dagligvareforretning på under 3.000 m<sup>2</sup> i nytt forretningsbygg, som er under oppføring. I tillegg er det ønske om å kunne ta hele bebyggelsen (drøyt 30.000 m<sup>2</sup> BRA) i bruk til forretning, slik flertallsmerknaden fra bygningsrådet i sak 37/10 åpner for: *"Eksempelvis møbelforretninger også kan inngå som alternativt formål til kontor og lager.."*

## Trondheim kommune

Søknad om dispensasjon fra forbudet mot dagligvareforretning ble avslått 01.12.2009. En flertallsmerknad til vedtaket åpner for at spørsmålet om dagligvare kan tas opp, men da gjennom normal prosedyre, inkludert en konsekvensutredning.

Rema 1000 argumenterer med at de ønsker å etablere Remaskolen, en konseptbutikk i nær tilknytning til Lade Gård kurs- og konferansesenter, som skal fungere som et laboratorium for ReitanGruppen, kunder og kjøpmenn. I tillegg ønsker de å etablere en nærbutikk ifm nært forestående boligutbygging i Lade Allé jf. bygningsrådets flertallsmerknad i sak 37/10.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Gjeldende bebyggelsesplan ble vedtatt 03.03.2009, og bebyggelsen er under oppføring. Søknad om dispensasjon fra forbudet om etablering av dagligvareforretning i gjeldende bebyggelsesplan, ble avslått den 01.12.2009. I forbindelse med klagesaksbehandling etter avslått dispensasjonsøknad hadde bygningsrådet følgende to flertallsmerknader i sak 37/10:

#### Flertallsmerknad H, FrP, Ap, Sv, V:

*Utviklingen av Lade både som boligområde og avlastningssenter er behandlet både i Bygningsrådet i sak 44/08 og i bystyret i forbindelse med interpellasjon den 28. Mai 2009 - Revisjon av KLLR. Disse sakene har fastslått behovet for å utvikle og tilpasse KLLR til den faktiske utviklingen i området og strukturendringer i kommunen forøvrig. Mangel på oppfølging av disse sakene gir grunnlag for bekymring. Pågående utbygging av kommunal infrastruktur, og finansieringsmodellen med refusjon, forutsetter utbygging av eiendommene. En annen konsekvens av manglende utbygging er at plasskrevende handel som hører hjemme i avlastningssenteret, ser etter andre lokaliseringer, noe som gir uønsket etableringspress på tilfeldige tomter.*

*Bygningsrådet mener kommunen må ta et mer aktivt grep for å hindre at utviklingen stopper opp eller dreier i uønsket retning. Problemstillingene knytter seg i stor grad til de vedtatte formålene kontor, lager og plasskrevende handel. Særlig knyttes det utfordringer til at kontor bør legges innenfor kollektivbuen, og at lager fortrinnsvis bør ligge ved trafikkårene i randsonen, samt at plasskrevende handel bør styres sterkere mot avlastningssentrene. I avlastningssenteret Lade ønsker Bygningsrådet å vektlegge etablering av bransjeclustre for plasskrevende varer for å hindre uønskede enkeltetableringer på tilfeldige tomter. Bygningsrådet vil derfor akseptere at eksempelvis møbelforretninger også kan inngå som alternativt formål til kontor og lager innenfor KLLR.*

#### Flertallsmerknad Ap, Sv, Sp, H, FrP, V:

*Merknadsstillerne mener det vil kunne være naturlig med en dagligvareforretning i Haakon VII gate 8 og 10 ved en eventuell boligregulering/bygging langs Lade alle mot Haakon VII gate. Merknadsstillerne vil derfor kunne stille seg positiv til å omdisponere deler av bebyggelsen på tomte til dagligvareforretning i forbindelse med en eventuell regulering av bolig i dette området. En omdisponering av arealene forutsettes å følge normal prosedyre, inkludert en konsekvensutredning.*

Igangsatt regulering ble kunngjort med annonse i Adresseavisen 18.01.2011. Oppstartsmøte ble avholdt 21.12.2010. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet 03.05.2011. Byplansjefen vedtok å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn 16.05.2011(AD 4/11).

## **Trondheim kommune**

### **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet på 33.696 m<sup>2</sup> omfatter eiendommene gnr/bnr 412/252 og 412/253. Eksisterende bebyggelse er revet og ny bebyggelse etter gjeldende bebyggelsesplan er under oppføring.

Miljøsaneringsrapporten, datert 11.06.2010, konkluderer med at påvist farlig avfall i gammel bebyggelse og i grunnen, er håndtert forskriftsmessig ifm utbyggingen.

Planområdet har to avkjørsler fra Haakon VII's gate til nytt lokalgatenett. Haakon VII's gate er nylig oppgradert og lokalgater er under bygging. Gatene opparbeides med brede gang-/sykkelveger som er atskilt fra kjøreveg med grøntrabatt. Varelevering skjer fra ny parallellgate til Haakon VII's gate.

Planområdet ville hatt maksimum 460 parkeringsplasser, ferdig utbygd etter gjeldende bebyggelsesplan, dvs. med 16.000 m<sup>2</sup> forretning og 14.000 m<sup>2</sup> lager/kontor. Det er bussholdeplasser langs Lade Allé. Rutefrekvensen varierer mellom 4 og 8 avganger i timen.

### **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

Sør-Trøndelag fylkeskommune har ingen merknader til forslag til planprogram, men minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Bygninger som skal rives, må fotodokumenteres før riving. I samrådsmøtet hadde ikke fylkeskommunen kommentarer til tiltaket ut fra fylkesdelplan "Ny Giv". Tiltaket er lokalisert i et område som regionalt sett kan benyttes til kjøpesenter. Fylkeskommunen anser etablering av dagligvareforretning som et lokalt anliggende.

Statens vegvesen har ingen merknader til planprogrammet.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag slutter seg til forslaget til utredningstema, men ønsker å utdype noen av temaene. Planforslaget er ikke i samsvar med gjeldende plan, som oppgir at kjøpesenter skal etableres i senterområder. Lokalisering av forretnings- og servicevirksomhet i strid med arealdelen kan vurderes når det ikke finnes tilgjengelige/hensiktsmessige areal i samsvar med retningslinjene. Det bør vurderes om planlagt kjøpesenter er forenlig med nasjonale målsetninger. Detaljvarehandel genererer mer trafikk enn annen type handel. Det betyr også at det må avsettes areal til tilsvarende antall parkeringsplasser. Parkeringskjeller bør utredes. Detaljhandel kan være en av de byfunksjoner som sterkest bidrar til ytterligere byspredning og ineffektiv arealutnyttelse. I tillegg til Midtbyen bør også forholdet til Tiller belyses. Konsekvensene av at området er utenfor kollektivbuen må utredes. Tiltak for å få ned biltrafikken må utredes. Det må gjøres rede for det totale støybildet. Avbøtende tiltak må være en del av utredningene. Forurensning i grunnen må utredes og en eventuell opprydning må gjøres rede for.

I en utdypende e-post 09.05.2011 sier fylkesmannen at ingen av de overordna planene tilsier at dagligvare er i strid med RPB for kjøpesentre, og formålet om effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg, å unngå byspredning. De viser til at tiltaket ligger innenfor et avlastningssenter med stort handelsomfang, og at det planlegges stor boligutbygging i Lade allé. Fylkesmannen vil komme med en formell uttalelse om disse temaene, når planen sendes på høring.

*Rådmannens kommentar:* Uttalelsen fra fylkesmannen kan gi inntrykk av at en ikke har vært klar over at bebyggelsen allerede er under oppføring etter gjeldende bebyggelseplan. Parkeringskjeller er bygd. Støyforhold for støysensitiv bebyggelse som legges inn i området og eventuelle støyskjermingstiltak bør løses ifm planarbeidet for Lade Allé da aktuelle støyskjermingsmuligheter henger tett sammen med utformingen av boligområdet. Farlig avfall både i eksisterende bebyggelse og i grunnen er kartlagt og

## Trondheim kommune

håndtert forskriftsmessig ifm utbyggingen som er påbegynt. De andre temaene som fylkesmannen tar opp, er belyst i konsekvensutredningen (KU).

### Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn.

Da høringsfristen utløp var det kommet 4 uttalelser, i tillegg til de fra kommunale enheter.

Sør-Trøndelag fylkeskommune sier at planforslaget ikke synes å være i konflikt med fylkesdelplan "Ny Giv" for arealbruk og transport i Trondheimsregionen, og har ikke ytterligere merknader.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag setter vilkår for egengodkjenning:

- Det må settes et maksimalt tak på overflateparkeringen, og bestemmelsene må være i samsvar med parkeringskrav i kommuneplanens arealdel.
- Det må innarbeides minimumskrav som sikrer en høy utnyttelse av planområdet.

Om kjøpesenter sier fylkesmannen at Lade er avsatt til avlastningssenter sammen med Tiller, og at det er i tråd med fylkesdelplan Ny Giv å styre etablering av handel og tjenester til Lade. De vurderer etablering av dagligvareforretning som positivt i forhold til at det er planlagt et stort antall boliger nord langs Lade Allé. Det samme gjelder for annen forretning.

*Rådmannens kommentar:* Det korrekte er at deler av Tiller og Lade er avsatt til avlastningssenter i arealdelen, markert med lilla strek på arealdel-kartet. Haakon VII's gate 8-10 ligger utenfor avlastningssentert. Bestemmelsene endres i tråd med fylkesmannens vilkår.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at rekkefølgebestemmelse § 7.2 om ferdigstilling av Haakon VII's gate kan tas ut, da gata på angitt strekning er ferdigstilt.

Sektor eiendomsutvikling, eier av Haakon VII's gate 25, er i gang med planarbeid for videreutvikling av eiendommen. De forutsetter at en tillatelse til omdisponering til detaljhandel i Haakon VII's gate 8-10 ikke vil redusere antall mulige m<sup>2</sup> detaljhandel på deres eiendom. Den ligger innenfor senterområde 2 Leangen nord, hvor kommunedelplanen åpner for detaljhandel.

*Rådmannens kommentar:* Kommunedelplanen er juridisk bindende og dermed førende for arealbruken i Leangen senterområde.

### Beskrivelse av planforslaget

Reguleringsplanen legger til rette for kombinasjoner av forretning, kontor og industri/lager. Konkret er det tenkt å etablere drøyt 30.000 m<sup>2</sup> BRA forretning, derav i underkant av 3.000 m<sup>2</sup> dagligvare-forretning i bebyggelsen.

Felt	Grunnareal	Maks tillatt BRA over terreng	Utnyttelsesgrad
N/K/I	26.765 m <sup>2</sup>	33.990 m <sup>2</sup>	127 %-BRA
Alle byggeområder	26.765 m <sup>2</sup>	33.990 m <sup>2</sup>	127 %-BRA
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	6.931 m <sup>2</sup>		
Planområdet	33.696 m <sup>2</sup>	33.990 m <sup>2</sup>	100 %-BRA

Planforslaget åpner for maksimalt 550 parkeringsplasser. Dette tilsvarer en parkeringsdekning på maks 2 p-plasser per 100 m<sup>2</sup> forretning som utgjør 50% av tillatt BRA, og ca 1,5 p-plasser per 100 m<sup>2</sup> møbel/lager (som også er forretning, se rådmannens vurdering).

## Trondheim kommune

### Planlagt gjennomføring

Tiltaket bygges nå ut i tre trinn, med forventa ferdigstilling i november 2011. Rekkefølgekravene fra gjeldende bebyggelsesplan er videreført.

### Beskrivelse og vurdering av alternativer

Det er utredet 4 ulike alternativer:

- ett alternativ med og uten dagligvareforretning i Haakon VII's gate 8-10, og
- ett alternativ med og uten dagligvareforretning i næringsområdene N3-N14.

De to siste alternativene viser konsekvensene om tilsvarende tiltak skulle tillates i øvrige næringsområder langs Haakon VII's gate.

#### *Alternativ 0 – Dagens situasjon*

Utbygging i planområdet etter gjeldende bebyggelsesplan, men med en omdisponering av lagerareal til forretning.

#### *Alternativ 1 – Planforslaget*

Planforslaget innebærer omdisponering av 3.000 m<sup>2</sup> forretning i planområdet til dagligvareforretning og 27.000 m<sup>2</sup> brukt til fagvarer og arealkrevende varer.

#### *Alternativ 2*

Utbygging langs Haakon VII's gate uten dagligvareforretning i N3-N14

#### *Alternativ 3*

Alternativet innebærer full utbygging i N3-N14, inkludert omdisponering av 7.000 m<sup>2</sup> forretning til dagligvareforretning.

Konsekvensutredningen er utformet på en måte som gjør at man ikke direkte får belyst konsekvensene av omdisponeringen av lagerareal til forretning. Vurderingene omfatter bare etablering av dagligvareforretning, med henvisning til at bygningsrådet i sin merknad har åpnet for en omdisponering av 14.000 m<sup>2</sup> lagerareal til forretning. Indirekte fremgår det av dagligvareutredningen at handelen med andre varer enn dagligvare, vil ha påvirkning på omsetningen i andre deler av byen.

### Virksomheter av planforslaget i forhold til 0-alternativet

#### Transport og vegtrafikk:

##### *Trafikkgenerering*

Beregninger viser tilnærmet ingen forskjell mellom 0-alternativet og planforslaget når det gjelder forsinkelsene og kølengder. Armen i Haakon VII's gate fra vest får dårligst avvikling med belastningsgrader på 0,74 og 0,77 for hhv. 0-alternativet og planforslaget. Det betyr relativt god avvikling i krysset, men belastningen begynner å nærme seg ustabil avvikling. Maksimal kø for denne armen ligger på ca. 230 meter med forsinkelser på ca. 25 sekunder for begge alternativ.

##### *Støy*

<b>0-alternativet</b>	<b>Planforslaget</b>
Gul sone ca 27 m fra senterlinje lokalvei. Utesoner i dette området bør unngås eller skjermes i reguleringsplanen for Lade Allé 57-73.	Ingen merkbar økning av støynivå.
Middels verdi	Tilnærmet uendret omfang
	Ubetydelig konsekvens (0)

## Trondheim kommune

### CO<sub>2</sub>-utslipp

0-alternativet	Planforslaget
Fagvarer og plasskrevende varer er hovedsakelig bilbasert og gir høyere CO <sub>2</sub> -utslipp fordi det generer lengre reiser.	Dagligvare vil basere seg på et lokalmarked. Flere vil gå/sykle til dagligvareforretningen, men dagligvare generer flere turer totalt. Planforslaget gir redusert totalt utkjørt distanse og CO <sub>2</sub> -utslipp samlet for byen, men forskjellen til 0-alternativet er svært liten.
Middels verdi	Tilnærmet uendret omfang
	Ubetydelig konsekvens (0)

### Intertrafikkløsninger

Ved sammenbygging av parkeringskjellerne i eiendommene Haakon VII 8-10 og 12, ligger det an til redusert trafikkbelastning i Haakon VII's gt. Flytting av kjellerrampen i Haakon VII gt. 12, slik at avkjørsel/påkjørsel istedenfor legges mot Bromstadvegens forlengelse/Lade Allé, vil kunne avlaste trafikken i Haakon VII's gt med 800 - 1.800 ÅDT.

### Parkeringsbehov ved 30.000 m<sup>2</sup> forretning

Planområdet ligger i midtre sone. I gjeldende bebyggelsesplan er området regulert til forretning/kontor/lager, med begrensning på 16.000 m<sup>2</sup> forretning og 14.000 m<sup>2</sup> kontor/lager. Parkeringsbestemmelsen i arealdelen inneholder ikke krav for lager, så kontornormen er brukt for hele dette arealet. Dette gir minimum 258 og maksimum 460 p-plasser.

30.000 m<sup>2</sup> forretning gir minimumskrav på parkering på 300 plasser og maksimumskrav på 600 plasser. Dersom kontor/lager gjøres om til møbelforretning og lignende, vil behovet for p-plasser øke. Planforslaget har 550 p-plasser.

### Endring/styrking av kollektivdekningen i området

Det er dårlig kollektivtilbud på Lade. En fremtidig mulighet er at bussen vil gå i forlengelsen av Håkon Magnussons gate og lokalvei bak Haakon VII's gate 8-10. Det vil kunne bedre kollektivandelen for Lade Allé, ansatte og besøkende til forretninger i Haakon VII's gate 8-10.

### Dagligvare og trafikkgenerering på vegnettet

Forslagsstiller konkluderer med at dagligvareetableringen ikke vil gi vesentlig økt trafikk.

Asplan Viak har gjennomført en reisevaneundersøkelse knytta til dagligvarekjøp i Trondheim. Formålet var å avdekke i hvilken grad dagligvarehandel genererer selvstendig trafikk, eller om de fleste velger å handle dagligvarer på veg til eller fra andre gjøremål.

Hovedfunn og konklusjoner i Asplan Viak's reisevaneundersøkelse:

- I underkant av halvparten av dagligvareturene skjer ved bruk av bil
- Andelen som bruker bil, er lavest i sentrumsnære butikker og ved mindre (nær-) butikker. Disse inngår gjerne i turkjeder sammen med andre formål, og er i lavere grad egne bilturer.
- Andelen ens – ærend-turer utgjør ca 38% av alle handleturene.
- Flertallet (ca 62%) av turene kan regnes som kombinasjonsturer hvor handleturen inngår som del av, eller underveis til, flere mål.

## Trondheim kommune

- 83% oppfatter ikke handleturen som en omvei eller en forlengelse av reisen.

### Handel

#### *Dagligvare*

Dagligvarereiser er mer avstandsfølsomme enn øvrig handelstilbud. Dette medfører at dagligvaretilbud i stor grad er orientert mot et lokalt marked, og at konkurransen mellom de ulike senterområder er begrensa når det gjelder dagligvarer. Likevel vil et dagligvaretilbud som inngår som del av et større handelsområde trekke til seg kunder fra et større omland. Dette henger sammen med at det er attraktivt å kombinere handleturer. Dagligvarebutikker i sentrumsområder betjener derfor et geografisk større marked enn nærområdet.

Dagligvaretilbudet på Lade ligger relativt konsentrert i områdene langs Haakon VII's gate. Tre av butikkene ligger på sørsida av Haakon VII's gate. Det bor flest folk nord for gata. Haakon VII's gate er til tider svært trafikkert og kan oppleves som en barriere for mange myke trafikanter. Det planlegges dagligvareforretning i den nye bebyggelsen i Lade allé.

#### *Dekningsgrad for dagligvare på Lade.*

I samband med reguleringsplan for utvidelse av lokalsenter på Østmarkvegen 2-4 har kommunen foretatt en beregning/vurdering av konsekvenser for handelsareal på Lade. Det ble benyttet en beregningsmodell som sammenligner lokal kjøpekraft i forhold til omsetningstall pr. m<sup>2</sup> butikk. Modellen viser at det er grunnlag for et økt butikkareal rettet mot lokal handel på Lade på omlag 4500 m<sup>2</sup> når en tar hensyn til økning i befolkning og fortsatt kjøpekraftvekst. Den foreslåtte utvidelsen i Østmarkvegen er mindre enn den antatte øvre grensen.

Det er også foreslått nye areal for handel i områdeplan for Lade alle 59-73. Maksimalt er det foreslått at det kan utbygges 3000 m<sup>2</sup> i dette området, med begrensning på 650 m<sup>2</sup> for hver enhet. Planforslaget er trukket fra sluttbehandling etter anmodning fra grunneierne.

Til sammen vil de to planforslagene medføre en overdekning i forhold til lokal etterspørsel etter dagligvarer.

#### *Senterstruktur og konkurranseforhold*

Alternativ 0 og 1.

Det er gjort beregninger med Asplans handelsmodell for planforslaget. En omdisponering til dagligvare vil føre til at omsetningen i de nærmeste sonene vil gå ned. Områdene som blir berørt av dagligvarehandlene vil i første rekke være Lade-Leangen, men også sentrumssonene Midtbyen og Nedre Elvehavn vil reduseres og soner med mye plasskrevende forretninger (sone Tiller og sone Bromstad-Tunga). Dette bildet vil være temmelig likt for 0-alternativet.

Det fremgår av beregningene at omsetningen i Midtbyen går *mer* ned i 0-alternativet enn i planforslaget. Grunnen til dette er at 3.000 m<sup>2</sup> dagligvarer i planforslaget erstattes av 3.000 m<sup>2</sup> fagvarer/plasskrevende varer i 0-alternativet. Fagvarer konkurrerer mer med Midtbyen enn dagligvarer, fordi tilbudet for fagvarer er høyt i Midtbyen og handleturene for fagvarer er lengre enn handleturene for dagligvarer. Dagligvarer konkurrerer mest med nærmarkedet på Lade.

I forhold til konkurranseforholdet med Midtbyen er det derfor mer gunstig å etablere dagligvare på Lade (Haakon VII's gate) enn fagvarer. Forskjellene mellom 0-alternativet og planforslaget er små.



## Trondheim kommune

Alternativ 2 og 3.

Det er også gjort beregninger, der alle forretnings- og næringsområder langs Haakon VII's gate er bygget ut iht kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvoll (KLLR). Tilsvarende tiltak i de andre N-områdene er estimert å gi 7.000 m<sup>2</sup> ekstra dagligvare i "videreført planforslag".

Markedsandeler for dagens situasjon og for planforslaget viser at omsetningen i Haakon VII's gate 8-10 vil utgjøre 3,5% av omsetningen i handelsregionen. Beregningene som er foretatt antyder at markedsandelen i øvrige soner vil bli redusert med opp mot 1 %. Områdene som blir mest berørt ligger i nærområdet på Lade.

Det fremgår at markedsandelene er tilnærmet like i planforslaget og 0-alternativet. For alternativene 2 og 3 tar den nye sonen for store markedsandeler, da utbygging i regionen for øvrig ikke er tatt hensyn til.

<b>0-alternativet</b>	<b>Planforslaget</b>
Nærmeste dagligvareforretning for boliger i Lade Allé ligger på sørsiden av Haakon VII's gate, som utgjør en barriere. Midtbyen taper markedsandeler pga etablering av fagvarer og arealkrevende handel på Lade.	Boliger langs Lade Allé får en nærbutikk innenfor gangavstand. Midtbyen taper mindre markedsandeler ved etablering av dagligvareforretning enn fagvarer/arealkrevende handel.
Middels verdi	Liten positivt omfang
	Liten positiv konsekvens (+)

### Sammenstilling av konsekvenser

Planforslaget er vurdert opp mot 0-alternativet

<b>Tema</b>	<b>Planforslaget</b>
Trafikkavvikling	Liten negativ konsekvens (-)
Senterstruktur og konkurranseforhold	Liten positiv konsekvens (+)
CO <sub>2</sub> -utslipp	Ubetydelig konsekvens (0)
Støyforhold	Ubetydelig konsekvens (0)
<b>Oppsummering konsekvenser</b>	Ubetydelig konsekvens (0)

### *Konklusjon og anbefaling*

Konsekvensutredningen er preget av at man kun har endringen for dagligvare som faktor som vurderes. Dette tiltaket har i seg selv ikke betydelige konsekvenser for miljø og samfunn, men har positive virkninger for nærområdet, gjennom økt dagligvaretilbud og kortere gangavstand til dagligvareforretning for boliger langs Lade Allé.

Vurderingen viser imidlertid indirekte at en økning av handelsarealet fra 16.000 m<sup>2</sup> til 30.000 m<sup>2</sup> kan ha vesentlige virkninger for byen. I seg selv vil kjøpesenteret representere 3,5% av den samlede omsetningen i regionen. Forslagsstiller påpeker at introduksjon av dagligvare i kjøpesenteret vil ha positiv effekt for Midtbyen, ved at andelen fagvarer reduseres. Dette må sees i lys av at man foreslår en økning av butikkarealet på 14.000 m<sup>2</sup>.

## Trondheim kommune

Med hensyn til bygging av ny dagligvarebutikk, vil dette trolig ikke ha dramatiske konsekvenser. Butikken vil virke som generator for å trekke besøkende til kjøpesenteret, men har liten betydning for handelsbalansen mellom bydelene. I forhold til Lade-området er det imidlertid allerede vedtatt og fremmet planer for lokalbutikker på andre tomter. Dette vil etter alt å dømme medføre en lokal overetablering.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget innebærer ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

### Endringer etter offentlig ettersyn:

- bestemmelse forretningsandel flyttes fra § 4.1 til § 4.8 Arealbruk
- bestemmelse § 4.8 suppleres med ”dagligvareforretning på inntil 3.000 m<sup>2</sup> BRA tillates”
- ny planbestemmelse om at overflateparkering ikke skal overstige 25% av tomte
- rekkefølgebestemmelse om opparbeiding av Haakon VII's gate tas ut

Ny bebyggelse har 30.600 m<sup>2</sup> BRA. Reguleringsformålet er kombinert forretning, kontor og industri/lager, men med endringene nevnt ovenfor, vil alt i prinsippet kunne benyttes til forretning for møbler og andre plasskrevende varer.

### Forslagsstillers vurdering av tiltaket ift plangrunnlaget

I sin planbeskrivelse fører forslagsstiller en omfattende argumentasjon for å tillate dagligvarehandel, og oppsummerer slik: *”Vår vurdering av tiltaket ift RPB for kjøpesentre, Fylkesdelplanen “Ny Giv” og KLLR er at tiltaket er i tråd med overordnet plangrunnlag. Beslutningen om å tillate dagligvareforretning er derfor et lokalt anliggende. Tiltaket er i strid med gjeldende bebyggelsesplan, men i tråd med politiske signaler om at dagligvareforretning kan etableres i planområdet så fremt det reguleres boliger i Lade Allé.”*

Forslagsstiller fører ikke tilsvarende argumentasjon for å omdisponere til forretning de 14.000 m<sup>2</sup>, som er satt av til kontor/lager i gjeldende plan. I stedet vises det til flertallsmerknaden fra bygningsrådet i sak 37/10, der det åpnes for at *”eksempelvis møbelforretninger kan inngå som alternativt formål til kontor og lager innenfor kommunedelplanen.”*

### Forslagsstillers beskrivelse av næringspolitiske aspekter

ReitanGruppen har i de senere årene videreutviklet Lade Gård til et fullverdig kurs- og konferansested for gruppen og dets mange datterselskaper. I forbindelse med aktiviteten innen utvikling og opplæring ønsker Rema 1000 å etablere en konseptbutikk på Lade. Konsept-butikken skal fungere som et laboratorium for Reitangruppen, kunder og kjøpmenn. Det vurderes også samlokalisering av Regionskontoret for Rema 1000 Midt-Norge med butikken og driften av konsept-butikken skal operativt underlegges region midt.

Butikken ønskes utformet med tilstrekkelig areal til både testing og opplæring av nye Rema 1000 konsepter i praksis, samt løpende drift av en butikk for lokalområdet. For å kunne realisere dette ønsker ReitanGruppen å flytte Rema 1000 ved KBS over til Haakon VII gate 8-10 og skreddersy denne til konseptbutikk. Butikken ved KBS må relokaliseres fordi gamle KBS er revet som følge av den store vegutbyggingen rundt Strindheimkrysset.

Etablering av en dagligvareforretning er en tid- og ressurskrevende prosess som er vanlig ifm enhver etablering av dagligvareforretninger og kan ta flere år å gjennomføre. Utfordringen i dette tilfellet har vært å

## Trondheim kommune

få etablering av dagligvareforretningen til å sammenfalle med byggeprosessen for resten av forretningsbygget i Haakon VII's gate 8-10 som skal være ferdigstilt i november 2011.

### Rådmannens vurdering og konklusjon

I planforslaget som følger saken er det foretatt endringer i bestemmelsene som tillater dagligvarehandel på inntil 3000 m<sup>2</sup>. Det er også gjort endring av bestemmelsen om hvor stor andel av bebyggelsen som kan benyttes til forretning, med begrensning om at inntil 14.000 m<sup>2</sup> kun kan benyttes til forretning for møbler og plasskrevende varer.

I sine uttalelser har ikke fylkeskommunen eller fylkesmannen innvendinger, verken til etablering av dagligvareforretning, eller til å fylle hele bebyggelsen med forretning.

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll har tatt stilling til handelstilbudet på to nivå. På det overordnede bynivået er det lagt et samlet tak for forretningsareal, ut fra hensynet til konkurransen med Midtbyen og trafikkavviklingen i området. På det lokale nivået er det bevisst åpnet for mer butikkareal i senterområdene på Lade og på Leangen på bekostning av de øvrige arealene. Haakon VII's gate 8-10 ligger utenfor senterområdene.

Planforslaget utfordrer på en konkret og illustrativ måte forutsetningene i kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. Kommunedelplanen har lagt grunnlag for og initiert en verdiskaping og byutvikling på Lade til gagn for byen og den enkelte grunneier og virksomhet. Planen har likevel mangler og er ikke fullt ut tilpasset det utbyggingsmønster som en har erfart. Dette tas opp som en egen sak, med forslag til oppstart av ny kommunedelplan for Lade og Leangen.

Planforslaget innebærer to endringer i forhold til gjeldende bebyggelsesplan:

- hvorvidt dagligvare skal tillates eller ikke
- om hele bebyggelsen (drøyt 30.000 m<sup>2</sup>) skal kunne brukes til forretning, slik flertallsmerkningen fra bygningsrådet i sak 37/10 åpner for: *Eksempelvis møbelforretninger også kan inngå som alternativt formål til kontor og lager.*

Konsekvensene ved å ta i bruk hele utbyggingspotensialet på tomten til forretning, er ikke direkte belyst av forslagsstiller, i og med at 0-alternativet inkluderer en forretningsutvidelse som ikke er vedtatt. Indirekte gir likevel analysen tilstrekkelig grunnlag for å vurdere forslaget. Retningslinje 5.3 til kommunedelplanen sier: *Andelen av forretning i disse næringsområdene bør ikke være større enn 50 % av samla utbyggingspotensial for hvert felt/kvartal.*

En økning av andelen forretning fra 50% til 100% på denne tomten, vil alene øke det tillatte butikkarealet med 14.000 m<sup>2</sup>. Dette tilsvarer en økning av det utbyggbare butikkarealet på Lade med 10 %. Målt med Midtbyens målestokk ville det vært en betydelig nyetablering. For å illustrere omfanget, har forslagsstiller beregnet at omsetningen i kjøpesenteret vil tilsvarer 3,5 % av handelen i regionen. Midtbyen har til sammenligning en omsetning på knappe 20 %. For å trekke flere sammenlikninger kan det påpekes at kjøpesenteret vil være større enn både City Syd og City Lade.

Det kan også reises spørsmål om hvilke framtidige konsekvenser en omregulering vil få. På den ene siden kan det medføre at andre grunneiere ber om å få godkjent tilsvarende planforslag for sine tomter innen N3-N14. Butikkarealet kan da teoretisk øke med over 100 %. På den andre siden kan det skje at omreguleringen skjer på bekostning av de øvrige grunneierne, fordi konsekvensene i forhold til Midtbyen

## Trondheim kommune

og trafikkavvikling blir for store. I SWOT-analysen som ble gjennomført i prosjektet "En miljømessig og økonomisk vital Midtby" er en videre styrking av eksterne kjøpesentra rangert som en viktige trussel mot Midtbyen.

I kommunedelplanen ble det gjennomført flere utredninger knyttet til handel og transport, og planen som ble vedtatt la til grunn en harmonisering av utbyggingsarealet i forhold til trafikkapasitet. En samlet økning av butikkarealet i området vil ha konsekvenser for avviklingen av biltrafikken, men dette vil trolig i liten grad påvirke beboere eller andre grupper enn de som besøker forretningene.

Rådmannen mener den totale utvidelsen av handelsarealet som er foreslått vil ha vesentlig større konsekvenser enn forslaget om å tillate dagligvarebutikk. Forslagsstiller argumenterer for at dagligvare vil være positivt for Midtbyen, fordi dette vil begrense faghandeltilbudet. Begrunnelsen viser at en utvidelse av faghandel på Lade direkte vil konkurrere med Midtbyens forretninger.

Forslagsstiller argumenter for en omdisponering både med henvisning til at dette er del av en opplæringsplan for Rema-konsernet, og at de ønsker å legge ned dagens butikk i senterområde S2 ved Leangen. I forhold til regulerings spørsmålet er ikke dette relevant, i og med at bebyggelsen på Leangen fortsatt vil være tillatt benyttet til butikk. Dessuten mener rådmannen det er mer gunstig for byens befolkning å ha dagligvare i senterområdet på Leangen enn langs Haakon VII's gate.

Rådmannens skepsis til planforslaget er først og fremst begrunnet ut fra at man mener det er viktig å holde fast ved hovedlinjene i kommunedelplanen og arealdelen, med hensyn til samlet tillatt utbygd butikkareal, ut fra hensynet til likebehandling og klare rammer for utbyggere og en fortsatt prioritering av senterområdene for butikkhandel.

Det argumenteres med at det er vanskelig å finne en annen utnyttning enn handel for de resterende 50% dersom en skal holde fast på at handelsomfanget skal begrenses. I denne sammenhengen pekes det på at området ligger utenfor kollektivbuen og dermed heller ikke er ønskelig med en omfattende kontorutbygging. Rådmannen er klar over denne problemstillingen, og dette vil være tema i den forestående rulleringen av kommunedelplanen.

I planen er kombinert formål forretning/kontor/industri brukt. Kartstandarden gjør det ikke mulig med kombinert formål kontor/forretning/lager. Rådmannen anser dette som lite problematisk, fordi det i praksis er lite sannsynlig at det vil bli etablert forurensende industri her i overskuelig fremtid. Støy er omtalt i bestemmelsene. Eventuelle andre utslipp vil uansett være regulert med grenseverdier i annet lovverk.

### Konklusjon

Planarbeidet er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk. Planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte.

Rådmannen mener konsekvensene av planforslaget blir godt nok dokumentert til å ta stilling til saken, selv om konsekvensene ved å tillate 14.000 m<sup>2</sup> møbelsalg bare indirekte er utredet. Under henvisning til bygningsrådets flertallsmerknad i sak 37/10, tilrår rådmannen at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 16.08.2011

## Trondheim kommune

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### **Vedlegg**

Vedlegg 1

Vedlegg 2

Vedlegg 3

Reguleringskart

Reguleringsbestemmelser

Oversiktskart

### Utrykte vedlegg

Vedlegg 4

Vedlegg 5

Vedlegg 6

Planbeskrivelse

Brev datert 21.07.2009 fra Odd Reitan

Utredninger og analyser

**... Sett inn saksutredningen over denne linja**