

Saksframlegg

DETALJREGULERING AV ØSTMARKVEIEN 2 OG 4

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/31012-44

Saksbehandler: Pål Berntzen

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Østmarkveien 2 og 4 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Faveo Prosjektledelse AS, senest datert 16.05.2011, med bestemmelser senest datert 23.05.2011.

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

Hensikten med planen er videre utvikling av "Ladetorget" bak Lade gård, med forretnings- og tjenestetilbud som passer inn i rammen av et lokalsenter for Lade. I første omgang er det planlagt bruksendring av nåværende lagerlokaler til forretningsbruk, senere sammenbygging av de to eksisterende bygningene med et nybygg.

Bygningsrådet vedtok 30.01.2007 å åpne for omregulering av området fra industri/lager til bolig/forretning/kontor for å videreutvikle eiendommen som lokalsenter med variert handels- og servicetilbud og boliger. Boligformålet er i ettertid tatt ut av prosjektet.

Et hovedpunkt i saken har vært spørsmålet om utvikling av eiendommen som lokalsenter i forhold til bestemmelsene om kjøpesenter, jfr. kommuneplanens bestemmelse § 6 der det framgår at "*etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende kjøpesenter med samlet bruttoareal over 3000 m² kan tillates i bydels- og lokalsentre, dersom etableringens størrelse er tilpasset senterets størrelse, funksjon og handelsomland*".

Trondheim kommune har utarbeidet en handelsmodell som et verktøy for å vurdere etterspørsel etter varer og tjenester i forhold til lokalsenterets omland og kjøpekraft. Gjennom det kan en også vurdere aktuelt areal til handel og tjenesteyting. Østmarkveien 2 og 4 har en uvanlig lokalisering, da det ligger rett utenfor grensa til avlastningssenteret Lade/Leangen. Det er likevel et mye brukt senter, med en klar profil som lokalsenter for Lade. I dag er handelsarealet i Ladetorget ca. 3000 m². Handelsanalysen viser at den lokale kjøpekraften tilsvarer et lokalt handelsareal på om lag 7400 m².

Bystyret vedtok 28.04.2005 kommunedelplan Lade-Leangen. Østmarkveien 2 og 4 ligger rett utenfor avgrensningen av planområdet for denne planen.

Ved offentlig ettersyn for forslaget til detaljregulering av Østmarkveien 2 og 4 hadde Fylkesmannen innsigelse med krav om at det måtte settes minstekrav til utnytningsgrad, og bestemmelser om forurenset grunn og universell utforming. Etter at det er gjort endringer i forslaget til reguleringsbestemmelser har Fylkesmannen ikke lenger innsigelse til planen.

Naboer er positive til videre utvikling av lokalsenteret, men er bekymret for støy og trafikk i forbindelse med varetransporten. Ingen av naboene vil ha atkomst for varetransporten på sin side av anlegget.

Det er gjort flere suppleringer og endringer i reguleringsbestemmelsene for å imøtekomme merknadene som kom inn ved offentlig ettersyn.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Bakgrunn

Komplett planforslag er sendt inn 16.7.2010. Planforslaget er utarbeidet av Faveo Prosjektledelse AS (tidligere PTL) som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver TPC Eiendom AS.

Trondheim kommune

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommene 414/379 (Østmarkveien 2) og 414/476 (Østmarkveien 4), som begge eies av TPC Eiendom AS, og 414/380 (Østmarkveien 4B) som eies av Trønderenergi Nett AS. I tillegg er det tatt med et lite stykke av naboeiendommen i vest, 414/494, som eies av Sameiet NOBØ 2, for å sikre en skolevei.

Bygningene på de to større eiendommene er opprinnelig bygd som industribygg. Trondhjem Preserving har hatt produksjonsanlegg her.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planen er i samsvar med kommuneplanens arealdel 2007-2018, som viser at det gjeldende området er avsatt til tettbebyggelse.

Gjeldende reguleringsplan for området er *Sidespor til Nobø Fabrikker A/S i Østmarkveien*, R1024 fra 1965, og *Regulering av tomt for Lade transformatorstasjon på Østmarkveien 4*, R1024a fra 1975. Østmarkveien 2 (Ladetorget) fikk godkjent endret bruk fra industri til forretningsformål i 1971. For Østmarkveien 4 er det godkjent bruksendringer fra industri til kontor (offentlig/privat service).

På grunnlag av forprosjekt "Eiendomsutvikling Østmarkveien 2,4" (PTL 12.01.2006) og mulighetsstudie "TPC Eiendom – Østmarkveien 2,4 (Selberg arkitektkontor AS, juni 2006), ble det 03.07.2006 sendt en reguleringsforespørsel til Trondheim kommune om omregulering av Østmarkveien 2 og 4 på Lade. Bygningsrådet vedtok 30.01.2007:

"Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtar at det kan igangsettes omregulering av Østmarkveien 2 og 4 fra byggeområde for industri til byggeområde for boliger, forretninger og kontorer. Formålet med omreguleringen er å videreutvikle eiendommen som lokal-/bydelssenter med variert handels- og servicetilbud og boliger. Utviklingen av senteret forutsettes tilpasset senterets størrelse, funksjon og omland, jf. kommuneplanens bestemmelser §7. Det forutsettes at prosjektet bearbeides slik at det er i samsvar med følgende punkter:

- 1. Det åpnes for økt forretningsareal innenfor området, først og fremst innenfor eksisterende bygningsmasse og mellom bygningene, men likevel lavere enn potensialet vist i mulighetsstudien.*
- 2. Boligene må ha gode uteareal. (Boliger ble senere tatt ut av planen).*

Risiko og sårbarhet

Dagens trafikkbilde med kombinasjonen vareleveranser og fotgjengere/syklister innen samme område vurderes å representere et visst risikobilde. Se vedlagt trafikkrapport.

Sårbarhet for Lade gård er vurdert gjennom visuelle hensyn, og hensynet til mulige kulturminner under bakken vil tas i forbindelse med eventuell ny bebyggelse.

Se avsnittet *virksomheter av planforslaget* for nærmere beskrivelse av konsekvenser.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

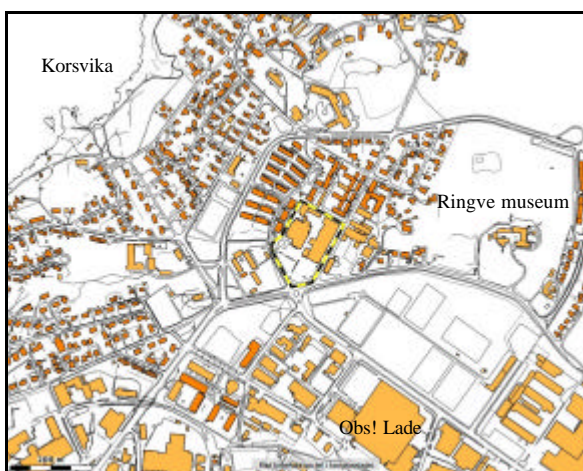
Planområdet ligger i østre bydel, på Lade. Omkringliggende bebyggelse er avlastningssenteret Lade/Leangen i sørøst, Lade gård i sørvest, boligbebyggelse på den tidligere Nobø-tomta i nordvest og

Trondheim kommune

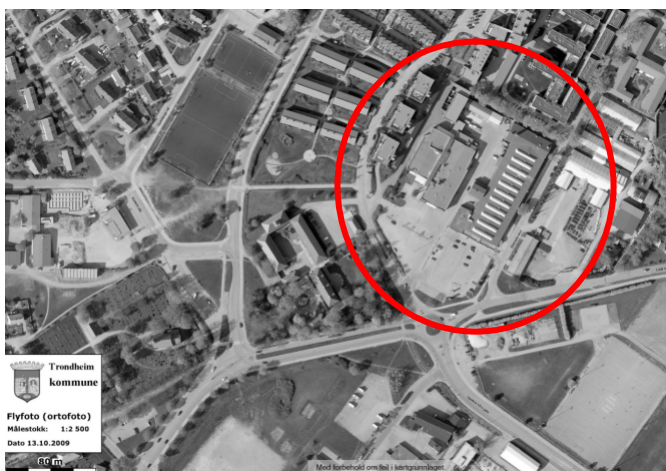
Ringve museum i nordøst. Bebyggelsen består av to bygningsvolum, dessuten en trafobygning i nord og et parkeringsareal i søndre del av området.

Planområdets størrelse er om lag 21 dekar. Det omfatter i hovedsak tre eiendommer; 414/380 (Trønderenergi Nett AS), 414/476 og 414/379 (TPC Eiendom), dessuten noe av eiendommene 414/379 og 414/476 eid av boligsameiet NOBØ B2 og Fellessameiet NOBØ (ved nedkjøringen til garasjekjeller i Ingemanns Torps vei 7-11).

414/380 består av en trafo med adkomstvei. Østmarkveien 2, 414/379, er eksisterende butikkssenter med leietakere: Rema, postkontor, bank, eiendomsmegler, Narvesen, kafe/restaurant bakeri, Nille, frisør, helsekost/parfumeri. Bygget er opprinnelig oppført som en industrihall i én etasje. Østmarkveien 4, 414/376, har et bygningsvolum i 2 etasjer, men med til dels store arealer på ett plan. Her er leietagere i dag fylkeskommunal tannklinikk, Impuls Fitness treningssenter, kiropraktorklinikk og Matgrossisten AS.



Oversiktskart med planomriss



Beliggenhet

Grunnforhold

Grunnforholdene er ikke kartlagt særskilt, men ut fra tidligere byggearbeid på tomta antas det ikke å være særskilt krevende grunnforhold innen planområdet.

Naturverdier

De berørte eiendommene vurderes ikke å ha naturverdi, da eiendommene i all hovedsak er dekket med bygninger eller asfalt.

Planområdet er tilnærmet flatt på kote 31,5-32,0, men helt i nord, bak bebyggelsen og mot nabobebyggelse i Østmarkveien 6B går det en bratt skrent opp til ca kote 36,0. Planområdet ligger på sletta under de karakteristiske kollene lenger øst på Lade (Rognli kote 45, og Ringve kote 55).

Barn og unges interesser

Innenfor planområdet er det ikke areal som benyttes til lek og aktivitet for barn og unge. Mange bruker imidlertid arealet foran bebyggelsen som snarveg til fots og på sykkel da området ligger nært skole og fotballbaner. Dagens løsning med kryssende varetransport mellom bebyggelsen gir uoversiktlige forhold. Det vises til punkt om trafikkforhold.

Kulturmiljø og kulturminner

Østmarkveien 2 har en viss antikvarisk verdi som et eksempel på tidligere industribygg. Industrihallen i én

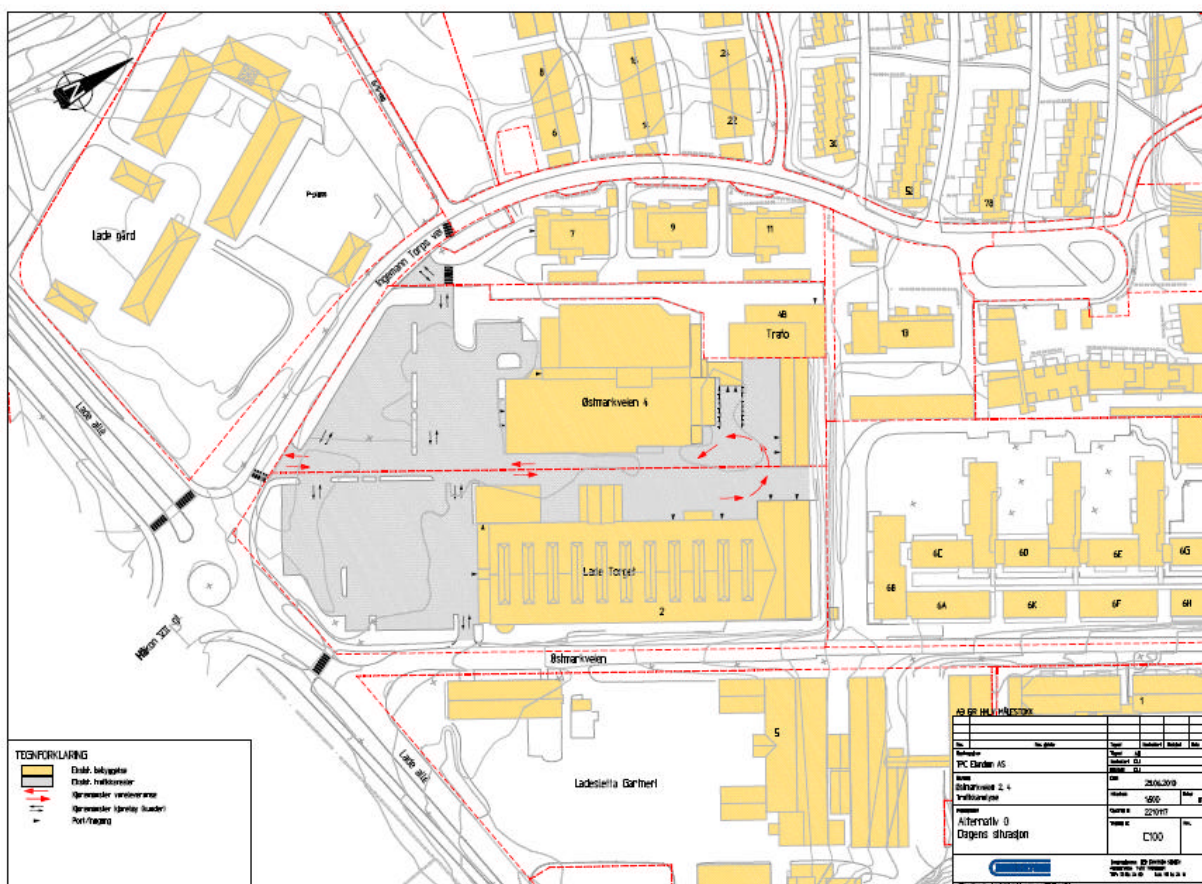
Trondheim kommune

etasje ble bygd i 1915 for sardinproduksjon, og var med 4000 m² i sin tid landets største hermetikkfabrikk. Den øvrige bygningsmassen er av nyere dato, og vurderes å ha god arkitektonisk kvalitet, men representerer ikke et verneverdig bygningsmiljø.

Planområdet ligger nær Lade gård. Her har det gjennom tidene vært høvdingesete og kongsgård i vikingtida, seinere adelig setegård og borgerlig lystgård. Dagens bebyggelse er fra 1811. Nærheten til vikinggården medfører en viss mulighet for kulturminner i bakken innen planområdet. Nærheten til dagens Lade gård medfører også at visuelle hensyn må tas.

Trafikkforhold

Adkomsten til Østmarkveien 2-4 er knyttet til hovedvegnettet; Haakon VII's gt. og Lade allé. Det eksisterer i dag 3 kjøreadkomster til parkeringsområdet foran bebyggelsen, der det i dag er merket opp 125 p-plasser. Hovedadkomsten skjer fra Ingemann Torps vei like vest for rundkjøringen mellom Lade allé og Haakon VII's gate, samt fra Østmarkveien. Noe trafikk kommer også vestfra via stikkvegen til E-verkets trafo og boligene i Ingemann Torps vei 7-11. Det er gjort tiltak for å rydde opp i kjøreforholdene og hindre gjennomkjøring fra Østmarkveien til Ingemann Torps vei, men det er likevel en del uheldig sammenblanding av ulik trafikk og trafikantgrupper på adkomstområdet.



Dagens trafikkforhold. Illustrasjon utarbeidet av Reinertsen AS

Innkjøring for varetransport til og fra lasterampene på nordsiden av Østmarkveien 4, samt all varelevering til nr. 2, skjer i dag over den store parkeringsplassen og inn mellom byggene nr. 2 og nr. 4. I tillegg har nr. 4 to store innkjøringsporter med tilhørende behov for manøvreringsplass på sørvestre fasade ut mot P-plassen. Utleie av ledige lagerarealer innenfor dagens regulering vil aktualisere bruk av disse portene og manøvreringsarealene, med tilhørende konflikter med andre trafikantgrupper.

Trondheim kommune

Myke trafikanter som har ærend i senteret, vil i hovedsak komme fra Østmarkveien eller stikkvegen ved Ingemann Torps vei 7-11. Senterets innganger er orientert langs denne akse (byggenes sørvestre fasade). Arealet foran denne fasaden benyttes også som hovedtrasé og gjennomgang (snarveg) for skolebarn og beboere i området; til og fra Lade skole via Ingemann Torps vei, og til og fra Østmarkveien som er en hovedåre for gang- og sykkeltrafikk mellom Lade og Østmarkneset.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Det ble avholdt to samrådsmøter 25.11.2009 med hhv berørte offentlige myndigheter og naboer.

Noen av kommentarene fra naboene

- Naboene er generelt positive til utviklingen av senteret til lokalsenter/bydelssenter og setter pris på invitasjonen til informasjon og dialog. Servicefunksjoner er viktig for å styrke rollen som lokalsenter. Gjerne bibliotek, forsamlingshus/utleielokale, NAV-filial, helsesøster, lege, fysioterapeut etc.
- Fordeler og ulemper med adkomst for varetransport fra henholdsvis vest (ved trafoen) og Østmarkveien ble diskutert. Østmarkveien er hovedåre for gang- og sykkeltrafikk, og hensynet til denne må vektlegges. Trafikksikkerhet/oversiktighet, støyprobatikk og terrengforskjellene må tas med i de videre vurderingene.
- Endelig planforslag bør gjøre nærmere rede for omfanget av varetransport, både dagens situasjon og framtidig situasjon. Det er mulig å legge inn tidsbegrensninger for vareleveranser i reguleringsbestemmelsene.
- Det må være tilstrekkelig parkering til å dekke behovet også for de nye butikkene, slik at ikke nabogatenes belastes med villparkering.

De mottatte innspillene er vurdert og i hovedsak ivaretatt i planforslaget. Følgende innspill omtales spesielt:

Kjøpesenterbestemmelsen

Ny forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre trådte i kraft 1. juli 2008. Trondheim kommune har gjennom bygningsrådets vedtak 13.4.2008 sluttet seg til bestemmelsen.

§ 3 i forskriften setter regler for etablering av kjøpesentre:

”Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner. For områder som ikke omfattes av slik plan, er det ikke tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3000 m²...”

Fylkesdelplan for arealbruk og transport ble vedtatt av Fylkestinget 27.2.2003 og er en gjeldende plan i forhold til kjøpesenterhåndtering i Trondheimsregionen. Planen ble utarbeidet i tråd med den forrige rikspolitiske bestemmelsen og er nå juridisk bindende for etablering av kjøpesentre. Intensjonene i planen er å konsentrere detaljhandel og tjenester med høy besøksfrekvens og arbeidsplass tetthet til sentrumsområder med god kollektivdekning og god tilgjengelighet for gående og syklende. For Trondheim sin del er det et mål å styre større etableringer som av miljømessige grunner verken bør lokaliseres i sentrum eller i randsonen av byen inn til avlastningssentrene Tiller og Lade/Leangen.

Kommuneplanens arealdel 2007-2018 opererer med en grov inndeling av senterstrukturen i Trondheim: bysenter (Midtbyen, Lade/Leangen, Tillerbyen) og lokalsentra. Østmarkveien 2-4 er i denne sammenheng

Trondheim kommune

definert som lokalsenter. I bestemmelse § 6 framgår det at ”*etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende kjøpesenter med samlet bruttoareal over 3000 m² kan tillates i bydels- og lokalsentre, dersom etableringens størrelse er tilpasset senterets størrelse, funksjon og handelsomland*”.

Tiltaket ligger nær gode kollektivtraseer og sentralt i forhold til større boligkonsentrasjoner. Området ligger utenfor, men i umiddelbar nærhet av område avsatt til kjøpesentre i kommuneplanen. Kommuneplanen definerer Østmarkveien 2-4 som lokalsenter.

Planforslaget er ikke i konflikt med kjøpesenterbestemmelsen eller fylkesdelplanen.

Vareatkomst

Alternative løsninger for vareatkomst er utredet i trafikkvurdering datert 30.06.2010.

Ut fra en samlet vurdering av konsekvensene funksjonalitet, trafiksikkerhet og støyulemper synes inn- og utkjøring fra Ingemann Torps vei å være det best egnede alternativet for vareatkomst.

Trafikksikkerhet

Kjøremønsteret til eiendommene blir forenklet og konflikter mot fotgjengere fjernet. Det etableres en ren fotgjengersone langs bebyggelsen og varetransport vil skje atskilt fra parkeringsplassen og fotgjengerne.

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Planforslaget var på høring og lå ute til offentlig ettersyn etter delegert vedtak i perioden 10.12.2010-27.01.2011. Det kom inn 8 uttalelser til forslaget.

Av innsigelsesmyndighetene satte Fylkesmannen vilkår for egengodkjenning.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 10.01.2011:

Planområdet ligger nær gode kollektivtraseer og ligger sentralt i forhold til større boligkonsentrasjoner. Området ligger inntil område avsatt til kjøpesentre i kommuneplanen.

Slik mener STFK at planen ikke er i konflikt med målene i rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre av 27.06.2008 eller fylkesdelplanen ”Ny Giv”.

STFK minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 20.01.2011:

I sin uttalelse hadde Fylkesmannen innsigelse til planen på 3 punkter:

- Det må innarbeides minimumskrav som sikrer en arealutnyttelse i henhold til intensjonene i planbeskrivelsen
- Det må tas inn en bestemmelse om forurenset grunn i reguleringsbestemmelsene
- Det må gå frem av planen hvordan universell utforming i en helhetlig sammenheng er tenkt ivarettatt.

Tiltaket kommer ikke i konflikt med fylkesdelplanen *Ny Giv*, og kommer dermed ikke innenfor kjøpesenterbestemmelsen.

Fylkesmannen viser (feilaktig) til at området ligger innenfor det som er definert som Kollektivbuen, og henstiller på bakgrunn av dette om at det legges opp til en så effektiv arealbruk som mulig. På plankartet er det angitt maksimum tillatt bebyggt areal for hvert felt. Fylkesmannen er opptatt av at det også angis *minimumskrav* til utnyttelsen av området.

Trondheim kommune

Området ligger like ved den gamle Nobø-tomta hvor det er registrert forurensing i grunnen. Det må tas inn en bestemmelse om forurenset grunn i reguleringsbestemmelsene.

I forslaget til reguleringsplan er temaet universell utforming lite omtalt. Fylkesmannen mener temaet universell utforming ikke er tilstrekkelig ivarettatt.

Rådmannens kommentar:

Bakgrunnen for reguleringsforslaget er at grunneieren ønsker bruksendring av deler av dagens bebyggelse fra lager til butikk, altså til mer besøksintensiv virksomhet, og ønsker en høyere utnyttelse av tomtearealet generelt gjennom ny utbygging mellom de eksisterende bygningene. Samtidig er det en rekke viktige hensyn som legger begrensninger på utnyttelsen:

- hensynet til den fredete Lade gård
- landskapshensyn - det større kulturlandskapet
- antikvarisk verdi av den tidligere industribygningen på Østmarkveien 2 (Ladetorget)
- begrensning av trafikk
- ønsket om å beholde og videreutvikle et riktig dimensjonert lokalsenter for Ladeområdet, uten at handel som retter seg mot et regionalt marked flytter inn i området

Området ligger *ikke* innenfor eller nær kollektivbuen, og av klimahensyn er det derfor ikke ønskelig å legge til rette for generelle kontorarbeidsplasser ut over det som kan betjene lokalmiljøet.

I samråd med forslagsstiller foreslår rådmannen at dagens utnyttelse angis som minimums-utnyttelse av området. Dette tas inn i bestemmelsenes § 3.1.

Angående forurenset grunn inneholdt reguleringsbestemmelsene en bestemmelse om dette. Etter råd fra Miljøenheten er denne utvidet, og etter Fylkesmannens uttalelse flyttet til rekkefølgebestemmelsene, som § 12.5.

Angående universell utforming skal Teknisk forskrift TEK etter de siste endringene være dekkende for krav om universell utforming i byggverk. Det er derfor ikke behov for å ta dette inn i reguleringsbestemmelsene.

Tilsvarende krav til utearealene ved byggverk for publikum er gitt i TEK § 8-2, § 8-5, og § 8-6 andre ledd. For å gjøre krav om universell utforming i utearealene tydeligere, foreslår rådmannen et tillegg i § 12 Rekkefølgebestemmelser (§ 12.4).

Etter rådmannens forslag til endringer i bestemmelsene har Fylkesmannen i brev av 28.04.2011 bekreftet at vilkår for egengodkjenning anses for imøtekommet.

Borettslaget Ladesletta Hage, Østmarkveien 7, 25.01.2011:

Borettslaget består av 39 leiligheter betegnet som seniorboliger, og bebos av eldre og funksjonshemmede.

Styret er positive til en utvidelse av Østmarkveien 2-4, da dette er et handlesenter som er nær boligkomplekset, og dermed benyttes av de fleste av beboerne.

Fordi mange av beboerne har nedsatt gangfunksjon, ønsker de en kundeinngang ut mot Østmarkveien.

Angående valg av adkomstside for varetransport, støtter styret i borettslaget valgt løsning for varetransport

Trondheim kommune

med innkjøring fra Ingemann Torps vei. Østmarkveien er blitt en hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Den er ikke dimensjonert for tunge kjøretøy, og har heller ikke fortau.

Rådmannens kommentar:

På grunn av høydeforskjell mellom Østmarkveien og bebyggelsens grunnplan, ligger det ikke til rette for å lage en inngang mot Østmarkveien med mindre den legges helt i sør. En eventuell ny inngang mot øst vil derfor ikke medføre særlig forkortet avstand for beboere med gangbesvær.

Sameiet Nobø B2, Ingemann Torps vei 7, 9 og 11, 23.01.2011:

Forslaget om at stikkveien mellom deres eiendommer og Østmarkveien 4 skal brukes til varetransport med store lastebiler er ikke akseptabelt, verken støymessig eller trafikkmessig. Bygningene Ingemann Torps vei 7 og 9 vil få støyproblemer, og alle beboerne i sameiet B2 pluss halvparten av beboerne i sameiet B1 kjører ut og inn av garasjekjelleren på samme veien.

Inn- og utkjøring via Østmarkveien ville berøre langt færre enn via Ingemann Torps vei.

Planforslaget vil også medføre at sameiet mister en av allerede hardt tiltrengte gjesteparkeringsplasser.

Rådmannens kommentar:

Når det gjelder trafikkløsning vises det til rapport fra Reinertsen AS med trafikkvurderinger (vedlegg 5). Østmarkveien er en hovedåre for gangtrafikk, og dette er en tungtveiende grunn til å velge en annen adkomst for varetransporten når det er mulig.

Det foreslås en ny bestemmelse § 10 i reguleringsbestemmelsene, for å begrense tiden på døgnet varemottaket brukes.

Gjesteparkeringsplassen må reduseres av hensyn til trafikksikkerhet for skolebarn der gangtrafikken krysser Ingemann Torps vei.

Statens vegvesen, 17.01.2011:

Statens vegvesen har ingen merknader til planen.

Syklistenes Landsforening i Trondheim, 27.01.2011:

SLF mener at prosjektet har flere positive elementer, som bedrer situasjonen for myke trafikanter i forhold til dagens situasjon. Med enkelte justeringer vil dette kunne bli et lokalsenter som betjener boende i nærområdet, og vil totalt sett kunne bidra til mindre bilkjøring.

Planens krav til antall sykkelparkeringsplasser bør økes, på bekostning av areal til bilparkering. Med utgangspunkt i et lokalsenter med mange boliger i nærområdet, kan de aller fleste nå handelsområdet til fots eller per sykkel. I fremtiden ventes det også større sykler, når cargo-sykkel blir en vanlig måte å foreta innkjøp på.

SLF mener at antall parkeringsplasser for bil bør reduseres vesentlig. Dette er forenlig med rollen som lokalsenter.

Innkjøring for bil bør fjernes fra Østmarkveien. Østmarkveien bør beholdes gående og syklende samt den meget begrensete lokaltrafikken. Inn- og utkjøring bør kun foregå fra Ingemann Torps vei.

Det bør anlegges opphøyd overgang over stikkvegen for varelevering, slik at hastigheten må settes ned og sjåførene blir årvåkne for kryssende gang- og sykkeltrafikk. Det bør også anlegges opphøyd overgang

Trondheim kommune

over Ingemann Torps vei (fotgjengerovergangen nærmest Lade allé).

SLF mener at boligmasse også bør være en del av utbyggingen.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen mener at hensynet og tilretteleggingen for sykkel kontra bil er godt ivaretatt i planforslaget. Ved å bruke parkeringsnorm for midtre sone framfor ytre sone, økes kravet til sykkelparkering noe og kravet til bilparkering reduseres vesentlig.

Forslagsstiller har ønsket innkjøring fra Østmarkveien opprettholdt, og rådmannen finner det ikke nødvendig å gå i mot dette. Trafikken er beskjeden og går i lav hastighet.

Det er oversiktlige forhold der ganglinjen krysser atkomstvegen for varetransport, og det vurderes derfor ikke å være behov for opphøyd gangfelt her.

Mulighet for boliger oppå eksisterende bebyggelse ble vurdert i en tidligere planfase, men er nå forlatt av tiltakshaver.

Fortidsminneforeningen, Den trønderske avdeling, 15.01.2011:

Fortidsminneforeningen har prinsipiell innvending mot at det legges til rette for økt utnyttelse i et særlig verdifullt område, til tross for at det mangler en overordnet plan for denne delen av Lade. Den aktuelle tomten er i linje med både Ringve gård og Lade gård/Lade kirke, og derved klart i et område hvor videre utnyttelse bør skje med stor forsiktighet. Inntil en ny overordnet plan foreligger bør ny detaljregulering stilles i bero.

Rådmannens kommentar:

Overordnet plan for denne delen av Lade er kommuneplanens arealdel. Mer detaljert kommunedelplan og områdeplan utarbeides fortrinnsvis der det planlegges større endringer i arealbruken, og det gjør det ikke i dette området. Ved detaljregulering, som i dette tilfellet, skal det tas tilbørlig hensyn til sammenhengen også utenfor plangrensen, blant annet historiske bygninger og kulturlandskap. I denne plansaken er det lagt stor vekt på forholdet til Lade gård.

AtB AS, 04.01.2011:

AtB har ingen kommentar til reguleringsplanen.

Barnas representant, 25.01.2011:

Planforslaget må ivareta trafikksikkerhetsmessige hensyn, og legge til rette for trygge ferdselsårer for de myke trafikanter. Mange barn og unge passerer planområdet (Lade skole – Ringvebanen – Ladeanlegget). Både planforslaget og anleggsarbeidet må ivareta dette hensynet.

Planområdet vil bli et viktig møtested/knutepunkt for beboerne på Lade. Detaljutforming og design av det offentlige rom bør derfor vektlegges, slik at området oppleves som attraktivt for de ulike aldersgrupper.

Rådmannens kommentar:

Planen vil bedre forholdene for myke trafikanter vesentlig, gjennom etableringen av den nye atkomstsonen og flytting av varetransporten. Hensynet vurderes å være godt ivaretatt. Under anleggsarbeidet vil det være gode muligheter for midlertidige, trafikksikre løsninger for snarveitrafikken.

Trondheim kommune

Endringer etter offentlig ettersyn

Fortau langs Lade allé og Østmarkveien er utvidet til 3 m bredde.

I reguleringsbestemmelsene er det gjort følgende endringer:

- angitt minste utnyttingsgrad, § 3.1
- bestemmelse om forurenset grunn utvidet og flyttet, fra § 3.3 til § 12.5
- bestemmelse ang. universell utforming i utearealer
- bestemmelse ang. overvannshåndtering
- bestemmelse ang. geoteknikk
- bestemmelse ang. støy fra varegården, tidsrom for varelevering
- krav om opparbeiding av gang- og sykkelveg o_GS og fortau o_F

Beskrivelse av planforslaget

Handelsareal

Eiendommene 414/476 og 414/379 reguleres til formålet forretning/kontor/tjenesteyting. Planen gir mulighet for et tilbygg mellom Østmarkveien 2 og Østmarkveien 4.

Byplankontoret har i notat datert 26.5.2010 foretatt en beregning/vurdering av behov for handelsareal for Østmarkveien 2 og 4 som lokalsenter. Det er benyttet en beregningsmodell utviklet i Oslo kommune med tilpasninger til handelssituasjonen i Trondheim. Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Gjennomsnittlig forbruk pr. person pr. år til varehandel: kr. 58.567,-
- 50 % forbrukes i lokalsenteret
- Gjennomsnittlig omsetning: kr. 25.000 pr. m²
- Innbyggertall på 6294 i løpet av de neste 5 år (ca. 21 % økning)
- Arbeidstakere innen handelsområdet inngår ikke som handlende

Eksisterende handelsareal er i dag 3000 m². Det planlagte tillegget i handelsareal er om lag 3750 m². Modellen viser at det er grunnlag for et økt handelsareal i lokalsenteret på Lade, inntil ca 7400 m² i alt, ut fra forutsetningene ovenfor. På Lade må man også ta i betraktning at "lokal" handel kan foregå i avlastningssenteret Lade-Leangen, og vurdere det opp mot planene om ytterligere utvidelse av handelsareal ut over rammene i kommunedelplanen for Lade-Leangen.

Grad av utnytting

Det er ikke utviklet et ferdig prosjekt for den nye bebyggelsen, og utbyggingspotensialet på eiendommen foreslås derfor definert gjennom byggegrenser og maks gesims-/mønehøyder. Maks bebyggt areal (BYA) er angitt på plankartet.

Tomtearealet er for de to eiendommene til sammen 19.314 m². En samlet utnyttelse av eiendommene vil ligge rundt 100 % BRA, utregnet slik:

Anslått bruksareal	13.300 m ²
Parkeringsareal	4.730 m ²
Sum	18.030 m²

Byggegrense og høyder, fordelt på felt i plankart

F/K/T1 Eksisterende bebyggelse i Østmarkveien 4

Formålet omfatter dagens bebyggelse i Østmarkveien 4. Byggegrensen følger dagens bygning unntatt mot felles atkomstveg f_V2 der byggegrensen ligger i formålsgrensa. Planforslaget åpner ikke for ny bebyggelse oppå eksisterende bebyggelse.

F/K/T2 Ny bebyggelse

Formålet omfatter areal for ny bebyggelse mellom dagens bebyggelse som angitt med byggegrenser på plankartet. Nybygget tillates oppført i 3 etasjer, med maks gesims- og mønehøyde c+45,5. Arealet har et fotavtrykk på maks 1.425 m² i hver etasje. I dette inngår også dagens bakre sidebygg i Østmarkveien 2, se plankartet. Dette arealet utgjør til sammen 600 m² fordelt på 2 etasjer.

Mot sør foran dagens kjøreporter i Østmarkveien 4 tillates nybygget bare i 1 etasje, av hensyn til Lade gård. Tillatt maks høyde er c+37,0, en videreføring av bankens høyde. Dette arealet utgjør 350 m².

Tilbygget medfører også en justering av byggegrensen mot Lade gård, fra dagens skrå linje til en rett linje som flukter med fremste fasade i Østmarkveien 2.

Mot varegården er det avsatt et areal for nye lasteramper, varemottak, avfallsrom, etc. Omfanget av disse anleggene er ikke avklart, og det er satt av et areal på ca 300 m² innenfor byggegrensene. Omfanget av aktuelle bygningstiltak antas imidlertid å bli vesentlig mindre enn avsatt areal. Tillatt maks høyde på området er c + 37,0.

F/K/T3 Eksisterende bebyggelse i Østmarkveien 2

Formålet omfatter dagens bebyggelse i Østmarkveien 2 med unntak av deler av sidebygg som omfattes av F/K/T2. Byggegrensen følger dagens bygg bortsett fra mot Østmarkveien der grensen ligger i flukt med karnapp. Byggegrensen i sør flukter med det nye tilbygget (banken). Planforslaget åpner ikke for ny bebyggelse oppå eksisterende bebyggelse.

H370 Energianlegg, trafoen

Planforslaget innlemmer området for eksisterende trafo. Planforslaget medfører ingen endringer for denne.

Trafikkløsning

F/K/T4 Varegård/garasjeanlegg

Formålet omfatter varegården med garasjeanlegget i nord. For å etablere ny innkjøring til varegården, må deler av dagens lasteramper og varemottak rives, og planforslaget legger til rette for reetablering av disse i hjørnet mot Østmarkveien 2 innen F/K/T2. Planforslaget hjemler muligheten for å utvide dagens garasjeanlegg mot nord med ca 100 m².

F/K/T5 Atkomstzone

Formålet omfatter atkomstsonen foran bebyggelsen i sør. Langs bebyggelsen etableres det en bred fotgjengersoner. Beplantning mot parkeringsarealet skal gi en grønn buffer og en tydelig avgrensing mellom bil- og fotgjengertrafikk.

f_P Parkering

Adkomsten til parkeringsplassen fra Ingemann Torps vei beholdes, mens atkomsten fra Østmarkveien

Trondheim kommune

flyttes noe av hensyn til atkomstsonen foran bebyggelsen. Plassen organiseres med klare områder for parkering og en tydelig fotgjengerakse fra Ingemann Torps vei til atkomstsonen langs bebyggelsen. Parkeringsarealet og randsonene beplantes med busker og trær, slik at arealet bidrar til å danne en visuell buffer mellom bebyggelsen og Lade gård.

Eiendommene ligger akkurat på grensen mellom midtre og ytre sone i henhold til parkeringskravene i kommuneplanens arealdel § 7.1. I vurderingen av parkeringsbehov for senteret er midtre sone lagt til grunn. Dette fordi senteret har god kollektivtilknytning, og servicetilbudet vil i stor grad henvende seg til nærmiljøet. Situasjonsskissen viser en mulighet for ca 137 parkeringsplasser for bil foran bebyggelsen. Etter parkeringskravene i kommuneplanen er maksimalt antall bilplasser 187, utregnet ut fra anslått bruksareal ved ferdig utbygging. Bestemmelser i kommuneplanens arealdel sier at det for utbygging til forretningsformål maksimalt skal avsettes 25 % av tomtearealet til parkering på terrengnivå. Maksimalt 4829 m² tillates derfor til parkering.

Det tillates maks 2 bilplasser per 100 m² forretning og 1 bilplass per 100 m² kontor i midtre sone. Tilsvarende er det krav om minst 1 og 0,7 sykkelplasser. 5 % av bilplassene skal være satt av til forflytningshemmede. Det skal avsettes plass til handicap- og sykkelparkering ved hovedinnganger.

Felles atkomstveg

Det er gjort en egen trafikkvurdering som grunnlag for anbefalt trafikkløsning, se vedlagt trafikkrapport (Reinertsen AS, 30.06.2010).

Kjøremønsteret til eiendommene blir forenklet og konflikter mot fotgjengere fjernet. Ved full utbygging vil varetransport skje atskilt fra parkeringsplassen og fotgjengerne. Varetransport anbefales fra stikkvegen mellom Ingemann Torps vei 7-9 og Østmarkveien 4, på eksisterende veg til trafoen, f_V2. Manøvrering av større kjøretøy skjer da i varegården, og vil ikke lenger krysse parkeringsplassen og atkomstsonen. Felles veg f_V1 leder ned til parkeringkjeller for boligene under Ingemann Torps vei 7.

For å gi økt oversiktighet i området, er vegtraseen for f_V2 lagt noe om i forhold til dagens situasjon. Krysset til Ingemann Torps vei er trukket lenger inn på Østmarkveien 4, slik at avstanden til nedkjøringen til parkeringskjelleren er økt, noe som gir en tryggere situasjon.

Offentlig veg, fortau, gang- og sykkelveg samt annen veggrunn, grønt

Offentlig fortau o_F ledes langs planområdet i sør. Regulert trase er sammenfallende med eksisterende fortau, men fortauet utvides til 3 m bredde. Mellom fortau og eksisterende veg er arealet vist regulert til o_Avg, annen offentlig veggrunn, grøntareal. Dette er sammenfallende med dagens arealbruk.

Det er lagt inn rekkefølgebestemmelse om utvidelse av fortauet i forbindelse med framtidig utvidelse av bebyggelsen. *Tiltakshaver har ikke vært enig i dette. Rådmannen mener at dette er et rimelig rekkefølgekrav sett i sammenheng med tilsvarende saker.*

Det foreslås regulert et kort stykke gang- og sykkelveg o_GS helt i vest mot Ingemann Torps vei, for å videreføre traseen for fotgjengere og syklist. Frisiktzone for g/s-vegen berører felles gjeste-parkering for boligene i Ingemann Torps vei, og regulert parkeringsareal reduseres med 1 plass.

På begge sider av gang- og sykkelvegen reguleres noe areal til f_Avg, annen felles veggrunn, grøntareal. Grøntarealet øker med i underkant av 50 m².

Trondheim kommune

Planlagt gjennomføring

For tiltakshaver er det primære målet med planen å gi mulighet for å ta i bruk lagerarealene til forretning- og tjenesteytingstilbud, og på kort sikt vil dette være situasjonen. På litt lengre sikt er det aktuelt å utvide senteret med kompletterende tilbud, og det vil da være aktuelt å realisere mellombygget.

Før ferdigattest gis for ny bebyggelse skal utomhusarealene være ferdig opparbeidet i samsvar med godkjent utomhusplan.

Virkninger av planforslaget

Avveiing av konsekvenser

Konsekvenser for samfunn

Økt handel og tjenesteyting i dette området blir sett på som et godt tilbud til de omkringliggende boligområdene, som er planlagt å øke i omfang. Styrking av lokalsenteret på Lade er i tråd med kommunens og fylkeskommunens overordnede areal- og transportpolitikk og målet om å styrke eksisterende by- og tettstedssentre i Trondheim og Trondheimsregionen.

Rasfare/ Flomfare

Planforslaget vurderes ikke å ha betydning for ras- eller flomfare i området.

Forurensning i grunnen

Planforslaget vurderes ikke å medføre forurensning av grunnen. Ved utbygging av nye arealer skal det gjennomføres grunnundersøkelser, og eventuelle forurensete masser skal håndteres i henhold til forskriftskrav.

Støy

Eksisterende støyproblematikk forventes å minskes da man forventer mindre tungtransport til området når grossistvirksomhet erstattes med handel/kontor/tjenesteytende funksjoner.

Konsekvenser for trafikk

Det vil oppstå noe økt trafikk til området i forbindelse med etablering av mer handel/kontor. Dette blir ikke sett på som problematisk for omgivelsene. Det eksisterer gode gang- og sykkelveier til området. I tillegg er det god kollektivdekning med buss 3 og 4 som passerer to ganger hver i timen.

Det er positivt at man ønsker å rydde opp i den eksisterende, utrygge trafikksituasjonen ved å separere kundetrafikk og varelevering samt etablering av en fotgjengersone adskilt fra biltrafikk langs senterets hovedfasade.

Man forventer mindre tungtransport til området når grossistvirksomhet erstattes med handel/kontor/tjenesteytende funksjoner. Etter utbygging forventes antall kjøretøy til og fra varegården å bli ca 50 stk. pr uke eller ca 10-12 pr virkedag.

Kulturminner og kulturmiljø

Parkeringsplassen og grøntrabattene foran bebyggelsen beplantes i større grad enn i dag, slik at den visuelle bufferen mot Lade gård styrkes ytterligere. Bebyggelsen holdes på god avstand (ca 100m fra hovedbygningen), slik at Lade gård får nødvendig rom rundt seg. Høyden på ny bebyggelse er holdt i moderat nivå, c+45,5, med lavere bygg mot sør, c+37,0 av hensyn til Lade gård. Visuelle akser fra

Trondheim kommune

gateløpene rundt og til Lade gård blir ikke endret.

Barn og unges oppvekstvilkår

Parkeringsplassen og arealet foran bebyggelsen benyttes i dag som hovedtrase/snarveg for skoleelever mellom LadeTorget og Lade skole. Planforslaget vil bedre trafikksituasjonen da myke trafikanter skiller fra bilene, og at det blir mer avklarte områder for de største kjøretøyene.

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

En oppstramming og visuell inndeling av parkeringsarealet vil heve inntrykket av eiendommene. En mer samlet byggegrense vil gi mulighet for tydeligere innganger og et mer ensartet uttrykk på bebyggelsen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Bygging av gang- og sykkelveg vil bekostes av utbygger. Driftsutgiftene for kommunen vil øke noe, da kommunen får ansvar for vedlikehold av 15 m ny gang- og sykkelveg.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Planen anses å ta hensyn til omkringliggende bebyggelse og kulturminner ved å holde lav byggehøyde og god avstand til Lade gård.

Planforslaget vurderes å være i tråd med prinsipper og retningslinjer i fylkesdelplan for arealbruk og transport i Trondheimsregionen. Hovedprinsippene her er "desentralisert konsentrasjon", med fortetting og tilknyttet vekst nær regionale kollektivåre/knutepunkter og lokale service- og forretningstilbud, hvor utbyggingen bør foregå i definerte sentra og knutepunkter for kollektivtrafikken.

Østmarkveien 2 og 4 framstår allerede som lokalsenter på Lade og er i tråd med kommuneplanens arealdel, som definerer området som lokalsenter. I kommuneplanens bestemmelse § 6 framgår det at *"etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende kjøpesenter med samlet bruttoareal over 3000 m² kan tillates i bydels- og lokalsentre, dersom etableringens størrelse er tilpasset senterets størrelse, funksjon og handelsomland"*.

Byplankontoret har gjort en beregning av handelsomlandet som tillater et bruttoareal på om lag 7400 m² forretningsareal for Østmarkveien 2-4 som lokalsenter for Lade.

Det vil være positivt med en styrking av stedet som lokalsenter for Ladeområdet, med et bredere tilbud av lokal tjenesteyting. Det store kjøpesenterområdet omkring Haakon VII's gate retter seg mot et regionalt publikum, og kan derfor ikke på samme måte fungere som et lokalt samlingspunkt.

Planforslaget vil medføre en bedre utnytting av areal som allerede er disponert til næringsformål, noe som er i tråd med kommunens fortettingspolitik.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 14.06.2011

Trondheim kommune

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

- Vedlegg 1: Reguleringskart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Illustrasjoner, 7 sider
- Vedlegg 4: Snitt med forholdet til Lade gård
- Vedlegg 5: Trafikkvurderinger, Reinertsen 30.06.2010
- Vedlegg 6: Fylkesmannens innsigelse / tilsvaer / bekreftelse

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)