



Lade, Leangen og Rotvoll – kommunedelplan
vedtatt 28. april 2005

Saksfremlegg og saksprotokoll

Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret
Møtedato: 28.04.2005
Sak: 0049/05

Resultat: Behandlet

Arkivsak: 99/21439

Tittel: LADE, LEANGEN OG ROTVOLL, KOMMUNEDELPLAN

Behandling:

Aase Sætran Hovland (Ap) foreslo på vegne av H og Ap:

Innstillingens pkt. 10: Siste setning erstattes med:

Det må etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturiltak kan sikres selv om byomformingen kommer i forkant av ferdigstillelse av lokalgatene.

Tillegg til innstillingen (evt nytt mellom pkt 10 og 11):

Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1. Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.”

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) fremmet følgende merknad pva FrP:

Bygningsrådet viser til at gjennomføringen av rekkefølgebestemmelser som følger av planen må avklares gjennom utbyggingsavtaler. Bygningsrådet vil understreke betydningen av å unngå rekkefølgebestemmelser som kan få sterke negative virkninger for grunneiere og –besittere med hensyn til båndlegging og begrenning av den private eiendomsretten. Det vil være særdeles uheldig dersom rekkefølgebestemmelser utformes slik at de vil være til hinder for nye investeringer i området.

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) foreslo (alternativ til innstillingen 1a og 1b):

1. Næringsområdene N23 og N21 utvides henholdsvis vestover og nordøstover inn i G3 slik at det kan tilrettelegges for en fremtidig utbygging av en eventuell forskningspark i området. §3.6-2 om rekkefølgebestemmelser for utnyttelse av N23 strykes.
2. Eiendommen Thomas Hirsch gt. 21a, gnr 411 bnr 257 vises som boligformål i samsvar med reguleringsplan R 111b, 11.5.92. Denne eiendommen ligger i enden av en boliggate og fremstår ikke som et naturlig grøntområde

Harald Berg (FrP) foreslo tillegg til reguleringsbestemmelsene:

1. Til § 13.6 Ranheimsveien:
Ranheimsveien skal opprettholde dagens nivå, det være seg gjennomkjøringspraksis, trafikkforhold og standard.
2. Til § 13.7 Lade alle og § 13.3 Haakon VIIIs gate:
Trafikkregulerende tiltak iverksettes ikke i Lade alle eller Haakon VIIIs gate.

Svein Otto Nilsen (DEM) foreslo:

Arealer for senterområde (brun farge) for S1-D utvides slik at dette også omfatter dagens areal til adkomst for bensinstasjon og vaskehall og for dagens ansatte parkering med adkomst i Dalen-området.

Forlengelse av Håkon Magnussons gate gjennom kvartalet S1-D skal først vurderes i sammenheng

Trondheim kommune

med eventuell omregulering av N2, og det skal søkes å finne fremtidsløsning som ikke griper så dramatisk inn i tomteutnyttelsen/parkeringsområdet til S1-D.

Votering:

Dahlberg Hauges forslag pkt 1 fikk 9 stemmer (9FrP) og falt.

Innstillingens pkt 1 inkl underpkt a og b ble vedtatt mot 27 stemmer (18H, 9FrP) avgitt for innstillingens pkt 1 unntatt underpkt a og b.

Innstillingens pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt 3 ble vedtatt mot 14 stemmer (14SV).

Innstillingens pkt 4 ble vedtatt mot 14 stemmer (14SV).

Innstillingens pkt 5 ble vedtatt mot 1 stemme (1DEM).

Innstillingens pkt 6 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt 7 ble vedtatt mot 10 stemmer (9FrP, 1DEM).

Innstillingens pkt 8 og 9 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt 10 og Sætran Hovlands forslag pva Ap og H ble Sætran Hovlands forslag enstemmig vedtatt.

Nilsens forslag fikk 10 stemmer (9FrP, 1DEM) og falt.

Innstillingens pkt 11 ble enstemmig vedtatt.

Dahlberg Hauges forslag pkt 2 fikk 31 stemmer (18H, 9FrP, 3KrF, 1DEM) og falt.

Harald Bergs forslag pkt 1 fikk 9 stemmer (9FrP) og falt.

Harald Bergs forslag pkt 2 fikk 10 stemmer (9FrP, 1DEM) og falt.

Sp, V, MDG sluttet seg til flertallsmerknad 1 fra byutviklingskomiteen.

V, MDG sluttet seg til flertallsmerknad 2 fra byutviklingskomiteen. Merknaden blir dermed en mindretallsmerknad i bystyret.

VEDTAK:

- 1) Bystyret vedtar kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll som vist på kart i målestokk 1:5000, merket Trondheim kommune senest datert 8.2.2005 med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker senest datert 8.2.2005 med følgende unntak:
 - a) Område N23 skal ikke bygges ut, men sikres som grønnstruktur.
 - b) Til erstatning som kontor- og forskningsformål (forskningspark) bør mulighetene for lokalisering innenfor eksisterende bygningsmasse i O4 vurderes.
- 2) Det tas inn følgende tillegg i §3.2.3:

Dersom bebyggelse på eiendommen 414/405 ødelegges av brann, kan det tillates nybygg med samme formål, volum og høyde.
- 3) Tillegg til § 4.1 Tiltak som utløser rekkefølgekrav:

Rekkefølgebestemmelsene for oppgradering av Haakon VIIIs gate skal ikke bidra til at nødvendig og avgrenset utvidelse for eksisterende næringsvirksomheter blir sterkt forsinket eller hindret. Det må derfor etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturtiltak kan sikres selv om utvidelsen kommer i forkant av ferdigstillelsen av Haakon VIIIs gate.
- 4) Tillegg til § 13.7 Lade allé:

Dette må ikke komme til hinder for varetransporten til eksisterende bedrifter.
- 5) Boligandelen i senter 2 settes til minst 60%.
- 6) Ved utbygging i området over 1000m² skal det være søppelsug. Det kan gis dispensasjon etter begrunnet søknad.
- 7) Det tillates ikke døgnåpne butikker der dette vil være til ulempe for boligområder.
- 8) Til retningslinje 1.3:
 - a) Endring: Planer i senterområde S2 (Leangen) skal omfatte ny Leangen stasjon og vise god tilgjengelighet til denne. (endring: skal istf. bør)
 - b) Tillegg: Park-and-ride skal planlegges i tilknytning til ny stasjon.

Trondheim kommune

- 9) Bystyret ber rådmannen igangsette regulering av Haakon VIIIs gate og vurdere muligheter for oppstartsbevilgning til dette reguleringsarbeidet i budsjettet for 2006.
- 10) Det må stilles krav til lokalgater der hvor byomforming krever det, i forbindelse med reguleringsplan. Lokalgatene er illustrasjonsmessig angitt på plankartet, endelig plassering og utforming skjer i det videre arbeid, og i samarbeid med grunneierne. Det må etableres en ordning slik at økonomiske bidrag til infrastrukturiltak kan sikres selv om byomforming kommer i forkant av ferdigstillelse av lokalgatene.

Forlengelsen av Håkon Magnussons gate skal i størst mulig grad følge nåværende trase mellom N3 og N4. Mellom S1-D og N2 legges veien i kanten av område vist som G1. Adkomsten til bensinstasjon og vaskehall innlemmes i område S1-D.

- 11) Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5.

FLERTALLSMERKNAD – RV, Ap, H, SV, FrP, PP, KrF, DEM, Sp, V, MDG:

Bystyret mener det må inn offentlig virksomhet og servicefunksjoner for å hindre at S2 blir et rent handelssenter. Bystyret mener utbygging av S2 må prioriteres fordi senteret har stor betydning for området og kan bidra mest til utbygging av infrastruktur.

Rita Ottervik
Ordfører

Kari Aarnes

Saksframlegg

LADE, LEANGEN OG ROTVOLL - FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 99/21439

Saksbehandler: Line Snøfugl Storvik

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll som vist på kart i målestokk 1:5000, merket Trondheim kommune senest datert 8.2.2005 med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for behandling av plan- og byggesaker senest datert 8.2.2005.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5.

Trondheim kommune

SAKSUTREDNING:

INNLEDNING

Planforslaget er utarbeidet ved plan- og bygningsenheten og er presentert i plankart i 1:5000 (saksvedlegg 1, utrykt), vedlagt rapport (saksvedlegg 2, eget hefte) med tilhørende vedlegg (saksvedlegg 3, eget hefte). I rapporten inngår nedfotografert plankart, planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling. Vedleggsheftet inneholder beskrivelse av eksisterende situasjon, dokumentasjon av prosess og analyser og sammendrag av merknader med kommentarer.

Etterfølgende saksutredning er kun en kort oppsummering av prosessen og en klargjøring av viktige problemstillinger i planforslaget. Utfyllende planbeskrivelse ligger i vedlagt rapport.

Planområdet

Planområdet ligger ca. 3 km øst for Trondheim sentrum og omfatter 3600 dekar. Området er stort og komplekst med vakker beliggenhet og mange historiske spor. Kulturlandskapet på Rotvoll er det siste bynære, sammenhengende, åpne landskapet fra sjøen til marka i regionen, og sammen med flere verneverdige anlegg med bygninger og parker på Lade/Leangen utgjør det en særlig verdifull del av det gamle herregårdslandskapet utenfor Trondheim.

Det bor om lag 800 personer i planområdet og det er 5600 ansatte i 270 virksomheter der. Lade/Leangen preges av et mangfoldig næringsliv i stadig utvikling. I de senere år har det skjedd en utvikling fra industri/lager til forretning, og det er etablert kjøpesenter på Lade og Leangen. Denne utviklingen har foregått uten plan og uten at nødvendig infrastruktur er etablert. Kommunen eier ikke mye areal av betydning i området, og de privat eide næringsarealene eies for det meste av aksjeselskap.

Hensikt

Hensikten med kommunedelplanen er først og fremst å få et redskap for styring av de mange plan- og byggesakene i området, slik at utviklingen går i riktig retning i forhold til kommunens byutviklingsstrategi, som er fastlagt i kommuneplanens arealdel 2001-2012.

Kommunedelplanen er en oppfølging av intensjonene i kommuneplanens arealdel, og innebærer en detaljering, justering og konkretisering av denne. Kommunedelplanen er et grunnlag for, og skal følges opp av, bebyggelsesplaner som skal løse enkeltkvartalers problemstillinger på et mer detaljert nivå.

Området er stort sett utbygd, og arealdelens fortetningsstrategi skaper en rekke utfordringer knyttet til planlegging, samordning og gjennomføring. Endringer her berører mange ulike interesser, og grunneierne har mange ulike ønsker og forventninger til utviklingstakt.

Kommunedelplanens hovedgrep

Kommunedelplanen avgrensner to senterområder; et på Lade og et på Leangen, hvor det legges til rette for en relativ omfattende bymessig omforming med blandet arealbruk (boliger, forretninger, kontorer, servicetilbud, bydelsparker osv) og høy tetthet.

Et hovedelement i kommunedelplanen er utbedring av infrastrukturen gjennom etablering av et nytt gatenett. Dette vegsystemet er nødvendig for å bedre tilgjengelighet, trafikkavvikling og sikkerhet, og for å legge til rette for en fleksibel utvikling på lang sikt. Det er lagt særlig stor vekt på å bedre tilgjengeligheten for gående og syklende og å tilrettelegge for kollektivknutepunkt på Leangen.

Trondheim kommune

Utvikling av Lade-/Leangenområdet til et tettere og mer mangfoldig byområde betinger en vesentlig oppgradering av bygningsmiljø, utomhusanlegg, trafikkarealer og grønnstruktur. Kommunedelplanen stiller krav til høy kvalitet i bebyggelse og uterom med særlig fokus på å oppnå estetisk gode bymiljø i senterområdene. Hele planområdet skal få en grønnere karakter gjennom etablering av nye bydelsparker, grøntdrag, turstier og grønne gaterom.

Det er en spesiell utfordring at planområdet inneholder og grenser til kulturminner og kulturlandskap av stor viktighet i Trondheimshistorien, samtidig som området skal omformes og fortettes. Kulturminner og kulturlandskap er på ulike måter ivaretatt i plankart ved bruk av formålene LNF-område, grønnstruktur, friområder, bydelsparker, turveger, og gang- og sykkelveger med bestemmelser og retningslinjer til disse. Det er forsøkt å opprettholde kulturhistoriske forbindelser både fysisk og visuelt i retningene nord-syd og øst-vest. Spesielt fokus er satt på bevaring av herregårdslandskapet på Rotvoll.

KORT SAMMENDRAG AV PLANPROSESSEN

Vedtak om offentlig ettersyn og høring, 2001

Arbeidet med planen ble annonsert igangsatt i juni 2000. Intensjonen var den gang å legge til rette for et avlastingssenter på linje med Tillerbyen. Planen ble utarbeidet parallelt med og tilpasset reguleringsplan for godsterminal på Leangen. Rotvollområdet ble i november samme år innlemmet i planen for utredning med tanke på vern. Et skisseforslag var på høring og offentlig ettersyn i mai-juni 2001.

Vedtak om offentlig ettersyn og høring, 2004

I 2003 ble det klart at det ikke lenger var aktuelt å lokalisere godsterminal på Leangen. Samtidig kom nye regionale retningslinjer for lokalisering av handel og tjenester, og ny kommuneplanens arealdel ble vedtatt. Avklaringene førte til at Bygningsrådet vedtok nye prinsipper for videre arbeid med planen i mars 2003. Et omarbeidet planforslag, som tok opp i seg de nye overordnede føringene, ble i januar 2004 lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring.

Begrenset høring og offentlig ettersyn 2004-2005

Med bakgrunn i merknadene og videre analyser ble det foretatt en god del endringer og justeringer av høringsforslaget. Dette ble derfor sendt på en begrenset høring i oktober 2004. For å sikre at de berørte ble hørt før planen ble lagt fram til sluttbehandling, ble planen lagt ut til offentlig ettersyn i januar 2005.

VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER I PLANFORSLAGET

Det foreligger ingen innsigelser fra overordnede myndigheter til planforslaget. Høringsuttalelser og merknader har i stor grad dreid seg om planforslagets tidsperspektiv, utviklingstakt, gjennomføringsstrategi, etablering av nytt gatenett og problemstillinger knyttet til aktuelle utbyggingsplaner. Merknadene som har kommet inn i forbindelse med høring og offentlig ettersyn i 2004 og 2005 er oppsummert og kommentert i vedlagt rapport.

I slutfasen av planprosessen har det vært særlig fokus på etterfølgende problemstillinger.

Planens tidsperspektiv

Planforslaget har et tidsperspektiv på 10-12 år. Planarbeidet har vist at store deler av området pr. i dag ikke er klart for en bymessig omforming i det omfang som kommuneplanens arealdel og

Trondheim kommune

høringsforslaget la opp til, og en har valgt å modere både utbyggingspotensial og omfanget av boliger i kommunedelplanen. En slik disponering vil kunne få betydning for oppnåelsen av ønsket areal til nytt bolig- og næringsareal totalt sett for kommunen, men av hensyn til eksisterende næringsvirksomhet anses den foreslåtte utviklingstakt for riktig.

Bymessig omforming i denne planens tidsperspektiv konsentreres til senterområdene, og av hensyn til eksisterende næringsvirksomhet er øvrige deler av tidligere industri- og lagerområder forbeholdt næringsvirksomhet i denne planens tidsperspektiv på 10-12 år. Det legges likevel til rette for utvikling også i næringsområdene, ved at det tillates høyere tetthet og lettere næring som for eksempel kontorformål. I tillegg kan det etableres forretninger i begrensede deler av næringsområdet. Planen sikrer en bystruktur og et robust gatenett som gir rom for høy tetthet og fleksible utviklingspotensialer i et langsiktig perspektiv også i næringsområdene.

Kommunedelplanen opprettholder kommuneplanens arealdels byutviklingsstrategi på lengre sikt (10-30 år), ved at det i retningslinjene åpnes for byutvikling med blant annet etablering av en stor andel boliger når forutsetningene eventuelt ligger til rette for det. Det juridiske plankart og bestemmelser kan dermed sies å ha et kortere tidsperspektiv enn både høringsforslaget og kommuneplanens arealdel, mens retningslinjene skal ivareta det mer langsiktige perspektivet.

Anslag har vist at utbyggingspotensial for boliger er redusert med 55 % og 84 dekar i forhold til høringsforslaget, til 70 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for boliger redusert med hele 73 % og 188 dekar.

Planens rettsvirkning

Det har vært ønskelig å lage en kommunedelplan som forenkler saksbehandlingen i ettertid. For at planen skal kunne følges opp med bebyggelsesplaner (og ikke reguleringsplaner) er det gitt nokså detaljerte bestemmelser og retningslinjer. Tiltak som avviker fra kommunedelplanen eller får vesentlige virkninger skal vurderes gjennom reguleringsplan og behandles i Bystyret. Det anses nødvendig at for eksempel større justeringer av lokalgatenett eller byggehøyder utover det kommunedelplanen hjemler, vurderes i reguleringsplan.

Det presiseres at nye reguleringsplaner vedtatt etter 6.1.2004 (vedtak om offentlig ettersyn) skal gjelde foran kommunedelplanen. Det presiseres også at kommunedelplanen ikke har tilbakevirkende kraft, dvs. at planens arealbruk, bestemmelser og retningslinjer kun vil gjelde for nye byggetiltak og bruksendringer.

Etablering av ny infrastruktur

Kommunedelplanen viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av ny infrastruktur (veger, gater, turveger og friområder) på Lade og Leangen. Både utbedring av hovedvegnettet og etablering av et nytt lokalgatenett er etter rådmannens vurdering en nødvendig forutsetning for at utbyggingspotensialet som planen legger tilrette for, kan realiseres. Det er knyttet konflikter både til arealbehovet for slike anlegg og til gjennomføring av ny infrastruktur.

Gatenettet er så langt mulig tilpasset eksisterende bebyggelse og eiendomsgrenser, og det endelige planforslaget omfatter ny infrastruktur i det omfanget rådmannen mener er nødvendig for å sikre tilstrekkelig tilgjengelighet, trafikkavvikling og miljøkvaliteter. Det understreke at et robust gatenett og nye grøntområder er viktige premisser for en høy tomteutnytting i byggeområdene.

Rekkefølgekrav er kommunedelplanens virkemiddel for å sikre at nødvendig infrastruktur og samfunnstjenester blir etablert i takt med ny utbygging. Rekkefølgekravene gir kommunen et grunnlag for å kreve at det inngås utbyggingsavtaler før utbygging. Etablering av offentlig

Trondheim kommune

infrastruktur i og i tilknytning til utbyggingsområder gjennomføres i dag i hovedsak etter prinsippet om full kostnadsinndekning (unntak vil for eksempel være riksvegprosjekter).

I dette komplekse byomformingsområdet, er det vanskelig å forutsi utbyggingstakt for utbygging i de ulike delområdene. Dette vil være helt avhengig av den enkelte grunneiers utbyggingsønsker. Det er derfor vanskelig å konkretisere/detaljere rekkefølgekravene ytterligere på dette plannivået, uten at en mister muligheten til å sikre sammenheng og hensiktsmessig gjennomføringsrekkefølge på infrastrukturtiltakene. Konsekvensene av de generelle rekkefølgekravene (knyttet til større delområder) må derfor konkretiseres slik at kostnadsbelastningen blir kjent og forutsigbar for grunneierne. I arbeidet med kommunedelplanen er det gjennomført grove kostnadsanslag som gir en viss oversikt over en forventet kostnadsbelastning (dvs kostnader for ny infrastruktur fordelt på utbyggingspotensialet som planen legger til rette for). Kostnadsbelastningen vil være et utgangspunkt for kommunens forhandlinger om utbyggingsavtaler. I tillegg vil det være naturlig å detaljere rekkefølgekravene i bebyggelsesplaner for konkrete utbyggingsprosjekter, dvs at bebyggelsesplanene avklarer hvilke deler av for eksempel hovedvegsystemet det er hensiktsmessig og mulig å realisere i tilknytning til et utbyggingsprosjekt.

Omfanget av infrastrukturtiltak og rekkefølgekrav i planforslaget gir store utfordringer for gjennomføringen av planen, særlig fordi området har mange grunneiere og næringsdrivende med svært forskjellige syn på tids- og kostnadsaspektet ved byomforming. Det er generelt stor forståelse for at det er nødvendig å sikre gjennomføring av nødvendige infrastrukturtiltak og forbedre trafikksituasjonen på Lade/Leangen, men grunneiere og andre utviklingsinteresser i området mener kommunen bør innta en mer aktiv rolle for å sørge for at viktig offentlig infrastruktur blir etablert. Dersom kommunen skal ta føringen for utbygging av viktige hovedanlegg før utbyggingspotensialene i planen realiseres, må dette skje gjennom kommunal forskuttering. Dette vil innebære at kommunen påtar seg risiko og kapitalutgifter ettersom det vil kunne gå lang tid mellom investering og realisering av eiendommenes verdiøkning. Alternativet er at kommunen avventer utbygging av infrastruktur inntil utbyggingsprosjekter i området realiseres i et slikt omfang at det er finansieringsgrunnlag for hele eller større deler av hovedanleggene.

Spørsmålet om kommunal forskuttering vil kunne medføre økonomiske konsekvenser for kommunen, og dette må vurderes i forhold til prioritering av andre viktig oppgaver/satsingsområder innenfor byutviklingsområdet (eksempelvis Midtbyen, Brattøra osv). Det forutsettes derfor at strategi for gjennomføring av offentlig infrastruktur på Lade/Leangen avklares nærmere som en del av oppfølging av kommunedelplanen. Inntil gjennomføringsstrategier er nærmere avklart, må bebyggelsesplaner med tilhørende utbyggingsavtaler baseres på etappevis utbygging av offentlig infrastruktur.

Rådmannen vil understreke at kommunedelplanen først og fremst er et styringsredskap som skal sikre en helhetlig utvikling av området og hindre at den store aktiviteten i området fortsetter å øke uten at det samtidig sikres gjennomføring av nødvendig infrastruktur. Uavhengig av prioriteringer av kommunale investeringer, er det derfor viktig å få en kommunedelplan på plass bl.a. som grunnlag for utbyggingsavtaler.

Begrensning av handel

Kommuneplanens arealdel la til rette for avlastingssenter på Lade/Leangen, og konsekvensen av dette ble at høringsforslaget (datert 1.12.2003) viste en høy andel handel.

Handelsanalysen tilsier at en begrensning og konsentrering av areal avsatt til handel er nødvendig av hensyn til ønsket om å bevare Midtbyen som sentralt handelsområde, tilsvarende ønsker i omkringliggende bydelssentra, samt begrensning av trafikkveksten i området.

Trondheim kommune

En kan redusere potensialet for handel på flere måter:

1. Reduksjon av områder der forretninger er tillatt
2. Maksimum andel for forretning i hvert område
3. Reduksjon av tillatt TU

Reduksjon av områder der handel er tillatt er gunstig fordi det kan gi en konsentrasjon av forretninger og motvirke at man får svært utflytende områder der det legges til rette for handel. Bestemmelser om maksimum andel forretning i hvert område kan innebære at enkelte områder allerede er ferdig utbygd med tanke på handel. Visse utvidelsesmuligheter for eksisterende forretninger bør ivaretas. Reduksjon av tillatt TU er ikke så gunstig i forhold til vedtatt fortetningspolitikk. Det er bedre å utvikle områdene med høy tetthet, men begrense handelen på andre måter.

Det er en utfordring å begrense vekst i handel. I det endelige planforslaget valgte man å redusere områder hvor forretning kan tillates, samt å sette en øvre grense på 50 % forretning av samlet utbyggingspotensial for hvert felt/-kvartal i næringsområdene hvor en tillater handel. Dette følges opp ved at det i endelig planforslag kun kan tillates forretninger innenfor senterområdene, i en sone langs Haakon VII's gate og ved E6 på Leangen i tilknytning til senterområde S2.

Anslag viser at utbyggingspotensial for forretning er redusert med 20 % og 34 dekar i forhold til høringsforslaget, til 141 dekar. I forhold til prinsippsakens-/arealdelens potensial er imidlertid potensialet for forretning redusert med hele 64 % og 248 dekar. Samtidig ser en praksis at forretningsandelen i S1-A blir svært lav da det legges opp til nesten bare boliger der.

Når en i det endelige planforslaget likevel åpner for handel i et relativt stort område, er det med bakgrunn i at kommuneplanens arealdel forutsetter at det ikke skal etableres kjøpesenter i andre deler av byen enn Midtbyen og avlastingssentrene. For å unngå kjøpesenterutvikling på for eksempel Tunga eller Sluppen, blir det derfor viktig å legge en viss fleksibilitet inn i planen for lokalisering av denne type forretninger nettopp på Lade/Leangen. Det aller meste av utbyggingsområdene i planen er dessuten i privat eie, og kommunen kan ikke styre hvor og når utviklingen skal komme.

Alternativ som å legge "lokk" på nye etableringer utenfor senterområdene (S1 og S2) anses ikke realistisk i forhold til nåværende praksis, og det er problematisk å legge begrensinger på andel handel pr. kvartal, da mange kvartal allerede har nådd kvoten, og det kan oppstå forskjellsbehandling mellom de som kommer først og sist.

Kommunedelplanens intensjon er at etablering av kjøpesenter fortrinnsvis legges til senterområdene. Næringsområder hvor det tillates etablert noe forretning bør primært gi plass for noe mer arealkrevende handel, som for eksempel møbler, tepper og hvitevarer. Plasskrevende (særlig arealkrevende) varegrupper, som for eksempel større forhandlere av biler og trelast, er unntatt og kan etableres i hele næringsområdet. Å gi rom for sistnevnte vil være med å begrense andel varegrupper som tradisjonelt konkurrerer med Midtbyen.

Det presiseres at denne politikken må følges opp i bebyggelses- og reguleringsplaner.

Trondheim kommune

RÅDMANNENS KONKLUSJON OG ANBEFALING

Kommunedelplanen er et viktig verktøy for å oppnå en helhetlig, langsiktig utvikling på Lade, Leangen og Rotvoll. Et stort press på plan- og byggesaker i planområdet gjør at det er stort behov for å få avklart forutsetninger og retningslinjer for saksbehandlingen.

Det er nødvendig at kommunen avklarer kommunens rolle og strategi for gjennomføring av offentlig infrastruktur i byomformingsområdene generelt, ikke bare på Lade/Leangen. Kommuneplanens arealdel bør derfor følges opp ved at Trondheim byteknikk fremmer en egen sak vedr. gjennomføringsstrategi.

Vedtak av kommunedelplanen er ikke avhengig av en avklaring rundt dette, da kommunedelplanen med nødvendige rekkefølgekrav gir et fleksibelt rammeverk som gir grunnlag for ulike gjennomføringsmuligheter. I tråd med dagens praksis, vil utbygging av nødvendig infrastruktur måtte gjennomføres etappevis i tilknytning til aktuelle utbyggingsprosjekter inntil man får generelle, overordnede føringer på plass.

Det anbefales derfor at vedlagt forslag til kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll med bestemmelser og planforutsetninger og retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling godkjennes.

Rådmannen i Trondheim, 9. februar 2005

Inge Nordeide
Rådmann

Arnt Ove Okstad
direktør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

Saksvedlegg 1, utrykt:	Kommunedelplankart, 1:5000, sist datert 8.2.2005
Saksvedlegg 2, eget hefte:	Rapport: <i>Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, sluttbehandling</i> , plan- og bygningsenheten, februar 2005
Saksvedlegg 3, eget hefte:	Vedleggshfte: <i>Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, sluttbehandling, vedlegg</i> , plan- og bygningsenheten, februar 2005
Orienteringsvedlegg 1, utrykt:	Bygningsrådets sak 0220/99; Prinsipper for utvikling av nytt avlastningssenter i Lade-Leangen-området. Igangsetting av arbeid med kommunedelplan, 12.10.1999
Orienteringsvedlegg 2, utrykt:	Bygningsrådets sak 0070/01; Kommunedelplan for Lade-Leangen, vedtak om offentlig ettersyn, 2.5.2001
Orienteringsvedlegg 3, utrykt:	Bygningsrådets sak 0060/03; Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, nye forutsetninger, nye prinsipper, 4.3.2003
Orienteringsvedlegg 4, utrykt:	Bygningsrådets sak 0011/04; Lade, Leangen og Rotvoll, forslag til kommunedelplan, vedtak om offentlig ettersyn, 6.1.2004
Orienteringsvedlegg 5, utrykt:	Komplette merknader