

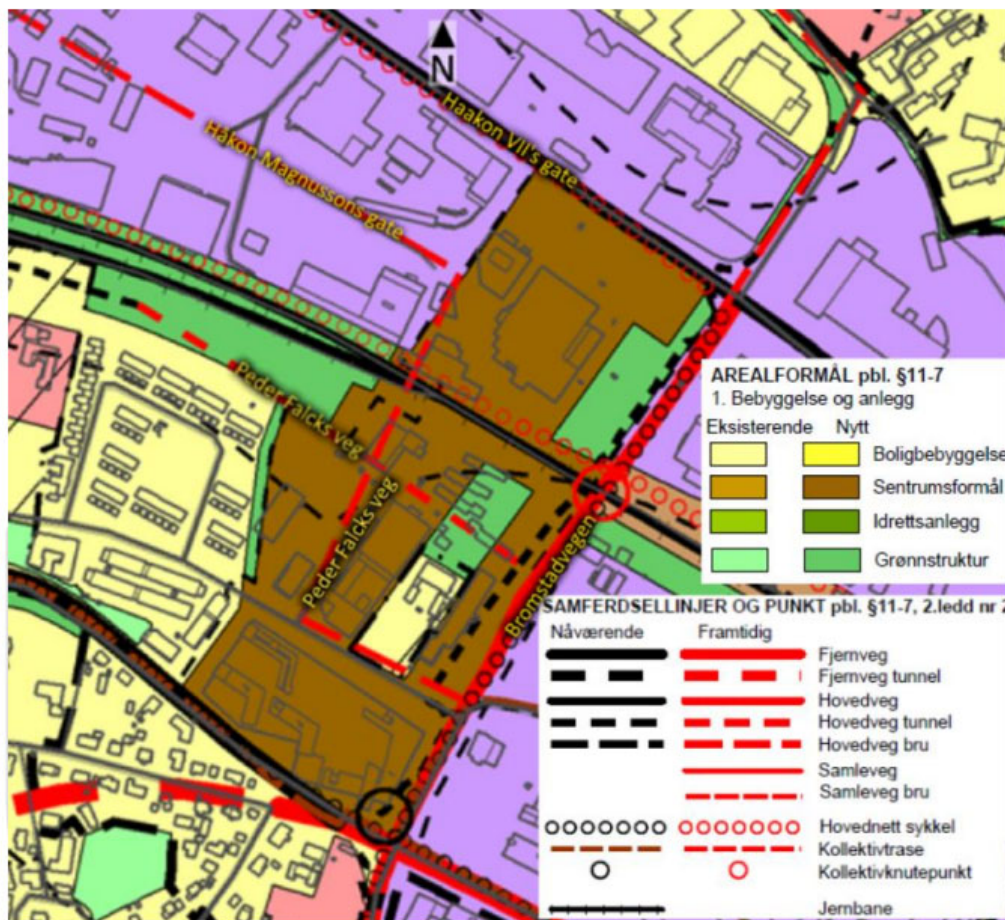
## Utbyggingens virkninger på handelen i Midtbyen

Dato: 16.2.2022

Oslo Works/KOHT

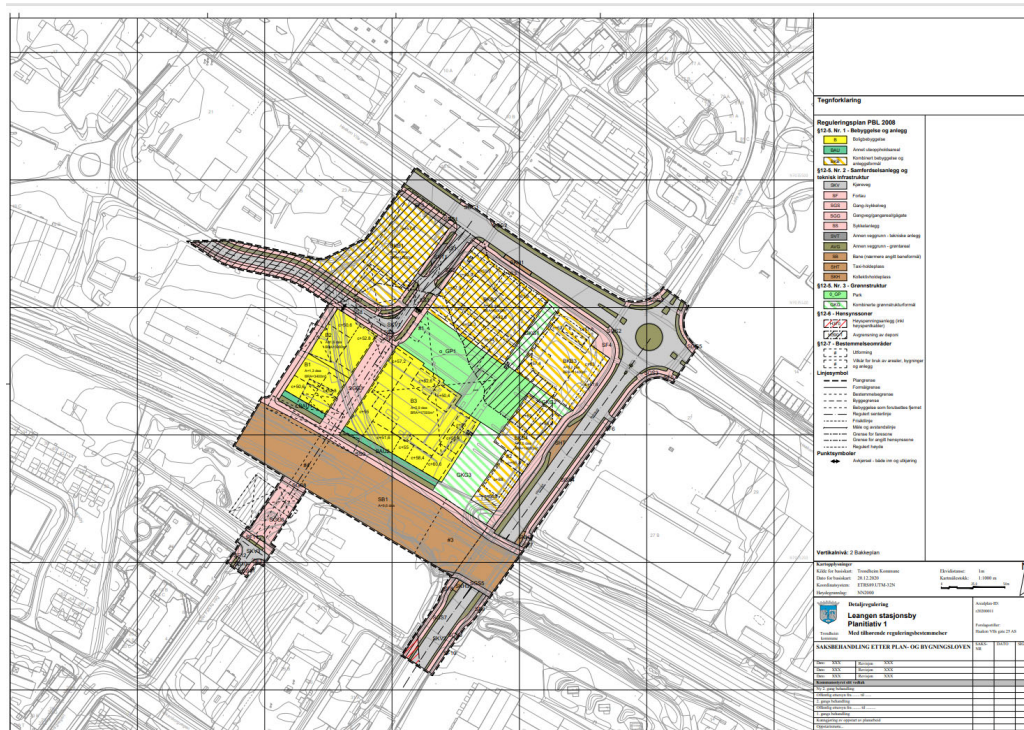
Forholdet er ikke kvantitativt utredet i denne planen, men nylig utarbeidet handelsanalyse ifm. Reguleringsarbeider for Leangen Sentrum Øst, datert 03.04.2020, gir et relevant referansegrunnlag for vurderinger av virkninger også i denne planen.

Denne planen skiller seg derimot vesentlig fra planen Leangen Sentrum øst ved at den forholder seg til avsatte formål i gjeldende overordnede planer, hvor området allerede er avsatt som sentrumsformål:



Figur 1: Planområdet er regulert til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (Trondheim kommune, 2020). Brunt område er sentrumsformål, rød sirkel er kollektivknutepunktet ved Leangen stasjon.

Planforslaget forholder seg i all hovedsak til gjeldende KDP/KPA, men bydelsparken er flyttet inn i området, slik at bebyggelsen langs Haakon VII's og Bromstadvegen skjærer parken for trafikkstøy.



Figur 2: Planforslagets plankart- alternativ 1.

Følgende moderate virkninger antas å gjelde, ut fra kvalitativ vurdering av endringen som planforslaget innebærer, sammenlignet med eksisterende situasjon:

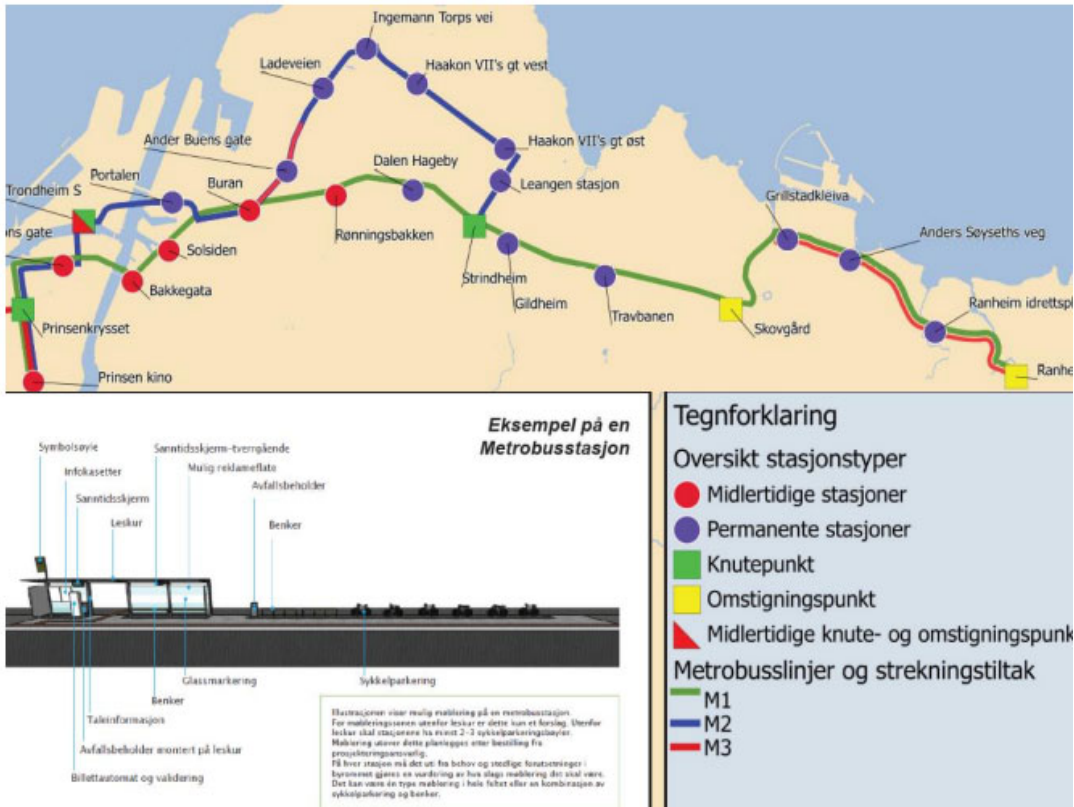
- Arealer for handelsformål reduseres fra eksisterende situasjon til planlagt situasjon, fra dagens ca. 9 000 m<sup>2</sup> forretningsformål, til maks 6 000 m<sup>2</sup> forretningsformål i planforslaget. Ved en etablering av dagligvare, er det satt en øvre grense på 2000 m<sup>2</sup>.

Det må også bemerkes at gjeldende regulering åpner for ca. 13 800 m<sup>2</sup> forretning. Planforslaget legger altså opp til under *halvparten* av dette.

Omsetningspotensialet kan likevel opprettholdes eller økes på bakgrunn av at planforslaget øker det lokale kundegrunnlaget for ny forretning i planområdet, i form av flere boliger og kontorarealer i umiddelbar nærhet.

- Planforslaget medfører ikke svekkelse av næringsinteresser i Midtbyen, da det primært åpnes for *lokale* handels- og bevertningstilbud tilpasset funksjonen som lokalsenter ved kollektivknutepunktet, og *ikke* regionale handels/forretnings- og tjenestetilbud i form av f.eks. kino og kjøpesenter.

I kombinasjon med handel/forretninger for nærområdet, ønskes det etablert en idrettshall/treningshall og ulike kulturformål som eksempelvis Black box, som lokale funksjoner for nærområdet. Planforslaget innebærer videre en etablering av min. 425 enheter bolig, samt inntil ca 17 000 m<sup>2</sup>kontorer.



Figur 3 Oversikt over Metrobussholdeplasser i området og eksempel på en Metrobusstasjon (Miljøpakken, Kart over de tre hovedlinjene, 2020)

I tråd med planer for metrobusstrasé og kommuneplanens arealdel, inkluderer planforslaget stasjon for metrobuss på Leangbrua. I fremtiden forventes området å bli det viktigste kollektivknutepunktet øst for Trondheim S. Framtidig kollektivknutepunkt ved Leangbrua vil bestå av nye Leangen togstasjon, ny stasjon for metrobussen og gangforbindelse mellom tog og buss. Metrobusstasjonen Leangen stasjon vil bli nærmeste holdeplass for det nye idrettsanlegget i nærområdet og for planlagt ny videregående skole på østsiden av Bromstadvegen.

Dette, i tillegg til at all parkering legges under bakken og det innføres maks.-krav på parkering, vil være med på å underbygge nullvekstmålet i Byvekstavtalen av 25.6.2019 ; *all vekst i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.*

Fra avtaleteksten: «Jernbanen spiller en viktig rolle i Trondheimsområdet, og togtilbudet vil, sammen med det øvrige kollektivtilbudet og en arealutvikling som bygger opp om tilbudet, bidra til at nullvekstmålet i avtaleområdet nåes». Virkningen av gjennomføring av planen er en direkte styrking av jernbanen og et viktig stasjonsknutepunkt, og planen fokuserer sterkt på en arealutvikling som bygger opp under togtilbudet. Videre vil planens store satsing på gange-, sykkel, og metrobusløsninger, på en måte der de integreres godt med en urban gate, byroms- og bebyggelsesstruktur, sikre at Leangen stasjonsby blir et attraktivt nytt sentrumsområde der kollektive og miljøvennlige transportformer velges, fremfor økt privatbilbruk, dette i tråd med Byvekstavtalens hovedmål og intensjon. Som trafikkallene i trafikkanalysen viser, vil trafikken gå ned dersom planforslaget vedtas.

I Byvekstavtalens kapittel 5 beskrives en av kommunens forpliktelser slik: «*Bidra til å utarbeide planer som avklarer arealbehov og finansiering for å realisere kryssing av jernbanelinja for gående, syklende og kjørende (der det er hensiktsmessig) i knutepunktene, slik at begge sider av stasjonsområdene kan utvikles og tas i bruk.*» Reguleringsplanen vil, ved endelig vedtak, være et godt virkemiddel for å ivareta kommunens forpliktelse.

Det innebærer også at de foreslåtte handelsarealene i all hovedsak vil serve beboerne lokalt, dvs. lokalt i planområdet, samt tiliggende områder i Lade/Leangen/Strindheim-området, og de som jobber eller uansett har en grunn til å oppholde seg i området tilknyttet knutepunktet.

Etablering av handel er i tråd med gjeldende KDP/KPA, og arealbegrensningene som er satt, medfører en stor nedgang i forhold til dagens situasjon. En utvikling med strøksbetjenende handelstilbud på Leangen antas dermed å ikke svekke Midtbyens rolle som regionens viktigste senter for handel.