

Saksframlegg

Detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15, detaljregulering, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 15/18315

Forslag til vedtak:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15 er lagt fram for bygningsrådet:

- Alternativ 1: Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, sist endret 9.1.2017, i bestemmelser sist endret 9.1.2017 og planbeskrivelse, sist endret 9.1.2016.
- Alternativ 2: Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, sist endret 9.1.2017, i bestemmelser sist endret 9.1.2017 og planbeskrivelse, sist endret 9.1.2016.

Bygningsrådet vedtar å legge planforslagets alternativ 1 og alternativ 2 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11. Før sluttbehandling skal det tas endelig stilling til veitverrsnittet i Lade allé, byggeformål, utnyttelse og byggehøyder i planområdet.

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av pka ARKITEKTER som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Heimdal Eiendom AS. Kommunen mottok komplett planforslag 25.11.2016.

Det er innlevert to alternative planforslag. Forskjellen på planforslagene er at gatetverrsnittet i Lade allé er 14 meter i alternativ 1 og 18 meter i alternativ 2. Bakgrunnen for at det legges frem to forskjellige planforslag er at det er uavklart hvor superbustrasé over Nyhavna skal gå, og at en eventuell superbustrase medfører egen sykkelveg som gjør at vegbredden må økes. Planområdet ligger innenfor området en utredning om superbustrasé over Nyhavna skal omhandle.

Formålet med planarbeidet er å omregulere området fra industriformål til boligformål. Planen åpner for ca. 540 boliger og minimum 500 m² forretning eller tjenesteytende virksomhet i deler av bebyggelsens gateetasje mot Ladebekken og i første og andre etasje mot Jarleveien.

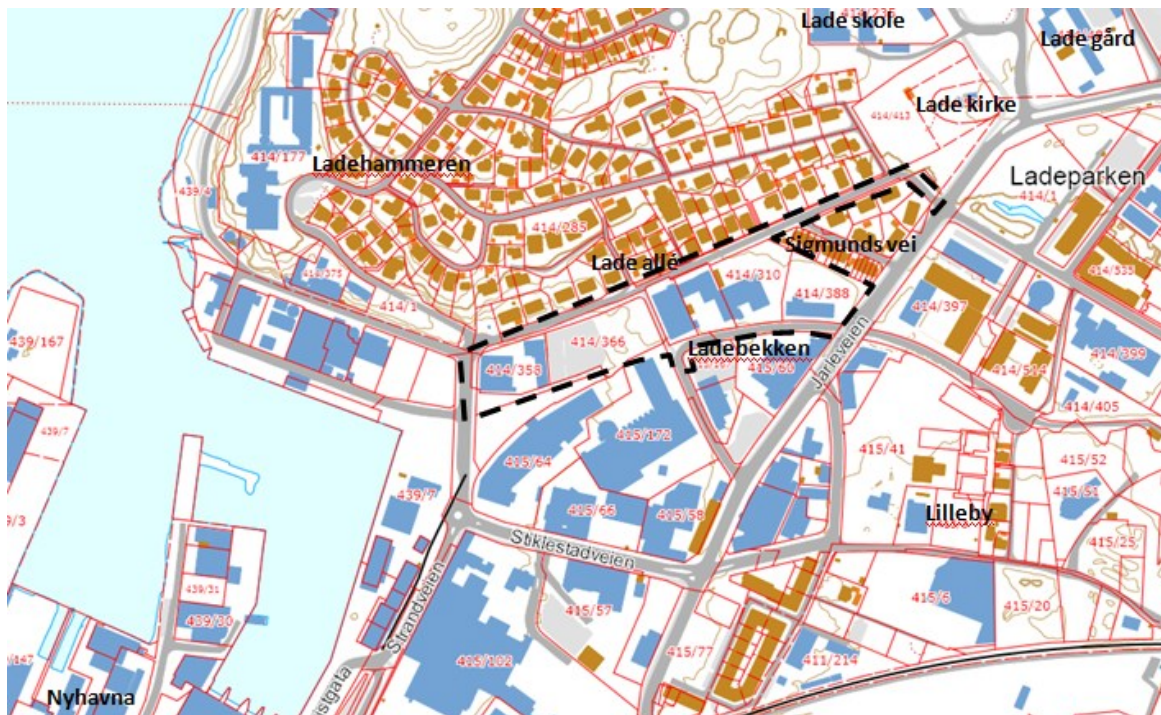
Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Planområdet

Planområdet er 38 dekar, utbyggingsområdet er 29,5 dekar, og avgrenses av Lade allé i nord, veien Ladebekken i sør, Sigmunds vei og Jarleveien i øst og av Strandveien i vest. Lade allé er inkludert i planen helt frem til krysset med Jarleveien. Heimdal Eiendom AS eier eiendommene i planområdet med unntak av gategrunnen. I dag er det verksteder, industri og kontorbygninger i 2-4. etasjer på eiendommene. To av bygningene har antikvarisk verdi. I den sørvendte skråningen nord og øst for planområdet ligger det boligbebyggelse med småhus. Det gikk to omfattende ras i østre del av

Trondheim kommune

planområdet i 1944 med fire omkomne. Det er påvist kvikkleire i vestre del av planområdet.



Figur 1: Planområdet ligger på Lade. Oversiktskartet viser planområdet med stiptet linje.

Beskrivelse av planen

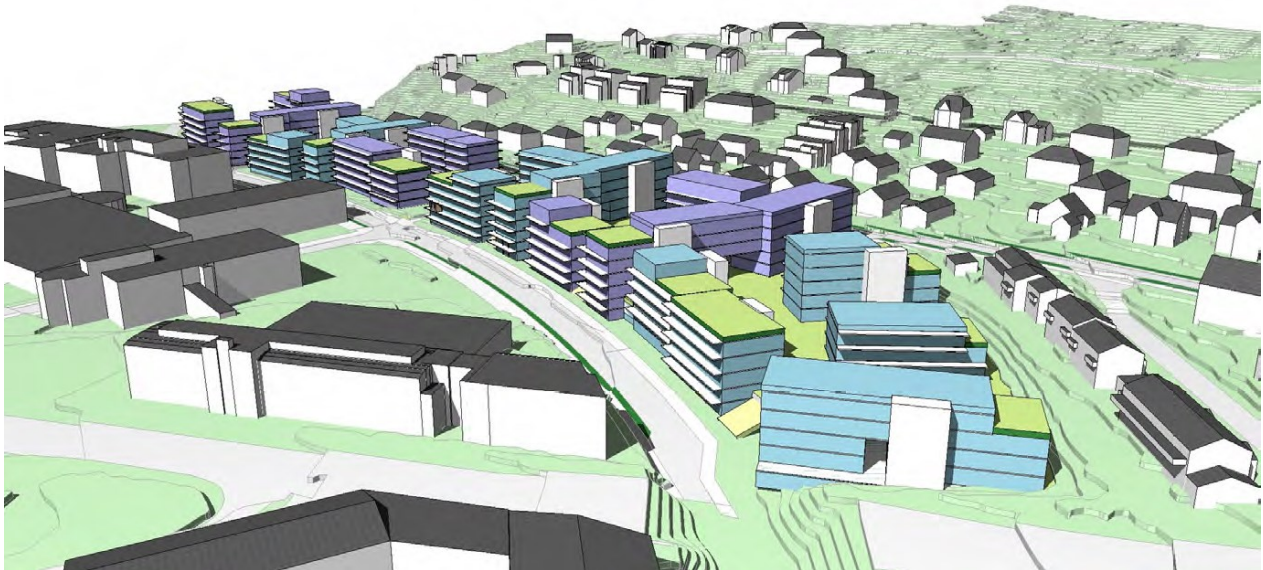
Eksisterende bebyggelse er planlagt revet og det er planlagt ny utbygging på 50 600 m² BRA, noe som gir ca. 540 boliger. Det gir en utnyttelse innenfor utbyggingsområdet på 18,3 boliger pr. dekar. Det er foreslått et utbyggingsmønster med lameller organisert i kvartaler på fire til sju etasjer, samt høy førsteetasje mot Ladebekken. Et hovedgrep i planen er å skape en sammenhengende gangforbindelse gjennom gårdsrommene fra Strandveien i vest til Jarleveien i øst. Den nye bebyggelsen beskrives som en kontrast til eksisterende småhusbebyggelse i nord og som et bindeledd mellom den nye bydelen på Lilleby og den nye bydelen på Nyhavna.



Figur 1: Illustrasjon av foreslått bebyggelse i planområdet, sett fra Strandveien i vest.

Trondheim kommune

Opparbeidelse av veiene Lade allé og Ladebekken er rekkefølgekrav i planen. Den historiske lindealléen i Lade allé skal kompletteres som en del av utbyggingen. Det foreslås sykkelvei i stedet for sykkelfelt i Ladebekken. Det er lagt inn offentlige parkeringsplasser langs veien for å hensynta mulig fremtidig næringsformål. Krysset Lade allé og Strandveien foreslås strammet opp.



Figur 2: Illustrasjon av foreslått bebyggelse i planområdet, sett fra øst.

Virkninger

Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt:

- Geotekniske forhold. Utbygging i et område med utfordrende geotekniske forhold krever særskilte geotekniske tiltak. Det er gjennomført tredjepartskontroll av områdestabilitet i kvikkleiresoner. De geotekniske rapportene konkluderer med at utbyggingen er gjennomførbar og at den mest aktuelle fundamenteringsløsningen er borede peler til berg fordi det er skånsomt mot jordmassene. Som en følge av utbyggingen vil det etableres massefyllinger som gjør at området som helhet vil få større stabilitet.
- Veibredder, busstrase og sykkeltrasé i Lade allé. Et vektverrsnitt på 18 meter vil ha vesentlige konsekvenser for boligeiendommene som ligger inntil veien.
- Byggehøyder og tetthet og virkningene dette gir på landskapsbilde og nabobebyggelse. Noen eksisterende boliger vil miste utsikt. Det er vanskelig å ivareta å opprettholde gode utsiktforhold for alle naboer og samtidig oppfylle gjeldende krav til god arealutnytting. Illustrasjoner er ikke vist med takoppbygg i maksimalt tillatt utstrekning, og dette er en virkning som må illustreres i materialet før sluttbehandling.
- Bokvaliteten for nye boliger innenfor planområdet, særlig støyforholdene, samt solforhold og utforming av uteoppholdsarealer både i gårdsrommene og det offentlige uteoppholdsarealet.

Vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse viser at det er risiko knyttet til masseras, trafiksikkerhet, støv, støy og forurensning i grunnen, men at forholdene skal ivaretas gjennom prosjektering og planlegging i byggefasen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Inntil 540 nye boliger i et sentrumsnært område bidrar til målsetningen om fortetting, reduksjon av CO₂ og om å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt.

Trondheim kommune

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-24 er utbyggingsområdet avsatt til sentrumsformål og Lade allé er avsatt til grønnstruktur. Gjeldende reguleringsplan er R0550a, stadfestet 21.9.1971, der området er regulert til industri. Ladebekken inngår i områderegulering for Lillebyområdet R20090017, vedtatt 26.9.2013.

Avvik fra kommuneplanens arealdel:

- § 14.1 angir et minimumskrav på 0,5 parkeringsplasser pr. boenhet. I planen er det foreslått minimum 0,3 parkeringsplass og maksimum 1,0 parkeringsplasser pr. boenhet.
- § 21.2 tillater støvfølsom arealbruk i gul støysone, dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå. Planen åpner for at 25 boenheter langs Ladebekken får ensidig orientering mot gul støysone. Som avbøtende tiltak er det blant annet foreslått at boligene skal ha innglasset balkong, slik at minst ett soverom har fasade under 55 dBA.

Tidligere vedtak

Vedtatt i Ungdommens bystyre 16.10.2014, sak 16/14 i tidligere forslag til en påbegynt detaljreguleringsplan for Lade allé 9 med flere: *“Ungdommens bystyre gir følgende innspill:Det bør etableres et areal i plan for Lade allé 3 og Lade allé 9. Vi ønsker en offentlig park, og gang- og sykkelveg, og at arealet bør ha dimensjoner som 40 x 60 m for å sikre tilstrekkelig sol. Dette parkarealet skal ikke regnes med som lovpålagt uteareal til de nye boligene, men komme i tillegg til de private grøntområdene, slik at det er tilgjengelig for offentligheten. Byomforming vil gi en helt ny bydel, og derfor er det særdeles viktig å sikre et godt uteareal, samt enkel framkommelighet. Vi ser på det som avgjørende å sette av tilstrekkelig areal til barn og unge tidlig i prosessen. Grønne lunger gir mulighet til rekreasjon og øker trivselen til de som bor i nærområdet. I parkområdet vi ønsker etablert, ser vi for oss muligheter for å sette opp husker som kan brukes av flere aldersgrupper enn de yngste. Lekbar kunst til uorganisert aktivitet er fint estetisk, og her er det viktig at sikkerhet blant brukere er ivaretatt. En scene til fri bruk oppfordrer til kulturell aktivitet og kreativitet, noe som er utelukkende positivt. Diverse større grønne planter og trær bør etableres i parken. Det må være benker og søppelbøtter med avfallssortering i den nye offentlige parken. For at denne parken skal være lukrativ for alle aldersgrupper, da spesielt ungdom, er det også viktig å ha område tilegnet grilling, flerbruksballbinge, sandvolleyballbane samt tilrettelagt område for skating/bmx/parkour og lignende.”*

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Byform

Planforslaget vil gi en bymessig bebyggelse i tråd med sentrumsformålet i kommuneplanens arealdel. Byggehøyder og tetthet kan likevel være grunnlag for diskusjon - særlig med tanke på virkninger for eksisterende nabobebyggelse. Noen vil miste sin utsikt over byen og rekkehusene i Sigmunds allé som vil få mer skygge, særlig ved vårjevndøgn. Ulempen for naboene er forsøkt kompensert med mellomrom mellom bygningene slik at det opprettholdes siktlinjer. Planen har høy utnyttelse og rådmannen har fra starten av prosessen gitt tilbakemelding om at utnyttelsen med fordel generelt kunne vært noe lavere for å gi større åpenhet i utbyggingsområdet, uten at dette er etterkommet i særlig stor grad. De nye boligene vil imidlertid få tilfredsstillende uterom. Det vurderes at nye bebyggelsen gir ulemper, men ikke vesentlige forringede virkninger for eksisterende bebyggelse. Rådmannen mener at planforslaget kan sendes på høring med en slik utforming, men at byggehøyde og utnyttelse skal vurderes endelig før sluttbehandling.

Trondheim kommune

De to verneverdige bygningene i Strandveien 75 og Ladebekken 15 er karakteristiske eksempler på etterkrigstidens industri- og næringsbebyggelse. Rådmannen mener det er vanskelig å ta vare på de verneverdige bygningene innenfor planområdet, men for Nyhavnaområdet vil være nødvendig å prioritere nøye hvilke militær- og industrihistoriske bygninger som skal tas vare på.

Park

Det er foreslått et offentlig friområde i planområdet i tråd med rådmannens anbefalinger for å oppnå ønsket tetthet av offentlige parker i nye utbyggingsområder og for å sikre en offentlig gangforbindelse mellom Jarlheimsbakken og Fridheimsveien. Rådmannen mener parken med fordel kunne vært større.



Figur 3: Illustrasjon som viser ny bebyggelse sett fra øst mot fjorden. Offentlig park til høyre i bildet.

Byggeformål

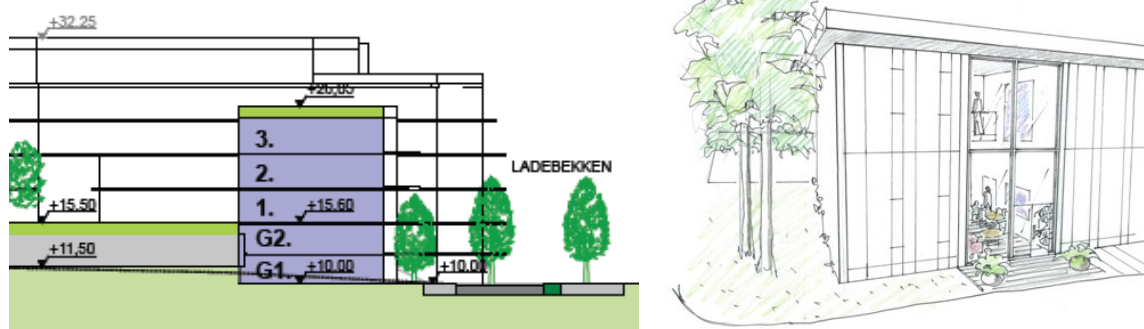
Det foreslås inntil 540 boliger i blokkbebyggelse i planområdet. Det foreslås at bebyggelsens gateetasje mot Ladebekken samt første og andre etasje i område BB-F2 mot Jarleveien kan benyttes til næring, tjenesteyting eller kontor. Det er krav i bestemmelsene om minimum 500 m² forretning på gateplan mot Ladebekken/Strandveien. Rådmannen mener at fasadene vil bli attraktive og eksponerte, og at det derfor i større grad kunne vært krav om næringsformål i førsteetasjen langs Ladebekken enn 500 m², mens plankonsulenten viser til at deres erfaring er at slike lokaler blir stående tomme på grunn av manglende etterspørsel. Dette skal vurderes endelig før sluttbehandling. Rådmannen vil sikre at snarveien fra Ladebekken og opp til superbusholdeplass i Jarleveien får offentlig formål o_TV før sluttbehandling fordi det ikke er sikret godt nok i planforslaget. Det er ikke behov for å sette av areal til offentlig tjenesteyting innenfor planområdet. Barnehagekapasiteten i området er god, og det skal etableres barnehager på Lilleby og Nyhavna.

Støy

Det er utfordrende å få til boliger i førsteetasje med god kvalitet i forhold til støy. Boliger med fasade ut mot Strandveien, Ladebekken og Jarleveien vil bli liggende i gul og rød støysone. De aller fleste boligene vil få stille side og skjermet uteareal, med unntak av 25 boliger som vil få ensidig

Trondheim kommune

orientering mot gul støysone. Innglassede balkonger foreslås som avbøtende tiltak mot støy for å oppnå tilfredsstillende støynivå. Veilederen til T-1442/2012, M-128, beskriver innglassede uterom som mulig avbøtende tiltak for støy. Det er i tillegg bestemmelser som sikrer at disse leilighetene blir over to plan, sydvendt orientering, god dagslystilfang og høy førsteetasje. Plankonsulenten fremhever også at innglassede balkonger er populære hos folk. Innglassede balkonger har ikke vært tatt i bruk i kommunen som erstatning for stille side tidligere, og rådmannen er derfor usikker på om det bør åpnes for en slik løsning. En uttalelse fra kommuneoverlegen er lagt ved saken. Kommuneoverlegen konkluderer med at ensidige boliger i gul støysone med innglassede balkonger ikke er en god løsning med tanke på bokvalitet og beboernes helse, og anbefaler at støyretningslinjens (T-1442) prinsipper om at alle boenheter skal ha stille side og tilgang til et støymessig tilfredsstillende uteoppholdsareal bør følges. Rådmannen ser imidlertid at det er stedmessige forhold med krevende grunnforhold som gjør at parkeringskjeller ikke kan graves ytterligere ned i terrenget for å få til stille side, og mener dette planforslaget derfor kan sendes på høring med en slik løsning.



Figur 4: Snitt som viser at noen leiligheter vil ligge inn mot parkeringsanlegg i to etasjer til venstre og illustrasjon som viser eksempel på leilighet over to plan med innglassede balkonger til høyre.

Gateutforming

Ladebekken foreslås som en urban bygate med mulighet for langsgående parkering på nordsiden av gaten for å legge til rette for fremtidig næringsutvikling på gateplan. Det foreslås sykkelveg i stedet for sykkelfelt i kjørebane slik det er regulert i gjeldende plan for Lilleby. Det vil medføre flere systemskifter for sykkel langs Ladebekken, men undergang under Jarleveien er uansett så smal at man må ut i veibanen slik at systemskifter fra sykkelvei til sykkelfelt ikke nødvendigvis vil oppleves som problematisk.

Lade allé er en historisk ferdselsåre, sannsynligvis fra middelalderen. Trebeplantningen langs veien kan også ses på eldre kart. Riksantikvaren er positiv til at alleen kompletteres med flere trær, men mener at man bør unngå endringer av gatebredden fordi det vil kunne svekke alleen og dens betydning for kirkestedet og kulturmiljøet på Lade. Lade allé er i sykkelstrategien for Trondheim en hovedsykkelvei, der egne sykkelveier foretrekkes. Det har i planprosessen vært usikkerhet omkring det skal planlegges for buss i Lade allé, da det blant annet er uavklart hvor superbuss fra Nyhavna til Lade skal gå. Planmaterialet er utarbeidet med utgangspunkt i 14 meters vegbredde med kjøreveg og fortau, og der syklist og bilister deler vegbane. Lade allé vil kun ha 50-70 biler i døgnet dersom det ikke skal være buss i gaten og den vil være stengt for gjennomkjøring. I planforslaget er det vist til at det mest trafikksikre er at syklist og bilister deler veibanen når trafikkmengden er så liten. Et 18 meter bredt vektvernsnitt vil være særlig problematisk på Lade allé på strekningen mellom Sigmunds vei og krysset med Jarleveien, der vektvernsnittet vil berøre flere boligeiendommer. Grunn må erverves dersom det skal etableres sykkelvei på denne strekningen.

Trondheim kommune

Rådmannen har funnet det mest hensiktsmessig at to planforslag legges ut til offentlig ettersyn ettersom det ikke er besluttet hvor superbustrasé over Nyhavna skal gå. Det kan kjøres buss i Lade allé både i alternativ 1 og 2, men dersom det skal gå superbuss i Lade allé er det vanskelig å forene med at syklistene og kjøretøy skal dele kjørevegen. I alternativ 2 er derfor utarbeidet et alternativ med egen sykkelveg. Før sluttbehandling av planen må vegtvvernsnittet for Lade allé bestemmes.

Avveining av konsekvenser

Utbygging av Strandveien, Lade allé og Ladebekken, vil gi et viktig bidrag til boligbyggingen i Trondheim og bygger opp under kommunens fortettingsstrategi. Det er viktig for gjennomføring av Lillebyplanen at veien Ladebekken blir utbygd. Geotekniske vurderinger av de vanskelige grunnforholdene i planområdet har vært premissgivende for planlagt utbygging. Avvik i parkeringskravet kan tilrådes blant annet fordi det bygges opp under bymiljøavtalen som sier at trafikkøkningen skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport. Den nye bebyggelsen vil gi ulemper i form av tap av utsikt fra boligene i nedre del av Ladehammeren og forringet solforhold for noen boligeiendommer på enkelte tidspunkter i løpet av året.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Opparbeiding av infrastruktur knytta til planen, er satt som rekkefølgekrav. Kommunen må påregne kostnader til drift av de offentlige anleggene; veier, gang- og sykkelveier, parkeringsplasser langs Ladebekken og offentlig friområde. Utbyggingen vil også ha konsekvenser for skolekapasiteten ved Lade skole.

Medvirkningsprosess

Planarbeidet ble varslet igangsatt ved annonse i Adressa 6.6.2015. Et åpent informasjonsmøte ble avholdt 19.6.2015. Det har vært flere møter og befaring med representanter for naboer i Lade allé. Det er kommet inn 10 merknader ved oppstart og samrådsfasen. Mange naboer i området har samordnet seg i en nabogruppe, og de har i løpet av prosessen skrevet flere brev som er sammenfattet i planbeskrivelsen. Kort oppsummert mener naboer at det er stor risiko å grave i/belaste grunnen, de er sterkt i mot en kollektivtrase i Lade allé, at ny utforming av krysset Lade allé - Jarlheimsbakken ikke er gjennomførbar og at byggehøyder og utnyttelse er for høy og ønsker maksimalt tre etasjer mot Lade allé. Merknadene med kommentarer er oppsummert i planbeskrivelsen i vedlegg 1.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslagene i alternativ 1 og alternativ 2 kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Før sluttbehandling skal det tas endelig stilling til veitvernsnitt i Lade allé, tetthet, byggehøyder og byggeformål.

Rådmannen i Trondheim, 16.1.2017

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Marthe Mollan Sesseng
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, sist datert 09.01.17, for alternativ 1 og 2
- Vedlegg 2: Reguleringskart på grunnen, alternativ 1, målestokk 1:1000 (A1) sist datert 09.01.17
- Vedlegg 3: Reguleringskart på grunnen, alternativ 2, målestokk 1:1000 (A1) sist datert 09.01.17
- Vedlegg 4: Reguleringskart under grunnen, målestokk 1:1000 (A1) sist datert 09.01.17
- Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser, alternativ 1, sist datert 09.01.17
- Vedlegg 6: Reguleringsbestemmelser, alternativ 2, sist datert 09.01.17
- Vedlegg 7: Soldiagram, alternativ 1
- Vedlegg 8: Soldiagram, alternativ 2
- Vedlegg 9: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 10: Perspektiver fra nabohus og fjernvirkninger fra Tyholtårnet og Utsikten
- Vedlegg 11: Oppriss og snitt
- Vedlegg 12: Modellbilder
- Vedlegg 13: ROS- analyse
- Vedlegg 14: Geoteknisk utredning
- Vedlegg 15: 3. partskontroll av områdestabilitet i kvikkleiresoner
- Vedlegg 16: VA- utredning
- Vedlegg 17: Trafikkanalyse
- Vedlegg 18: Støyutredning
- Vedlegg 19: Luftkvalitet
- Vedlegg 20: Miljøgeologisk grunnundersøkelse
- Vedlegg 21: Notat om fremtidig kollektivbetjening av området
- Vedlegg 22: Notat om avfallssug
- Vedlegg 23: Notat om tilrettelegging for redning og slokking
- Vedlegg 24: Skisse for kjellerplan
- Vedlegg 25: Stedsanalyse
- Vedlegg 26: Merknader ved oppstart og samråd

Saksprotokoll

Utvalg: Bygningsrådet
Møtedato: 31.01.2017
Sak: 12/17

Tittel: **Saksprotokoll - Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15, detaljregulering, offentlig ettersyn**

Resultat: Behandlet
Arkivsak: 15/18315

Vedtak:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15 er lagt fram for bygningsrådet:

- Alternativ 1: Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, sist endret 9.1.2017, i bestemmelser sist endret 9.1.2017 og planbeskrivelse, sist endret 9.1.2016.
- Alternativ 2: Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket pka ARKITEKTER, sist endret 9.1.2017, i bestemmelser sist endret 9.1.2017 og planbeskrivelse, sist endret 9.1.2016.

Bygningsrådet vedtar å legge planforslagets alternativ 1 og alternativ 2 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Før sluttbehandling skal det tas endelig stilling til veitverrsnittet i Lade allé, byggeformål, utnyttelse og byggehøyder i planområdet.

Bygningsrådet mener at planforslaget bør bearbeides for å sikre gode bomiljø og uterom samt hensynta eksisterende boligbebyggelse nær planområdet. Utnyttelsen innen utbyggingsområdet er langt høyere enn minimumskravet i kommuneplanens arealdel og kan dermed reduseres for å bidra til bedre bokvalitet i utbyggingsområdet. Bygningsrådet ber om at fram til sluttbehandling skal følgende innarbeides i planforslaget:

1. Øke størrelsen på parkområdet i tråd med Rådmannens vurdering for å sikre et godt uteareal og etablere en "grønn lunge" tilgjengelig for offentligheten.
2. Større åpenhet i utbyggingsområdet og bredere siktlinjer for å gi bedre uterom og økt bokvalitet.
3. Økt variasjon i byggehøyde for å sikre et mer variert uttrykk og bedre tilpasning til nærliggende boligområde.
4. Alle boenheter skal ha en stille side jamfør kommuneplanens arealdel.
5. Sikre mer næringsareal i førsteetasje mot Ladebekken/Strandveien for å bidra til et urbant gateliv og en bedre fasade på bakkeplan.
6. Lavere parkeringskrav enn det som ligger til grunn i kommuneplanens arealdel.

Trondheim kommune

Behandling:

Sendt medlemmene før møtet:

- E-post 23.1.2017 fra nabogruppen ved Lade allé v/Rolf Mo
- Notat med vedlegg fra rådmannen datert 26.1.2017

Marek Jasinski (Ap) forslag pva Ap, V, MDG, SV, KrF:

Bygningsrådet mener at planforslaget bør bearbejdes for å sikre gode bomiljø og uterom samt hensynta eksisterende boligbebyggelse nær planområdet. Utnyttelsen innen utbyggingsområdet er langt høyere enn minimumskravet i kommuneplanens arealdel og kan dermed reduseres for å bidra til bedre bokvalitet i utbyggingsområdet. Bygningsrådet ber om at fram til sluttbehandling skal følgende innarbejdes i planforslaget:

1. Øke størrelsen på parkområdet i tråd med Rådmannens vurdering for å sikre et godt uteareal og etablere en "grønn lunge" tilgjengelig for offentligheten.
2. Større åpenhet i utbyggingsområdet og bredere siktlinjer for å gi bedre uterom og økt bokvalitet.
3. Økt variasjon i byggehøyde for å sikre et mer variert uttrykk og bedre tilpasning til nærliggende boligområde.
4. Alle boenheter skal ha en stille side jamfør kommuneplanens arealdel.
5. Sikre mer næringsareal i førsteetasje mot Ladebekken/Strandveien for å bidra til et urbant gateliv og en bedre fasade på bakkeplan.
6. Lavere parkeringskrav enn det som ligger til grunn i kommuneplanens arealdel.

Votering:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Jasinskis forslag ble vedtatt mot 1 stemme (1FrP).

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift