



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20190014

Arkivsak:20/134

Detaljregulering av Østmarkveien 3 og 5, gnr/bnr 414/381 mfl. detaljregulering, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 25.01.2021

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) :

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av TAG arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Skanska Norge.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Saken ble avvist i bygningsrådet i sak 0031/20, 17.3.2020.

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA), og faller derfor ikke inn under forskrift om konsekvensutredning.

Hensikten med planen

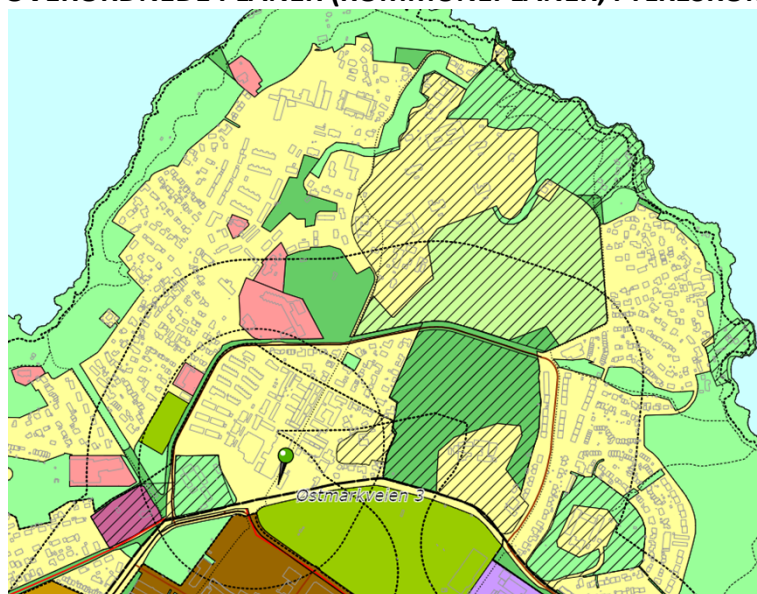
Hensikten med planen er å legge til rette for flere boliger og torg i tilknytning til et lokalt sentrum, samt oppgradering av anlegg for gående og syklende langs Lade allé. Det legges til rette for boligbebyggelse, sentrumsformål, offentlig og privat torg og offentlig trafikkareal; kjøreveg, fortau og sykkelfelt med fortau.



Planområdet er markert med svart linje.

PLANSTATUS

OVERORDNEDE PLANER (KOMMUNEPLANER, FYLKESKOMMUNALE PLANER)



Figur viser utdrag av kommuneplanens arealdel. Planområdet er markert med grønn nål.

Planområdet er avsatt til bolig i kommuneplanens arealdel. Det er vist som eksisterende boligbebyggelse. Eiendommen har tidligere vært benyttet til næringsformål.

Lokalt sentrum: Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde lokalsenter. I bestemmelsene anføres det at lokalsentre skal ha høy arealutnyttelse, tydelige senterfunksjoner og offentlige torg eller park. Lokalsentre skal samlokalisere boliger, varehandel og andre servicefunksjoner. Det anføres også at tjenesteyting skal vurderes etablert i eller i tilknytning til områder angitt som lokalsentre. KPA angir at det skal være minimum 6 boliger per daa innenfor bestemmelsesområde lokalsenter.

Kollektivåre: Hoveddelen av planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde kollektivåre. Dette viser at planområdet har god kollektivdekning. KPA angir at det skal være minimum 6 boliger per daa innenfor bestemmelsesområde kollektivåre.

Kommunen arbeider med en tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter. Østmarkveien 3 og 5 er en del av Lade lokale sentrum. I planprogrammet til dette planarbeidet heter det at fortetting må styres mot lokale sentrum og at lokale sentrum må løftes frem.

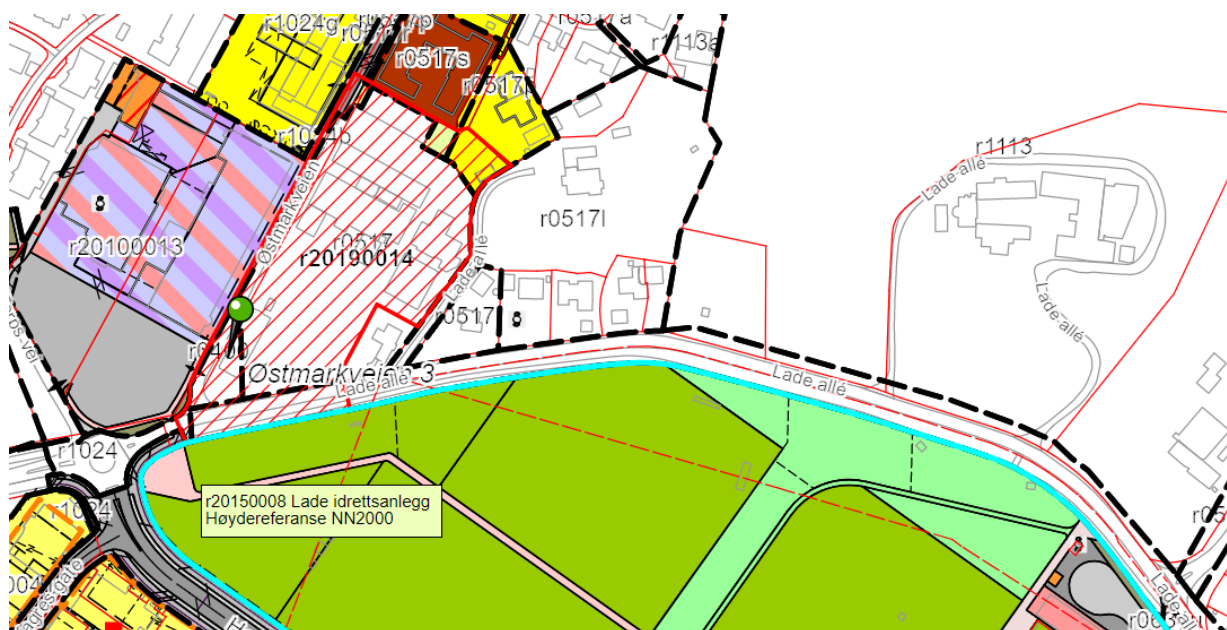
Byvekstavtalen

Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal, fylkeskommunen og staten signerte en ny byvekstavtale 25. juni 2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Handlingsprogram energi og klima 2017-2020 anfører at arealutvikling skal bygge opp under vedtatt rutestruktur for kollektivtrafikk og utvikling av kollektivknutepunkt og lokale sentrum.

GJELDENE REGULERINGSPLANER

Gjeldende reguleringsplan for utbyggingsområdet er r0517, Østmarka, Ringve, Fagerheim, Devle m fl, stadfestet i 1952. På plankartet er området vist som Ladesletta gartneri. Planområdets nordøstre hjørne omfattes av r0517s - Østmarkveien 7 der området er avsatt til gartneri. Ellers er planområdet en del av reguleringen for Lade allé og Lade idrettsanlegg r20150008.



Figuren viser reguleringsplaner i området.

TILGRESENDE REGULERINGSPLANER

Tilgrensende planer er hovedsaklig:

R0517 Rognli og tilliggende eiendommer, vedtatt 26.9.1991. Formålet er bolig, og hele hovedeiendommen på Rognlieiendommen, inklusiv den gamle adkomstvegen, er regulert til spesialområde bevaringsområde. I tillegg skal bjørkealleen bevares. Planens hensikt er å bevare det arkitekturhistoriske og kulturhistoriske villa-anlegg med tilhørende park og bjørkeallé, og innregulere fremtidig ny bebyggelse på eiendommen Rognli ut fra hensynet til villa-anlegget og parklandskapet.

r0517s - Østmarkveien 7, vedtatt 21.3.2001. Formål hovedsakelig allmenntilrettelagt formål – omsorgsboliger, og bestemmelsene krever maks høyde to etasjer og gesimshøyde c+ 39 og maksimumshøyde c+45.

r1024g – Østmarkveien 6c, vedtatt 24.4.2003. Formål boliger. Høyde på eksisterende bebyggelse som inngår i planen skal ikke overskrides, og maks etasjer er fire. Takoppbygg for heishus i maks 1,7 m høyde tillates.

r20100013 – Østmarkveien 2 og 4 (Ladetorget), vedtatt 25.8.2011. Formål hovedsakelig forretning/kontor/tjenesteyting og parkeringsplass. Maks høyde på bygningen nærmest Østmarkveien er begrenset til +39,8, mens det i andre felt tillates høyder opp til cote + 45,5.

r1113 – Ringve gård, vedtatt 17.02.1972. Formål er botanisk hage og musikkhistorisk museum.

STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 26.9.2009

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling. Det skal i tillegg legges til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med fokus på utvikling av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen 20.09.1995

Gjennom arealplanleggingen skal man sikre at arealer og anlegg som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare. Nærmiljøer for målgruppen skal ha arealer for utfoldelse og for at de skal kunne skape sitt eget lekemiljø.

Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunen 28.9.2018

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringer.

PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Arealet avsatt til bolig og torg omfattes i all hovedsak av eiendommen gnr/bnr 414/381. Areal avsatt til samferdselsarealet ligger på flere gårds- og bruksnummer som eies av kommunen.

BELIGGENHET, AVGRENSNING, STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

Planområdet ligger på Lade, ca. 3,7 km fra Trondheim torg, i umiddelbar nærhet til Ladetorget og Lade idrettsanlegg.

Det omfatter Lade allé og en stripe av idrettsanlegget mellom Østmarkveien og Olav Engelbretssons allé. Mot øst avgrenses planområdet av Villa Rognli-eiendommen og eneboligeiendommer, og mot nord av lav blokkbebyggelse, boligeiendommer og Ringve museum og botaniske hage.

Størrelsen på planområdet er cirka 26 000m².

DAGENS BRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Det har vært drevet gartneri i planområdet. Bygningsmassen står pr i dag tom. Nord og øst for planområdet er det boliger samt Ringve museum og botaniske hage. Vest for planområdet drives handels- og tjenesteyting med stor parkeringsplass mot sørvest. I sør ligger Lade idrettsanlegg.

STEDETS KARAKTER

Ladehalvøya nord for Lade allé preges av småhusbebyggelse, lystgårdene med sine tilhørende anlegg, og Østmarka, som med sine bygninger og åkerlandskap utgjør et stort areal. Langs Østmarkveien står en allé av edelløvtrær, og to av allétrærne står i planområdet. Sør for Lade allé er det en bebyggelse av en annen skala, med næringsbygg for storhandel, leilighetskomplekser og et større idrettsanlegg. Planområdet ligger i overgangen mellom disse ulike strukturene.

Fra å ha vært jordbruksland, ble nærområdet utbygd for industriformål på begynnelsen av 1900-tallet, med Nobø, norsk bøttefabrikk, og Foki, sardinfabrikk. Østmarkveien var allerede etablert, og industribebyggelsen ble orientert etter denne. Nobøtomta ble på slutten av 1990-tallet omgjort til boligområde.

Den karakteristiske sardinfabrikken er bevart og brukes i dag til handel. Det er i senere tid tilført et større bygningsvolum som innehar storhandel og tjenesteyting. Sammen utgjør disse lokalsenteret Ladetorget. Mot sør har Ladetorget en stor parkeringsflate. Den har vegareal på tre sider og mangler definerende vegger, og oppleves derfor som en stor grå, utflytende flate, dominert av biltrafikk.

Området som utgjør planområdet har siden 1936 vært gartneri. Området i dag er bebygd med tre større drivhus og en driftsbygning, samt lagerbygninger og et åpent areal som har vært benyttet til utsalg av planter i sommerhalvåret, samt parkering og containerlagring. Bebyggelsen er spredt, og tomta oppleves i stor grad som en fortsettelse av trafikkarealet rundt Ladetorget.

Mot øst grenser området til småhusbebyggelse med store tomter med mye stor trevegetasjon. Nærmest ligger villa Rognli med park og allé, samt Lade allé 46, en bungalow som ble brukt som gartnerbolig.



Planområdet sett fra sør-vest markert med svart stipla strek.

LANDSKAP

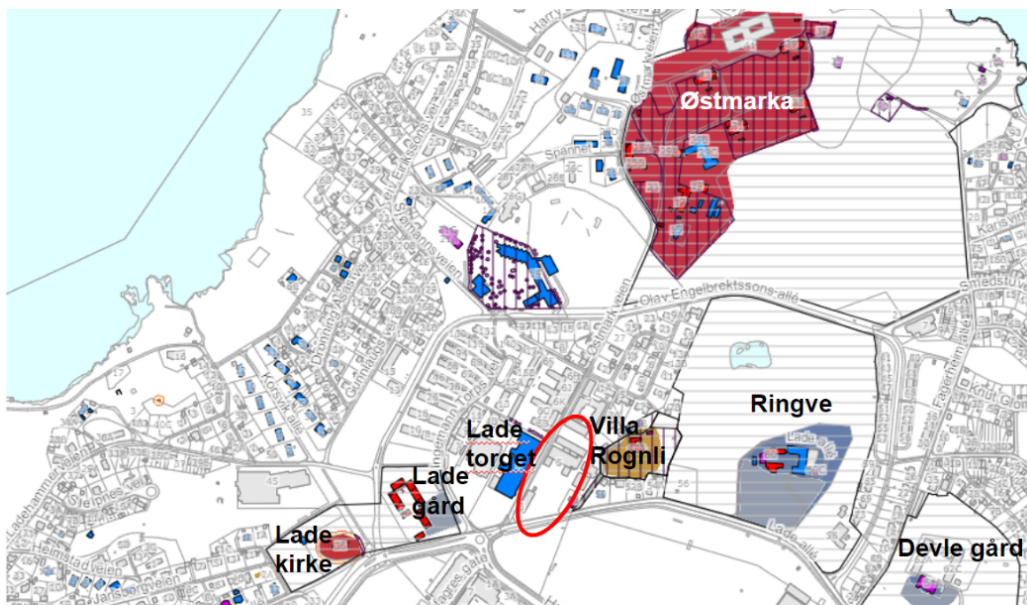
Ladehalvøya har et karakteristisk trekledt kollelandskap. Fra kollene skrår landskapet ned mot fjorden i nord. Mot sør skrår det ned mot idrettsanlegg og bebyggelse. Mot vest avsluttes det med Ladehammeren og i øst med høyden med bygningsanlegget på Devle gård. Det særskilte med kollelandskapet er at det er liten høydeforskjell mellom toppen på høydene og de utbygde slettene omkring.

Selve utbyggingsområdet ligger på et relativt flatt parti, som i øst møter høyden med Villa Rognli på kote c+ 43. Utbyggingsområdet heller svakt mot syd, fra kote c+ 36 ved boligene i nord, til kote c+ 32 sør ved Lade allé.

Det er svært gode solforhold i planområdet. Lade har et godt lokalklima, våren kommer tidlig. Fra bakkenivå i planområdet er det god sikt til bylandskapet mot sør og sørvest.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Planområdet omfattes ikke av noen hensynssone for kulturmiljø i KPA, men det ligger sentralt i herregårdslandskapet, mellom Lade gård og kirke, Villa Rognli og Ringve gård. Herregårdslandskapet på Lade omfatter de om lag 200 år gamle lystgårdene. Disse gårdene, sammen med enkelte andre bevarte eldre gårdsanlegg på Ladehalvøya, står i nært samspill med det dels ubebygde grønne landskapet. En vesentlig del av landskapet er kollene på Lade, der blant annet gårdene Ringve og Devle er plassert. Herregårdslandskapet kan fremdeles oppleves som et uavbrutt landskap sett fra viktige ståsted, og utgjør et nasjonalt viktig kulturmiljø. Herregårdslandskapet er en verdifull del av bybildet og den visuelle sammenhengen mellom lystgårdene og Lade kirke, og Lade gård. Dette landskapet er viktig for å kunne lese og oppleve byens historiske landskap.



Kartet viser antikvariske verdier på Ladehalvøya. Utbyggingsområdet er merket med rød oval.
Kilde: Kommunens aktsomhetskart for kulturminner

Vernestatus for rekken av aktuelle kulturminner som planlagt utbygging kan/vil påvirke:

- Monumentale Lade gård er sammen med Lade kirke avsatt i KPA til hensynssone kulturmiljø Lade kirke og Lade gård. Bygningene er vernet og er klassifisert i klasse A med svært høy antikvarisk verdi i Trondheim kommunes aktsomhetskart.
- Villa Rognli er avsatt i KPA til hensynssone kulturmiljø 2.5 Rognli. Bebyggelsen er klassifisert i klasse A, svært høy antikvarisk verdi.
- Ringve botaniske hage og museum er avsatt i KPA til hensynssone 2.4. Bebyggelsen er klassifisert i klasse A, svært høy antikvarisk verdi.
- Gammel industribebyggelse på Ladetorget er klassifisert i klasse C, antikvarisk verdi.
- Lade allé 46, omtalt som en bungalow, er klassifisert i klasse B, høy antikvarisk verdi.

I planområdet langs Østmarkveien står to omlag hundre år gamle almetrær. De er en del av den opprinnelige alleen som går fra Lade allé og til Østmarka gård.

NATURVERDIER

De store allétrærne i planområdet er alm. Alm er en sårbar art, det vil si en art som er i ferd med å dø ut i Norge, jamfør Norsk rødliste. Det står også en klynge av store trær, alm og platanlønn, ved innkjøringen til Ringve sør for Lade allé.

REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Det er svært god tilgang på offentlige og tilgjengelige uteområder for rekreasjon. Det er ca. 200 m til de grønne områdene på Østmarka, og ca. 600 m til Korsvika og Ladestien med tilhørende naturområder, hvor det blant annet er muligheter for å gå tur, klatre, bade og spille ball. Tilrettelagte lekearealer finner man både i Sirkusparken og på Lade skole. Lade idrettsanlegg er tilrettelagt for mange ulike idretter; fra fotball og tennis til lacrosse og rugby. Fotballbaner finnes også på Ringvebanen ved Lade skole. Stille rekreasjonsområder som Ringve botaniske hage, er i umiddelbar nærhet.

TRAFIKKFORHOLD; KJØREADKOMST, VEGSYSTEM, TRAFIKKMENGDE, ULYKKESSITUASJON, TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER, KOLLEKTIVTILBUD

Lade allé er kommunal og har ensidig gang- og sykkelveg på sørsiden forbi planområdet. Østmarkveien er en smal kommunal to-felts veg uten fortau.

Planområdet har i dag kjøreadkomst fra Lade allé og Østmarkveien. Østmarkveien er stengt ved bom ved Victoria Bachkes vei, og borettslagene Lade Entré og Ladesletta Hage har adkomst fra Østmarkveiens sørlige del. En del av kjørende til Ladetorget benytter også den sørlige delen av Østmarkveien, men kun en kort strekning nærmest Lade allé.

Det omkringliggende vegnettet til planområdet har et godt tilbud for myke trafikanter. Skolevegsrapport 2012 for Trondheim kommune viser at det ikke er meldt inn utrygge punkt eller strekninger i forhold til Lade skolekrets.

Ingemann Torps vei er den nærmeste bussholdeplassen, og avhengig av hvor du bor i planområdet, er avstanden mellom 200-250 meter. Metrobusslinje 2 Lund/Heimdal – Strindheim betjener denne, og har mellom ni og seks avganger i timen. Linje 20 Grillstad – Romolslia har holdeplass ved Ringve gård, og har også hyppige avganger, med hvert 10. og 15. minutt om morgenen og ettermiddagen, og hvert 15. til 30. minutt midt på dagen.

BARNES INTERESSER

Utbyggingsområdet brukes ikke av barn og unge i dag. Lade idrettsanlegg er intensivt brukt av barn og unge.

SOSIAL INFRASTRUKTUR; SKOLEKAPASITET, BARNEHAGEDEKNING, ANNET

Planområdet tilhører Lade barne- og ungdomsskolekrets, hvor det ikke er tilstrekkelig kapasitet i dag. (Kilde: <https://kart.trondheim.kommune.no/skolekapasitet>).

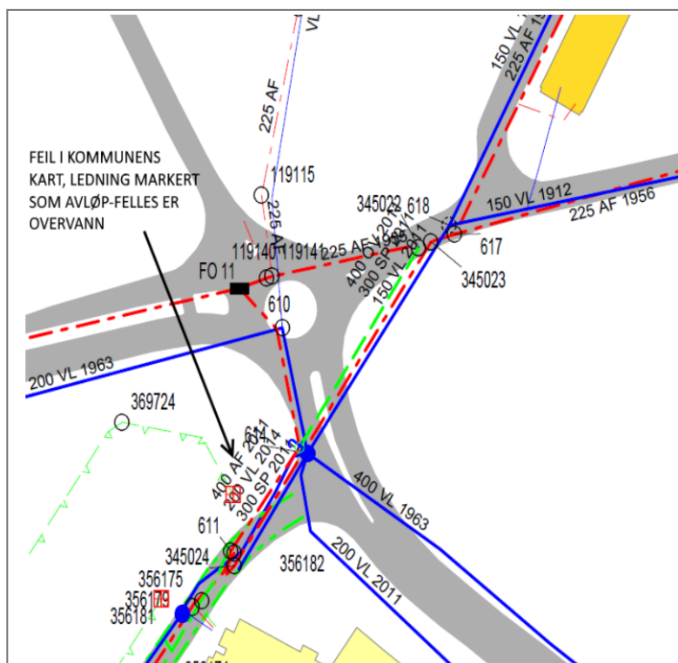
Lade barnehager, Stabburet barnehage, Nobø familiebarnehage og Marihøna familiebarnehage ligger i nærheten av planområdet.

UNIVERSELL UTFORMING

Utbyggingsarealet er dårlig tilrettelagt i dag.

VANN OG AVLØP

Det ligger eksisterende kommunale vannledning og felles avløpsledninger i Lade allé og Østmarkveien. Kommunal overvannsledning har endekum i krysset mellom Lade allé og Østmarkveien. Det er én brannkum i Østmarkveien og én brannkum i Lade allé som ligger innenfor 50 meters avstand fra planområdet. Det er ingen kjente kapasitetsproblemer på aktuelle ledninger.



Vann- og avløpsledninger som kan betjene planlagt bebyggelse.

FJERNVARME

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

GRUNNFORHOLD; STABILITETSFORHOLD, LEDNINGER, RASFARE

Utførte undersøkelser viser at løsmasser i hovedsak består av et topplag av fyllmasser, sand og grus over leire med enkelte innslag av silt og gruskorn før antatt berg ble påtruffet. Det er også registrert et lag med grove masser over bergoverflaten. Dybden til berg varierer mellom berg i dagen i nordøstre del av tomte til over 20 m i søndre del av tomte. Prøver viser fast til middels fast leire. Helt sør på tomte er det påvist et lag med bløt leire i dybden. Poretrykkmålingene indikerer grunnvannstand ca. 1,2 m under terreng.

STØYFORHOLD

Figur under viser støysonekart for området, L_{den} , beregnet i 1,5 meters høyde over terreng. Støysonekartet viser at støyen i hovedsak kommer fra Lade allé.



Beregnet støy L_{den} på planområdet i dagens situasjon, beregnet i høyde 1,5 m over terreng.

LUFTFORURENSNING

Utbyggingsområdet ligger ikke ved høyt trafikkert veinett, og det er ingen annen kjent forurensningskilde i nærområdet.

RISIKO- OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

Utbyggingsområdet ligger i et område med mange kulturminner og kulturmiljø som er sårbare med hensyn nye tiltak. Det er også utsatt for støy og støv fra biltrafikk på tilgrensende veger.

NÆRING

Planområdet ligger tett ved lokalsenteret Ladetorget/Østmarkveien.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

PLANLAGT AREALBRUK, REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til:

BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Boligbebyggelse (1110)
- Sentrumsformål (1130)
- Nærmiljøanlegg (1440)
- Renovasjonsanlegg (1550)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

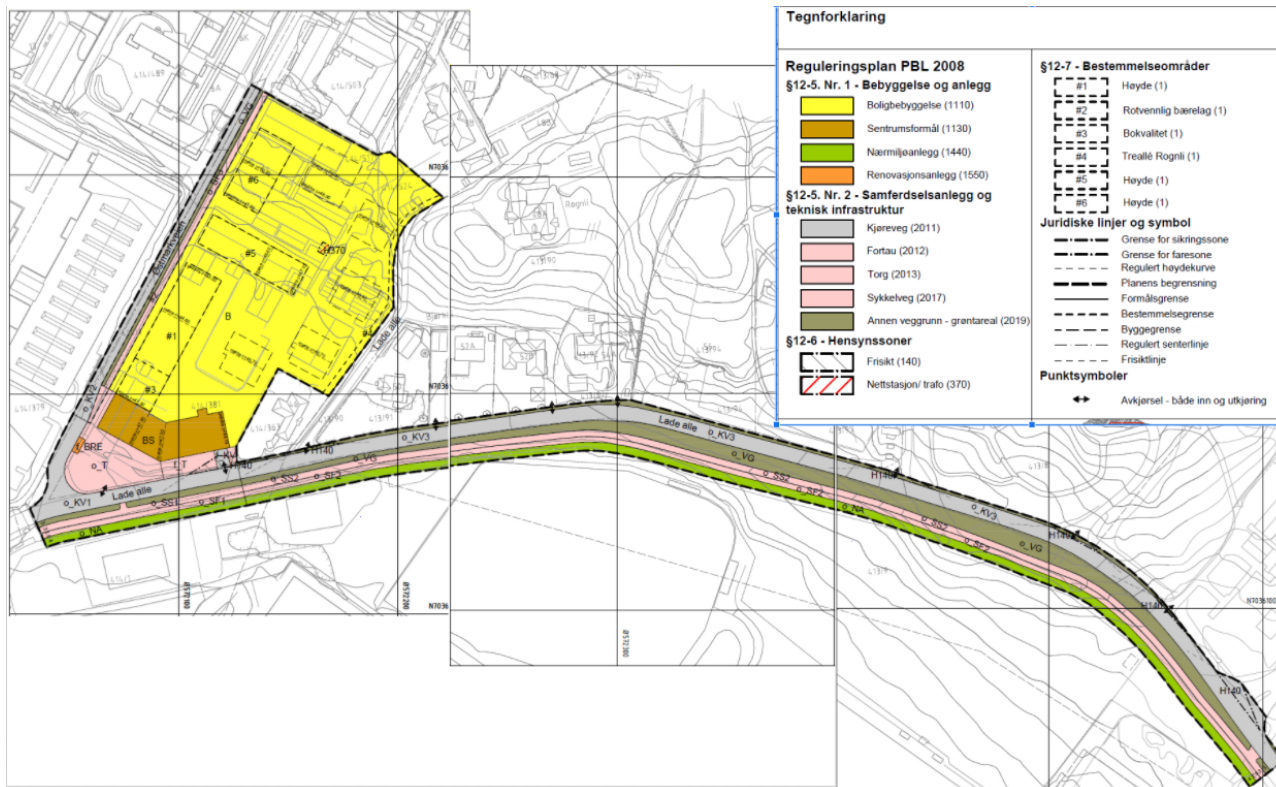
- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Torg (2013)
- Sykkelveg (2017)
- Annen veggrunn – grøntareal (2019)
- Parkering (2083)

HENSYNSSONER

- Nettstasjon-trafo (370)
- Sikringssone – frisikt (140)

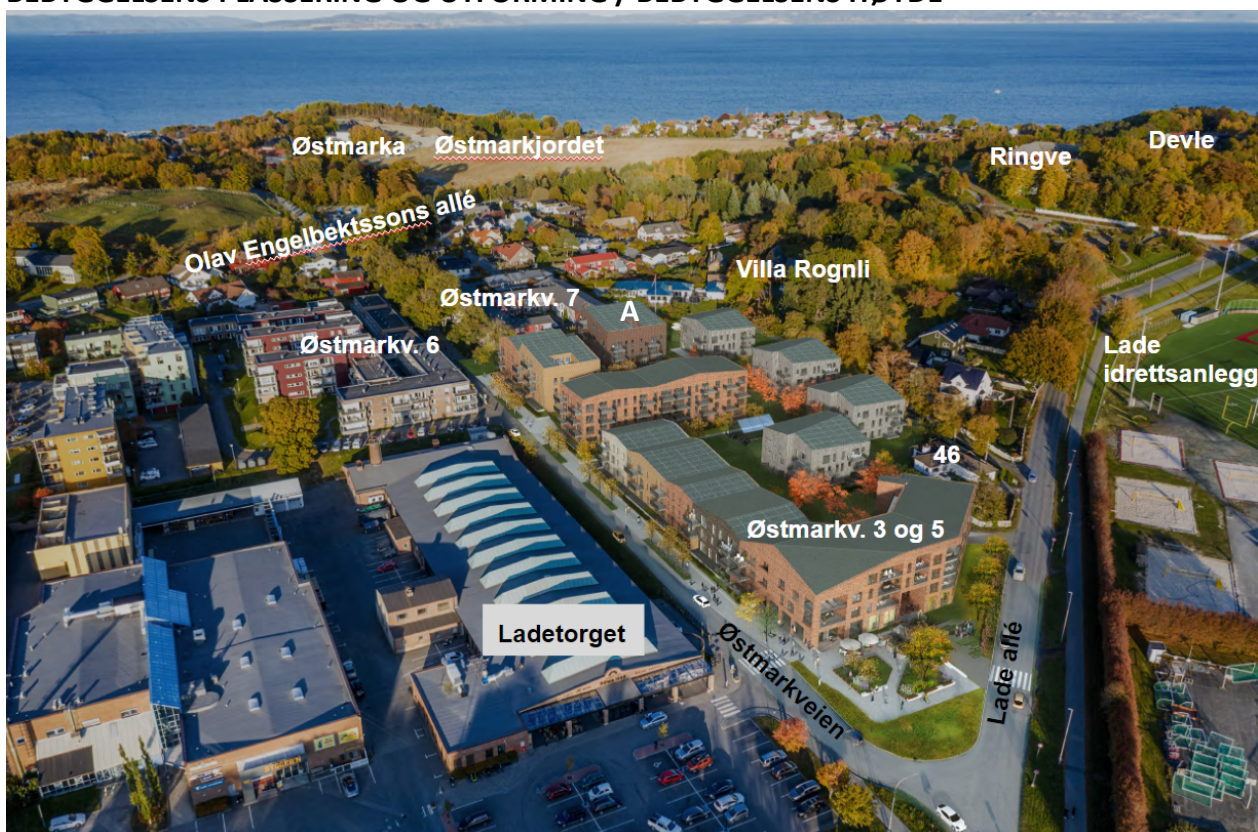
BESTEMMELSEOMRÅDER

- #1 Høyde
- # 2 Rotvennlig bærelag
- # 3 Bokvalitet
- # 4 Treallé Rognli
- # 5 Høyde
- # 6 Høyde



Figuren viser hele reguleringsområdet fra Østmarkveien i vest til Olav Engelbrektssons allé i øst. Se vedlagte plankart.

BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING / BEBYGGELSENS HØYDE



Planområdet med foreslått bebyggelse sett fra sørvest. De grå lavblokkene omtales som punkthus.

Det planlegges åtte leilighetsbygg, med p-kjeller under bebyggelsen. Maksimum byggehøyder er angitt på plankartet. Det foreslås en variasjon i høyde på mellom tre og fire etasjer.

Planforslaget spiller på to ulike typologier; en bymessig, tettere struktur langs Østmarkveien og Lade allé, og frie punkthus (grå farge i illustrasjonen over) mot eksisterende småhusbebyggelse i øst og en blokk merket A mot nord. Langs Østmarkveien og Lade allé er boligblokkene satt sammen til en lengre sammenhengende bebyggelse, som er med på å definere gateløpene.

Blokkbebyggelsen er i tre til fire etasjer langs Lade allé og Østmarkveien. De fire grå punkthus er på tre etasjer, mot Rognli (Lade allé 48) og småhusbebyggelsen i øst. Maksimum tillatt høyde på bebyggelsen (mønehøyde) innenfor planområdet varierer fra kote 44,6 til 50,3.

Mot småhusbebyggelsen i øst har planforslaget mindre blokker med saltak og trekledning. Dette bidrar til for å skape en overgang mellom de ulike typologiene, men blokken framstår som store i forhold til omkringliggende bebyggelse.

All bebyggelse foreslås med forma tak. Bebyggelsen i BS, mot Lade allé, er formet slik at den tas ned i høyde mot småhusbebyggelsen i øst og på hjørnet i vest, mot Lade gård og Ladetorget.

Langs Østmarkveien foreslås flere saltak i østvest retning. Dette bidrar til variasjon i høyde langs gateløpet, og en underdeling av volumene. Bebyggelsen skal også underdeles i mindre enheter ved skifte i farge/struktur/material i fasadene, som ulike bygårder i et kvartal. Fasadene skal være av høy kvalitet, det stilles krav om bruk av tegl, som en videreføring av materialbruken i den gamle sardinfabrikken, nå Ladetorget. Fasader forøvrig er foreslått med tegl- og trekledning.

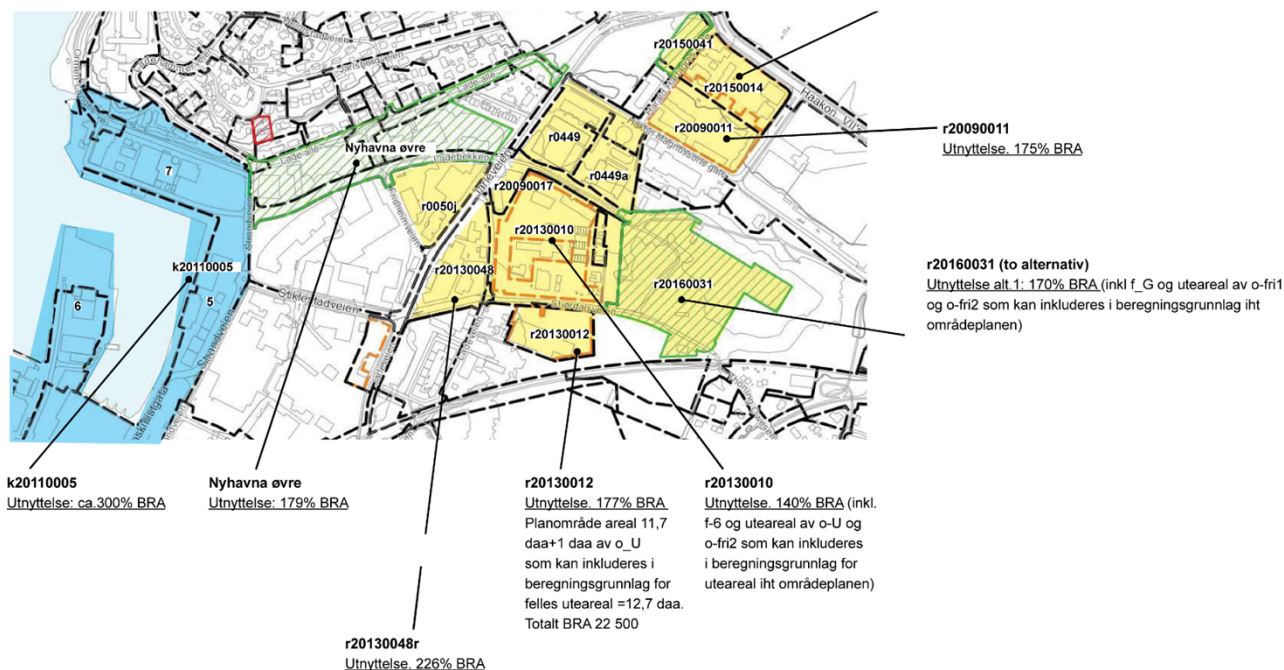
Utenfor bebyggelsen i Østmarkveien er det foreslått et fortau og felt med plass til gatetrær. Mellom fortau og bebyggelsen er det satt av areal som kan nyttes til markterrasser for boligene, avgrenset fra fortauet ved hjelp av vegetasjon og høydeforskjeller.

Mot sør avsluttes bebyggelsen i samme linje som Ladetorget's inngangsfasade. Helt i sør foreslås et torg. Den vestlige delen av torget foreslås offentlig for å knytte virksomheten i Østmarkveien 3 og 5 opp mot Ladetorget og gi det lokale sentrumet et byrom. Torget blir sørvendt, og det vil bli en solvegg utenfor det tenkte næringsarealet. Den østlige delen av torget er privat, og her foreslås nedkjøring til parkeringsanlegget og en trerekke. Det stilles krav om at bygningsfasaden i første etasje skal ha minimum 50 % vindusareal og minimum to innganger. Slik vil fasaden gjenspeile virksomhetene innenfor, for eksempel med direkte innsyn til lokalene gjennom vinduer og innganger direkte fra gaten. Endelig utforming av torget skal godkjennes av Trondheim kommune.

GRAD AV UTNYTTING

Samlet bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 16 500 m² BRA. I bestemmelsene anføres det at parkeringsareal under bakken, sykkelparkering, sykkelboder og drivhus ikke skal medregnes i BRA.

Nylige vedtatte reguleringsplaner og prosjekter som er under bygging i nærområdet sør for Lade allé har en utnyttelse på mellom 175 og 226 %, se illustrasjon under. Med bakgrunn i at planområdet ligger innenfor et lokalt sentrum, vil det i utgangspunktet være naturlig med en tilsvarende høy tetthet. Fordi planområdet grenser opp mot eksisterende småhusbebyggelse og hensynssoner kulturmiljø, foreslås en lavere utnyttelse for å hensynte disse. Tillatt foreslått BRA i denne planen tilsvarer en utnyttelse på ca. 113 %.



Illustrasjonen viser utnyttelse i nærområdet, sør for Lade allé. Utarbeidet av PKA i forbindelse med reguleringsplan for Nyhavna øvre.

ARBEIDSPASSER / STØRRELSE PÅ NÆRINGSAREAL

Bebyggelse mot det foreslåtte offentlige torget reguleres til sentrumsformål. Illustrert næringsareal er på 210 m² i første etasje, og her kan det innpasses næring og/eller tjenesteyting. Hvor mange arbeidsplasser som vil komme er vanskelig å anslå.

ANTALL BOLIGER, LEILIGHETSFORDELING

Det stilles krav til minimum 10 boliger per dekar.
Det stilles krav til at minimum 50 % av leilighetene skal være tre-roms eller større, og at maksimum 2 % av leilighetene kan være ett-roms leiligheter.

BOMILJØ/BOKVALITET

Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand, ca. 3,7 km, fra Trondheim torg. Planområdet har også svært god kollektivdekning, med holdeplass for metrobuss i umiddelbar nærhet, noe som vil gjøre det mulig å bo her uten å være avhengig av bil. Dette understøttes i planforslaget med gode løsninger for sykkelparkering.

I nærområdet, innenfor en sirkel med radius 400 m, har man alt man trenger i hverdagen av handel og tjenester, skoler og idrettsanlegg i umiddelbar nærhet. Det er fantastiske muligheter for lek og rekreasjon i nærliggende parker og friområder som Ringve botaniske hage, Sirkusparken, Ladestien, Korsvika, Grønnlia.

Den foreslåtte bebyggelsesstrukturen mot Østmarkveien/Lade allé gir planlagte uteoppholdsarealer skjerming mot støy, og bidrar samtidig til lune arealer mot sørvestlig vind. Mot øst er bebyggelsesstrukturen åpnere, noe som gjør at uteområdene oppleves større og luftigere. Det dannes grønne koblinger som knytter uteområdene på planområdet til det tilstøtende hagelandskapet. Siktlinjene gjennom området gir kvalitet i form av lys og utsyn, både for leilighetene og uterommene. Leiligheter over andre etasje mot vest og sør har vid utsikt, men også leiligheter lengre inn i feltet kan på denne måten få gløtt ut av området.

Det er en intensjon at alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal, balkong eller markterrasse, slik som vist på illustrasjonene. Det er ikke et krav i bestemmelsene at balkonger skal etableres, men for å få tilstrekkelig uteareal må det etableres balkongareal. Uteområdene mellom boligene utformes og programmeres med rekreasjonsmuligheter for alle aldersgrupper. Planlagte uterom i varierende størrelse kan benyttes for ulike typer aktiviteter. Det foreslås et offentlig torg som en sosial arena for både nye og eksisterende beboere i området.

Blokkene er plassert for å gi mest mulig sol både på uterom og fasader. Bebyggelsesstrukturen gir uterom som varierer i størrelse og funksjon, og som har sol til ulik tid. Det skal gis mulighet til dyrking i fellesarealene, og det skal plantes nyttevekster. Det er tenkt oppført minimum ett drivhus i fellesarealene, som både kan nyttes til dyrking og som fellesrom for boligene.

PARKERING, ANTALL P-PASSER FOR BIL OG SYKKE

Bilparkering skal etableres i kjeller. Det skal avsettes minimum 0,5 per boenhet eller per 70 m² BRA. Det skal etableres ladepunkter for elbil. Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Før full utbygging av området tillates det etablering av midlertidig overflateparkering.

Det skal avsettes minimum tre sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA. Disse skal etableres fortrinnsvis i p-kjeller eller på bakken, men minst 50% av plassene skal plasseres på areal under tak. Minimum 10 % av plassene skal tilrettelegges for transportsykler. Det skal etableres en andel sykkelparkeringsplasser ved hver inngang. Det skal etableres rom for sykkelvedlikehold og vaskemuligheter fortrinnsvis i parkeringskjeller eller på bakken.

Sykkelparkering, sykkelboder og drivhus er medregnet i BRA.

TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR

PLAN FOR VANN OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

Spillvann og overvann fra planområdet tilknyttes kommunalt ledningsnett i Østmarkveien. Det legges nye kommunale ledninger fra eksisterende kummer i krysset mellom Lade allé og Østmarkveien og fram til tilkoblingspunkt for planområdet. Overvann skal fordrøyes lokalt på planområdet iht. Trondheim kommunes VA-norm.

Planområdet tilknyttes kommunal vannledning i ny kum som settes i Østmarkveien. Fra denne fordeles vann internt på planområdet til forbruksvann, sprinklersentraler og uttakspunkter for slokkevann. Antall og nøyaktig plassering av slokkevannspunkter avklares ved utarbeidelse av detaljplan for VA.

Det skal sikres tilstrekkelig avstand mellom bebyggelse på planområdet og eksisterende VA-anlegg i Østmarkveien.

PLAN FOR AVFALLSLØSNING

Nye boliger innenfor planområdet skal tilknyttes mobilt avfallssug. Dokkingpunkt etableres i felt f_BRE i tilknytning til det offentlige torget o_T. Nedgravd kontainer for papp og papir plasseres innenfor felt B. Det tillates også etablering av dokkingpunkt innenfor felt B.

Returpunkt for glass/metall og papp finnes på Ladetorget.

Det tillates etablering av midlertidige avfallsløsninger ved trinnvis utbygging av området.

TRAFO

Det stilles krav til at det skal etableres ny trafo innenfor hensynssone nettstasjon – trafo. Plasseringen skal godkjennes av netteier.

FJERNVARME

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og skal tilknyttes fjernvarmenettet.

TRAFIKKLØSNINGER FOR GÅENDE, SYKLENDE OG KJØRENDE

Gangadkomst skjer via portal fra torget i sør, eller via en av de tre åpningene mot Østmarkveien. For boligene foreslås hovedinngang fra felles uteareal.

Det foreslås et 2,5 meter bredt fortau langs bebyggelsen mot Østmarkveien, som avsluttes i sør i et offentlig torg. Herfra vil det kunne etableres gangfelt som forbinder planområdet både til eksisterende gang- og sykkeløsning langs Lade allé og til Ladetorget.

Det foreslås sykkelveg med fortau sør for Lade allé mellom Østmarkveien frem til Olav Engelbrektssons allé (øst). Kjørevegen i samme utstrekning tas med i planområdet for å samle hele samferdselsanlegget i en plan.

Kjøreadkomst til prosjektet er via p-kjeller. Denne foreslås lagt i sørøstre ende av den private delen av torgarealet. Boligområdet og det offentlige torget skal være bilfritt, men det tilrettelegges for kjørbare gangveger for utrykningskjøretøy og flyttebil/varelevering.

Bredden på kjørefeltet i Østmarkveien foreslås redusert fra seks meter til fem meter. Dette vil bidra til redusert hastighet i forhold til dagens situasjon. Østmarkveien opprettholdes som blindveg, men det tillates gjennomkjøring for renovasjonsbil.

Offentlig torg, fortau og kjøreveg foreslås som offentlig.

PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

Det foreslås opparbeidet offentlig torg, kjøreveg, fortau, sykkelveg med fortau og annen veggrunn med trerekke.

MILJØOPPFØLGING, MILJØTILTAK

Det er utført miljøgeologisk undersøkelse på planområdet. Undersøkelsene avdekket masser med forurensningsnivå over tilstandsklasse 1. Dette gjelder hovedsakelig tungmetaller og oljeforbindelser. Påviste nivå av plantevernmidler er svært lave.

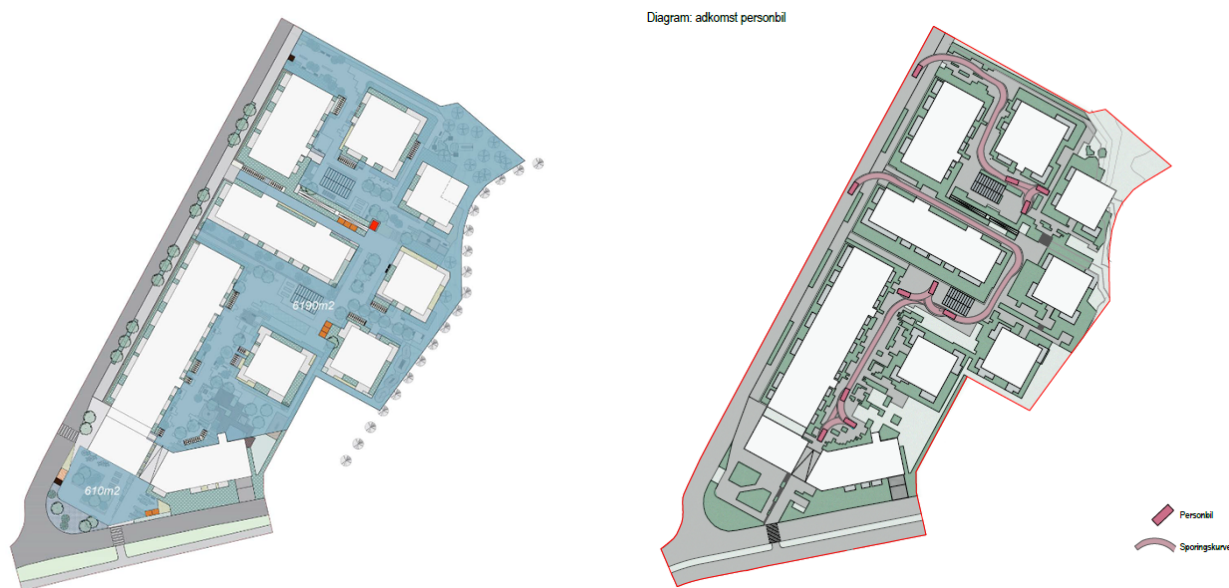
I bestemmelsen § 7.4 stilles det krav om at før igangsettingstillatelse må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, i tråd med forurensingsforskriftens kapittel 2, være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.

UNIVERSELL UTFORMING

Det følger av teknisk forskrift at både offentlige og private utearealer må gis universell utforming. Det er ingen større utfordringer med å kunne løse universell utforming innenfor planområdet. Tomten har relativt lite helning. I hovedsak vil universell utforming løses gjennom god terrengbearbeiding og bevisst materialbruk. Det legges ikke opp til særløsninger for universell utforming.

Alle leiligheter over 50 m² vil være tilgjengelige leiligheter i tråd med teknisk forskrift.

UTEOPPHOLDSAREAL



Figur over til venstre viser uteoppholdsarealet som er regnet med i regnskapet for uteareal. Figur til høyre viser planlagte interne kjørbare gangveger.

Regulert BRA	Illustrert boligareal m ² (unntatt næring, balkong, nedkjøring osv)	Krav til uteoppholdsareal: 50m ² pr 100 m ² bolig	Felles kvalitativt uteoppholdsareal på bakken	Balkonger/ takterrasser/ markterrasser	Tilgjengelig samlet uteoppholdsareal
16500 m ²	Ca 14 200 m ²	7100 m²	6170 m ²	1450 m ²	7620 m²
Solfylt areal 21.mars kl 15			2917 m ²		
Solfylt areal 23.juni kl 18			2773 m ²		

Tabellen over viser regnskapet for uteoppholdsareal for planlagte boliger. Torget regnes med som uterom.

Kravet til uterom er 7100m². Oversikten viser at det er tilstrekkelig felles uteoppholdsareal i henhold til antallet enheter som planlegges. Interne kjørbare gangveger for nød- og nyttetransport er imidlertid regnet med som uterom, og det er ikke i tråd med kommunens veileder for uterom. Når arealet for disse trekkes fra vil ikke solfylt areal være tilstrekkelig oppfylt innenfor felt B, men muligheten til å bruke toget vil kompensere for dette. Alt felles uteoppholdsareal er på bakken. Det åpnes for drivhus i uterommet.

Det er illustrert at samtlige boenheter innenfor felt B og BS vil få private balkonger eller markterasse, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

OVERORDNET PLAN

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel når det gjelder formål og bestemmelser om lokalt sentrum og areal til boligformål.

LANDSKAP; GEOLOGISK OG GEOGRAFISK OG DEMOGRAFISK

Planforslaget vil forårsake utgraving av forurensede masser. Det stilles krav til at det må utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn.

Planområdet ligger geografisk gunstig til med hensyn til tilgjengelighet til service, tjenester, sosial infrastruktur, kollektivtilbud og Trondheim sentrum. Dette legger til rette for lite bruk av privatbil.

Planlagt bebyggelse vil ikke gi noe nytt boligtilbud i forhold til det som allerede finnes i strøket. Utbyggingen vil dermed styrke og videreføre den aldersmessige, kulturelle og sosiale utviklingen i området.

STEDETS KARAKTER, BYFORM OG ESTETIKK

Planlagt utbygging vil ha en positiv virkning på stedets karakter, byform og estetikk ved at det følger opp bebyggelsesstruktur og materialbruk i området, og bidrar til å definere gateløp og plassrom. Det planlegges et nytt offentlig torg som gir mulighet til ferdsel og opphold i forbindelse med det lokale senteret.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, HERUNDER VIKTIGE SIKTROM

For å dokumentere virkningene av planforslaget, er det utført både fjern- og nærvirkninger av foreslått bebyggelse. Se vedlegg til saksframlegget som viser nær- og fjernvirkning av prosjektet. Standpunktene er bestemt av Byplankontoret.

Fjernvirkninger

Fra Pinebergsvingen, Devle gård og Ringve gård/botaniske hage er planområdet ikke synlig grunnet terreng og vegetasjon. Fra Rønningen gård og Tingsteinen er planlagte bygninger innenfor silhuetten av kollelandskapet på Lade. Fra Tingsteinen vil planlagt utbygging redusere det grønne sammenhengende beltet som utgjør herregårdslandskapet på Lade, men sikten til bygningsanlegget på Ringve gård vil opprettholdes. Sikten til hovedbygningen på Rognli vil forringes ved at kun deler av takkonstruksjonen vil være synlig over foreslått bebyggelse.

Nærvirkninger

Det er laget nærvirkninger fra Lade kirke, Lade gård, Sirkusparken, Lade allé, samt Haakon VII's gate.

Lade kirke

Planområdet er ikke synlig fra selve Lade kirke. Man kan se Lade kirke i sammenheng med planområdet fra Tingsteinen, hvor man får Lade kirke i forgrunnen, og planområdet i bakgrunnen.

Lade gård

Når man kommer i Lade allé fra vest mot krysset til Olav Engelbrektssons allé, og møter Lade gårds hovedfasade, vil planområdet ligge i bakgrunnen. Ny bebyggelse ligger så langt bak Lade gård, at den vil oppleves som lavere enn Lade gård. Lade gård vil derfor fortsatt fremstå som et storslagent anlegg. Ved å bruke litt mørkere naturfarger vil ny bebyggelse lettere gå i ett med bakgrunnen,

mens det lyse anlegget Lade gård får stå frem. Det er stilt krav i planen om at byantikvaren skal involveres i valg av fasadematerialer og farger.

Når det er løv på trærne vil planområdet være lite synlig fra det omtalte standpunktet. Deler av bebyggelsen på Lade gård vil også ligge bak vegetasjon.

Når man kommer østfra i Lade allé, ser man baksiden av Lade gård. Man ser lite av selve bebyggelsen før etter at man har passert planområdet. På lengre avstand er det man ser trærne i parken som er en del av gårdsanlegget. Den foreslåtte bebyggelsen er avsluttet i samme linje som Ladetorget. Dette betyr at man reduserer sikten til parken noe, men man har fortsatt et grønt fondmotiv.

Rognli



Planlagt bebyggelse sett fra sørøst. Rognli med parkområdet ses til høyre, bak småhuseiendommene langs Lade allé.

Illustrasjonen viser hvordan Rognli henvender seg mot Lade allé. Utsikt fra stuerom og hageanlegg er vendt mot sør, og mange opplever anlegget fra Lade allé. Rognli oppleves også fra Østmarkveien i dag, men mye av dette innsynet vil skjules av planlagt bebyggelse. Med siktlinjen som er lagt inn nord i planområdet, fra Østmarkveien mot Rognlis hovedinngang, vil det opprettholdes et lite gløtt opp til Rognli.



Dagens situasjon



Ny situasjon

Til venstre ses bilde av boligene nord for planområdet og siktlinjen mellom eksisterende bygninger mot huset og Rognli. Illustrasjonen til høyre viser samme siktlinje med ny bebyggelse til høyre.

Utbyggingsområdet grenser mot adkomsten til Rognli. Det er en smal grusveg med bjørkeallé som ender i en gårds plass på toppen av Rognlihøyden, som ligger på cote +43. Foreslått fotavtrykk og mønehøyder som varierer fra 46,4 til cote + 50,3, vil bli godt synlig fra adkomstvegen og Rognlis inngangsfasade, og hindre utsyn.



Dagens situasjon



Ny situasjon

Illustrasjonen viser utsikt mot vest fra gårds plassen på Villa Rognli. Villa Rognli mister den visuelle kontakten med omgivelsene i vest.

Sørvest på Rognlis tomt er et lite skogholt som skiller Rognli fra planområdet, og som gjør at den sørlige delen av utbyggingsområdet i begrenset omfang oppleves fra hovedhuset på Rognli. Dette skogholtet, som er en del av hageanlegget på Rognli, vil i svært liten grad oppleves fra Østmarkveien etter utbygging.

Bjørkealleen langs adkomstvegen ivaretas med eget bestemmelsesområde der det ikke tillates graving i grunnen som kan skade rotsystemet. Dette arealet er positivt med tanke på aktuell replanting av nye trær fordi eksisterende trær etter hvert dør grunnet alder. Visuelt vil alleen påvirkes av de foreslåtte bygningene. Med foreslåtte bygningshøyder vil det være bare øverste halvdel av tre kronene som blir synlige fra Tingsteinen.

Ringve

Planområdet er ikke synlig fra Ringve gård eller den botaniske hagen.

Fra Rønningen gård ser man at den foreslåtte utbyggingen ikke bryter vegetasjonssilhouetten.



Bebyggelsen vil bli svært lite synlig fra Rønningen. Ny bebyggelse bryter ikke vegetasjonssilhouetten.

Fra Haakon VII's gate ser man at bebyggelsen er høy i forhold til Ladetorget og eneboligene i øst.



Sett fra idrettsområdet ved Haakon VII's gate kan prosjektet ses til venstre i bildet. Ladetorget med sin lave bebyggelse synes ikke her, og eneboligene øst for prosjektet er i stor grad skjult bak vegetasjonen. Ringvehaugen stikker opp bak stadionbygget til høyre i bildet.

Fra Tingsteinen er ikke bebyggelsen på Ringve synlig når det er løv på trærne. Den foreslåtte bebyggelsen i planforslaget ligger innenfor silhuetten til den trekledde kollen, men den vil skjule deler av trevegetasjonen i bevaringsområdet som i dag framstår som en grønn ramme rundt kulturminnemiljøet.

Når det ikke er løv på trærne, kan Ringve gård skimtes.



Prosjektet sett fra Tingsteinen på tidlig høst. Midt i bildet kan man se foreslått bebyggelse stikke opp over låven på Lade gård. Ny bebyggelse vil fremdeles dekke mye av den grønne kollen som i dag er rammen for Lade gård. Ny bebyggelse vil ikke bryte silhuetten mot Ringvehaugen. Siktsonen til Rognli gård vil reduseres betraktelig, ettersom det er kun det høyeste taket som vil kunne skimtes.

Nabobygninger med antikvarisk klasse:

Lade allé 46 (klasse B)

Boligen er ikke inkludert i planarbeidet. Den vil fortsatt være godt synlig for allmennheten fra Lade allé. Den er hensyntatt med tanke på skygge fra ny bebyggelse. Lade allé 46 vil kunne se mellom foreslåtte bygninger og inn i det felles utearealet for den nye nabobyggelsen.

Mot småhusbebyggelsen i øst har planforslaget mindre blokker med saltak og trekledning. Dette bidrar til for å skape en overgang mellom de ulike typologiene, men blokken framstår som store i forhold til omkringliggende bebyggelse.

Ladetorget (klasse C)

Ny bebyggelse får samme orientering som Ladetorget. Østmarkveien blir et bedre definert gateløp ved hjelp av den nye bebyggelsen, og understreker slik også Ladetorget. Ny bebyggelse avsluttes mot sør i samme fasadelinje som Ladetorget, og dette fremhever Ladetorget's hovedfasade. Videre planlegges det at den nye bebyggelsen mot Østmarkveien/Lade allé viderefører bruk av tegl som fasademateriale.

REKREASJONSINTERESSER/BRUK/FOLKEHELSE

Planområdet har en optimal plassering for nye boliger, med hensyn til rekreasjonsinteresser og folkehelse. Nærhet til parker, friområder og idrettsanlegg gir mulighet for rekreasjon og trening.

Nærhet til skole, barnehage, service og tjenester bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange og sykling. En realisering av planforslaget tilfører området et torg og nytt fortau med trerække. Planen åpner for å etablere innendørs fellesareal for boligene i første etasje, mot felt o_T, øst for åpning i bebyggelsen. Bedre offentlige uterom og gode felles utearealer vil gi mulighet for å møtes og dermed motvirke ensomhet.

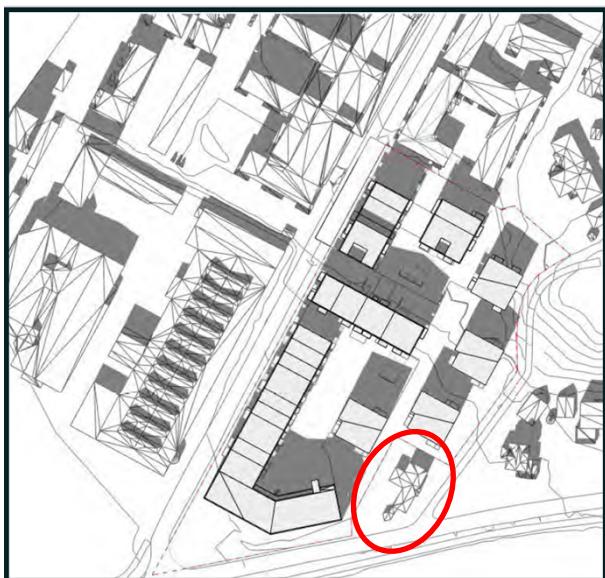
Utbyggingen legger til rette for flere brukere av offentlige friområder i nærheten. Det vil kunne medføre økt folkehelse, både sosialt og fysisk.

UTEOMRÅDER

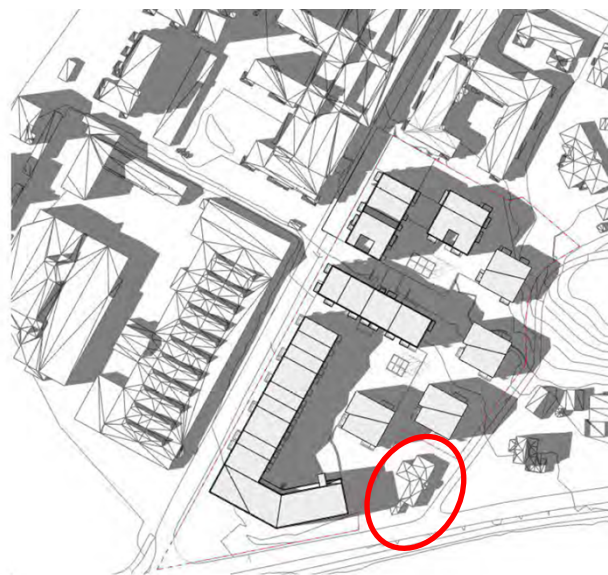
Uteområdene mellom boligene foreslås utformet og programmert med rekreasjonsmuligheter for alle aldre. Det legges opp til et offentlig torg som kommer i tilknytning til Ladetorget.

Uterommene, med det interne vegsystemet, vil være private og felles private, og ikke fritt tilgjengelige for allmennheten.

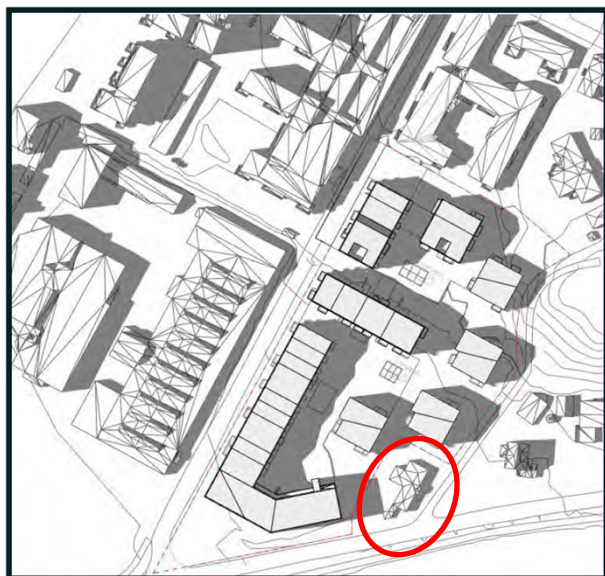
Ny bebyggelse vil ikke gi vesentlig skygge på naboers uteareal, med unntak av nabo i Lade allé 46. Solforholdene som er dokumentert i illustrasjonene under viser at ny bebyggelse er plassert slik at ulempen vurderes som liten. Lade allé 46 vil kunne se mellom foreslåtte bygninger og inn i det felles utearealet for den nye nabobebyggelsen.



21. Mars klokken 15.00



17. Mai klokken 18.00



23. Juni klokken 18.00



23. Juni klokken 20.00

Figuren viser solforhold for planlagt boligområde. Lade allé 46 er markert med rødt.

TRAFIKKFORHOLD, VEGFORHOLD, TRAFIKKØKNING, KOLLEKTIVTILBUD

Nytt fortau langs Østmarkveien vil øke trafikksikkerheten, og sykkelveg med fortau på sørsiden av Lade allé vil gi bedre tilbud til gående og syklende enn i dag. Innkjøring til parkeringskjeller over torgareal er ikke optimalt, men det tilrettelegges ikke for gående og syklende langs nordre side av Lade allé. Nedkjøringen er lagt til ytterkant av torget, og det anses derfor som tilstrekkelig trafikksikkert.

I verste fall vil utbyggingen gi en netto trafikkøkning på ca. 360 kjøreturer per dag. Omkringliggende vegnett har kapasitet til dette.

Avstand fra tomte til nærmeste metrobussholdeplass er 100 – 200 meter. Etablering av boliger vil gi et større kundegrnlag og slik styrke kollektivtransporten.

BARNES INTERESSER, RPR FOR BARN OG PLANLEGGING

Planforslaget er i tråd med overordnede retningslinjer for å sikre barns interesser. Opparbeidelse av støy og trafikkfrie uteområder med lekearealer vil gi barn og unge beboere i planområdet gode betingelser. Utbyggingen vil også bidra til bedre trafiksikkerhet. Opparbeidelse av den offentlige delen av planlagt torg og fortau langs Østmarkveien vil gi sikrere kryssing av Lade allé og Østmarkveien mot Ladetorget for barn og unge som ferdes i området.

SOSIAL INFRASTRUKTUR, SKOLEKAPASITET, BARNEHAGEKAPASITET, ANNET

Det er god barnehagedekning, men ikke ledig skolekapasitet, verken på barne- eller ungdomstrinnet, i skolekretsen, Det kan derfor ikke gis tillatelse til tiltak for boligbygging før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet. Utbyggingen vil gi konsekvenser i form av større belastning for sosial infrastruktur, men i begrenset grad.

UNIVERSELL UTFORMING

Universelt utformede private og offentlige utearealer gir positiv virkning for både beboere og publikum.

ENERGIBEHOV, ENERGIFORBRUK

Bebyggelsen vil utføres iht. krav i TEK 17. Energibehov og energiforbruk forventes ikke å avvike fra tilsvarende ny bebyggelse.

ROS

Risiko- og sårbarhetsanalysen har ikke avdekket potensielle uønskede hendelser. Tomten har forurenset grunn, og bestemmelsene sikrer tiltak for å ivareta dette. Det er ikke kjent at det er spesielle stedlige utfordringer som kan ha betydning for etablering av boliger på tomta.

RENOVASJON

Renovasjonsløsning er prosjektert med tilstrekkelig arealer og tilkomst iht. føringer fra TRV. Plasseringen av renovasjonspunktet er det uenighet om. Kommunedirektøren ønsker ikke at renovasjonen skal plasseres i tilknytning til offentlig torg.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Økonomiske konsekvenser for kommunen vil være økte kostnader ved drifting av nytt offentlig torgareal, nytt fortau langs Østmarkveien og oppgradert anlegg for gående og syklende langs Lade allé.

KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

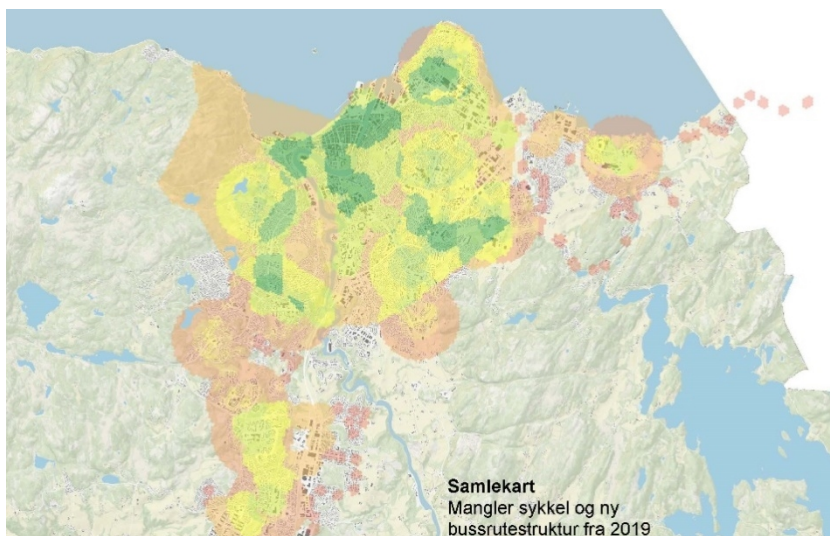
Deler av planområdet som grenser mot torget reguleres til sentrumsformål. Dette vil gi mulighet for etablering av forretning eller tjenesteyting, og kan i så måte bygge opp under Ladetorget/Østmarkveien som et lokalt sentrum.

INTERESSEMOTSETNINGER

Det er ikke meldt inn behov for andre formål enn det som er medtatt i planforslaget.

KONSEKVENSER FOR KLIMA OG DET YTRE MILJØ

Planforslaget er i tråd med kommunens fortettingsstrategi, og er i så måte positiv. Tettheten er høy, noe som kan være med å underbygge lokalservice og redusere utbygging i mindre sentrale områder. Høy tetthet er også gunstig for å oppnå nullvekstmålet.



Grønn farge viser hvor det helst skal bygges ut for å kunne nå nullvekstmålet. Østmarkveien 3 og 5 ligger i grønt område.

Forslagsstiller har høye miljøambisjoner for prosjektet. Det er innsendt søknad til Enova for konseptutredning for innovative energi- og klimaløsninger. Det skal blant annet BREEAM sertifiseres til minst "very good". Disse miljøambisjonene er ikke mulig å sikre i reguleringsplanen.

GJENNOMFØRBARHET FOR TILTAK I PLANEN

Det vurderes ikke å være utfordringer i forbindelse med gjennomførbarhet for planforslaget. Bebyggelsen er planlagt utviklet fra sør mot nord for å sikre boliger og uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold. Ved å starte i sør vil man også få etablert nedkjøring til p-kjeller i første byggetrinn.

AVVEIING AV VIRKNINGER

Planforslaget legger opp til en bærekraftig byutvikling med sentrumsnær fortetting i tilknytning til lokalt sentrum og kollektivare metrobuss. Sosial og teknisk infrastruktur er i all hovedsak allerede etablert, og det ligger derfor godt til rette for utvikling av planområdet.

Planforslaget vil bidra til en fortetting av området, tilføre et nytt byrom og gi en tryggere trafikksituasjon, med nytt fortau i Østmarkveien og tilkoblinger til eksisterende gangvegssystem, samt oppgradert anlegg for gående og syklende langs Lade allé.

Eierne av Rognli og flere mener at de antikvariske interessene blir berørt på en negativ måte. Forslagsstiller besvarer dette med at det legges til rette for lavere utnyttelse enn sammenlignbare, nylige vedtatte reguleringsplaner, og prosjekter som er under bygging i nærområdet sør for Lade allé.

PLANLAGT GJENNOMFØRING

Planen er å realisere første byggetrinn, bygninger og torgplassen lengst mot sør, så fort reguleringsplanen vedtas. Markedet er avgjørende for neste byggetrinn, men det antas at de vil tas fortløpende. Midlertidig bruk av utbyggingsarealet vurderes som uaktuelt som annet enn riggplass for planlagt byggevirkosomhet.

Hvis planforslaget ikke realiseres slik det presenteres her, vil alternativet være å utvikle et bolig- og næringsprosjekt av en annen karakter. Det kan bety en periode uten virksomhet på eiendommen.

Planlagt utbygging er ikke avhengig av offentlige eller private tiltak for å gjennomføres.

PLANPROSESS OG INNSPILL TIL PLANFORSLAGET

PLANOPPSTART

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune den 21.3.2019.

Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Adresseavisen 10.4.2019.

Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 9.4.2019. Frist for å gi merknad var 1.5.2019.

Det har vært avholdt mange møter med Byplankontoret og byantikvaren. Det har vært utfordrende å avveie forventet høy tetthet i et lokalt sentrum opp mot kulturminneinteressene i området. Dette har ført til en lang planprosess

MEDVIRKNINGSPROSESS

Det er avholdt dialogmøter med eiere av følgende eiendommer:

Victoria Bachkes vei 3A

Tpc Eiendom AS / Østmarkveien 2

Lade allé 50

Ladesletta Hage BRL, Østmarkveien 7

Lade Entrè BRL, Østmarkveien 6A

Lade allé 46

Lade alle 48A (Rognli)

Prosjektet er bearbeidet med bakgrunn i de innspillene som er kommet. Det er motstridende interesser i innspillene. Særlig er det et dilemma å ivareta både statsforvalterens forventning om effektiv utnyttelse, og byantikvarens ønske om en bebyggelse i to til tre etasjer.

Noen viktige endringer er gjort i forhold til det prosjektet som forelå til oppstartsmøtet og som videre ble presentert for naboene:

I forhold til avvist forslag er høydene mot sør og det offentlige torget tatt ned fra fem og seks etasjer, til fire og tre. Høyden langs Østmarkveien er redusert fra fire-fem etasjer til tre-fire. De frittliggende punkthusene mot øst er redusert fra fire og fem til tre etasjer. Den frittliggende lamellblokken er redusert fra fem til fire etasjer.

Bebyggelsen er omarbeidet med det formål å få mer sikt gjennom området. Fra prosjektet ble presentert ved varsling av oppstart av planarbeid er bebyggelsen langs Østmarkveien delt opp fra en sammenhengende bygning til tre bygninger, og punkthusene har fått et mer kvadratisk fotavtrykk.

Mot Ladesletta Hage borettslag i nord er bebyggelsen omformet for å optimalisere naboens solforhold. Avstand mellom foreslått bebyggelse og naboen er nå ca. 1,5 ganger byggenes høyde. Det er foreslått et uteoppholdsareal mot naboen i nord som vil være en betydelig oppgradering fra dagens situasjon.

Mot Lade allé 46 er bebyggelsen bearbeidet for å skape en mer luftig situasjon for denne naboen.

Mot sør og det offentlige plassrommet er bebyggelsen trukket noe mer tilbake/nordover. Det er redusert størrelse på balkonger på hjørnet for å gjøre bygget mindre ruvende, og for å føre oppmerksomheten mot næringsarealet i første etasje.

Det foreslås nå kun en nedkjøring til p-kjeller, og denne er lagt til Lade allé.

Det foreslås også en hensynssone mot adkomstveg fra Lade allé til Rognli for å sikre den eksisterende bjørkealleen.

SAMMENDRAG AV MERKNADER MED KOMMENTARER

Fra overordnede myndigheter / kommunale samarbeidspartnere / private og offentlige organisasjoner har det innkommet merknader fra:

1. Trøndelag fylkeskommune
2. Trøndelag brann og redningstjeneste IKS
3. Fylkesmannen (Statsforvalteren)
4. Byantikvaren
5. Fortidsminneforeningen

Fra naboer har det innkommet merknader fra:

1. Heidi Løvaas / Tore Tomter Løvaas, Victoria Bachkes vei 3A
2. Helge Rudolf Røkke, Lade allé 50
3. Ladesletta Hage BRL, Østmarkveien 7
4. Lade Entrè BRL, Østmarkveien 6A
5. Anne Karin Opøien, Lade allé 46
6. Berit Høyem / Ivar Sognli, Lade allé 48A

Vedlagt planen er innkomne merknader samlet, datert 04.12.2020 og sammendrag merknader med tilsvar, utarbeidet av TAG arkitekter as, datert 04.12.2020.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.