



TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjielte

Detaljregulering for Haakon VII's gate 4, nordre del Planbeskrivelse

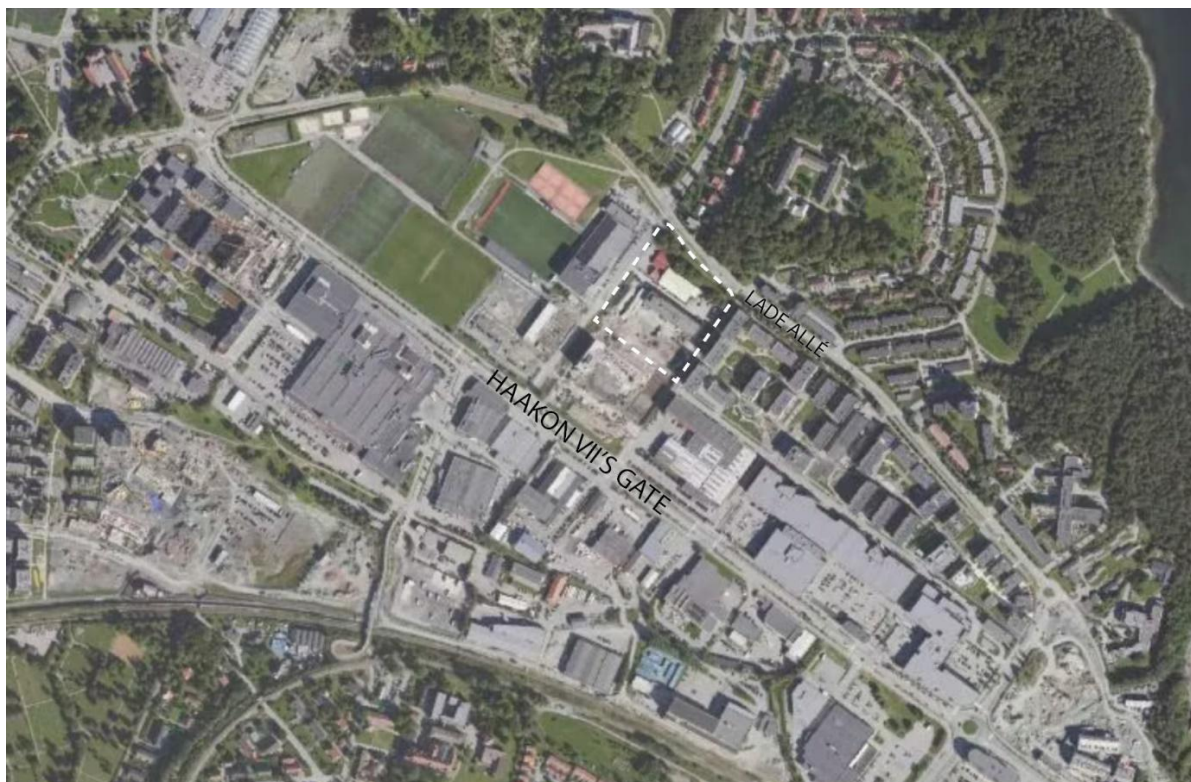
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 07.04.2025

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) :

INNLEDNING

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av ARC arkitekter AS som plankonsulent i samarbeid med Lund Hagem arkitekter, på vegne av forslagstiller Ringve Utbygging AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for boligbygging med tilhørende boligrelaterte tilleggsfunksjoner på deler av eiendommene Haakon VII's gate 4 og 4B.



Planområdet markert i flyfoto

Postadresse: Trondheim
kommune
Byplankontoret

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon: 72 54 25 00

Organisasjonsn
ummer: NO
942 110 464

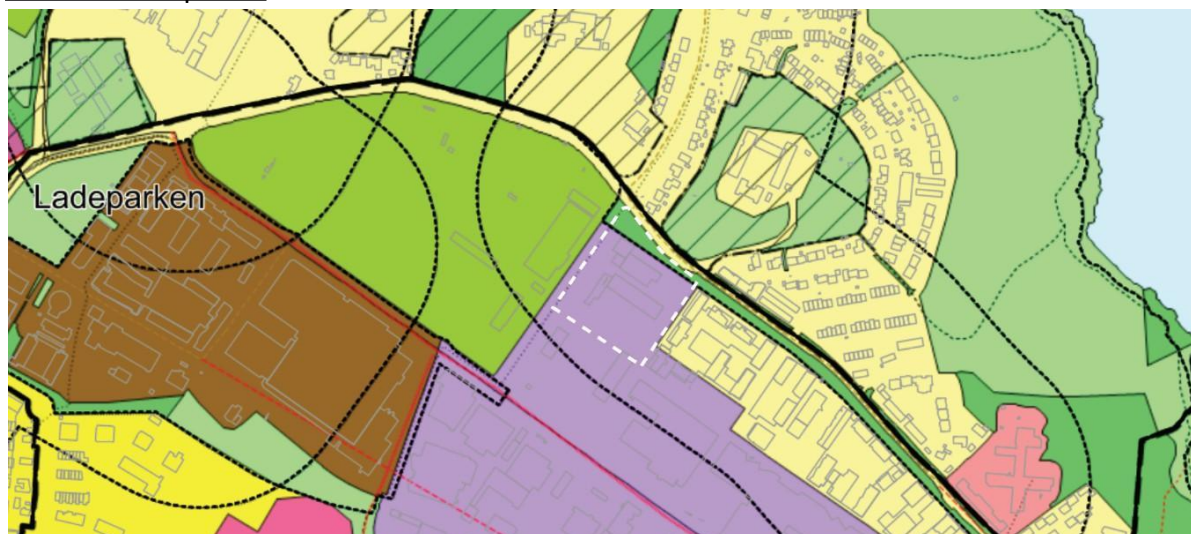
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

E-postadresse:
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

www.trondheim.kommune.no

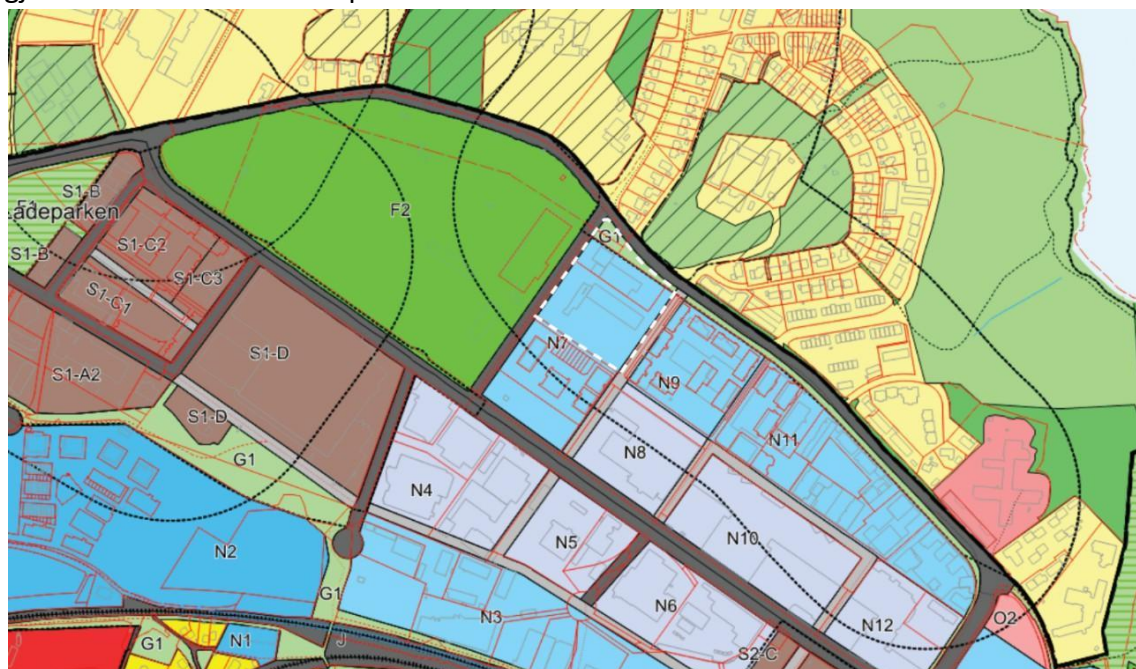
Planstatus

Overordnede planer



Kommuneplanens arealdel 2012-2024, vedtatt 24.04.2014

Planområdet ligger innenfor formålet «næring» i kommuneplanens arealdel (KPA), med bestemmelser om at planen skal gjelde sammen med Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll (KDP). Kommuneplanbestemmelsene gir planområdet unntak fra områdeplan for Lade Allé 59-73, r20100059. Kommunedelplanen viser også planområdet som næringsformål, og planen suppleres av kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer der tilsvarende tema ikke er behandlet i kommunedelplanen. Kommuneplanens bestemmelser om parkering og uterom gjelder foran kommunedelplanen.



Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, k0467, vedtatt 28.04.2005

Reguleringsplaner

Planområdet omfattes av r0634, reguleringsplan for Jarleveien - Lade Alle – Bygrensen – Stjørdalsveien, vedtatt 21.2.1963. Planen regulerer området til industri. Sør for planområdet ligger detaljreguleringsplan for Haakon VII's gate 4, vedtatt 09.03.2021 (R 20130055), som i utgangspunktet også regulerte planområdet i denne saken. På grunn av innsigelse angående trafikk på Lade ble den nordre delen av planen tatt ut av reguleringsplanen og det er denne nordre delen som fremmes som planforslag nå.

Planområdet grenser i tillegg til reguleringsplan for Lade idrettsanlegg, vedtatt 2017 (R20150008) og reguleringsplan for Lade allé 59/63, vedtatt 2014 (R20130028). Rester av områdeplanen for Lade Alle 59-73 (R 20100059), ligger inntil planområdet, men den planen er stort sett erstattet av nyere reguleringsplaner.

Avvik fra gjeldende planer

Planforslaget avviker fra både KPA og KDP, da planforslaget legger til rette for boligformål. Avviket begrunnes med at tilgrensende planer både i øst og sør er regulert til bolig i tråd med utkast til ny kommunedelplan for Lade og Leangen som ble stilt i bero i påvente av ny KPA.



Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Ny KPA ble vedtatt 26.09.2024, men er ikke juridisk bindende ved innsending av revidert planforslag. Det er enighet med Byplan om at denne detaljreguleringen skal behandles etter gjeldende KPA. I ny KPA er planområdet avsatt til «byggesone 2» der det tillates boligbebyggelse, offentlig tjenesteyting, privat tjenesteyting inntil 400 m², idrettsanlegg og næringsbebyggelse. Det foreslås i tillegg en rekke nye kvalitetskrav knyttet til bl.a. utnytting, strukturering, uteopphold, parkering, overvannshåndtering og grønt.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 412/250 og 381 I tillegg berøres deler av eiendommene 412/1, 412/6 og 413/9

Beliggenhet og størrelse

Planområdet ligger på Lade og måler ca. 20 daa. Planområdet avgrenses av Lade Allé i nord, gang- og sykkelveg mot Ringve park i øst, gang- og sykkelveg mot søndre del av Haakon VII's gt. 4 i sør og adkomstveg til Lade idrettsanlegg i vest.

Arealbruk

Eksisterende bebyggelse i planområdet er på ca. 4.695m² og omfatter idrettshall, tidligere industri- og lagerlokaler for Kongsberg Maritime Ship Systems AS og Autronica Fire and Security AS. Byggene i området er ikke lenger i bruk, med unntak av idrettshallen. Området er inngjerdet på grunn av tidligere næringsvirksomhet.

Området mellom Lade allé og Haakon VII's gate er i løpet av de siste årene transformert fra et rent næringsområde til et kombinert nærings- og boligområde. Boligbebyggelse ligger i hovedsak mot Lade allé. Mot Haakon VII's gate er det hovedsakelig næringsbebyggelse og forretninger.

I sør for planområdet pågår det byggearbeider knyttet til gjennomføring av tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4 der første byggetrinn nå er ferdig og tatt i bruk.

Nord for Lade allé er det boligbebyggelse fra en til tre etasjer og noen offentlige funksjoner. Det er næringsbebyggelse i Haakon VII's gate 6, 11, 13 og 15. Det er boligområder øst for planområdet, på eiendommene Lade allé 59-73.

Støy og luftkvalitet

Planområdet berøres noe av støy fra trafikk i Lade allé. Området ligger delvis i gul støysone i nordre del av planområdet.

Området er utenfor gul sone for PM10 og NOX, og har derfor god luftkvalitet.

Stedets karakter

Planområdet har i hovedsak flatt terreng med et svakt fall mot sørvest fra kote 37 til kote 32-33. Det er gode solforhold. Ladesletta omkranses av en rekke vegetasjonskledde koller som er en del av Herregårdslandskapet på Lade. Kollene som ligger nærmest er Ringve og Devle gård. Disse høydedragene har en verdi for det historiske landskapet av Lade og er vurdert til å være av nasjonal interesse.

Grunnforhold

Ifølge geoteknisk rapport, utarbeidet av Norconsult, består området av tykk marin havavsetning, morene, grus, sand, leire og torv. Det er påvist kvikkleire i et punkt nordøst i planområdet. Da dette kun forekommer i en av 25 prøvetakninger kan det tyde på at det kun er snakk om en kvikkleirelomme med begrenset utstrekning. Rambøll har i ettertid utført nye prøvetakninger og utredet stabilitet og rasfare. Temakart til kommuneplanens arealdel viser at planområdet ikke er utsatt for rasfare i forbindelse med kvikkleiresoner. Da det er begrensede forekomster i prøvetakningene tyder det på at det trolig kun er snakk om en lomme i nordøstlige del. Det anslås i begge rapportene at det vil være mulig å bygge dersom det pæles på de mest utsatte områdene. Det er behov for mer geoteknisk vurdering ved byggesak, noe som er sikret gjennom bestemmelsene.

Norconsult (og senere supplert av Rambøll) har utført en miljøteknisk grunnundersøkelse i planområdet. Rapporten konkluderer med at området er å anse som ikke forurensset (tilsvarende tiltaksklasse 1), og er egnet for planlagt arealbruk. Massene er rene og kan håndteres fritt. Det er ikke behov for utarbeidelse av tiltaksplan for forurensset grunn.

Bestemmelsene sikrer oppfølging dersom det oppdages forurensing. Det er ikke registrert kulturminner i grunnen innenfor planområdet.

Naturverdier

Trerekka langs Lade allé, som slutter øst for planområdet, har en naturverdi og en viss verdi for stedets karakter. Den er vist som hensynssone i områdeplan for Lade allé 59-73.

Deler av grønnstrukturen ligger innenfor planområdet. Områder rundt Devle gård og Ringve gård, er områder med verdi for biologisk mangfold og som viltområder.

Rekreasjonsverdi

Området ligger ved Lade idrettsanlegg. Idrettsanlegget er nylig utvidet med en ny fotballhall, garderobebygg og sambrukshall. Det er kort veg til Ladestien. Planområdet har gode forbindelser til Ringve gård, der det både er museum og botanisk hage.

Barn og unges aktivitet

Planområdet er inngjerdet og ikke i bruk av barn og unge i dag.

Trafikkforhold

Planområdet har atkomst fra Haakon VII's gate. Avkjørsel fra Haakon VII's gate er lysregulert og har god sikt mot gående og syklende. Autronica-hallen har i tillegg adkomst fra samme vei som Lade idrettsanlegg vest for planområdet som også er lysregulert med gode siktforhold.

Haakon VII's gate er opparbeidet med fire felt og lysregulerte x-kryss. Nye lokalgater rundt planområdet er regulert og delvis opparbeidet. ÅDT i Haakon VII's gate forbi planområdet er anslått til 14.400 og i Lade allé 4.500 i nasjonal vegdatabank 2022. Trafikkavviklingen på Haakon VII's gate er til tider anstrengt.

Det er et godt tilbud for gående/syklende rundt planområdet. Det er toveis sykkelveg med fortau på begge sider av Haakon VII's gate. Lade allé er opparbeidet som sykkelveg med fortau øst for planområdet og som gang- og sykkelveg vest for planområdet. Julianus Holms veg har gang- og sykkelveg som i pågående utbygging av søndre del av Haakon VII's gate 4 forlenges frem til idrettsanlegget. Gang- og sykkelvegen grenser til planområdets avgrensning i sør.

Lade allé er skoleveg for barn som bor nord for planområdet og som skal til Lade skole. Det er i dag fortau/gangveg på sørsida av Lade allé ved planområdet. Dette strekket reguleres til sykkelveg med fortau i planen.

Planområdet vurderes til å ha god kollektivdekning. Dette begrunnes med at bussholdeplass i Haakon VII's gate betjenes av metrobussrute 2 i begge retninger med hyppige avganger og med holdeplass i Lade Allé.



Holdeplasser nær planområdet

Annen infrastruktur

Området er innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

I forbindelse med utbygging av Lade idrettsanlegg og søndre del av Haakon VII's gate 4 er det offentlige VA-nettet nylig oppgradert med føringer i adkomstvegen vest for planområdet. Ved oppgraderingen var utbyggingsplaner for hele Haakon VII's gate 4 kjent, slik at det er tatt høyde for utbygging på planområdet ved dimensjonering.

Skolekrets og -kapasitet

Området ligger innenfor skolekrets for Lade skole som ligger ca. 1,2 km unna. Lade skole omfatter både barne- og ungdomsskoletrinnet. I henhold til kommunens kart over skolekapasitet er det dårlig skolekapasitet i området, men kommunen jobber med å sikre økt kapasitet.

Risiko og/eller sårbarhet

Støy

Ventilasjonsaggregater og andre tekniske rom på tak kan produsere støy.

Nordre del av planområdet ligger delvis innenfor gul støysone for vegstøy fra Lade allé.

Deponigasser

I forbindelse med regulering av søndre del av planområdet ble det utført målinger for lekkasje av deponigasser. Det ble ikke registrert målinger som tilsier fare for lekkasje.

Trafikksikkerhet

I perioden 2017-2024 er det registrert syv trafikkulykker i Haakon VII's gate og ingen i Lade allé, mellom Haakon VII's gate x Lade allé i vest og Bromstadvegen x Lade allé i øst.

Planområdet vurderes ikke å være spesielt ulykkesutsatt.

Beskrivelse av planforslaget

Hovedtrekk i planen

Hovedformålet med planen er omforming av området fra industri/ næringsområde til boligområde. Foreslått utnyttelse åpner for rundt 300 boliger, med en øvre grense på 320 boliger.

Med foreslått øvre grense for BRA gir dette en utnyttingsgrad på 114% BRA. Dersom areal foreslått til offentlig naturområde og sykkelveg med fortau og annen veggrunn ekskluderes gir dette en utnytting på 134% BRA innenfor byggeformålene i planforslaget.

Med en gjennomsnittsstørrelse på 70m² per boenhet tilsvarer 23.000m² BRA ca. 329 nye boliger, men det foreslås en øvre grense på 320 enheter. Det gir en tetthet på 15,9 boliger per dekar innenfor planområdet i sin helhet og 18,6 boliger per dekar innenfor byggeformålene. Minimumsutnyttelsen er satt til 180 boliger, tilsvarende 9 boliger per dekar.

Bebyggelsens struktur og plassering

Bebyggelsesstrukturen i planen bygger videre på strukturen i tilgrensende plan sør, men med et mer lekent og variert uttrykk og med noe lavere bebyggelse. Byggehøyden trappes ned mot Lade allé for å hensynta herregårdslandskapet.

Volumene er sikret variasjon både i plankart og med supplerende bestemmelser. I plankartet er byggehøydene angitt med linje for regulert høyde innefor hvert felt med varierende krav til byggehøyde. Disse variasjonene korresponderer med krav i bestemmelser og angitt byggegrense om sideforskyvning i plan av fasade slik at høydesprangene og sideforskyvningen havner på samme sted i byggene og forsterker effekten av opplevd variasjon både horisontalt og vertikalt.

Det er vektlagt å skape en åpenhet mot Lade allé hvor den grønne strukturen fra Ringve og Devle gård føres inn i planområdet og inviterer inn. De nordligste delene av planområdet tenkes derfor etablert med en naturhage – med høy andel trær og stedegen vegetasjon, mens søndre del av hagen får et mer opparbeidet preg hvor det er tenkt tilrettelagt for en «spiselig hage» med parsellhager, bærbusker og frukttrær.

Det er i planen vektlagt å sikre gode forbindelser på kryss og tvers gjennom planområdet med et mangfold av ulike uterom med ulike kvaliteter. Gode solforhold i uterommene og for omgivelsene er også vektlagt.



Spiselig hage



Tun



Byromshierarki

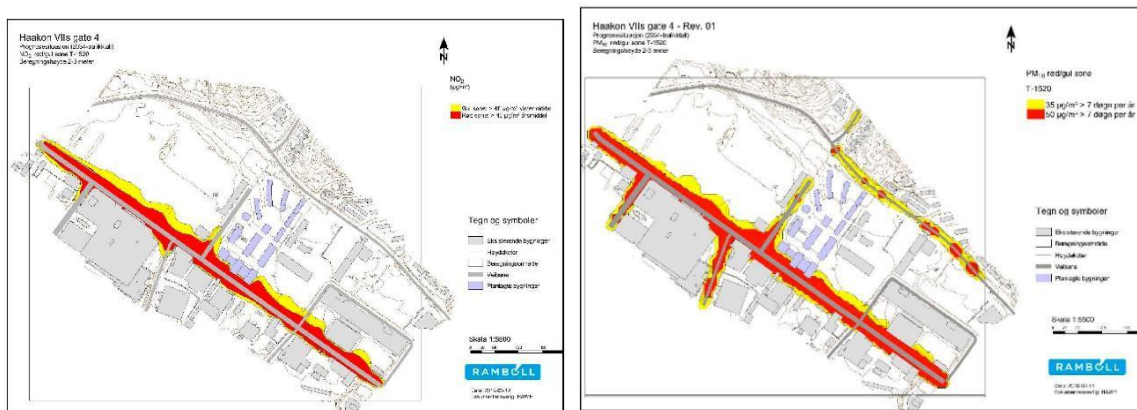


Mobilitet

Struktureringsprinsipp

Luftkvalitet

Tidligere utredning gjort i forbindelse med utarbeidelse av tilgrensende plan, Haakon Vii's gate 4, søndre del, tar også for seg dette planområdet. Utredning viser at det hovedsakelig er mot Haakon VII's gate at grenseverdiene overskrides og vil ikke gi verdier over anbefalte grenseverdier i denne planen.



NO2 rød/gul sone T-1520, beregningshøyde 2-3m // PM10 rød/gul T-1520, beregningshøyde 2-3m

Støy

Den planlagte bebyggelsen på planområdet vil ha støynivåer opptil $L_{den} = 61$ dB på mest utsatte fasade i bygg BB6. Det planlegges ikke støyfølsom bebyggelse i områder med støynivå over $L_{den} > 65$ dB, tilsvarende rød støysone. For store deler av bebyggelsen oppnås en stille side, men for enkelte boenheter i bygg BB3, BB4 og BB6 vil det være behov for tiltak i form av dempet fasade for å sikre tilfredsstillende støynivå utenfor åpningsbart vindu/balkongdør i oppholdsrom/soverom.

Store deler av planområdet har tilfredsstillende støynivåer på utearealer for utendørs oppholdsareal på bakkenivå uten tiltak. Alle takterrasser oppnår tilfredsstillende støynivåer.

Tilgang til luftemulighet med tilfredsstillende støynivå er sikret i form av dempet fasade i bestemmelsene for inntil 5% av boenheterne. Det tillates ikke ettersom boenheter med kun dempet fasade.



Støykart, L_{den} , 1,5m over terreng

Høyeste støy på fasade, L_{den}

Sol og skygge

Solstudier viser at bebyggelsen er plassert og utformet slik at solforholdene blir gode for både felles og privat uteoppholdsareal og for nabobebyggelse.

Det er utarbeidet sol- og skyggestudier både for flate tak og for saltak på den høyeste delen av

bebyggelsen da bestemmelsene åpner for begge deler. Ved beregning av solfylt uteareal er det tatt utgangspunkt i alternativet med saltak som gir høyest bebyggelse.

Solstudiene viser at bebyggelsen er plassert og utformet slik at solforholdene blir gode for både felles og privat uteoppholdsareal og for nabobebyggelse, i viktige tidsrom i året. Innenfor planområdet er det sikret at 80 % av minimumskravet til felles uteareal er solbelyst vårjevndøgn kl 15, mens 52 % av minimumskravet er solbelyst sommersolhverv kl 18.



Vårjevndøgn kl. 15, 80% solbelyst



Sommersolhverv kl. 18, 52% solbelyst

Det er gjort en grundigere sol - og skyggestudie i aksonometri for å vurdere solforholdene for nabobebyggelsen i Ringve Park. Solstudiet tar utgangspunkt i bebyggelse med saltak for å vise worst-case scenario for naboene. Studien viser at naboene får sol på sine vestvendte balkonger fra ca. kl. 15:00 i sommerhalvåret. De nederste balkongene som vender mot planområdet begynner å få skygge fra foreslått bebyggelse rundt kl. 18:00 i april og kl. 19:00 i juni.

Kl 18 sommersolhverv har alle boliger i Ringve park sol på sine balkonger. kl 15 vårjevndøgn står solen vinkelrett på gangvegen mellom boligbebyggelsen, og hele gaterommet er opplyst.



Aksiometri 23.06 kl 18



Aksiometri 23.06 kl 19

For flere tidspunkt se den fulle solstudien, vedlegg 4.6.

Områdene BB1-BB8 og BK

Bygningsvolumene viderefører bebyggelsesstrukturen i sør og i øst, men senker seg ned mot Lade allé og øvrig nabobebyggelse. De forskyvede volumene og variasjonen i høyde senker skalaen. Taklandskapet tar historiske referanser fra gårdstun i en nyfortolkning og innpasser seg i den historiske så vel som nåværende kontekst.

Høyde på leilighetsbebyggelsen varierer fra tre til seks etasjer, og rekkehusbebyggelsen varierer i to til tre etasjer. Dette gir variasjon av typer boliger, med god tilgang til uteoppholdsareal med gode solforhold.

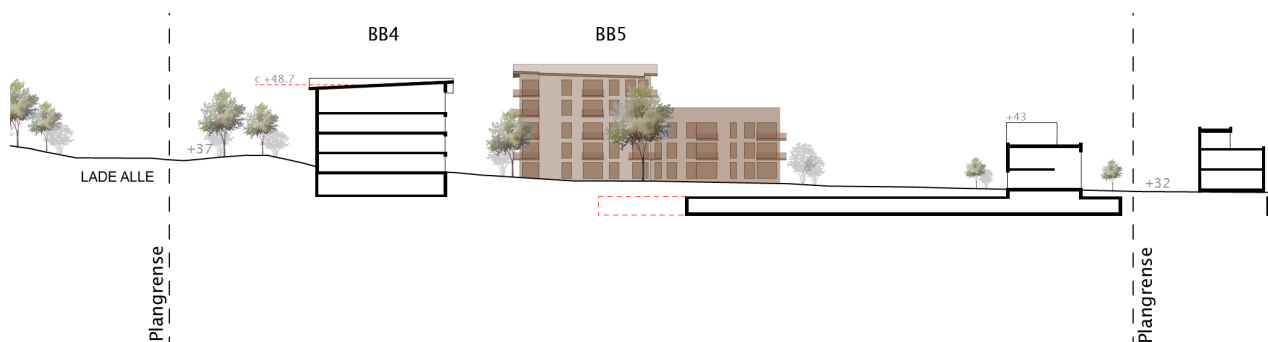
Parkering

Bilparkering legges i parkeringskjeller knyttet sammen med parkeringskjeller som er etablert i tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4. Kjellerne vil dele nedkjørsel som er etablert i tilgrensende plan i sør, der det i etableringen allerede er tilrettelagt for koblingen med kulvert under offentlig gang- og sykkelveg. Samtidig som kulverten ble etablert i forbindelse med utbyggingen i sør, ble det også etablert kjellervegg mot gang- og sykkelvegen i planområdet for å unngå spunting eller gravskråning mot vegen ved gjennomføring av planforslaget. I tegningsgrunnlaget er det tiltenkt at boder og sykkelparkering legges i kjeller direkte under hvert bygg, der kjellerarealene mellom byggene benyttes til bilparkering. Dette for å tilrettelegge for enklere oppfyllelse av ny veileder for utforming av parkeringsanlegg. Avgrensingen av kjelleren (f_PH) i plankartet er satt noe større enn skissert i tegningsgrunnlaget. Dette fordi at det er usikkerhet knyttet til grunnforhold i nordøstre del av planområdet slik at det er satt av et handlingsrom for å kunne vurdere alternative løsninger.

Arealet dette utgjør er skissert i illustrasjoner under.



Forholdet mellom kjeller, adkomst og regulert formål der alternativ plassering er vis i rødt.



Kjeller med alternativt areal markert rødt i snitt

Felles bruk av adkomst med tilgrensende plan i sør vil medføre økt trafikk i nedkjørselen og gjennom eksisterende kjeller. Denne sambruken har vært en intensjon siden planarbeidene for tilgrensende plan ble startet opp for å begrense biltrafikk på internvegnettet i begge planer og å redusere areal til nedkjøringsramper. Rettigheten for nordre felt på bruken er også tinglyst i privatrettslige avtaler.

Det er i nedkjøringsrampen satt av ekstra bredde med egen dør ved siden av porten for gående og syklende som skal opp og ned rampen. Da arealet p.d.d. ikke er merket opp stilles det rekkefølgekrav til oppmerking slik at dette blir mer tydelig. Det forutsettes at de som ferdes i kjelleren ellers både med bil, sykkel eller til fots tar hensyn til hverandre som normalt i parkeringsanlegg.



Eksisterende port og nedkjøringsrampe i tilgrensende plan.

Krav til parkering tar utgangspunkt i tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4 i sør som i sin tid ble satt for å imøtekomme nullvekstmålet. I planforslaget gir dette et spenn på 0,2-0,8 plasser til bil pr. 100m² BRA boligareal. Dette er betydelig lavere enn kravet på maks. 1,2 i gjeldende KPA, men også under kravet på maks. 0,9 i ny KPA.

Krav til sykkelparkering følger også naboplanen med minimum 4 parkeringsplasser for sykkel pr.

100m² BRA boligformål, hvis det etableres 0,2-0,5 parkeringsplasser for bil og minimum 3 sykkelplasser, hvis det etableres 0,5-0,8 plasser for bil. Dette kravet er også betydelig høyere enn gjeldende KPA som stiller krav om 2 pr. 70m² BRA/boenhet, men også høyere enn ny KPA dersom det etableres mindre enn 0,5 plasser for bil og likt med ny KPA dersom det etableres mer enn 0,5. Bestemmelsen er videre skjerpet med krav om at 80% av plassene skal være under tak i adgangsbegrenset areal, samt nytt krav til at minimum 5% av plassene skal tilrettelegges for lastesykler og sykkelvogner. Tegningsgrunnlaget for planforslaget er basert på at kravet til sykkelparkering i sin helhet kan løses i kjeller, men på grunn av behov for noen sykkelplasser for gjester er det også skissert sykkelplasser på bakkeplan i tilknytning til hver hovedinngang og fratrasket fra beregning av uteoppholdsareal i tråd med uteromsveilederen.

Sosial bærekraft

I prosjektet er sosial bærekraft vektlagt høyt. I hele 1. etasjen på Autronica-bygget har Selvaag pluss etablert et konsept med fellesskapsløsninger for boligene på Ringve, hvor boligene innenfor planområdet har rett og plikt til å tilknytte seg. Dette er et bo - konsept, hvor deler av boligen som normalt sett ville vært inkludert i hver enkelt bolig isteden deles med andre i et felleskonsept.

Her er det etablert 750m² fellesarealer som inneholder treningsrom, lounge, badstue, møterom, selskapslokaler, storkjøkken, gjesterom, ungdomsrom med mer. Konseptet gir mulighet for å bo mindre, men leve større. Her kan du utvide innholdet i egen bolig, du kan ha mange gjester på besøk, og du har mulighet for sosiale møteplasser med naboen. Konseptet inkluderer også en vert/vertinne som tilrettelegger for sosiale aktiviteter, holder lokalene i orden og som hjelper deg med en enklere hverdag. Selvaag pluss har holdt på i 20 år med sitt bo-konsept, og erfaringen fra konseptet har vist at med fellesløsninger som nevnt ovenfor vil arealbehovet i hver leilighet gå ned.

I planforslaget er det foreslått et felleshus som skal tilknyttes plusskonseptet som deles mellom planområdene. Felleshuset blir liggende i grønne omgivelser med krav om åpenhet og integrering i uteoppholdsarealet, kjøkken og areal egnet til forsamlingslokale. Dette vil tilføre nye kvaliteter som deles av fellesskapet og supplere det eksisterende tilbudet som en uformell møteplass eller selskapslokale som i større grad har kontakt med naturelementene i planforslaget.

Bokvalitet

Det er gode forutsetninger for å få til varierte boligstørrelser i planområdet, med at det er forskjellig type bebyggelse i planen. Det stilles følgende krav til variert leilighetsfordeling i planområdet:

- Maks. 5 % ettroms leiligheter
- Min. 50 % treroms leiligheter eller større, hvorav minimum 5% skal være fireroms eller større.

Planforslaget legger opp til en blanding av rekkehus og leilighetsbygg med varierte leilighetsstørrelser, og legger dermed til rette for et stabilt bomiljø.

Det tillates ikke ensidig belyste leiligheter fra nord eller øst. Ensidig belyste leiligheter fra nordøst og sørvest tillates.

Uteoppholdsareal

Krav til uterom er min. 50m² uteoppholdsareal pr. 100m² BRA boligformål. Minimum halvparten

av dette skal anlegges på terreng og/eller dekke over parkeringsanlegg og være felles for bebyggelsen i planområdet og også for planområdet i sør.

Felles uteoppholdsareal skal opparbeides for bruk og møteplass for alle aldersgrupper og årstider, være sammenhengende, ha gangforbindelser på tvers av formålsgrenser og forbindelser til overordnet vegnett. Uteoppholdsareal skal ha en utforming som gir mulighet både for opphold, sosialt samvær, rekreasjon og lek/spill på tvers av aldersgrupper og ferdigheter. Uteoppholdsareal skal tilby både skjermede og åpne arealer og opplevd trygghet.

Det skal legges til rette for lekeplass for småbarn på terreng i nærhet til innganger til boligene, maks. 50m fra inngangssone for BB1-BB8 med benker eller andre sitteplasser i umiddelbar nærhet.

Den mer viltvoksende vegetasjonen ved Devle videreføres inn i planområdet over Lade allé. Det reguleres offentlig naturområde langs Lade allé. Byggegrenser sikrer at det blir åpne uteoppholdsareal videre inn i området.

Et av hovedgrepene i planen er at uteoppholdsarealene skal gi en glidende overgang mellom det rurale ved Devle og det urbane mot Haakon VII's gate. Denne overgangen i seg selv gir en variasjon i utforming og innhold i de forskjellige uterom. Uteoppholdsareal i tilgrensende plan i sør er gitt en mer urban utforming med harde flater, plantekasser og møblering enn områdene mot Lade allé og har vært utarbeidet med tanke på at begge planene skal sees som ett helhetlig område. For å sikre gode vekstforhold i stilles det krav om at det skal være minimum 0,4m jordoverdekning over parkeringskjeller der det skal etableres vegetasjon og minimum 0,8m der det skal beplantes trær i en 1,5m radius fra trees stamme.



Beregnet felles uteopphold markert i illustrasjonsplan

Da det ikke tillates ordinær bilkjøring i planområdet vil adkomstvegen for nytte- og utrykningskjøretøy i praksis bli svært lite brukt og er derfor tonet betydelig ned slik at selv om arealene ikke kan regnes inn som uteoppholdsareal, så vil arealet i den daglige bruken i praksis benyttes til opphold på lik linje med øvrig felles uteoppholdsareal.

Nedenfor følger en sammenstilling av prosjektert uteareal med andre kjente byrom i Trondheim. For gjeldende plan er det tatt utgangspunkt i feltet som er regulert til f_UTE1. Felles uteareal vil også kunne plasseres innenfor boligområdene som omkranser f_UTE1, og arealet er derfor i realiteten adskillig større enn arealet som er angitt. Fordi nøyaktig avgrensning av privat og felles uteopphold vil avklares i neste fase, har vi likevel funnet det hensiktsmessig å ta utgangspunkt i det regulert sentrale uterommet.



Oppe t.v.: Planområdet, f_UTE1 3.115m²
Nede t.v.: Lilleby triangel, 3.576m²

Oppe t.h.: Museums plass, 3.333m²
Nede t.h.: Stiftsgårdsparken, 4.446m²

Sammenligningen viser tre byrom som er nokså like i størrelse, men med ulik bebyggelsesstruktur rundt. De to byrommene til høyre ligger i sentrum og er omkranset av bymessig bebyggelsen (og Stiftsgården), mens Lilleby triangel er av nyere dato, og i så måte kanskje mest sammenlignbar. Her har man lavere rekkehusbebyggelse i sør og høyere leilighetsbygg som omkranser området. Leilighetsbebyggelsen i Lilleby triangel er imidlertid adskillig høyere enn i prosjektet på Ringve, og krever i så måte større uterom for å skape den samme romligheten. Alle tre sammenlignede byrom oppleves som romslige med gode kvaliteter, og viser at det planlagt uterommet på Ringve vil gi gode kvaliteter til omgivelsene.

Uteoppholdsareal i BB1-BB8, BK og f_UTE1-3 skal også benyttes til overvannshåndtering med krav om å følge Trondheim kommunes tre-trinns strategi og krav til bruk av naturbaserte løsninger.

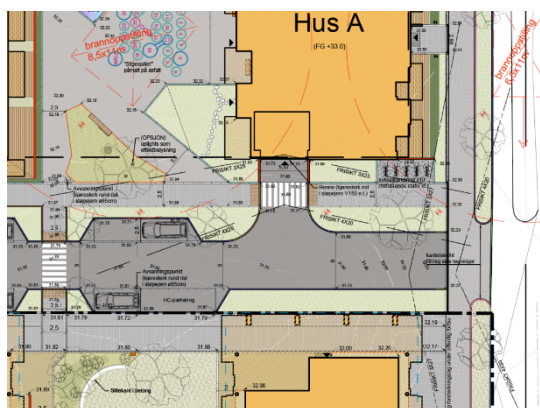
Adkomst

Hovedadkomst for biltrafikk blir fra Haakon VII's gate, via den del av Julianus Holms veg som ligger mellom Haakon VII's gate 4 og 6.

Trafikk til og fra parkering skal benytte adkomst og nedkjøring i tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4, med unntak av adkomst til HC-plass på terreng i f_B i planforslaget. Eksisterende nedkjøring har utfordringer med adkomst for biler med høyde over 2,30m som har betydning for forflytningshemmede med behov for stor bil som ikke vil kunne benytte adkomsten.

Utfordringene er videre beskrevet i avsnittet «Universell utforming» under. Det er derfor stilt krav om min. 1 HC plass på terreng som må ha en annen adkomst.

Adkomst til HC-plass på terreng foreslås derfor lagt sammen med adkomst for flyttebiler, utrykningskjøretøy o.l. som skal benytte forbindelse over gatetun/torg som krysser gang- og sykkelveg i tilgrensende plan. Kryssingen er i planforslaget sikret med inntegnet frisktlinjer og hensynssone mot gang- og sykkelvegen. Forbindelsen er sikret i bestemmelser for tilgrensende plan og med tinglyst rettighet for bruk av beboere i planområdet.



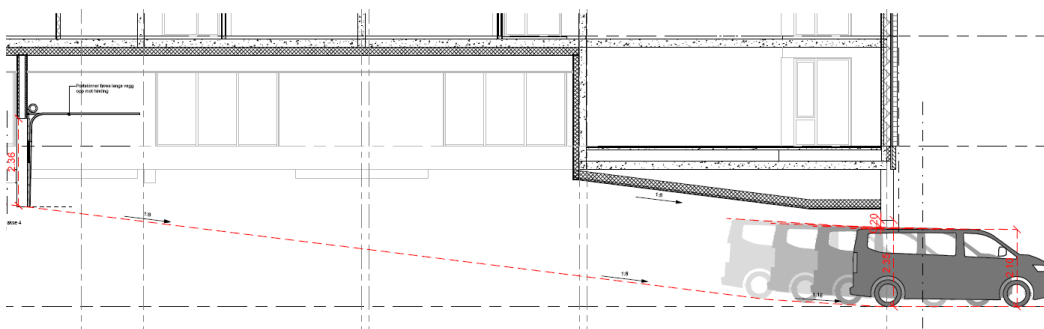
(t.v.): Forbindelse for nyttekjøretøy via tilgrensende plan i sør, markert i sammenstilte plankart
(t.h.): Utsnitt av utomhusplan som viser felles nedkjøring i til p-kjeller i tilgrensende plan i sør, utarbeidet av Selberg Arkitekter AS

Universell utforming

Bebyggelsen og utearealene skal planlegges etter prinsippene for universell utforming. Felles uteoppholdsareal og inngangssoner for nye bygg skal være universelt utformet.

Parkeringsplasser for bevegelseshemmede blir i kjelleranlegg i tilknytning til blokkens heiser.

Bystyret vedtok i møte 02.09.2021 endringer i bestemmelsene for KPA, der det bl.a. ble vedtatt retningslinje om at «Det skal sikres fri høyde på minst 2,6 m på en hc-parkeringsplass ved hovedinngang eller heis». Dette vedtaket ble fattet etter vedtak av naboplanen, og er i så måte ikke tatt høyde for i planen ved at innkjøring til parkeringskjelleren ikke oppfyller minimumskravet på 2,6m. Eksisterende nedkjøring har begrensning på høyde på 2,3m som gir at det ikke vil være mulig å gjøre tiltak for å endre på denne i ettertid.



Snitt av nedkjøringsrampe som bygget

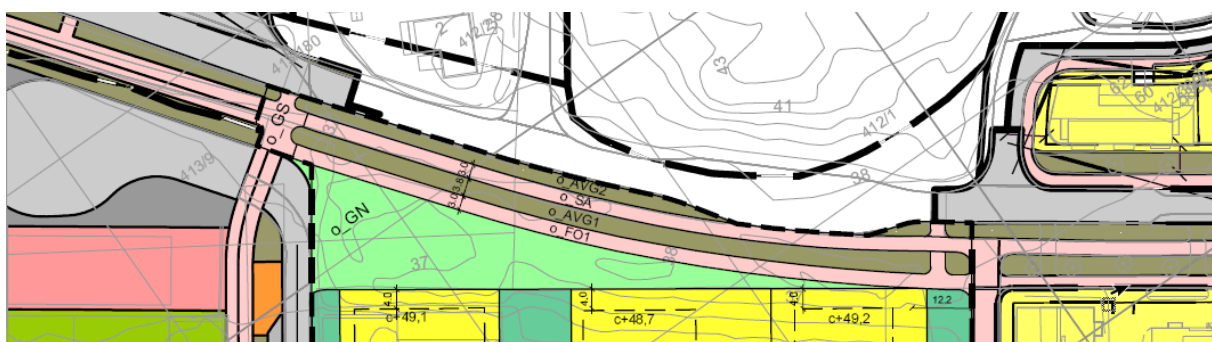
Kravet om 2,6m fri høyde ved parkeringsplassen for de bilene som kun krever denne ekstra høyden ved av- og påstigningen er derimot mulig å innfri da det ellers er god høyde under taket. Dette er sikret ved å kreve minst 1 HC-plass med fri høyde 2,6m ved hver heis i bestemmelsene. Fordelene ved sambruk av innkjøring med gjeldende plan veier opp for avviket fra retningslinjen med tanke på effektiv arealbruk og oversiktlige trafikale forhold, men som avbøtende tiltak stilles det krav om min. 1 HC plass på terreng.

Samferdselsanlegg

I planforslaget er det foreslått å videreføre sykkelveg med fortau vestover forbi planområdet etter samme prinsipp som er opparbeidet i Lade Allé øst for planområdet. Det vil si at fortau og sykkelveg er skilt med trerekke. Vest for planområdet møtes både sykkelveg med fortau som regulert i plan for Lade idrettsanlegg og regulert sykkelveg med fortau som regulert i Østmarkvegen 3 og 5 med planforslaget. I reguleringsplanene i vest er det ikke regulert skille mellom fortau og sykkelveg, samt at møtet mellom de to heller ikke er regulert i planene. I planforslaget er det derfor foreslått eget formål for å binde sammen systemene fra naboplanene med systemet i planforslaget.



Dagens situasjon.



Planforslag

Foreslått trerekke i o_AVG1 vil krysse eksisterende vannledning. Det vil derfor være behov for å legge om vannledningen i forbindelse med opparbeidelse av anlegget slik at ikke røttene over tid vil gjøre skade på vannledningen. Ved å legge denne under foreslått fortau sikres det også god tilgang til eventuelle arbeider på ledningen senere.

Avfallshåndtering

Boliger i planområdet skal tilknyttes stasjonært avfallsug. Det er satt som krav i planen at nedkast til avfallssug skal ligge maks. 75 meter fra inngang for boliger. Ved restkapasitet i avfallsløsning for tilgrensende plan i sør, kan også nedkast/returpunkt i tilgrensende plan benyttes. Avstanden for de aller fleste boligene vil være mindre enn 50m, men det ble i forbindelse med reguleringen av plan for søndre del vurdert at det er viktigere å finne gode plasser enn at absolutt alle skal være innenfor 50m. Det forutsettes at kravet til avstand fra TEK overholdes i videre detaljering og vil håndteres ved tekniske plangodkjenning i neste fase. Det er sikret i bestemmelser at teknisk godkjent plan for avfallsløsning skal foreligge før igangsettingstillatelse kan gis, og at permanent avfallsløsning skal være etablert før brukstillatelse for nye boliger kan gis. Nedkast til avfallssug kan plasseres innenfor BB1-BB8 og f_UTE1-3.

I tillegg skal det etableres returpunkt for papp og glass/metall innenfor f_RA. Det er planlagt rom for farlig avfall i bygg C2 (BKB) i tilgrensende plan sør for planområdet.

Energiløsning

Ny bebyggelse skal tilknyttes fjernvarmenettet. Nye nettstasjoner skal integreres i bebyggelsen og/eller i f_EA med atkomst fra kjørbare gangveg eller fra Haakon VII's gate i vest.

Ledningsplan

Overordnet VA-plan følger planforslaget. Planen omfatter også rørføring for søppelsug og renovasjon. Det er i forbindelse med utbygging av tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4 i sør tatt høyde for en større utbygging som inkluderer planområdet.

Overvannshåndtering

Overordnet VA-plan er utarbeidet etter kommunens tre-trinns strategi som skal legges til grunn for videre prosjektering. I planen vises det til at overvann skal ledes mot uteoppholdsarealene i planområdets østre og vestre del (f_UTE2 og 3) der det ligger godt til rette for naturbaserte løsninger da de ikke er kjeller under. Det stilles krav om at naturbaserte løsninger skal benyttes i planområdet. Det er allerede etablert fordrøyningsanlegg i tilgrensende plan i sør som er dimensjonert for å tåle foreslått utbygging. Dette er de samme arealene som ligger mot flomveiene i gang- og sykkelvegen mot Ringve Park og adkomstveg til Lade idrettsanlegg slik at det i planen sikres at disse flomveiene opprettholdes.

Offentlig naturområde

Offentlig naturområde o_GN måler 1,2daa. og avgrenses i tråd med KPA. Mot nord avgrenses naturområdet av fortau, allé og sykkelvei som er utformet i tråd med løsningen videre østover langs Lade allé i tråd med kommunens anbefaling. Byggegrenser for utbygging er satt 4 meter fra naturområdet.

Det stilles i planforslaget krav om at eksisterende vegetasjon bevares som da inkluderer terreng og eksisterende skogholt bestående av stedegne løvtrær. Det stilles krav om at eventuelle andre inngrep skal utføres etter planer godkjent av og i samarbeid med Trondheim kommune. Bestemmelsen åpner for at mindre tiltak som etablering av stier, skjøtsel og nyplanting av vegetasjon etc. kan utføres dersom kommunen finner det formålstjenlig.

Virkninger av planforslaget

Transformasjon av næringsareal

Planområdet er i dag avsatt til næringsformål i overordnet plan og har tidligere vært i bruk til industriområde for Autronica og Kongsberggruppen m.fl.. Med den pågående transformasjonen av Lade har disse store aktørene funnet nye areal. Da eiendommen ble tatt i bruk til næringsformål var den omkringliggende situasjonen en helt annen enn den er i dag. Da var det enkel tilkomst for transport av råvarer og sluttprodukt til riksvegnettet og gode utvidelsesmuligheter. I dag er det næringsarealet som gjenstår omsluttet av boliger og idrettsanlegg med minimalt av utvidelsesmuligheter. På grunn av dette er det også mange potensielle konflikter i forhold til støy, støv og trafiksikkerhet. Eiendommen er dermed ikke lenger like egnet eller attraktiv for industri- eller håndverksnæringer.

Av andre formål så kan kontor være et alternativ da denne typen næring ikke har samme belastning for naboeiendommer med tanke på støy, forurensing og tungtrafikk. Kontorbygg som typologi har derimot en form og struktur som er helt annerledes enn bolig. Dersom det samtidig skal legges vekt på overordnede føringer om høy utnytting av eiendommene, vil dette gi bygningsform og bebyggelsesstruktur som bryter med planforslagets strukturerende grunnprinsipp mellom det rurale (herregårdslandskapet) og det urbane (Haakon VII's gate). Med boliger både i sør, øst og nord vil kontorbebyggelse i planområdet altså kunne fremstå som lite helhetlig og fremmed.

Da området ikke er i bruk til næring i dag vurderes konsekvensene av omdisponeringen som begrenset til totalregnskap for næringsareal i kommunen. Konklusjonen er at det blir litt mindre næringsareal i kommunen i bytte mot svært sentrale boligområder, i et område som har blitt transformert over tid.

Forholdet til nullvekstmålet

Lade er et avlastningsområde for Midtbyen. Det rommer de fleste fasiliteter som gjør det mulig å leve uten av bruk av bil. Det ligger til rette for at folk på Lade kan benytte sykkel og gange til og fra arbeid og til andre daglige gjøremål og rekreasjon. Således vil det også være i tråd med nullvekstmålet med økt andel av boliger på Lade.

Det legges opp til en lav parkeringsdekning og sikres rikelig med plass til kvalitativt gode sykkelparkeringer. Det etableres en rekke ulike gangforbindelser innad i området og mot omgivelsene, som vil gjøre spaserturen til butikken eller til bussholdeplassen til en trivelig opplevelse. Her kan man leve godt uten bil.

Stedets karakter

Kollene på Lade er synlig fra flere steder i byen, blant annet fra Utsikten på Byåsen og fra

turområdet ved Kuhaugen. Bebyggelsen på hele Lade kommer i forgrunn av det skogkledte landskapet på Lade, sett fra blant annet Rønningen gård.

Fjernvirkningsillustrasjonen viser at planområdet i hovedsak blir liggende bak bebyggelse regulert i tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4 og føyer seg høydemessig inn sammen med nabobebyggelse og landskapet. Fjernvirkningsbildet fra Rønningen gård viser det samme. Sett fra Pineberg gård så ligger Autronicabygget under landskapssilhuetten. Konsekvensen av foreslåtte byggehøyder er minimale med tanke på at eksisterende og regulerte bygg allerede er 18m.

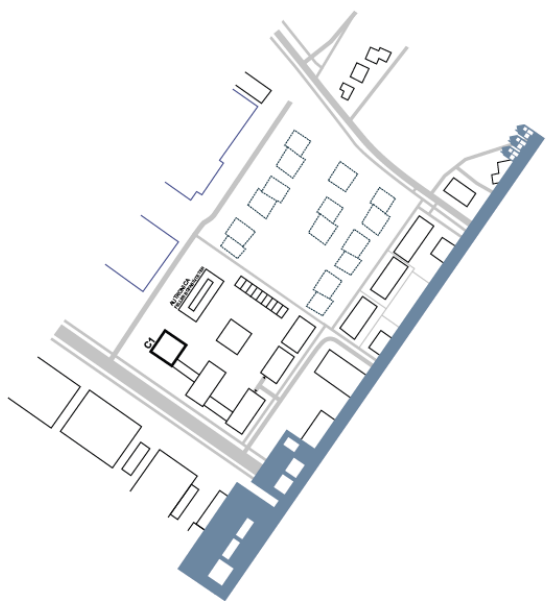
Planområdet ligger i overgangen mellom småskala boligbebyggelse nord for Lade allé, tyngre næringsbebyggelse langs Haakon VII's gate og Lade idrettsanlegg.

Boligbebyggelsen som er under oppføring gir en ny typologi innenfor planområdet.

Den pågående transformasjonen av nærområdet til boliger med enkelte felles funksjoner for nærmiljøet vil bidra til å gjøre Lade og Haakon VII's gate mer bymessig og som en bygate.

Utbyggingen vil til en viss grad påvirke utsynsforholdene for naboene nord for Lade allé, men ikke mer enn det som er akseptabelt i en by. De nærmeste boligene mot sørøst vil miste mye av utsikten over Ladesletta. Bebyggelse er trukket tilbake fra eiendomsgrense for å ta hensyn til solforhold for naboene.

Utformingen av bebyggelsen, med høy grad av variasjon og nedskalerte volum vil gi en myk overgang fra den etablerte leilighetsbebyggelsen i sør og øst til småhusområdene og herregårdslandskapet mot nord.



Variasjon i skala frå sør til nord

Solforhold

Det blir sammenhengende uterom med gode solforhold for boligene i planområdet. Solforhold for naboer i nord blir ikke påvirket da skygger fra bebyggelsen i hovedsak vil falle på samferdselsareal i Lade allé. For naboer i øst, i Ringve Park, vil ny bebyggelse i planområdet gi noe mer skyggeforhold på ettermiddag/kveld for de laveste etasjene. De øverste etasjene blir mindre påvirket. Konsekvenser for naboer er synliggjort i vedlagte sol og skyggestudier.

Naturverdier

Tiltaket innebærer ingen kjente negative konsekvenser for naturverdier og naturmangfold. Det er en intensjon i planforslaget om beplantning av arter som bidrar til å styrke biologisk mangfold. Med tanke på det totale asfalterte arealet som er på tomte i dag, så vil nye boliger med tilhørende uterom gi et positivt tilskudd for naturmangfoldet i området. Den grønne bufferen mellom utbyggingsområdet og Lade allé o_GN opprettholdes med krav om bevaring av vegetasjonen som er der i dag. Mot Lade allé tilrettelegges for fortau og sykkelvei som er separert av en allé som vil kunne tilføre naturverdier til området i tillegg til visuelle verdier og bruksverdier for de som skal ferdes i området.

Trafikkforhold

Det er utarbeidet egen trafikkanalyse som følger planforslaget. I analysen anslås det en netto trafikkøkning på 90 ÅDT medregnet avvikling av dagens bruk av området. Økningen vurderes til å ikke ha noen praktisk betydning for verken trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i området. Planforslaget forutsetter sambruk av nedkjøring til felles parkeringsanlegg i tilgrensende plan for Haakon VII's gate 4, i umiddelbar nærhet til avkjørsel fra Haakon VII's gate. Det er bare nytte- og utrykningstrafikk som vil gå gjennom området.

Det er i tilgrensende plan regulert adkomst for nyttekjøretøy i avkjørsel fra Julianus Holms veg, som krysser offentlig gang- og sykkelveg. På grunn av nye vurderinger av trafiksikkerhet er ikke avkjørselen videreført i planforslaget. Adkomst for nyttekjøretøy er derfor begrenset til kun over gatetun i tilgrensende plan.

Forurensing

Planområdet er utsatt for støy fra Lade allé, og de nordligste boligene innenfor planområdet vil ha behov for tiltak i form av dempet fasade.

Leilighetsbyggene er nå plassert med kortside mot Lade allé for å sikre en åpenhet mot gata. Målsettingen med dette er å sikre åpenhet mot herregårdslandskapet, og å kunne dra det grønne inn i planområdet og invitere forbipasserende inn.

Det har blitt vurdert tiltak for å unngå plassering av bygg i gul støysone. Det er imidlertid støy på begge sider av lamellene, og det vil derfor ikke hjelpe å lage gjennomgående leiligheter her. Man kunne plassert byggene i motsatt retning, med de lange fasadene mot Lade allé, og på den måten oppnådd stille side mot sør. Dette ville imidlertid brutt med det overordna konseptet om åpenhet mot Lade allé og er derfor ikke videreført.

Støynivåene er lave, og vil kunne avbøtes med tette rekkverk og lyddempet himling som enkelt kan utformes som del av arkitekturen og helheten. Vi har derfor vurdert at åpenheten mot Lade allé i dette tilfellet er viktigere å ivareta enn at ingen boenheter skal trenge dempet fasade.

I en større sammenheng vil beliggenheten på Lade være av vesentlig betydning for folkehelsen, da det er kort veg til et mangfoldig tilbud. Tilbudet omfatter bland annet følgende:

- Planområdet grenser til en av Trondheims største idrettsanlegg med både store utvendige flater og innendørs hallanlegg
- Planområdet er i kort gangavstand til Ringve Gård og botanisk hage
- Planområdet grenser til Devle gård, der det er et uttrykt ønske fra kommunen om at eiendommen skal endres til en mer offentlig funksjon.
- Planområdet er i gangavstand til Ladestien med et mangfold av badeplasser og særdeles gode tur- og treningsmuligheter.
- Planområdet er i gangavstand til City Lade og Lade Arena I og II, samt Hangaren med et rikt tilbud av handel- og servicevirksomheter.
- Planområdet har god kollektivdekning i både Lade Allé og Haakon VII's gate med kort avstand til holdeplasser i begge retninger samt er innenfor gangavstand til Leangen togstasjon.

Med andre ord er det særdeles godt tilrettelagt for fysisk aktivitet av varierende karakter i tillegg til å gå eller sykle til det meste, som igjen har en vesentlig innvirkning på folkehelsen og styrker muligheten for interaksjoner mellom mennesker i uformelle møter utenfor boligen.

Infrastruktur

Utbyggingen gir behov for en ny nettstasjon som skal plasseres integrert i bebyggelsen og/eller frittstående i f_EA.

Virkningene for vann- og avløpsnettet er utredet i eget vedlegg som følger planforslaget. I utredningen konkluderes det med at det er tilstrekkelig kapasitet også for slukkevann i nettet for foreslått utbygging.

Da det er begrenset kapasitet i skolekretsen for barne- og ungdomsskolene stilles det krav om at kapasitet skal dokumenteres ved søknad om byggetiltak. Kommunen jobber for tiden med utbedring av tilbudet for grunnskolen i området.

Avfallshåndtering

Boligene vil i hovedsak få tilfredsstillende avstand til nedkast for avfallssuget, der enkelte boliger vil ha noe lenger avstand til nedkast enn 50m. 100m kravet fra i TEK17 ivaretas i planforslaget. For annet avfall foreslås det nedgravde containere i f_RA mot idrettsanlegget der det ligger godt til rette for renovasjonskjøretøyenes fremkommelighet og effektivitet uten konflikt med uteopphold og myke trafikanter.

Risiko og sårbarhet

ROS- analysen konkluderer med at det er behov for tiltak i forhold til følgende:

OPPSUMMERENDE TABELL

Alle punkter som er gitt en risikovurdering i skjemaet over er oppsummert i tabellen. Videre vurderinger og kommentarer gis i kapittel 4 for tema med gul og rød risikoverdi.

Konsekvens	1 Små konsekvenser	2 Middels konsekvenser	3 Store konsekvenser
Sannsynlighet			
A Høy sannsynlighet	8d, 10b, 11d, 12b, 12d, 12e	3a, 4a, 9b	
B Middels sannsynlighet	1b, 12a	2b, 10c	
C Lav sannsynlighet	4c, 8b, 8e, 8f, 11c	4b, 8a	

- Flomveg, 1b/2b
- Grunnforhold, 3a/4a
- Nettstasjon, 8d
- Skole- og barnehagekapasitet, 9b
- Trafikksikkerhet, 10b/10c
- Støv og støy, 11c/11d
- Plan for beskyttelse av omgivelser i anleggsfasen, 12a, 12b, 12d, 12e

Tiltakene er fulgt opp med bestemmelser i planforslaget i tråd med anbefalinger i ROS-analysen.

Avveininger av virkninger

Med bakgrunn i etablering av sentrumsnære boliger med lav parkeringsdekning er det riktig i forhold til nullvekstmålet å fortsette omgjøringen av næringsareal til boligformål innenfor planområdet.

Utbyggingen medfører en ubetydelig trafikkvekst på gatenettet, der nærhet til dagligdagse funksjoner og metrobusslinje tilsier at fortettingen på sikt medfører lavere trafikkvekst enn ved utbygging av andre mer desentraliserte områder. Redusert parkeringsdekning vil også bidra til redusert bruk av egen bil i tråd med bymiljøavtalen.

Da påvist forurensing i grunn er mindre alvorlig, vurderes det til at det ikke er nødvendig med ytterligere tiltak. Eksisterende forurensing skal løses ved byggetiltak etter forurensingsforskriften.

Støyrapport viser at støy fra Lade allé er relativt liten, og kan løses ved enkle grep i utformingen av fasade og balkonger.

Økonomiske konsekvenser for kommune

Kommunen vil være ansvarlig for drift og vedlikehold av naturområde mot Lade allé (o_GN). Kommunen eier i hovedsak allerede dette arealet, slik at planforslaget ikke medfører noen nevneverdige nye økonomiske konsekvenser for kommunen annet enn ordinært vedlikehold.

Planlagt gjennomføring

Tiltaket ønskes igangsatt så snart reguleringsplanen er vedtatt og innsigelser knyttet til mobilitetsplanen er avklart. Utbyggingen vil deles opp i byggetrinn, der det er naturlig å begynne med parkeringskjeller og byggene i sørøst, nærmest koblingen mot parkeringskjeller for tilgrensende planområde, og deretter jobbe seg oppover mot en avslutning i nordvest. Salgstakten vil avgjøre om parkeringskjelleren kan bygges ett byggetrinn, eller om det blir nødvendig å dele parkeringskjelleren i flere byggetrinn. Rekkehusene i BK tenke oppført i lettere konstruksjoner og er i så måte mer fristilt når kan etableres så lenge delen parkeringskjelleren under er etablert.

Planforslaget stiller ikke krav til rekkefølgen av utbyggingen. Det stilles krav i planbestemmelsene om:

- at uteoppholdsareal skal opparbeides i henhold til godkjent utomhusplan i hvert felt før brukstillatelse for boliger kan gis
- at nødvendige tekniske anlegg og avfallsordning skal være etablert for hvert felt før

- brukstillatelse kan gis
- at adkomst for nytte- og utrykningskjøretøy og forbindelse til felles nedkjøring skal være etablert før brukstillatelse kan gis
 - at trygg skoleveg skal etableres før det kan gis brukstillatelse for boliger i planområdet
 - tilstrekkelig skolekapasitet skal være dokumentert før det kan gis tillatelse for boliger i planområdet
 - plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen ved søknad om igangsettelse av bygningstiltak
 - at tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn skal være godkjent av forurensningsmyndigheten før det kan gis igangsettingstillatelse
 - at rapport fra geotekniske undersøkelser og geoteknisk prosjektering skal foreligge ved søknad om rammetillatelse
 - at teknisk plan for vann- og avløp og avfallshåndtering skal godkjennes av kommunen før tillatelse til tiltak kan gis
 - at plassering av ny nettstasjon skal være godkjent av netteier før igangsettingstillatelse kan gis

Innspill til planforslaget

Det ble avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune 19.04.2022. Tilbakemelding fra oppstartsmøte er datert 21.06.2022. Der ble det avklart at planforslaget ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning. Planarbeidet ble annonsert oppstartet i Adresseavisen 12.07.2022. Berørte parter ble varslet om planoppstart i brev av 08.07.2022. Det kom inn det inn 48 innspill til planarbeidet fra naboer, hvorav majoriteten av innspillene var likelydende. I tillegg til innspillene fra naboene kom det også inn 6 innspill fra offentlige myndigheter og netteier.

Innspillene følger planforslaget og er oppsummert og kommentert i eget vedlegg av forslagsstiller og plankonsulent.

Sammendrag av likelydende innspill fra naboer, med kommentar fra byplankontoret Felles kommentar til innspill fra naboer, brev datert august 2022

Naboer var negative til forrige planprosess og er misfornøyd med at det er det samme som foreslås på nytt. De kritiserer også forholdet mellom utbyggere og byplankontoret.

Til planforslaget er naboene kritisk til byggehøydene i feltene som vender mot Ringve Park, der hevder at den nye bebyggelsen blir like høy og stedvis høyere enn byggene i Ringve Park. Det hevdes også at de nederste etasjene ikke får sol om sommeren og at dette forringer bomiljøet for de boligene som har vestvendt veranda, spesielt for de boligene som er ensidig orientert denne veien. Det påpekes også at naboene også mister utsikt. Naboene etterlyser derfor at byggene som vender mot Ringve Park gjøres kortere og lavere for å redusere skyggevirkningen.

Naboene er også kritisk til at arbeidet igangsettes før mobilitetsanalysen foreligger. Videre så hevder naboene at fravær av parkering på bakkeplan vil medføre villparkering fra besøkende.

Avslutningsvis påpeker naboene at det er dårlig skolekapasitet på Lade på grunn av stor utbygging i bydelen.

Kommentar fra byplankontoret.:

Planen ble tidligere halvert for løse innsigelse til planen. Haakon VII's gate har trafikale utfordringer spesielt i rush, lørdager og store handledager. Planområdet ligger bra til for å leve uten bruk av bil og området har en lav bilførerandel. Beregninger viser at det blir marginal økning i trafikk i forhold til tidligere bruk av tomten (90 kjøretøy/per døgn (ÅDT). Total økningen er beregnet til 270 ÅDT for hele planområdet. Dette mener byplankontoret er akseptabelt for å kunne tillate utbygging. Det er ingen kjente koblinger mellom utbygger og byplankontoret i denne saken. Ved endelig vedtak av planen vil det bli et politisk spørsmål om planen skal vedtas eller avvises.

Ved utbygging i byen er det vanskelig ta vare på utsikt og i denne saken vil utsikten fra Ringve Park og mot vest reduseres. Solforholdene på kveld vil også reduseres. Analysene viser at det vil bli sol på balkonger til kl. 18.00 i april og til 19.00 i juni. De øverste etasjen vil i mindre grad få skygge. Byplankontoret mener dette er en akseptabel virkning som følge av fortetting på tomten.

Parkeringskapasiteten i prosjektet er lav. Det er lagt opp til en parkeringsdekning som skal være tilstrekkelig for området og som kan tilpasses boligmarkedet. Det er ikke tilstrekkelig skolekapasitet og planen har som krav at det skal dokumenteres tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet, samt trygg skolevei før tillatelse til tiltak for nye boliger kan gis

Karstein Anton Hammervold, 29.08.2022

Viser til naturområdet i nordlig del av planområdet som viktig for naturmangfold og bør bevares som et «rufsete» naturområde med større løvtrær og naturlig gressbakke. Mener derfor bygge grensen mot Lade allé må flyttes 30m sørover.

Kommentar fra byplankontoret.

Deler av skråningen er kommunal tomt og det er denne delen som er regulert til naturområde. Byplankontorets vurdering er at det er tilstrekkelig med 4meter byggegrense fra toktegrensen.

Stiftelsen Ringve Musikkhistoriske Museums Samlinger, datert 28.08.2022

Stiftelsen er opptatt av vernehensyn til herregårdslandskapet og adkomst- og trafikkforhold i det overordnede vegnettet. Siktlinjene fra hagen og ut over Ladesletta

Kommentar fra byplankontoret:

Hensynet til herregårdslandskapet og synlighet fra Lade allé er vektlagt ved vurdering av høyder, plassering og utforming av foreslått ny bebyggelse. Illustrasjoner av prosjektet sett fra blant annet Rønningen gård viser at kollene i herregårdslandskapet er synlig bak ny bebyggelse. Planen sør for dette planområdet påvirker landskapet men kollene er fortsatt synlige bak denne bebyggelsen.

Ragnar Sofus Sundsby, 28.08.2022

Viser til at prosjektet er svært likt tidligere tegninger for prosjektet som ble tatt ut av naboplanen. Påpeker den nærmeste bebyggelsen i planen og at den vil skape en stor og tett vegg med høye blokker mot Julianus Holms vei nr. 10. Det vil påvirke de som bor der og den vil hindre sollys. Ny bebyggelse må enten flyttes lengre unna eller reduseres i høyde. Når nå byggingen har startet for

søndre del har vi fått erfare hvilke støy og forurensings-ulemper dette medfører. Et eventuelt neste byggetrinn må ta større hensyn til naboene med betydelig bedre vern mot slike ulemper.»

Kommentar fra byplankontoret

Planforslaget er likt den forrige delen som ble tatt ut av naboplanen. Bebyggelsen er relativt lik bebyggelsen i området, men den vil ta utsikt og sol på kvelden for de som tidligere hadde utsikt over industriområdet. Ved utbygging i byen er det vanskelig ta vare på utsikt og i denne saken vil utsikten fra Ringve Park og mot vest reduseres. Solforholdene på kveld vil også reduseres.

Analysene viser at det vil bli sol på balkonger til kl. 18.00 i april og til 19.00 i juni. De øverste etasjen vil i mindre grad få skygge. Byplankontoret mener dette er en akseptabel virkning som følge av fortetting på tomten.

Anleggsfasen har krav til gjennomføring av anleggsfasen, men det er naturlig med støyende aktiviteter under bygging. Skjermingstiltak kan vurderes av utbygger. Følgende innspill har kommet fra sektormyndigheter og andre innspillsparter: Tensio har krav om ny nettstasjon

Statens vegvesen har krav om mobilitetsplan og vurderer innsigelse om dette mangler

Trøndelag brann- og redningstjeneste har generelle innspill for å tilrettelegge for brann- og redningstjenester.

Statsforvalteren i Trøndelag er bekymret for transformasjon av næringsareal da det er mangel på dette i kommunen. Dette kan gi press på dyrkamark. Det må være minimumskrav til antall boliger som etableres. Varsler mulig innsigelse om mobilitetsplanen ikke foreligger til høring

Kommentar fra byplankontoret:

Planen har høy utnyttelse og sikrer minimumsutnyttelse på 9 boliger per dekar. Mobilitetsplan er under arbeid og vi håper denne blir lagt frem før sluttbehandling av planen

Trøndelag fylkeskommune varsler innsigelse til planen dersom mobilitetsanalyse ikke foreligger. Ønsker en godt omtalt og godt illustrert plan.

Kommentar fra byplankontoret:

Planen omtaler saken godt og har gode illustrasjoner. Mobilitetsplan er under arbeid og vi håper denne blir lagt frem før sluttbehandling av planen

AtB viser til utfordringer med fremkommelighet i Haakon VII's gate. Viser til at mobilitetsplan må foreligge for å gi forutsigbarhet for fremtidige føringer, krav og kjøremønster.

Kommentar fra byplankontoret:

Mobilitetsplan er under arbeid og vi håper denne blir lagt frem før sluttbehandling av planen

Høring og offentlig ettersyn

Reguleringsplan var på høring i perioden 08.12.2023 til 29.01.2024.. Det kom til sammen inn 31 innspill til planforslaget. Det har i tillegg kommet inn en merknad etter høringen fra nye beboere i

Ringve pluss, i området mot sør.

Statsforvalter, Fylkeskommunen og Statens vegvesen har innsigelse til planforslag da det ikke forelå en mobilitetsplan på høringstidpunktet. I tillegg har de kommet med en del faglige råd til planarbeidet som i all hovedsak går på:

- Plass til transportsykler og sykkelvogner
- Sikre fri høyde på 2,6 i p-kjeller
- Leilighetsfordeling
- Byggegrenser og høyder på bebyggelsen mot Lade allé.

Byplankontoret har i tilbakemelding til forslagsstiller, datert 05.06.2024 summert opp merknadene med anbefaling om endringer i planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader og interne vurderinger.

I tilbakemeldingen konkluderer byplankontoret med følgende:

"Byplankontoret anbefaler at sluttbehandling av planen avventes til mobilitetsplanen for Lade er godkjent av sektormyndighetene. Det anbefales at de fleste faglige råd fra fylkeskommunen og Statsforvalteren tas til følge. Bebyggelsen må også trappes ned mot Lade allé, slik som resterende bebyggelse langs gata gjør. "

Kommentar forslagsstiller:

Forslagsstiller har forståelse for at Byplan ønsker å vente på avklaring vedr. mobilitetsplanen. Dette er derimot en prosess som angår flere planer og er knyttet kun til trafikale utfordringer. Slik vi leser forslaget til mobilitetsplanen, så er det ikke avdekket noen vesentlige utfordringer på Lade som vil påvirke planforslaget slik at det får vesentlig innvirkning på øvrige forhold. Da prosessen rundt forslaget til mobilitetsplan har vært svært uforutsigbar og trukket ut i tid, ønsker ikke vi å vente lenger på avklaring. Vi mener at det foreligger grunnlag for å sluttbehandle øvrige deler av planen og ønsker at planforslaget fremmes til sluttbehandling, selv om dette medfører at den fremmes med uløst innsigelse. Dette har vært prosessen for andre reguleringsplaner i området, og denne planen bør kunne behandles likt.

De øvrige forholdene i konklusjonen er kommentert knyttet til relevant merknad under.

"Trøndelag fylkeskommune

Mobilitetsplan:

Så lenge det ikke foreligger en mobilitetsplan vurderer fylkeskommunen at det ikke eksisterer et godt nok grunnlag til å kunne uttale seg om fremtidig trafikkmengder i Haakon VII's gate og om fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Med bakgrunn i dette fremmer Trøndelag fylkeskommune innsigelse til planforslaget inntil en helhetlig mobilitetsplan for Nyhavna – Lade – Leangen foreligger.

Byplankontoret jobber med et nytt utkast til mobilitetsplan, slik at denne innsigelsen kan løses. Det er per nå vanskelig å anslå hvor lang tid dette og en påfølgende prosess for å løse innsigelsen vil ta, men arbeidet er prioritert ved Byplankontoret."

Kommentar forslagsstiller:

Se tidligere kommentar.

"Kulturminner nyere tid:

Fylkeskommunen mener saken er for mangelfullt belyst for å kunne gi en kulturminnefaglig vurdering av påvirkning av kulturmiljøverdier ved de tilgrensende nasjonale interesser og verdier.

Plankonsulent har allerede supplert med nye snitt som viser virkninger mot Ringve og Devle gård. Byplankontoret vil sammenfatte materialet og oversende dette til fylkeskommunen for ny uttalelse

Fylkeskommunen har følgende faglige råd:

- Ny bebyggelse nærmest Lade allé bør ikke overstige 3 etasjer for å skape et dempet og lavmælt uttrykk. Samme prinsipp er også anvendt ved reguleringsplaner lenger vest som har gitt etter vår vurdering et vellykket samspill mellom ny bebyggelse og historisk kulturmiljø.*
- Byggelinjen mot nord fra bygningen øst for planarealet videreføres i planforslaget. Tilliggende boligbygg i Julianus Holms vei 16 og 18 er ytterligere trukket lenger sør med sin byggegrense. Avstanden fra Lade allé til oppstart bebyggelse innenfor planområdet bør bli størst mulig for å videreføre/etablere en grønn buffer mot kulturmiljøet.*

Byplankontoret ber om at fylkeskommunens faglige råd om tre etasjer følges og at bebyggelsen trappes ned en etasje mot Lade allé, slik nabobebyggelsen i Julianus Holms veg 14-20 har gjort."

Kommentar forslagsstiller:

Vi har tidligere kommentert at nabobebyggelsen i Julianus Holms veg 14-20 trapper seg ned fra først 6 til 5 og så til 4 etasjer helt opp mot Lade Allé. Etter videre dialog med fylkeskommunen forstår vi merknaden til at det gjelder kotehøyde fremfor antall etasjer og at merknad vedrørende tilbaketrekning ikke er relevant da hverken tidligere eller revidert planforslag har bygg som ligger parallelt med Lade Allé og med god avstand til hverandre opp mot gaten. I revidert planforslag er bebyggelsen mot Lade Allé redusert i byggehøyde for å imøtekomme merknad fra fylkeskommunen.

"Statsforvalteren i Trøndelag

Statsforvalteren har innsigelse til planen da det ikke foreligger en mobilitetsplan på høringstidspunktet.

De har faglig råd om:

- at det bestemmelsene sikrer at det settes av plass til sykkelvogner og transportsykler*
- at det sees på mulighetene for å sikre fri høyde på 2,6 m i parkeringskjeller*

Statsforvalteren viser til at det kan være uheldig at planen ikke sikrer en øvre grense for antall boliger og at det åpnes for inntil 60% ett- og toroms leiligheter (maks 15% ett-roms og 45% to-roms) og at det ikke stilles krav til størrelse oppgitt i m2.

Statsforvalteren har faglig råd om at kommunen gjennomfører en behovsanalyse knyttet til hvilke boliger bydelen vil ha behov for.

Planforslaget er Selvaag boligs andre utbyggingstrinn av prosjektet Ringve pluss, der formålet med utbyggingen er små leiligheter, mer fellesareal og blant annet resepsjon og utleieleiligheter for besøkende. Byplankontorets mener at det må beskrives bedre i planbeskrivelsen hva som kompenserer for mange små leiligheter. Det anses ikke som nødvendig med en behovsanalyse. Planen må likevel sikre at det blir flere større leiligheter. Det er nå sikret at det skal være minst 40% treroms eller større leiligheter uten å spesifisere noe tall for de leiligheten som er større."

Kommentar forslagsstiller:

Se tidligere kommentar til mobilitetsplan.

Det er i revidert planforslag foreslått krav om etablering av sykkelvogner og transportsykler.

Det er i forbindelse med prosjektering og bygging av nabobebyggelse og kjeller i sør forutsatt at planområdet skal benytte samme nedkjøring. Dette arbeidet ble planlagt og påbegynt før kravet om fri høyde på 2,6m inntraff. Det er undersøkt mulighet for å øke høyde ved innkjøring i tilgrensende plan i sør, men det viser seg ikke mulig på grunn av eksisterende konstruksjoner. Som avbøtende tiltak stilles det krav om HC-plass på terreng.

Bestemmelse om leilighetsfordeling er endret slik at det sikres en større andel større boliger, samt at andelen små boliger begrenses i forhold til høringsutkastet. Det foreslås også en øvre grense på 320 boliger totalt i planområdet som imøtekommer Statsforvalterens bekymring. Konseptet for Ringve Pluss er ytterligere beskrevet i planbeskrivelsen i tråd med tilbakemeldingen fra byplan.

"Statens vegvesen

Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslaget på grunn av manglende mobilitetsanalyse. De understreker at en mobilitetsanalyse og -plan må vise til avbøtende tiltak med løsninger som bl.a. ivaretar metrobussens fremkommelighet og hvordan disse kan gjennomføres innenfor en akseptabel tidshorison. Disse tiltakene og løsningene kan føre til at flere planer i området må endres og det er unødvendig ressursbruk å starte planarbeidet for tidlig."

Kommentar forslagsstiller:

Se tidligere kommentar til mobilitetsplan.

"Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Viser til tiltak for å legge til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid."

Kommentar forslagsstiller:

Sikret i planforslaget

"AtB

Dagens rutetilbud opplever redusert fremkommelighet i Haakon VII gate og det er som beskrevet i vårt innspill til oppstartsvarelet registrert flaskehalser i aksen Strindheimkrysset - Lade idrettsanlegg. AtB er sterkt bekymret for hvilke konsekvenser den totale mertrafikken har for prioriteringen av kollektivtrafikken og metrobussens fremkommelighet i Haakon VIIIs gate, samt tilstøtende kollektivtraseer.

AtB viser til at trafikkanalysen er uklar på en del punkter (se merknaden). Så lenge mobilitetsplanen ikke foreligger kan ikke AtB gi en fullstendig uttalelse til planforslaget og oppfordrer kommunen til å sende planen på en ny høring når mobilitetsplanen for Lade, Leangen og Nyhavna foreligger."

Kommentar forslagsstiller:

Se tidligere kommentar til mobilitetsplan. Da AtB er inkludert i prosessen knyttet til utarbeiding

av mobilitetsplanen, virker det unødvendig å legge planforslaget ut på ny høring slik merknadsstiller skisserer.

"Andre innspill til planen:

ROS-analyse

I ROS-analysen er "urban flom/overvann" vurdert til henholdsvis lav sannsynlighet. En vurdering til lav sannsynlig (C) tilsier et tidsintervall "Sjeldnere enn 1 gang i løpet av 100 år". Dette samsvarer ikke med klimaprofilen til Trøndelag hvor det forventes en økning i kraftig nedbør og økte problemer med overvann. Dette må justeres i ROS-analysen."

Kommentar forslagsstiller:

ROS-analysen er justert i tråd med merknaden i revidert planforslag, men dette påvirker ikke øvrige deler av planen som er utarbeidet av fagkyndig VA-konsulent.

"Renovasjon

Følgende må endres i bestemmelsene:

§ 4.1.1: Nedkast skal etableres maks 50 meter fra hovedinngang.

§ 8.4 Bestemmelse om teknisk plangodkjenning kan flyttes opp til § 7 Vilkår for gjennomføring.

Legg til rekkefølgebestemmelse: § Permanent avfallsløsning skal være etablert før brukstillatelse kan gis.

Følgende må endres i plankart:

Returpunkt kan ikke plasseres i blå-grønnstruktur. Det må avsettes et eget areal med formålet til renovasjonsanlegg.

Det må etableres et rom for farlig avfall på planområdet. Dette skal være tilgjengelig fra utsiden og tilgjengelig for beboerne på den sørlige planen. "

Kommentar forslagsstiller:

I revidert planforslag er bestemmelsene revidert som foreslått i tilbakemeldingen, med unntak av at avstandskravet på 75m beholdes etter dialog med byplan.

Som omtalt tidligere er f_BG endret til formålet f_UTE2 og renovasjon har fått eget formål f_RA i tråd med merknaden.

Vedr. rom for farlig avfall vises det til møte mellom forslagsstiller og kommunalteknikk 12.12.2022, der det ble gitt aksept for at rom for farlig avfall etableres i tilgrensende plan i sør og kan benyttes av beboere i planområdet uten behov for etablering av eget rom for farlig avfall for denne planen.

"Innspill fra naboer:

Det er innsendt mange merknader fra naboer, som i hovedsak bor i blokkene like øst for prosjektet, Julianus Holms veg 10-14.

Merknadene går på tap av sol, redusert utsikt, redusert dagslys, ny bebyggelse vil ødelegge bokvaliteten, mye skygge på eksisterende balkonger, innsyn fra ny bebyggelse. Dette prosjektet, og det som tidligere er regulert lenger sør, vil i praksis danne en 280 m lang vegg fra Haakon VII's gate til Lade allé. Prosjektet legger opp til for lite parkering og økt trafikk fra prosjektet vil bidra til å gjøre den dårlige trafikkavviklingen i området verre. Naboene foreslår å trappe ned bebyggelsen, dele den mer opp og flytte blokkene som ligger nærmest Julianus holms veg 10-14 lengre unna, eventuelt erstatte blokkene med Rekkehus.

Byplankontoret mener at høyden, kombinert med fasaden og det monotone uttrykket vil skape en

lang homogen vegg mot gangstien. Bestemmelsene må sikre en variasjon i bebyggelsens fasade mot gateløpet. Det må også sikres rom for trær mellom bebyggelsen i BB5-BB7 og gangveg i øst. Åpningene mellom byggene i BB5 og BB6 og mellom BB6 og BB7 må utvides. Dette vil gi litt mer sol til naboer, bedre innsyn i området for de som går på gangvegen og bedre bokvaliteter for de som bor i endeleilighetene.

Bebyggelsen må reduseres med en etasje mot Lade allé, tilsvarende Julianus Holms veg 14-20."

Kommentar forslagsstiller:

I revidert planforslag er avstanden mellom byggene økt samtidig som at byggehøydene er redusert på deler av feltene som vender mot Ringve Park. Det stilles også krav om tilbaketrekning av fasader mot naboene i høydesprangene som sammen med variasjonen i byggehøyde gir bedre solforhold for naboene, mer innsyn i området for forbipasserende og et mindre monotont uttrykk mot gaterommet.

Brev fra Sameiet Ringve Pluss P-kjeller til byråd for Byutvikling

I etterkant av offentlig ettersyn har Sameiet Ringve Pluss P-kjeller sendt brev til byråd for Byutvikling, datert 09.08.2024. Brevet er å anse som en merknad til planforslaget og behandles deretter til tross for at dette kom etter høringsfristens utløp.

I merknaden viser styret til garasjesameiet til at det først var ved overtagelsesbefaringen av parkeringskjelleren på søndre del i juni 2024 at man ble gjort kjent med at fremtidige boliger på nordre felt planlegges med felles adkomst og nedkjøring som søndre felt, og at det vil bli tatt hull i nord-veggen i parkeringskjelleren for å gi adkomst til planlagt parkeringskjeller under feltet i nord. Styret etterspør hvorfor dette ikke er opplyst tidligere, og påpeker at denne løsningen vil dramatisk øke trafikken i kjelleren. Det påpekes at denne løsningen reiser problemstillinger knyttet til sikring, økt trafikk og brannvern. Styret gjør videre oppmerksom på at det er etablert en gangvei gjennom kjelleren til Ringve Pluss Service området i Autronica huset, og at økt trafikk i kjelleren vil innebære en trafikkfarlig overgang for både voksne og barn. Styret ber på bakgrunn av dette om at forslagene i trafikkanalysen avvises, og at ny separat innkjørsel til parkeringskjeller under felt nord etableres fra veien mellom Autronica huset og idrettshallen. Av dette følger også at det ikke tillates å ta hull på nordveggen i dagens kjeller.

Kommentar forslagsstiller:

Planområdet var tidligere del av en større plan for hele Haakon VII's gate 4, men ble på grunn av behov for en helhetlig mobilitetsanalyse for Lade tatt ut av planen etter offentlig ettersyn, og tatt opp igjen til regulering ved varslet oppstart i 2022.

Planforslaget legger opp til en videreføring av adkomstløsningen som har ligget til grunn for både opprinnelig plan for søndre og nordre felt og kommunens saksfremlegg til førstegangsbehandling og planforslag til offentlig ettersyn for separat plan for feltet i nord. Alternative adkomstløsninger har i tidligere avklaringer i reguleringsprosessen vært vurdert, men ikke funnet hensiktsmessig på grunn av blant annet trafiksikkerhet, fremkommelighet for kollektivtransport og hensynet til omkringliggende omgivelser. Det vises blant annet til plankonsulents oppsummering og kommentarer til innspill til planforslaget slik det ble sendt på høring i 2022, brev datert 05.07.2023.

Det er i eksisterende rampe ned til parkeringskjelleren etablert egen dør ved innkjøringen med tilstrekkelig bredde ned hele rampen til at gående og syklende ikke trenger dele kjøreareal med

biler. Dette vurderes til å gi tilstrekkelig trafiksikkerhet, men kan markeres tydeligere. Det forutsettes at de som ellers ferdes i kjelleren viser hensyn til andre trafikanter og holder lav fart slik som er normalt i parkeringsanlegg. Et krav om å regulere trafikken ytterligere slik det gjøres på det offentlige vegnettet virker urimelig da det ikke forventes så stor trafikk i kjelleren selv med utbygging av planområdet.

Når det gjelder styrets anførsel om at adkomstløsningen ikke er gjort kjent for dem av Utbygger av søndre del forut for overtagelsen av parkeringskjelleren, vises til at adkomstløsningen, herunder hvilke privatrettslige rettigheter og forpliktelser som er stiftet og tinglyst på aktuelle eiendommer i denne anledning, er beskrevet i både prospektet og kontrakter for boligene og parkeringsplassene på søndre felt. Forholdet er også inntatt som et punkt i gjeldende vedtekter for sameiet.

Påpekte forhold knyttet til sikring og brannvern vil naturligvis bli ivaretatt i henhold til gjeldende krav i forbindelse med detaljprosjekteringen i kommende byggesaker.

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.