

Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret
Møtedato: 26.04.2017
Sak: 52/17

Tittel: **Saksprotokoll - Detaljregulering av Lade idrettsanlegg, sluttbehandling**

Resultat:
Arkivsak: 14/56791

Vedtak:

Bystyret er forelagt to alternativ for detaljreguleringa ved Lade idrettsanlegg:

- Alternativ 1: Lade idrettsanlegg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Tegn_3 AS
senest datert 6.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsens, enest datert 6.2.2017

- Alternativ 2: Lade idrettsanlegg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Tegn_3 AS
senest datert 6.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsens, enest datert 6.2.2017

Bystyret vedtar alternativ 2.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12- 12.

Behandling:

Lagt på innsyn: Notat fra rådmannen datert 27.2.2017.

Votering:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Saksframlegg

Detaljregulering av Lade idrettsanlegg, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 14/56791-82

Forslag til innstilling:

Bystyret er forelagt to alternativ for detaljregulering av Lade idrettsanlegg:

- Alternativ 1: Lade idrettsanlegg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Tegn_3 AS senest datert 6.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 6.2.2017
- Alternativ 2: Lade idrettsanlegg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Tegn_3 AS senest datert 6.2.2017 med bestemmelser senest datert 6.2.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 6.2.2017

Bystyret vedtar alternativ 1.

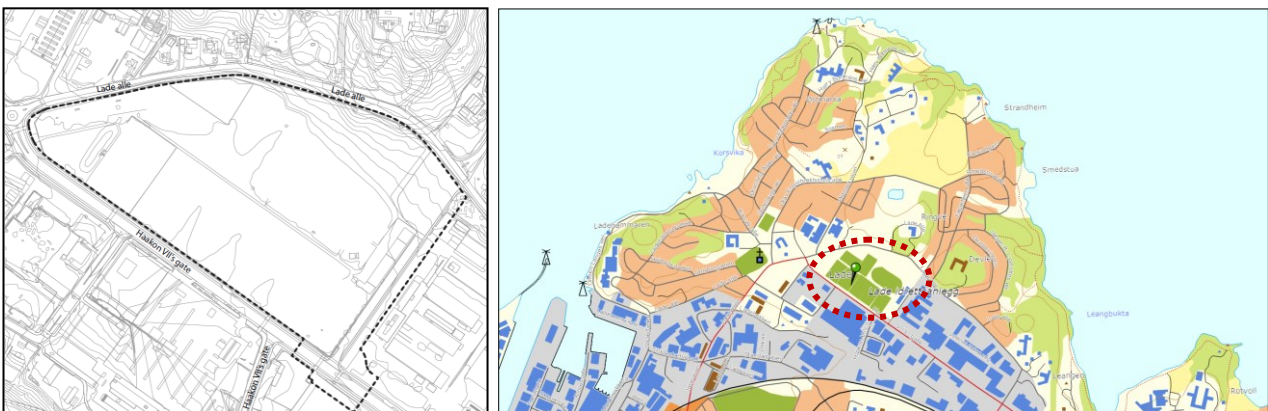
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av *Tegn 3* som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune. Kommunen mottok komplett planforslag 7.3.2016.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Kart som viser planområdet:



Trondheim kommune

Hensikten med planforslaget er å videreutvikle Lade idrettsanlegg med nye idrettsbygg og å bedre tilgjengeligheten til anlegget for gående, syklende og reisende med kollektivtrafikk. Hensikten med planen har også vært å sikre de eksisterende og historiske landskapskvalitetene når det gjelder åpenhet, terreng og parkpreg.

Planen inkluderer en rundkjøring i Haakon VII's gate. Rundkjøringen har som hensikt å bedre trafikkavviklingen i gata slik at den blir god nok for kollektivtrafikk. Med en ny rundkjøring plassert mellom dagens to rundkjøringer i hver ende av gata, blir det mulig å fjerne venstresvingefelt og dermed gi plass for kollektivfelt.

Innledning

I utviklingen av Lade idrettsanlegg har prosjektet fått navnet *Lade idrettspark*, og omtales i den videre beskrivelsen som det.

Planforslaget har to alternativ, hvor alternativ 1 anbefales av rådmannen. Alternativ 1 er bearbeidet i tråd med høringsinnspill som pekte på verdien i det åpne landskapet som idrettsanlegget utgjør i dag. Planlagt tribunebygg er derfor foreslått plassert parallelt med sambruksanlegget. Tennisbanene er lagt på flatmark sentralt i anlegget slik at skråningen opp mot Ringvekollen holdes åpen med et parkmessig preg. Ved å samle bebyggelsen i størst mulig grad øst i anlegget beholdes mer av det åpne landskapet. Dette innebærer at dagens 11-bane (Trondheims-Ørn-banen) vris 90 grader. Idrettslaget Trondheims-Ørn foretrekker dette alternativet.

Alternativ 2 tilsvarer i hovedsak den planløsningen som var lagt ut til offentlig ettersyn.

Ved offentlig ettersyn sommeren 2016 kom det inn varsel om innsigelse fra Fylkeskommunen. Administrasjonen i fylkeskommunen mente at planlagt bebyggelse i unødig grad utfordrer det åpne herregårdslandskapet på Lade. Denne vurderingen fikk ikke støtte ved politisk behandling i fylkesutvalget 16.12.2016. Saken ble derfor rutinemessig oversendt Riksantikvaren for vurdering der.

Representanter fra Riksantikvaren befarte anlegget 2.2.2017. Riksantikvaren har varslet at de vil komme med sin vurdering innen 15.2.2017. Det er kommet signaler om at Riksantikvaren ikke vil komme med en innsigelse, men at de anbefaler at bebyggelsen plasseres i tråd med alternativ 1. Så snart rådmannen mottar skriftlig vurdering fra riksantikvaren, vil denne ettersendes saken.

Planområdet

Planområdet ligger på Lade som både er et handelssenter og et lokalsenter. Planområdet er på 130 daa. Nord for planområdet ligger Ringve gård og botaniske hage, som er et viktig landemerke. Avstand til Midtbyen er 3 km.

Planområdet kjennetegnes av nærhet til lystgårdene på Lade (Lade, Devle og Rognli), til Ringve museum, Lade kirke, Korsvika og Ladestien. Planområdet ligger ved store nye boligområder som er under planlegging. I dag preges planområdet av å være et åpent landskap i kontrast til næringsbebyggelse og boligområder med høy tetthet.

Beskrivelse av planen

Planlagt arealbruk er offentlig tjenesteyting, idrettsanlegg, park, nærmiljøanlegg og ulike veiformål som fortau, sykkelfelt, vei, gang- og sykkelvei og annen veggrunn. Planens hovedgrep er at det

Trondheim kommune

åpnes for tre nye idrettsbygg i parkens østre del. Det er lagt vekt på at gående og syklende skal kunne komme trygt frem til de ulike målpunktene i parken. Plassering og utforming av kombihall og sambruksanlegg er lik i begge alternativene. Byggene samles inn mot et åpent vringleareal som vil kunne bli en møteplass i idrettsanlegget. Utnyttingen er beregnet som % BYA.

Alternativ 1

Bebyggelsen samles helt øst i anlegget. Dagens 11-bane som eies av idrettslaget Trondheims-Ørn vris 90 grader, slik at planlagt tribunebygg kan plasseres parallelt med nytt sambruksanlegg for tennis, bordtennis og kampsport. Utendørs tennisbaner anlegges mellom 11-banen og stor bane for amerikanske idretter, på flatmark.

Alternativ 2

Dette alternativet tilsvarer hovedløsningen som ble lagt frem for offentlig ettersyn etter første gangs behandling juni 2016. Bebyggelsen samles så langt øst i anlegget det er mulig med dagens 11-bane liggende som i dag. Nytt tribunebygg kan bygges på banens søndre langside. Tennisbaner er lagt inn i skråningen opp mot Ringve med tilhørende støttemurer.



Alternativ 1



Alternativ 2

Virkninger

Planforslaget forsterker idrettsanleggets status som sentralanlegg for idrett ved at bredden i tilbudet øker. Tilgangen på et trygt gang- og sykkelvegnett bedres ved at det bygges nytt tilbud både fra nord til sør og fra øst til vest gjennom anlegget. Planforslaget vil ha en positiv virkning på folkehelsen. Det åpnes opp for å bygge tre idrettsbygg i et område som i dag er åpent og i stor grad ubebygget. I tillegg tillates det ny bebyggelse for en kommunal driftsstasjon. Dette er felles for begge alternativene. Landskapet på Lade har en spesielt stor tidsdybde, og området står på Riksantikvarens NB-liste over kulturhistoriske bymiljø av nasjonal interesse. Hensynet til dette anlegget har vært viktig ved vurdering av planens virkninger. Dersom det åpnes for bygging av nye idrettsbygg i anlegget vil det nødvendigvis få konsekvenser for sikt gjennom anlegget. Konsekvensen for kulturlandskapet er vurdert ulikt i de to alternativene.

Alternativ 1

Bebyggelsen blir organisert på en kompakt måte, og det åpne landskapet blir dermed mindre berørt enn i alternativ 2. Tribunebygget vil ikke begrense sikten opp mot Ringvekollen sett fra sør eller gjennom anlegget generelt. I alternativ 1 vris dagens 11-bane slik at det blir mulig å anlegge utendørs tennisbaner på flatmark. Det gjøres mindre terrenginngrep i skråningen opp mot Ringve som i dag utgjør parkdelen av anlegget. Den terrengmessige sammenhengen med Ringvekollen blir dermed bedre ivarettatt. Løsningen gjør det mulig å opprettholde en bred gangveg fra øst til vest med tilhørende møbleringssone for opphold, sykkelparkering og lignende. Det blir også mulig

Trondheim kommune

å sikre et større areal for gående mellom sambruksanlegget og 11-banen.

Alternativ 2

Utbyggingen som vist i alternativ 2 vil redusere sikten mot høydedraget hvor Ringve gård og museum ligger. Sikten begrenses også gjennom anlegget fra øst til vest. Åpenheten i landskapsrommet blir redusert. Ganglinjen med tilgrensende areal til opphold, som går fra øst til vest gjennom anlegget, snevres inn forbi tribunebygget. Skråningen opp mot Ringve deles opp og blir mindre grønn når to rekker med støttemurer på ca 100 meter bygges for å få en ny terrasse med fire utendørs tennisbaner i skråningen opp mot Ringve. Støttemurene tar opp en høydeforskjell på totalt tre meter.



Alternativ 1



Alternativ 2

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslagets konsekvenser for klima og det ytre miljø avhenger av hvordan man velger å bygge ut i henhold til planen. Valg av utforming og tekniske løsninger vil ha betydning for klimafotavtrykket til anlegget. Det finnes gode muligheter for å finne alternative energikilder (grunnvarme, solenergi, spillvarme) som bør benyttes dersom utbyggingen skal følge opp mål og intensjoner i kommunedelplan: energi og klima 2017-2030, som forventes behandlet i mars 2017. Dette kan ikke styres i en reguleringsplan. Det er opp til byggherren å følge opp disse mulighetene. Anlegget forventes å generere mange fritidsreiser. Det vil ha betydning for klima og det ytre miljø hvor mange av disse reisene som tas med bil fremfor kollektivtransport, gange og sykkel.

Parkeringsstilbud for bil

Planen legger til rette for flere brukergrupper og økt bruk i vinterhalvåret. Det ble ved førstegangsbehandling foreslått en økning i antall parkeringsplasser, fra ca 150 i dag til 170. Beregninger gjort av Reinertsen (Trafikk og transportanalyse, 24.2.2016) viser at det vil være et gjennomsnittlig parkeringsbehov på 60-90 p-plasser for personbil på hverdager. Behovet forventes å være større i helger og ved turneringer. Det presiseres at planbestemmelsene kun krevde opparbeidelse av HC-plasser, og at det ut over dette var satt en øvre grense for antall plasser.

I parkeringsveilederen forutsettes at det utøves skjønn ved beregning av parkeringsbehov i hvert enkelt tilfelle, men det anbefales som utgangspunkt at det ved idrettsanlegg i midtre sone ikke anlegges parkeringsplasser for bil. Begrunnelsen for likevel å tillate etablering av parkeringsplasser i så stort omfang var blant annet at dette er et regionalt anlegg med tilreisende brukere fra andre kommuner.

Idrettslag i byen som ikke selv disponerer egne baner benytter Lade-anlegget til trening og kampavvikling. Det forutsettes at kommunens egne innbyggere kan reise til idrettsanlegg med

Trondheim kommune

kollektivtilbud, med sykkel eller til fots. Med dagens kollektivtilbud på Lade er tilgjengeligheten dit imidlertid lite tilfredsstillende for reisende med buss. Lokalt er tilgjengeligheten til Lade god for gående og syklende.

Det kom ved offentlig ettersyn inn en høringsuttalelse som omhandlet parkeringsdekningen spesielt; syklistenes landsforening oppfordret kommunen til å planlegge nye idrettsanlegg uten samtidig å legge til rette for bilkjøring. Før førstegangsbehandling kom Ungdommens bystyre med en uttalelse hvor de ba om at det ikke skulle legges til rette for bilparkering, og at areal skulle forbeholdes aktivitetsflater.

Etter førstegangsbehandling i juni 2016 er planleggingen og utviklingen av superbussprosjektet kommet lenger. Det legges der til rette for superbustrasé gjennom Haakon VII's gate med en ny busstasjon i umiddelbar nærhet til idrettsanlegget. Det nye busstilbudet som settes i drift fra 2019 vil gjøre det lettere å reise med buss gjennom og på tvers av byen. Tilgjengeligheten til Lade generelt og idrettsanlegget spesielt vil med disse endringene bli mye bedre enn det er i dag.

Kommunedelplan: energi og klima 2017-2030 som var på høring sommeren 2016, konkretiserer hva klimamålene som kommunen har satt seg innebærer. Byens innbyggere må endre mange av sine vaner og handlingsmønster, inkludert måten vi reiser på. All trafikkvekst må tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk. Planforslaget sikrer et godt tilbud i og gjennom anlegget. Det er lagt vekt på å knytte seg til det overordnede gang- og sykkelveinettet.

Over 1/3 av dagens reiser er fritids- eller besøksreiser med høy bilbruk. En restriktiv parkeringspolitikk er et av virkemidlene kommunen har for å vri utviklingen i ønsket retning. Revidert planforslag har en reduksjon fra førstegangsbehandling – fra 170 til 148 plasser, dvs. tilsvarende dagens dekning slik at fremtidig trafikkvekst ikke tas med bil. Illustrasjonsplanen viser hvordan maksimalt antall parkeringsplasser kan etableres. Arealet som illustreres som parkeringsareal kan imidlertid også benyttes til annet idrettsformål dersom antallet parkeringsplasser reduseres. Dersom antallet parkeringsplasser begrenses til et minimum (korttidsparkering, HC og drift) vil areal frigjøres for mer aktivitet.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Planområdet er avsatt til idrettsanlegg i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Hovedveinett for sykkel går gjennom planområdet fra nord til sør. Planområdet grenser til bestemmelsesområde for kollektivåre og til bestemmelsesområde for lokalsenter og handelssenter. I gjeldende kommunedelplan er planområdet avsatt til idrettsformål. I denne planen stilles det krav til opparbeidelse av turvei mellom idrettsanlegget og naboeiendommen i øst. Det pågår arbeid med ny kommunedelplan for Lade Leangen. Planen har vært ute til offentlig ettersyn og er ikke ferdigstilt.

I gjeldende reguleringsplaner fra 1962 og 1981 er planområdet regulert til idrettsformål, men planene gir ikke rammer for hva som kan bygges innenfor området.

Planleggingen av ny bebyggelse i Lade idrettsanlegg er et resultat av en lengre utredningsprosess. Det er flere politiske vedtak underveis i prosessen. Som utgangspunkt for oppstart av planarbeidet lå en mulighetsstudie utarbeidet av Solem arkitekter. Den ble behandlet av formannskapet som en orientingssak 26.11.2013 i [sak 244/13, "Mulighetsstudie Lade idrettspark – orientering"](#).

Utvikling av Lade idrettsanlegg har vært til politisk behandling to ganger i løpet av

Trondheim kommune

reguleringsprosessen, og det er gjort vedtak som gir føringer for utarbeidelsen av planforslaget og som avklarer hvilke funksjoner det er ønskelig å plassere innenfor planområdet. Formannskapet behandlet [sak 206/15 "Ny Lade idrettspark – lokalisering av anlegg"](#) den 29.9.2015 og [sak 294/15 "Nye idrettsanlegg i Lade idrettspark – forutsetninger for reguleringsplanen"](#) den 15.12.2015.

Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok i sak [108/16 i møte 7.6.2016](#), å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planforslaget legger til rette for en større variasjon i tilbud til brukerne av idrettsanlegget med tilbud om både innendørs og utendørs idrettaktivitet. Planforslaget legger også til rette for egenorganisert idrett og lek ved å sikre arealer til nærmiljøanlegg og park. Dagens idrettsanlegg har størst aktivitet på sommeren, og med nye idrettsbygg vil bruken vinterstid øke.

Idrettsanlegget har frem til i dag vært forbeholdt breddeidretten. Nå åpnes det opp for at en av banene kan benyttes til kampavvikling på elitenivå ved at det kan bygges et tribuneanlegg til denne banen.

Avveining av konsekvenser

Idrettsfaglige vurderinger har veid tungt i utarbeidelsen av planforslaget, som totalt sett vurderes å ha gode konsekvenser for folkehelse og barn og unges oppvekstvilkår.

Planområdets karakter endres. Konsekvensen ved at det åpne landskapsrommet blir mindre er at det blir vanskeligere å lese det historiske herregårdslandskapet rundt Lade kirke, Lade gård og lystgårdene Rognli og Devle. Det er fare for at bebyggelsen vil fremstå som lukket og massiv. I dag fremstår området som svært åpent. Viktige utsyn og siktlinjer stenges både øst-vest og nord-sør.

Framtidig turveg med grønnsstruktur vedtatt i gjeldende kommunedelplan etableres ikke som angitt der. Den er i planarbeidet erstattet med sykkelveg med fortau, kjøreveg og grønnsstruktur som i større grad svarer til anleggets behov.

Planområdet har en sentral plassering på Lade, som er under utvikling til boligområde i kombinasjon med handel. Idrettsbygg er fellesskapsbygg, noe som i henhold til bestemmelser i kommuneplanens arealdel og kommunens arkitekturveileder utøser krav til kvalitet i utformingen. Bebyggelsen blir fondmotiv når den bryter siktlinjer.

Planforslaget introduserer en rundkjøring i Haakon VII's gate som ble bygget mer som en bygate med lyskryss. Gata har vist seg ikke å gi tilstrekkelig trafikkavvikling til at den kan fungere som kollektivtrasé. Fordelen ved å bygge en rundkjøring er at man vil kunne få et pålitelig busstilbud, noe som er en forutsetning for å oppfylle mål i bymiljøavtalen. Rundkjøringen beslaglegger areal på privat grunn på begge sider av gata. Etableringen av rundkjøringen vil gi uheldige konsekvenser for eksisterende og fremtidig drift av forretningsbygg i Haakon VII's gate 11.

Med bakgrunn i at det legges til rette for superbuss gjennom området kunne planforslaget redusert parkeringsdekningen ytterligere for lettere å kunne nå 0-vekst målet og mål i forslag til kommunedelplan for klima og energi. Rådmannen har imidlertid vektlagt at anlegget er et regionalt anlegg der det er viktig med god biltilgjengelighet for brukere utenfra kommunen, og avveid parkeringsdekningen i forhold til dette.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Idrettsanlegget er kommunalt og alle tiltak innenfor området vil bli initiert av kommunen. Dersom parken skal bygges ut med nye store idrettsbygg vil det bli behov for å oppgradere eksisterende infrastruktur. Eksisterende garderobe- og driftsbygg må rives dersom alle deler av planen skal kunne realiseres.

Det foreligger konkrete planer om at idrettslag skal stå som utbyggere av de nye idrettsbyggene. Det søkes også om støtte og lånegaranti som vil bli behandlet politisk i egne saker. Det planlegges for at kommunen i fremtiden skal leie arealer til felles garderober av idrettslagene som vil stå som eiere av byggene. Utgifter til rekkefølgekrav, ny driftsstasjon og infrastruktur ligger inne i kommunens investeringsbudsjett. Det gjøres nærmere rede for dette i planbeskrivelsen.

Medvirkningsprosess

Berørte myndigheter og naboer er varslet om planoppstart i henhold til plan- og bygningsloven. Planen ble behandlet av ungdommens bystyre 22.1.2015.

Etter at planoppstart ble varslet i brev til berørte parter 21.1.2015 og i Adresseavisa 24.1.2015 kom det inn åtte innspill til planarbeidet.

Hovedtema i innspillene ved planoppstart, inkludert innspill fra ungdommens bystyre, var:

- Tilbud om skøytelek innenfor planområdet bør ivaretas videre.
- Arealer til lek og aktivitet bør prioriteres fremfor tilbud om parkeringsplasser.
- Mulighet for å legge en kollektivtrasé gjennom planområdet bør ivaretas. Dagens bussholdeplass i Haakon VII's gate ivaretas.
- Sykkelveitilbudet i området bør forbedres i forhold til i dag.
- Det er viktig ikke å åpne opp for utkjøring til Lade allé. Trafikkbelastningen i Lade allé må ikke øke.

Planen lå ute til offentlig ettersyn i perioden 7.6. til 13.8.2016. Det kom inn 15 merknader.

Hovedtema i merknader etter offentlig ettersyn var:

- Utforming og størrelse på rundkjøringen
- Hensynet til bomiljøet i Lade allé
- Hensynet til kulturlandskapet
- Innhold i idrettsanlegget
- Tilrettlegging for gående og syklende
- Støyskjerming av anlegget

Det er ikke sikret areal til skøytelek innenfor planområdet. Skøytebrukere henvises til skøytebaner i nærområdet. Lokalklimatiske forhold på Lade gjør at anlegget ikke er egnet for skøytebane. Det åpnes opp for omtrent samme antall parkeringsplasser innenfor planområdet som i dag. Det kreves ikke parkeringskjeller, selv om det ville frigjort verdifullt areal til aktivitet. Det legges til rette for nye nærmiljøanlegg som gir et bedre tilbud for uorganisert idrett og lek.

Sykkelveinettet slik det er planlagt i overordnede planer sikres innenfor planen. Det åpnes ikke opp for gjennomkjøring fra Haakon VII's gate til Lade allé, og trafikkbelastningen i Lade allé øker ikke som følge av planen.

Rundkjøringen reguleres som foreslått ved offentlig ettersyn. Rundkjøringen gir begrensninger på

Trondheim kommune

mulighet for utvikling av naboeiendommene, men hensynet til den overordnede utformingen av gata er vektlagt. Hensynet til kulturlandskapet er forbedret ved at eksisterende 11-er bane vris og tribunebygget flyttes lenger øst i anlegget i anbefalt løsning, alternativ 1. Det er usikkert når og om rekkefølgekrav om støyskjerming vil bli utløst, men det er mulig for kommunen å prioritere støyskjerming ved ordinær drift og investeringer.

Høyden på fotballhallen er redusert, og det tillates andre takformer enn flatt tak.

Planforslaget tillater parkering på bakkeplan, også ut mot Haakon VII's gate. Parkeringsplassene er lokalisert slik at man får en bilfri kjerne i parken, men er i motstrid med krav til øvrige planer i området. Dette ble påpekt i høringen. I øvrige planer langs Haakon VII's gate stilles det krav om at deler av fasadelivet skal legges ut mot gaten.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslagets alternativ 1 vedtas.

Planen har overveiende positive virkninger. Det legges til rette for ny aktivitet i Lade idrettsanlegg. Flere idretter vil få et tilbud med større variasjonen enn i dag. Planområdet får bedre trafiksikkerhet og bedre tilgjengelighet for gående og syklende i forhold til dagens situasjon. Det legges til rette for at det kan komme et godt kollektivtilbud i Haakon VII's gate.

Rådmannen i Trondheim, 15.2.2017

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Sigrid Topsøe-Strøm Gilleberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart, alternativ 1
- Vedlegg 3: Reguleringskart, alternativ 2
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser (felles for alternativ 1 og 2)
- Vedlegg 5: Illustrasjonsplan, alternativ 1
- Vedlegg 6: Illustrasjonsplan, alternativ 2