



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20140047

Arkivsak:14/24734

Detaljregulering av Lade alle 73, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 29.5.2018

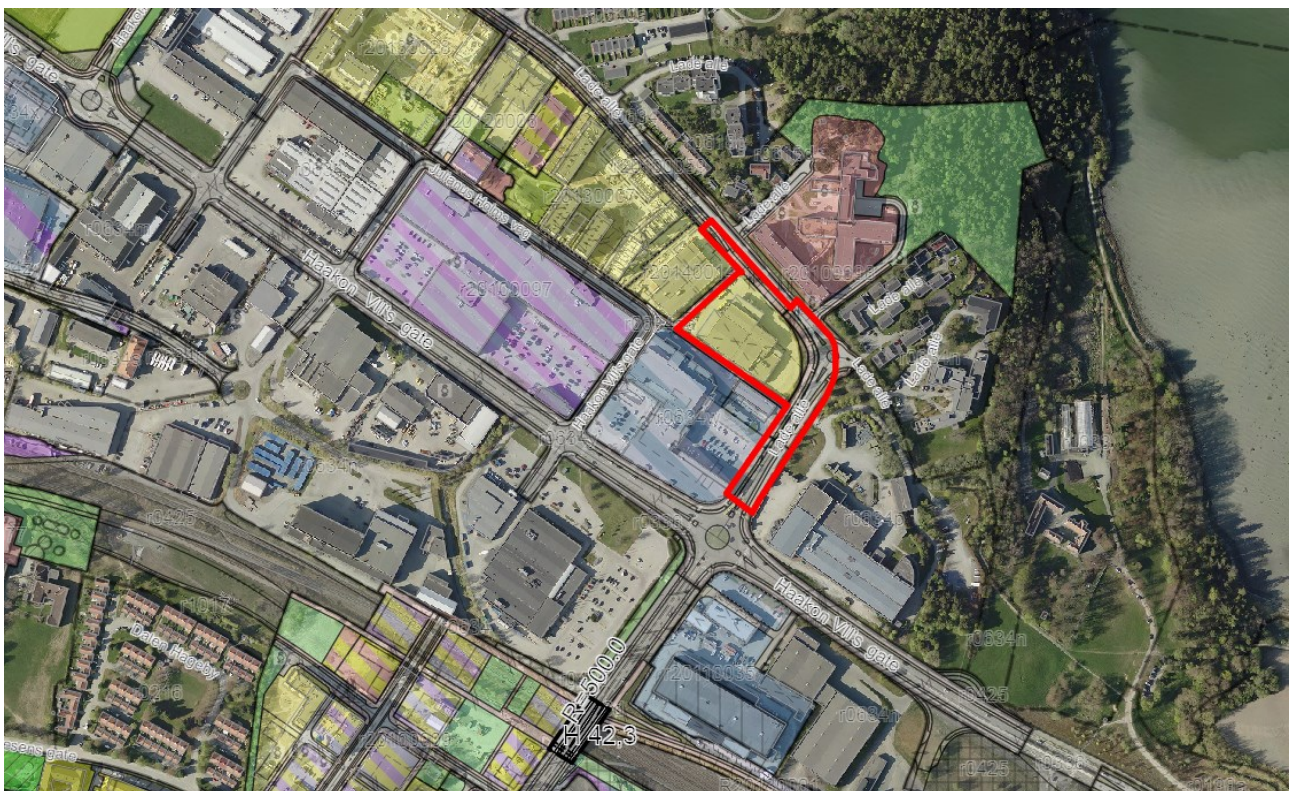
Dato for godkjenning av bystyret : 6.9.2018

Innledning

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av JSTArkitekter AS og Plansmia AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Lade allé 73 og Trondheim kommune.

Hensikten med planen er å detaljregulere felt B4 i Områdeplanen for Lade allé 59-73 til boligbebyggelse. Samtidig reguleres ny vegutforming i et strekk av Lade allé.

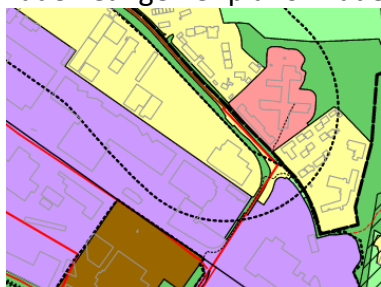
Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre og er for å ivareta omregulering av vegarealer.



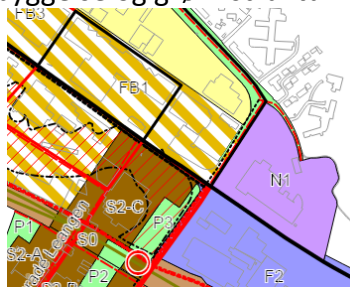
Planområdet er markert med tykk rød strek

Planstatus og tidligere vedtak

I Kommuneplanens arealdel 2012-2024 og i høringsforslag (2013) til kommunedelplanen for Lade-Leangen er planområdet vist som boligbebyggelse og grønnstruktur.

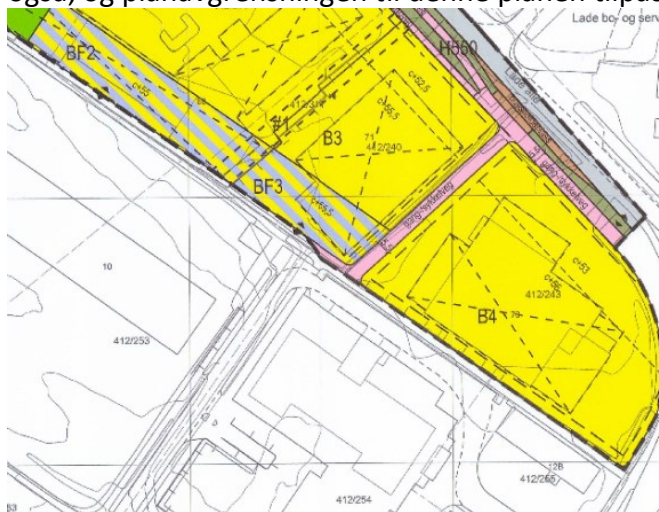


Utsnitt KPA 2012-2024

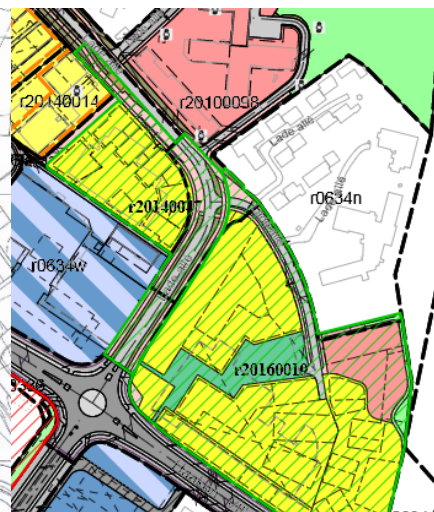


Utsnitt KDP Lade Leangen, høringsforslag 2013

Bebyggelsesområdet er vist som felt B4 i Områdeplan for Lade allé 59-73, vedtatt 24.11.2011. Gjeldende planer som berøres er i tillegg vegformål innenfor r20100098 Lade allé 80, og r0634w Haakon VII's gt 12. Vegarealet i igangsatt planarbeid r20160019 Haakon VII's gate 14 berøres også, og planavgrensningen til denne planen tilpasses.



Kartutsnitt av Områdeplan Lade allé 59-73, r20100059



Utsnitt av gjeldende og igangsatt detaljreguleringer

Planforslaget er i samsvar med Transportplan for Trondheim 2006-2015 og Bymiljøavtalen ved at det legges opp til høy fortetting innenfor allerede bebygde arealer, nært kollektivruter. Parkeringskravet er i henhold til kommunens veileder for indre sone. Nærheten til kollektivholdeplasser for metrobuss og kollektivruter bidrar til lavt transportbehov, sammen med et godt nett for gange og sykling.

Tidligere vedtak

Planforslaget til Lade allé 73 ble behandlet i bygningsrådet 21.3.2017 som sak 32/17. Vedtak:

Bygningsrådet sender planforslaget for Lade allé 73 tilbake og ber om at forslaget utvides av Byplankontoret, slik at det inkluderer regulering av nytt kryss i Lade allé, og at planavgrensningen blir i tråd med rådmannens forslag vist i saksfremlegget side 8.

Opparbeidelse av ny kryssløsning skal ikke stilles som rekkefølgekrav til ny bebyggelse i Lade allé 73, men det skal stilles krav om opparbeidelse av fortau langs bebyggelsen inn til dagens vegkant. Planforslaget må også ivareta rådmannens punkter for endring omtalt i saksfremlegget side 7.

Bygningsrådet ber om ny vurdering av hvorvidt det er mulig å etablere laste-/lossesone mellom bebyggelse og vegareal.

Et endret planforslag ble i delegasjonsvedtak 1479/17 den 13.10.2017 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn, samtidig med at ny planavgrensning ble varslet.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: 412/243, 412/1, 412/256, 412/254 og 412/255.

Planområdet ligger på den nordøstlige delen av Ladesletta. Planområdet utgjør den østligste delen av transformasjonsområdet innenfor Områdeplanen for Lade allé 59-73, og inkluderer i tillegg del av Lade allé i nord og øst, og avgrenses av krysset ved Haakon VII's gate. Planområdet er ca. 14 dekar, hvorav området for bebyggelse er ca. 7,4 dekar.



Stedets karakter og arealbruk

Planområdet har siden på 1970-tallet vært bruk til næringsformål i samsvar med tidligere planer. Eksisterende bebyggelse er industribygg oppført i betongelementer fra 1970-tallet.

Lade har lenge vært i transformasjon fra industri/næring til boliger og varehus langs Haakon VII's gate. Nord for planområdet ligger det boligbebyggelse og helse-/velferdssenter og barnehage ved Lade allé 80.

Landskapet lenger nord med gårdsanleggene på kollene, samt Lade gård og Lade kirke, inngår i det som er blitt kalt «herregårdslandskapet» på Lade. Høydebegrensningene satt i områdeplanen er satt for å ivareta sikt og eksisterende horisont som synliggjør herregårdslandskapet.

Planområdet er ganske flatt, hvor området for bebyggelse varierer mellom kote 38 og 39, mens vegarealene går mellom kote 37 til kote 38. Det er generelt gode solforhold i området og på tomte, men næringsbebyggelse i Haakon VII's gate 12B gir noe skyggevirkning på tomte.

Grunnforhold

Det er utført flere grunnundersøkelser på og rundt planområdet. Grunnundersøkelser fra 1970 viser fast leire med liten dybde til fjell (ca. 1-5 meter).

Eiendommen ligger midt i et større område på Lade hvor det er registrert forurensning i grunnen. Det er ikke registrert forurensning i grunnen for den omsøkte eiendommen. Store deler av Ladeområdet har vært brukt til flyplass under krigen, og Lade allé 73 har vært benyttet til næringsmiddelindustri i flere ti-år.

Kulturminner i grunnen

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i grunnen, og planområdet inneholder ikke antikvarisk verdifull bebyggelse eller anlegg.

Naturverdier

Det er ikke registrert spesielle naturverdier. Trerekken langs Lade allé er vurdert som verdifull for stedets karakter, og er gitt hensynssone "landskap" med bestemmelser om at eksisterende trevegetasjon skal bestå eller fornyes.

Rekreasjonsverdi

Området har hittil ikke hatt noen rekreasjonsverdi grunnet næringsaktiviteten, men ligger nært grønnstruktur som omfattes av både private og offentlige arealer.

Barn og unges interesser

Det er ikke registrert lek eller aktiviteter innenfor arealet avsatt til bebyggelse. Gangarealene gir viktige forbindelser til rekreasjonsområdene langs Ladestien for øvrige bydeler som benytter Bromstadvegen og Leangbrua for å krysse jernbanen.

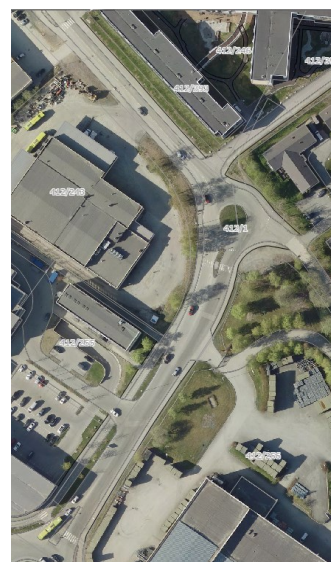
Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Hovedatkomst til ny bebyggelse er fra Lade allé. Lade allé har en trafikkmengde på 4300 i årsdøgntrafikk i 2015, som er en nedgang fra årsdøgntrafikk på ca. 5000 i 2013. I 2010 var årsdøgntrafikken nede på 2600.

Lade allé har vært et næringsområde, og rundkjøringen øst i Lade allé var tilpasset tungtrafikken til næringene langs vegen og tungtrafikken som skulle inn på Forsvarsbygg sitt areal i Haakon VII's gate 14. Bussene har også benyttet rundkjøringen for å vende rute 3 og 4.

Næringsvirksomhetene erstattes nå med boliger, og etter rutestrukturendringer fra 2019 skal ingen bussruter ende her, men føres videre til Strindheim.



Flyfoto dagens situasjon.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

På begge sidene av Lade allé i nord og øst er det opparbeidet fortau med varierende bredde. Vest for Lade Arena er det opparbeidet sykkelveg med fortau. Skoleveg vil både være langs Lade allé, Julianus Holms veg og intern gangforbindelse gjennom boligbebyggelsen videre vestover.

Kollektivtilbud

Det er god dekning på kollektivtilbudet i dag med høy frekvens i rush og med holdeplass langs Lade allé.

Fremtidig metrobusslinje S2 vil gå i Haakon VII's gate, med avstand til stasjon trolig på ca. 400 meter fra byggeområdet. Fremtidige tverrlinjer 13, 15 og 20 vil gå i Lade allé med holdeplass der. Nye Leangen togstasjon vil etableres ca. 400 meter unna.



Utsnitt ny rutestruktur 2019-2029

Støy og støv fra trafikk

Eiendommen Lade allé 73 er støyutsatt fra vegtrafikk, og det er behov for støytiltak. Langs Lade allé er det gode utluftningsmuligheter, slik at støv fra vegtrafikken vurderes som akseptabel.

Trafikksikkerhet

Det er etablert gang- og sykkelveg sør for byggeområdet, og tilsvarende under opparbeidelse langs Lade allé vestover, som gir trygge forbindelser vestover mot sentrum og friområder. Mot Strindheim og østover er det smale og varierende løsninger for gående.

Annen infrastruktur

Skole- og barnehagekapasitet

Planområdet tilhører Lade barne- og ungdomsskole. Det ligger flere barnehager i området, og nye barnehager er under planlegging.

Elektrisk forsyning

Innenfor planområdet ligger det i dag en trafo som leverer strøm til flere eiendommer utenom Lade allé 73. Det er etablert ny nettstasjon NS70257 i Lade allé 67, med nok strøm til nr. 73 og de andre eiendommene. Nettstasjon NS01053 i Lade allé 73 kan ikke rives før ny forsyning til alle berørte er opprettet.

Fjernvarme

Lade allé 73 ligger innenfor området for konsesjon for fjernvarme hvor det er tilknytningsplikt til fjernvarmenettet.

Vannforsyning og avløp

Det ble bygd ny vannledning i 2011 og med tilstrekkelig kapasitet også for ny bebyggelse. Vann- og avløpsløsninger innenfor områdeplanområdet er under planlegging i samarbeid med flere utbyggere i området og Trondheim kommune.

Avfall

Det er i områdeplanen satt av plass for felles, stasjonært avfallssuganlegg i Julianus Holms veg, vest for planområdet. Dette anlegget er nå i drift.

Beskrivelse av planforslaget

Plandata

Planområdet er ca. 14 daa, hvorav 7 423 m² er avsatt til boligbebyggelse.

Planlagt arealbruk

Planområdet reguleres til følgende formål:

§12-5. 1 Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse – blokkbebyggelse (1110)
- Garasjeanlegg for boliger (1119)

§ 12-5. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg (2011)
- Gang-/ sykkelveg (2015)
- Gangveg (2016)
- Sykkelveg (2017)
- Annen veggrunn, grøntareal (2019)
- Kollektivholdeplass/bussholdeplass (2073)

§ 12-6. Hensynssoner

- Sikringssone – friskt (140)
- Hensynssone landskap (550)

§ 12-7. Bestemmelsesområder

- # 1 Felles uteoppholdsarealer på bakkeplan
- # 2 Felles gangveg

Boligbebyggelse og garasjeanlegg

Planforslaget legger opp til maksimal utnyttelse, med ca. 101 boenheter fordelt på en buet bygningskropp mot Lade allé og et rettlinjet bygg mot vest, med tilhørende garasjeanlegg i kjeller. Det planlegges også for en paviljong og gjennomgående ganglinje på uteområdet.

Grad av utnytting

Planforslaget viser maks utnyttelsesgrad for eiendommen i samsvar med områdeplanen, dvs. maks 125 % BRA og min 80 % BRA. Valgte utbyggingskonsept (125 % BRA) gir en boligtetthet på ca. 16 planlagte boliger per dekar og ca. 115 boenheter. Beregnet med en gjennomsnittsstørrelse på 70 m², tilsvarer minimum og maksimum utnyttelse 83 -129 boliger, som gir en tetthet på 11,4 -17,7 boliger per dekar.

Leilighetsfordeling

I dette prosjektet er det lagt opp til en variasjon mellom ett- til fireroms leiligheter. Ettroms leiligheter skal utgjøre maks 10 % av samlet antall boenheter. Ett- og toroms leiligheter samlet skal utgjøre maks 40 % av samlet antall boenheter. Fireroms leiligheter eller større skal utgjøre minst 20 % av samlet antall boenheter.

Bebyggelsens plassering og utforming

Plassering

Bebyggelsen er planlagt plassert langs byggegrense med et stramt og bymessig preg.

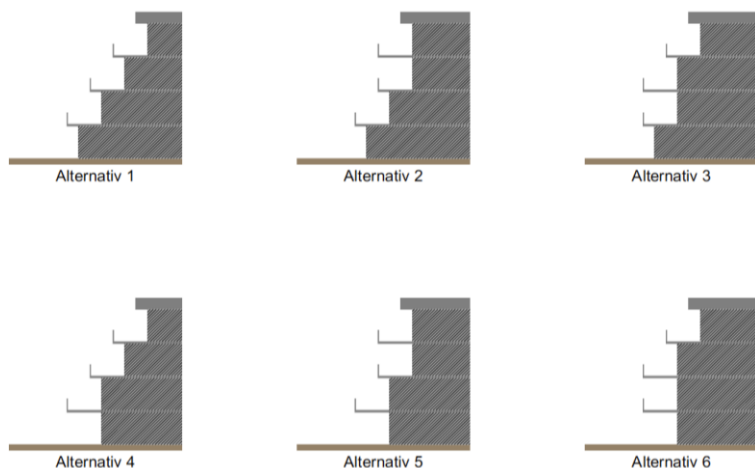
Utforming

Bebyggelsen langs Lade allé planlegges i hovedsak med innvendig heis og trappehus som gir direkte adkomst til alle boenhetene, og med felles uterom mellom bebyggelsen, mens på bakkeplan kan flere få direkte inngang. Bygg F er i en etasje og ligger i midten av uteområdet med fellesfunksjoner for beboerne. Bygg E skal tilpasses etablering av vendehammer for lastebiler innenfor boligformålet.

Høyder

Høyden på ny bebyggelse samsvarer med områdeplanen, og varierer mellom tre og fire etasjer. Tekniske installasjoner på taket skal være tilbaketrukket fra gesims og inntil 1,5 meter høye. På bygg G tillates takterrasse, slik at der kan heis- og trappehus gå 3,5 meter høyere og ligge i fasadelivet. Illustrasjonen *Fjernvirkning fra Rønningen gård* viser at bebyggelsen ikke vil bryte landskapsilhuetten i fjernvirkning fra Rønningen gård.

Det er satt krav om terrassering av bebyggelsen i bestemmelsene. Illustrasjonen under viser alternative løsninger for terrassering som også ivaretas i planbestemmelsene:



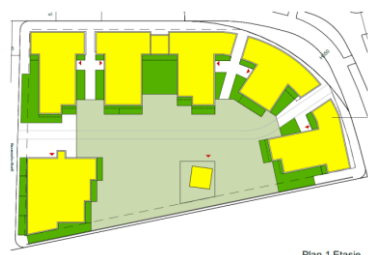
Bebyggelsen er lagt ca. 1 meter over eksisterende terreng mot Lade allé for å begrense innsyn og gi bedre bokvalitet i første etasje.

Parkeringskjeller

I parkeringskjelleren tillates parkering, sportsboder og tekniske rom. Det er i bestemmelsene åpnet for at teknisk infrastruktur i terreng kan anlegges i arealet mellom formåls- og byggegrense. All bilparkering og minst 70 % av sykkelparkeringen skal være i kjelleren. Minimumskravet for parkering er 0,5 parkeringsplass for bil, og minst 2 for sykkel per bolig eller 70m² BRA. Parkeringskjelleren skal ivareta tilgang for tilbringerstjeneste og varebil.

Uteoppholdsarealer

Uteromskravet for midtre sone skal ligge til grunn for bebyggelsen. Planforslaget legger opp til private uterom som balkonger, terrasser og felles takterrasser.



Bebyggelsen inn mot felles gårdsrom skal i hovedsak være terrassert. Bebyggelsens form gir et stort sammenhengende felles uterom, og mindre private eller halvprivate utearealer mellom bygningskroppene. Lekeplasser for de aller minste legges nært inngangene der det er gode solforhold. Bebyggelsen skjærer fra trafikkstøyen i Lade allé. Arealet avsatt til felles uteareal er innenfor bestemmelsesområde #1 på plankartet.

Lysegrønt felt viser felles uteareal for alle, angitt som bestemmelsesområde 1 i plankartet.

Felles utearealer er plassert hensiktsmessig i forhold til sol, lys og trafiksikkerhet. Sol- og skyggeanalysen nedenfor viser at felles uterom på bakken vil ha gode solforhold på dagtid. Mange boenheter vil få lite eller sjelden sol på private utearealer og fasader. Særlig boligene i bygg E vil få mye skygge på balkongsiden. Diagrammet nedenfor viser både illustrert bebyggelse og arealet som ligger innenfor byggegrensene.

	Kl. 09:00	Kl. 12:00	Kl. 15:00	Kl. 18:00
21.03 21.09				
21.05				
21.06				

Universell utforming

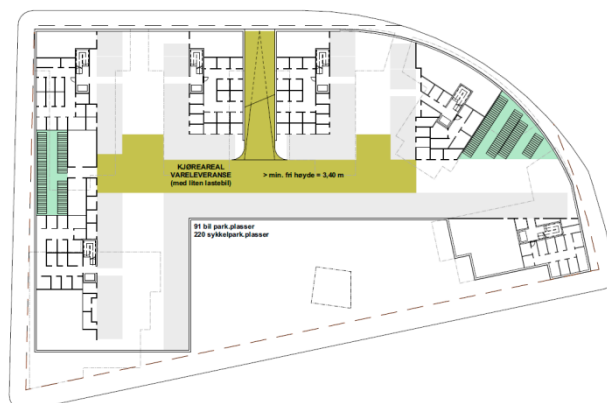
Uteområdene opparbeides med universell utforming, inkludert adkomsten til utearealene fra alle boliger og gangveger.

Adkomst og gangforbindelser til bebyggelsen

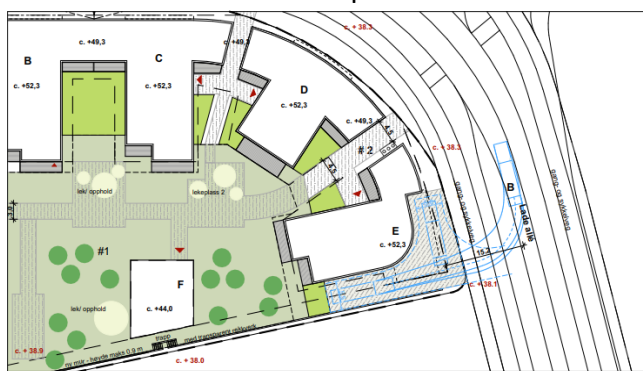
Planforslaget sikrer en gjennomgående gangforbindelse innenfor bestemmelsesområdene #1 Felles uteopphold og #2 Felles gangveg i plankartet og i bestemmelsene, fra Lade allé i øst til offentlig gangveg i vest. Nabobebyggelsen i vest har tilsvarende intern gangforbindelse som gir trygg gangadkomst til felles nærmiljøanlegg og framtidig barnehage. Det skal også etableres minst to åpninger i bebyggelsen langs Lade allé for å gi flere gangadkomster fra gata.

Varelevering

Varebiler har tilgang til parkeringskjelleren, og muligheter for parkeringsplasser for budbil og varebil. Dette er prosjektert nært inn- og utkjøringsrampe med kort avstand til heis, vist som det gule feltet i denne foreløpige kjellerplanen.



Varelevering med lastebil kan kjøre inn fra regulert avkjørsel inn på vendehammer ved bygg E. Løsningen medfører ikke rygging over fortau eller sykkelveg. Det er sikret i planen at det ikke skal tilrettelegges for kjøring fra avkjørselen og videre inn på uteområdet angitt som bestemmelsesområde #1 i plankartet.



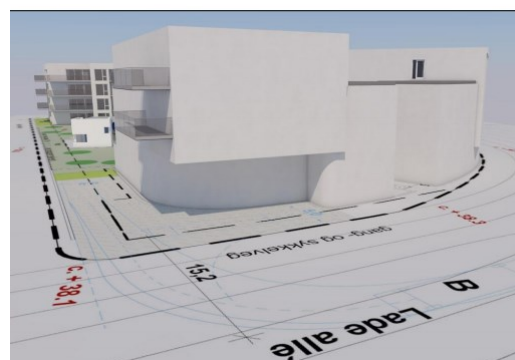
Varelevering ved regulert avkjørsel ved bygg E.

Samferdselsformål

Kjøreveg

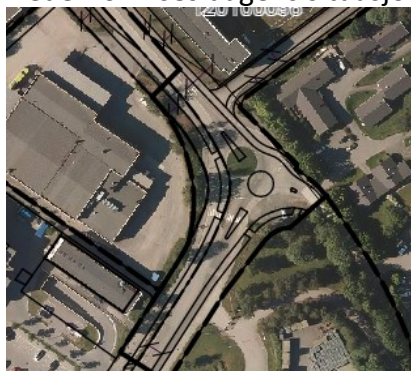
I dag er det etablert en rundkjøring i Lade allé, som har vært nødvendig for tungtrafikken i det tidligere næringsområdet og for vending av rutebusser. Ny rundkjøring ble regulert og opparbeidelse sikret med rekkefølgekrav i detaljplanen til Lade allé 80, hvor rundkjøringen ble flyttet noe lengre unna avkjøringen til Lade allé 80, og vegtraseen ble rettet opp. Denne rundkjøringen har ikke blitt opparbeidet.

Verken dagens eller regulert rundkjøring er lengre hensiktsmessig eller nødvendig, og det reguleres til en mer bymessig vegløsning med avkjøring til Haakon VII's gate 14 og Lade allé 86. Dette gir bedre løsninger for gående og syklende som skal krysse vegen, og en gateutforming tilpasset et boligområde, og er i tråd med tidligere vedtak til denne planen i bygningsrådet 21.3.2017 i sak 32/17, da planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn.

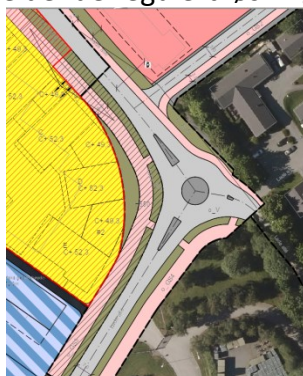


Vendehammeren tillates overbygd.

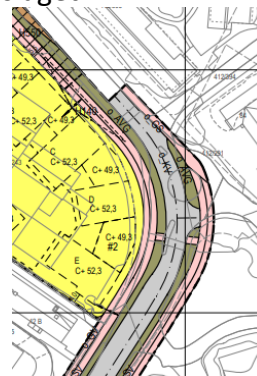
Nedenfor vises dagens situasjon, gjeldende regulert løsning og planforslaget:



Flyfoto dagens vegløsning med linjer for gjeldende regulering

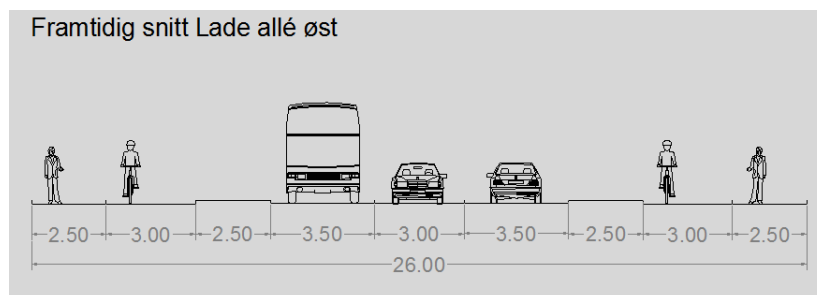


Gjeldende regulering for Lade allé med rundkjøring



Planforslag ny vegløsning

I planen er inkludert vegareal i Lade allé fra dagens rundkjøring ned mot rundkjøringa med Haakon VII's gate. Vegarealet er tilpasset tre kjørefelt, slik at det er avsatt areal for kollektivfelt mot rundkjøring i Haakon VII's gate.



Tilrettelegging for framtidig kollektivfelt i begge retninger er vurdert, og det er konkludert i at dette ikke er nødvendig.

Sykkel og gange

Det er regulert til sykkelveg og gangveg langs Lade allé, slik at det er et sammenhengende tilbud på sørsiden av gata. Det er krav til opparbeidelse av gangveg/fortau og de sykkelvegene som er med i områdeplanen, knyttet til boligene i Lade allé 73.

Det reguleres også sykkelveg og gangveg på østsiden av Lade allé, utenfor områdeplanens avgrensning, for å kunne gi et godt nok tilbud med den utbyggingen som planlegges i området. Bebyggelsen i Lade allé 73 har ikke krav om opparbeidelse av gang- og sykkeløysningene vist i plankartet, men 2,5 meter fortau.

Annet vegareal

Arealet skal opparbeides grønt og med trerekke der dette ikke er til hinder for sikt.

Holdeplass

I planforslaget foreslås en justert plassering av bussholdeplassen i forhold til plasseringa vist i områdeplanen. Bussholdeplassen er trukket ytterligere ca. 10 meter lengre vest, og er nå totalt ca. 20 meter fra avkjøringa til boligområdet.

Tilknytning til infrastruktur

Avkjørsler/ adkomster til offentlig veg

Biladkomsten er fra Lade allé til garasjeanlegg, i tråd med områdeplanen. Lastebiler (varelevering) har adkomst fra Lade allé i øst, til vendehammer ved bygg E. Hensynet til utrykning, brann og redning er ivarettatt i plankart og bestemmelser hvor minste bredde og dimensjonering av gangveger er tilpasset utrykningskjøretøy.

Fjernvarme

Ledninger for fjernvarmenettet er allerede etablert i Lade allé, og er klare for påkobling.

Elforsyning

Det er ikke nødvendig med nettstasjon på tomten til nr.73, da de kablene som er lagt fram (maks. 800A/400V til nr. 73) er nok for dette byggeprosjektet.

For å få fram forsyning til Haakon VII's gate 12B må en av kablene som er lagt fram til tomtegrense ved nr. 73 videreføres fram til Haakon VII's gate 12B, og for å få lagt om forsyning til Lade allé 78B må det graves ved Lade allé 67A og ved Lade allé 69/71.

Vann og avløp

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan for området tilpasset etablerte og planlagte løsninger både innenfor og utenfor områdeplanområdet. Det viser seg at det kan bli krevende å lede alt overvannet inn i områdeplanområdet, og av den grunn foreslås det noe lokal fordrøyning av overvannet innenfor areal avsatt til boligbebyggelse.

Renovasjon

Bebyggelsen skal tilknyttes stasjonært avfallssuganlegg som er etablert langs Julianus Holms veg.

Virkninger av planforslagetOverordnet plan

Planforslaget ivaretar føringene i overordnet kommuneplan, og ivaretar behov for filterfelt mot Haakon VII's gate i tråd med Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. De overordnede målsettingene i områdeplanen ivaretas.

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Området vil endre karakter fra et delvis nedslitt næringsområde til et nytt boligområde med tilhørende utomhusanlegg, og med en vegstruktur tilpasset den nye arealbruken i området.

Plassering og utforming av bebyggelsen gir et bymessig preg mot tilgrensende gateløp og en mere småskala karakter mot de felles utearealene inne på tomte. Bebyggelsens nedtrapping mot gårdstunet gir variasjon i form og skala. Planforslaget bidrar til økt variasjon i den nye boligbebyggelsen langs Lade allé.

Bebyggelsesstrukturen gir muligheten til å etablere ulike typer uterom med ulike funksjoner, størrelser og kvaliteter, tilpasset ulike brukergrupper. Arealene/forhagene i tilknytning til inngangspartiene mellom byggene får, pga. sin beliggenhet, en halvprivat karakter.

Folkehelse*Bokvalitet og tilgjengelighet til uteområder*

Valgt bebyggelsesstruktur gir gode og tosidig/flersidig belyste leiligheter. Ingen av leilighetene er ensidig belyst mot nord og øst. Alle leilighetene får minimum ett soverom og stue/kjøkken som vender seg mot det støyfrie indre utearealet. Alle boenheter har tilgang til privat uteareal i form av balkong, terrasse, privat uterom på bakkeplan eller felles privat hage/uterom. Avtrappingen av bebyggelsen mot det indre uteområdet er viktig for å få gode sol- og utsiktsforhold på fellesarealene.

Barns og unges oppvekstvilkår

Endringene vurderes som positive siden et næringsområde transformeres til boliger med utearealer og gangforbindelser. Ny boligbebyggelse knytter seg på tilliggende eksisterende og planlagt boligbebyggelse. Gang- og sykkelvegnettet forbedres og gjør det lettere å ferdes som myk trafikant.

Nærmiljø og kriminalitetsforebygging

Bebyggelsens plassering og form gjør at leilighetene i området vil få godt utsyn mot gate, gang- og sykkelveger og felles uterom. Dette samsvarer med kriminalitetsforebyggende planlegging, og er i henhold til veilederen "Trygge nærmiljøer" utgitt av Det kriminalitetsforebyggende råd. Oversikt over nærområdet styrker den sosiale, uformelle kontrollen - fremmede blir sett og beboerne får oversikt - og reduserer muligheter for kriminalitet. I dag er næringsbebyggelsen i området særlig utsatt for vinningskriminalitet i følge politiet.

Kulturminner og kulturmiljø

Landskapssilhuetten er tilfredsstillende ivaretatt.

Trafikkforhold

Planforslaget medfører endring fra næringstransport til personbiler og økt bruk av kollektivtransport. Løsningene viser tilfredsstillende framkommelighet for alle typer trafikanter, med gang- og sykkelvegløsning adskilt fra kjørebane. Boligområdet planlegges uten tilrettelegging for personbiltrafikk på bakkeplan, men ivaretar løsning for varelevering med lastebiler på bakkeplan.

Flytting av bussholdeplass gir en bedring av de trafikale løsningene og trafikksikkerheten for denne delen av Lade allé for alle typer trafikanter.

Fjerning av rundkjøring i Lade allé gir bedre framkommelighet for gående, et mindre utflytende vegareal og en struktur tilpasset ny arealbruk. Lade allé er utvidet mot Haakon VII's gate slik at det er plass til kollektivfelt inn mot rundkjøringen.

Det reguleres til gangveg og sykkelveg på begge sidene av Lade allé, som også gir gode forhold for mye trafikanter som skal til eller gjennom planlagt bebyggelse i Haakon VII's gate 14.

Teknisk infrastruktur

Omlegging av veg og opparbeidelse av sykkelveg og gangveg vil ikke medføre store endringer i teknisk infrastruktur i Lade allé.

Risiko og sårbarhet

ROS-analysen viser at det er en viss fare for at Lade allé 73 kan bli utsatt for naturgitte risikoer, men det er mindre sannsynlig at dette skal inntre. Sannsynligheten for at det skal inntreffe hendelser i forhold til trafikk og trafikkinfrastruktur er større, inkludert konsekvensgraden.

Før utbygging av eiendommen skal eiendommen sjekkes både i forhold til rasfare og forurensning i grunnen. Det er satt krav i rekkefølgebestemmelsene om at det skal foreligge analyser og forslag til avbøtende tiltak ved behov, og før området kan bygges ut.

Teknisk infrastruktur

Utbygging av området vil føre til oppgradering av tekniske infrastruktur-løsninger i samarbeid med andre utbyggere, som hever og styrker områdets kvalitet som boligområde.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen inneholder flere offentlige samferdselsanlegg. Ved gjennomføring av rekkefølgebestemmelser vil en del offentlige arealer og anlegg bli oppgradert som medfører økt drifts- og vedlikeholdsansvar for Trondheim kommune. Det kan bli behov for etablering av barnehage som er regulert innenfor områdeplanen.

Det er satt rekkefølgekrav til opparbeidelse av vegarealene langs byggetiltaket som var del av Områdeplanen for Lade allé 59-73 R20100059, og til fortau på minst 2,5 meters bredde på arealene utenfor nevnte områdeplan.

Det er ikke satt rekkefølgekrav til opparbeidelse av nytt kryss i stedet for rundkjøring i Lade allé til byggetiltaket, i tråd med bygningsrådets vedtak 21.3.2017 i sak 32/17. Dette kan medføre økonomiske konsekvenser for kommunen. Rekkefølgekrav til opparbeidelse av nytt kryss kan vurderes tilknyttet ny bebyggelse i Haakon VII's gate 14 og til ny ferdigattest for Lade allé 80.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Fortetting langs kollektivåre og i sentrumsnære strøk, med god tilgjengelighet til handel og friområder, vil bidra til å skape en bærekraftig byutvikling og bidra til mindre transportbehov. Fortetting med boliger her vil ikke gjøre det vanskeligere å innfri kravene i bymiljøavtalen og nullvekstmålet.

Planområdet ligger i et relativt flatt område med liten høydeforskjell til sentrumsområder. Sammen med god tilrettelegging av sykkelparkeringsplasser i planområdet, vil dette kunne medføre økt bruk av sykkel.

Avveining av virkninger

Planen tilrettelegger for fortetting og boligbygging i tråd med vedtatte planer og politikk. Tiltaket medfører opprusting av nærmiljøet.

Deler av utearealet ligger i skygge fra eksisterende nabobebyggelse. Denne skyggevirkingen vil øke dersom nabobygg bygges til maksimalt tillatt høyde. Flere av boligene ut mot Lade allé vil ha dårlig solforhold på fasade og balkonger. Planforslaget viser imidlertid akseptable solforhold på felles utearealer.

Planlagt gjennomføring

0-alternativet:

Uten realisering av tiltaket vil det fortsatt være mulig å drive med næring, men uten muligheter for utvidelse. Det vil bli ca. 115 leiligheter mindre i området, som følge av å ikke realisere tiltaket.

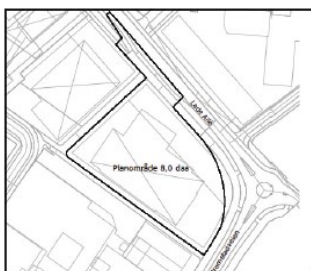
Gjennomføring

Tid eller faser for gjennomføring er ikke anslått. Det kreves tilknytning til avfallssuganlegg og etablering av småbarnlekeplass innen 50 meter fra inngangsdør, slik at dette vil bli etablert i første byggetrinn.

Vilkår for gjennomføring

Før gjennomføring av anlegg skal forurenset grunn håndteres, og geoteknisk prosjektering ferdigstilles. Det skal utarbeides en plan for anleggsvirksomheten. Det er satt rekkefølgekrav til skolekapasitet og barnehage, men dette antas ikke å bli begrensende for utbygging.

Innspill til planforslaget



Opprinnelig planavgrensning



Ny planavgrensning

Oppstart av planarbeidet ble varslet i desember 2014, med en planavgrensning som kun berørte området for bebyggelse, og de nødvendige arealene for flytting av holdeplass.

For å ivareta gode gangforbindelser langs nytt boligområde, planlegge for en bedre framtidig vegløsning uten rundkjøring i Lade allé, og ivareta behov for kollektivfelt inn mot Haakon VII's gate, er planområdet utvidet til å inkludere disse vegarealene. Dette er arealer som allerede er avsatt til samferdselsformål.

Utvidet planavgrensning ble varslet formelt ved høring.

Medvirkning

I tillegg til annonsering og varsel om planoppstart, ble det i innspillsperioden avholdt samrådsmøte 12.12.2014. I samrådsmøtet ble det særlig lagt vekt på å skape et trygt og godt bomiljø på Lade ved å legge til rette for områder for uteopphold, men også sikkerhet i forhold til å forebygge kriminalitet. Fjernvarme ble også omtalt.

Ved kunngjøring av planoppstart kom det inn tolv innspill, oppsummert og kommentert i høringsforslaget til planen.

I høringsfasen kom det innspill fra seks parter, og det ble stilt fire vilkår om egengodkjenning til planforslaget. Vilkårene er nå imøtekommet.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, samordna statlige uttalelser 30.11.2017:

Statens vegvesen hadde fire vilkår om egengodkjenning til høringsforslaget. Disse gjaldt:

1. Avstand mellom nedkjøring til parkeringskjeller og sykkelveg.
2. Ivareta sykkelveg på Lade allé også dersom det er behov for kollektivfelt i nordlig retning.
3. Bestemmelsesområde #2 må kun fungere som gangadkomst og adkomstveg for utrykningskjøretøy og ikke tilrettelegges for kjøring.
4. Sikre opparbeidelse av alt samferdselsanlegg i planen før brukstillatelse.

Faglige råd:

Fylkesmannen anbefaler at bestemmelsene skjerpes ved at det spesifiseres at det også bør settes av plass til sykkelvogner og transportsykler, samt at det tas inn et minimumskrav til el-andel på parkeringsplassene og krav om at el-anlegget skal dimensjoneres slik at det enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel el-biler etter hvert som behovet for lading øker.

Statens vegvesen anbefaler at det tas inn i bestemmelsene at alle i gul støysone skal ha tilgang på soverom på stille side. SVV ber om at det dokumenteres at støynivå på fasade på natt, L5AF, er ivarettatt og sikret gjennom planen. SVV ber om at det dokumenteres at problematikk knyttet til luftforurensning er ivarettatt i planforslaget før sluttbehandling av saken.

Øvrige innspill fra Fylkesmannen:

Effektiv arealbruk og boligtetthet er i samsvar med KPA. Trafikkbelastningen og trafikk tall i ulike planer på Lade problematiseres, samt barn og unges tilgjengelighet til idrettsanlegg, friområder og lekeområder. Gjennomgående gangvegforbindelse bør sees i sammenheng med de andre byggeområdene. Gode uteområder er et godt folkehelse tiltak, og bør utformes og tilrettelegges for alle aldersgrupper.

Rådmannens kommentar:

Vilkår 1 og 3 er imøtekommet. Vilkår 2 er trukket etter dialog med byplankontoret, og det er avklart at det ikke er nødvendig å tilrettelegge for to kollektivfelt i Lade allé. Vilkår 4 er trukket fra SVV etter dialog med byplankontoret om tidligere politiske behandlinger, men SVV mener det er uheldig at kommunen ikke krever at utbygger bidrar til å etablere et gjennomgående tilbud med sykkelveg med fortau hele veien fra Lade allé til Haakon VII's gate.

Faglige råd er ivaretatt som følger:

Rådmannen mener at planforslaget ikke gir grunnlag for å skjerpe inn kravene til sykkelparkering eller andel elbiler i detaljplanen fra gjeldende bestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Bestemmelser om stille side for bebyggelse i gul støy sone er ivaretatt. Støyrapport er også gjort juridisk bindende i plan/ bestemmelsene, og det er innført en ny bestemmelse om at støy tiltak skal dokumenteres før igangsettingstillatelse. Luftforurensing er ivaretatt i ROS-analysen i planmaterialet.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 1.12.2017:

Planforslaget synes ikke å komme i konflikt med allmenne friluftsinnteresser. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i området. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, og prinsippene om universell utforming.

Rådmannens kommentar: Ingen kommentar.

LUKS, Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter, 4.12.2017

Nødvendig areal til varemottak/vareleveranser for lastebil er ikke ivaretatt da forslaget viser at dette skal foregå på gangvei, noe som gjør at det vil være en høy risiko for myke trafikanter samt sjåførenes psykososiale arbeidsmiljø. Kjøretøy for vareleveranser kan ikke stå og hindre for eventuelle utrykningskjøretøy. For vareleveranser med varebiler må det påregnes frihøyde på minimum 3 meter. Det må også støysikres mot boliger. Varemottakene kan ikke legges i et område hvor privatbiler parkerer og myke trafikanter beveger seg. Kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, samt ha en minimumsbredde på 3,2meter. Avstand fra oppstillingsplass til varenes plassering må ikke overstige 50 meter, og transportveien må være plan og fri for snø og is.

Rådmannens kommentar:

Lade allé 73 er et boligområde og detaljer og tilpassing for varelevering til boligområdet tas ved revidering av plan, se motsvar til merknader fra politiet. Ny avkjøring for varelevering er sikret i planen, hvor det ikke er strid med myke trafikanter eller utrykningskjøretøy.

Politiet, 6.11.2017

Varelevering med tunge kjøretøy med rygging over sykkelveg med fortau ivaretar ikke god trafiksikkerhet for alle trafikanter grupper. Avkjøringen ligger svært nær kurve og ved planlagt gangfelt. Det ser ut som om det legges opp til utkjøring fra området via gang- og sykkelveg, da det ellers vil bli svært mye rygging inne på området. Det må legges inn fysiske hindringer for å unngå

dette i planen, bl.a. mellom bygg A / B, C / D og A / G. Gangvegene i området vil trolig bli mer benyttet som skoleveg i forbindelse med utbyggingene i området, bl.a. nytt prosjekt i Haakon VII's gate 14.

Rådmannens kommentar: Planforslaget er endret med ny adkomst for vareleveranse med snu-mulighet på egen tomt ved bygg E. Det er sikret i bestemmelsene til #1 at uteoppholdsarealet kun skal ha mulighet for kjøring for utrykningskjøretøy.

Syklistenes Landsforening i Trondheim, 6.12.2017

Reguleringsplan og bestemmelser er godt nok for de interessene SLF er satt til å ivareta. Kravet om parkering for sykler over og under bakken støttes. Lade allé burde vært stengt for gjennomkjøring.

Rådmannens kommentar: Ingen kommentar.

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. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.