

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15, r20150036, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 15/18315

#### Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Strandveien 75, Lade allé 3, 9 og 9B, Ladebekken 11 og 15, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Per Knudsen Arkitektkontor AS, sist endret 19.1.2018, i bestemmelser sist endret 11.2.2018 og planbeskrivelse, sist endret 11.2.2018.

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

#### Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag er utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Heimdal Eiendom AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagt planbeskrivelse.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for boliger i blokker og minimum 1500 m<sup>2</sup> forretning eller tjenesteytende virksomhet i deler av bebyggelsens gateetasje mot Strandveien, Ladebekken og i første og andre etasje mot Jarleveien. Det er lagt opp til omtrent 520 boliger.

#### Planområdet



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

Planområdet er 38 daa. Utbyggingsområdet er 26,9 daa, og avgrenses av Lade allé i nord, veien Ladebekken i sør, Sigmunds vei og Jarleveien i øst og av Strandveien i vest. Lade allé er inkludert i planen helt til krysset med Jarleveien. Heimdal Eiendom AS eier eiendommene i planområdet med unntak av gategrunnen. I dag er det verksteder, industri og kontorbygninger i to-fire etasjer på eiendommene. To av bygningene har antikvarisk verdi. I den sørvendte skråningen nord og øst for planområdet ligger det boligbebyggelse med småhus og rekkehus (Sigmunds vei). Det er påvist kvikkleire i vestre del av planområdet. Det gikk to omfattende ras i østre del av planområdet i 1944, med fire omkomne.

#### Beskrivelse av planen

All eksisterende bebyggelse innenfor planområdet planlegges revet. Det er planlagt ny bebyggelse med volumer på inntil maksimalt 47 950 m<sup>2</sup> BRA, noe som gir ca. 520 nye sentrumsnære boliger.

## Trondheim kommune

Det skal etableres minimum 1 500 m<sup>2</sup> forretning eller tjenesteytende virksomhet i deler av bebyggelsens gateetasje mot Jarleveien, Ladebekken og Strandveien. Det kan gi ca. 20-25 arbeidsplasser. Det gir en boligtetthet innenfor byggeområdet på 19,2 boliger per dekar.



Figur 2: Perspektiv av forslag til ny bebyggelse sett fra Strandveien mot øst.

Det er foreslått et utbyggingsmønster med lameller organisert i kvartaler på fire til ni etasjer (inkl. sokkeletasjer). Et hovedgrep i planen er en sammenhengende gangforbindelse fra Strandveien, gjennom gårdsrommene og til Jarleveien.



Figur 3: Fem ulike uterom med langsgående forbindelse gjennom planområdet, med bred trapp ned mot Strandveien. Universell utforming til forbindelsen blir fra Lade allé og heis fra parkeringskjelleren.

Boligene vil få uterom på private balkonger, gårdsrom, takterrasser og et offentlig friområde i planområdet. Uteromsregnskapet er oppfylt. Forslagsstiller uteromsregnskap har også med innglassede balkonger – noe rådmannen mener ikke skal regnes med til uterommet. Det er imidlertid nok uteareal også uten balkongene, og disse anses som et tillegg til utearealet. Det er krav om at det skal være skyvefelt i de innglassede balkongene, slik at på rolige dager i helg og på sommeren vil dette være et verdifullt ekstra uteareal, med mer sol enn fellesarealene i gårdsrommene. Det er krav at alle boliger skal få stille side, og planforslaget er i tråd med støykrav i kommuneplanens arealdel.

## Trondheim kommune

Opparbeidelse av veiene Ladebekken og Lade allé (fra krysset med Strandveien til Sigmunds vei) er rekkefølgekrav i planen. Krysset Lade allé og Strandveien har ny utforming. Den historiske lindealleen i Lade allé skal kompletteres som en del av utbyggingen. Lade allé vil fremstå som en gate med mye vegetasjon, i tråd med formålet grønnstruktur i kommuneplanens arealdel. Veien Ladebekken er i hovedsak regulert som i gjeldende reguleringsplan for Lilleby, vedtatt 26.9.2013, bortsett fra at det foreslås sykkelvei i stedet for sykkelfelt. Det er lagt inn offentlige parkeringsplasser langs Ladebekken, fordi det er næringsvirksomhet i første etasje her.

### Virkninger

Rådmannen mener virkningene av planforslaget er akseptable. De virkningene det har vært mest oppmerksomhet rundt er:

- Byggehøyder og tetthet og virkningene dette gir for landskapsbilde og naboer. Noen eksisterende boliger vil miste utsikt. Det er ønskelig med høy tetthet sentralt i Trondheim. Da er det vanskelig å opprettholde optimale utsiktsforhold for alle naboer. Det vil ikke bli økt trafikkstøy for naboene i nord og øst. Naboene i rekkehusene i nordøst vil ikke få tilstrekkelig sol på sine uteareal ved nøkkeltidspunktet vårjevndøgn klokken 15.00, etter krav gitt i uteromsveilederen, men vil ha sol en time tidligere samme dag og klokken 15 en måned seinere.
- Illustrasjonene til førstegangsbehandling viste ikke takoppbygg i maksimal tillatt utstrekning, og dette er heller ikke nå tatt med på illustrasjonene, selv etter purringer til forslagsstiller. Bestemmelsene er derfor endret slik at det ikke tillates heishus der det kan gi skygge på andres uterom. Bestemmelsen sikrer ikke at de ikke kan skygge på eget uterom, men forslagstiller mener at sol-/skyggediagrammene hensyntar dette.
- Boligkvaliteten for nye boliger innenfor planområdet, særlig støyforholdene, solforhold og utforming av offentlig friområde. Utearealene er nå i tråd med krav til støy og solforhold i kommunens overordnede retningslinjer, men det er lite sol på fellesarealene på parkeringslokket. Takterrasser og tilleggsareal i form av mer solrike balkonger mot støyutsatt fasade gir verdifullt ekstraareal. Det offentlige friområdet har fått en mer hensiktsmessig størrelse.
- Geotekniske forhold. Utbygging i et område med utfordrende geoteknikk krever særskilte tiltak. Det er gjennomført tredjepartskontroll av områdestabilitet i kvikkleiresoner. De geotekniske rapportene konkluderer med at utbyggingen er gjennomførbar og at den mest aktuelle fundamenteringsløsningen er borede peler til berg. Som en følge av utbyggingen vil det etableres massefyllinger som gjør at området som helhet får større stabilitet. Parkeringskjelleren må ligge oppå denne fyllingen og kan ikke graves ned i dagens terreng. Den vil derfor ligge over terrengnivå mot Ladebekken, men det er lagt inn en bestemmelse om aktive fasader og minimum 1500 m<sup>2</sup> næring, kontor, forretning eller tjenesteytende virksomhet i gateplan mot Ladebekken/Strandveien.
- Veibreder, busstrasé og sykkeltrasé i Lade allé. Et gate-tverrsnitt på 18 meter vil gi konsekvenser for noen av boligeiendommene, der eiendomsgrensene må endres, særlig nord for krysset med Sigmundsvei. Noe hageareal vil kreves til vei. Opparbeidelse av denne veistrekningen er imidlertid ikke et rekkefølgekrav.

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



## Trondheim kommune

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Inntil 520 nye boliger i et sentrumsnært område bidrar til målsetningen om fortetting og reduksjon av CO<sub>2</sub> fordi flere folk kan gå, sykle og reise kollektivt når de bor så sentralt.

### **Tidligere vedtak og planpremisser**

#### **Planstatus**

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

Avvik fra kommuneplanens arealdel:

- § 14.1 angir et minimumskrav på 0,5 parkeringsplasser per boenhet. I planen er det foreslått minimum 0,3 parkeringsplasser og maksimum 0,7 parkeringsplasser per boenhet.

#### **Pågående planarbeid i tilgrensende områder**

Like sør for planområdet er det etter offentlig ettersyn startet opp to store planarbeid – det ene er detaljregulering av Reina (Dahls og Langeland og Schei-området) og det andre er detaljregulering av Jarlheimsletta (området mellom Ladebekken, Stjørdalsveien, Fridheimsveien og Strandveien).

#### **Tidligere vedtak**

Vedtatt i Ungdommens bystyre 16.10.2014, sak 16/14 i tidligere forslag til en påbegynt detaljreguleringsplan for Lade allé 9 med flere:

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

Vedtatt ved førstegangsbehandling i bygningsrådet 31.1.2017, sak 12/17:

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

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

## Trondheim kommune

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

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

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

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

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

Planforslaget ble endret i tråd med vedtaket i bygningsrådet og sendt på begrenset høring til berørte parter i perioden 26.6.17 – 12.8.17.

Planen er i strid med vedtak PS 0160/17 i bystyret 16.11.2017 i saken *Plan for areal til offentlige tjenester* der det står at:

"I nye utbyggingsområder for boliger og i transformasjonsområder skal det som hovedregel settes av areal til offentlige tjenester og idrett tilsvarende minst det behovet området selv skaper, og eventuelt også behov som har oppstått på grunn av underdekning i nærområdene".

### Rådmannens vurdering

Med endringene som er gjort etter offentlig ettersyn, mener rådmannen nå at forslaget er godt og kan anbefales. Begrunnelsen er tematisk gjennomgått under.

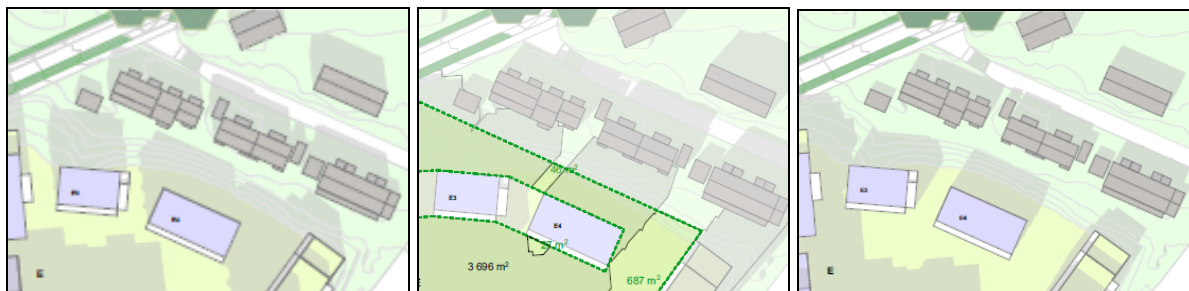
#### *Byform*

Planforslaget vil gi en bymessig bebyggelse i tråd med sentrumsformålet i kommuneplanens arealdel. Utnyttelsen er redusert fra 50 600 m<sup>2</sup> til 47 950 m<sup>2</sup> BRA som har gitt et bedre offentlig friområde og større avstand til naboene. Planforslaget er også endret slik at det tilfredsstiller vedtak om "*økt variasjon i byggehøyde for å sikre et mer variert uttrykk og bedre tilpasning til nærliggende boligområde. Større åpenhet i utbyggingsområdet og bredere siktlinjer for å gi bedre uterom og økt bokvalitet*".

Ved førstegangsbehandling varierte høydene fra fire til sju etasjer, og ved begrenset høring fra tre til ni etasjer. Maksimal byggehøyde er redusert med en etasje mot Ladebekken etter begrenset høring og er økt fra tre til fire etasjer på enkelte bygg mot Lade allé, men ikke høyere enn det var til førstegangsbehandling. Bebyggelsen er trukket lengre unna naboene i nord og øst.

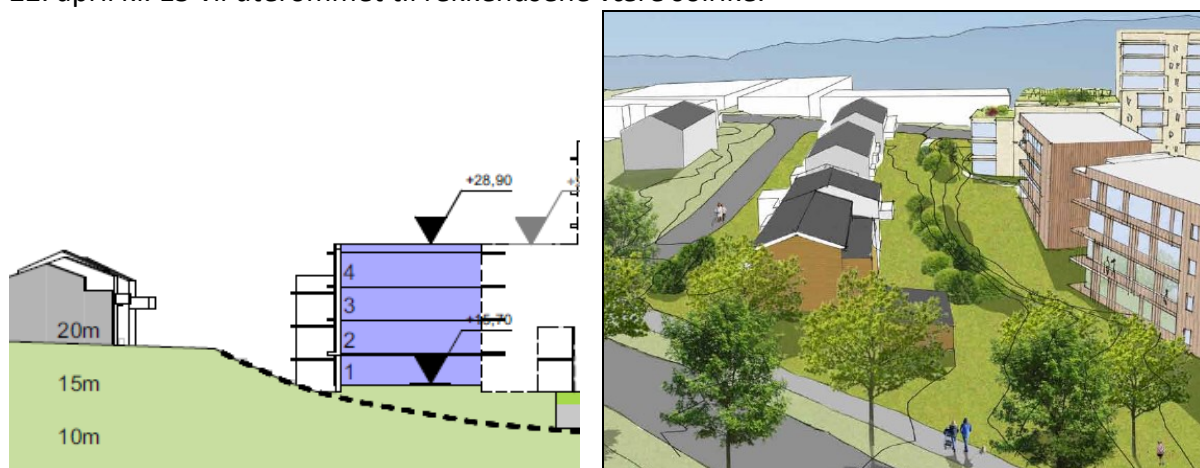
## Trondheim kommune

Rekkehusene i Sigmunds vei vil få dårligere solforhold deler av året, men ikke ved sommersolverv.



Figur 36: Konsekvenser for solforhold for rekkehusene i Sigmunds vei; til venstre 21. mars kl. 12, i midten 21. mars kl. 15 og til høyre 22. april kl. 15.

Ny bebyggelse vil få størst konsekvenser for solforhold på uterommene til rekkehusene i Sigmunds vei. Rekkehusene vil etter utbygging i planområdet få skygge på sine uteplasser ved vårjevndøgn kl. 15. For rekkehusene vil det være sol frem til ca. kl. 14 vår- og høstjevndøgn. Mellom mars og september vil solforholdene bli gradvis bedre og bedre jo nærmere sommersolverv man kommer. 22. april kl. 15 vil uterommet til rekkehusene være solrike.



Figur 37: Til venstre snitt som viser høydeforhold og plassering ift. rekkehusene. Til høyre et perspektiv som viser høyde og avstander mellom ny bebyggelse og de eksisterende rekkehusene.

Virkningene for naboene er vurdert som akseptable. Byggehøyder og tetthet kan likevel være grunnlag for diskusjon med tanke på landskaphensyn og virkninger for eksisterende nabobebyggelse. Det har vært en vanskelig vurdering å se ønsket tetthet opp mot tap av landskapsopplevelse, og bokvalitet internt i det nye boligfeltet opp mot konsekvensene for naboene.

Planforslaget er i tråd med kommunens høyhusrapport som sier at det ikke skal være høyhus i Midtbyens landskapsrom, og som definerer høyhus som bygg som er mer enn tre etasjer høyere enn nabobebyggelsen - og maksimalt åtte etasjer i Midtbyens landskapsrom, som området ligger i utkanten av. Bebyggelsen i planforslaget har en akseptabel fjernvirkning.

Det er to verneverdige bygninger som rives innenfor planområdet; Strandveien 75 og Ladebekken 15. Begge bygningene er karakteristiske eksempler på etterkrigstidens industri- og næringsbebyggelse. Rådmannen mener det er vanskelig å ta vare på de verneverdige bygningene innenfor planområdet dersom man skal oppnå høy utnyttelse av tomten og stabilisering av grunnen. For Nyhavnaområdet vil det være desto mer nødvendig å prioritere nøye hvilke militær- og industrihistoriske bygninger som skal tas vare på.



Figur 3: Den nye bebyggelsen sett fra Festningen.

### *Bokvalitet og støy*

Det offentlige friområdet i planforslaget er utvidet vesentlig, og er nå 2166 m<sup>2</sup>. Tre gårdsrom har blitt omarbeidet til to større gårdsrom. Dette gir større åpenhet, bedre uterom og økt bokvalitet. Boligarealet er redusert med ca. 2000 m<sup>2</sup> etter førstegangsbehandling. Forslagstiller har fått utarbeidet en utredning som viser hvordan høyder og antall boliger per dekar nå er lavere enn sammenliknbare felt i Lilleby- og Lade-området. Denne er vedlagt.

I planforslaget til offentlig ettersyn var det foreslått at 25 boliger kunne avvike fra krav i kommuneplanens arealdel om at alle boenheter skal ha en stille side. Bygningsrådet vedtok imidlertid at alle boenheter skal ha en stille side, og det er til sluttbehandling derfor tatt inn i bestemmelsene at alle boenheter skal ha stille side. Det medfører at en del boliger kan få inngang i sokkel mot Ladebekken og en andre etasje som er gjennomgående med stille side mot gårdsrom.

Uteromsregnskapet viser tilstrekkelig uterom, men det er et avvik fra retningslinjene i KPA § 30.2 om at avstand mellom boligblokker der det er felles uterom skal være minimum 1,5 ganger høyden. Det er generelt ikke lett å innfri på en lang og smal tomt i tett by, men det sier noe om hvor presset situasjonen er.

### *Offentlig friområde*

Det er foreslått et offentlig friområde innenfor planområdet for å oppnå ønsket tetthet av offentlige parker i nye utbyggingsområder og for å sikre en offentlig gangforbindelse mellom Jarlheimbakken og Fridheimsveien. Vedtak ved 1. gangs behandling var: *"Øke størrelsen på parkområdet i tråd med Rådmannens vurdering for å sikre et godt uteareal og etablere en "grønn lunge" tilgjengelig for offentligheten."* Bygningsrådet fattet også vedtak om å øke åpenheten i utbyggingsområdet med bredere siktlinjer for å gi bedre uterom og økt bokvalitet. Til sluttbehandling av planen er størrelsen på parkområdet økt fra en gjennomsnittlig bredde på 22 meter til ca. 40 meter, og dermed ivaretas siktlinjen gjennom området også på en bedre måte. Parken er utvidet til ca. 40x60 meter (gjennomsnittlig størrelse), og reguleres til offentlig formål.

### *Næringsareal i førsteetasje*

Krav til minimumsareal for næring er økt fra minimum 500 m<sup>2</sup> til minimum 1500 m<sup>2</sup> til kontor, forretning eller annen tjenesteytende virksomhet på gateplan mot Ladebekken/Strandveien, i tråd med vedtak i bygningsrådet om å sikre mer næringsareal i førsteetasje mot Ladebekken/Strandveien. Dette for å bidra til et urbant gateliv og en bedre fasade på bakkeplan.

## Trondheim kommune

### Parkering

I kommuneplanens arealdel er det et minimumskrav om 0,5 parkeringsplass per boenhet, mens det i planforslaget er krav om minimum 0,3 parkeringsplass per boenhet, i samsvar med bygningsrådets vedtak om at lavere parkeringskrav enn i kommuneplanens arealdel kan legges til grunn i planforslaget. Forslagsstiller ønsker også dette.

### Gateutforming i Lade allé

Ved offentlig ettersyn ble det lagt ut to alternative planforslag der forskjellen var to ulike gatetverrsnitt i Lade allé. I alternativ 1 var gatetverrsnittet 14 meter, og i alternativ 2 var gatetverrsnittet 18 meter. Bakgrunnen for at det ble lagt frem to ulike gatetverrsnitt var at det er usikkert hvor metrobusstrasé over Nyhavna skal gå, og at en eventuell metrobusstrasé medfører behov for egen sykkelveg, og dermed behov for økt vegbredde.

Ved offentlig ettersyn kom det ingen vilkår om egengodkjenning til planforslagene, men Statens vegvesen fremmet følgende faglige råd: «*Statens vegvesen ser ingen grunn til å planlegge Lade Allé med et gatetverrsnitt på 18 meter, og anbefaler Trondheim kommune å gå videre med planforslag alternativ 1*». Sør-Trøndelag fylkeskommune og Riksantikvaren anbefaler også alternativ 1 med et gatetverrsnitt på 14 meter i Lade allé av hensyn til nabolag, den historiske lindealleen i Lade allé og nærheten til Lade kirke. Nabogruppen viser bl.a. til Riksantikvarens uttalelse om at det er uheldig dersom man gjør endringer i alleens bredde. Nabogruppen mener også at det må etableres fortau på nordsiden av Lade allé.

Utredning av metrobusstrasé over Nyhavna er ikke ferdigstilt, men ingen av alternativene i den foreløpige utredningen har med metrobusstrasé i Lade allé. Rådmannen anbefaler til sluttbehandling av planen likevel at det avsettes en gatebredde på 18 meter i Lade allé slik at man på lang sikt har muligheten til å ha buss og sykkelvei med fortau også her ved behov. Rådmannen anbefaler at det nå opparbeides en smal gate og kun en gang- og sykkelvei langs Lade allé, men ikke egen sykkeltrasé. Rådmannen anbefaler at det avsettes et bredt grøntareal med allé slik at gaten får et grønt preg. Alleen skal plantes slik at deler av rabatten kan gjøres om til bredere gate ved en eventuell fremtidig busstrasé og sykkelveg med fortau, i stedet for gang- og sykkelveg, dersom det blir aktuelt for framtiden. En slik løsning innebærer at gaten vil få et særlig grønt preg, og gjør at gaten er i tråd med overordnede formål grønnstruktur og hovedsykkeltrasé i kommuneplanens arealdel. For naboer nord for Lade allé innebærer det at de får en større avstand til den nye bebyggelsen. Bruddet mellom den tette nye bydelen og det etablerte småhusområdet blir da mykere.

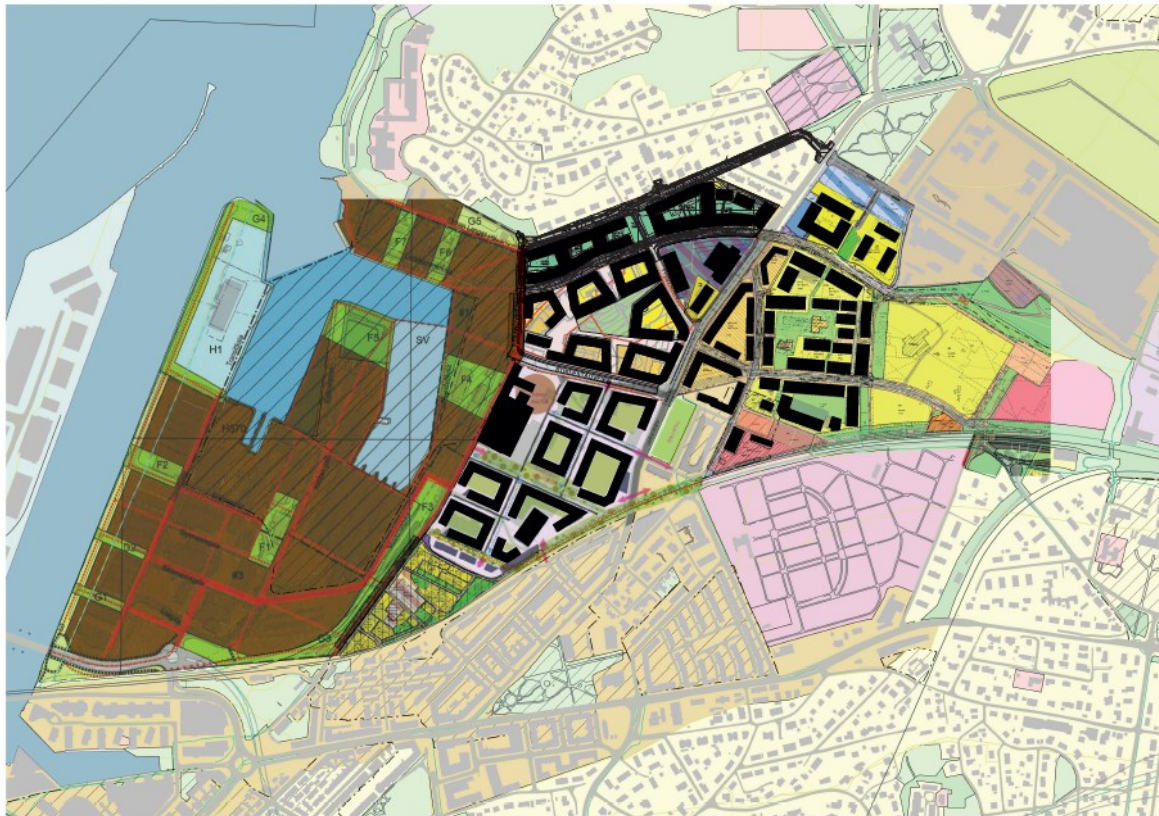
For planområdet innebærer løsningen at den nye bebyggelsen må plasseres fire meter lengre fra Lade allé, noe som medfører at gårdsrommene i kvartalsbebyggelsen blir mindre enn med et vektverrsnitt på 14 meter.

Naboenes ønske om eget fortau på nordsiden av Lade allé er ikke imøtekommet. Rådmannen vurderer at det ikke er behov for gangløsninger på begge sider av Lade allé. De er heller ikke en trafiksikker løsning, ettersom mange boliger da ville fått biladkomst over fortauet. Det er beregnet at Lade allé vil få svært lav biltrafikk (50-70 kjøretøy per døgn). Statens vegvesens vegnormal sier at i «*boliggater med lav trafikk og fartsgrense 30 km/t, kan gående benytte kjørebane eller fortau kan være ensidige*». Trafikksikkerhetsmessig er forslaget akseptabelt.

### Turveg

Det er til sluttbehandling lagt inn en offentlig turveg/trapp fra Ladebekken og opp til metrobussholdeplass i Jarleveien.





Illustrasjonen over viser en grovmasket framstilling av bygningsstrukturen i naboplanene slik de er foreslått til oppstartsmøtene. Til sammen viser skissene i naboplanene omkring 3000 boliger, en del forretning og kontor og én barnehage. Behovet for offentlig tjenesteyting er betydelig større enn den ene barnehagen, og må dekkes enten i de to planene som nå har oppstart, eller innenfor komunedelplanen for Nyhavna.

Plan for areal til offentlige tjenester vedtatt november 2017 tilsa at behovet for offentlige tomter i området Lade-Strindheim allerede vil bli svært stort. I vedlegget til saken "bydelsvis handlingsplan" sto det at området vil ha behov for følgende (tall i parentes er økning som følge av nye store planer og økt antall boliger på Nyhavna):

- 10 barnehager (+2,5)
- 1,9 barneskoler (+0,5)
- 0,9 ungdomsskoler (+0,2)
- 4 helse- og velferdssenter (+?) ved høy prognose fram mot 2050.

Den samme prognosen viser behov for 4 idrettshallflater og 7 utendørs idrettsflater (+ 2,6 flater). Justert for under- og overdekning, sett opp mot bygjennomsnittet, ved tidspunktet for utarbeidelsen av prognosen er behovet begrenset til 3 idrettshallflater.

Rådmannen har ikke foreslått at det skal legges inn noe offentlig tjenesteyting i denne planen ettersom planområdet er svært geoteknisk komplisert, støyutsatt og dels smalt og bratt. Det at planen ikke har med noe areal til offentlig tjenesteyting vil medføre at planene i sør og på Nyhavna vil måtte dekke behovet.

#### **Avveining av konsekvenser**

Utbygging i planområdet vil gi et viktig bidrag til boligbyggingen i Trondheim. Forslaget bygger opp under kommunens fortettingsstrategi og er i tråd med statlige retningslinjer. Geotekniske

## **Trondheim kommune**

vurderinger av de vanskelige grunnforholdene i planområdet har vært premissgivende for planlagt utbygging.

Reguleringsplanen avviker fra kommuneplanens arealdel for parkeringskravet. Rådmannen mener avviket kan tilrådes blant annet fordi det bygger opp under bymiljøavtalen som sier at trafikkøkningen skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport. Retningslinjene i kommuneplanens arealdel om at avstanden mellom boligblokker skal være minimum 1,5 ganger høyden der det er felles uterom tilfredsstilles ikke i planforslaget. Dette er sentrumsformål og tomten er lang og smal, og kvartalene blir dermed smalere. Dette kunne vært unngått ved å gjøre grønnstrukturen i Lade allé smalere, men rådmannen har vurdert det som viktig å sette av en bredde som gir kommunen tilstrekkelig fleksibilitet til en annen gateutforming på sikt. Den økte bredden vil komme byen til gode ved at gaten blir en grønn forbindelse til Ladestien for svært mange av byens innbyggere. Den nye bebyggelsen vil gi ulemper i form av tap av utsikt fra boligene i nedre del av Ladehammeren og forringet solforhold for noen boligeiendommer på enkelte tidspunkter i løpet av året. Rådmannen mener at ulempene er akseptable.

### ***Økonomiske konsekvenser for kommunen***

Opparbeiding av offentlig infrastruktur (vei, gang- og sykkelvei, snarvei, parkeringsplasser og friområde) er rekkefølgekrav i planen. Kommunen må påregne kostnader til drift av offentlige anlegg. Utbyggingen vil ha konsekvenser for kapasiteten ved Lade skole, der det i dag er ledig kapasitet.

### ***Medvirkningsprosess***

Planarbeidet ble varslet igangsatt ved annonse i Adressa 6.6.2015. Et åpent informasjonsmøte ble avholdt 19.6.2015. Det har vært flere møter og befaring med representanter for naboer i Lade allé. Det kom inn 10 merknader ved oppstart og samrådsfasen.

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn i perioden 4.2.17 – 18.3.17. Ved offentlig ettersyn kom det inn 12 merknader. Vedtak ved 1.gangsbehandling og høringsinnspill medførte at det var behov for vesentlige endringer av planforslaget, og et revidert planforslag ble sendt på begrenset høring i perioden 26.6.17 – 12.8.17. Ved begrenset høring kom det inn 13 merknader. Merknadene er oppsummert og kommentert i egne vedlegg til saken. Det er ikke fremmet innsigelser fra regionale myndigheter.

Mange naboer i området har samordnet seg i en nabogruppe, og de har i løpet av prosessen gitt flere innspill til planen. Kort oppsummert mener naboer at planen bør avvises på grunn av for høy utnyttelse og at det er stor risiko å grave i/belaste grunnen. Naboer har i prosessen også vært sterkt imot en kollektivtrasé i Lade allé, ny utforming av krysset Lade allé – Jarlheimbakken, som de mener ikke er gjennomførbar, og at byggehøyder og utnyttelse er for høy. De ønsker maksimalt to-tre etasjer mot Lade allé. Rådmannen viser til at området er sentrumsformål som skal ha høy utnyttelse, geotekniske utredninger er tredjepartskontrollert, Lade allé blir ikke metrobusstrasé og krysset ved Jarlheimbakken er endret til dagens veitrasé. Utfyllende oppsummering av merknader og kommentarer kan ses i vedlegg til saken.

### ***Endringer i planforslaget etter første gangs behandling***

- 18 meters bredde og endret gatetverrsnitt med mindre asfalt foreslås i Lade allé.
- Turvei o\_TV fra Ladebekken og til superbusholdeplass i Jarleveien (rekkefølgekrav).

## Trondheim kommune

- Økt variasjon i byggehøyde. Mot Lade allé foreslås det bebyggelse i fire etasjer. Unntaket er bygget mot Strandveien som foreslås i seks og sju etasjer. Mot gata Ladebekken foreslås en bebyggelse i fire og åtte etasjer (inkludert sokkel).
- Bebyggelsen i felt E er trukket lengre fra eksisterende rekkehusbebyggelse i Sigmunds vei.
- Bestemmelse om at alle boenheter skal ha stille side.
- Økt areal til offentlig friområde.
- Krav til minimumsareal for næring er i planforslaget økt fra minimum 500 m<sup>2</sup> til minimum 1500 m<sup>2</sup> med næringsareal på gateplan mot Ladebekken/Strandveien.
- Lavere parkeringsdekning enn kravet i kommuneplanens arealdel.
- Sykkelvei i Strandveien, i tillegg til fortau.
- Krysset Lade allé - Jarheimbakken er endret til dagens løsning.

### Konklusjon

Rådmannen viser til at planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel, men unntak av parkeringskravet som både rådmannen og bygningsrådet mener kan avvikes. Rådmannen konkluderer med at det reviderte planforslaget oppfyller vedtaket i bygningsrådet. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 18.2.2018

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Gunn Helen Lundgreen  
byplansjef

Ragna Fagerli  
saksbehandler

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, sist datert 11.2.2018
- Vedlegg 2: Reguleringskart, målestokk 1: 1000 (A1), sist datert 19.1.2018, på grunnen
- Vedlegg 3: Reguleringskart, sist datert 19.1.2018 under grunnen
- Vedlegg 4: Reguleringsplanbestemmelser, sist datert 12.1.2018
- Vedlegg 5: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 6: Perspektiver
- Vedlegg 7: Oppriss og snitt
- Vedlegg 8: Sol- og skyggediagram
- Vedlegg 9: Merknader ved offentlig ettersyn og begrenset høring
- Vedlegg 10: Sammenlikning av tetthet i boligområder på Lilleby og Lade
- Vedlegg 11: Geoteknisk rapport, Ladebekken 11 og 15, utredning av faresoner ved Ladebekken
- Vedlegg 12: Geoteknisk rapport, Ladebekken 11 og 15 m.fl. Miljøgeologisk grunnundersøkelse
- Vedlegg 13: Geoteknisk rapport, 3. partskontroll
- Vedlegg 14: Trafikkrapport
- Vedlegg 15: Støyrapport
- Vedlegg 16: Luftkvalitet