



Detaljregulering av Richard Withs vei 9, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 8.8.2019
Dato for godkjenning av bystyret : 17.10.2019

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Plan arkitekter som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Blokkheim AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for riving av eksisterende tomannsbolig, og oppføring av nytt terrassert leilighetsbygg med inntil åtte boenheter.

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

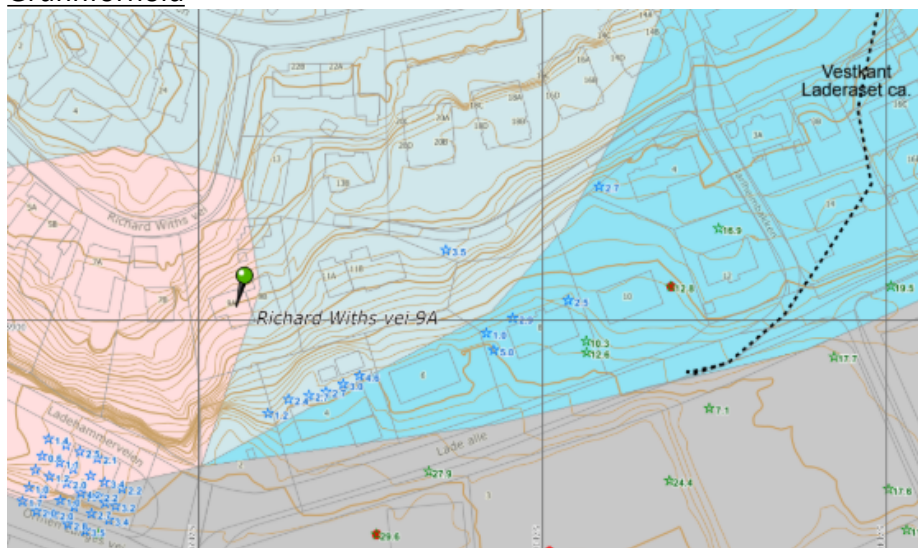


Figur 1 Planområdet

Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012- 2024 er eiendommen avsatt til eksisterende boligbebyggelse, og den ligger i midtre sone for parkering og uterom. Reguleringsforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel.

Grunnforhold



Figur 3 Oversiktskart over grunnforhold

Den lyseblå fargen på oversiktskartet viser hvor det er et tynt lag løsmasser over fjell. De blå stjernene viser hvor fjell er truffet grunnere enn 5 meter under terreng, tallet ved siden av stjernen viser hvor dypt fjellet ligger.

Planområdet ligger cirka 180 meter vest for der hvor Laderaset gikk i 1944.

Laderaset skyldtes utgraving i foten av en kvikkleireskråning, ikke rystelser eller sprengning.

Hverken sprengning av de tyske fjellrommene eller sprengning for Ladehammeren renseanlegg har utløst kvikkleireskred.

Eiendommen er bratt og er i dag er opparbeidet med flere lave murer. Planområdet ligger under marin grense. Tilgjengelige data fra NGU beskriver eiendommen til å bestå av bart fjell (stedvis tynt dekke) og tykk havavsetning. Basert på kart fra området antas det at det er grunt til berg på tomte.

Trafikkforhold

Eiendommen har i dag atkomst fra Jarlheimbakken fra Lade allé. Jarlheimbakken er relativt bratt og smal, og har en lav ÅDT siden det er en blindveg. Det er ikke noe separat gangtilbud verken i Richard Withs vei eller i Jarlheimbakken.

Det er i dag en snarveg langs nordsiden av planområdet. Stien er merket som en rute for trygg ferdsel i barnetråkkregisteret. Det er satt opp et rekkverk langs stien, men den er smal og bratt.

Eiendommen ligger nært Ladehammerveien som er trasé for buss nr. 20 fra 3.8.2019.

Bussholdeplassen betjenes av busslinje med en frekvens på 15 minutt i rushtid.

Støy

Trondheim kommunes temakart for støysoner viser at eiendommen i hovedsak ligger innenfor grønn støyzone, det vil si 50-55dB.

Annen infrastruktur

Det ligger kommunale vann- og spillvannsledninger på eiendommen.

Området ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Barn og unge

Planområdet vil høre til Lade barneskole og ungdomsskole.

Gangavstanden til Lade skole er om lag 800 meter.

Det er fem barnehager innen 1 km fra planområdet, hvorav Ladehammeren familiebarnehage er nærmest, ca. 500 meter langs veg fra planområdet.

Beskrivelse av planforslaget

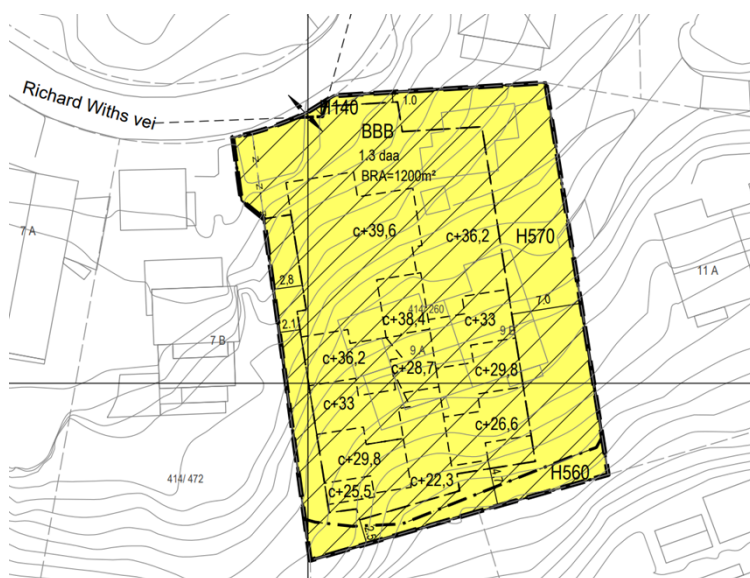
Eiendommen er om lag 1,3 daa.

Planlagt arealbruksformål

Området reguleres til følgende arealformål.

- Bebyggelse og anlegg, Boligbebyggelse, B (1110)

Det er lagt inn hensynssone for bevaring av naturmiljø (H560) med tanke på grønnsstruktur sør for nytt bygg og hensynssone for bevaring kulturmiljø (H570) med tanke på lasarettbunker under planområdet.



Figur 4 Utsnitt av plankart

Tetthet

Med åtte boenheter tilsvarer dette maksimalt 6,2 boliger per dekar. Tettheten etter kommuneplanens arealdel når en legger et gjennomsnitt på 70 m² per bolig til grunn, tilsvarer 13,2 boenheter per dekar.

Maksimalt tillatt BRA = 1200 m². Areal under terreng og parkering på terreng inngår ikke i grad av utnytting.

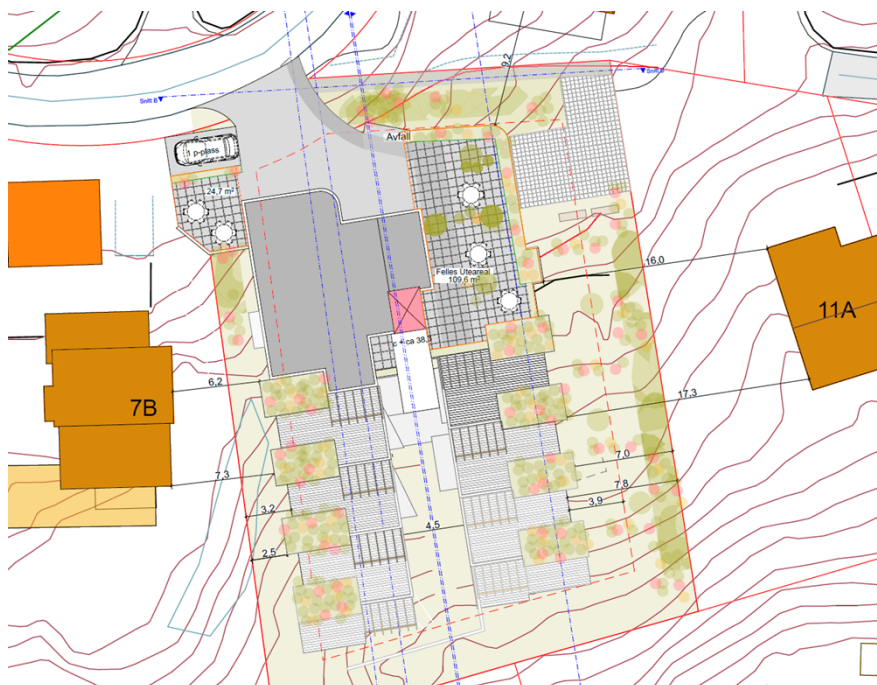
Planlagte byggeområder

Det er planlagt et terrassert leilighetshus i fem plan med parkeringskjeller i andre underetasje som nås via bilheis for å komme seg til adkomsten, som blir fra Richard Withs vei. På terrengnivå mot Richard Withs vei planlegges det felles uterom på tak og biloppstillingsplasser helt mot vest. Dagens adkomst, som går via Lade allé og Jarlheimbakken, er det av trafikksikkerhetsmessige

hensyn ikke ønskelig å videreføre bruken av. Både Jarlheimbakken og Lade allé har mye ferdsel med gående og syklende, i tillegg til at Lade allé er pekt ut som hovedsykkelrute.

Maksimumshøyde for heishusene og bygg er angitt på plankartet.

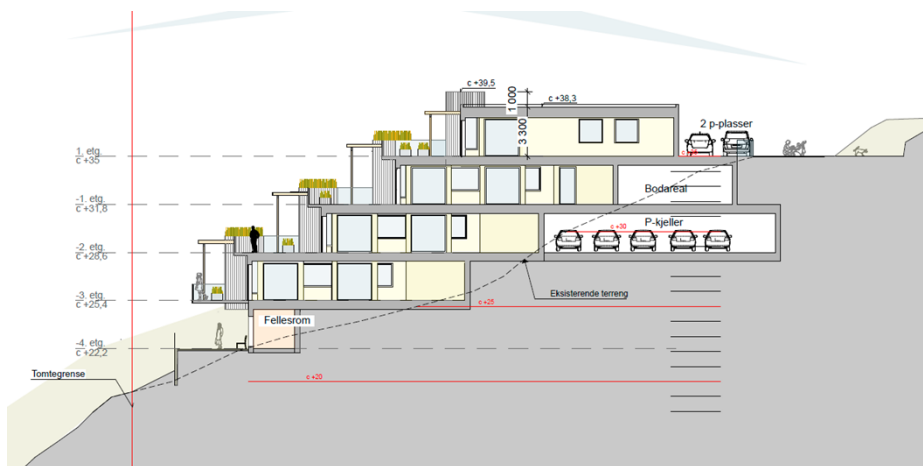
Bebyggelsen er organisert som to terrasserte huskropper, delt av trapperom og heis. Av totalt åtte boenhetene ligger sju av de under adkomstplanet fra Richard Withs veg. Den åttende boenheten ligger i plan med adkomst direkte fra Richard Withs vei. Det er planlagt at prosjektet skal ha fireroms leiligheter med privat uterom på takterrasser.



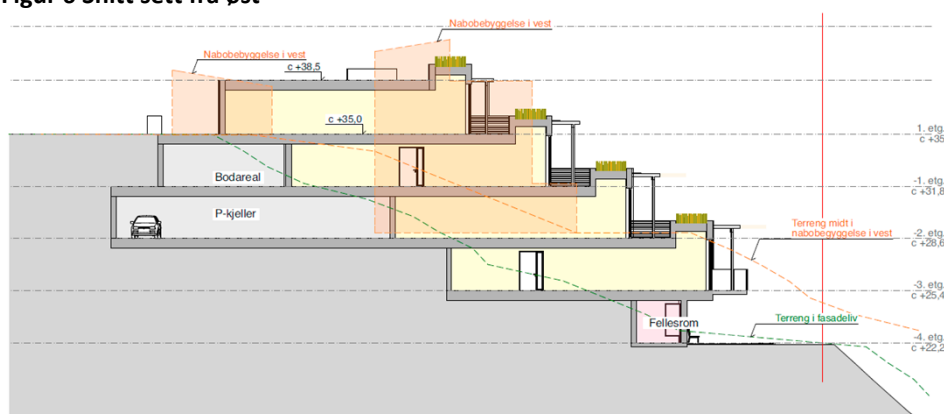
Figur 5 Situasjonsplan

Støttemurer

Endelig plassering og omfang av støttemurer må avklares ved prosjektering av bygget i forbindelse med byggesak. Det er gjort en vurdering av omfang av murer slik prosjektet nå fremstår, som framgår av illustrasjonene til prosjektet. Bestemmelsene rommer behovet for støttemurer, hvor både plassering mot nabogrense og høyde er presisert. Mot øst tillates støttemurer inntil 4 meter fra tomtegrensen, mot vest tillates støttemurer i tomtegrensen. Mot sør er det ikke behov for støttemurer utenfor byggegrensen, men byggegrensen er satt til minimum 2,5 meter fra tomtegrensen. Avstand til bygget, som i plankartet er gitt tydelige høydebegrensninger, blir på det minste 4 meter fra tomtegrensen mot sør. Dette er sikret i bestemmelsene.



Figur 6 Snitt sett fra øst



Figur 7 Snitt sett fra vest

Parkering

Det skal etableres minimum 0,5 og maksimum 1,2 parkeringsplasser for bil per boenhet. Det planlegges en biloppstillingsplass på terreng med atkomst fra Richard Withs vei, og opp til sju biloppstillingsplasser i kjeller. Dette tilsvarer åtte biloppstillingsplasser mot et minimumskrav på seks for midtre sone.

Det planlegges én tilrettelagt HC-parkering i kjeller.

Boligmiljø

Uteoppholdsareal skal være universelt utformet. Det totale kravet til uteareal er 400 m², hvorav minimum 200 m² skal være felles. Totalt felles uteoppholdsareal er planlagt til å bli om lag 225 m². Felles uteareal etableres delvis på adkomstplan og delvis på nedre plan. I tillegg vil hver boenhet ha ca. 27 m² privat uterom. Uterom er ikke utsatt for veitrafikkstøy. Det er et avvik fra uteromsveilederen med tanke på at 50 % av felles uterom skal være solfylt ved nøkkeltidspunktene.

Ved vår/høstjevndøgn kl. 15 er 43 % av felles uterom solfylt, mot kravet at det skal være minimum 50 %. En uke etter (28. mars) er 68,5 % av felles uterom solfylt. I tillegg er det et mindre avvik 23. juni kl. 18, hvor det mangler 3 m² for å oppnå 50 % solfylt felles uterom. Kl. 17.00 er 60,5 % av utearealet solfylt. Arealkravet til felles uterom er oppfylt, og alle leiligheter har i tillegg gode private uterom med utsikt.



Figur 8 Felles uterom på adkomstplan og på nederste plan, samt private uterom på takterasser

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

Atkomst skal være fra Richard Withs vei.

Avfallshåndtering planlegges med småbeholdere i henhold til kommuneplanens arealdel § 25.3.

Bebyggelsen ligger utenfor konsesjonsområdet til fjernvarme.

Ny bebyggelse forutsettes tilknyttet til eksisterende VA-anlegg i området.

Gjennomføring

For å minimalisere ulempene i bygge- og anleggsfasen skal det utarbeides plan for gjennomføring av dette arbeidet. Bestemmelsene sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeidet starter. All anleggstrafikk skal skje via Richard Withs vei. Kommunal grønnstruktur sør for eiendommen skal ikke påvirkes av anleggsarbeider.

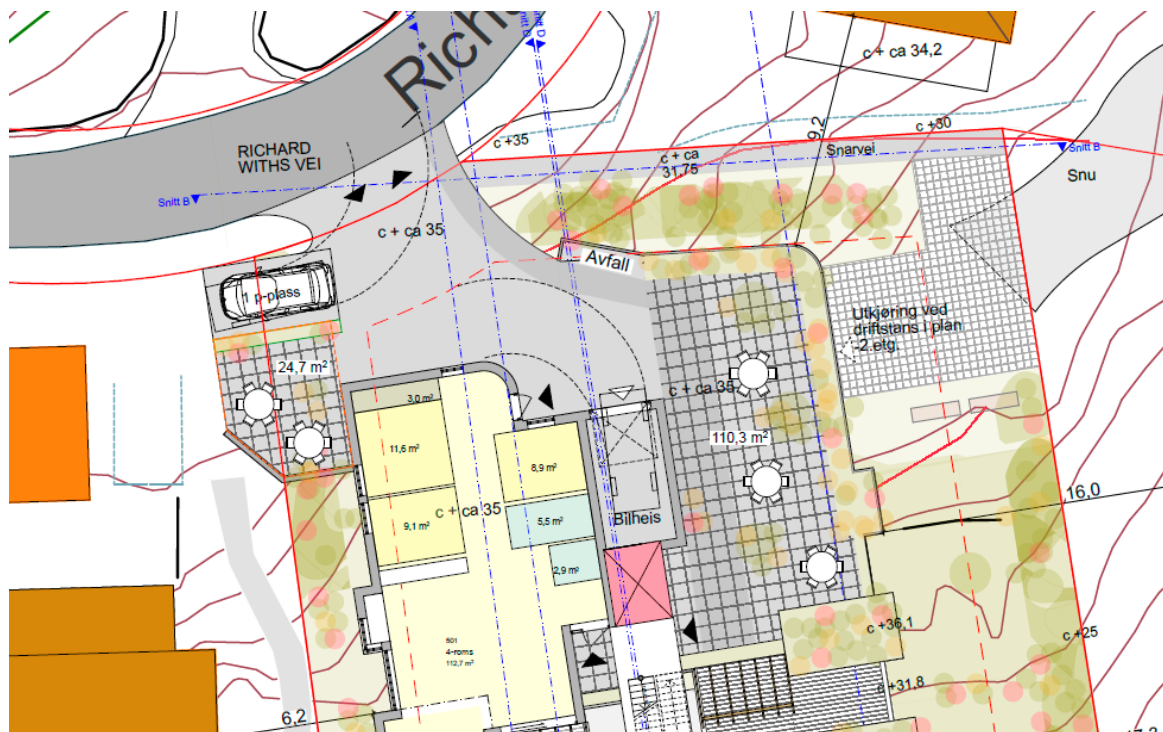
Virkninger av planforslaget

Støy

Området er ikke utsatt for veitrafikkstøy, og planforslaget vil ikke endre på situasjonen. Økningen i turproduksjon vil medføre marginale endringer med hensyn på veitrafikkstøy.

Trafikkforhold

Det planlegges atkomst fra Richard Withs vei. Richard Withs vei er en lavt trafikkert boliggate som ligger mellom Jarlsborgveien som har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 600, og Ladehammerveien som har en ÅDT på 800. Det skal være én biloppstillingsplass på adkomstplanet, i tillegg til parkeringskjelleren på nivå to under adkomstplan. Parkeringskjeller nås via bilheis fra adkomstplan.



Figur 9 Avkjørsel fra Richard Withs vei og bilheis til parkeringskjeller

Det kan regnes en økning i ÅDT på 3,5 bilturer per døgn per boenhet. Ved full utbygging vil økningen bli på om lag 28 turer per døgn i Richards Withs vei.

Forslagsstiller ønsker å videreføre dagens snarvei nord i planområdet som i dag brukes av barn og unge, men stien er dårlig vedlikeholdt. Det skal etableres nytt rekkverk langs denne stien. Det er ikke planlagt at Trondheim kommune skal overta drift og vedlikehold av denne stien.

Bygningsstruktur

Landskapet er preget av karakteristisk terrengformasjon, berg og vegetasjon. Bygningene er ene- og tomannsboliger fra 1940-tallet fram til 2000-tallet med varierende formspråk, saltak og kubistisk. Det er terrassehus i nærheten fra 70- og 80- tallet, blant annet i Jarlsborgveien 14-20. Det er i plan r20150036 vedtatt i bystyret 31.5.2018 en større utbygging med 520 boenheter langs Lade allé rett sør for planområdet. Boligene mot Lade allé vil være på fire etasjer.

Det foreslåtte prosjektet er terrassert i fire-fem plan med to leiligheter i hvert plan adskilt med uterom. Det er gjort en oppdeling av volumene og terrassering som følger terrenget for å tilpasse seg omkringliggende bebyggelse og landskap.

Planlagt tiltak er noe høyere, og har et større volum og fotavtrykk enn mesteparten av den omkringliggende bebyggelsen. Prosjektet er vurdert til å være akseptabelt for hva som kan forventes av nybygg i forhold til dagens bygningsstruktur.

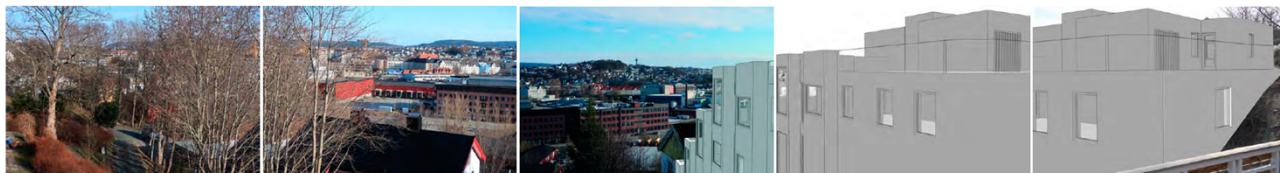
Prosjektet er tilpasset høydene langs Richard Withs vei for å redusere tap av utsikt for de bakenforliggende eiendommene. Det er utarbeidet utsiktsanalyser for å vise hvordan nytt prosjekt vil bli seende ut fra de naboeiendommene som i størst grad blir berørt.



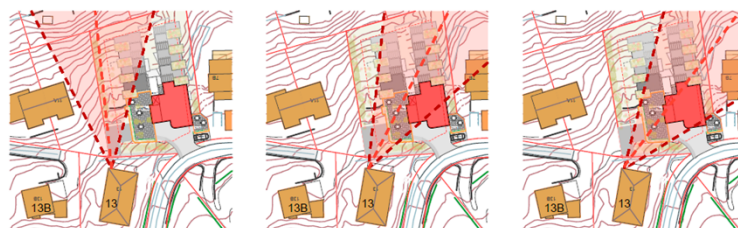
Figur 10 Prosjektet har de største virkningene for utsikten til boligene nord for planområdet



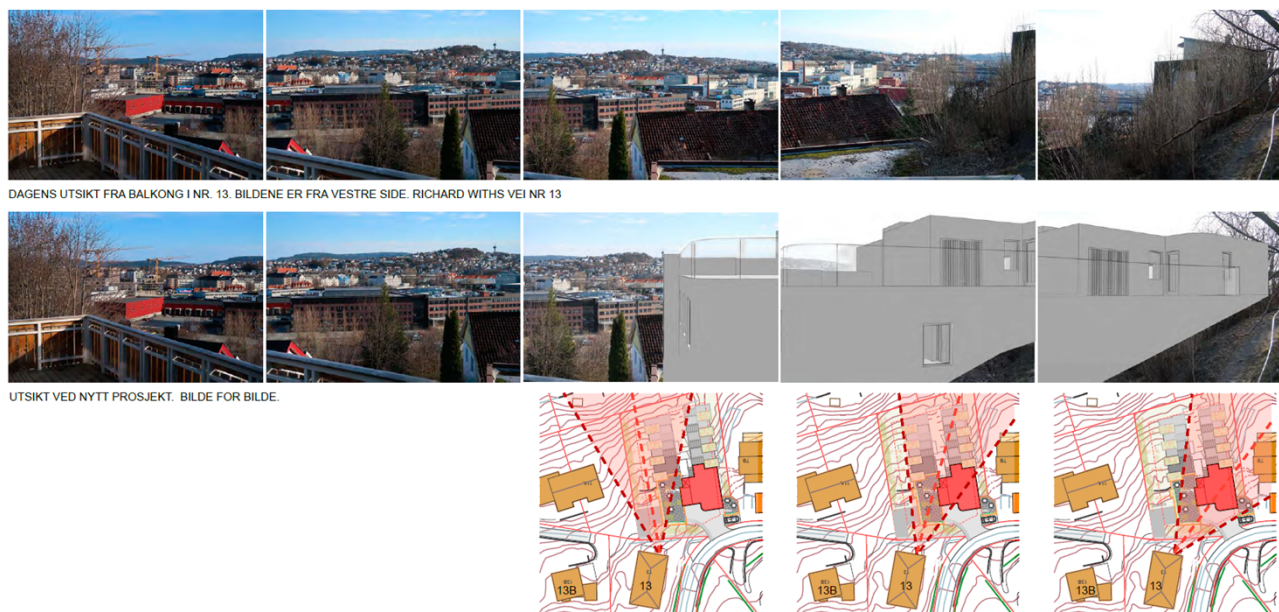
DAGENS UTSIKT FRA BALKONG I RICHARD WITHS VEI NR. 13. BILDENE ER TATT FRA ØSTRE SIDE



UTSIKT VED NYTT PROSJEKT. BILDE FOR BILDE.



Figur 11 Utsikt fra Richard Withs vei 13 sett fra østre del av balkong



Figur 12 Utsikt fra Richard Withs vei 13 sett fra vestre del av balkong

Figur 12 og 13 viser hvordan utsikten vil påvirkes sett fra begge sidene av gavlveggen til Richard Withs vei 13 vendt mot Richard Withs vei 9. Richard Withs vei 13 er den boligen som i størst grad vil påvirkes av nytt prosjekt med tanke på utsiktsforhold. Utsikten mot Trondheim øst vil beholdes, men boligen vil miste utsikten mot vest.



Figur 13 Utsikt fra Richard Withs vei 13B sett mot vest

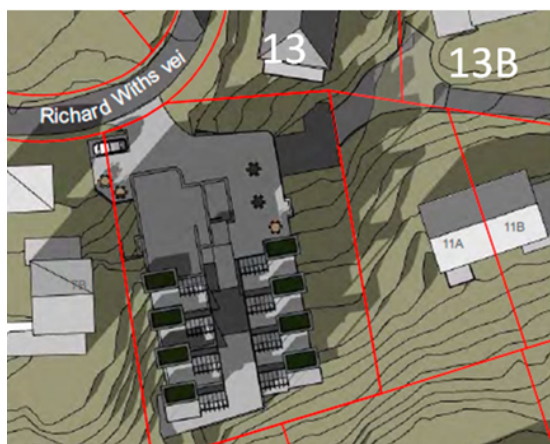
I likhet med Richard Withs vei nr. 13 vil Richard Withs vei 13B miste utsikt mot vest, samtidig som den beholder utsikt mot Trondheim øst.



Figur 14 Fjernvirkning for tenkt prosjekt sett fra Strandveien

Sol og skygge

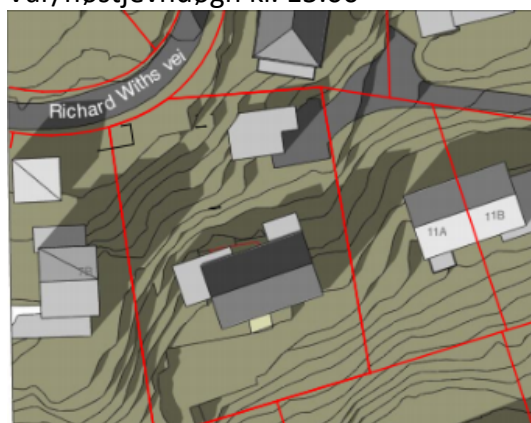
Naboene i Richard Withs vei nr. 13 vil bli mest påvirket ved vår/høstjevndøgn, og naboene i nr. 11 vil bli mest påvirket ved midtsommer.



Vår/høstjevndøgn kl. 15.00



Midtsommer kl. 18.00



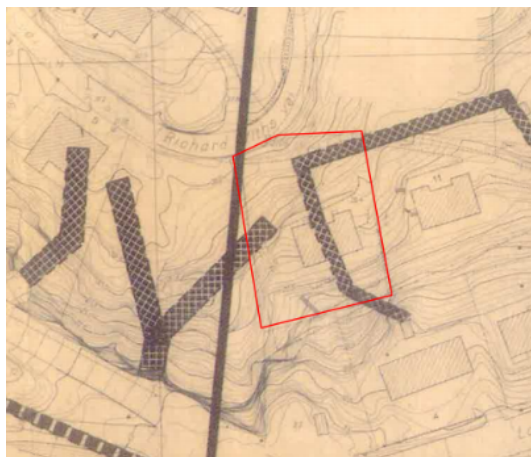
Vår/høstjevndøgn kl.15.00 "før"-situasjon



Midtsommer kl.18.00 "før"-situasjon

Ladehammerens lasarettbunker

Ladehammerens lasarettbunker ligger delvis under planområdet. Bunkeren er en forholdsvis intakt bevart bunker fra okkupasjonstiden. Kommunen har en målsetting om å bevare de viktigste elementene fra det tyske marineverftet ved Nyhavna, og lasarettbunkeren må vurderes som et slikt viktig element. Det er satt vilkår om dette i bestemmelsene, og det er stilt krav om at bunker behandles spesielt i sprengningsplan og i utredning av grunnforhold. Disse skal følge byggesaken. Byantikvaren skal rådføres i forbindelse med prosjektering.



Figur 15 Antatt utstrekning av bunker under planområdet

Avveining av virkninger

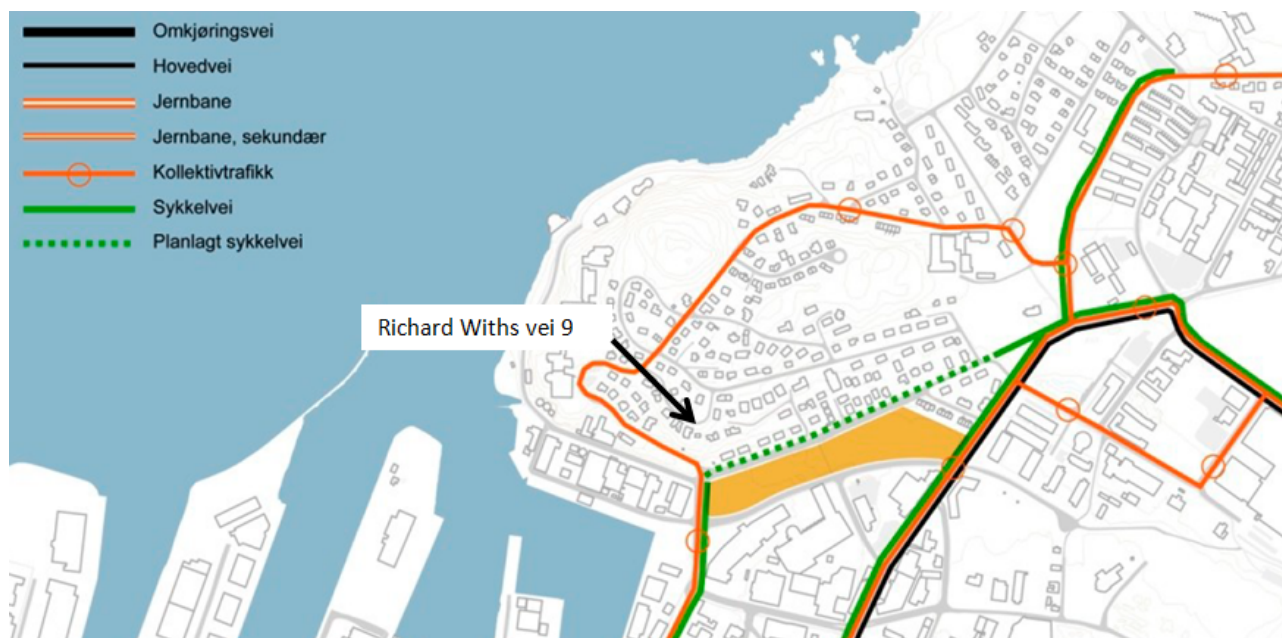
For noen naboer innebærer utbyggingen endrede sol- og utsiktsforhold. Ny bebyggelse er forsøkt tilpasset dette slik at utsikt og sol til en viss grad bevares.

Prosjektet er i tråd med kommunens fortetningspolitikk. Det vil alltid være vanskelig å fortette i eksisterende boligområder uten noen negative konsekvenser for naboer. Det er positivt med tilførsel av boliger med tilgjengelighet i sentrumsnære etablerte boligområder. Nærheten til sentrum, skole og barnehager vil redusere transportbehov. Området er godt tilrettelagt for gående, syklist og de som benytter seg av kollektivtransport.

Nullvekstmålet

Planområdet ligger under 5 km fra Trondheim sentrum. Avstand for å kunne gå og sykle til lokalt senter på Lade er 1,4 kilometer. Avstanden til nærmeste høyfrekventerte bussholdeplass ved Ingemann Torps vei er 800 meter, i tillegg til at avstanden til bussholdeplass ved Ladehammeren for vanlig rutebuss med 15 min. frekvens i rushtid er 200 meter. Det er planlagt hovedsykkelrute rett ved planområdet langs Lade allé.

Avstanden til hovedsykkelrute langs Lade allé og avstand til sentrum gjør at sykkel er et alternativ til å reise med bil på en del turer. Rett nedenfor planområdet ligger Nyhavna hvor det er planlagt og planlegges ytterligere fortetting. Prosjektet ligger dermed tett opp til et område som er avsatt som sentrumsformål, og vil derfor med tiden bli enda bedre egnet som et område man ikke vil ha behov for hyppig bilbruk.



Figur 16 Illustrasjon fra detaljregulering av Lade allé 3, 9 og 9B m. fl.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planlagt utbygging forventes ikke å medføre økonomiske konsekvenser for kommunen.

Innspill til planforslaget

Igang satt reguleringsarbeid ble kunngjort 2.1.2017.

Planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i sak 1503/17 den 4.11.2018 og sendt på høring i perioden 8.11.2018 til 22.12.2018. Det kom inn ni merknader i forbindelse med høring.

Merknadene er oppsummert og kommentert nedenfor.

Fylkesmannen i Trøndelag (FMT), 12.12.2018

FMT ønsker en mer utfyllende ROS-analyse og savner vurderinger med tanke på klimaprofil og klimapåslag for mer nedbør og vind. Det vises også til at det må lages en plan for trafiksikkerhet under anleggsperioden.

Kommentar

En mer utfyllende ROS-analyse er supplert i forbindelse med sluttbehandling. Planens bestemmelser stiller krav til anleggsplan, hvor anleggstrafikk og trafiksikkerhet er presisert som tema. Det er angitt hensynssone for hele planområdet og bestemmelsene er supplert for å tydeliggjøre at tiltak som skader bunkeren ikke er tillatt. Typologi er omtalt i planbeskrivelse og saksframlegg.

NVE, 26.11.2018

Minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg i arealplaner.

Trøndelag fylkeskommune (TFK) 21.12.2018

Oppfordrer til stedstilpasning og minner om Ladehammerens lasarettbunker. TFK anbefaler at bunkersområdet avmerkes på plankart som hensynssone for kulturminner og mer utfyllende bestemmelser knyttet til hensynssonen.

Kommentar

Det er angitt hensynssone for hele planområdet, bestemmelsene er supplert for å tydeliggjøre at tiltak som skader bunkeren ikke er tillatt.

Sameiet atkomstvei til eiendommene Richard Withs vei 9, 11, 13 og 13B, 8.1.2019

Grunneiere av privat veg som går fra Jarlheimbakken og vestover til Richard Withs vei 9 ønsker ikke utvidet bruk av den private avkjørselen som atkomst eller som anleggsvei på grunn av vegens konstruksjon og tilstand.

Kommentar

Den private avkjørselen skal ikke benyttes til anleggstrafikk. Det er ikke lagt opp til utvidet bruk av den private avkjørselen som sekundæratkomst.

Nabomerknader Lade allé 4, 3.1.2019

Nabo har merknader i forbindelse med setningsskader og utglidninger, og er dermed bekymret for følgene av utbygging på Richard Withs vei 9. Nabo vil ikke akseptere byggegrense mindre enn fire meter fra nabogrense, og vil ha en forklaring på forhold rund trafiksikkerhet både for anleggs- og bruksfasen.

Kommentar

I skråningen ned til Lade allé 4 er det grunt til fjell og ingen kvikkleire, men det er påvist kvikkleire nede i dalen. Sig i skråningen ovenfor huset i Lade allé 4 skyldes en utgraving bak huset, se sak ESA 18/4371. Planens bestemmelser stiller krav til geofaglig prosjektering før det gis tillatelse til tiltak. Byggegrensen for støttemurer mot Lade allé er satt til 2,5 meter. Dette for å gi rom for nødvendige støttemurer innenfor byggegrensen. I tillegg til byggegrensen angir høydebegrensninger byggets utbredelse. Planbestemmelse sikrer at selve bygningskroppen får en minsteavstand på 4 meter fra tomtegrensen.

Nabomerknad Richard Withs vei 11, 6.1.2019

Richard Withs vei 11 stiller spørsmål til tap av utsikt, sol, adkomst og anleggsperiode. Nabo har merknad om grunnforhold, og viser til sprekker i eget hus.

Kommentar

Richard Withs vei 11 vil få endrete solforhold som resultat av utbygging. Richard Withs vei 9 er flyttet vestover i løpet av planprosessen. Endringene er vurdert som akseptable. Atkomst og anleggsarbeider skjer nå fra Richard Withs vei. Det er krav til geoteknisk prosjektering og anleggsplan i forbindelse med bygging. Verken Richard Withs 9 eller 11 står på kvikkleire.

Nabomerknad Richard Withs vei 13, 8.1.2019

Merknader sendt inn på vegne av Richard Withs vei 13 tar for seg utsiktsforhold, solforhold, trafikkforhold og grunnforhold.

Kommentar

I forbindelse med sluttbehandling er det utarbeidet nye utsiktsanalyser. Planen legger ikke opp til utvidet vegrett med atkomst fra Jarlheimbakken. Prosjektet legger opp til forholdsvis høy parkeringsdekning. Anleggstrafikk skal skje via Richard Withs vei. Prosjektet er revidert flere ganger for å tilpasse seg omgivelsene bedre.

Huset i Richard Withs vei 13 står ikke på kvikkleire. Manglende drenering, teleskader og underdimensjonering er vanlige skadeårsaker for murer. Laderaset i 1944 skyldtes utgraving i

foten av en kvikkleireskråning, ikke rystelser eller sprengning. Laderaset gikk ca 180 meter øst for Richard Withs vei 9. Hverken sprengning av de tyske fjellrommene eller sprengning for Ladehammeren renseanlegg utløste kvikkleireskred. Det var langt mer omfattende sprengningsarbeider enn det som planlegges nå.

Nabomerknad Richard Withs vei 13B, 10.1.2019

Nabo i nr. 13B mener utsiktsanalyser er misvisende og at utsikten vil reduseres dramatisk, og at utbygging medfører reduksjon i bokvalitet og boligverdi. Vegrettsspørsmålet er også tatt opp i merknaden, i tillegg til geotekniske forhold og anleggsperiode.

Kommentar

Prosjektet er revidert siden høringen, og det er utarbeidet nye utsiktsanalyser i forbindelse med sluttbehandling. Planen skal ha adkomst fra Richard Withs vei, og all anleggstrafikk skal skje via Richard Withs vei.

Richard Withs vei 9 ligger ikke i et rasområde.

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.