

Saksframlegg

OMRÅDEREGULERING AV LADE ALLÉ 59 – 73

OFFENTLIG ETTERSYN

Arkivsaksnr.: 09/47169-23 (172271/10)

Saksbehandler: Marianne Knapskog

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til områderegulering av Lade allé 59 -73 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Planforslaget innebærer boligbebyggelse i fire etasjer med en utnyttelsesgrad på 110 % BRA, mens grunneierne i utgangspunktet ønsker boligbebyggelse i seks etasjer med en utnyttelsesgrad på 140 % BRA. Det vises til saksframlegget for utfyllende opplysninger.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket alternativ B: Trondheim kommunes forslag, datert 17.09.10, sist endret 14.10.10 og i bestemmelser sist endret 13.12.10.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

SAMMENDRAG

Reguleringsplanarbeidet for området ble startet i 2008, og det ble fremmet et privat reguleringsforslag i 2009 som ble avvist. Bygningsrådet gjorde vedtak i bygningsrådsmøte 02.03.10 om utarbeidelse av områderegulering for Lade allé. I vedtaket heter det blant annet at områdereguleringen skal ha til hensikt å avklare hovedstrukturen for området, og være grunnlag for at private aktører kan få fremmet sine prosjekter som detaljplan.

Pir II har utformet planen og en grunneiergruppe har betalt for utredningene samtidig som de har deltatt i faste møter med byplankontoret. Det legges opp til fortetting med bymessig bebyggelse med boliger som dominerende arealbruk. Områdereguleringen bestemmer prinsipper for høyder og infrastruktur inkludert grønnstruktur på et overordnet nivå.

Kulturlandskap og høyder er utredet både i forhold til nær- og fjernvirkning samt naboskapet til boligområdene på andre side av Lade allé. Rådmannen har konkludert med at fire etasjer er det området maksimalt tåler både i forhold til fjernvirkningen og naboskapet. Grunneierne har vært uenig i dette og ønsker at deres alternativ med fire etasjer langs Lade allé og inntil seks etasjer i resten av området legges ut på høring. Grunneiernes begrunnelse er gjengitt etter beskrivelsen av planen. Det er også utarbeidet et eget plankart og egne bestemmelser for dette forslaget.

BAKGRUNN

Planområdet omfatter disse eiendommene:

Adresse	g.nr./b.nr.	Grunneier
Lade allé 59	412 / 227	Haakon VII's gt 6 AS (v/ KLP Eiendom Trondheim AS)
Lade allé 61	412 / 228	
Lade allé 63	412 / 230	Lade allé 63 AS
deler av Haakon VII's g 6	412/ 352 deler av 412/251	Haakon VII's gt 6 AS (v/ KLP Eiendom Trondheim AS)
Lade allé 65 a	412 / 232	Lade allé AS (v/ Prora Eiendom)
Lade allé 65 b	412 / 233	
Lade allé 65 c	412 / 328	Lade allé AS (v/ Prora Eiendom)
Lade allé 67 a	412 / 234	Strindheim Bil Eiendom AS
Lade allé 67 d	412 / 307	Nordesign Eiendom AS
Lade allé 67 b	412 / 235	Lade allé 67/69 AS
Lade allé 67 c	412 / 236	(v/ Selvaag-gruppen)
Lade allé 69	412 / 238	
Lade allé 69	412 / 311	
Lade allé 71	412 / 240	And. L. Riis AS
Lade allé 73	412 / 243	Trøndelag Margarin-fabrikk AS

Tilliggende eksisterende veiareal er eid av Trondheim kommune.

Planen fremmes som områderegulering av Trondheim kommune. Grunneierne i planområdet v/Pir 2 Plan AS har bidratt med avtalte utredninger knyttet til planarbeidet. Planforslaget er overlevert kommunen den 23.09.10 og kartet ble godkjent 09.11.10. Feltinndelingen på plankartet samsvarer med eierforholdene (se illustrasjon under). Hver eier vil utvikle egne prosjekt som fremmes som detaljplan.

Områdeplan er en ny plantype etter at plan- og bygningsloven ble revidert i 2009. Etter loven er det kun kommunen som kan fremme forslag om områderegulering, men områdeplanen er like fullt utviklet i et samarbeid mellom byplankontoret og grunneiergruppen (representanter for grunneierne innenfor planområdet). To grunneiere har valgt å stå utenfor samarbeidet: Dette gjelder eierne av Lade allé 67a

Trondheim kommune

gnr./bnr. 412/234 Strindheim Bil og Lade allé 67d gnr./bnr. 412/234 Nordesign.

Det er nedsatt en arbeidsgruppe som har jevnlig møter med byplankontoret. Sivilingeniør Karl Knudsen AS er engasjert som koordinator av grunneierne, mens Pir II Plan AS har ansvar for utarbeidelse av plandokumentene.

Trondheim kommune kunngjorde igangsetting av regulering i brev datert den 21.04.10 og i annonse i Adresseavisen. Områdeplanen ble fremlagt for samråd i uke 24 i 2010.



Oversikt over eiere



Oversiktsfoto over planområdet

PLANBESKRIVELSE

Saksutredningen bygger på forslagstillers beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre. Grunneiergruppen har akseptert endringene.

Tidligere vedtak og planpremisser

Kommuneplanens arealdel gjelder foran tidligere vedtatte reguleringsplaner for planområdet. For tilstøtende arealer gjelder Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll foran. Det er derfor ikke hentet inn opplysninger om bestemmelsene i eldre reguleringsplaner.

Det ble fremmet en prinsipp sak i forkant av planarbeidet. Det ble gjort vedtak i bygningsrådet 02.03.10:

”Bygningsrådet anbefaler at Trondheim kommune (ved byplankontoret) utarbeider forslag til områderegulering for Lade allé. Områdereguleringen skal ha til hensikt å avklare hovedstrukturen for området, og være grunnlag for at private aktører kan få fremmet sine prosjekter som detaljplan. Områdeplanen skal bygge på kommuneplanens arealdel vedtatt 27.09.07, kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll vedtatt 28.04.05 og grunnlagsmaterialet levert inn i forbindelse med reguleringsplanforslag som ble avvist 03.06.09, med de krav til utredninger som skisseres i denne saken. Planforslaget vil ligge innenfor rammene i kommuneplanens arealdel/kommunedelplanen og faller dermed ikke inn under kriteriene gitt i forskrift for konsekvensutredning. Det vil ikke bli utarbeidet planprogram. Det er viktig at områdereguleringen bestemmer prinsipper for utforming, høyder og infrastruktur inkludert grønnstruktur på et overordnet nivå. Kulturlandskap og høyder utredes både i forhold til nær- og fjernvirkning samt naboskapet til boligområdene på andre side av Lade allé. Alternativer skal utredes hvor det ene

Trondheim kommune

alternativet kan være basert på grunneiernes forslag med 4 etasjer/ 14 meter langs Lade allé og inntil 6 etasjer i resten av området. Det presiseres at bygningsrådet ut fra foreliggende materiale ikke har tatt endelig stilling til høydefastsettingen innenfor planområdet. En utvikling av området skal vektlegge bærekraft og det å få til en blandet befolkningssammensetning. Det må sikres medvirkning i planarbeidet for alle interessenter og aktører, og slik at berørte grunneieres syn får komme fram. Det forutsettes at grunneierne bidrar med utredninger og annet materiale som kan brukes i planarbeidet som skal sammenfattes av Trondheim kommune”.

Kommuneplanens arealdel

Arealbruken er framtidig bybebyggelse. I områder vist som framtidig bybebyggelse kreves det ny reguleringsplan. Det er krav til minimum 10 boliger per dekar.

I områder for framtidig bybebyggelse bør det, når dette er naturlig, legges til rette for kombinasjon av virksomheter og boliger, og det skal vektlegges en variert boligstruktur. Reguleringsplaner i områder for framtidig bybebyggelse skal ivareta følgende:

- å definere rammer for helhetlig bymessig utvikling og at fellesanlegg, utforming av uteoppholdsareal og trafikkløsninger sees i sammenheng innenfor området som helhet
- å vurdere virkemidler for gjennomføringen, herunder plankrav
- å gi retningslinjer som sikrer området effektiv arealbruk og estetisk og funksjonell kvalitet

Lade allé ligger i midtre sone mht. krav om parkering og uterom.

Skole- og barnehagedekning skal alltid vurderes. I større reguleringssaker med mer enn 50 boliger skal det, dersom det i henhold til kommunens beregninger er underdekning med barnehager, avklares behov for barnehagetomt. Utbygging kan ikke skje før nødvendige tekniske anlegg og samfunnstjenester er etablert.

Boligprogrammet 2005-2008

Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler skal sørge for privat utbygging/bidrag til etablering av nødvendig teknisk infrastruktur. Ved større utbyggingsprosjekter kan utbyggingsavtaler omfatte privat bygging/bidrag til sosial infrastruktur. Der hvor det er naturlig, videreutvikles urbane boliger i byomformingsområdene. Det skal legges vekt på kvalitet og samtidig ferdigstilling av nødvendig infrastruktur.

Det er et mål å få en variert sammensetning av boligstørrelse i alle boligprosjekt og det skal sikres tilstrekkelige og kvalitetsmessig gode oppholdsarealer for nye boligprosjekter. Gjennom plan- og byggesaksprosesser og byfornyelsestiltak skal det sørges for en helhetlig vurdering av miljøkonsekvenser både ved bygging og drift, samt å iverksette nødvendige miljøtiltak (boligprogrammet er nå under revidering).

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll er ikke rettslig bindende for Lade allé 59-73 fordi kommuneplanens arealdel (KPA) fra 2007 av bystyret ble vedtatt å skulle gjelde foran. Retningslinjene og bestemmelsene er likevel veiledende fordi forutsetningene for dem fremdeles er de samme.

Tilgrensende planer

1. Devlesvingen (boliger) er p.t. til sluttbehandling.
2. Lade allé 80: Planarbeidet er startet opp på nytt etter å ha ligget på is. Det arbeides med utvikling av både sykehjem, barnehage og boliger.

Trondheim kommune

3. Haakon VII's gate 8-10 er nylig vedtatt og legger til rette for lager og forretninger for arealkrevende varegrupper. Det er meldt inn ønske om oppstart av ny plan for å få inn detaljhandel i prosjektet.
4. Haakon VII's gate 12: Her er forretningskomplekset Lade Arena utviklet i samsvar med planen fra 2006.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget.

Planprogram

Det er ikke satt krav om planprogram fordi utbygging er i tråd med overordna plan.

Beskrivelse og vurdering av alternativer

I tråd med bygningsrådets vedtak er det utarbeidet to alternative planforslag hvor det ene er i tråd med det grunneierne ønsker og det andre med kommunens overordna planer og føringer. For begge forslagene er det utarbeidet løsninger med forskjellig bebyggelsesstruktur og byggehøyder. Studiene er vedlagt som vedlegg 5.

Det er kommunens alternativ som anbefales lagt ut på høring, men grunneiernes forslag til plankart og bestemmelser er vedlagt. Forskjellen på alternativene er knyttet til høyder og dermed også utnyttingsgrad. Rådmannen mener analysene viser at området ikke tåler mer enn fire etasjer på grunn av fjernvirkning og naboskap. Utnyttingsgraden er satt til 110 % med bakgrunn i de ulike bebyggelsesstrukturene som er utredet.

Planområdet, eksisterende forhold

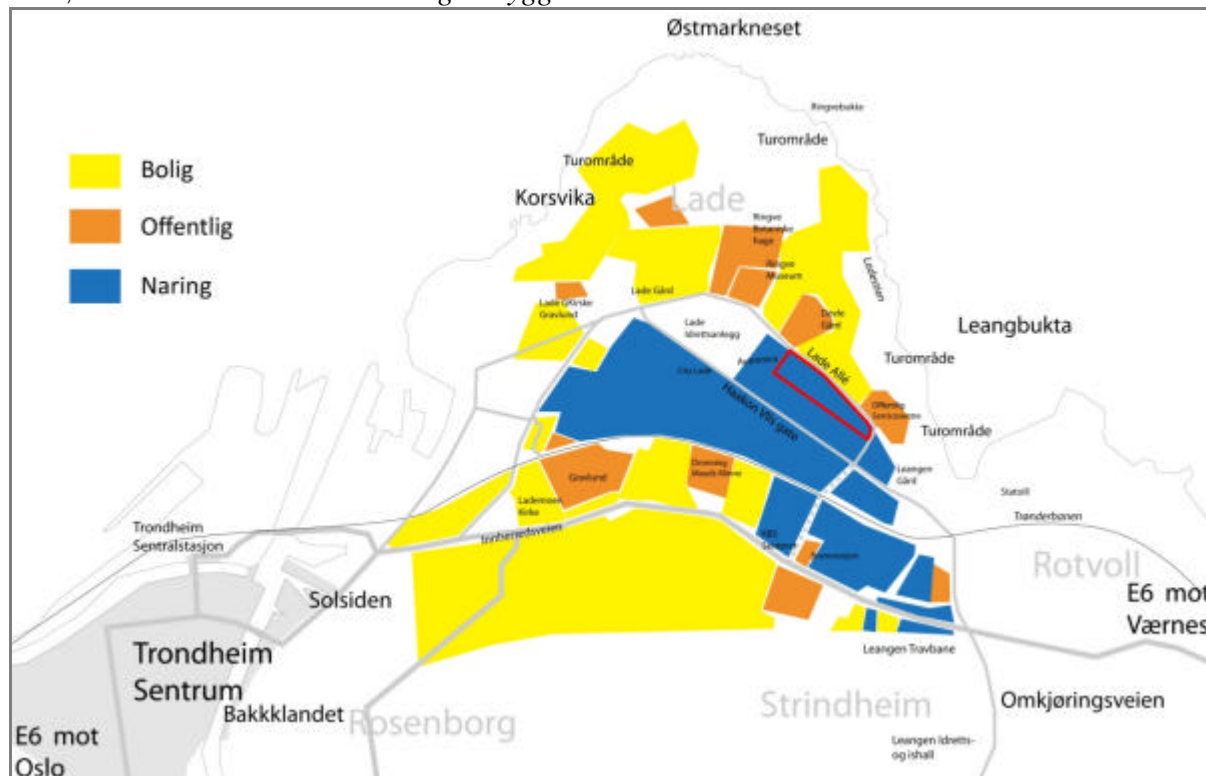
Dagens arealbruk

Adresse	g.nr./b.nr.	Arealbruk /virksomheter/brukere
Lade allé 59 Lade allé 61	412 / 227 412 / 228	Maske emballasjefabrikk
Lade allé 63	412 / 230	Kontor og lager. Liten andel produksjon Aune Forlag leier hele bygget
deler av Haakon VII's g 6	412/ 352 deler av 412/251	Bygger'n Lade, forretning- og lagerbygning
Lade allé 65 a Lade allé 65 b	412 / 232 412 / 233	Kontor, forretning og lager. -Miljøventilasjon -Oce - Norge AS -Waterlogic Skandinavia AS
Lade allé 65 c	412 / 328	Kontor -Di Systemer -Atlas Copco -Midnor CNI -Aetat i Sør Tr Lag -Ide AS -Norsk Heiskontroll -Carl P Amundsen -Nordesign -Dodoi Renhold -Vesta Forsikring -Eine Produkt -Aurotech Electronics AS -Brandth Jernvare AS

Trondheim kommune

Lade allé 67 a	412 / 234	Bilforhandler
Lade allé 67 d	412 / 307	
Lade allé 67 b	412 / 235	Toyota Hell Bil AS
Lade allé 67 c	412 / 236	Bilforhandler, bilverksted, delelager
Lade allé 69	412 / 238	
Lade allé 69	412 / 311	
Lade allé 71	412 / 240	
Lade allé 73	412 / 243	Næringsmiddelproduksjon

Tilstøtende områders arealbruk og bebyggelse



Illustrasjon: Arealbruk på Ladehalvøya.

Mot nordøst:

- Lade allé: På andre siden av Lade allé ligger boligområder med småhusbebyggelse i 1-3 etasjer som omfatter eneboliger, flermannsboliger og rekkehus med tilhørende garasjelegg. Et punkthus på 12 etasjer med boliger ligger med adresse Lade allé 70 C.
- Lade allé 80: Her ligger det kommunale Lade bo- og servicesenter med rehabiliteringssenter, dagsenter, kafé og base for hjemmebasert omsorg. Det er igangsatt planer for utvikling av eiendommen.
- Devle Gård: Lenger vest langs Lade allé ligger Devle Gård som eies av Trondheim kommune og der det drives en institusjon med eldre - /seniorboliger.
- Ringve Gård: Ytterligere lengre vest ligger Ringve Gård der det er musikkhistorisk museum og botanisk hage.

Mot sørvest: Tilstøtende tomter med adresse til Haakon VII's gate omfatter forretning- og lagerbebyggelse over 1-2 etasjer.

- Haakon VII's gate 12 (HVII 12 "Lade Arena"): Et nytt forretningskompleks er åpnet her.
- Haakon VII's gate 6 (HVII 6 "Byggern"): Her er det i dag byggvarehus.
- Haakon VII's gate 8-10 (HVII 8-10 "Wist"): Her er det i dag verksted for tunge kjøretøyer.

Det pågår plan- og prosjekteringsarbeid på de to siste eiendommene. Det forventes at de utvikles med ny

Trondheim kommune

næringsbebyggelse (primært handel/lager) med høyde tilsvarende 2-3 etasjer i årene som kommer.

Mot nordvest:

Haakon VII's gate 4 (HVII 4 "Autronica"): Tomta inneholder kontor-, produksjon- og lagerarealer, samt idrettshall, til Autronica Fire & Security. Eiendommen er kjøpt av Nordiske Handelparker/ Vital som har uttrykt ønske om å utvikle eiendommen med næringsbebyggelse mot Haakon VII's gate og boliger mot Lade Alle.

Mot sørøst:

På motsatt side av Lade allé har Forsvarsbygg en eiendom med en større lagerbygning. Det er ikke innhentet opplysninger om fremtidige planer for denne eiendommen. En del av eiendommen er i Kommuneplanens arealdel avsatt til "Tettbebyggelse" og er på kommunalt hold vurdert som en mulig barnehagetomt.

Antall arbeidsplasser, antall boliger

Innenfor planområdet er det ca. 500 arbeidsplasser (se liste over virksomheter under dagens arealbruk), flere av virksomhetene er imidlertid på vei ut eller på utkikk etter bedre egnede lokaler og arealer. Det finnes ingen boliger innenfor planområdet.

Grunnforhold

Løsmassene i planområdet består av hav- og fjordavsetninger med liten mektighet (størst mektighet i nordvest). Berggrunnen i området består av grønnstein og grønnskifer. I NGU's brønndatabase er det 2-3 meter til fjell i boringer ved Devle og Ringve gård.

Forurensset grunn

På aktsomhetskart for forurensset grunn er det i planområdet markert tre tomter. Dette gjelder bruksnummer 240 (Riis Bilglass) og bruksnummer 238 (Toyota Hell Bil), samt en del av bruksnummer 251 (tidligere Trondheim jernindustri). Basert på opplysningene om dagens virksomhet er det grunn til å tro at det er forurensning i grunnen på bruksnummer 235 (verkstedbygning) etter at området ble brukt til flyplass under krigen. I området har det tidligere blitt oppdaget forurensning som ikke har blitt tilbakeført til spesifikk virksomhet.

Etter krigen ble Lade flyplass brukt i sivil luftfart og til Trondheim flyklubbs virksomhet. Arealene langs Lade allé ble deretter bygd ut med en blanding av produksjons-, verksted-, lager og utsalgsbygninger. Miljøtekniske undersøkelser må senest gjennomføres før det kan gis igangsettelse til bygging.

Kulturminner i grunnen

Det er ikke registrert kulturminner i grunnen, og fylkeskommunen anser i sin forhåndsuttalelse at det er liten risiko for at planen kommer i konflikt med slike.

Offentlige ledninger og overvann

Dagens vannledningsnett har nok kapasitet for den planlagte utbyggingen i området.

Når det gjelder spillvann/ overvann har området som helhet varierende kapasitet (se vedlegg 9). Der det er etablert ny fellesledning er det meget god kapasitet som kan ta spillvann og overvann. Det må diskuteres nærmere om det fins noen fordeler ved å separere spillvann og overvann siden de likevel går inn på en nyetablert fellesledning. Spill- og overvann kan også tilknyttes planlagt fellesledning og overvannsledning som skal etableres mellom igangsatt utbygging på eiendom Haakon VII's gate 8-10 og denne utbygging i Lade allé. Resten av området kan kobles på ledning mot Leangenbekken.

Trondheim kommune

Naturverdier

Følgende er registrert i Kommuneplanens arealdel på temakart "Biologisk mangfold, Verdi – naturtyper"

- Ringve: Klasse B Viktig område (regional verdi)
- Skoghellingen ned mot Leangenbukta: Klasse B Viktig område (regional verdi)
- Skogen rundt Devle gård: Klasse C Svært viktig lokalt

Innenfor planområdet har trekken langs Lade allé en viss verdi som del av stedets karakter.

Følgende er registrert i Kommuneplanens arealdel på temakart "Viltkart, Verdi – viltområder"

- Ringve: Svært viktig viltområde (=botanisk hage), Viktig viltområde (=resten)
- Skoghellingen ned mot Leangbukta: Viktig viltområde
- Ingen registreringer innenfor selve planområdet.
- Temakart: "Viltkart, Verdi – viltområder"

Områdene rundt planområdet har tildels stor rekreasjonsverdi (se vedlegg 13). Det er grøntdrag og rekreasjonsområder ved Devle gård og Ladestien, og parker, turveger og idrettsanlegg i tilknytning til Ringve gård og Lade idrettsanlegg.

Trekken langs Lade allé er i kommuneplanens arealdel avsatt til fremtidig grønnstruktur.

Om området brukes av barn og unge til aktivitet

Det er ikke registrert at barn eller unge bruker området til lek eller aktiviteter. Dette har sin forklaring i den tunge næringsaktiviteten som har vært i området.

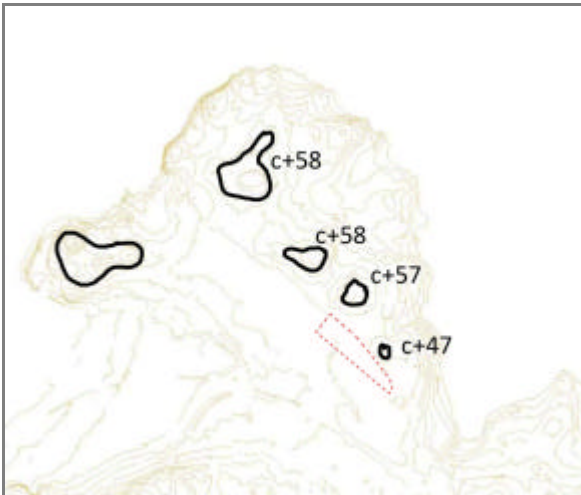
Stedets karakter

Topografi samt landskapets estetiske og kulturelle verdi

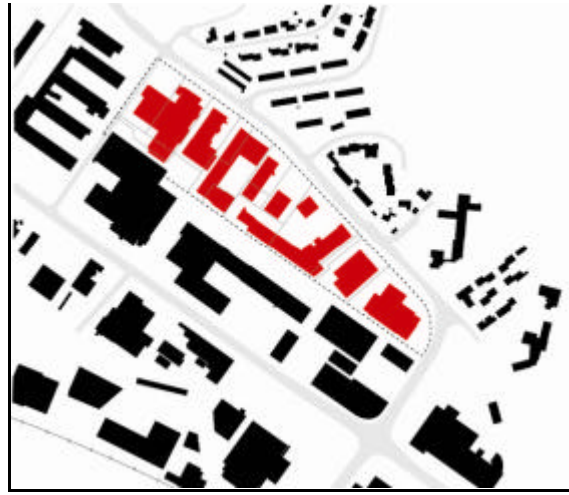
Planområdet ligger på den nordøstlige delen av den flate Ladesletta. Lade allé avgrenser sletta mot nord i overgangen mot et mer kupert landskap. Herregårdene (Lade, Ringve, Devle, Leangen) ligger på kollene langsetter Lade allé. Selve Ladesletta var i utgangspunktet åkerlandskap, men domineres i dag av næringsbebyggelse. Kollene er fremdeles skogkledde og er godt synlige fra andre utsiktspunkter i bylandskapet, og spesielt godt fra skråningen opp mot Kuhaugen i sørvest.

Under andre verdenskrig anla tyskerne "Flugplatz Lade" tvers over jordene på Ladesletta. Man kan anta at det allerede flate landskapet ble ytterligere planert. På 60- tallet ble området lagt ut til industri og næringsformål, og hovedveien Haakon VII's gate fikk sin retning bestemt av rullebanen. Boligområdene nord for Lade allé er også bygget ut etter krigen, for en stor del som kooperative tiltak (borettslag, boligbyggelag).

Trondheim kommune



Illustrasjon: Markering av høydedrag på Ladehalvøya.



Illustrasjon: Eksisterende bebyggelse i planområdet

Øst for Devle ligger en mindre kolle der det står en 12 etasjer høy boligblokk fra 60- tallet. Blokken er et dominerende element i landskapet. Mellom kollen og Devle ligger et dalsøkk som åpner for utsiktsgløtt fra Ladesletta mot fjorden. Lengst i øst faller terrenget ned mot Leangenbukta og gir utsikt i retning Charlottenlund og Vikåsen.

Det gamle kulturlandskapet rundt herregårdene – og dets trinnvise forvandling - er derfor fremdeles lesbart i områdets topografi, i vegetasjonen, i byplanen og i bebyggelsen fra ulike epoker.

Planområdet vil ved sin beliggenhet, størrelse og utnyttning få egen identitet og eget uttrykk. Det blir godt synlig fra høyereliggende områder og blir liggende som en randbebyggelse som avgrenser landskapsrommet Ladesletta mot nordøst. Dette er vist på illustrasjonen i vedlegg 5.

- Bebyggelsens struktur og form

Avstanden mellom Lade allé og Haakon VII's gate er så stor at man i de fleste tilfeller har delt arealet på midten. Planområdet omfatter i prinsippet de eiendommene som vender nordover mot Lade allé. Strukturen er typisk for etterkrigstidens regulerte områder for arealkrevende næringsvirksomhet (lett industri, lager/ engros, verksteder, arealkrevende vareutsalg). Tomtene er romslige og gir atkomst til bygningene fra alle sider. Utomhusarealene preges av asfalterte flater med plass til biloppstilling, lagring og transport, men med enkelte grøntarealer mot gaten og i eiendomsgrensene.

- Arkitektonisk særpreg

Byggene i seg selv har gjerne konstruksjoner med store spenn som gir store fleksible arealer. Ofte er det enetasjes bygg, eventuelt med tilliggende kontorlokaler i andre og tredje etasje. Enkelte bygg er mer påkostet og har en mer bevisst formgivning. Enkel og rimelig materialbruk (stålplater, betongelementer) preger de fleste bygningene. Innenfor planområdet er det også en ren kontorbygning i seks etasjer (Bachkebygget fra 1980- tallet). Satt opp mot historisk bebyggelse eller idealer for den tette bykjernen kan områder av denne typen oppleves som romlig utydelige og med lav arkitektonisk kvalitet. Vurdert ut i fra sin rolle i bystrukturen som helhet - og i lys av sine funksjonelle og økonomiske rammebetingelser - har likevel området en egen logikk, estetikk og historisk identitet.

Solforhold og lokalklima

Trondheim kommune



Solstudie av eksisterende
strukturer i modell: 21.
mars
kl. 15:00



Solstudie av eksisterende
strukturer i modell: 21.
juni
kl. 18:00

Det flate landskapet gir i utgangspunktet gode solforhold gjennom hele året. Området ligger relativt lavt og nær sjøen slik at temperaturen som regel ligger noen grader høyere enn f.eks. på Byåsen. Den åpne sletta med vide gater er imidlertid eksponert for vind. I kombinasjon med regn eller sludd vil området tidvis kunne oppleves som surt og forblåst. Dominerende vindretning er sørvest.

Trafikkforhold

Det aktuelle planområdet har i dag adkomst fra Lade allé. Det er ulike typer virksomheter innen området, bl.a. kontor, bilforhandlere og industri. Utgangspunktet for planen er at eksisterende virksomheter flytter ut, og blir erstattet av boliger, kontor, forretning og tjenesteytende virksomheter.

Det er ca. 500 arbeidsplasser i området (Bedriftsregisteret 2003) og turproduksjonen fra eksisterende Saksfremlegg - arkivsak 09/47169-23 (172271/10)

Trondheim kommune

virksomheter er beregnet til ca. 2300 kjt./årsdøgn (ÅDT).

Anleggsarbeidene i forbindelse med bygging av E6 Øst og Bromstadvegens forlengelse er godt i gang og påvirker også trafikksituasjonen. Disse to veganleggene vil få stor betydning for trafikkbildet på Lade.

Registrert trafikk:

- Lade allé: 2600 ÅDT(2001)
- Haakon IIV's gt.: 17 500 ÅDT (2007), 18 700 ÅDT (2009), +3.4 % pr. år.

Langs Lade allé er det opparbeidet adskilt gangveg på sørsiden, men kvaliteten er varierende. Lade allé er skoleveg for elever bosatt nord for Lade allé.

I dag har bussrute 3 og 4 endeholdeplass ved Lade allé 80. Det er grunn til å anta at rutene ikke vil opprettholdes i samme form frem i tid. Fremtidige ruter må sees i sammenheng med ny "Bromstadvegens forlengelse" og forbindelse til kollektivknutepunkt ved Innherredsvegen.

I dag er det minst 8 avkjørsler fra Lade allé hvor flere av dem er utflytende og avgrensningene mot gangvegene diffuse.

Støy fra trafikk gjør at for bebyggelsen må det gjøres tiltak. Det viser støyutredningen utarbeidet i planarbeidet. Utredningen ligger som vedlegg 7.

Annen infrastruktur

Planområdet vil sokne til Lade barneskole. Kapasiteten vil være god nok.

Barnehagedekningen på Lade er i dag tilfredsstillende. Barnehagene er vist på illustrasjon i vedlegg 13. Videre utbygning vil utløse nye behov på grunn av planområdets størrelse, og planforslaget inkluderer derfor barnehage.

Energiforsyning

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

INNSPILL TIL PLANFORSLAGET

Kommentarer i forbindelse med samråd:

- Sør Trøndelag-fylkeskommune: Det uttrykkes skepsis til høyder og siluett.
- Fylkesmannen: Det ble presisert at det må tas vare på landskapet. Det må utredes behov for evt støyskjerming, det må foretas sol- og skyggeberegninger iht. forskrifter. Sammenhengende grønnstruktur ansees som viktig og behov for sykkelparkering må ivaretas. Understreker behovet for grunnundersøkelser. Geokjemi og evt forurensinger i grunnen må avdekkes og ivaretas forsvarlig. De savnet krav til planprogram, men her ble det av møteledelsen (byplankontoret) vist til de utredninger som var gjort ved tidligere planarbeid i 2008-2009.
- Kontaktutvalget på Lade: Ønsker lav bebyggelse mot nord. Mener "bymessig bebyggelse" blir for tett. Det ble stilt spørsmål om det er vurdert varierte høyder for å skape åpenhet – evt høyhus. Ønsker helst 2 etasjes småhusbebyggelse. Det ble reist spørsmål om det finnes "ukjente antikvariske skatter" i området.
- Lade Senior ønsker lav bebyggelse.
- Rolf Røhmen: Ønsker lavhusbebyggelse, og mener fire etasjer ved Lade allé er alt for høyt. Barnehagen ved Lade allé 80 er midlertidig, og skolekapasiteten ved Lade skole er sprengt. Det ytres bekymring for økt trafikk i Lade allé og at bydelen har behov for et bydelshus.

Trondheim kommune

Forhåndsuttalelser

Kontaktutvalget på Lade datert 10.05.10

Ønsker fokus på bevaring av kulturlandskapet på Lade og vil beholde lav bebyggelse. Ønsker oppgradering av eksisterende lekeområder. Ytrer behov for gang- og sykkelveier, og ønsker garanti fra kommunen om trygge og rolige gater. Sterkt ønske om utbygging av skoletilbud. Behov for eldrester ved Lade allé 80. Sterke motforestillinger mot massiv utbygging i over fire etasjer i planområdet, noe som sees på som tungt og fremmed i den eksisterende bebyggelsen.

Rådmannens kommentar

Uttalelsen tar hovedsakelig for seg problemer som gjelder for hele boligområdet på Lade, men i planforslaget er det lagt stor vekt på de virkningene en ny bebyggelse vil få for opplevelsen av Lade allé samt naboer nord for planområdet. Det er foreslått maksimal byggehøyde til fire etasjer både i forhold til naboskap og fjernvirkning.

Det er lagt opp til minimum to tversgående gang- og sykkelveier og to nærmiljøanlegg.

NVE datert 18.05.10 og 07.06.10

Påpeker at det ikke kan utelukkes lommer med kvikkleire eller andre skredfarlige masser i

Trondheim kommune

planområdet, og anbefaler kommunen å få geoteknisk fagkyndig til å vurdere dette. Ønsker synliggjøring av lokal energiutredning utarbeidet av Trondheim Energi.

Rådmannens kommentar

Krav om utredning av grunnforhold er stilt i bestemmelsene. Energiutredningen er tatt til orientering.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag datert 27.05.10

Fylkesmannen forutsetter at det legges opp til meget høy arealutnyttelse i tråd med kommuneplanens arealdel. Krever miljøteknisk undersøkelse av grunnen og bestemmelse om forurenset grunn i reguleringsbestemmelsene. Anbefaler følgende formulering: "Graving og disponering av masse fra området må gjøres på grunnlag av en miljøteknisk undersøkelse."

Krever også gjennomføring av støyberegninger og bestemmelser for å oppnå tilfredsstillende støyforhold.

Rådmannens kommentar

Kommuneplanens arealdel legger opp til mer enn 10 boliger per dekar. Dette er fulgt opp i både kommunens og grunneiernes planforslag. Forurenset grunn og støy følges opp i bestemmelsene.

Riksantikvaren datert 28.06.10

Ber kommunen om å forholde seg til Sør-Trøndelag-fylkeskommune som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Plandata og planlagt arealbruk

De private arealene innenfor planområdet utgjør ca 55 dekar samlet. Dette planlegges i hovedsak som et rent boligområde, men det legges også til rette for innslag av annen arealbruk:

- Lokal forretningsvirksomhet mot ny lokalgate i deler av området.
- Kontor- og servicevirksomhet i tilknytning til eksisterende kontorbygning ("Bachkebygget").

Det skal også avsettes areal til infrastruktur og fellesfunksjoner:

- tomt til barnehage
- tomt til minst to nærmiljøanlegg
- gangveier og deler av den nye lokalgaten syd i planområdet
- Lade allé

Hovedgrepene i planen (disse er vist skjematisk i vedlegg 3):

- det etableres nye gang- og sykkelveger øst – vest i området i tråd med kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll
- atkomstene for bil er i størst mulig grad lagt i ny lokalgate
- alléen i Lade allé forsterkes
- Lade allé legges bedre til rette for gang- og sykkel
- strøksbetjendende næring legges langs lokalgata
- uterom og aktivitetssoner med bymessig preg legges langs lokalgata
- felles og private uterom legges inn i hvert prosjekt, bortsett fra de to nærmiljøanleggene
- boligfeltenes struktur og avgrensing av parkeringskjellere avklares i detaljplan

Grad av utnyttning er satt til 110 % BRA med bakgrunn i de studiene som er gjort på struktur.

Trondheim kommune

I planbestemmelsene anføres det vektlegging av høy kvalitet i arkitektonisk utforming, detaljering og materialbruk i planområdet. Bebyggelse langs lokalgata skal ha et bymessig preg med henvendelse mot gata. Utearealer langs lokalgata skal ha et bymessig, sammenhengende preg.

Tiltak i planområdet skal planlegges og gjennomføres i samsvar med gjeldende offentlige bestemmelser om universell utforming og tilgjengelighet for alle. Da området er relativt flatt, ligger det godt til rette for at samtlige utearealer opparbeides slik at alle kan bruke dem.

Bebyggelsens plassering og utforming

- Stedstilpasning

Planområdet befinner seg i overgangen mellom ulike bebyggelsestyper, fra bilbaserte næringsbygg til småskala rekkehusbebyggelse, og vil dermed vanskelig kunne etterligne et områdetypisk uttrykk. Med de krav om utnyttelse og fortetting som foreligger, vil den nye bebyggelsen bli en ny typologi i nærmiljøet. Dermed blir det viktig å ta hensyn til hvordan denne fremstår, og forslagene legger stor vekt på fjernvirkninger, høyder og tilpasning til landskapet.

Det er gjort en fjernvirkningsstudie i forbindelse med utbyggingen av planområdet (se vedlegg 10), og denne viser at kollene nord for Ladesletta kan bevares som en naturlig horisontlinje mot fjorden. Dette er spesielt hensyntatt i planforslaget som begrenser seg til en maksimal byggehøyde på fire etasjer.

Også nærvirkningen av bebyggelsen og forholdet til naboskapet er hensyntatt i planforslaget og har ligget til grunn for vurdering av byggehøydene. Begge planforslagene begrenser byggehøyden mot den eksisterende boligbebyggelsen i Lade allé til maks fire etasjer.

- Bebyggelsens struktur og plassering

Det er utredet studier som viser eksempler på ulike bebyggelse i planområdet. En komparativ studie setter kjente boligområder fra Trondheim, Oslo, København, Paris og Barcelona inn i planområdet. Eksemplene vises i plan, snitt og perspektiv, det er utregnet en omtrentlig utnyttelse, og de er plassert i et foto fra Rønningen gård. Gjennom studiene i vedlegg 10 kan man lettere forstå skalaen og hvilke virkninger de ulike bebyggelsestypologiene vil få både for nærområdet og fra omkringliggende områder.

I fortsettelsen av de komparative studiene er det laget et illustrasjonsvedlegg. Her er det utarbeidet fire ulike alternativer til bebyggelse samt et forslag som kombinerer alle disse. Alle forslagene har samme % BRA, men følger forskjellige prinsipper. Hensikten er å illustrere hvordan uterom, skyggeforhold, utsyn og antall etasjer forandrer seg etter utforming. Disse undersøkelsene ligger til grunn for bestemmelsene i områdeplanen, uten at de er ment å gi endelige eller fullstendige formsvar. Dette vurderes fra prosjekt til prosjekt i detaljplan.

Alle alternative planer i illustrasjonsvedlegget følger et sett prinsipper som danner grunnideene for planforslaget. Disse hovedgrepene er illustrert ved hjelp av skjematisk framstillinger i illustrasjonsvedlegget.

Illustrasjonsvedlegget er laget både med kommunens forslag i fire etasjer og med grunneiernes forslag med opp til seks etasjer. Illustrasjonsvedlegget er laget i stedet for illustrasjonsplan for å vise mulig utforming av bebyggelsen i detaljplan.

I planbestemmelsene stilles det krav til at det utarbeides detaljert reguleringsplan for de enkelte utbyggingsområdene før ramme- eller deletillatelse kan gis. I disse skal det utarbeides nærmere

Trondheim kommune

bestemmelser vedrørende bebyggelsens plassering og utforming, uteoppholdsareal, adkomst/avkjørsler og parkering.

Planforslaget åpner for variasjon i bebyggelsen innenfor planområdet ved å legge få føringer. Variasjon i form og uttrykk vil være positivt og bidra til å gi delområdene karakter og identitet.

- Næringsbebyggelse

Planforslaget legger primært til rette for boliger, men det er også lagt til rette for noe næringsbebyggelse. Denne vil komme langs lokalgata og bestå av mindre kvartalsforretninger på under 500 m². Det legges opp til maks. 3000 m² forretning i planområdet i tillegg til lokal handel og service. Lokalsenteret ligger i Østmarkvegen 2-4.

Høyder

Byggehøyden skal ikke overskride fire etasjer eller 14 meter. Det er utført fjernvirkningsstudier for å undersøke hvilke konsekvenser planforslaget får for landskapsvirkningen og de overordnede landskapstrekkene i området. En bebyggelse med høyder opp til fire etasjer, vil bevare lystgårdkollene i horisonten mot fjorden som viktig landskapselementer. Bebyggelsens høyde har også stor innvirkning på opplevelsen av nærmiljøet.

Boligmiljø

- Leilighetsfordeling

På Lade er fordelingen god og dette må videreføres innen planområdet.

BOLIGMENGDE PER 1.1.2009				
	Antall	Herav andel i prosent		
		1-2 roms	3-4 roms	5 roms +
Indre øst	6373	28 %	49 %	23 %

BOLIGMENGDE PER 1.1.2009										
Boligmengde etter boligtype						Boligmengde etter boligtype - prosent				
	Enebolig	Småhus vertikal delt	Småhus horison-talt delt	Bolig blokk	Annen blokk	Enebolig	Småhus vertikal delt	Småhus horison-talt delt	Bolig blokk	Annen blokk
Indre øst	945	1430	1321	2285	392	15 %	22 %	21 %	36 %	6 %

- Barnehage

Barnehagedekningen på Lade er i dag tilfredsstillende. Det ligger blant annet en barnehage i Lade allé 80, vis a vis planområdet. I og med at planområdet omfatter et så stort antall boliger må det likevel settes av areal for ny barnehage.

Det er gitt bestemmelser om at det skal etableres barnehage med minimum fire avdelinger. Barnehagen etableres med tilknytning til gangstien mellom Lade allé og lokalgata.

Bestemmelsene sier at inntil 800 m² av barnehagens uteareal kan plasseres på nærmiljøanlegg f_N1 eller f_N2. Illustrasjon i vedlegg 13 viser en kvantitativ fordeling av barnehagens uteareal, henholdsvis med alt areal innenfor felt BT og med 40 % (800 m²) av utearealet på nærmiljøanleggene.

- Størrelse, lokalisering, utforming og kvalitet på uterom

Det etableres flere nivåer av uterom i planforslaget:

Trondheim kommune

- Lade Allé
- Nærmiljøanlegg og arealene langs lokalgata
- Barnehagen
- Gang- og sykkelveier
- Gårdsrom (med møteplasser, lekeplasser for mindre barn og private arealer inn mot bygg)

Planforslaget følger uteromsnormen for midtre sone.

Lade allé skal opprustes langs planområdet og bli en ”grønn åre”. De eksisterende trærne forsøkes bevart og nye trær plantes der dette mangler. Det skal plantes en trekke helt ned til planlagt rundkjøring. Gang- og sykkelveien utbedres og får økt bredde. For å bevare flest mulig av de eksisterende trærne, splittes den i én del for gående og én del for syklende.

Langs lokalgata og fra den ene til den andre enden av planområdet, går det en trafikkfri gangforbindelse hvorpå det knytter seg to nærmiljøanlegg. Bebyggelse langs lokalgata skal ha et bymessig preg med henvendelse mot gata, og utearealer langs lokalgata skal ha et sammenhengende preg. Slik ser man for seg en lokalgate med en mer urban karakter enn de mindre gangstiene, og utformet i bymessige materialer som stein, betong og tredekke. Stien utformes med stigninger og nedsenkninger, trinn og trapper - et landskap som i seg selv danner sitteplasser, skjermede lekeplasser, skatekanter, ballbaner, hauger, dammer, amfier og torg. Arealene vil også beplantes og belyses for trygghet og hygge.

Gang-/sykkelveier fungerer som forbindelser langs og gjennom området. I planbestemmelsene anføres det at det skal etableres gatebelysning og trekker langs gang- og sykkelveier.

Detaljplanen må synliggjøre hvor uformelle møteplasser og mindre lekeplasser legges. Sitteplasser bør også legges i tilknytning til disse lekeplassene. Man ønsker generelt å gi planområdet en grønn karakter. Det er derfor viktig å tilrettelegge for gode vekstmuligheter over parkeringskjellerne videre i planleggingen.

- Det urbane beltet i tilknytning til lokalgata

I overgangen mellom bolig og næring er tanken å etablere en ”multifunksjonell” gangsti som snor seg langs lokalgata. Dette urbane beltet vil knytte planområdet til friområdene ved Leangbukta og kan i fremtiden strekkes helt til ballbanene i vest og slik bli en trafiksikker gjennomgang.

Ved å gi plass til fellesareal mot lokalgata og stedvis trekke bebyggelsen inn mot nord, får man større utnyttelse av sola. Et solfylt og godt proporsjonert rom gjør gangarealet til et attraktivt oppholdssted. Langs beltet reguleres det strøksbetjenende næringslokaler i første og andre etasje i bebyggelsen. Slik ønsker man å oppnå både en bymessig struktur og livlighet i planområdet.

Ved å gi denne gangforbindelsen en organisk geometri vil den være veldig fleksibel for framtidige behov og et godt utgangspunkt for utforming av både større og mindre funksjoner. Et fleksibelt konsept gir rom for å tilpasse både uteareal og bebyggelse etter behov og ønsker.

Se vedlegg 13 for illustrasjonene som viser ulike eksempler for hvordan rommet mellom bebyggelsen og lokalgata kan utformes og få ulike kvaliteter.

- Nærmiljøanleggene

Felt f_N1, f_N2 og f_N3 representerer nærmiljøanleggene i planen, der felt f_N3 skal etableres som en forbindelse mellom f_N1 og f_N2. Disse skal være felles for boligbebyggelsen i planområdet, og anleggene

Trondheim kommune

skal tilrettelegges for aktiviteter for eldre barn og ungdom. Barn og unge, ved barnas representant, skal medvirke ved utformingen av nærmiljøanleggene.

Her kan det tilrettelegges for ulike aktiviteter som ballspill, klatring, bordtennis, skateboard, løping, sjakk og spill. I forbindelse med disse anleggene tilrettelegges det for steder en kan sitte, med god utsikt til aktivitetene. Utformingen av anleggene bør gjøres attraktiv for flere aldersgrupper.

Illustrasjonen under viser et eksempel på en mulig utforming av et nærmiljøanlegg vest for Backebygget. Planen tar opp høydeforskjellen ved hjelp av trapperinger som former et amfi, sitteplasser, lekeplasser, avgrensinger og skateramper. Ved hjelp av beplantning og konstruert terreng/hauger, kan man avgrense og dele inn området i soner. Slik kan mindre barn bli mer skjermet fra trafikk og forbigående uten at man behøver å stenge de inne bak gjerder.

Det urbane parkbeltet tar her hensyn til alt fra sykkel, - gjesteparkering og returstasjoner, til soneinndeling, lek, opphold, beplantning og nedkjørsel til parkeringskjeller.



Illustrasjon: Idéskisse over mulig utforming av nærmiljøanlegg vest for Backebygget.

- Ivaretagelse av eksisterende og etablering av ny vegetasjon

Det finnes lite vegetasjon i planområdet, men det er ønskelig å bevare eksisterende trær langs Lade allé. I tillegg bør det suppleres med nye trær i utbedringen av alleen. Lokalgata skal beplantes med nye trær og det skal etableres trekker langs gang- og sykkelveier.

I forbindelse med plassering av parkeringskjellere skal det i detaljplan gjøres rede for plassering av uterom og beplantning for å sørge for gode vekstvilkår også for større trær.

- Medvirkning av barn og unge i utforming av lekeplasser

Trondheim kommune

En prosess med medvirkende brukere gir ofte gode resultater hva angår tilhørighets- og ansvarsfølelse, og også hvorvidt brukere og naboer er fornøyde og bruker tilbudet. Barn og unge, ved barnas representant, skal medvirke ved utformingen av nærmiljøanleggene.

Trondheim kommune

- Støytiltak

Jfr. *Støyutredning vegtrafikk* (vedlegg 7) vil det i tillegg til skjermende bebyggelse, være behov for støyskjermende tiltak. Nye vurderinger må gjøres på grunnlag av detaljplan.

- Bevaring av bygninger, natur

Det finnes ingen bevaringsverdige bygninger eller bevaringsverdig natur i planområdet.

Privat/felles trafikkløsning

Det planlegges ikke private veier, gater eller gang- og sykkelveisystem innenfor planområdet.

Varelevering skal fortrinnsvis skje fra lokalgaten sørvest for planområdet. Videre planlegging/løsninger vil skje i detaljplan.

Parkering

Planlagt antall parkeringsplasser eller parkeringskrav for biler og sykler, fordelt på brukskategorier følger midtre sone. Minimum 90 % av biloppstillingsplassene innen hvert utbyggingsområde skal etableres i p-anlegg under terreng eller integrert i bebyggelsen. Minst 5 % av plassene innen hvert utbyggingsområde skal lokaliseres og utformes slik at de er særlig egnet for funksjonshemmede.

Det er noe stigning fra sørvestlig mot nordøstlig side av området. Dermed er det mulighet for å legge kjellere under bebyggelsen for å ta opp denne høydeforskjellen. All parkering bør foregå i parkeringskjellere med unntak av noe gjesteparkering i lokalgata. Det forutsettes at parkeringsanleggene hovedsakelig mates fra lokalgata. Gjennom en slik løsning vil området bli bilfritt, tryggere og med større utearealer. Se illustrasjon over kotehøyder og stigningsforhold i planområdet i vedlegg 13.

Nedkjørsler til parkeringskjeller er i hovedsak lagt langs lokalgata i punkter som ikke kommer for nære veikryss eller krysningspunkter i gangveinettet. Det er også ønskelig å redusere antallet nedkjørsler til et minimum. Så langt det er mulig bør grunneiere samarbeide om kjellerne slik at man reduserer antall nedkjørsler og samtidig bevarer større områder med mulighet for grøntareal med trær.

Omtrent 40 % av planområdet får ikke underliggende kjeller. Her vil det ligge til rette for etablering av større trær mv. Det tillates ikke parkering under nærmiljøanleggene f_N1 og f_N2 på grunn av dette.

På bakgrunn av at minimum 90 % av biloppstillingsplassene innen hvert utbyggingsområde skal etableres i p-anlegg under terreng eller integrert i bebyggelsen, får bebyggelsen etablert heis og det vil bli trinnfri adkomst til samtlige boligenheter innenfor planområdet.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

Alle atkomst til offentlig veg er markert med piler på plankartet. Planområdet er i hovedsak tilknyttet vegnettet mot lokalgata. Dette for å begrense antall avkjørsler i Lade allé, men det er også to avkjørsler på denne siden. Avkjørsler er vist på plankartet.

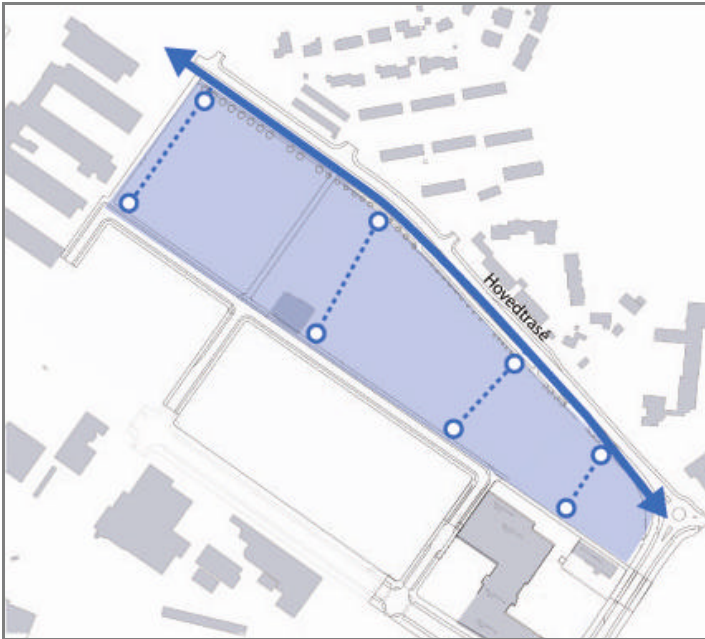
Når det gjelder energiløsning ligger planområdet innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og bebyggelsen skal derfor knyttes til fjernvarmenettet.

Ledningsplan som viser omlegginger og tilknytning ligger vedlagt (se vedlegg 9).

Trondheim kommune

Det stilles i kommuneplanens arealdel krav om at utbyggere skal lage en plan for avfallshåndtering og en vurdering av søppelsug. Dette er videreført som bestemmelse til områdeplanen.

Ny boligbebyggelse skal tilknyttes avfallssuganlegg. Nedkast skal være nærmere enn 75 meter fra bygningenes utgangsdør. Planlegging av dette skal gjøres i samråd med, og godkjennes av, Trondheim kommune. Det stilles rekkefølgekrav og det må gjøres avtale om drift og vedlikehold med Trondheim kommune.



Illustrasjon: Mulig hovedtrasé og avstikkere fra avfallssuganlegget.

Planlagte offentlige anlegg

Kjøreveg

Planforslaget presenterer en modifisert versjon av vei - og trafikkløsningen som ligger inne i Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll. Dvs. at det etableres en lokalgate mellom planområdet (som et tilnærmet rent fremtidig boligområde) og handels- og næringsseidommene langs Haakon VIIIs gate. Lokalgaten knyttes til Haakon VIIIs gate via tre tverrgater. Lokalgaten har fått samme bredde som vist i kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll. Det foreslås å legge til mer gangareal på boligsiden mot nord der solforholdene er best og der man kan forvente størst gangtrafikk (det urbane beltet).

Det er utarbeidet en utredning om trafikale konsekvenser av planforslaget (se vedlegg 6).

Reguleringsplanen viser et enklere trafikkbilde for Lade allé enn i dag. Færre avkjørsler og mindre andel tungtrafikk vil gjøre forholdene mer oversiktlig og gir bedre trafikksikkerhet sett i forhold til dagens situasjon. I dag er det 8 avkjørsler hvor flere av dem er utflytende og med uklare grenser mot gangarealene. I fremtidig situasjon reduseres antall avkjørsler og i tillegg blir de klarere definert.

Trafikkdata er hentet fra trafikktellinger 2003. Det er også brukt erfaringstall på trafikkdata som det ikke foreligger data på. Trafikkdata er så fremskrevet til 2022 ved årlig trafikkvekst på 2.5 %, ca. 10 år etter antatt full utbygging.

Trondheim kommune

Trafikkdata	Lade allé, 2022	Haakon VII's gt, 2022	Internveg fra Haakon VII's gt 8-10
Trafikkvolum (ÅDT i perioden 07-23)	6000 kjt/døgn	28000 kjt/døgn	1900 kjt/døgn
Tungtrafikkandel	5 %	10 %	10 %
Hastighet lette/tunge	50 km/t	50 km/t	40 km/t

For vegnettet er det valgt trafikkfordeling, fordelt over døgnet:

Haakon VII's gt - Dag 75 % - Kveld 15 % - Natt 10 %

Lade allé og Internveg - Dag 80 % - Kveld 12 % - Natt 8 %

Gang- og sykkelveg

Det etableres gang- og sykkelstier som knytter seg til eksisterende traseer som Ladestien, og disse danner hovedkommunikasjonsårer både for beboere i planområdet og utenfor.

Fotgjengerstrømmene er godt ivaretatt i et gangvegnett som dekker hele området. Det er også gode forbindelser til overordnet gangvegnettet. Den foreslåtte planen er en videreføring av intensjonene i kommunedelplanen om gangvegruter.

Behovet for fotgjengerkryssing av Haakon VII's gate fra områdene i nord, er avhengig av servicetilbud i nærområdet. En nærbutikk med dagligvarer i området vil sannsynligvis redusere antall fotgjengerkryssinger. Dette anbefales både av sikkerhetsmessige og miljømessige grunner. For å ivareta dette viser planen areal for forretning, tjenesteyting og kontor ut mot lokalgaten.

Kollektivanlegg

Nye vegforbindelser åpner for fleksible løsninger og større passasjergrunnlag. Det vil i en situasjon med full utbygging av reguleringsområdet være mulig å betjene passasjerene på en god måte. Nye bussruter må sees sammenheng med andre store utbygginger i langs Haakon VII's gt. og langs Bromstadvegens forlengelse. Busslomme er opprettholdt ved Lade allé, men tilpasset eiendommene noe.

Friområder og parker

Ut over arealet langs lokalgata og nærmiljøanleggene, er det ikke planlagt større friområder eller parker innenfor planområdet. Det finnes store friområder i Ladebukta, ved Lade idrettsanlegg og i Ringve Botaniske Hage.

Planlagt gjennomføring

Det er krav til detaljregulering av de ulike feltene/ eiendommene. Rekkefølgekrav for kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll er videreført.

Innenfor planområdet skal følgende tiltak være gjennomført før det gis brukstillatelse for byggetiltak:

- Samferdselsanlegg (dvs. kjøreveger, gang – og sykkelveger osv. inklusive tilhørende grøntareal og lindeallé)
- Nødvendige tekniske anlegg, herunder avfallssug
- Avklart tilstrekkelig barnehagekapasitet.
- Nærmiljøanlegg
- Krav fra kommunedelplan fra Lade, Leangen og Rotvoll

Trondheim kommune

Det er gitt bestemmelser for hvordan dette følger utbyggingen av delområdene i planen. Det er også satt krav til tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn og geoteknikk.

Det vil være nødvendig å inngå utbyggingsavtaler for de enkelte detaljplanene.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Fjernvirkning

Det er utført fjernvirkningsstudier (se vedlegg 10) for å undersøke hvilke konsekvenser planforslaget får for landskapsvirkningen og de overordnede landskapstrekkene i området. En bebyggelse med høyder opp til fire etasjer, vil fremstå som lavtliggende i terreng og omkringliggende bebyggelse, samt bevare lystgårdkollenes dominans i horisonten mot fjorden.

Naboskap

Planområdet befinner seg i overgangen mellom ulike bebyggelsestyper, fra bilbaserte næringsbygg til småskala rekkehusbebyggelse, og vil dermed vanskelig kunne etterligne et områdetypisk uttrykk. Med de krav om utnyttelse og fortetting som foreligger, vil den nye bebyggelsen bli en ny typologi i nærmiljøet. Utbyggingen i planområdet vil i noen grad påvirke utsikt og lysforhold for naboene i nord. Men det antas at endringen i arealbruk vil få positive konsekvenser som redusert trafikkbelastning, høyere estetisk kvalitet på omgivelsene og økt tilgjengelighet i nærområdet.

Transportproduksjon

Beregningene viser at det blir tilnærmet like stor trafikk til/fra område i framtidig situasjon som i dag. Forskjellen ligger i trafikkbelastningen på vegnettet. I og med at planen legger opp til at en stor del av område skal betjenes via lokalgata i framtidig situasjon og ikke via Lade allé som i dag vil dette føre til at trafikken i Lade allé reduseres med ca. 1200 ÅDT og trafikken i lokalgata økes med ca. 2000 ÅDT på grunn av utbyggingen.

Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll signaliserer at det på sikt bør vurderes trafikkregulerende tiltak i Lade allé for å hindre at trafikk i Haakon VII's gate flyttes til Lade allé. Alternativet som presenteres legger ikke opp til gjennomkjøring mellom Haakon VII gt. og Lade allé innen planområdet.

Rasfare

Løsmassene i planområdet består av hav- og fjordavsetninger (silt og leire) med liten mektighet over fjell (størst mektighet i nordvest). Det er påvist gode grunnforhold i området tidligere, hvor mektighet over fjell er begrenset og leira er fast og siltig.

Flomfare, herunder risiko ved havstigning

Faren for flom som resultat av kraftig nedbør, håndteres ved utbedring av avløpsnettet. Det tas videre i arbeidet med detaljplanene, og det bør sees på løsninger som for eksempel grønne tak.

Forurensning i grunnen

Forurensede masser skal fjernes og bestemmelsene sikrer håndtering av dette.

Støy

Med nye trafikkfordelinger vil planområdet uten bebyggelse, fortsatt ligge i hovedsak i rød og gul sone, dvs. overskridelse iht. T-1442, krav $L_{den} > 55$ dB. Det vil si at bebyggelsesstrukturen er avgjørende for

Trondheim kommune

støydemping av bakenforliggende oppholdsarealer og eventuelt skjerme eventuelle verandaer/balkonger høyere oppe i etasjene.

Trondheim kommune

Den mest støydempende effekten har bebyggelsesstruktur som vender store flater mot vegene, bebyggelsen vil virke som ”støyskjermer” og jo færre og mindre åpninger mellom bebyggelsen jo bedre er det med hensyn til støydempingen. Det vil si at å anlegge bebyggelsens langsider mot vegene vil være mest gunstig.

Det forventes en støyreduksjon på ca. -3dB langs Lade allé ved ny forventet trafikkfordeling, men ved detaljregulering bør det kjøres ny støyberegning fordi ÅDT 3000kjt/d er fortsatt en høy trafikkandel støymessig og bebyggelsesstrukturen vil mest sannsynlig være en nødvendig støydemping.

Det samme kan man anta vil gjelde for lokalvegen, der det forventes en økning i støynivå på ca +2dB ift tidligere støyrapport, det vil si tilsvarende trafikkandel som langs Lade allé.

Luftforurensning

Det er ikke gjort noen utredning på luftforurensning. Imidlertid viser beregninger gjort i forhold til veger og trafikk at det blir tilnærmet like stor trafikk til/fra området i framtidig situasjon som i dag. I tillegg vil planområdet transformeres fra et næringsområde til et boligområde. Dette innebærer slutt på utslipp fra tungtransport og næring innen området.

Trafikksikkerhet

Færre avkjørsler og mindre andel tungtrafikk vil gjøre forholdene mer oversiktelig og gir bedre trafikksikkerhet sett i forhold til dagens situasjon. Lokalgaten sørvest for området vil få blandet trafikk med både næringstrafikk og boligtrafikk fra planområdet, samt varelevering til næringsområdet som ligger i sørvest mot Haakon VII's gt. For å oppnå god trafikksikkerhet er det viktig at utforming av lokalgaten ikke medfører økt risiko for ulykker.

Befolkningens helse og tilgjengelighet til uteområder

Planforslaget legger opp til endring av bruk fra industri/kontor til boliger, noe som vil medføre at det blir etablert nye uteområder og nærmiljøanlegg, og at området vil bli mer tilgjengelig for befolkningen generelt.

Barns og unges oppvekstvilkår, herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder

Det er i dag ikke registrert at barn eller unge bruker området. En etablering av boliger medfører etablering av felles uteområder samt nærmiljøanlegg som skal være felles for boligbebyggelsen i planområdet. Anleggene skal tilrettelegges for aktiviteter for eldre barn og ungdom. Dermed vil tilbudet for barn og unge i nærområdet bli utvidet av planforslaget. Per i dag finnes det ingen nærmiljøanlegg med bymessig utforming i området.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget kan føre til at kommunen får økt driftsansvar som følge av nye offentlige anlegg. Dette avklares i utbyggingsavtalene.

GRUNNEIERNES INNVENDINGER MOT PLANFORSLAGET

Grunneiernes mener det bør tillates utnyttelse opp til 140 % BRA og inntil seks etasjes bebyggelse. Deres forslag til plankart og bestemmelser er vedlagt. Illustrasjonsvedlegget viser også et alternativ med seks etasjer.

Vedrørende byggehøyder:

Grunneierne oppfatter videre at hovedforskjellen mellom kommunens og deres eget forslag til reguleringsplan ligger i den estetiske forståelsen av det historiske kulturlandskapet, og særlig

Trondheim kommune

fjernvirkningen av bebyggelsen. Hensynet til det nære naboskapet er i uansett begge forslag ivaretatt med maks fire etasjer langs Lade alle.

For fjernvirkningen har kommunen vist til at vurderingene som lå til grunn for kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll (KDP), fortsatt har gyldighet: Landskapsvurderingene i KDP var særlig knyttet til forholdene rundt Lade gård, Lade kirke, Ringve botaniske hage og museum og Devle gård. Det heter at landskapssilhouetten mot Kuhaugen bør beholdes.

Byen vil til enhver tid preges med nye avtrykk av historiens gang. *Lesbarheten* av hver enkelt periode mot de foregående, vil være mer avgjørende for et godt bylandskap enn at et bestemt historisk bilde skal "fryses fast". Herregårdslandskapet på Lade, småhusbebyggelsen i det grønne, industritomtene forvandlet til handelsby - alle er i dag godt lesbare historiske lag i bylandskapet. Grunneierne mener at fjernvirkningsstudiene viser at silhouetten av både Ringve- og Devlekollene fortsatt vil være tydelig sett fra Kuhaugen (Rønningen Gård) – også med opptil seks etasjes bebyggelse. Høyblokk i Lade alle 70 C vil fortsatt være det dominerende bygningselementet i landskapsrommet og representere *sin tids* idealer og premisser. Beslutningen som byen har tatt om at veksten nå rettes innover, representerer et (foreløpig) siste utviklingstrinn: Boligområdet langs Lade allé vil utgjøre et tydelig og selvstendig fysisk avtrykk fra tidsperioden vi er inne i. Denne bebyggelsen vil - og skal - framstå annerledes og tettere enn eksisterende bolig- og næringsbebyggelse.

Siktlinjene fra Lade Gård/ Lade kirke mot byen (Kristiansten festning og Domkirken samt Lademoen kirke og Bispehaugen skole) omtales spesielt i forbindelse med kommunedelplanen. Disse berøres ikke av planforslaget.

Aktuelt utbyggingsformål er nå bolig, ikke næring. Det gir andre bebyggelsestyper, større krav til uterom, mere vegetasjon og grøntareal i bebyggelsen. Man bør derfor kunne gjøre nye vurderinger for høyde på bebyggelsen enn man gjorde da aktuelt utbyggingsformål var næring (dvs. i kommunedelplanen).

Vedrørende utnyttelsesgrad:

Grunneierne mener at områdeplanens bestemmelser om utnyttelsesgrad – som i seg selv ikke er annet enn et tall – ikke bør sette unødige begrensninger for området. Forslaget om 140 % BRA/ seks etasjer er derfor satt som en *øvre* begrensning. Det avgjørende er at *reelle kvaliteter* oppnås. Dette gjelder ikke minst gode solforhold og uterom. Hvert delområde i planen skal senere detaljreguleres og da må man parallelt dokumentere at kravene i KPA til uterom ivaretas. I noen tilfeller vil det kunne bety at man må nærme seg den utnyttelsen kommunen foreslår, i andre tilfeller kan utnyttelse opp mot 140 % BRA være uproblematisk. Prosjektene og detaljplanene vil gi svaret.

I gjeldende KPA (kommuneplanens arealdel 2007-18) er det stilt et *minimumskrav* om 10 boliger pr. dekar i områder avsatt til "framtidig bybebyggelse". I innføringen til planen heter det: "Framtidig bybebyggelse er områder der det er ønskelig med byomforming: en endring av arealbruk og bebyggelsens karakter. Dette er områder som i dag kan ha lav arealutnyttelse og uklar gatestruktur. Det forutsettes høy tetthet i disse områdene (...)."

Man vet at Trondheim vil ha betydelige utfordringer i forhold til fortetting de kommende årene, byen vokser med omlag 3000 innbyggere i året. Målet for boligproduksjonen vil sannsynligvis justeres opp til 1350 nye boliger pr. år. Det vil være god samfunnsøkonomi i å utnytte potensialet for fortetting fullt ut i områder som har en utbygd og fungerende infrastruktur. Planområdet er etter grunneiernes mening et slikt område. Fortetting vil her kunne skje med langt færre konflikter enn mange andre steder.

Trondheim kommune

Byomformingen er ønsket både fra politisk og faglig hold. Eksisterende arealbruk, arkitektur og virksomhet i planområdet oppleves ikke som positiv i forhold til det eksisterende bomiljøet. Boligutbygging fordrer imidlertid lønnsomhet for utbyggerne, og grunnlagsinvesteringene er høyere her enn på ubebygde mark. Grunneierne oppfatter at kommunens forslag til utnyttelse er såpass lavt at det forsinker – eller i verste fall slår bena under – den ønskete utviklingen. Alternativet til boligutvikling med tilstrekkelig lønnsomhet er opprettholdelse av dagens situasjon, evt med mindre supplerende utbygging av næringsarealer av samme type.

Grunneierne viser dessuten til at næringsvirksomhet i områder for framtidig bybebyggelse i følge KPA skal ha en utnyttelse på minimum 160 %. Det virker da ikke urimelig om maks utnyttelse for bolig blir 140 %.

(140 % BRA vil si ca. 78.000 m² BTA eller ca. 800 boliger totalt i området. Regner man kun med arealet som reguleres til bebyggelse (56da) blir utnyttelsen ca. 14 boliger pr. dekar).

RÅDMANNENS VURDERING OG KONKLUSJON

Vurdering

Lover og retningslinjer og kommunens arealplanpolitikk er tilstrekkelig fulgt opp. Planen er tilstrekkelig underbygd med dokumentasjon. Det foreligger alternativ, fordi man ikke er kommet til enighet om høyder, og dermed heller ikke om utnyttingsgrad.

Rådmannens begrunnelse for fire etasjer er gjort med bakgrunn i kulturminner og kulturmiljøet på Lade og dreier seg i stor grad om fjernvirkning. I kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll (2005), er det i bestemmelsene satt en høyde på fire etasjer eller 14 meter i det området som planforslaget ligger i (Lade). I forbindelse med utarbeidingen av områdeplanen i Lade allé 59-73 ble det gjennom en prinsippavklaring 16.2.10 åpnet for å gjøre en ny vurdering av høydene på planområdet, da grunneierne foreslo et alternativ med fire etasjer langs Lade allé og seks etasjer i resten av området. Byplankontoret har i samarbeid med forslagsstiller gjort en utredning på fjern- og nærvirkningen av høydevalg på Lade, der man vurderer grunneiernes alternativ opp mot kommunedelplanens alternativ.

For vurdering av fjernvirkningen har man tatt utgangspunkt i viktige punkter i byen med utsikt mot Lade og eksisterende bygningsmasse på Ladesletta. Foto fra utsiktspunktene med markeringer av høyden på eksisterende bebyggelse på Lade viser hvor høyt man kan regne med at den planlagte bygningsmassen i planforslaget vil komme over bakken, henholdsvis med fire, fem og seks etasjer.

Komparative bebyggelsesstudier er gjort for lettere å få et inntrykk av hvordan kjente boligområder og deres typologi vil fungere på stedet. Disse er vist med plantegning, snitt og i fotocollage der bygningsmassen er satt inn i fotos fra valgte utsiktspunkter (som i forrige avsnitt). Illustrasjonene viser høyder, uterom og en omtrentlig utnyttelsesgrad. De mest relevante boligområdene for planområdet er i følge rådmannen Voldsminde, Rosenborg park og Ilsvika, se vedlegg.

Snittillustrasjoner viser høydeforskjellene i forhold til den nærmeste bebyggelse (på disse snittene ser man ikke forhold mellom høydedragene og flaten).

Den flate Ladesletta omkranses av en rand med høydedrag mot fjorden. Dette er et karakteristisk landskapsuttrykk spesielt for Lade som man opplever både fra fjerne og nære områder i byen. Rådmannen mener man må strebe mot å beholde dette uttrykket i en utbygging av området, slik at man sikrer en bevaring av den spesielle landskapsformasjonen for fremtiden.

Trondheim kommune

Hensynet til sårbarheten i det spesielle kulturlandskapet og kulturmiljøene nord for alleen tilsier stor varsomhet ved fortetting i området fordi overgangen mellom de kuperte områdene nord for alleen og den relativt flate Ladesletta beskriver et meget karakteristisk landskapstrekk og en landskapskvalitet som ikke må ødelegges, men som tvert om heller burde søkes styrket. For store bygningsvolumer i kombinasjon med for tett utbygging på de hittil ganske så "luftig" bebygde næringstomtene syd for alleen vil lett føre til vesentlig reduksjon av disse kvalitetene.

På høydedragene finner man de mange gamle lystgårdene med bygninger fra 1700-, 1800- og 1900-årene. Østmarkneset gård, Ringve gård, Lade gård og Devle gård er blant disse. Spesielt Lade gård har en lang og viktig historie, der området i vikingtida var sete for Ladejarlene. Disse gårdene viser til Lades (og Trondheims) spesielle historie og blir i dag godt bevart. At disse fortsatt skal synes i landskapsbildet er vesentlig for å bevare det historiske bildet av Lade.

På Ladesletta har man med noen få unntak holdt seg til kommuneplanens arealdel der fire etasjer er maks høyde for nye bygninger. Dette har skapt en harmonisk og samlende bebyggelse i høyden. Kontrasten mellom den flate sletta og høydedragene er fortsatt synlig, selv om sletta har fått tilføyd ny bebyggelse.

For boligbebyggelsen på nordre side av Lade allé er det også å foretrekke fire etasjers høyde for hele området, da høyder opp mot seks etasjer vil virke ruvende mot den lave, toetasjes rekkehusbebyggelsen.

Ut i fra de vurderingene som er gjort på nytt ser rådmannen at høydene i kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll bør opprettholdes. I fjernvirkningsanalysene ser man at bygninger høyere enn fire etasjer vil bryte med og rage høyere enn dalsøkkene som markerer det viktige skillet mellom høydedragene. Samtidig vil en høyde opp mot seks etasjer på noen bygg virke dominerende overfor eksisterende bebyggelse og bryte kontrasten mellom den flate sletta og høydedragene. Å bygge massivt uten store mellomrom kan også bidra til at bebyggelsen virker dominerende i landskapet.

Ved å bryte med fire-etasjers-regelen og tillate økte høyder på bygningene vil man risikere at bebyggelsen på Ladesletta vil konkurrere med og muligens ødelegge den historiske landskapskarakteren til Lade.

I behandlingen av planen har det dukket opp problemstillinger som kan endres etterkant av høringen og høringspartene kan gi innspill på om det bør tas inn hensynssone for alléen.

Trondheim kommune

Konklusjon

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen så lenge det er kommunens alternativ som fremmes. Det er kommet til stor grad av enighet mellom partene bortsett fra når det gjelder høyder. Som det framgår av argumentasjonen foran er dette et viktig tema og har gjort at det er blitt utarbeidet to plankart og to sett bestemmelser.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket alternativ B: Trondheim kommunes forslag, datert 17.09.10 og i bestemmelser sist endret 13.12.10. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

Rådmannen i Trondheim, 04.01.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Reguleringskart, nedfotografert
- Vedlegg 2: Reguleringskart grunneiernes forslag, nedfotografert
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser grunneiernes forslag
- Vedlegg 5: Illustrasjonsvedlegg
- Vedlegg 6 : Tamarapport veger og trafikk, utarbeidet av Asplan Viak AS
- Vedlegg 7: Støyutredning vegtrafikk, utarbeidet av Asplan Viak AS (med støykart og tilleggsnotat)
- Vedlegg 8: Utredning av boligbygging langs Lade allé – deltema forurenset grunn, utarbeidet av Asplan Viak AS
- Vedlegg 9: Vann og avløp, utarbeidet av Asplan Viak AS (med kart)
- Vedlegg 10: Studier av fjernvirkning og komparativ bebyggelse, utarbeidet av Pir II Plan AS med flere
- Vedlegg 11: Risiko- og sårbarhetsanalyse, utarbeidet av Pir II Plan AS
- Vedlegg 12: Virkninger av radongass – boligbygging langs Lade allé, utarbeidet av Asplan Viak AS
- Vedlegg 13: Andre illustrasjoner