

Lade Allé 84 AS

PLANINITIATIV REGULERINGSPLAN LADE ALLÉ 84

Foreløpig planbeskrivelse som grunnlag for
Oppstartsmøte med Trondheim kommune

Dato: 22.05.2020
Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Lade Alle 84 AS
Tittel på rapport: Foreløpig planbeskrivelse
Oppdragsnavn: Reguleringsplan Lade Allé 84
Oppdragsnummer: 625866-00
Utarbeidet av: Bjarte Lykke
Oppdragsleder: Lene K Nagelhus
Tilgjengelighet: Åpen

VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS
01	29.01.20	Foreløpig planbeskrivelse	Bjarte Lykke	LN
02	22.05.20	Foreløpig planbeskrivelse	Bjarte Lykke	LN

Innhold

1. BAKGRUNN	3
1.1. Plankonsulent, forslagsstiller	3
1.2. Hensikten med planen	3
1.3. Vesentlige utfordringer i planen	3
1.4. Tidligere vedtak i saken	3
1.5. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering	3
2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	4
2.1. Kommuneplan	4
2.2. Gjeldende reguleringsplaner	4
2.3. Forholdet til/avvik fra gjeldende planer	4
3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	5
3.1. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet. Dagens bruk og karakter	5
3.2. Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi	6
3.3. Kulturminner og kulturmiljø	7
3.4. Naturverdier	8
3.5. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser	8
3.6. Landbruk	8
3.7. Adkomst, vegsystem og kollektiv	9
3.8. Sosial infrastruktur; skole, barnehage	9
3.9. Universell utforming	9
3.10. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme ..	9
3.11. Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare	9
3.12. Støyforhold	10
3.13. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	10
4. FORELØPIG BESKRIVELSE AV TILTAKET	11
4.1. Planlagt arealbruk og bebyggelsesstruktur	11
4.2. Veg og trafikale forhold	13
4.3. Støy	14
4.4. Skole og barnehage	15
4.5. Renovasjonsløsning	16
4.6. Energi	16
5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET – FORELØPIG VURDERING	17
5.1. Overordnet plan	17
5.2. Landskap, byform og estetikk samt sol/ skygge	17
5.3. Trafikkforhold, vegforhold og trafikkøkning	19
5.4. ROS- tema	19

1. BAKGRUNN

Hovedformålet med plan- og utredningsprosessen er å legge til rette for boligbygging på eiendommen Lade Allé 84 på Lade. Planavgrensningen omfatter eiendommene 412/247 og 412/248. Lade er på vei til å bli en velfungerende boligbydel, med et variert tilbud av handel og tjenesteyting, samt en høy tetthet med ulike boliger.

De aktuelle eiendommene er bebygget med 8 hus, og har de siste 40 årene vært Frelsesarmeens bo- og behandlingssenter *Furulund*. Senteret har hatt mellom 40 og 15 brukere fordelt på ulike typer hybler og leiligheter. Februar 2019 ble senteret avviklet, og eiendommen ble i oktober solgt til Lade Allé 84 AS.

1.1. Plankonsulent, forslagsstiller

Planforslaget er utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Lade Allé 84 AS.

Skibnes Arkitekter har hatt ansvar for utforming av bebyggelsen og parkeringsløsninger. Asplan Viak har hatt ansvar for landskapstilpasning, veg, trafikk, VA og renovasjon samt planfaglige vurderinger.

Planforslaget vil utføres i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3 Detaljregulering og Trondheim kommunes egen veileder for utarbeidelse av private planforslag.

1.2. Hensikten med planen

Planarbeidet vil legge til rette for utbygging av eiendommen med en høyere utnyttning med moderne boliger. Dette vil også bidra positivt til en videre utvikling av Ladesletta med høyere befolkningstetthet nær de store handelssentrene på Lade og Leangen.

Hensikten er å legge til rette for ca. 170 nye boliger med variert sammensetning av leilighetsstørrelser. Eksisterende bebyggelse på eiendommen rives. Planforslaget skal legge til rette for et attraktivt boligområde og bidra til en god utvikling i en etablert bydel, med et godt bo- og bymiljø med attraktive møteplasser. Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr:

- 412/247 – Boligeiendom
- 412/248 – Boligeiendom

1.3. Vesentlige utfordringer i planen

Viktige hensyn når man utformer ny boligbebyggelse vil være hvordan den forholder seg til omkringliggende bebyggelse, Ladestien friluftsområde, herregårdslandskapet på Lade og Leangen gård.

1.4. Tidligere vedtak i saken

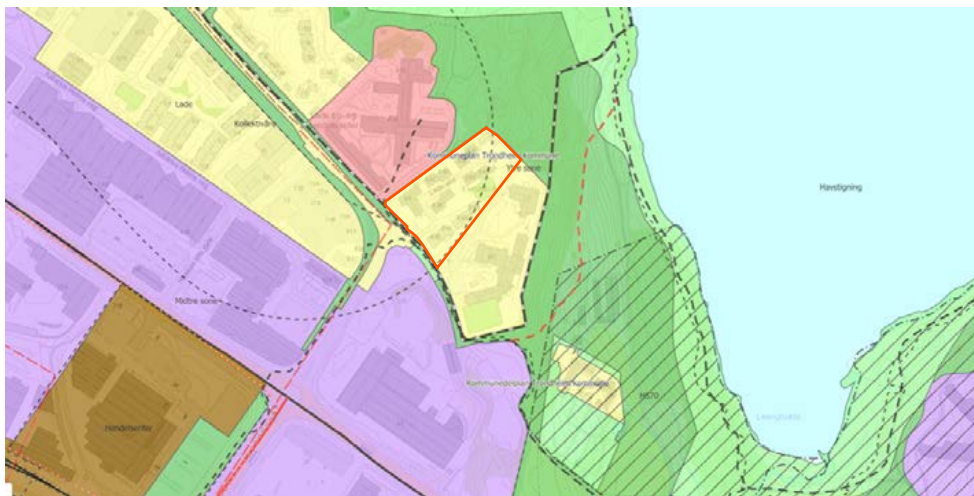
Det er ikke gjort tidligere vedtak i forbindelse med denne plansaken.

1.5. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Det forutsettes foreløpig at det ikke vil være krav om planprogram og konsekvensutredning for denne detaljreguleringen.

2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

2.1. Kommuneplan



I kommuneplanens arealdel er eiendommen vist som byggeområde eksisterende boligbebyggelse (gul farge). I plankartet er det angitt kollektivare i Lade Allé. Nesten hele planområdet inngår i bestemmelsesområde kollektivare.

Krav til tetthet for arealformålene boligbebyggelse, sentrumsformål og bestemmelsesområder kollektivare og lokalsenter (§27):

Boligbebyggelse omfatter i hovedsak boliger, men også mindre næringsvirksomhet og offentlig og privat service. Områdene for boligbebyggelse skal utvikles som boligområder, men andre formål kan tillates, særlig i områder angitt som bestemmelsesområde lokalsenter. Sentrumsformål omfatter også boliger. § 27.4 I områder over 1,5 dekar vist som bestemmelsesområde lokalsentre og langs bestemmelsesområder kollektivare skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar. 70 m² BRA brukes som gjennomsnittstørrelse på en bolig ved beregning av tetthet. I eksisterende byggeområder skal nytt byggeareal med tilhørende uterom, parkering og atkomst legges til grunn for beregning av antall boenheter.

Området ligger i ytte sone for uterom, (med krav om 50 m² uterom per bolig eller 100 m² BRA) og på grensen til midtre sone for parkering (med krav om 0,8 p-plasser per bolig eller 70 m² BRA).

2.2. Gjeldende reguleringsplaner

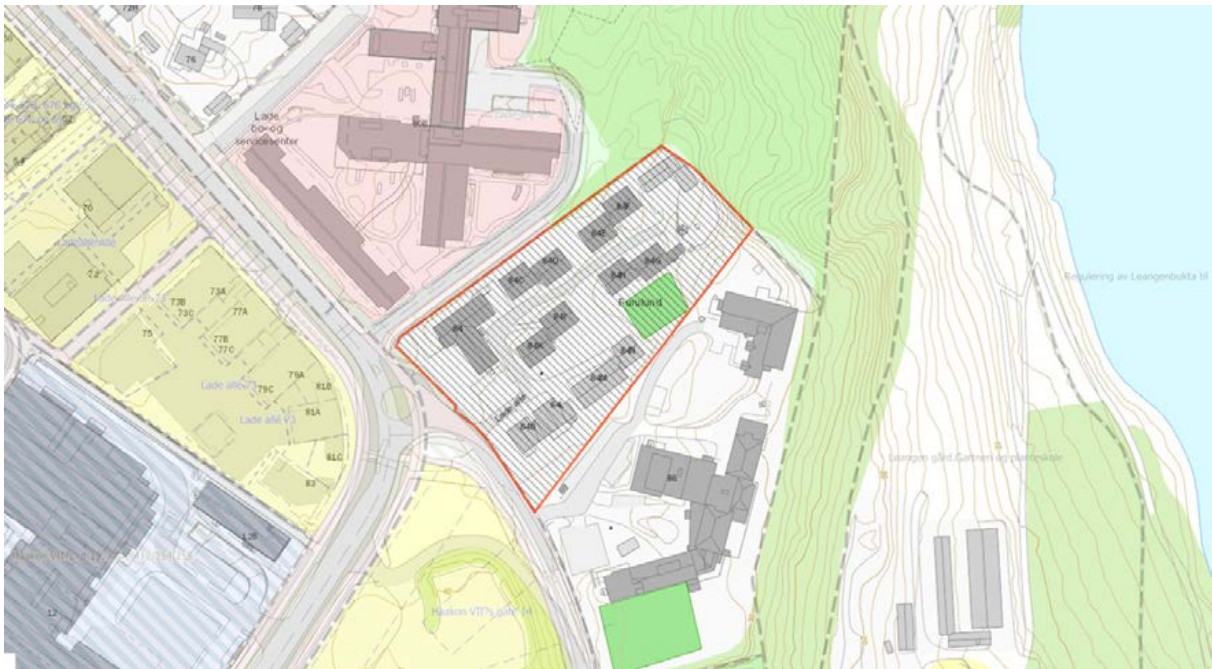
Eiendommene er i dag regulert med detaljplan r0634n - Haakon VII gt. 6, Lade Alle' 65,67,69,71 Attføringsinstituttet, Devle, Leangen, N.S.B., Haakon VII gt 11C,13C,15,17. Området er regulert til «institusjon» med utnyttelsesgrad U= 0.5, og maksimalt 5 etasjer.

Pågående planarbeid i området

Trondheim kommune har i flere år hatt pågående arbeid med kommunedelplan for Lade-Leangen som grenser til eiendommen langs sørvestsiden. Dette ble vedtatt stilt i bero i Formannskapet 18.6.2019. Det er nylig vedtatt detaljregulering for eiendommen Haakon VII's gate 14, r20160019.

2.3. Forholdet til/avvik fra gjeldende planer

Fortetting med mange nye boliger som gir en bedre arealutnyttelse i tettbygde strøk og nær eksisterende infrastruktur vurderes å være i tråd med overordnede planer for byutvikling i Trondheim kommune.



Figur 1: Foreløpig planavgrensning.

3.2. Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Eiendommen ligger inn mot et eksisterende grøntdrag i nordøst. Fra eiendomsgrensen faller terrenget markant ned mot Ladestien og sjøen.

Eiendommen skråner noe mot nordøst, men det er generelt små høydeforskjeller på tomta. Området fremstår som åpent, parkmessig og grønt. Arealet rundt bolighusene brukes i dag hovedsakelig som drifts- og atkomstzone, med noen fellesoner for opphold. I utgangspunktet har tomten terrengmessig overblikk over Trondheimsfjorden mot nordøst, men høy vegetasjon skjærer for utsikten fra tomta.



Bilde 1 Utsyn fra nordsiden av tomten mot sjøen



Bilde 2 Fra interngate gjennom området

3.3. Kulturminner og kulturmiljø

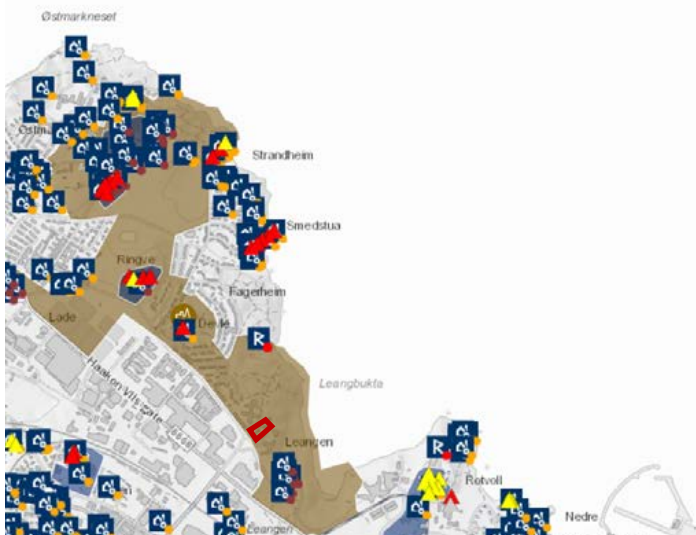
Det er ikke registrert kulturminner inne på eiendommen eller i umiddelbar nærhet til området. Leangen gård et stykke sørøst for eiendommen består av en rekke fredede bygninger.



Planområdet ligger på et terrengnivå som er 10-20 meter høyere enn Leangen gård (20 moh). Det er et tett belte med høye trær mellom planområdet og Leangen gård, i tillegg til Blå Kors sin eiendom med 2-3-etasjes institusjonsbygninger. Dette gir et tydelig skille mellom Leangen gård og planområdet.

Eiendommen ligger innenfor kulturmiljøområde kalt *Herregårdslandskapet på Lade (K437)* med kategori *Nasjonal interesse i by* (Kilde: Riksantikvaren). Fra Riksantikvarens database Askeladden:

Beskrivelse: Langs nordsiden av Ladehalvøya er det bevart fire, mer eller mindre, komplette storgårdsanlegg fra første del av 1800-tallet. Disse, Ringve, Leangen, Devle og Lade, har også gått under betegnelsen «lystgårdene på Lade». I tillegg inneholder området også enkelte andre anlegg, slik som den meget godt bevarte sveitserstilvillaen Rognli og flere mindre gårdsanlegg. I miljøet inngår også det store, kompakte sinnssykehus-anlegget Rotvoll (fra 1872) og det mer paviljongmessige Østmarken (fra 1916). På gården Ringve, og mellom denne og Østmarken, ligger Trondheims botaniske have.



Planområdet ligger inne i et bebygget belte med allerede etablert bebyggelse, med storskala institusjonsbebyggelse som nærmeste naboer.

3.4. Naturverdier

Naturtyper med nasjonal forvaltningsinteresse: Leangbukta og Devlebukta er markert med verdi; *Svært viktig*, beskrevet som naturtype *Bløtbunnsområder i strandsonen*. (Kilde: Miljødirektoratet)



Truede arter: Artsdatabankens kartlag viser ikke forekomst av truede arter innenfor planområdet, men det er flere observasjoner av nær truede og sårbare fuglearter i grønnstrukturen rundt Ladestien og Leangen gård, deriblant stær, kornkråke, gulspurv og ærfugl.

Naturområde lokal interesse:

Skogsområdene langs Ladestien i nordøst er klassifisert som klasse C – lokal interesse. (Kilde: Trondheim kommune) De er også klassifisert som viltområde klasse B – viktig viltområde.



På eiendommen er det en del trær, både langs Lade Alle og inne på eiendommen.

3.5. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

Eiendommen grenser til Friluftslivområde: Ladestien. Klassifisert som *Svært viktig* friluftslivområde. (Kilde: Miljødirektoratet)



3.6. Landbruk

Det er ingen landbruksinteresser på eiendommen.

3.7. Adkomst, vegsystem og kollektiv

Området har adkomst via rundkjøring fra Lade allé. Se kart.

Det er 2-4 bussavganger i timen fra Lade allé, og 5-10 min avgangsfrekvens på Metrobusstrasé i Haakon VII's gate. Det er jernbanestasjon med avgang stort sett hver time ca 700 meter og omstigningspunkt for flere MetroBusser ved Sirkus, ca 800 meter fra planområdet.



3.8. Sosial infrastruktur; skole, barnehage

Området ligger innenfor Lade skolekrets, med 1,7 km gangavstand til Lade skole (barne- og ungdomsskole) mot nordvest. Strindheim barneskole ligger ca 900 m gangavstand mot sørvest.

Ifølge prognosene har Lade skole manglende kapasitet på barnetrinnet.



3.9. Universell utforming

Planområdet er tilnærmet flatt, det ligger dermed godt til rette for tilgjengelighet for alle.

3.10. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme

Det ligger private VA-ledninger inne på planområdet. Disse går via naboeiendommen ned til kommunal spillvann- og overvannledning ved Leangen Gård. Det ligger også kommunale ledninger i Lade Allé, oppstrøms planområdet.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Løsning for søppelsug finnes i Lade Allé hvor det er mulig å koble seg til eksisterende ledninger. Nærmeste søppelsentral ligger i Julianus Holms veg, tilknytning til anlegget må avklares med Kommunalteknikk.

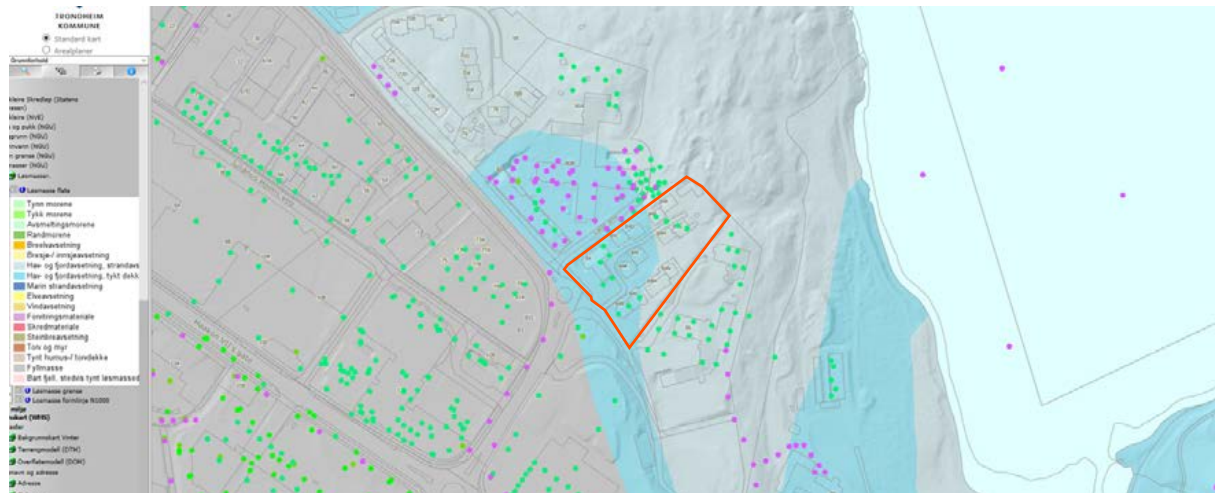
3.11. Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Ifølge NGUs digitale kart består grunnen av hav- og fjordavsetninger (silt og leire) som delvis er kartlagt som tykt sammenhengende dekke (blå farge på kartet under) og delvis som tynt og mer usammenhengende dekke (lys blå farge).

Planområdet er ikke avmerket på NVEs aktsomhetskartet for ras eller skredfare. Trondheim kommunes Rapport R1503 for Lade alle 80 fra 2011 viser at grunnen der består av leire over fjell, det er registrert mulig flussberg under leire i ett punkt.

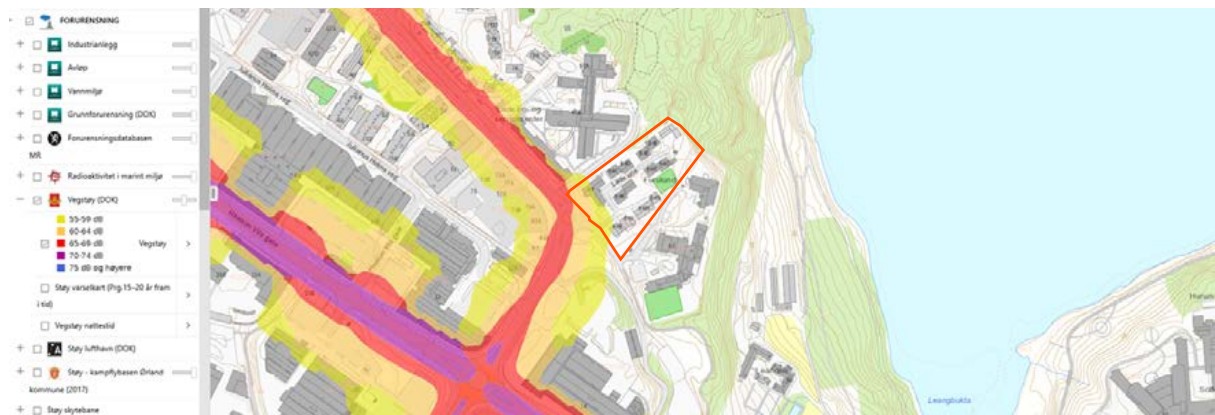
Lade Alle 84 er undersøkt i forbindelse med denne plansaken. Rapport G-Not-001 1350035973 av Rambøll Norge AS fra 30.09.2019: Geotekniske undersøkelser viser 1 – 3 meter fyllmasse over svært fast leire ned til berg på ca. 4 – 7,5 meter under terreng.

Det kan dermed konkluderes med gode grunnforhold. For nærmere beskrivelse av stabilitet og fundamenteringsforhold henvises det til geoteknisk rapport fra Rambøll.



3.12. Støyforhold

Statens Vegvesens overordnede støykart viser at sørvestlig hjørne av tomten er berørt av gul støysone (55-65 dB)



3.13. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er gjort en sjekk på ROS-tema ut fra kjent informasjon i database

http://geo.ngu.no/kart/arealis_mobil/, nve.no og <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/>.

Ved bruk av sjekklista kommer det fram at det er grunnforhold og forurenset grunn som er aktuelt risikotema å følge opp videre i ROS-analyse. Trafikksikkerhet belyses i planbeskrivelsen. VAO og støy bør belyses i temanotat. Støy er et tema som må dokumenteres i planer der det tilrettelegges for planlegges for støyfølsom bebyggelse (bolig) i støyutsatte områder.

4. FORELØPIG BESKRIVELSE AV TILTAKET

4.1. Planlagt arealbruk og bebyggelsesstruktur



Skisse til illustrasjonsplan.

Planområdet er ca 9,5 daa. Det er ønskelig med en høy utnyttelse, i tråd med ambisjoner om fortetting ved kollektivårer. Planen vil legge til rette for ca. 150 boenheter innenfor planområdet. Krav til uterom, parkering, solforhold etc. tar utgangspunkt i gjeldende KPA, og vil sikre bokvaliteter. Tiltakshaver ønsker en fleksibel regulering fordi området skal utvikles over tid.

Området har gode sol- og utsiktskvaliteter. Bebyggelseskarakteren på Lade og nabotomter gir rom for innslag av høy bebyggelse. Innenfor planområdet bør det være muligheter for lek for ulike aldersgrupper med mulighet for variert bruk gjennom året.

Bebyggelsesstrukturen som er valgt er et resultat av avveining mellom ulike ønsker: Høy utnyttelse, gode bokvaliteter i forhold til sol/ skygge og åpenhet, hensyn til eksisterende bebyggelse og naboer, samt bevisst plassering av bebyggelse i forhold til støy. Området er noe eksponert for vegtrafikkstøy i dag. I videre arbeid med reguleringsplanen vil det jobbes videre med bebyggelsesstrukturstruktur og byggehøyder.

Intensjonen for arkitekturen er å lage en helhetlig utforming som supplerer og beriker det eksisterende boligmiljøet. Det legges opp til varierte høyder på bebyggelsen for å skape variasjon. Foreløpige illustrasjonshefte viser skissert løsning for planlagt bebyggelse.

Det planlegges leilighetsbygg som organiseres rundt et halvåpent tun, med bebyggelse som slipper sol og landskap inn og åpner seg med siktlinjer mot fjorden. Parkering planlegges under bakken, med nedkjøring direkte fra Lade Allé. Boligfeltet vil dermed kunne bli bilfritt.



Den åpne tunstrukturen bidrar til å sikre private, avskjermede felles utearealer, samtidig som det åpnes for gode ganglinjer ut mot Ladestien og tilgrensende gang- og sykkelveier.

Foreløpige illustrasjoner viser:

LADE ALLÉ 84

BTA:		13164	m2		
BTA -> BRA-S:	x	0,76	=	10015	m2
ANTALL LEILIGHETER:	/	66,8	m2	=	150 leiligheter

TOMT:	9500	m2
-------	------	----

KRAV UTEAREAL:

OPPVARMET BOLIGAREAL BRA	11750	m2	
SAMLET UTEAREAL - 50 m2 / 100 m2	5875	m2	11750 / 2
MINIMUM FELLES PÅ BAKKEN 50%	2938	m2	5875 / 2
SOLFYLTT FELLES PÅ BAKKEN 50%	1469	m2	2938 / 2

VI HAR:

FELLES UTEAREAL PÅ BAKKEN	4490	m2
BALKONGER 150 x 13 m2	1950	m2
TAKTERRASSER 6 stk	450	m2
SUM (SAMLET UTEAREAL)	6890	m2

SOLFYLTT	21 mars kl 15	1535	m2	52 %
	23 juni kl 18	3395	m2	115 %

KRAV BILPARKERING 0,8	150 x 0,8	120	plasser	midtre sone
KRAV SYKKELPARKERING 2,0	150 x 2	300	plasser	midtre sone

Dette gir en samlet tetthet på ca 15,7 boliger pr daa innenfor planområdet.

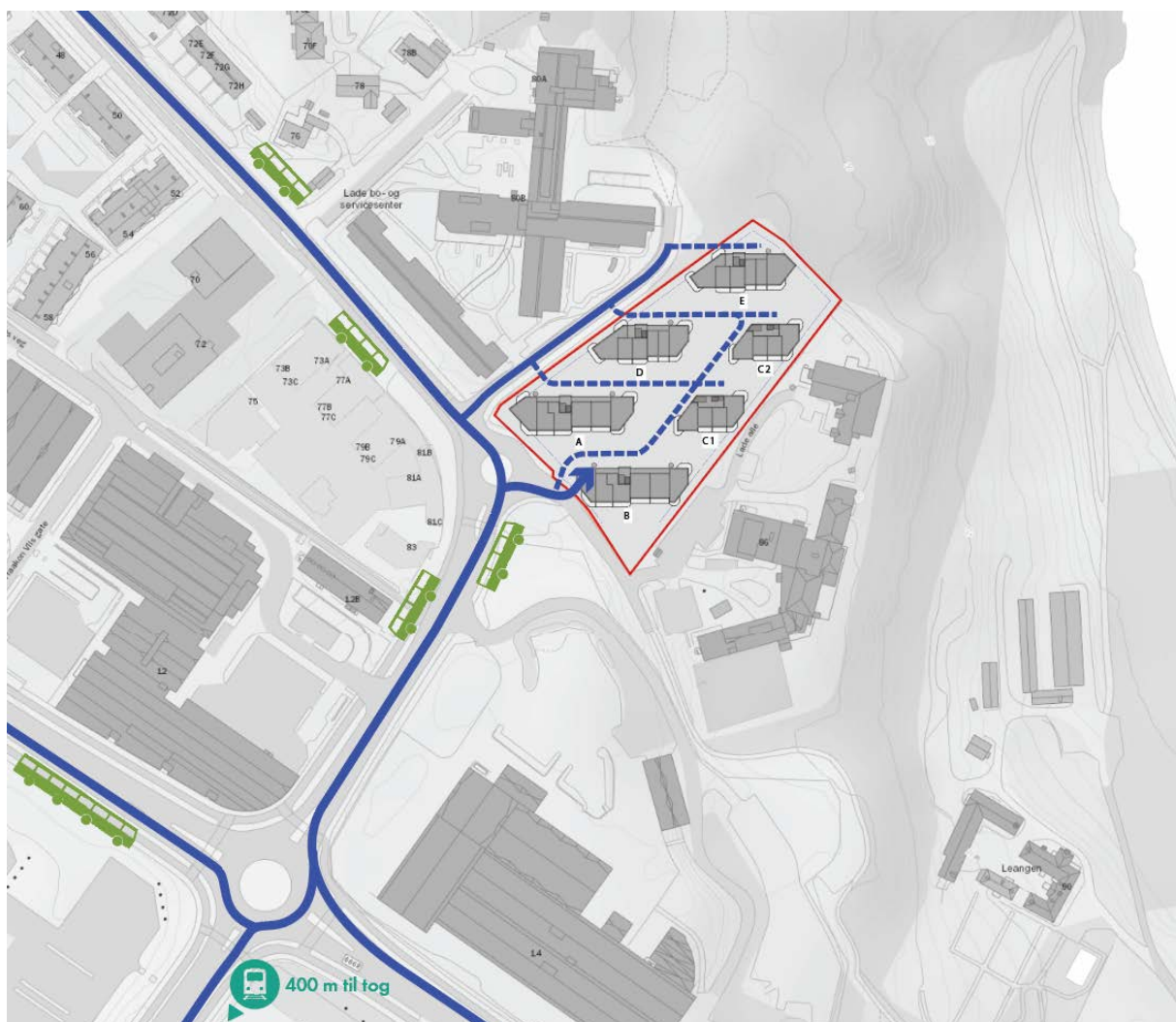
Det vurderes ut fra dette å være tilstrekkelig samlet uteareal i planskissen. Situasjonsplan, 3d-illustrasjoner og sol/ skyggediagram er vist under kap 5.2 Virkninger.

4.2. Veg og trafikale forhold

Biladkomst

Det overordnede trafikksystemet opprettholdes i hovedsak som i dag. Planområdet vil ha adkomst til parkeringskjeller fra sørvest. Dette er det laveste angrepspunktet mot veg og vurderes som hensiktsmessig. Avkjørselen skjer fra eksisterende adkomstveg og det legges til grunn ombygget T-kryss i Lade Alle, tilsvarende gjeldende regulering.

Det planlegges for at det etableres én nedkjørsel til parkeringskjeller i sørlig hjørne på tomten. Det legges videre opp til å etablere en kjørbar gangveg på terreng, utelukkende med tilbringertrafikk/korttidsparkering på tvers av området. Adkomst fra nord har vært vurdert i tidlig fase, men dette er vurdert som mindre hensiktsmessig på grunn av hensynet til helseinstitusjon mot nord, samt at det her ville blitt en ekstra kryssing over en viktig gangforbindelse til friområdet.



Adkomstprinsipp

Intensjonen er ellers at det legges til rette for gode forbindelser til og gjennom området med bevisst plassering av gangforbindelser og turveger.

Kollektivtransport

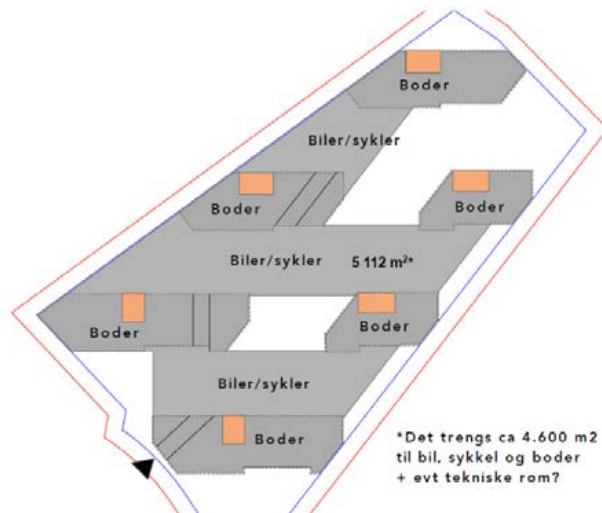
Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til dagens bussholdeplass Lade Alle 73. Det er ca. 400 m å gå til metrobussholdeplass Haakon 7 gt. 25, og ca 700 m til Leangen togstasjon. Dette utgjør ingen endring sammenlignet med i dag.

Parkering:

Bakkeparkering må reduseres til fordel for etablering av ny boligbebyggelse og mer urbane og attraktive byrom og gode møteplasser i boligområdet. Noen korttidslommer ved inngangspartiene i nord og sør bør vurderes i videre arbeid, for tilkomst for eksempelvis flyttebil, hjemmehjelp etc.

Midtre sone KPA: Krav om min. 0,8 p-plasser pr boenhet, til sammen 136 plasser. Skisse til løsning:

- Min. 0,8 p-plass pr boenhet etableres i p-kjeller, dvs. 136 plasser.
- 4-6 korttidsplasser som løses som bakkeparkering ved oppgangene. Gjesteparkering forutsettes foreløpig å bli løst som egen del i parkeringskjeller.



Foreløpig parkeringsplan

Det skal etableres felles parkeringskjellere under den nye bebyggelsen og under en del av utearealene. De nye leilighetsbyggene vil få direkte adkomst med heis og trapp opp til hver etasje.

Det vil bli levert en illustrasjonsskisse av parkingsløsninger til komplett planforslag.

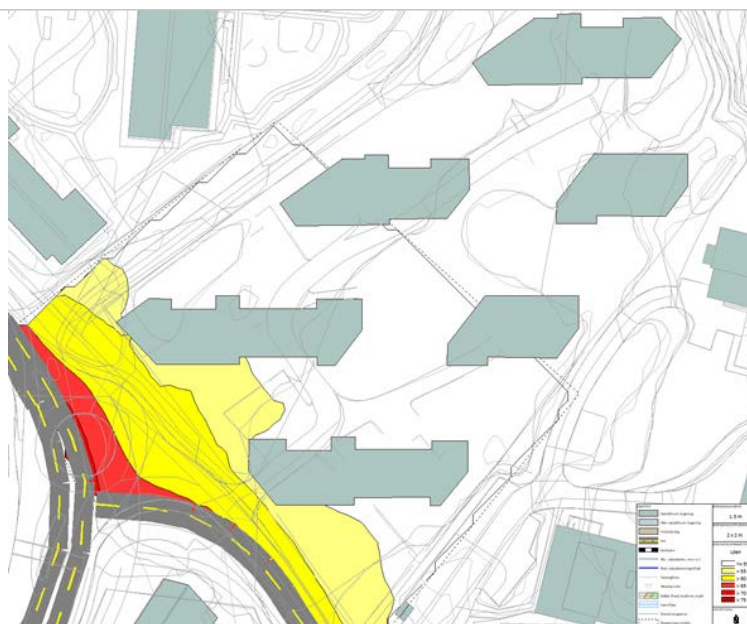
Trafikksikkerhet

Løsninger for å ivareta trafikksikkerheten vil bli omtalt i den endelige planbeskrivelsen.

4.3. Støy

Planområdet vil bli påvirket av støy fra Lade Alle. Det vil bli laget et eget støynotat som følger detaljplanen.

Foreløpige beregninger viser at det vil være støyverdier på opp mot 62 dB på visse punkt i bebyggelsen mot Lade Allé. Deler av bebyggelse ligger i gul og hvit sone. Området ligger ved kollektivåre og støyverdier i rød sone kan også i utgangspunktet tillates, men dette synes ikke å være en aktuell problemstilling. Foreløpig vurdering er at bebyggelsen vil kunne innfri KPAs kriterier iht støy, ut fra krav om stille side for



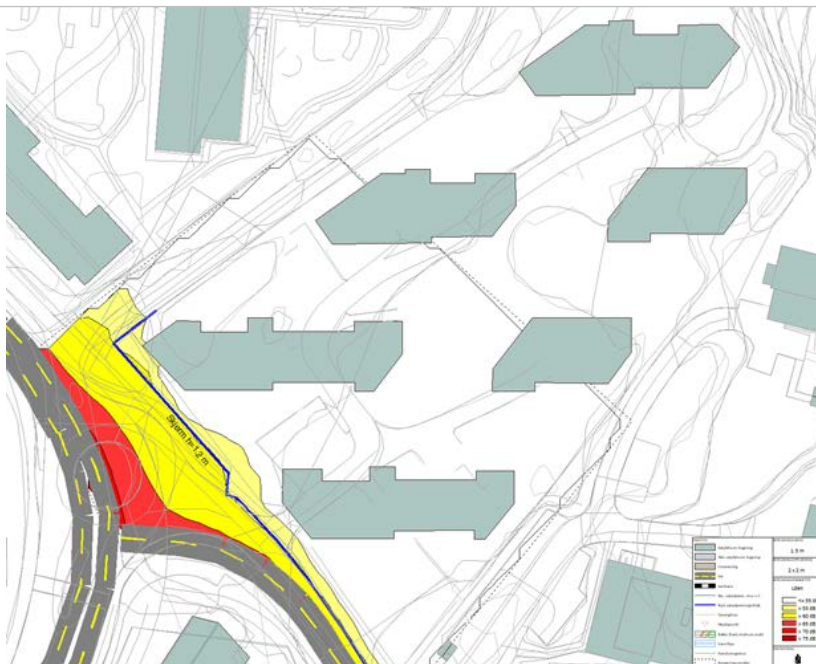
Støynivå på uteareal (1,5 m over bakken) uten skjermingstiltak:

boligenhet og 55 dB for uterom uten skjermingstiltak.

Solfylte uterom må likevel skjermes for støy. Dette tenkes løst med tett gjerde (høyde 1,2 m) i eiendomsgrensen kombinert med hekk.

Ivaretagelse av tilfredsstillende støyforhold/ stille side skal dokumenteres løst i forbindelse med byggesak.

Beregningene er utført med utgangspunkt i oppdatert trafikk tall for Lade Alle mottatt fra Trondheim kommune i november 2019



Støynivå på uteareal (1,5 m over bakken) med skjermingstiltak i form av 1,2 m skjerm:



4.4. Skole og barnehage

Det legges ikke til rette for bygging av ny barnehage i området, men det er nylig regulert en barnehage på sørøst-siden av Blå Kors.

4.5. Renovasjonsløsning

Det er avklart med TK Kommunalteknikk v/ Brage Hertenberg-Nafstad at det er fullt mulig å koble til eksisterende avfallsug-sentral som ligger i Julianus Holms veg (mellom nr. 62-64). Dette er ikke et krav ved bygging av 170 boenheter, men helt klart det mest fornuftige når det ligger rør i gaten som er koblet opp mot en sentral. Nabotomten Haakon V11s gate 14 er i gang med byggeprosessen, og Kommunalteknikk oppfordret derfor at byggherre for Lade Allé 84 går inn på en dialog med utbygger på nabotomten (Koteng) slik at det kan bli lagt inn en avgreining til Lade Allé 84 under byggingen, slik at man unngår å måtte grave opp på nytt.

Ved spørsmål om kapasitet i terminalen kan det eventuelt bli behov for oppgraderinger (bla vifte til sug) hvis det kobles på nye boligområder. Avklaringer i forhold til kapasitet og eventuelle krav om oppgraderinger vil da eventuelt komme som innspill under høringsprosessen.

4.6. Energi

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og det vil være påkrevd å knytte seg til fjernvarmenettet, jf. KPA § 24.1

Det har vært innledende dialog med Trønder-Energi vedr behov for nettstasjon for ny bebyggelse. Det vil bli behov for en ny nettstasjon plassert sentralt i området for ny bebyggelse, da den skal betjene alle de nye byggene pluss parkeringsareal. Plassering av nettstasjonen avklares i planprosessen i dialog med Trønder-Energi.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET – FORELØPIG VURDERING

Som forslagsstiller vurderer vi at planforslaget ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget vil kunne få både positive og negative virkninger for selve planområdet og for omgivelsene. Virkninger vil bli belyst på vanlig måte i planbeskrivelsen i det endelige planmaterialet. Her nevner vi enkelte virkninger vi mener bør belyses og vurderes i planprosessen:

5.1. Overordnet plan

Planforslaget bidrar til flere boliger innenfor allerede utbygde områder i tettbygde strøk nær eksisterende infrastruktur og er i tråd med de overordnede føringene. Forslagsstiller anser at det er en ønsket politikk å styrke bydelen rundt Haakon VII's gate/Lade Allé med et større mangfold og med boligutbygging. Planforslaget bidrar til å styrke bydelen Lade med flere attraktive boliger.

5.2. Landskap, byform og estetikk samt sol/ skygge

By- og landskapsbilde, visuelle kvaliteter og kulturminner

En utbygging med flere boliger vil gi gode muligheter for bedre estetiske og visuelle kvaliteter som slutter opp om Lade som attraktiv og urban boligbydel. Ladesletta har allerede både høyhus og voluminøs næringsbebyggelse, og kan dermed tåle ny bebyggelse, uten at dette vil dominere vesentlig i landskapet, inkl. herregårdslandskapet. Nabotomten Haakon VII's gt 14 er nylig vedtatt med regulert boligbebyggelse. Regulerede maks-volumer av denne planen er visualisert sammen med forslaget for Furulund.

Tiltaket vil gi en økt tetthet på eiendommen og økt byggehøyde, men bebyggelsen vil inngå i det allerede bebygde beltet av bylandskapet. Illustrasjon av visuell virkning sett fra Leangen gård viser virkning av tiltaket bak eksisterende bebyggelse for Blå kors og vegetasjonsbeltet. Vedlagte hefte viser flere illustrasjoner.

Nær- og fjernvirkninger av ny bebyggelse og virkning på landskap og omgivelser vil også bli videre dokumentert i planprosessen.



Fotocollager av planforslaget – se illustrasjonshefte for flere bilder og forklaring av standpunkt

Tomteutnyttelse, plassering av ny bebyggelse

Økt tomteutnyttelse er i tråd med målsetting om fortetting i kommuneplanens arealdel. Foreslått bebyggelse tar sikte på å tilpasse seg eksisterende bebyggelsesstruktur og skala. Ny bebyggelse med høy arkitektonisk kvalitet og urban karakter vil kunne ha positive virkninger på omgivelsene med å forsterke og fornye stedets identitet. Det er lagt vekt på at ny bebyggelse skal gi en god helhet sammen med de reguleerte (og utbygde) nabotomtene og slutte opp om disse. Moderne parkeringsløsninger, der parkering legges under bakken, vil sikre attraktive fotgjengervennlige uterom. Det er forsøkt å snu byggene bort fra Blå Kors-eiendommen, for å redusere innsyn til denne.



Sol- og skyggevirkninger

Det er laget diagram for å studere sol- og skyggevirkninger av ny bebyggelse. Bebyggelsen vil ha særlig gode solforhold på sen ettermiddag og kveldstid. Ved utvikling av konseptet har det vært et hovedfokus å gi flest mulig boenheter gode solforhold over mesteparten av døgnet på egen privat balkong. Det er også vektlagt å få minst skyggevirkning på uterommene til Blå Kors på ettermiddags-/kveldstid.



5.3. Trafikkforhold, vegforhold og trafikkøkning

Trondheim kommune har «null-vekst» som mål for personbiltrafikken, også ved boligfortetting. Utbygging av boliger ved etablerte lokalsentrum, i sentrumsnære områder og inntil kollektivårer kan bidra til at trafikanter velger kollektive transportmidler, sammenlignet med mer perifer boligetablering.

I videre planarbeid kan begrensning i parkeringsdekning for nye boliger eventuelt vurderes i dialog med Trondheim kommune. Tilrettelegging for gode forbindelser for gang- og sykkeltrafikk vil være positivt for både å oppnå null-vekst-mål, og for å bedre trafiksikkerhet.

- Parkeringsdekning og trafikk knyttet til planforslaget vurderes i planarbeidet.

5.4. ROS- tema

Følgende ROS tema må vurderes i videre arbeid slik at hensynet blir ivaretatt, jfr sjekkliste for uønskede hendelser:

Grunnforhold

Lade Alle 84 er undersøkt i forbindelse med denne plansaken. Rapport G-Not-001 1350035973 av Rambøll Norge AS fra 30.09.2019: Geotekniske undersøkelser viser 1 – 3 meter fyllmasse over svært fast leire ned til berg på ca. 4 – 7,5 meter under terreng. Grunnforholdene ansees som gode for planlagt utbyggelse, så lenge bebyggelsen fundamenteres på direkte på original mineralsk grunn og eldre humusholdige fyllmasser fjernes/ masseutskiftes. Geotekniske vurderinger er utført for å vurdere forutsetninger og gjennomførbarhet av planlagt bebyggelse. Det forutsettes at endelige planer detaljprosjektetes i senere planfase.

Stabilitetsforhold (lokalstabilitet): Graveskråninger kan legges med maksimal helning 1:1,5. Utgraving under grunnvannstand kan generelt føre til ustabile overflater i siltige lag, og eventuelle sikringstiltak av overflatestabilitet vurderes fortløpende. Generelt bør gravearbeid utføres iht. arbeidstilsynet forskrift om utførelse av arbeid, kapittel 21 Gravearbeid.

Stabilitetsforhold (områdestabilitet og kvikkleireskred):

Området ligger under marin grense, men med bakgrunn i grunnboringene er det ingen mistanke om forekomst av kvikkleire på planområdet. Basert på påviste grunnforhold, topografi og generelt beskjedne dybde til berg ansees områdestabiliteten som tilfredsstillende. Det må påregnes sprengning.

Planområdet er plassert på toppen av skråningen mot Leangenbukta i øst. Denne skråningen har en gjennomsnittlig helning på 1:4. Belastning på toppen av en skråning vil som regel påvirke forverre stabiliteten, men Lidar foto viser berg i dagen langs de bratteste partiene. Derfor antas det at planlagte tiltak på planområdet ikke vil påvirke lokal- eller områdestabiliteten av denne skråningen i noen stor grad. Dette bør kontrolleres nærmere i senere faser av prosjektet.

Konklusjon: Rambøll Norge AS har i rapport G-Not-001 1350035973 vurdert at området er egnet for utbyggingen, forutsatt videre prosjektering og dokumentasjon i senere faser. Blant annet må det gjøres en nærmere vurdering av fundamenteringsmetode og setninger av store bygg. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om geoteknisk dokumentasjon. Rambølls rapport vil følge reguleringsplanen ved innsending av planforslag og dokumentasjon av områdestabilitet på reguleringsplannivå vurderes dermed som ivaretatt.

Forurensset grunn

Dokumentasjon av tema forurensning på reguleringsplannivå vurderes som ivaretatt. Rambøll Norge AS har i rapport Lade Alle 84 Miljøteknisk grunnundersøkelse, Datarapport med tilstandsvurdering datert sept. 2019 dokumentert forurensning på eiendommen. Rambølls anbefalinger mht. forurensset grunn tas til følge i den videre plan- og byggeprosessen. Det skal gjøres oppfølgende miljøtekniske undersøkelser like i etterkant av riving av eksisterende bebyggelse, og med bakgrunn i resultatene av undersøkelsene skal det utarbeides en tiltaksplan for godkjenning av Trondheim kommune.