

# Saksframlegg

## Detaljregulering av Lade allé 84, r20210015, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/218

### Forslag til innstilling:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Lade allé 84 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart, merket Asplan Viak, datert 25.6.2021, i bestemmelser datert 9.9.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, datert 9.9.2021.

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

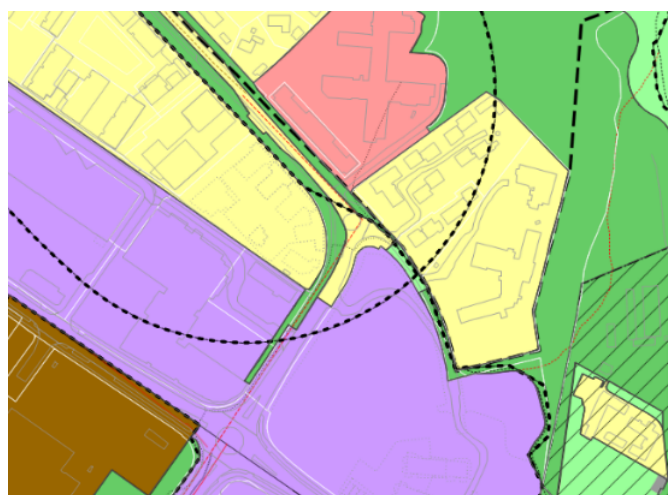
### Saken gjelder

Planforslag 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.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



*Planområdet*



*Utsnitt av kommuneplanens arealdel*

I kommuneplanens arealdel er eiendommen vist som eksisterende boligbebyggelse. Planområdet grenser mot grøntområde i nord. Nesten hele planområdet inngår i bestemmelsesområde kollektivåre. Planområdet er i dag bebygget med små hus hvor Frelsesarmeen bo- og behandlingssenter tidligere holdt til. Dette ble avvirket i februar 2019. Omkringliggende bebyggelse er stort sett tett blokkbebyggelse. Planområdet grenser til Ladesletta helse- og velferdssenter og Blå Kors Lade Behandlingssenter.

Fra planområdet er det god kollektivdekning med buss og metrobuss. Leangen togstasjon ligger 700 meter fra planområdet.

### Beskrivelse av planforslaget

Planarbeidet vil legge til rette for utbygging av ca. 170 nye boenheter. Med utgangspunkt i gjennomsnittlig størrelse på 70 m<sup>2</sup> BRA per bolig utgjør dette ca. 16,5 boliger pr dekar.

Planområdet ligger innimellom eksisterende og planlagt bebyggelse med høy tetthet. Viktige hensyn i utforming av ny boligbebyggelse har vært hvordan den forholder seg til omkringliggende eiendommer, særlig naboen Blå Kors i øst. I tillegg til hensynet til hvordan bebyggelsen inngår i herregårdslandskapet på Lade.



*Fugleperspektiv fra sørvest.*



*Illustrasjon som viser bebyggelsens plassering og uterom.*

Felles uterom på terreng er plassert mellom bebyggelsen i to åpne tun. Utearealet er sammenhengende og solfylt, og skjermet for støy. Ved eiendomsgrensen mot Blå Kors vil uteområdet bestå av en voll med tett gjerde og vegetasjon. Dette for å gi skjerming, særlig mot deres uteplass helt mot nord som er fremhevet som spesielt sårbar for innsyn.

Planen vil medføre noe trafikkøkning. Det er beregnet at området vil generere i overkant av 400 i årsdøgnetrafikk (ÅDT) som et maksimumsanslag. Trafikkrapporten viser til at biltrafikken fra planområdet i liten grad forventes å påvirke kapasiteten i rundkjøringen (nærmest planområdet) i Lade allé.

Parkeringsdekningen for bil er satt til minimum 0,5 og maksimalt 0,8. Dette er noe lavere enn kravet i KPA som er minimum 0,8 når midtre sone legges til grunn. Sykkelparkering er økt fra KPAs krav på minimum 2 til 2,5, og det er gitt krav om etablering av rom for vask, verksted og parkering for lastesykler.

## Vurdering

Helhetsinntrykket av ny bebyggelse er at utnyttelsen av tomte vil følge eksisterende og planlagt bebyggelse i området. Kommunedirektøren mener bebyggelsens høyde og takform tilpasser seg landskapet på en slik måte at fjernvirkningene blir akseptable. Avstand mellom bebyggelsen gir utsyn mot friområdet i nord fra Lade allé, noe som også bidrar til at verdiene knyttet til kulturlandskapet og grønstrukturen synliggjøres. Byantikvaren har tidlig i prosessen vært delaktig med innspill ut fra hensynet til herregårdslandskapet.



*Illustrasjonen viser bebyggelsen og hvordan høydene tilpasser seg landskapet. Bebyggelsen bryter så vidt trekronene sett fra Rotvoll-odden.*

Bokvaliteten og hensynet til folkehelse vurderes å være ivaretatt. Størrelse og kvalitet på felles uterom med solforhold og bruksmuligheter vurderes å være gode og innenfor kravene i KPA. Det er delvis tett mellom bebyggelsen, men høyder og plassering er vurdert opp mot skyggevirkninger. Alle leiligheter er gjennomgående og plasseringen av bebyggelsen gjør at boenhetene får sollys morgen og ettermiddag/kveld.

Bebyggelsen mot Lade allé vil ligge delvis i gul støysone med støynivå opptil  $L_{den}$  61 dB. For å få tilfredsstillende støyforhold i Hus A og B1 er boenhetene sikret en fasade mot stille side, hvor åpningsbart vindu/dør kan plasseres. Dette er sikret i bestemmelsene. Det graderes mellom krav til nedre del av gul sone og øvre del. Nedre del sikres oppholdsrom mot stille side og øvre del sikres soverom mot stille side. Dette er i tråd med anbefalinger i T-1442/21. Bestemmelsene åpner imidlertid opp for at 8 % av boenhetene i øvre del kan ha fravik fra dette kravet – hvor soverom plasseres bak dempet fasade i stedet for på stille side. Kommunedirektøren mener dette er uheldig, også fordi balkongene her er sørvestvendte og vil bli varme, og fordi det er mulig å unngå for eksempel ved å endre noe på leilighetsutformingen.

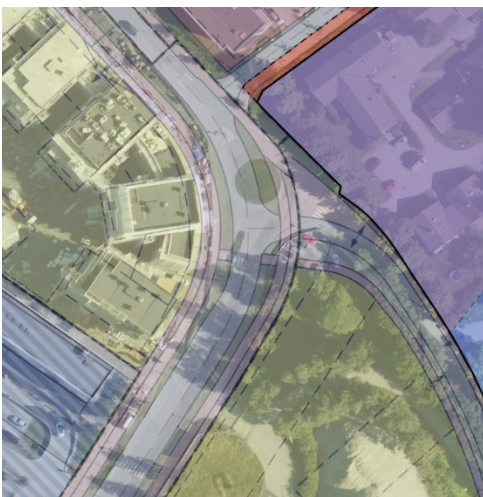




*Perspektiv sett fra sørvest, henvendelse mot Lade allé. Balkongene har svært gode solforhold, men er samtidig noe støyutsatt.*

Med ny bebyggelse i henhold til dette planforslaget og vedtatt reguleringsplan for Haakon VII's gate 14, vil Blå Kors behandlingssenter få betydelig innsyn de ikke har i dag. Mot deres mest sårbare område i nord er tilnærmet full skjerming avhengig av vegetasjon av en viss størrelse. Vegetasjon og gjerde er sikret i bestemmelsene. Det er naturligvis utfordrende å belage seg på at vegetasjon skal være skjermende da det vil ta mange år før trærne vil være store nok. Det er utarbeidet gode illustrasjoner som viser effekten av skjermingen fra ulike ståsted.

Kommunedirektøren vurderer at opparbeidelse fra rundkjøring til t-kryss (slik den er regulert i r20140047, detaljplan for Lade allé 73) er et viktig tiltak. Illustrasjonen under viser flyfoto med dagens rundkjøring, hvor regulert t-kryss og sykkelveg med fortau er vist over. En rundkjøring innebærer en større omveg for gående og syklende langs Lade allé, og økt krysningsavstand for disse. En opparbeidelse til t-kryss har også betydning for bussens fremkommelighet. Det er mer naturlig at biltrafikk fra planforslaget og Haakon VII's gate 14 underordnes øvrige del av Lade allé. Rundkjøringens funksjon som snumulighet for bussrute har nå blitt erstattet av rundkjøringen ved Leangen sentrum.



Kommunedirektøren mener ombygging til t-kryss må vurderes som et rekkefølgekrav knyttet til utbyggingen på Lade allé 84, med begrunnelsen at dette tiltaket vil gjøre forholdene for gående og syklende mye bedre, samt bedre bussens fremkommelighet. Forslagsstiller mener det vil være usaklig forskjellsbehandling å tillatte utbygging av to større boligprosjekt rundt samme kryssområde, for deretter å pålegge den siste utbyggeren i området å opparbeide et kryss som skal tjene et langt større område enn planområdet.

Planforslaget tilrettelegger for økt sykkelbruk med innendørs sykkel fasiliteter som spyle- og

vedlikeholdsmuligheter. Minimum 5 % av sykkeloppstillingsplassene skal tilrettelegges for transportsykler. Dette er noe lavt og bør økes før sluttbehandling. Planområdets beliggenhet gjør det sannsynlig at beboere ikke trenger å bruke bilen til mange hverdagslige gjøremål. Gjennomføring av planen vurderes derfor ikke å utfordre Trondheim kommunes mål om å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk.

### **Medvirkningsprosess**

Planarbeidet ble varslet med brev til berørte parter og myndigheter, samt annonse i Adresseavisen 12.8.2020. Varslingsmaterialet og tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøte lå tilgjengelig på Asplanviak.no. Det har vært dialog med Blå Kors underveis i prosessen angående skjerming og tilstrekkelig avstand til senteret.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 17.9.2021

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Hanne Nordgård  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg som følger den politiske saken**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart, over grunnen
- Vedlegg 3: Reguleringskart, under grunnen
- Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 5: Illustrasjonshefte
- Vedlegg 6: Støyrapport
- Vedlegg 7: Trafikkrapport