

Saksframlegg

Haakon VII's gate 25 og gnr/bnr 5/39 m.fl., detaljregulering, r20200011, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/167 (44234/22)

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

To alternativer for forslag til detaljregulering av Haakon VII's gate 25 legges fram for bygningsrådet.

Alternativ 1: Kommunedirektørens alternativ *med* gang- sykkelbro i forlengelsen av Peder Falcks veg. Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Oslo Works, datert 31.11.2021, sist endret 6.4.2022, i bestemmelser sist endret 6.4.2022.

Alternativ 2: Forslagsstillers alternativ *uten* gang- sykkelbro i forlengelsen av Peder Falcks veg. Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Oslo Works, datert 31.11.2021, sist endret 6.4.2022, i bestemmelser sist endret 6.4.2022.

Bygningsrådet vedtar å legge de to alternativene til detaljregulering av Haakon VII's gate 25 og gnr/bnr 5/39 m.fl. ut til offentlig ettersyn, samtidig som de sendes på høring.

Før sluttbehandling må følgende endres i begge alternativene:

1. Bedre sikre boligkvalitet i tråd med KPA ved at andelen støyutsatte boenheter uten stille side må reduseres. Videre må støyutsatte leiligheter bedre sikres kompensierende kvaliteter.
2. Bedre sikre boligkvalitet i tråd med KPA ved at det må sikres tilgang til solfylte felles uterom på bakkenivå. Offentlig park skal ikke medregnes for oppnåelse av uteromskravet ettersom arealkravet allerede er lagt lavere enn i KPA.
3. Det skal ikke tillates etablering av ensidige ett-roms boliger i rød støysone.
4. Av hensyn til kulturlandskapet kan det ikke tillates høyhus.
5. Planforslaget må i større grad styre andelen av små leiligheter for å sikre at boligsammensetningen gir et variert botilbud.
6. Det må knyttes rekkefølgekrav til # 1 og # 3 (Utvidelse av Leangbroa og Peder Falchs bro, # 3 gjelder kun alternativ 1). Det må avklares hvilket byggetrinn rekkefølgekravet skal knyttes til.
7. Det må gjøres en helsekonsekvensvurdering av etablering av følsom bebyggelse på eller inntil deponiet.
8. Gyldigheten av bestemmelse §7.1 om drift og vedlikehold av gassikringsanlegg må være avklart før sluttbehandling.

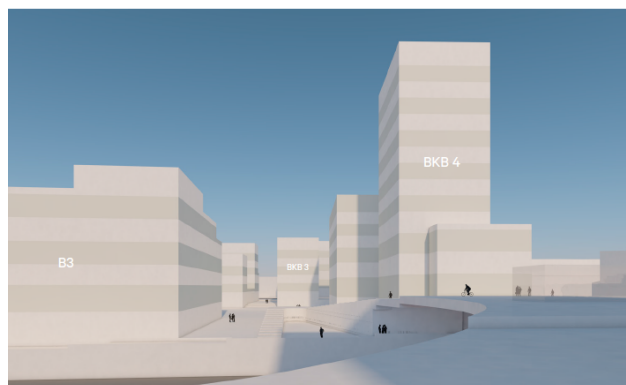
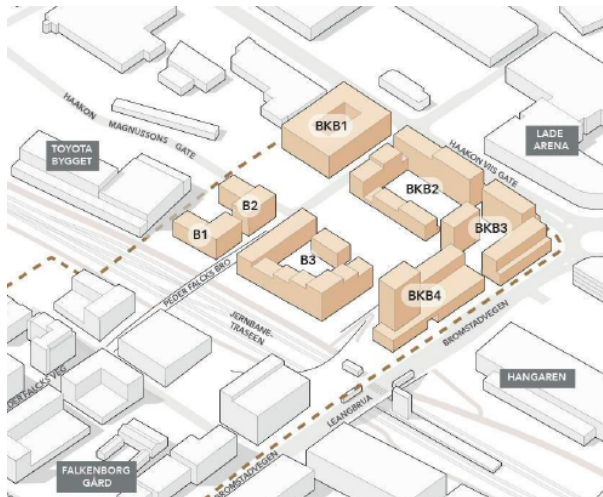
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Trondheim kommune

Saken gjelder

Planforslaget er utarbeidet av Oslo Works, som plankonsulent i samarbeid med KOHT Arkitekter, for forslagsstiller Haakon VII's gate 25 AS (Frost Eiendom). Den vedlagte planbeskrivelsen er utarbeidet av forslagsstiller. Planforslaget er utarbeidet i to alternativer, hvor forskjellen ligger i gang- og sykkelbro i forlengelsen av Peder Falcks veg.

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for en høy andel boliger i kombinasjon med kontor, forretning, kultur, idrett og annen tjenesteyting. Planen regulerer forbindelser av områdene nord- og sør for jernbanetraseen, og tilknytninger til sammenhengende gang- og sykkelvegssystemer.



Aksonometrien (til venstre) viser foreslått bebyggelsesstruktur. Bebyggelse i planforslaget er vist med farge. Til høyre standpunkt som viser utvidelsen av Leangbrua og planforslaget sett fra sørsiden av jernbanen.

Angående spørsmålet om det skal etableres lokk mellom eiendommene på nord- og sørsiden av jernbanen, konkluderer planforslaget med at lokk erstattes med en utvidelse av Leangbrua, samt etablering av bro som videreføring av Peder Falcks veg i alternativ 1.

Kommunedirektørens syn på reguleringsplanforslaget og diskusjoner fra planprosessen framgår av dette saksfremlegget. Kommunedirektøren er ikke enig med forslagsstiller på alle punkter da planforslaget ikke imøtekommer kommunes krav til uterom, leilighetsutforming knyttet til støykilde, samt bryter med høydebegrensningene i gjeldende kommunedelplan.

Bakgrunn

Planarbeidet ble startet opp 16.1.2020. Komplette planforslag forelå 9.2.2022.

Ved oppstart av planarbeidet var areal sør for jernbanen del av planen, dette arealet er tatt ut og vil bli fremmet som en egen detaljplan.

Planforslaget er delvis i tråd med kommuneplanens arealdel. De mest vesentlige avvikene er avvik fra kommuneplanens uteromskrav og høyder i gjeldene kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll (2005). Planforslaget åpner opp for etablering av boliger i rød og gul støysone med kun dempet fasade. Dette er et avvik fra støyretningslinje T-1442/2021 og KPA § 21.3.

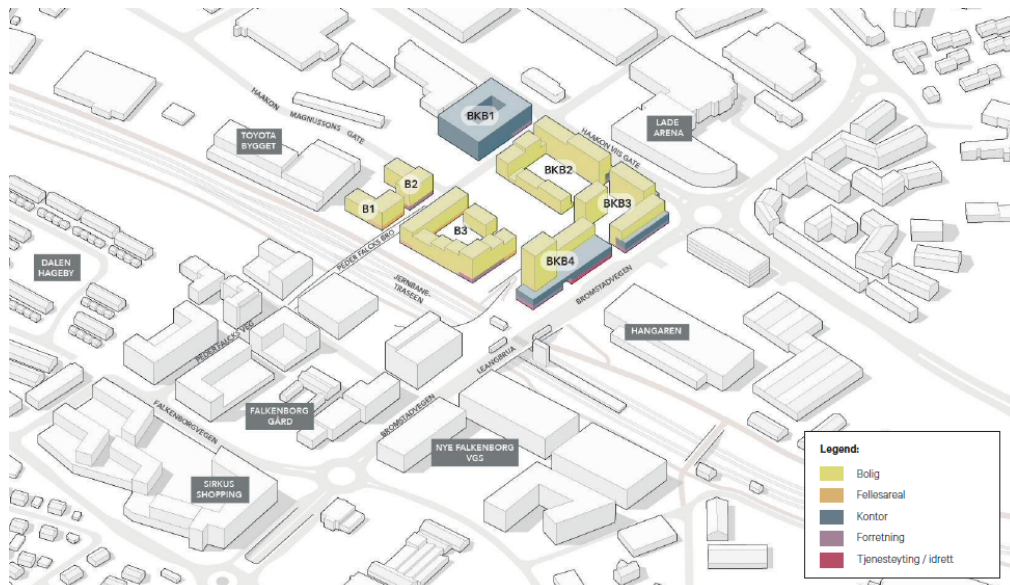
Beskrivelse av planforslaget

Haakon VII's gate 25 ligger på Lade, hvor planområdet avgrenses av Haakon VII's gate, Bromstadvegen og jernbanen. Områdets karakter i dag kan beskrives som et storhandelsområde, preget av større næringsbygg med omkringliggende parkeringsflater. Det har i dag få eller ingen bymessige kvaliteter.

Trondheim kommune

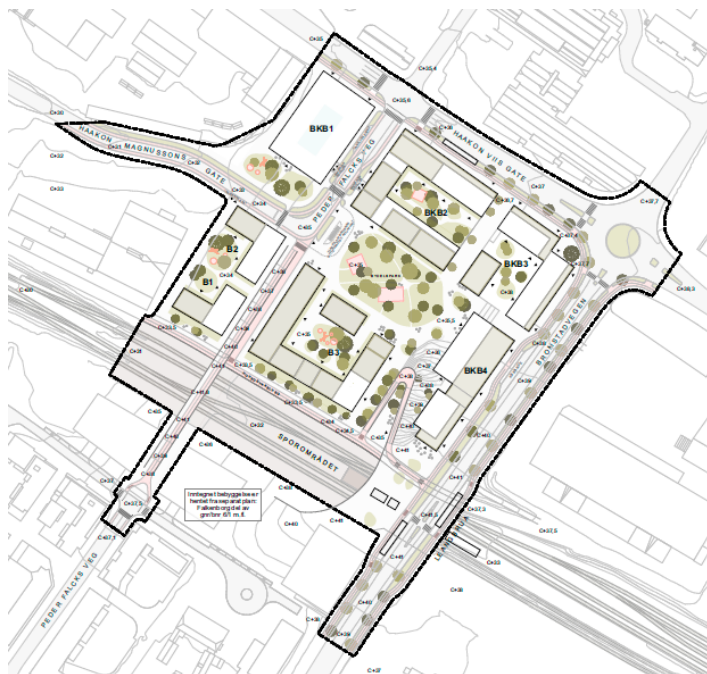
Det planlegges for ny og tett kvartalsstruktur med til sammen seks kvartaler/ felt som alle følger overordnet gatestruktur, med fasadeliv parallelt med gatene. Felt som planlegges i hovedsak med boliger, utformes som karrébebyggelse (bygninger samlet slik at det oppstår en indre gård mellom dem). Felter som ikke har størrelser egnet for karrébebyggelse er vist med enkeltstående og mer kompakte bygg.

Planforslaget legger til rette for forretning, kontor og tjenesteyting i alle etasjer på bakkeplan mot gater og byrom. Videre åpner planen for at felt BKB1 til BKB4 kan utbygges med kontor og/eller tjenesteyting også utover plan 1, samt etablering av hotell i felt BKB4.



Illustrasjon av bebyggelsen med mulig funksjonsmiks

Bebyggelsen er foreslått med varierte høyder, fra 4 til 7 etasjer. Det foreslås et høyhus på 14 etasjer. Summen av tillatt maks BRA for alle delfeltene i planen er 76.900 m² BRA over bakkeplan. Det planlegges for 425 til 700 boliger innenfor planområdet. Det planlegges for fleksibilitet med arealformålssammensetning i planområdet. Flere av feltene åpner for flere arealformål uten spesifikk øvre eller nedre grense for de enkelte arealformålene. Planen stiller maksgrense for forretning på 6000 m² BRA. Det antas at planforslaget vil gi mellom 600 og 1200 arbeidsplasser



Sentralt i planforslaget er det en offentlig park, skjermet for vegtrafikkstøy av bebyggelse rundt parken. Det tilrettelegges for gange- og sykkel, og funksjoner for Leangen stasjon og metrobussholdeplass. Ekspres sykkelvegen går gjennom planområdet. Dette gir planområdet god tilgjengelighet til alternativer som fremmer miljøvennlige transportvalg. Dagens terrenghøyder er i hovedsak beholdt. Der det er terrengforskjeller mellom gateside og indre uterom eller park håndteres høydeforskjellen internt i bebyggelsen.

Trondheim kommune

To planalternativer

Planforslaget fremmes i to alternativer til offentlig ettersyn. Ett med og ett uten Peder Falcks bro over jernbanekorridoren. Det er forslagsstillers innstilling at alternativ 2, uten Peder Falcks bro, er en bedre løsning.



Illustrasjon av alternativ 1 til venstre og alternativ 2 til høyre

Forslagsstiller fulle begrunnelse for dette fremkommer i planbeskrivelsen. Begrunnelsen omfatter utfordringer med hensyn til konstruksjonshøyden som kan gjøre broa brattere enn kravet på 5%, bokvalitet for boliger og funksjoner mot broen og bedre overordnet fordeling av kryssingsmuligheter dersom ny gang- og sykkelbro heller etableres lenger vest utenfor planområdet.

Kommunedirektøren mener at det er riktig at broforbindelsen etableres i tilknytning til planområdet da lokk lenge har ligget som premiss i overordnede planer for å binde områdene sammen, hvor nå broen og utvidelsen av Leangbrua sammen er viktig for å skape denne forbindelsen. Bevisst plassering av funksjoner (arealformål) i bebyggelsen mot broa vil kunne ivareta bokvaliteten godt.

Kommunaldirektørens vurdering

Det er gjort gode grep i planen ved å legge opp til en struktur som gir bymessige løsninger med bygninger langs fortau og bestemmelser for møte mellom fasade og gate. På gateplan gir kontorer og forretninger, samt idrett/kultur, en mer utadvendt arealbruk enn etasjene over.

For boligbebyggelsen gir gårdsrom i delområdene naturlig avgrensede uteområder. Samtidig som en offentlig park er plassert sentralt mellom boligene.

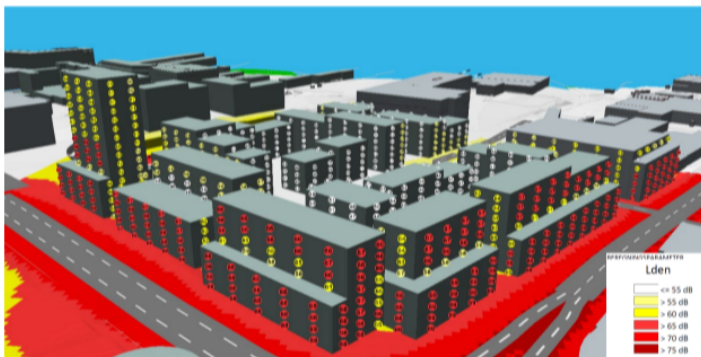
Planforslaget gir dermed mange bykvaliteter til området gjennom gatestrukturen og parken, samt overgangen fra parken til byrom innenfor BKB4 med utadrettet virksomhet. Dette igjen knyttet mot den utvidede delen av Leangbroa.

Det er imidlertid også knyttet store utfordringer til planen. Utfordringer i planarbeidet har vært høy tetthet som gjør det krevende å oppnå gode nok uterom for boligene, høyhus, grunnforhold med deponimasser innenfor planavgrensningen, lokk over jernbanen, samt usikkerhet rundt fremtidig kjøremønster i Haakon VII's gate.

Trondheim kommune

Bokvalitet

Kommunedirektøren mener at den samlede boligkvaliteten som foreslås ennå ikke er god nok. Mot Haakon VII's gate og Bromstadvegen ligger bebyggelsen innenfor rød støysone og gul støysone. Planforslaget avviker fra kommuneplanens arealdel og T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, ved at det er gitt bestemmelser som åpner for at hele 40 % av de støyutsatte boligene tillates avvik fra stille side, hvor tilgang til luftemulighet skal sikres gjennom dempet fasade, dvs. at bestemmelsen åpner opp for boliger ikke er gjennomgående i rød og gul støysone.



Utklipp fra støymodell. Samlet støybelastning L_{den} fra veg og jernbane, sett fra nord-øst

I noen tilfeller kan det avvikes noe fra kravene i KPA, dersom den helhetlige boligkvaliteten vurderes som god. Bydelen har mange kvaliteter som kan kompensere for noe avvik fra bestemmelsene i KPA, men kommunedirektøren mener dempet fasade som erstatning for stille side omfatter en for stor del av boenhetene. Kommunedirektøren har gitt tilbakemelding om at 20 % kan godtas, samtidig må det ikke åpnes for ettromsleiligheter mot rød støysone. Det er ikke oppnådd enighet om dette.

Ulempene ved at en boenhet kun får dempet fasade bør videre kompenseres med avbøtende tiltak. Det er stilt krav om fellesareal innendørs tilgjengelig for alle boenheter. Det er videre vist til at kompenserende krav *kan* være sol og lys, gode uteoppholdsarealer, ekstra takhøyde. Kommunedirektøren mener dempet fasade som erstatning for stille side omfatter en for stor del av boenhetene og kompenserende kvaliteter må sikres bedre for de boenhetene det gjelder.

Forslagsstillers forslag til bestemmelse for boligsammensetning åpner opp for en stor grad av fleksibilitet. Planforslaget regulerer kun en begrensning på 1-roms og minimumskrav til 4-roms på henholdsvis 10 %. Det er ikke gitt krav til minimumsstørrelse av leilighetstypene, noe kommunedirektøren mener er viktig for å gi gode størrelser på leiligheter med flere rom. Kommunedirektøren mener bestemmelsen ikke bør være så fleksible som det foreslås og at det bør reguleres for at planforslaget skal sikre en mer variert boligtype i området. I tillegg åpner bestemmelsene for at leilighetsfordelingen kan fravikes for inntil 100 leiligheter i "co-living"-leiligheter (kompakt leilighet med eget bad og kjøkken, i tillegg flere fellesfasiliteter).

Boligens planløsning er av stor betydning for boligkvaliteten, sammen med kvaliteten på private og felles uterom. Det foreslås å følge norm for uterom for indre by, noe som innebærer at kravet til uterom senkes fra 50 m² til 30 m². Kommunedirektøren er enig i at det kan tas utgangspunkt i 30 m² her, med tanke på nærhet til offentlig park og sentrumsformål i gjeldende KDP. Kommunedirektøren mener imidlertid det da ikke bør aksepteres at planforslaget ikke oppnår tilstrekkelig fellesareal på bakkenivå, og at disse i tillegg ikke er solbelyst. Karrébebyggelsen (B3 og BKB2 og BKB3) er utfordrende med høydene som foreslås, da sollys ikke kommer inn i bakgårdene. Planforslaget innfrir ikke krav i KPA til solbelyst uteoppholdsareal på bakkeplan 21. mars kl. 15.00 eller juni klokka 18.

Trondheim kommune

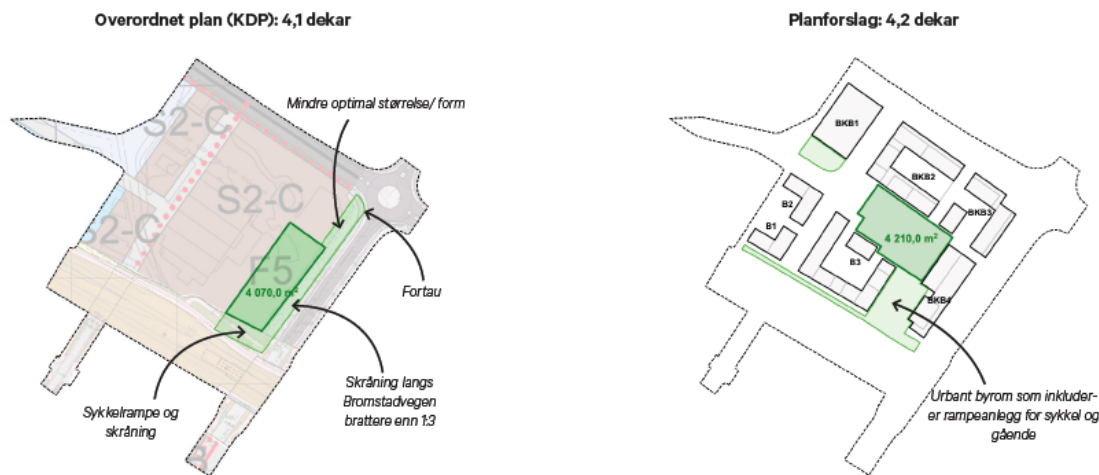


Ut fra planområdets beliggenhet nært Leangen stasjon, og Strindheim kollektivknutepunkt, mener forslagsstiller det er riktig at uterom på takterrasser regnes inn i uteromsregnskapet som felles og viser til politisk vedtak i Formannskapetets vedtak i sak PS 148/16, med forventning om høy utnyttelse. Kommunedirektøren mener en åpning for å følge norm for uterom for indre by tar opp i seg denne forventningen, og er uenig med forslagsstiller i at uterom er løst godt da planforslaget i for stor grad gir skyggefulle felles uterom på bakken. Selv med fordeler som mye sol, er takterrasser mindre tilgjengelige og bør ikke i så stor grad som her kompensere for manglende sol på bakkeplan. Skyggefulle uterom har liten bruksverdi som sosiale møteplasser og gir mindre lys inn i leilighetene.

Det foreslås at 25 % av tilliggende parkareal/offentlig grønt skal kunne medregnes i uteoppholdsarealet. Kommunedirektøren mener den offentlige parken er en del av begrunnelsen for at boligene skal kunne etableres med indre sone sine krav til uteoppholdsareal i stedet for midtre. Den kan da ikke i tillegg inkluderes for å oppnå arealkrav til i uteareal i indre sone. Dette er en bydel der en stor andel av boligene er blokkleiligheter, med mange innbyggere i dag og som i fremtiden skal dele på offentlig tilrettelagt uteareal. Dersom planforslaget legger opp til 50m² uterom per bolig eller per 100 m² BRA, slik KPA krever, et kommunedirektøren enig i at deler av park og felles uterom på tak bør kunne regnes med, slik det for eksempel ble gjort på Lilleby.

Park

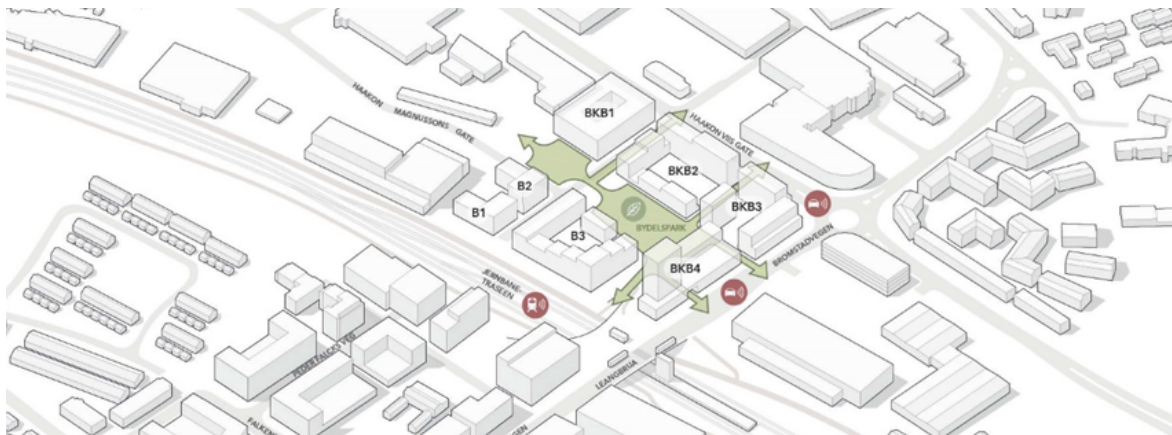
Parken har fått en annen plassering enn avsatt i gjeldende kommunedelplan. Forslagsstiller viser at den reelle størrelsen på parken ikke reduseres sammenlignet med areal avsatt i gjeldende KDP.



Illustrasjon som viser parkens plassering i gjeldene kommunedelplan til venstre og ny plassering i planforslaget til høyre.

Trondheim kommune

Kommunedirektøren er enig i at flyttingen som er foreslått i løpet av prosessen gir en bedre plassering, bort fra trafikkert område med betydelig støy og til et skjermet området sentralt blant boligene. Det er positivt at det er flere forbindelser inn til dette parkområde. Disse forbindelsene er viktig for at parken skal framstå som en åpen offentlig park. Kommunedirektøren vurderer at særlig overgangen mellom byrommet opp mot broutvidelsen til Leangbroa, gir en god forbindelse. Øvrige forbindelser er noe smale.



Illustrasjon som viser parken med forbindelser.

Utfordringen med parken er at den er plassert på dekke over parkeringskjeller. Dette gir igjen noen begrensninger for beplantning og andre funksjoner. Kommunedirektøren har stedvis dårlig erfaringer med bygging av offentlig park over privat parkeringskjeller. Ved etablering over kjeller er det viktig å få god avklaring av eier- og ansvarsforhold. Det er tatt inn bestemmelse om at plan for opparbeidelse av grønnstrukturen i felt o_GP skal utarbeides i samarbeid med, og godkjennes av Trondheim kommune før igangsettingstillatelse av grønnstrukturen kan gis.

Peder Falcks bro og utvidelse av Leangbroa

Det foreslås nå ikke etablering av lokk, men en utvidelse av Leangbrua mot vest. Videre legges planforslaget frem med to alternativer, med og uten forbindelse for gående og syklende i forlengelsen av Peder Falcks veg. Kommunedirektøren er enig i at lokk ikke nødvendigvis er avgjørende for å binde områdene sammen, men at forbindelsene med utvidelse av Leangbrua har verdi som et nytt byrom mellom områdene og Peder Falcks bro er viktige for å gi en tilstrekkelig god forbindelse for gående og syklende mellom Lade og Leangen.

Kommunedirektøren mener alternativ 1 med gang- og sykkelbro over jernbanesporene i forlengelsen av Peder Falcks veg bør vedtas. Planforslaget fremmes uten rekkefølgekrav til disse forbindelsene. Kommunedirektøren mener at tiltakene må knyttes til utbyggingen og dermed vedtakspunkt om at dette må avklares før sluttbehandling.

Tiltaket reguleres som et eget bestemmelsesområde over jernbaneformålet. Dette etter klare føringer fra BaneNor. Broutvidelsen og broen krever egen godkjenning iht. Jernbaneloven. Dette er tatt inn i bestemmelsene. Dette kan ha betydning for utforming og gjennomføringen av tiltaket og derfor en usikkerhet i planforslaget.

Kulturlandskapet.

Byantikvarens mener at ny bebyggelse bør ha samme høydebegrensning som bebyggelsen langs Lade allé, som er på maksimalt 4 - 5 etasjer, og at variasjon i etasjehøyde er viktig. Planforslaget viser et høyere etasjetall enn dette med store deler av planforslaget på 5, 6 og 7 etasjer. Innenfor BKB4 foreslås et bygg med åpning for 14 etasjer.

Trondheim kommune

Forslagsstiller begrunner høyhuset med en tydelig markering av knutepunktet og som svar på det politiske ønsket om høy tetthet rundt kollektivknutepunktet. Forslagsstiller mener dette enkeltstående bygget, med begrenset fotavtrykk for den høyeste delen, ikke utfordrer herregårdslandskapet i vesentlig grad, og ligger utenfor de viktigste siktaksene.

Kommunedirektøren er uenig i dette og mener spesielt høyhus på 14 etasjer vil bryte med de vurderinger som tidligere er gjort. Opplevelsen av landskapsrommet vil bli svekket. Hensynet til herregårdslandskapet har vært vektlagt sterkt i planarbeidet på Lade over lang tid. Dette har vært en viktig forutsetning i arbeidet med gjeldende kommunedelplan, samt i arbeidet med ny KDP som ble lagt i bero (jf. vedtak i Formannskapsmøte 18.6.2019 (PS 0138/19), og arbeidet som nå pågår gjennom ny KPA. Det er tatt inn vedtaks punkt til at høyhuset må tas ut før sluttbehandling.



Deponi

Det er risiko forbundet med bygging på avfallsdeponi, og Miljødirektoratets veileder M-1780/2020 anbefaler at det ikke bygges ny bebyggelse på deponimasser eller i randsonen av disse. Gjeldende kommuneplan åpner i prinsippet heller ikke for boligbygging på deponi. Bygging på nedlagte avfallsdeponi gir stor risiko for setningsskader og gassinntregning. Det er satt i gang et arbeid med en deponiutredning, og denne forventes ferdigstilt i løpet av 2023.

Det er gjort grundige undersøkelser av deponimassene innenfor planområdet. Faglige utredninger som følger planforslaget konkluderer med at det oppnås forskriftsmessig sikkerhet ved utbyggingen med de tiltak som er foreslått., jf. Multiconsults rapport *Redegjørelse for miljøforhold i grunnen*, datert 1.12.2021.

Planforslaget avklarer ikke hvordan deponimassene skal håndteres, om planen innebærer bygging på et deponi uten masseutskifting eller i randsonen til et deponi etter masseutskifting. Det er forslagsstillers vurdering (teknisk utreder Multiconsult) at det er teknisk mulig å etablere løsninger som hindrer gassmigrasjon inn mot og inn i bygg, på en sikker og forsvarlig måte. Dette gjelder både ved bygging over og i nærheten av deponert avfall. Forslagsstiller mener det er to muligheter ved utbygging av Haakon VII's gate 25:

Trondheim kommune

1. Deponimassene blir liggende i ro, det bygges oppå med nødvendige bygningsmessige og tekniske tiltak, og kontrollsystemer for oppfølging etableres.
2. Deponimassene direkte under boligene fjernes. Under rene næringsbygg blir massene liggende i ro.

Kommunedirektøren vurderer at gassproduksjonen er stabil i dag fordi fyllingen er vannmettet og grunnvannsnivået er uendret. Selv om det forventes avtagende produksjon av metan over tid, vil det være behov for omfattende avbøtende tiltak i minst 30 år. Ethvert byggetiltak på eller inntil avfallsdeponiet vil kreve at det gjøres tiltak for å hindre gasspåvirkning, samt overvåkning med jevnlig målinger for å kontrollere at tiltakene fungerer etter hensikten.

Det er tatt inn tilsvarende bestemmelser om fareområde deponi, og område med fare for gassmigrasjon som til reguleringsplan for Lutelvvegen (r20180027). Det er fremdeles uavklarte forhold om bygging på deponi, herunder vurderinger av den juridiske muligheten for å kunne gi reguleringsbestemmelse om gassikringsanlegg og kommunens muligheter for å sikre at kontrollsystem etableres og følges opp over tid i private bygg. Samtidig at det ikke finnes etablerte standarder for grenseverdier for gassnivå. Det er kommuneadvokatens vurdering at det antagelig ikke kan gis bestemmelser om drift og vedlikehold av gassikringsanlegg. Konklusjonen er imidlertid ikke klar og gyldigheten av bestemmelse §7.1 er derfor uklar når planen sendes på høring.

Det må legges til grunn at verdiene av metangass og spor av andre deponigasser i planområdet, kan ha konsekvenser for helse. Det må vurderes og beskrives hvordan planforslaget vil påvirke helsen, positivt og negativt, direkte og indirekte, på kort og lang sikt, og når det gjelder fysisk helse, psykisk helse og sosialt liv. Effektene av de ulike faktorene skal oppsummeres og vurderes. Før sluttbehandling må det gjøres en slik helsekonsekvensutredning og det må tas endelig stilling til håndtering av massene. Kommunedirektøren mener deponimassene under boliger må fjernes slik det ble vurdert for områdene på nedlagte avfallsdeponi på Sluppen, gjennom kommunedelplan for Sluppen.

Trafikk

Det er kjente trafikale utfordringer for Haakon VII's gate og Bromstadvegen, hvor spesielt fremkommelighet for buss er avgjørende å sikre. Det pågår et arbeid med Mobilitetsplan for Nyhavna, Lade og Leangen som skal ligge til grunn for fremtidig kjøremønster i området.

Planen åpner for en eventuell framtidig adkomst fra Haakon Magnussons gate i vest slik som gjeldene kommunedelplan legger opp til. Håkon Magnussons gates forlengelse bør bygges ut samtidig med øvrig omforming av området. Det er usikkerhet rundt hvordan deponiproblematikken vil påvirke utbyggingen i området. Etter deponiutredningen (som forventes ferdig i 2023) vil det være mer kunnskap om hva som er mulig å bygge i området, og hvorvidt hele Håkon Magnussons gate kan la seg realisere videre vestover fra planområdet.

Trafikkrapporten i planforslaget konkluderer med at framtidig trafikk, sammenlignet med utvikling i tråd med gjeldende reguleringsplan, forventes planforslaget å føre til en betydelig nedgang i biltrafikken til og fra planområdet og ikke gi økt belastning på veisystemet.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget medfører rivning av forretningsbygg samtidig som det tilrettelegges for ny næringsvirksomhet ved å regulere for kombinert formål næringsbebyggelse, tjenesteyting og forretning i felt BKB1 - BKB4, og kommunedirektøren vurderer at det er ingen negative konsekvenser for næringsutviklingen.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det vil være økonomiske konsekvenser til drift og vedlikehold av park, grøntarealer, samt fortau og sykkelveger.

Kommunedirektørens konklusjon

Byfortetting og transformasjon er ønskelig i dette området, men kommunedirektøren og forslagsstiller er uenige i foreslått løsning med tettheten og høydene som planforslaget åpner for. Kommunedirektøren mener at til sluttbehandling må planforslaget omarbeides for å sikre fortetting med kvalitet, stedstilpasning, leilighetsutforming, leilighetsnorm, uterom, mm.. Kommunedirektøren mener planforslaget må innarbeide større endringer for å sikre bokvaliteter bedre, og at kulturlandskapet på Lade ivaretas. Kommunedirektøren foreslår derfor å legge ut planforslaget ut til offentlig ettersyn med de vilkårene for sluttbehandling som følger av innstillingen i saken.

Kommunedirektøren i Trondheim, 24.4.2022

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, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 4: Snitt, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 5: Aksonometri, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 6: Illustrasjonsplan, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 7: Nær- og fjærvirkning
- Vedlegg 8: Uteareal og solstudie
- Vedlegg 9: Geoteknisk utredning
- Vedlegg 10: Sammendrag av merknader ved oppstartsvarsel, med forslagsstillerens kommentarer
- Vedlegg 11: Redegjørelse for miljøforhold i grunnen

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

- Vedlegg 12: Notat handel
- Vedlegg 13: ROS- analyse
- Vedlegg 14: VA-rapport
- Vedlegg 15: Støyrapport
- Vedlegg 16: VA, veg, kabler, alternativ 1 og alternativ 2
- Vedlegg 17: Stasjon og jernbane
- Vedlegg 18: Trafikkutredning
- Vedlegg 19: Økonomiske konsekvenser ved fjerning av deponimasser