

Planinitiativ

Detaljregulering for Ladebekken 21
GNR/BNR: 414/405 m.fl.



SELBERG
ARKITEKTER



Tiltakshaver:
NORDR

Konsulent:
Selberg Arkitekter AS

Dato:
14.09.2021

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	1
1.1	Formålet med planen	1
1.2	Planområdet	1
1.3	Eiendomsforhold	1
1.4	Stedets karakter	2
1.5	Kulturminner	5
1.6	Naturverdier	5
1.7	Rekreasjon	5
1.8	Sosial infrastruktur og tjenestetilbud	6
1.9	Grunnforhold	7
1.10	Støyforhold	8
2	Planstatus	9
2.1	Nasjonale føringer	9
2.2	Regionale føringer	9
2.3	Kommunale føringer	9
2.4	Kommunedelplan	11
2.5	Gjeldende reguleringsplan	12
2.6	Pågående planarbeid	15
3	Hensikten med planen	15
3.1	Bebyggelse og anlegg	15
3.2	Utomhusareal	16
3.3	Plan for avfallshåndtering	18
3.4	Brann og redning	18
4	Virkninger av planforslaget	19
4.1	Overordnede planer - høyder	19
4.2	Landskap og stedets karakter	20
4.3	Kulturminner og kulturmiljø	20
4.4	Naturmiljø og naturverdi	20
4.5	Naturressurser	20
4.6	Miljøforhold	20
4.7	Trafikkforhold	20
4.8	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	21
4.9	Barns interesser	21
4.10	Sosial infrastruktur	21

4.11 Teknisk infrastruktur.....	21
5 Medvirkning	22
5.1 Berørte organer og andre interessenter som skal varsles ved planoppstart	22
5.2 Prosesser for samarbeid og medvirkning	22
5.3 Videre prosess med byggesak	22
6 Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet	23
7 Vurdering av KU-forskriften.....	23
8 Tentativ framdrift	23
9 Vedlegg	24
Vedlegg 1 Fotohefte over området	
Vedlegg 2 3D skisser av konseptet og siktlinjer	
Vedlegg 3 Sol- og skyggestudier	
Vedlegg 4 Prinsipielt terrengsnitt	
Vedlegg 5 Foreløpig ROS-analyse	

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

Selberg Arkitekter har på vegne av tiltakshaver NORDR startet arbeidet med å utarbeide en detaljreguleringsplan for Ladebekken 21. Planinitiativet er en foreløpig beskrivelse av planen, og sendes inn sammen med foreløpig plankart, foreløpig ROS-analyse og øvrig illustrasjonsmateriale.

1.2 Planområdet

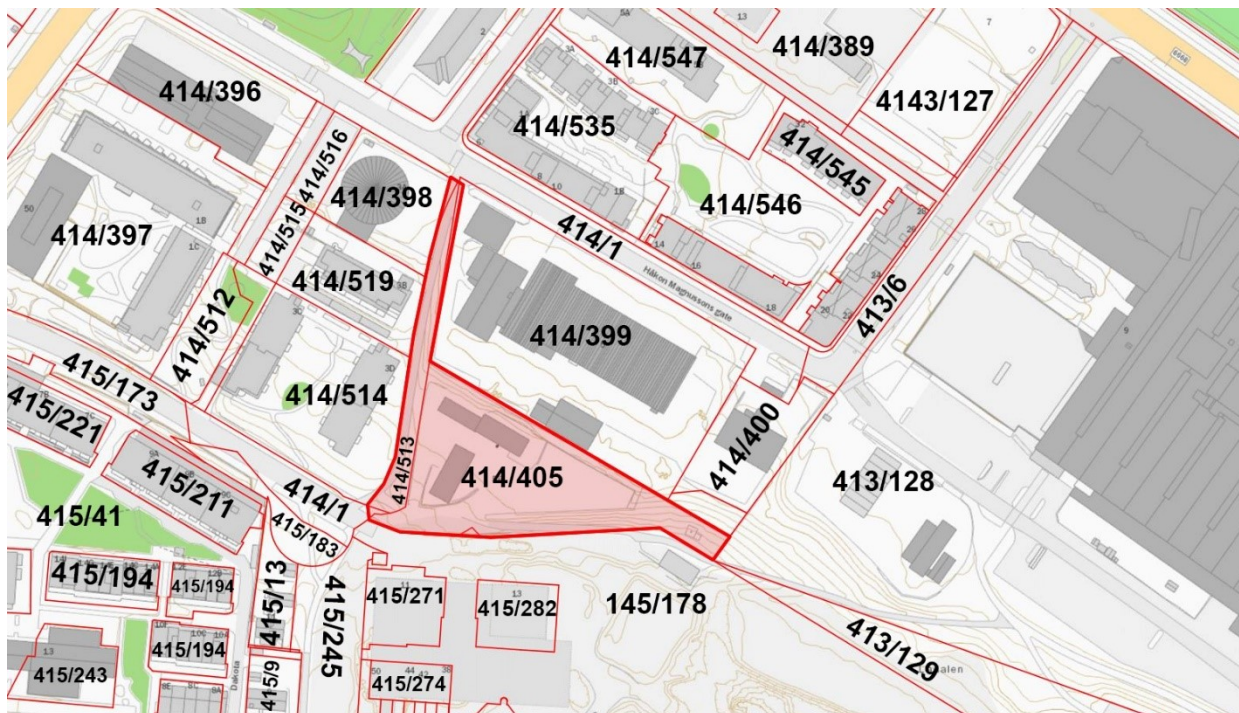
Planområdet ligger sentralt plassert på Lade, ca. 3-4 km øst for sentrum, se rød ring på figur 1. Ladebekken 21 ligger i enden av en blindgate sør for Håkon Magnussons gate og like nord for Lillebyområdet.



Figur 1 Planområdet ligger på Lade og er avmerket med rød grense på kartet.

1.3 Eiendomsforhold

Planområdet består av eiendommene gnr. bnr. 414/405 og 414/513, som vist i figur 2. Gnr/bnr. 414/405 eies av NORDR, og er ca. 5 daa. Eiendommen gnr./bnr. 414/513 er offentlig eiendom som er gang- og sykkelveg mellom Ladebekken og Haakon Magnussonsgate.

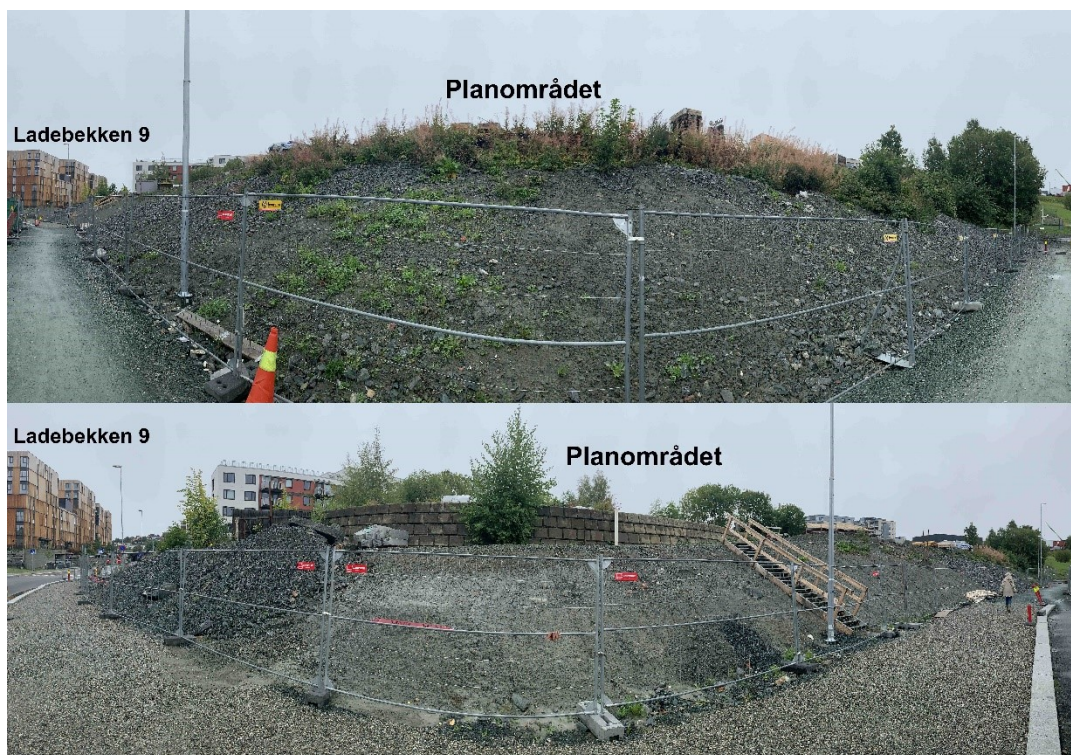


Figur 2 Planområdet med tilgrensende eiendommer

1.4 Stedets karakter

1.4.1 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Tomta har tidligere vært brukt til metallgjennvinning. Virksomheten på området er lagt ned og tomten benyttes i dag som anleggsområde for utbygging i området, se figur 3. Det vises i tillegg til vedlegg 1 med flere foto over situasjonene på tomten.

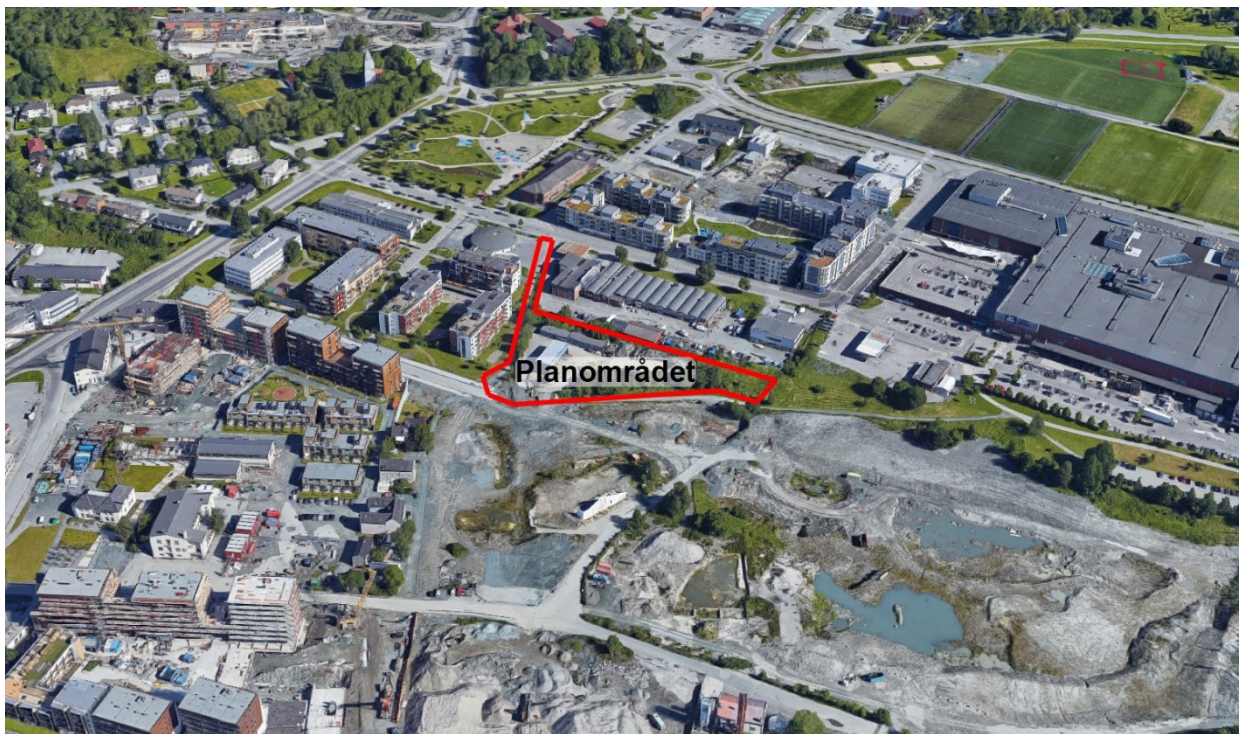


Figur 3 Bilder fra befaring 09.09.2021. Bildene er tatt mot vest.

Eiendommen er tilknyttet gaterommet Ladebekken. Haakon Magnussonsgate går i øst-vestvendt retning nord for området. Det er ingen direkte kjørbare adkomst herfra, men det er en gang- og sykkelveg forbindelse til Ladebekken.

Langs Haakon Magnussonsgate er det flere nyere boligområder med blokkbebyggelse på rundt 4-6 etasjer. I Lillebyområdet er det i hovedsak blokkbebyggelse, men med noen innslag av rekkehusbebyggelse i øst og sør. Lengre nord for planområdet ligger varehus, kjøpesenter og annen næringsbebyggelse. Øst for området er det et mer tradisjonelt boligområde med enebolig, rekkehus og noen to og firemannsboliger. Se figur 4 for oversiktsfoto fra Google maps.

Ladeområdet har de siste årene gjennomgått en transformasjon fra industri til bolig og forretning/kontor. Helhetlig har området fått et løft og fått et mer urbant preg. Ladebekken 21 plasseres seg inn i et meget sentralt boligområde.



Figur 4: Bilde sett fra nord mot nord. Omtrentlig avgrensning av planområdet er vist med rød grense.

1.4.2 Topografi

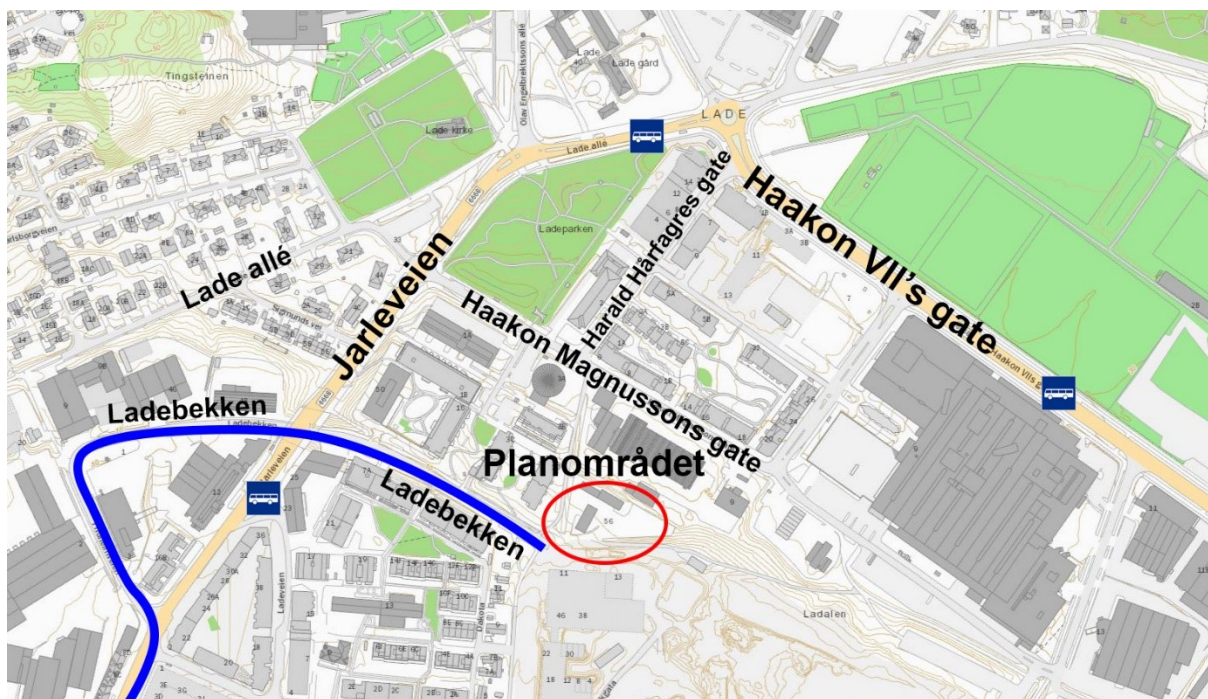
Tomta skråner mot sør med en høydeforskjell på omtrent 6-7 meter. I fra adkomsten til tomte i sørvest er terrenget på ca. kote 11. Ved muren mot naboeiendommen i nord ligger terrenget på ca. kote 17. Det er ytterligere 3-4 meter med mur til nivået på platået til naboeiendommen. Eiendommen har en opparbeidet flate mot eiendommen gnr./bnr. 414/399 i nord.

1.4.3 Solforhold og klima

Planområdet er vendt mot sør og har meget gode solforhold.

1.4.4 Trafikkforhold

Planområdet har adkomst fra Ladebekken, med forbindelse til Jarleveien. Kjøremønster og vegnavn er vist i figur 5. Det er gang- og sykkelveg på begge sider av Ladebekken. Tilgrensende reguleringsplaner viser gangveg forbi eiendommen, og videre østover er det avsatt grøntdrag i kommuneplanen. Reguleringsplaner for områdene rundt viser at det vil etableres stier for myke trafikanter gjennom hele utbyggings-/transformasjonsområdet.

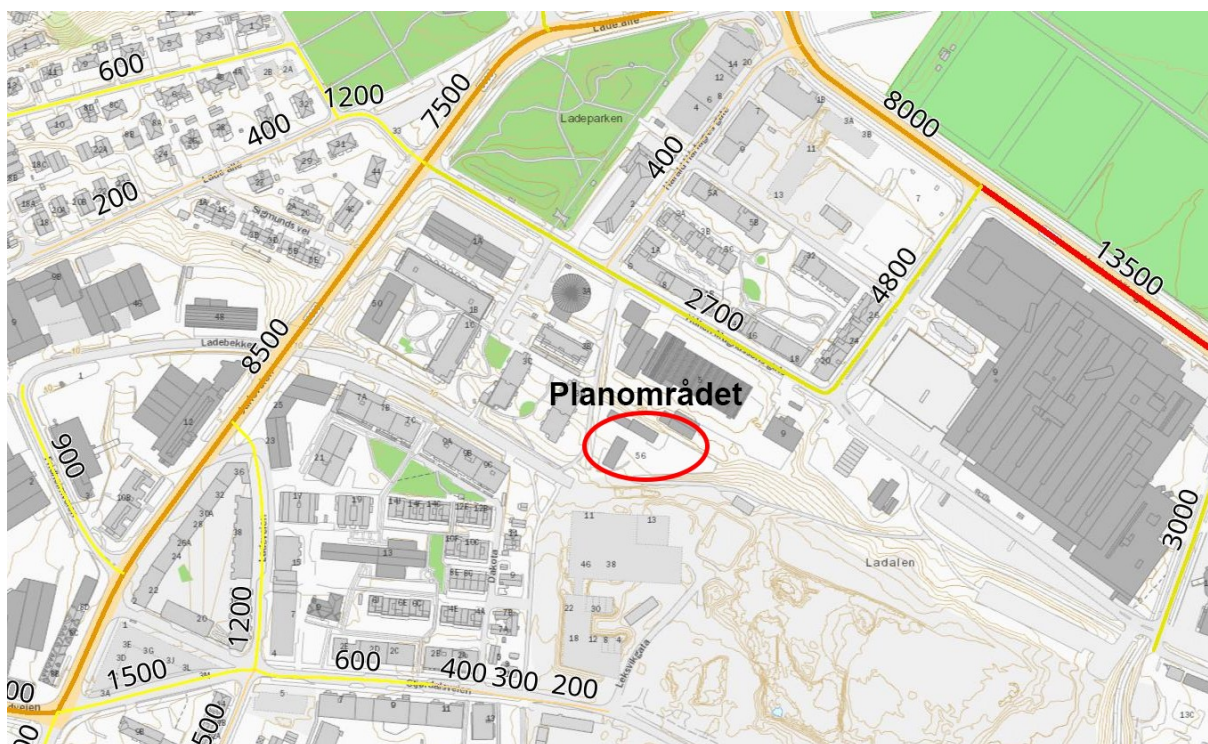


Figur 5 Oversikt over tilgrensede veger og kjøremønster inn til planområdet.

1.4.5 Dagens situasjon – vegnett

Ladebekken har ingen gjennomgangstrafikk. Fartsgrensen i Ladebekken er satt til 30 km/t. Det er en gangveg vest for eiendommen som binder Ladebekken og Håkon Magnussonsgate sammen.

Det er begrenset trafikkmengdedata tilgjengelig i norsk vegdatabank (NVDB) for Ladebekken. Ved avkjøringen fra Jarleveien er det registrert en ÅDT på 900. Disse tellingene er gjort i 2015, og det kan være endringer i dette trafikkbildet. Nyeste registrerte trafikkmengde på nærliggende vegnett er i Jarleveien fra 2020, der det er en ÅDT på 8500. Haakon Magnussonsgate har en registrert ÅDT på 2700. ÅDT langs vegnettet i området er vist i figur 6.



Figur 6 Trafikkmengde på vegnettet i området

1.4.6 Myke trafikanter

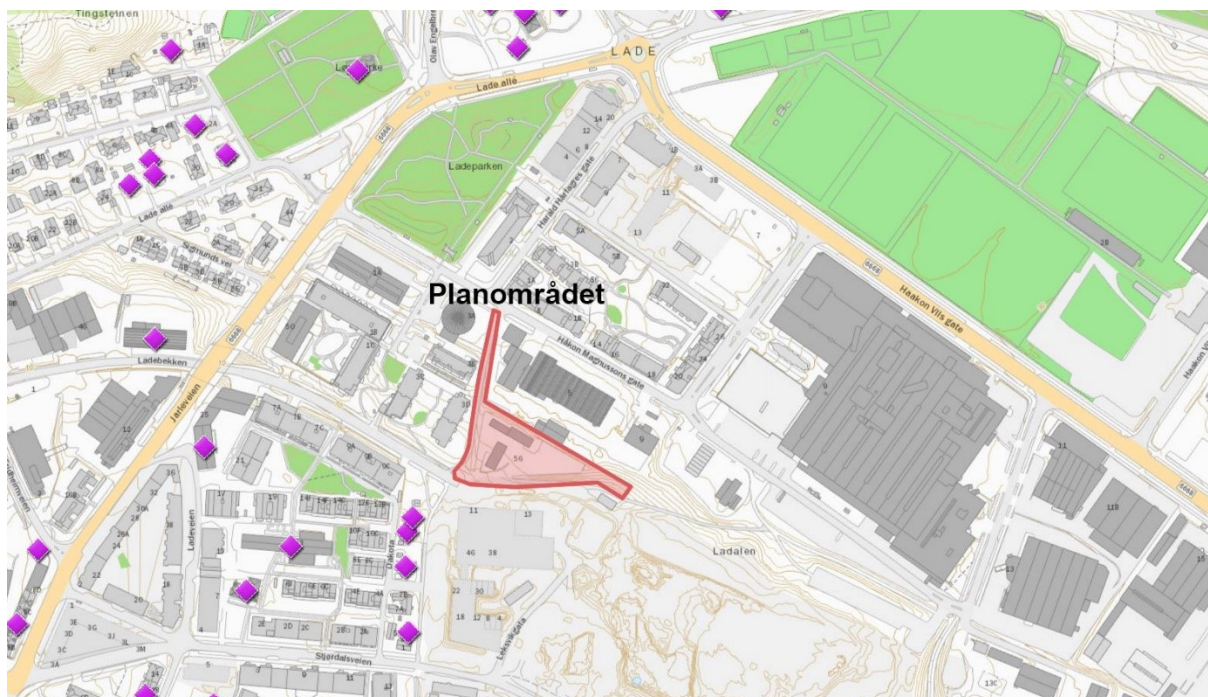
Det er generelt gode forbindelsesårer for gående og syklende i området. Det går gang- og sykkelveg langs eiendommen i vest opp til Håkon Magnussonsgate. Det finnes også en gang- og sykkelveg i sørlig retning som binder området sammen med Stjørdalsvegen. Her er det videre forbindelser mot Lilleby og sentrum. Østover i Ladedalen er det gode forbindelse mot tiliggende nabolag.

1.4.7 Kollektivtrafikk

Området har god kollektivdekning, med flere avganger i timen med metrobusslinje nr. 2. Det er bussholdeplasser i Jarleveien og Haakon VII's gate. I tillegg går buss nr. 20 fra Lade Alle. Reisetid til sentrum er omtrent 15 minutter, hvor det er overgang til øvrig bussruter i Trondheim. Bussholdeplassene vises i figur 5.

1.5 Kulturminner

Det er ingen registrerte automatiske kulturminner på, eller i tilknytning til tomta. Noen av bygningene sør for planområdet er vernet, og omfattes av detaljreguleringsplan for Lilleby. Kulturminner i området er vist i figur 7.



Figur 7 Kulturminner er avmerket med lilla ikon.

1.6 Naturverdier

Planområdet ligger i et urbant område. Det er en stor transformasjon i bydelen og utbyggingen på Lilleby er i en avsluttende fase. Deler av planområdet i øst avsatt til et grøntdrag i KPA, og strekker seg fra Dalenbrua i sørøst, til Ladeparken i nordvest.

Det er ikke gjort funn i kartdatabaser som tyder på at det er naturressurser, vernede dyrearter og/eller planter, eller svartelistede arter innenfor planområdet.

1.7 Rekreasjon

Planområdet ligger sentralt plassert på Lade, hvor det er god tilknytning til flere grønne lunger, parker og badeområder. Det er relativt kort vei til Ladestien (se figur 8 og figur 9) via gangveger. Ringve botanske hage, Ladeparken, Lade idrettspark og Korsvika ligger innen innenfor en radius på 1 km.



Figur 8 Det er flere og varierte tur- og rekreasjonsområder i gangavstand fra planområdet, bl.a. Korsvika, Ladestien og Ringve botaniske hage



Figur 9 Oversiktskart som viser tur- og rekreasjonsområder i nærheten til planområdet

1.8 Sosial infrastruktur og tjenestetilbud

Planområdet ligger sentralt plassert, med korte avstander til skole, idrett, apotek, lege, butikker, treningssentre og andre sentrumsfasiliteter. Skoler og barnehager er vist i figur 10.

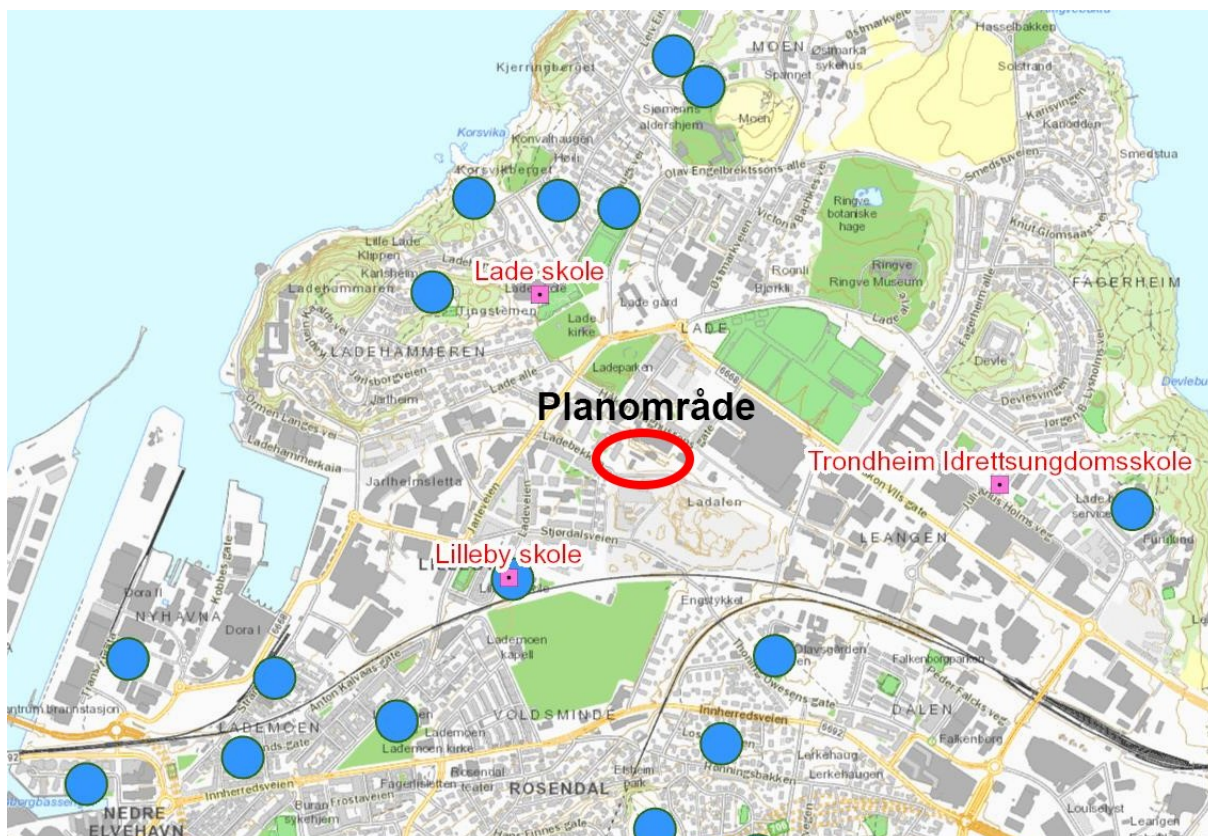
1.8.1 Skole og skoleveg

Området ligger innenfor skolekretsen til Lade. Lilleby skolekrets ligger sør for Ladebekken.

Lade skole ligger i Ladehammerveien 45, ca. 750 meter fra planområdet. Skolen har barne og ungdomstrinn (1-10 klasse). Det tar omtrent 10 minutter å gå fra planområdet til skolen. Det er gang- og sykkelveg og en kryssing av Jarleveien på denne ruta.

1.8.2 Barnehager

Det ligger flere barnehager i området på Korsvika/Ladehammeren og sørover mot Leangen og Rosendal



Figur 10 Skoler og barnehager i området. Blå sirkler er barnehager.

1.9 Grunnforhold

Det er ikke registrert funn av kvikkleire i området, men området ligger under marin grense.



Figur 11 Løsmassekart (kilde NGI)

Ifølge løsmassekart fra NGU (se figur 11) består planområdet av fyllmasse (antropogent materiale), løsmasser tilført eller sterkt påvirket av menneskers aktivitet vesentlig i urbane områder. Ladebekken er markert som tidligere elve- eller breelv.

Hele planområdet ligger innenfor moderat til lav aktsomhet for radon.

Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområder for flom eller skred.

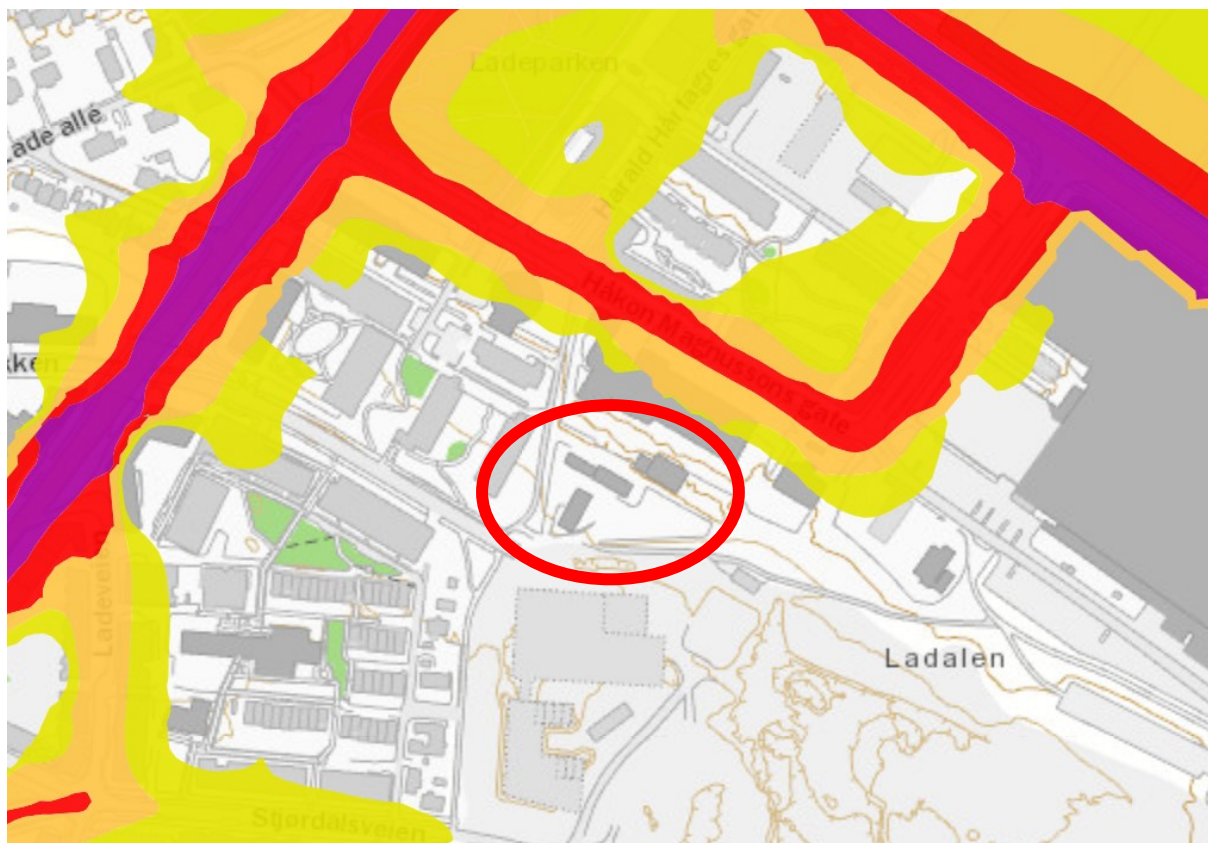
Det er gjort vurderinger av forurenset grunn på eiendommen og i området sør for planområdet. I sør er det påvist forurensninger i grunnen.

Ved eiendommen Ladebekken 56 i Trondheim kommune har Norconsult på oppdrag for Nordr Eiendom AS gjennomført miljøtekniske grunnundersøkelser og utarbeidet en tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn slik at forurensningen på eiendommen kan ryddes opp i for fremtidig boligutvikling. I forbindelse med de miljøtekniske grunnundersøkelsene ble det påvist forholdsvis høy grad av forurensning, spesielt i det øvre laget av fyllmasser i sentrale og vestlige deler av tiltaksområdet. Det ble påvist forurensning over normverdi innenfor samtlige analyserte parametere (tungmetaller, PCB₇, PAH₁₆, BTEX og olje), men særlig enkelte tungmetaller (bly, kvikksølv, kobber og sink) samt olje viste høye utslag, med konsentrasjoner som svarer til tilstandsklasse 4-5. Ved ett prøvepunkt ble det i tillegg påvist innhold av bly som gjør at massene klassifiseres som farlig avfall i henhold til veileder TA-2553/2009. Det ble ellers påvist arsen, kadmium, PCB₇ og benso(a)pyren/PAH₁₆ i tilstandsklasse 2, med unntak av ved 1 prøvepunkt hvor det ble påvist benso(a)pyren/PAH₁₆, i tillegg til benzen, i tilstandsklasse 3.

I henhold til forurensningsforskriftens kapittel 2 er det utarbeidet en tiltaksplan for forurensset grunn som gjelder for terrenngrep innenfor tiltaksområdet. Med tiltaksplanen følger også en foreslått massehåndteringsplan som viser nærmere hvordan massene i området tillates disponert i tråd med gjeldende akseptkriterier.

1.10 Støyforhold

Planområdet er lite berørt av støy fra vegtrafikk. Området er skjermet for støy fra omkringliggende bebyggelse. Det er ikke fremskaffet støyvurderinger med nyere trafikk tall fra Ladebekken. Oppdaterte trafikk tall kan påvirke støy mot planområdet. Støysoner fra kommunens kartløsning er vist i figur 12.



Figur 12 Støysoner hentet fra kommuneplanen berører ikke planområdet.

2 Planstatus

Reguleringsplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål og interesser. Viktige nasjonale og regionale føringer er blant annet klimautfordringene, retningslinjer for areal og transportplanlegging, innskjerpet jordvern, hensyn til barn og unge og krav til universell utforming.

2.1 Nasjonale føringer

FNs 17 bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Disse ligger som en premiss for alt planarbeid. Se figur 13.



Figur 13: FNs bærekraftsmål.

Nasjonale forventninger, retningslinjer og strategier som er aktuelle for planarbeidet er listet opp under:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (SPR-BATP)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (28.09.2018)

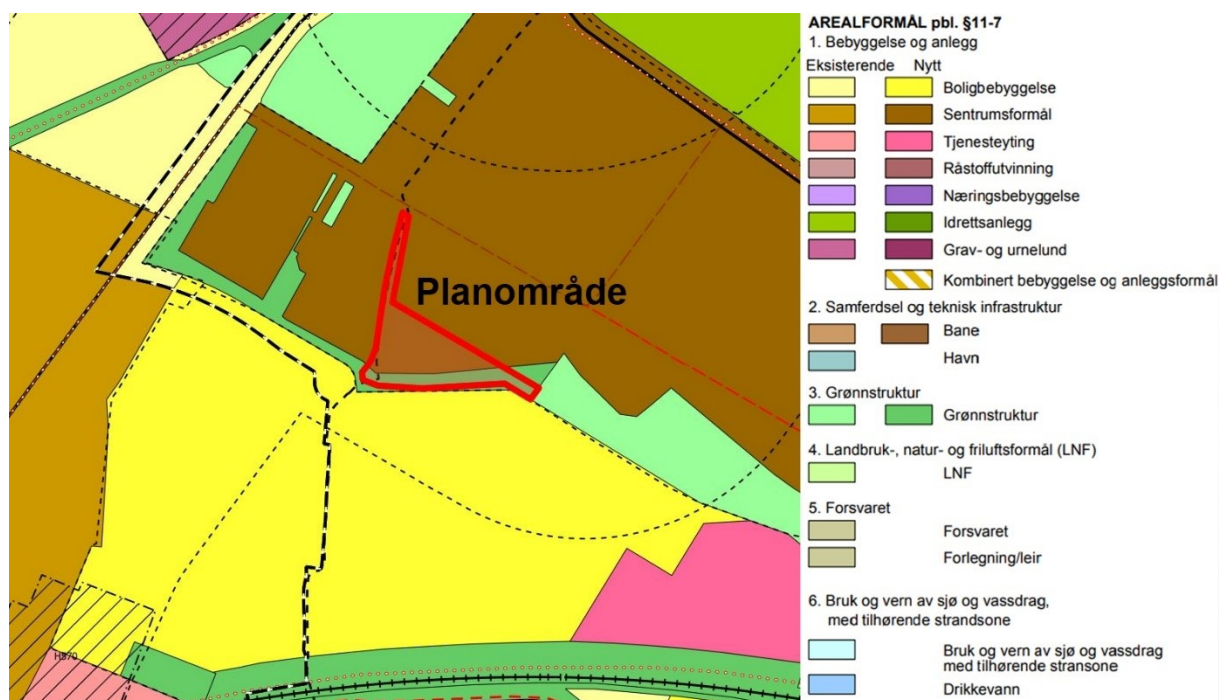
Det er i tillegg inngått en byvekstavtale for kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Byvekstavtalene er et virkemiddel for å nå regjeringens mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (0-vekstmålet). Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

2.2 Regionale føringer

- Trøndelagsplanen 2019-2030
- Regional strategi for arealbruk 2014 – 2024 (17.06.2014)
- IKAP 2 (13.02.2015)

2.3 Kommunale føringer

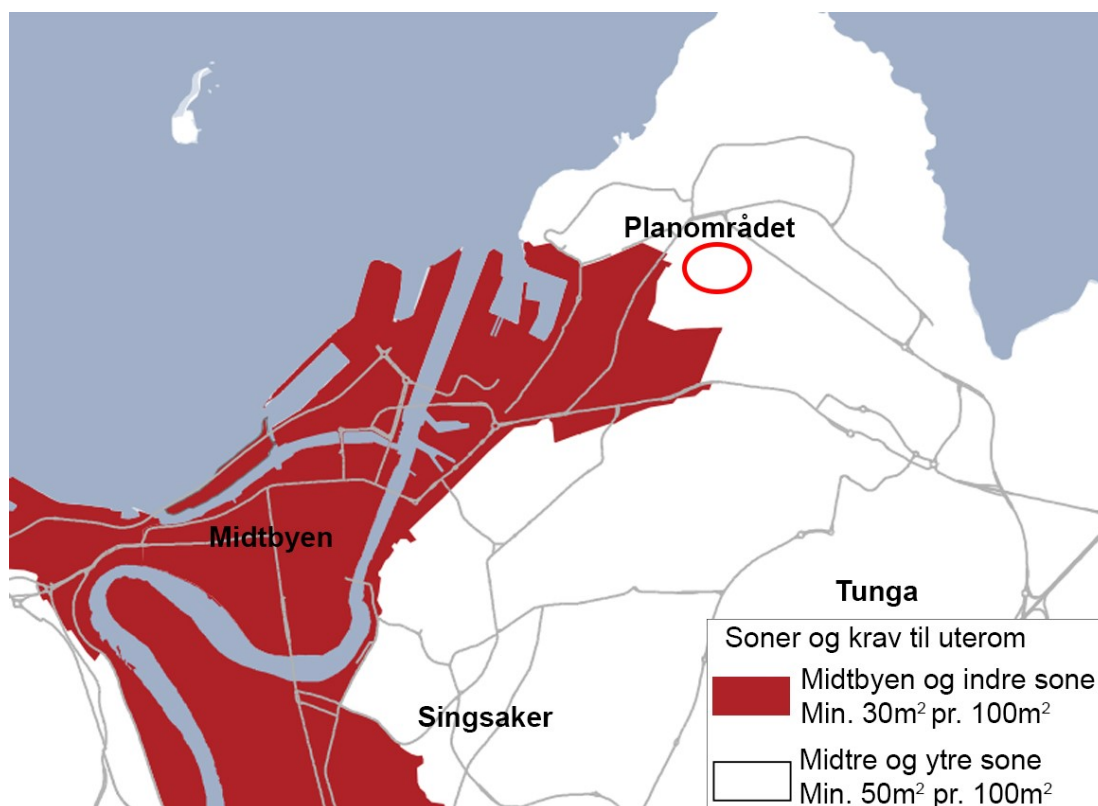
Planområdet ligger i et område i kommuneplanen som er vist som fremtidig sentrumsformål. En del av det sørlig planområdet er avsatt til grønnstruktur. Planen ligger innenfor midtre sone for parkeringsdekning og midtre og ytre sone for krav til uterom. Forslag til plangrense er vist i figur 14.



Figur 14 Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Foreløpig plangrense vist med rødt strek.

2.3.1 Krav til leke- og uteoppholdsareal

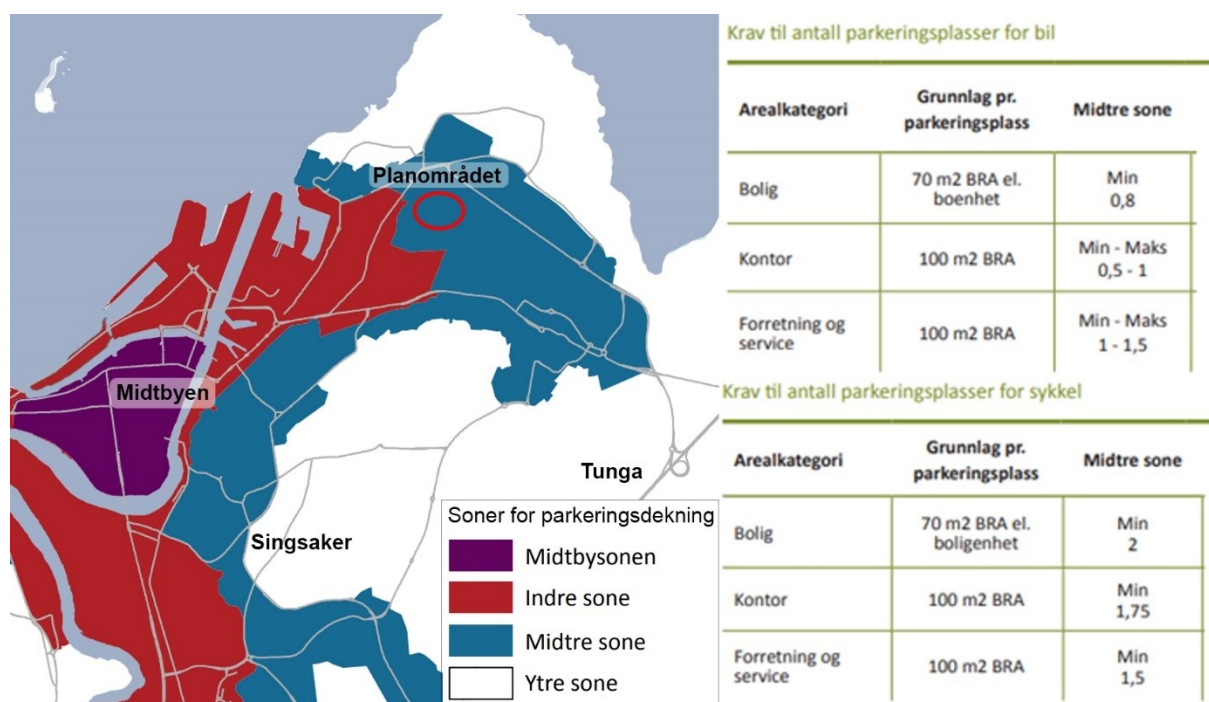
Trondheim kommune har vedtatt egen uteromsveileder som et vedlegg til kommuneplanen. I uteromsveilederen ligger planområdet i midtre/ytre sone som vist i figur 15. Minimumskravet til samlet uterom er 50 m² pr. 100 m² BRA eller pr antall boenhet.



Figur 15 Soner for krav til uterom i Trondheim kommune

2.3.2 Krav til parkering

Kommuneplanens bestemmelser, samt parkeringveilederen stiller krav til parkeringsdekning. I parkeringsveilederen (se figur 16) ligger planområdet i midtre sone, hvor det stilles følgende krav til parkering for sykkel og bil:



Figur 16 Krav til parkering for bil og sykkel iht bestemmelsene og parkeringsveilederen

2.3.3 Byforming og arkitektur

Som et vedlegg til kommuneplanens arealdel er det utarbeidet en egen veileder som utdyper bestemmelsene og retningslinjene om byforming og arkitektur. Bestemmelsene stiller kvalitetskrav, og at det skal vektlegges gode helhetsløsninger i fortetningsprosjekter.

2.3.4 Krav til støyforhold

Området ligger utenfor støysoner i kommunen støysonekart. KPA viser til at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn ved planlegging og bygging av områder til boliger.

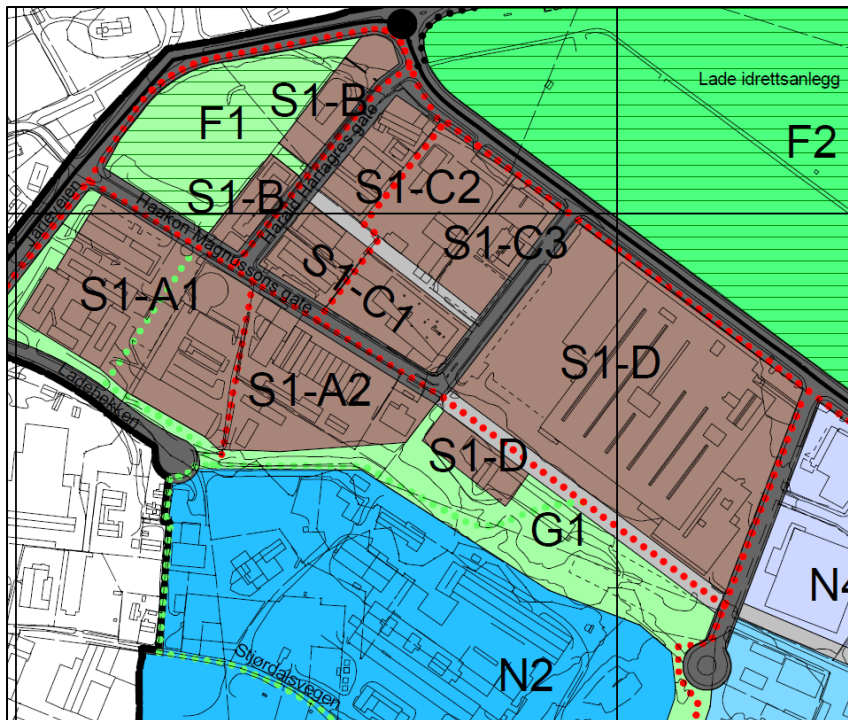
2.3.5 Krav til tetthet

Bestemmelsene (§ 27.1) stiller krav til tetthet i områder avsatt til sentrumsformål. Det skal være en arealutnyttelse på minimum 10 boliger pr. dekar. Utnyttelsen skal regnes ut med grunnlag i en gjennomsnittstørrelse på boenhetene på 70 m² BRA.

2.4 Kommunedelplan

2.4.1 kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll

Området er i gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll avsatt til fremtidig sentrumsformål. Utsnitt av plankart er vist i figur 17. I kommunedelplanen er området benevnt som S1-A2, senterområde og bestemmelsene tillater blandet formål med boliger, forretninger og kontorer. Utnyttelsen i er satt til mellom 100 og 130 % BYA i 2 til 4 etasjer, eller 14 meter opp til maks kotehøyde 38.



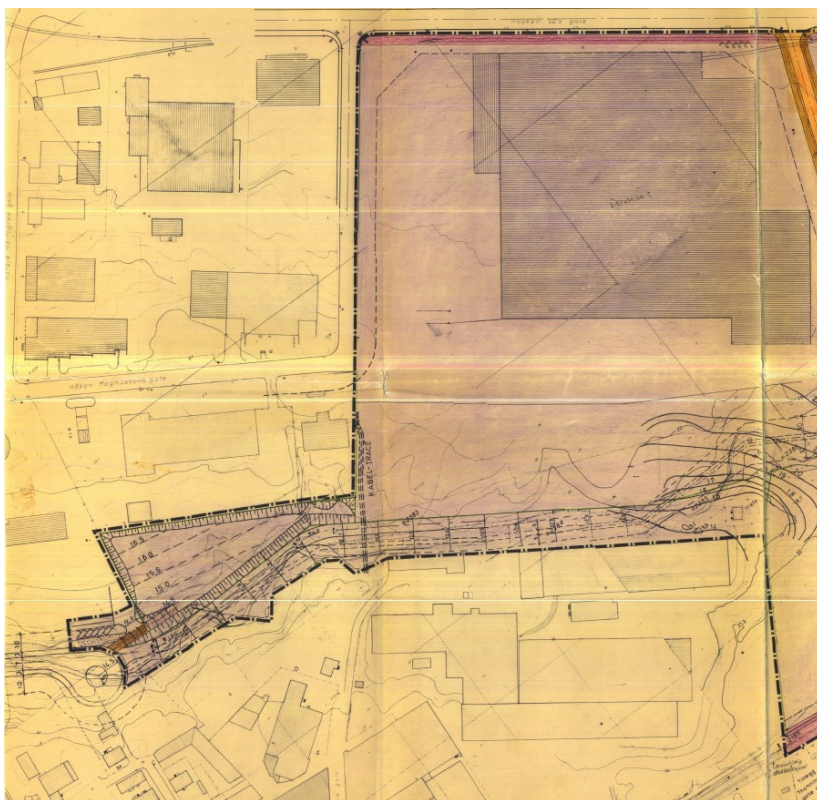
Figur 17 Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll

2.4.2 Igangsatt planprosess for kommunedelplan for Lade og Leangen

Kommunedelplanen for Lade og Leangen ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn 17.09.2013, men planen er ikke endelig sluttbehandlet i Bystyret. Føringerne fra kommunedelplanen er i stor grad i samsvar med gjeldende kommunedelplan. Kommunedelplanen avsetter område til sentrumsformål og åpner for en utnyttelse på 130% BRA, minimum 30 % boliger og bebyggelse i 2-4 etasjer.

2.5 Gjeldende reguleringsplan

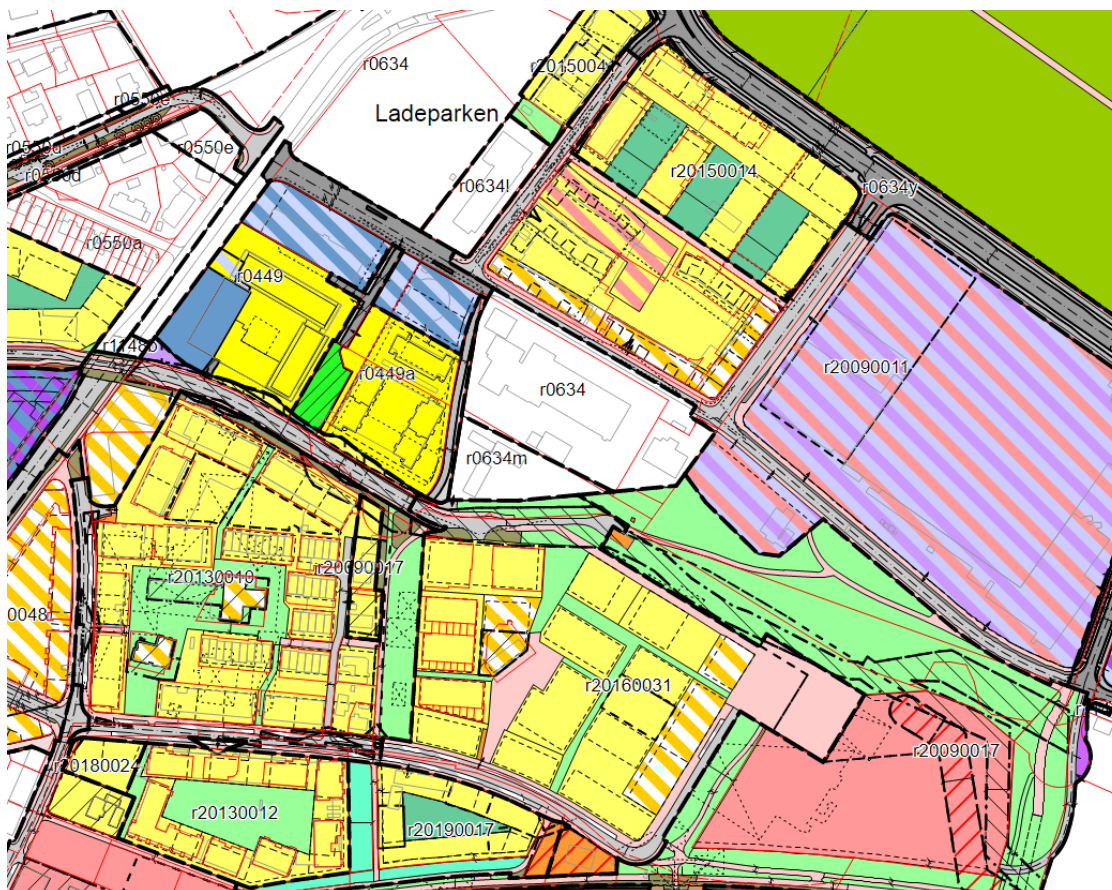
Gjeldende plan i området er *R0634m Lade* vedtatt 12.09.1972 regulerer området til industri (figur 18). Denne planen anses som lite relevant i dag da størstedelen av denne planen er i nyere overordnede planer avsatt til andre formål.



Figur 18: Gjeldende reguleringsplan i planområdet

2.5.1 Regulerte naboområder

Det er flere reguleringsplaner som grenser inn til, eller ligger nært, planområdet. Plankartoversikt med gjeldende planer vises i figur 19, og planene er navngitt i tabell 1: gjeldende reguleringsplaner i planområdets nærområde.



Figur 19: Utsnitt av gjeldende reguleringsplanstatus i området

Tabell 1: Gjeldende reguleringsplaner i planområdets nærområde

Planid	Navn	Kommentar
R0449a	Håkon Magnussons gate 3	Vedtatt 14.02.2006. Planen omfatter en boligutbygging med 3 boligblokker.
R0449	Håkon Magnussons gate 1, 1B og 3	Vedtatt 03.08.2014. planen regulerer for bolig, forretning og kontor.
r20090017	Områdereguleringsplan for Lillebyområdet	Plane avklarer hovedstrukturen for en omforming av bydelen Lilleby. Områdeplanen skal sikre overordnet arealbruk og gi rammer for utbyggingsmønster, utnyttelse, grøntområder, kulturminner, teknisk og sosial infrastruktur.
r20160031	Lillebyområdet B4, gnr/bnr 415/178 m.fl.	Tilrettelegger for en blanding av boligbebyggelse i blokker, rekkehus og to høyhus. I deler av bebyggelsen kan det etableres forretning, tjenesteyting, kontor og bevertning.
r20090011	Harald Hårfagres gate 1-11B og Haakon VII's gate 9	Planen regulerer et større område til bolig, forretning, kontor og tilliggende grøntdrag

I Lilleby området ligger utnyttelsen mellom 140-226 % BRA. Etasjeantall varierer fra 3-8 og opptil 7 etg 16 etasjer for Lilleby B4.

2.6 Pågående planarbeid

Det er ingen pågående planarbeid i tilknytning til planområdet.

3 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for en bebyggelse som inngår i sentrumsformålet på Lilleby. Området planlegges regulert til boligformål med tilhørende veg, gang- og sykkelveg og friområde.

3.1 Bebyggelse og anlegg

Det er utført et mulighetsstudie med ulike bygningsvolum som er forevist byplan i tidligere møte (01.07.2021). I volumstudiet er omkringliggende steds karakter vært førende med å forme bebyggelsen. Foreløpige skisser viser et bygg som er delt inn i tre volum med 7, 5 og 8 etasjer. Sprang i i fasaden skaper en variasjon i bygningskroppen. Fotavtrykket er sammenlignbart med mange av byggene i nærheten, både nord for Ladebekken, og på nye Lilleby. På midten der bygget er 5 etasjer høyt er det en felles takterrasse. Det er et oppgangsbygg med to oppganger som betjener leilighetene og takterrassen.

To rømningstrapper med kort svalgang på nordsiden av bygget skal kles i annet materiale og er med på å dele opp fasadelivet. Balkongene på de øvrige sidene av bygget har varierende dybde, bredde og plassering. Underetasjen ligger delvis under bygget og delvis som sokkel mot Ladebekken. Den inneholder boder, parkering og teknisk rom.

3.1.1 Utnyttelsesgrad

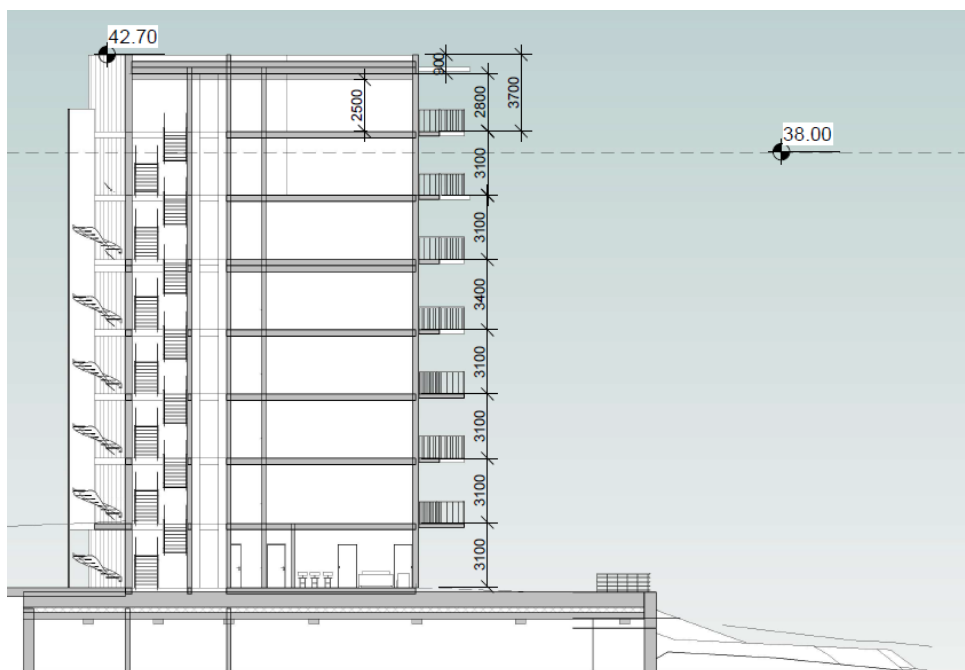
Totalt er planområdet ca. 5,9 daa stort. Regulert areal til boligbebyggelse er på ca. 4 daa stort, noe som gir en utnyttelse på ca. 16 boliger pr. daa totalt 65 boenheter. Parkering i P-kjeller, boder, og tekniske rom inngår ikke i BRA beregninggrunnlag til minste uteoppholdsarealer (MUA). Foreløpig plankart er vist i figur 20. Bestemmelser og plankart vil angi krav til minimum/maksimum utnyttelse i planen. Utnyttelsen i konseptet er beregnet 130 % BRA.



Figur 20 Foreløpig plankart

3.1.2 Høyder

Det er lagt inn en variasjon i bygningskroppens høyder som beskrevet over. Bygningens maksimum høyde med 8 etasjer vil ligge på opp til ca. kote +42,7. Hele bygget tillates ikke oppført til maks høyde, men gis en % andel av bebyggelsen for å ivareta variasjon i byggeriet. Førsteetasje får inngang fra kote +17. Parkeringskjelleren får inngang fra kote +13. Bygningskroppen forholder seg til nabobebyggelsens karakter med punkthus på 8 etg. vis a vis Ladebekken. Innenfor Nye Lilleby sørøst for tomte er det regulert punkthus på opptil 16 etg. Høyder er vist i figur 21.



Figur 21 Foreløpig tverrsnitt av bygg

3.1.3 Parkering

Det legges opp til parkeringskjeller med innkjøring fra Ladebekken. Parkeringsdekningen for bil vil bli på 0,3 parkeringsplasser pr. boenhet, noe som er under kravene i kommuneplanens arealdel som er på 0,5 parkeringsplasser pr. boenhet. Planforslaget legger opp til utvidet plass til parkering for sykkel som kompenserer for færre parkeringsplasser for bil.

Parkeringskjelleren er skissert med 20 parkeringsplasser for bil (5% HC), 105 plasser for sykkel (10% lastesykler). I parkeringskjelleren er det avsatt plass til 65 boder, hvorav 25 av dem er små boder, og 40 av dem er store. Det er muligheter for plassering av sykkelvask, sykkelreparasjon og trykkluft.

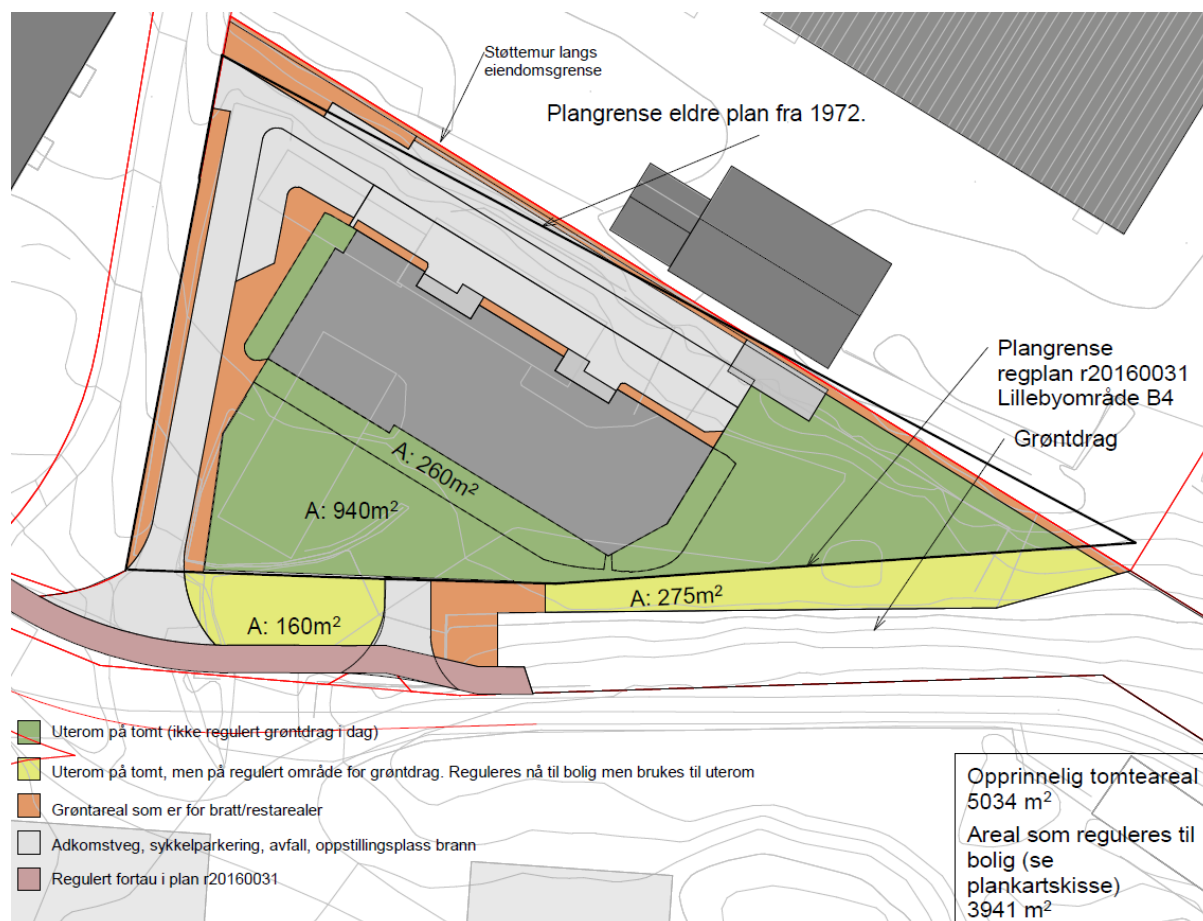
3.2 Utomhusareal

Det legges opp til totalt uteoppholdsareal på 2117 m² hvor av 1215 m² er fellesarealer på bakken. Deler av utearealet etableres over parkeringskjelleren. Balkonger og felles takterreasser inngår som en del av privat uteoppholdsarealer. Prosjektet ligger under krav til uterom som er 50 m² ytre sone. Dette begrunnes med at planområdet inngår i sentrumsområde for Lade, Leangen, Rotvoll og grenser til større grøntområder. En rekke tilgrensende prosjekter opererer med et uetomskrav på 30 m².

Tabell 2 Foreløpig fordeling av uteoppholdsareal

Bolig					Totalt m ²
	Felles på grunnen m ²	Felles takterrasse	Private balkonger	Private hager på bakkeplan	
SUM	1215	180	462	260	2 117

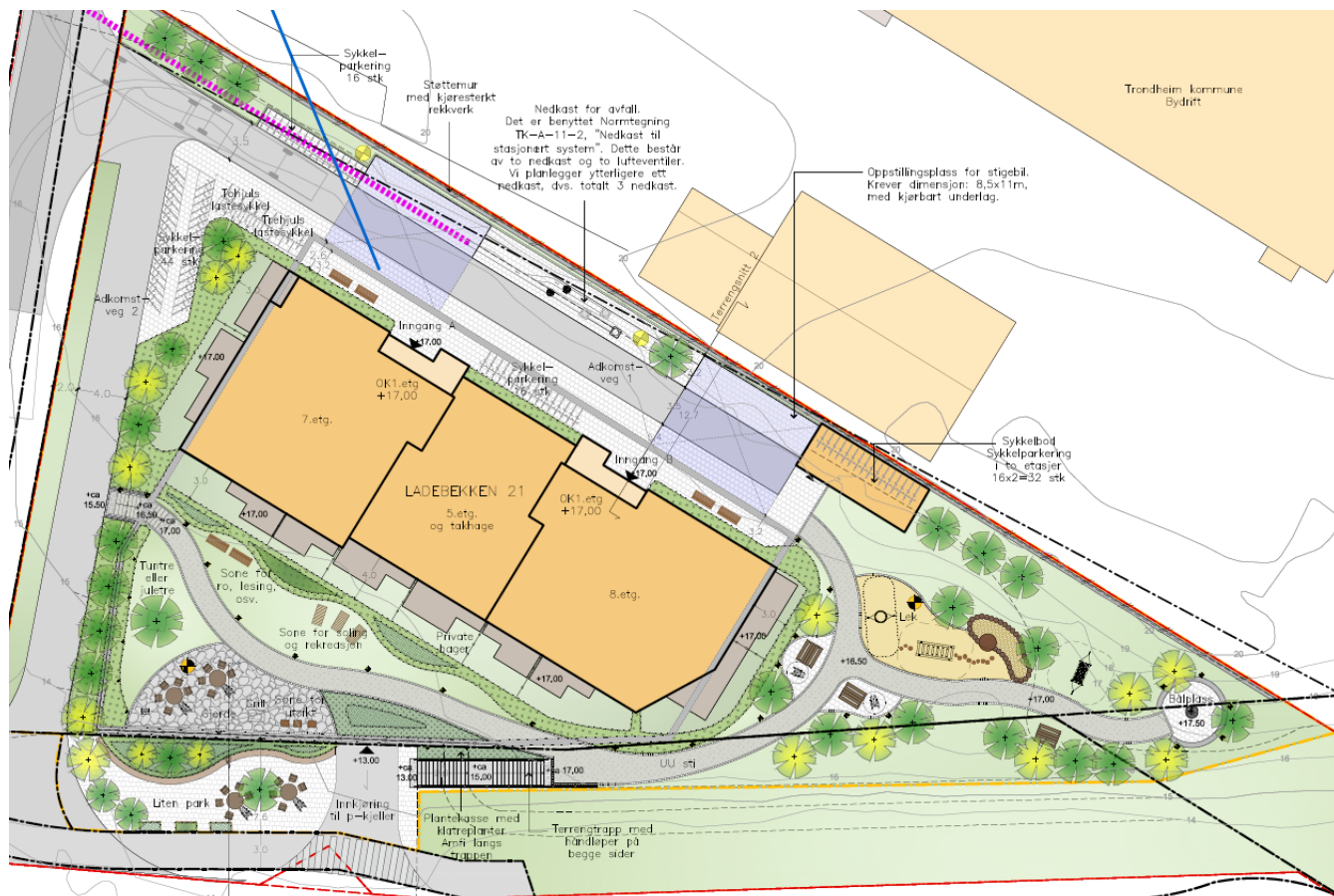
Deler av tomta er regulert til friområde (se figur 22 markert grøntdrag og gult område 275 m²). Området er en bratt skråning ned mot Ladebekken, som ikke i bruk til rekreasjon. Eksisterende vegetasjon er fjernet i skråningen. Deler av området er en del av platået og er lagt inn som en del av uteområdet markert gult, se figur 22.



Figur 22 Uteromsskisse viser arealfordelingen felles og privat uterom

Det er planlagt en universelt utformet gangsti gjennom uteanlegget. Gangstien skal ha en forbindelse til en trapp mellom den felles hagen og det halvoffentlige parken mot sør ved Ladebekken samt mot vest.

Området mot Ladebekken (gult område 160 m² vist i figur 22) er tenkt som en halvoffentlig park, med sittebenker, plantekasser og mulighet for vinduer mot Ladebekken. Parken kobles til «Dakotaparken» sørvest for Ladebekken 21. Sammenkoblingen bidrar til videreføring av grøntdrag i Lilleby via Ladebekken 21 og grøntdrag østover til Leangen, Rotvoll. Etablering av en halvoffentlig park vil styrke helhet i grønnstrukturen, samt være et egnet møteplass og node for flere gangforbindelser. Område bidrar til liv i omgivelsene, fasaden skaper liv og variasjon. En romslig terrengtrapp fører opp til hovedutearealet ved leilighetene.



Figur 23 Utsnitt fra foreløpig illustrasjonsplan

3.3 Plan for avfallshåndtering

Det legges opp til påkobling til eksisterende ledning for avfallssug på tilliggende eiendommen i vest. Nedkastpunktene er lagt inn på nordlig side av bebyggelsen, og vist i illustrasjonsplan. Se utsnitt i figur 23.

3.4 Brann og redning

Brann og redning er tilrettelagt for adkomst fra Håkon Magnussons gate via regulert gang- og sykkelvegen. Dimensjonerende kjøretøy som er benyttet for adkomstveg er «Lastebil». Bredde for adkomstveg og oppstillingsplass for redningsmannskapenes kjøretøy er etter krav fra brann og redning. Det er planlagt to oppstillingsplasser for redningsmannskapets kjøretøy nord for den nye bebyggelsen, og begge oppstillingsplassene skal dimensjoneres med kjørbart dekke.

Bringetjeneste, håndverk og taxi m.fl. vil ha adkomst via intern kjøreveg fra Ladebekken.

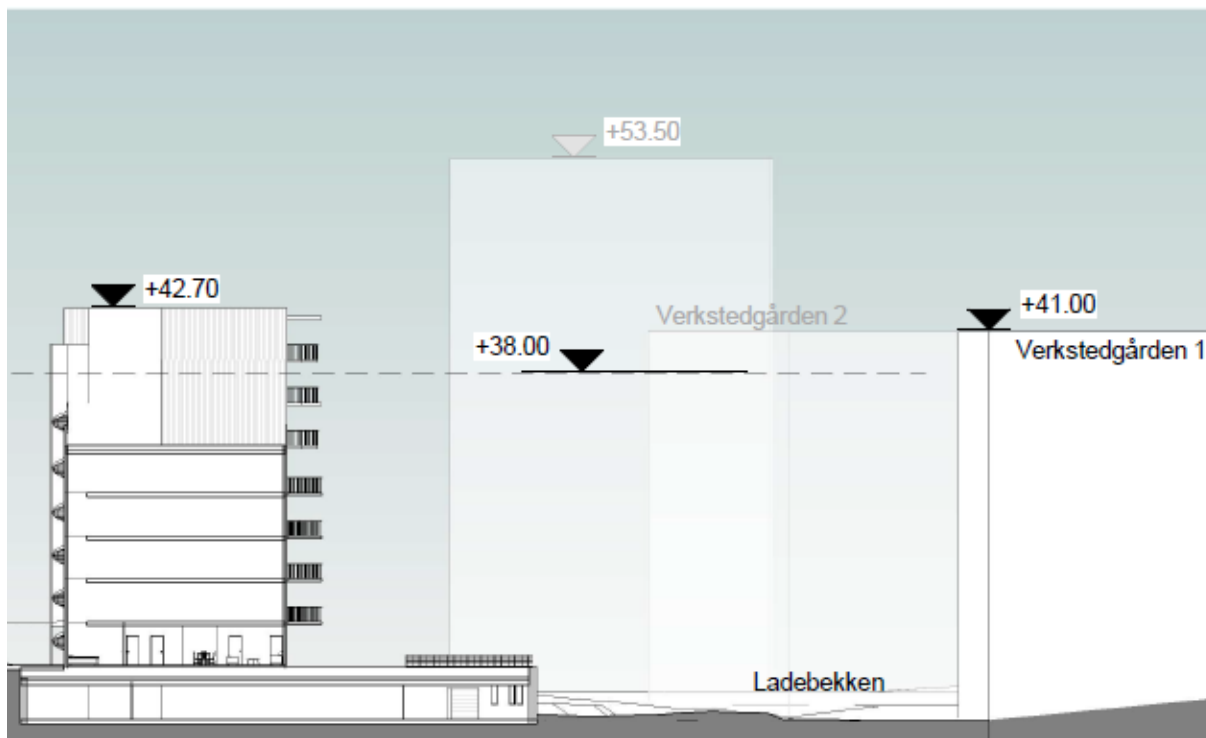
4 Virkninger av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt overordnet plan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt, eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives. Virkninger av planforslaget skal etter § 4-2 i Plan- og bygningsloven omtales i planbeskrivelsen.

4.1 Overordnede planer - høyder

Planlagt bebyggelse er vist med en gesimshøyde som ligger på kote 42,7. Det betyr at bebyggelsen vil ligge 4,7 meter høyere enn maksimal kotehøyde angitt i gjeldende områdeplan for Lade, Leangen og Rotvol.

Vi mener at ut fra byggets plassering i forhold til nabobebyggelse og himmelretninger kan en forsvare foreslått høyde. Det stilles krav til variasjon i bebyggelsen. Høyde og utforming er tilpasset den etablerte steds karakteren i området. Arkitekturen på Lilleby er gjennomgående moderne og urbant, og det er tatt hensyn til disse omgivelsene i planen. Plasseringen og høyden har også tatt hensyn til fjernvirkninger fra viktige landemerker som Lade Kirke, som ikke vil påvirkes negativt av høyden på denne bebyggelsen. Det bemerkes at det er atskillig høyere bebyggelse i nærheten. Planlagt høyhus ved prosjektet i sørøst har 16 etasjers bebyggelse i vedtatt reguleringsplan. Høydesnitt illustrerer nærliggende bebyggelse i figur 24.



Figur 24 Figuren viser planlagt bebyggelse på Ladebekken 21, og omringliggende bebyggelse i nærheten.

Bebyggelsen vil kaste skygge mot naboeiendommene, men sol- og skyggeanalyse viser at økningen fra kote 38 til 42,7 medfører en marginal forskjell. Dette er illustrert i figur 25. Fullstendig sol- og skyggeanalyse er vedlagt innsendingen.

Krav til høy tetthet er gitt i kommuneplanens arealdel og gjelder i alle områder som er avsatt til sentrumsformål og prosjektet ivaretar denne tettheten.



Figur 25 Illustrasjonen viser forskjell på skyggevirksomhet fra bebyggelse på kote 38 og 42,7.

4.2 Landskap og stedets karakter

Det vises til illustrasjoner av nær- og fjernvirkninger i vedlegg 2.

4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget får ingen konsekvens for kulturminner og kulturmiljø.

4.4 Naturmiljø og naturverdi

Planforslaget får ingen konsekvens for naturverdier.

4.5 Naturressurser

Planforslaget får ingen konsekvenser for naturressurser.

4.6 Miljøforhold

4.6.1 Støy

Planforslaget medfører ingen konsekvenser for støy.

4.6.2 Forurensset grunn

Det er funnet forurensset grunn innenfor planområdet og det er utarbeidet en tiltaksplan som gjelder for terrenginngrep innenfor dette området. Med tiltaksplanen følger også en foreslått massehåndteringsplan som viser nærmere hvordan massene i området tillates disponert i tråd med gjeldene akseptkriterier.

4.7 Trafikkforhold

Planområdet er i enden av en blindvei med relativt lave trafikk tall og lav hastighet. Gatene er smale, men samtidig oversiktlige. Det går gang- og sykkelveg på begge sider av Ladebekken, samt gode

forbindelsesårer for gående og syklende til omkringliggende områder. Trafikksikkerheten vurderes som god.

Adkomsten til området for biltrafikk kan være noe vanskelig å se da man må ta av på Jarleveien på motsatt side av for deretter å kjøre under veien igjen. Det er ingen andre kjørbare adkomster til området.

4.8 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for rekreasjonsinteresser eller områder for rekreasjon. Området er i dag et nedlagt næringsområde, og er ikke attraktivt for tur/rekreasjon. Ny bebyggelse vil tilrettelegge området i tilknytning til grøntdraget gjennom Ladalen, og har en positiv effekt for turveinettverket. Det er mulig å følge dette grøntdraget videre mot Ladeparken, og deretter videre mot Ladestien og Korsvika.

4.9 Barns interesser

Planforslaget vurderes ikke til å ha negative konsekvenser for barns interesser. Det ikke kjent at barn og unge bruker arealene til lek og opphold i dag. Det legges opp til trygge, gode og varierte boliger og uteoppholdsareal som forbedrer situasjonen for barn og unge. Området har god tilgjengelighet med tanke på kollektivdekning, skole og barnehage.

4.10 Sosial infrastruktur

Planforslaget vil påvirke sosial infrastruktur i den grad det genererer nye brukere og kunder i nærområdet. Trondheim kommune bes om tilbakemelding på eventuelle krav i forhold til kapasiteten i skoler, barnehage eller sykehjem.

4.11 Teknisk infrastruktur

Gitt tiltakene som er beskrevet her vurderes ikke planforslaget til å ha negative konsekvenser for teknisk infrastruktur.

5 Medvirkning

5.1 Berørte organer og andre interessenter som skal varsles ved planoppstart

Varsel om oppstart sendes ut etter at plangrensen er avklart i oppstartsmøtet med Trondheim kommune. Deretter bes kommunen om å fremskaffe adresseliste med relevante berørte organer og andre interessenter.

5.2 Prosesser for samarbeid og medvirkning

Planen vil følge ordinære prosesser for samarbeid og medvirkning iht. bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Medvirkningsprosess ut over dette avklares med kommunen i oppstartsmøte.

5.3 Videre prosess med byggesak

Det legges opp til parallelle løp med rammesøknad.

Det vises til § 2 Gjennomføring av oppstartsmøte i planforskriften.

Oppstartsmøte etter plan- og bygningsloven § 12-8 første ledd andre punktum skal gjennomføres innen rimelig tid etter at kommunen har mottatt forespørsel om dette fra forslagsstilleren.

I oppstartsmøtet skal alle temaer som er nødvendig for å klargjøre forutsetningene for det videre planarbeidet og utformingen av det endelige planforslaget, behandles. Det skal blant annet tas stilling til:

- a) hvordan det skal tilrettelegges for samarbeid, medvirkning og samfunnssikkerhet
- b) om planen vil omfattes av forskrift om konsekvensutredninger og hvordan det videre opplegget skal være for arbeidet frem til en slik utredning foreligger
- c) om det skal utarbeides andre utredninger om bestemte temaer, og om kommunen eller forslagsstilleren skal utarbeide rapportene
- d) om det er hensiktsmessig med felles behandling av plan- og byggesak etter plan- og bygningsloven § 12-15
- e) hva kommunen skal bidra med underveis i planarbeidet
- f) om det er behov for senere dialogmøter mellom forslagsstilleren og kommunen
- g) en overordnet fremdriftsplan som skal gjelde for planarbeidet
- h) hvem som er kontaktpersoner hos forslagsstiller og i kommunen
- i) om det kan være aktuelt å stoppe planinitiativet etter plan- og bygningsloven § 12-8 andre ledd.

Tiltakshaver ber om følgende avklaringer i oppstartsmøtet.

- 1) Ber om felles (**parallelle**) **behandling** av plan og byggesak etter PBL § 12-15
- 2) Ber om at krav til **uterom (MUA)** kan settes til 30 m² per 100 m² BRA. Kvaliter i prosjektet og nabolag med parkområder (Dakotaparken) og grønnstruktur er grunn til å kunne redusere kravet etter gjeldene bestemmelser i KPA. I krav til uterom i tilligende prosjekt i området er det gitt tillatelse til 30 m² per 100 m² BRA
- 3) **Viktige siktlinjer** – se bestemmelser i KDP Lade og Leangen:
«Viktige siktlinjer fra Lade kirke og Lade gård til Nidarosdommen og Kristiansten festning skal opprettholdes for å understreke stedets historiske betydning».
Viser til utarbeidet siktlinjer som ivaretar siktlinjene etter krav i KDP vedlegg 2.
- 4) **Krav til maks kotehøyde**
Utarbeidet forslag viser variasjon i høyder (etasjetall) og sprang i veggliv. Bygget har lignende hovedform og sammenlignbare høyder som flere bygg i området. Deler av bygget er over oppgitt maks kote +38 i KDP.
Ved at viktige siktlinjer er ivaretatt og flere bygg i nabolaget er gitt tillatelse til å overskride kote +38 bes om godkjenning.

6 Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet

Det vil bli utarbeidet risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) etter metodikken i DSB sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunen arealplanlegging», utgitt i 2017. Foreløpig ROS-analyse sendes inn sammen med planinitiativet og ved anmodning om oppstartsmøte. Se vedlegg 5.

7 Vurdering av KU-forskriften

Planforslaget er i tråd med sentrumsformålet i kommuneplanens arealdel og overordnede planer. Tiltak er vurdert til ikke å ha vesentlig virkninger for miljø og samfunn og følgelig utløser tiltake ikke krav til konsekvensutredning (forskrift om konsekvensutredning).

8 Tentativ framdrift

Tentativ framdrift legger opp til innsending av komplett planmateriale høst 2021 og med 1. gangs behandling andre kvartal 2022.

Arbeidsoppgave	Tid
	2021
Formøte med byplan	Juni/juli
Produksjon mot innsending av planinitiativ	August/September
Innsending av planinitiativ	September
Oppstartsmøte med byplan. Innmelding av parallell behandling	Oktober
Arbeidsmøte byplan dersom behov	Høst 2021
Evt. bearbeiding av planmateriale	Høst 2021
Innsending av komplett plan	Høst /vinter 2021
Oppmåling av tomt for rammesøknad	Høst 2021
Forberedelse rammesøknad	Høst 2021
	2022
FØRSTE GANGS BEHANDLING	Fjerde kvartal 2021/Første kvartal 2022
- Offentlig ettersyn, frist 6 uker	Andre kvartal 2022
- Rammesøknad sendes til berørte naboer, frist 6 uker.	Andre kvartal 2022
Bearbeiding etter innspill på både reguleringsplan og byggesøknad	Tredje kvartal 2022
ANDRE GANGS BEHANDLING/SLUTTBEHANDLING	Tredje kvartal 2022
Vedtatt reguleringsplan Ladebekken 21	Tredje kvartal 2022
Administrativt vedtak på rammesøknad umiddelbart etter vedtatt plan	Fjerde kvartal 2022
Igangsettingstillatelse	Fjerde kvartal 2022/første kvartal 2023

9 Vedlegg

Vedlegg 1	Fotohefte over området
Vedlegg 2	3D skisser av konseptet og siktlinjer
Vedlegg 3	Sol- og skyggestudier
Vedlegg 4	Prinsipielt terrengsnitt
Vedlegg 5	Foreløpig ROS-analyse