



PLAN ARKITEKTER AS

Fjordgata 50

7010 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart av- reguleringsplan for Tors veg 2-6 - Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27 - 31 - Nardoporten - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Klima og miljø

For Statsforvalteren som miljømyndighet vil ivaretagelse av klima, naturmangfold, landskap og friluftsinnteresser være sentrale tema i arealforvaltningen. Problematikk knyttet til forurensning blant annet i form av støv og støy er også viktig. Vi viser til oversendt materiale og kommunens tilbakemelding etter oppstartsmøtet. Flere av våre ansvarsområder er omtalt i referat fra oppstartsmøte og ser ut til å bli godt ivarettatt.

Utfordringer i planen er andel parkering for næring og håndtering av overvann.

Bolig-, areal- og transportplanlegging

Det er positivt at det bygges tett i områder med god kollektivdekning og med gang- og sykkelforbindelser til skole og andre viktige funksjoner, noe som er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP). God arealutnyttelse er bra, men vi minner om at hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvaliteter skal tillegges vekt i planer. Utnyttelsesgrad, høyder og volum må derfor vurderes konkret med hensyn til hvilke miljøkvaliteter som oppnås for bebyggelsen. Minimum og maksimumskrav til utnyttelse må sikres i bestemmelsene og være i tråd med overordnet plan.

Parkering – redusere parkering for næring og sikre sykkelparkering

Som kommunen påpeker er planområdet ikke innenfor området som er definert som lokalt sentrum i ny KPA. Det legges opp til dobbelt så mye næringsparkering enn hva gjeldende KPA setter som øvre grense, noe vi vurderer som uforholdsmessig høyt for området. Antall parkeringsplasser må reduseres og være i tråd med overordnet plan. Planområdet har god tilgang til kollektivtransport, gang- og sykkelforbindelser og servicetilbud, som gjør det enkelt å bruke andre transportformer.



Planen bør ikke oppfordre til økt bilbruk, og behovet for parkering bør tilpasses områdets beliggenhet og nærliggende funksjoner. Det vil være utfordrende for Statsforvalteren å akseptere et planforslag med det omfanget av parkeringsplasser det vises til her.

Det må settes av areal til sykkel inne og ute, med minimumskrav til antall og plass til sykkelvogner og transportsykler, vask og reparasjon. Planen legger opp til bildelingsordning for beboere, samt muligheter for lading av el-biler. Dette er positivt, og må sikres i bestemmelsene.

Overvann og klimatilpasning

Som kommunen påpeker, vil foreslått parkeringsløsning beslaglegge mye areal og begrense infiltrasjonsmuligheter og dermed være utfordrende for håndtering av overvann og flom. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnett, fortrinnsvis gjennom naturlige løsninger. Harde flater og manglende drenering medfører økt belastning på ledningsanlegg. God overvannshåndtering er viktig både for å sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet- og mengde.

Håndtering av overvann må undersøkes nærmere, og planen må redegjøre for hvordan dette skal løses. Tilbakemeldingsbrevet nevner bruk av permeable overflatematerialer, grønne tak og blågrønne løsninger. Det må settes tydelige krav i bestemmelsene. Vi ber om at VA-plan med beskrivelse av overvannshåndtering legges ved til høring. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

Naturmangfold

Det må undersøkes hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes, jf. naturmangfoldloven (NML) § 7. Se [Veileder til naturmangfoldloven kapittel II](#) (T-1554).

Arter

Det er registrert flere rødlistede arter like utenfor planområdet, inkludert sårbare arter som kornkråke, grønnfink og hønehawk. Radien for observasjonene går inn i planområdet. Planforslagets virkning på de sårbare artene må undersøkes nærmere i videre planlegging.

Ta mest mulig vare på naturen i området og minimer terrenginngrep og påvirkning

Planen bør inneholde vurderinger om hvordan deler av naturen i området kan tas vare på og hvordan byggingen kan gjennomføres med minst mulige terrenginngrep. Det eksisterer flere trær innenfor planavgrensningen som kan ha en viktig økologisk funksjon for dyrelivet i området og som vil kunne bidra til lokal overvannshåndtering og gi bedre kvalitet i uterom. Vi anbefaler at det lages bestemmelser som sørger for at stedegne trær, planter og vegetasjon tas vare på så langt det er mulig i prosjektet.

Videre anbefaler vi at det også lages bestemmelser om at det ikke kjøres unødvendig eller i sårbar natur, at det ikke hogges, sprenges, fylles ut osv. i forbindelse med tiltaket mer enn det som er nødvendig, og at det sikres at dette formidles til alle som er involvert i prosjektet.

Landformer - leirravine og leirskredgrop

Det er registrert leirravine og leirskredgrop innenfor planområdet. Leirravine er registrert som sårbar i Norsk rødliste for naturtyper fra 2018. Forekomstene er av svært lav kvalitet. Vi anbefaler at det gjøres en vurdering for hvordan landformene kan ivaretas så langt som mulig i prosjektet.



Friluftsliv

Grønnekorridoren sør for planområdet er registrert som et svært viktig friluftsområde. Korridoren strekker seg fra planområdet og ned til øvre del av Fredlybekken. Kommunen bør undersøke mulighetene for å forbinde grønnsstrukturene i området og gjøre området mest mulig tilgjengelig for alle.

Unngå å spre fremmede arter

Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer. Hvis det er eller oppdages fremmede arter i området så bør disse bekjempes.

Klimagassregnskap

Vi anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et klimagassregnskap, og at plandokumentene gjør rede for

- Tiltak for å redusere energiforbruk
- Tiltak for å redusere klimagassutslipp
- Valg av energiløsninger og byggematerialer

Parkeringskjelleren innebærer omfattende graving, mye massetransport og fjerning av vegetasjon som vil være negativt for klimaregnskapet. Vi ber om at planbeskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen vil bidra til å nå bærekraftsmålene, og hvilke miljøkrav og -kriterier som skal stilles i planen, ved anskaffelser og ved utbygging.

Forurensning

Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Dersom det er, eller er mistanke om forurenset grunn skal tiltakshaver undersøke grunnen. Hvis det er forurensning i området så skal tiltakshaver lage en tiltaksplan.

Rigg- og anleggsområder

Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Planforslaget må derfor vise hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet. Rigg og anleggsområder bør ikke legges ved elv eller myr.

Bruk og håndtering av masser

Overskytende jord- og steinmasser fra samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall. Forurensningsloven inneholder regler om håndtering av slike masser. Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset, skal vurderes i planprosessen, jf. Veileder M-1243.

Klima og miljø og Helse og omsorg

Støy- og luftforurensning

Planområdet er utsatt for trafikkstøy fra Utleirvegen. Det må gjøres en utredning som viser at grenseverdiene i tabell 2 i T-1442/21 kan ivaretas. Nye kjøremønstre kan innvirke på støyforholdene på og langs adkomstveger til planområdet, dette må også i hensyntas i den støyfaglige utredningen. Det må foreligge trafikkanalyse som viser dagens situasjon og fremtidig situasjon basert på nye ÅDT beregninger. Trafikk til og fra planområdet må regnes inn og konsekvenser for adkomstveger må synliggjøres.



Retningslinjen for støy i arealplanlegging åpner for bruk av dempet fasade som erstatning for stille side og vi minner om at dette skal begrenses til en liten andel av boenhetene. Retningslinjens henvisning til at dempet fasade er aktuelt dersom en *etter plangrep* ikke oppnår stille side, for eksempel for hjørneligheter. For leiligheter uten tilgang til stille side, skal det sikres kompensierende kvaliteter. Avbøtende tiltak må sikres juridisk i plankart og/eller bestemmelser, i tillegg til grenseverdier i henhold til T-1442/2021 tabell 2.

Det må gjennomføres en utredning av luftforurensning. Hvis det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensning (T-1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. T-1442/2021 legger opp til at kommunen da **skal** innhente en medisinskfaglig vurdering (kommuneoverlegen) av eventuelle helseeffekter.

Det er viktig at bygge- og anleggsfasen planlegges nøye, og bestemmelsene bør stille krav om en plan for gjennomføringen, som sikrer tema som støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet og opprettholdt universell fremkommelighet. Planen bør stille krav til utbyggingsrekkefølge som sikrer gode vilkår for beboerne under bygge- og anleggsfasen. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6, tabell 4 og 5 i T-1442/2021 må legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Planen bør vise trinnvis beregning av støy under bygge- og anleggsfasen, slik at beboerne sikres god bokvalitet gjennom prosjektet

Barn og unge og Helse og omsorg

Sentrale plantema som **skal** ivaretas i planprosessen på folkehelseområdet på Helsedirektoratet sin [nettside](#). For denne planen vil særlig følgende være viktig å utrede/belyse:

Bokvalitet og universell utforming:

Mange etasjer kan være positivt med tanke på utnyttelsesgrad, men gir ofte store ulemper for bokvalitet og kan være negativt for sosial bærekraft. Vi minner om at fortetning må ikke skje på bekostning av bokvalitet, jf. SPR-BATP. Det må her planlegges med en utnyttingsgrad i samsvar med gjeldende KPA.

Høyde og byggenes plassering har betydning for tilgang til sol og lys både for uteoppholdsarealer og boenheter både for planområdet og nærliggende bebyggelse. Det må følge sol/skygge diagram som viser at kravet til tilgang til sol/dagslys kan ivaretas for både nærliggende bebyggelse, uteoppholdsarealer og boenheter. Det må stilles krav til at det ikke etableres boenheter som er ensidig belyste fra nord eller øst.

Variert boligsammensetning kan legge til rette for mangfold, men det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med områdets boligbehov. Vi minner om at utforming av boenhetene er et viktig plangrep for å sikre en høyere andel boenheter med tilgang til stille side.

Planforslaget på høring må ivareta kvalitetskrav i henhold til kommunens norm for uterom og ha gode solforhold. Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. For å skape gode uteområder som kan brukes av ulike aldersgrupper og fungere som en sosial møteplass mellom generasjoner, er det en forutsetning at uteområder planlegges tilgjengelig for alle, herunder må universell utforming sikres. Parkering for mennesker med nedsatt funksjon må dokumenteres og sikres i tråd med TEK, herunder må også høyde for nedkjøring og i parkeringskjeller kunne dokumenteres (frihøyde 2.6 m). Hvordan universell utforming er ivaretatt må framgå tydelig av dokumentene og sikres i bestemmelsene.



Barn og unges interesser

Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. Det må fremkomme av planbeskrivelse og planbestemmelser at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T2/08.

Sosial infrastruktur må dokumenteres og det må foreligge beregning av tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.

Fysisk aktivitet

Planen på høring må redegjøre for hvordan myke trafikanter skal ivaretas, herunder trygg skoleveg og til viktige sosiale arenaer. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer trygge adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter til viktige målepunkter og innad i planområdet.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Statsforvalteren påpeker at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen. Risiko- og sårbarhetsanalysen bør også baseres på kommunens egen helhetlige risiko og sårbarhetsanalyse samt en forutgående klimasårbarhetsanalyse.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnngis eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.



ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Elisabeth Varsi Stubbrud
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Kommunal og justis: Tor Sæther – 73 19 92 82

Klima og miljø: Sofie Johannessen – 73 19 90 26

Samfunnssikkerhet: Anette Lie – 74 16 83 03

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden
Fylkets hus, Postboks 2560
Postboks 1010 Nordre Ål

7004	TRONDHEIM
7735	STEINKJER
2605	LILLEHAMMER



PLAN ARKITEKTER AS
Fjordgata 50
7010 TRONDHEIM

Vår dato:	27.08.2024	Vår referanse:	202434815-2	Vår saksbehandler:
Deres dato:	10.07.2024	Deres referanse:	2024/3557	Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om planoppstart av detaljregulering for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten, Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune mottok 10.07.2024 varsel om oppstart av detaljregulering for Tors veg 2-6 og Utleirvegen 27-31 i Trondheim kommune til uttalelse. Hensikten med detaljreguleringen er å tilrettelegge for ny næring- og boligbebyggelse på eiendommene gnr. 70/16, 79/6, 70/133, 79/7, 79/12, 70/31, 70/32, 70/35, 70/57, 70/88, 70/143 og 68/172. Det er målsetning om at utbyggingen skal bidra til å bli et lokalsenter i bydelen Nardo.

Overordnet plan

I gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA) for Trondheim kommune 2012- 2024 er området avsatt til eksisterende boligbebyggelse. Det forventes at ny KPA vedtas før komplett planforslag sendes inn for behandling. Planområdet vil ligge innenfor byggesone 2 dersom KPA blir vedtatt som i siste høringsforslaget. Det innebærer at utnyttingsgraden skal være minimum 100% BRA, og at området skal videreutvikles som områder for boliger med innslag av næring og nødvendig areal til tjenesteyting og idrett. Planområdet er ikke definert som lokalt sentrum i forslag til ny KPA.

I planinitiativet foreslås det dobbelt så mye næringsparkering som bestemmelser i gjeldende KPA.

Fylkeskommunen anmoder om at bestemmelser i overordnet plan må følges, og støtter kommunens vurdering i referat fra oppstartmøte om at planinitiativet utfordrer videre utvikling av lokalsentret på Nardo, som er definert på motsatt side av Utleirvegen hvor det eksisterende Nardo Centeret ligger, og at det er ønskelig med en helhetlig utvikling av lokalsentrum på Nardo hvor senterfunksjonene er samlokaliserte og støtter hverandre slik at fellesfunksjoner som torg, parkering og trafikk løses på en god måte. Som fylkeskommunen som vegeier også uttaler, er det uheldig at sentrumsfunksjoner plasseres på to sider av en høyt trafikkert veg.

Det er positivt at det er utarbeidet en stedsanalyse ved oppstart, noe som er i tråd med bestemmelser i forslag til ny KPA og positivt for saken. Det vises i stedsanalysen til at det er mye lav bebyggelse i nærheten av planområdet, men det konkluderes likevel med

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

volum på inntil ti etasjer i utbyggingsområdet. Det er ikke behov for å markere et hvert fortettingsprosjekt i Trondheim med høy bebyggelse. Det anbefales at påvirkning på eksisterende boligbebyggelse vektlegges i større grad i planforslaget. Funnene i stedsanalysen bør være mer førende for det videre arbeidet med planforslaget.

Bestemmelse § 3 Plankrav og medvirkning, i forslag til ny KPA, sier at det ved planlegging i sentrumskjerner og arealer som er viktige for allmennheten, bør inviteres til bred medvirkning tidlig i planprosessen. Fylkeskommunen oppfordrer til at dette prinsippet legges til grunn, og at det beskrives hvordan innspill fra allmenheten innarbeides i det videre planarbeidet.

Overordnede føringer

Planinitiativet med ny bebyggelse med høy utnyttelse og med beliggenhet nært lokalsenter og kollektivåre, er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, da det legges til rette for en utvikling som fremmer kompakte byer og et redusert transportbehov.

Trondheim kommune har gjennom Byvekstavtalen i 2023 forpliktet seg til nullvekstmålet, som sier at økt befolkningsvekst ikke skal bidra til å øke privatbiltrafikken. Til tross for at det i planinitiativet står at prosjektet søker løsninger som har som mål å redusere antall personbilreiser, foreslås det også dobbelt så mye næringsparkering som gjeldende KPA setter som øvre grense, noe som vil kunne bidra til å undergrave nullvekstmålet. Planen bør legge opp til en restriktiv parkeringsdekning og heller fokusere på en høy andel sykkelparkeringsplasser.

Trondheim kommune har også en egen Byutviklingsstrategi for Trondheim og har hatt Arkitekturstrategi for Trondheim på høring. Det er særlig foreslått løsning med lang fasade med dagligvarebutikk i 1. etasje og med uterom for boliger på tak som bryter med anbefalingene i disse overordnede planene, som vektlegger at for å få et attraktivt og aktivt byliv er det viktig å blant annet skape en by i øyehøyde, skape et mangfold av ulike byrom som inviterer til allsidig bruk og lage utadrettede fasader på gatenivå som inviterer til aktivitet og bygger opp om gatemiljøet.

Regional plan for arealbruk i Trøndelag har også mål som sier at i 2030 er sentrumsområdene gåvennlige med gode møteplasser og varierte tjenestetilbud. Det er lagt vekt på at kommuneplanens arealdel skal være styrende verktøy for handelslokalisering, samt at kommunen bør ta en aktiv rolle som koordinator for sentrumsutvikling/lokalsenterutvikling og legge til rette for samskaping og samarbeidsprosjekter mellom offentlige, private og frivillige aktører.

I planbeskrivelsen må forholdet til overordnet plan og overordnede føringer svares ut.

Friluftsliv, nærmiljø, barn og unge, universell utforming

Barn og unges oppvekstsvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jf. plan- og bygningsloven §1-1. Fylkeskommunen oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges tidlig og ivaretas gjennom planprosessen. Dette for å sikre områder med god kvalitet, lavt støynivå og lite støv. I planinitiativet er det illustrert uterom som ikke er tilgjengelig fra bakkeplan.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Inntil planområdet ligger grønnkorridoren Fredlybekken – Steinåsen, som av kommunen er klassifisert som et svært viktig friluftslivsområde som har forbindelse med Estenstadmarka. Det er i planinitiativet vist til at kravet til felles uteoppholdsareal i gjeldende KPA kan bli vanskelig å oppnå med forslag til utbyggingstetthet. Kommunen har i tilbakemelding i oppstartsmøte også vist til at det er underdekning på lekeareal i området. Størrelse og tilfredsstillende kvalitet på uterom for bolig med variert lek og aktivitet for alle aldersgrupper bør sikres i bestemmelsene.

Det kommer ikke frem av verken planinitiativ eller oppstartsmøtereferat hvordan det er lagt opp til at planområdet skal koble seg på grønnkorridoren. Av stedsanalysen kan det imidlertid virke som at det for området er et grep å utnytte grønnkorridoren som en fremtidig gang- og sykkelforbindelse i området. Fylkeskommunen oppfordrer til å forholdet til friluftsliv og nærmiljø belyses i planforslaget på høring. Tilrettelegging for variert lek og aktivitet for alle aldersgrupper bør sikres i bestemmelsene.

Universell utforming er tatt inn i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Hvordan universell utforming er ivare tatt bør fremgå av planforslaget. Det bør for eksempel kunne finnes løsninger som gir trinnfri adkomst til utearealet.

På vanlig måte i fortettingssaker vil vi tilrå kommunen som plan- og bygningsmyndighet å finne løsninger som også ivaretar det eksisterende bygningsmiljøet på en akseptabel måte.

Fylkesveg

Planprosess

Fylkeskommunen vil påpeke at det kan være uheldig at planmaterialet allerede er svært detaljert allerede ved varsel om oppstart. Ved en slik fremgangsmåte oppleves det ofte krevende for utbygger å akseptere og tilpasse planen de eventuelle krav som blir fremmet av sektormyndighetene. Hensikten med oppstartsvarsel er grunnleggende at berørte parter i en tidlig fase av arbeidet har anledning til å fremme innspill i form av råd og krav, uten at dette nødvendigvis får store negative konsekvenser for utbygger.

Overordnet plan og utvikling av Nardo bydelssenter

Planinitiativet beskriver at prosjektet vil bidra til å styrke stedets attraktivitet og bygge opp under sentrumsfunksjonene knyttet til Nardo bydelssenter, og at områdets funksjon som lokalsenter vil styrkes. Det er imidlertid flere momenter ved dette vi stiller spørsmål ved.

Fylkeskommunen støtter kommunens vurdering om at ny KPA 2024-2034 bør legges som grunnleggende føring for det videre planarbeidet, selv om denne ikke ennå er vedtatt. Fylkeskommunen støtter dermed også kommunens vurdering om at planinitiativet utfordrer videre utvikling av det lokale sentrumsområdet på Nardo, da planområdet ikke er innenfor området som er definert som lokalt sentrum i ny KPA. Planområdet er derimot innenfor foreslått byggesone 2 i ny KPA, hvor det foreslås en utnytting som er svært høy for formålet innenfor denne sonen. Som kommunen peker på, vil dette utfordre den videre utviklingen av den lokale sentrums kjernen på Nardo, hvor byggesone 1 / sentrum er definert ved det eksisterende Nardo Centeret på motsatt side av Utleirvegen. Hensikten med å definere nettopp dette området som byggesone 1, har vært at det ved utvikling av sentrums kjernen er ønskelig med en helhetlig løsning hvor senterfunksjonene er **samløkaliserte** og **underbygger og støtter hverandre**

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

med kundetilgang. Slik kan fellesfunksjoner som torg, parkering og trafikk også løses helhetlig på en bedre måte.

Et annet svært viktig moment ved samlokalisering av sentrumsfunksjoner, er at det er enklere å etablere og tilpasse trafikk sikre gang- og sykkelstrømmer, hvor det samtidig også sikres god fremkommelighet for kollektivtrafikk. Sentrumsfunksjoner ved to sider av en høyt trafikkert veg er etter vår vurdering svært uheldig da en må forvente økt kryssing av vegen. Dette er særlig uheldig her, hvor det allerede er mye villkryssing og hvor trafikk sikkerheten oppleves som svært krevende. Trafikk sikkerheten for myke trafikanter på tvers av Utleirvegen er en krevende og per nå en uløst utfordring. Dette forholdet må analyseres og beskrives grundig i det videre planarbeidet. Det må foreslås løsninger i plankart og med bestemmelser som vil svare ut og løse problematikken på en tilfredsstillende måte. Fylkeskommunen presiserer at dette ansees som et avgjørende premiss for hvorvidt vi vil akseptere planen i sin helhet.

Vi stiller også spørsmål ved hvilke konsekvenser det foreslåtte prosjektet kan få for fremkommelighet for buss. Dette må også svares ut og sikres gjennom det videre planarbeidet.

På nåværende tidspunkt vurderer vi at tomten er dårlig egnet for den virksomheten og utnyttelsesgraden som foreslås, da det legges opp til aktivitet som kan medføre vesentlig belastning på tiliggende vegnett, bymiljø og bomiljø, og at det kan bli krevende å sikre tilfredsstillende tilpasninger til eksisterende og planlagte veganlegg. Vi mener følgelig at planforslaget vil være i strid med § 23.1 i ny KPA.

Dersom det åpnes opp for arealbruk i tråd med byggesone 1 her, er det også flere forhold som må løses. I henhold til bestemmelse § 39.2 i gjeldende KPA, skal lokalsentre ha «*høy arealutnyttelse, tydelige senterfunksjoner og **offentlig torg eller park.** (...) Tilgjengelighet for fotgjengere skal prioriteres. Uterom skal være universelt utformet og opparbeides med høy standard på utforming og materialer*». I forslaget til revidert KPA, legges det opp til bestemmelser og føringer som vil sikre og videreutvikle bydelssentrene, hvor målet er «10-minuttersbyen» og et **lokalt tilbud av funksjoner og møteplasser**. Av planinitiativet kan man imidlertid forstå at planlagt uteområde med blant annet møteplasser og lekeplass vil være privat. Med hensyn til uløst villkryssingsproblematikk over Utleirvegen, er dette trolig en fornuftig løsning. Sett i lys av utvikling av Nardo som bydelssentrum, med de krav og forventninger som knyttes til dette, synes dog utviklingen å gå i feil retning, dersom slike store prosjekt planlegges uten å gi noe tilbake til lokalsamfunnet, i form av en park eller andre møteplasser.

Fylkeskommunen oppfordrer kommunen som planmyndighet til å drøfte problemstillinger som oppstår dersom kommunen stiller krav om at friområder tilknyttet planen gjøres offentlige. Slike tilbud vil nødvendigvis innebære økt ferdsel av myke trafikanter på tvers av Utleirvegen, hvor målpunktet potensielt vil appellere til barn. Dette forholdet må trekkes frem i de trafikkvurderinger som gjøres i det videre, og tilfredsstillende løsninger må sikres.

Plangrense

Som forslagsstiller viser til, er Trøndelag fylkeskommune i gang med utarbeidelse av reguleringsplan for sykkelveg med fortau langs Utleirvegen (detaljregulering Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg og deler av Utleirvegen). Oppstartsmøtet med kommunen er

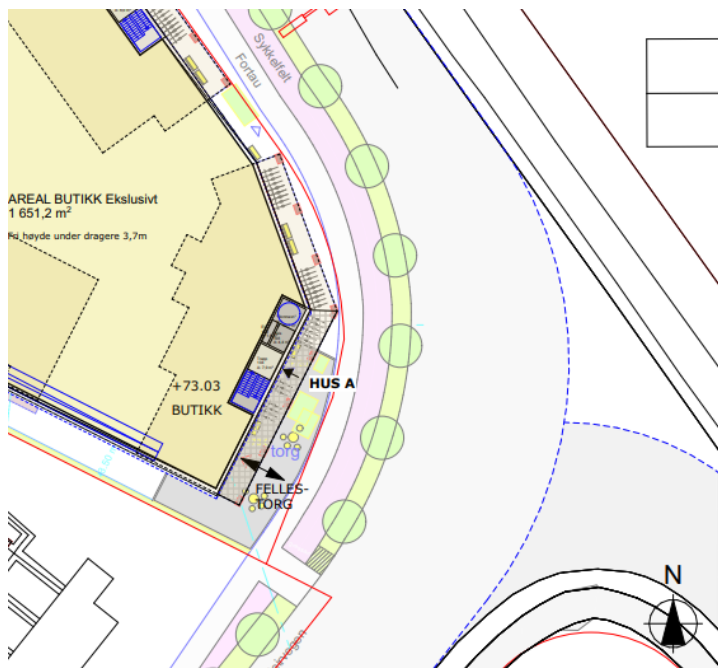
Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

avholdt, og planoppstart er varslet. Det stemmer at fylkeskommunen har deltatt i dialog med forslagsstiller for å koordinere grensesnittet mellom planene.

Nevnte plan for sykkelveg med fortau er fremdeles under utarbeidelse, og er foreløpig ikke sendt på offentlig ettersyn. Løsninger i planen er følgelig ikke endelig bestemt. Hovedsykkelvei med fortau skal etableres langs vestsiden av Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen. På strekningen fra Steindalskrysset til Blaklivegen skal imidlertid sykkelveg med fortau etableres langs østsiden av vegen. Strekningen mellom Steindalskrysset og Othilienborgvegkrysset er fremdeles uavklart. Vi utelukker ikke at det kan være aktuelt å lede sykkelveg med fortau over fra østsiden til vestsiden av Utleirvegen ved Steindalskrysset. Denne usikkerheten må planforslaget for Nardoporten ta høyde for, og plangrensen kan ikke overlappe med plangrensen mot fylkeskommunens plan. Dersom dette ikke korrigeres, vil fylkeskommunen kunne måtte fremme innsigelse til dette forholdet ved offentlig ettersyn av planforslaget.

Vi ser av vedlagte illustrasjoner at det legges opp til svært kort og stedvis ingen avstand mellom ytterkant fortau og installasjoner/bygningsmasse inne på planområdet. Dette forholdet varsler vi mulig innsigelse til. Det er helt avgjørende for det fylkeskommunale prosjektet at det sikres tilstrekkelig avstand mellom fortau og byggegrense i tilstøtende plan. Dette for å sikre drift og vedlikehold på et gang- og sykkelanlegg som vil ha barmarkstandard hele året. En viss avstand er også viktig med hensyn til fundamentering av anlegget og tilgang til rør og ledninger under bakken. Med grunnlag i overnevnte vil vi måtte kreve at det sikres minimum 2 meter buffer mellom ytterkant fortau til formål bebyggelse, og anbefaler at sonen mellom fortau og bebyggelse, avsettes til annet vegformål. Vi varsler mulig innsigelse til planen dersom planen ikke tilpasses i tråd med dette. Det kan aksepteres beplantning innenfor denne sonen. Det må i så tilfelle sikres med bestemmelser at beplantning ikke er til hinder for sikt, og etableres i samråd med vegeier. En sone avsatt til beplantning vil for øvrig kunne bidra positivt i arbeidet med utvikling av Nardo som bydelssentrum.



Utklippet viser at bebyggelsen er planlagt med svært liten og stedvis ingen avstand fra fortau.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Adkomst – myke trafikanter

Prosjektet legger opp til flere adkomster til eiendommen, inkludert etablering av snarveger. Dette er i utgangspunktet svært positivt.

Det legges opp til at uteoppholdsarealet skal etableres på lokk mellom byggene. Dette vil medføre en høydeforskjell mellom uteoppholdsarealet og bakkeplan. «Lokket» planlegges med fall fra øst mot vest. I vest planlegges en universelt utformet rampe, som vil forbinde uteoppholdsarealet med Mjølnervegen. Mot nordøst og sørøst legges det opp til trapper. Det beskrives i planinitiativet at uteoppholdsarealet vil være tilgjengelig for alle boligene via trapp og heis.

Det kommer ikke tydelig frem av planinitiativet hvor hovedinngang til boenhetene vil være. Dette må beskrives i det videre planarbeidet. Plassering av heis må også beskrives. Det må sikres tilfredsstillende universelt utformet forbindelse mellom boenhetene og bussholdeplasser i Utleirvegen. Dette innebærer også at avstanden mellom inngang og holdeplasser ikke må være lengre enn kravene for universell utforming, og så kort som mulig.

Alle gang- og sykkeltraseer (inkludert snarveger) tilknyttet planområdet må sees i sammenheng med nærliggende holdeplasser for buss, og må ledes mot allerede eksisterende krysningsspunkt over Utleirvegen. Fotgjengere vil som hovedregel alltid velge korteste veg, og det er derfor viktig at man gjennom planlegging ikke legger opp til omveger. Dette er viktig for å unngå villkryssinger.

Trafikksikker skoleveg

Området ligger delvis innenfor skolekrets for henholdsvis Nardo skole i vest og Steindal skole i øst, og ligger samtidig også på grensen mot Nidarvoll skole i Sør. Det er beregnet ledig kapasitet ved alle skolene, men best kapasitet ved Nardo og Nidarvoll skole. Gjennom dette prosjektet må trafikksikker skoleveg beskrives og sikres for alle de tre skolene.

Adkomst – kjøretøy

Det er positivt at prosjektet legger opp til å stenge en eksisterende avkjørsel fra Utleirvegen. Dette er for øvrig et kriterium ved det videre planarbeidet.

Det legges opp til parkeringskjeller. Dette er positivt med hensyn til arealutnyttelse. Inngang til parkeringskjeller må imidlertid plasseres i tilstrekkelig avstand fra kryss mot Utleirvegen. Fylkeskommunen stiller seg kritisk til den plasseringen som er foreslått i vedlagte skisser, da foreslått adkomstløsning er sårbar for tilbakeblokkering til sykkeltraseen og Utleirvegen, særlig i rushtiden.

I planinitiativet foreslås det å opprette et ekstra kjørefelt i Tors veg. Vår foreløpige holdning er at vi som vegeier skeptisk til dette grepet, da en feltutvidelse her vil komme i konflikt med kommende sykkelveg med fortau. Det er i utgangspunktet uheldig med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet om krysningsslengden for fotgjengere og syklistene øker. Fylkeskommunen utelukker ikke innsigelse til dette plangrepet, dersom vi vurderer at tiltaket vil kunne ha negative konsekvenser for de ansvar vi er satt til å ivareta.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

I trafikknotatet som ligger ved planforslaget, er det gjort sporinger av lastebil. Som vi kan se av illustrasjonen under, er det ikke mulig for lastebil å komme seg fra planområdet og ut på Tors veg med kjøremåte B, uten at det etableres et høyresvingefelt i Tors veg. Uten et høyresvingefelt, vil lastebil måtte benytte motgående kjørefelt for å komme seg til stopplinja mot krysset mot Utleirvegen.

Fylkeskommunen som vegeier er i utgangspunktet skeptisk til feltutvidelse i Tors veg, men kan samtidig ikke akseptere en løsning som kan medføre blokkering av ny gang- og sykkeltrasé eller tilbakeblokkering på Utleirvegen. Vi støtter oss følgelig til kommunens krav om at biladkomst må legges i Mjølnervegen, eller minimum flyttes lengst mulig vest i Tors veg.

Trafikkanalysen må uansett vurdere faren for blokkering i Tors veg, Utleirvegen og langsgående sykkelveg med fortau. Problematikken må analyseres for begge scenariene, henholdsvis to og tre felt i Tors veg.



Sporingskurver viser at lastebil som skal ut fra parkeringskjeller og svinge til høyre, er avhengig av et høyresvingefelt i Tors veg for å unngå å komme over i kjørefelt i motsatt kjøreretning.

Gjennom trafikkanalysen og det videre planarbeidet må det foreslås løsninger for å bøte på trafiksikkerhet og fremkommelighet. Fylkeskommunen vil ikke akseptere løsninger som innebærer redusert trafiksikkerhet og fremkommelighet på våre veganlegg, og heller ikke løsninger som vil innebære forsinkelser for buss.

Gjennomføringsavtale og teknisk plangodkjenning

Det må sikres med bestemmelser at alle tiltak som innebærer arbeid på eller inn mot våre veganlegg krever at det inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen. Det må også sikres i bestemmelsene at tekniske planer må godkjennes av vegeier før arbeidene kan settes i gang.

Dialog

Fylkeskommunen oppfordrer til at forslagsstiller kontakter fylkeskommunen for dialog rundt valg av vegløsninger så snart trafikkanalysene er utarbeidet.

Støy

Fylkeskommunen forutsetter at støy fra fylkesveg er ivaretatt i planleggingen, og at nødvendige tiltak er sikret med bestemmelser i planen. Vi støtter oss videre til eventuelle merknader og innsigelser fra Statsforvalteren, som er sektormyndighet for støy (forurensning).

Samferdsel

Det er god kollektivdekning til planområdet med følgende holdeplasser og linjenummer i nær tilknytning til planområdet:

Tors veg: Betjenes av linje 11, 22 og 51.

Bjarne Ness veg: Betjenes av linje 22 og 115 (nattbuss).

Nardosenteret: Betjenes av linje 11, 22, 51 og 115 (nattbuss)



På kartutsnittet vises eksisterende bussholdeplasser i området i dag.

Trafikkanalyse og kjøretider

Vi ber om at det gjennomføres en trafikkanalyse for området. Planen tilrettelegger for en større utbygging og dette vi medføre økt trafikk på tilgrensende vegnett. Som kollektiveier er Trøndelag fylkeskommune opptatt av at økt trafikkmengde ikke gir negative konsekvenser for bussens fremkommelighet. Trafikkanalysen må vise bussens kjøretider fra holdeplass til holdeplass før og etter utbygging for å synliggjøre eventuelle forsinkelser. Dette bør gjøres for ulike tider på døgnet: både ved rush- og lavtrafikk.

Kollektivnettet er sårbart for forsinkelser, og utbygginger som medfører økt kjøretid for bussen vil forplante seg i linjenettet med tilhørende kostbare justeringer i kjøretider. Dersom kjøretiden øker på ei eller flere linjer som har videre korrespondanse så øker også kjøretiden på korresponderende linje.

Anleggsfasen

Fylkeskommunen ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB slik at de kan være forutsigbare i sin planlegging av eventuell midlertidig kjøreendring under anleggsfasen. Det er viktig at god

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

fremkommelighet for kollektivtrafikken og reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Trøndelag fylkeskommune arbeider med en detaljregulering for FV6658, Utleirvegen. Det er viktig at planarbeidet for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten koordineres med fylkeskommunens plan.

Vannforvaltning

Planen skal ivareta hensynet til vassdragsmiljøet. Definisjonen av vassdrag er fastsatt av vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Videre defineres vassdrag med tilhørende vanndekt areal ved vanlig flom (10-årsflom).

Tiltak eller aktivitet i og nært vann skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Grunnleggende skal vannforskriften § 4 følges som sier «*Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand [...]*». I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming om ivaretagelse av vannmengde og vannkvalitet, naturlig bredde og bunn med kantvegetasjon.

Tiltak i vassdrag, i form av å fylle ut i-, lukke, legge om eller rette ut, forbygge/plastre/kanalisere vassdrag er forbudt, jf. vannforskriften § 4.

Vi oppfordrer til at hensynet til vassdragsmiljøet sikres i planens juridiske dokumenter, der det er hensiktsmessig. Regulering i form av arealformål med tilhørende bestemmelser bør vurderes eventuelt bruk av fellesbestemmelse.

Langs grensen av planområdet ligger vannforekomsten 123-125-R Fredlybekken rørlagt. Den er i svært dårlig potensial, med mål om å nå godt økologisk potensial innen 2033. Tiltak må iverksettes for å nå dette. Årsaken til den dårlige tilstanden er avrenning og punktutslipp.

I den videre planleggingen av tiltaket må bekkeåpning vurderes, jamfør statlige planretningslinjer. Trondheim kommune har planer for gjenåpning av Fredlybekken. Planleggingen bør se til disse og utnytte muligheten for gjenåpning i planområdet og sikre at det ikke påvirker kommunens planer negativt.

Vannkvaliteten i bekken er avhengig av at det ryddes opp i utslipp til bekken, og at det utarbeides en god plan for overvannshåndtering i utbyggingen. Det skal ikke slippes vann til bekken som kan føre til dårlig vannkvalitet. Vi stiller oss bak innspillet fra Statsforvalteren om overvann og klimatilpasning.

Vi forutsetter at hensynet til vassdragsmiljøet blir ivaretatt i det videre planarbeidet. Fylkeskommunen stiller seg gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig ved spørsmål angående regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften.

Kulturminner nyere tid

Det er ingen kjente nyere tids kulturminner innenfor eller direkte tilgrensende til varslet planområdet.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Kulturminner eldre tid

Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Det bør tas inn en henvisning til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 til planens reguleringsbestemmelser: Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune varsles.

Avslutning

For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

Regionalt planforum kan benyttes for å gjøre avklaringer med flere sektormyndigheter. Mer informasjon og innmeldingsskjema ligger på våre hjemmesider: [Regionalt planforum](#).

På vanlig måte er fylkeskommunen til disposisjon for videre avklaringer dersom kommunen har behov for dette. Vi gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
seniorrådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Fylkesveg: Victoria Thorgersen
Samferdsel: Helene Hvitsten
Vannforvaltning: Lise Hatten
Kulturminner nyere tid: Heike Schmidtke
Kulturminner eldre tid: Knut Harald Stomsvik

Kopimottaker:

TRONDHEIM KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED



ADVANSIA AS
Postboks 18
0216 OSLO

Vår dato:	23.04.2025	Vår referanse:	202434815-10	Vår saksbehandler:
Deres dato:	08.04.2025	Deres referanse:		Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om utvidet plangrense for detaljregulering for Nardoporten, Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune mottok 08.04.2025 varsel om utvidet plangrense for detaljregulering av Nardoporten i Trondheim kommune til uttalelse. Hensikten med utvidet plangrense er detaljreguleringen er å tilrettelegge for friskt i en ny løsning i krysset Utleirvegen og Tors veg for å bedre trafiksikkerheten.

Som vegeier av fylkesvegen Utleirvegen har vi ingen merknader til varslet utvidelse av plangrense.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
seniorrådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandler fylkesveg: Victoria Thorgersen



Statens vegvesen

PLAN ARKITEKTER AS

Fjordgata 50

7010 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
24/180104-2

Deres referanse:
2024/3557

Vår dato:
17.07.2024

Fylkesveg 6658 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om planoppstart – Reguleringsplan for Tors veg 2–6 Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27–31 – Nardoporten

Viser til deres brev av 02.07.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for boligbebyggelse, næring (handel) og parkering. Næring med tilhørende kundeparkering og innendørs varelevering etableres på første plan med direkte atkomst fra gata. I underetasje etableres parkering for bil og sykkel, samt boder. Over næring etableres takhage og boliger i frittstående boligblokker. Man ønsker å underbygge og utvide området for lokalsenter i bydelen med dette planforslaget. Området er lokalisert sørøst for Omkjøringsvegen (E6) og nord for Nardosenteret.

Uttalelse til oppstartsvarsel

Statens vegvesen registrerer at Trondheim kommune i sitt brev av 28.06.2024 har stilt en del kritiske spørsmål til prosjektet. Vi slutter oss til disse, men kan ikke se at tiltakshaver har ivaretatt dette spesielt.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen vil ellers nevne at vi er spesielt opptatt av framkommelighet og trafikk-sikkerhet samt bærekraftig utvikling. Planarbeidet må koordineres med Trøndelag fylkes-kommune sitt arbeid med Utleirvegen. Siden det går en hovedsykkelåre her må myke trafikanter prioriteres i tråd med prinsippene for universell utforming. Snu- og atkomst-muligheter for renovasjons- og utrykningskjøretøy må også ivaretas.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opp-lysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig ut-talelse når planen sendes på høring.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Kjetil Strand
avdelingsdirektør

Jan-Kristian Janson
fung. seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM
TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Statens vegvesen

ADVANSIA AS AVD TRONDHEIM
Bassengbakken 1

7042 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
24/180104-5

Deres referanse:

Vår dato:
09.04.2025

Fylkesveg 6658 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om utvidet plangrense – Detaljreguleringsplan for Tors veg 2–6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27–31 – Nardoporten – planID r20240023

Viser til deres brev av 08.04.2025.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikkssikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesen ser positivt på at plangrensen utvides.

Transport midt
Med hilsen

Cathrine Helle-Tautra
fung. avdelingsdirektør

Jan-Kristian Janson
fung. seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

PLAN ARKITEKTER AS
Fjordgata 50

7010 TRONDHEIM

Vår dato: 15.08.2024

Vår ref.: 202412220-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 2024/3557

Saksbehandler: Trine Gjessen/

22959937/trg@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten, planID r20240023 - Trondheim kommune

Vi viser til brev datert 02.07.2024. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for kombinert nærings- og boligbebyggelse.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete innspill

Sikkerhet mot områdeskred av kvikkleire

Planområdet ligger under marin grense, og det er da mulighet for sammenhengende forekomst av marin leire. Plandokumentene må vise at utbygging kan gjennomføres med tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred, jmfør [TEK17 § 7-3 Sikkerhet mot skred](#) og [NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). Kravet til sikkerhet gjelder også dersom planlagte tiltak ligger i utløpsområde for skred. Dersom grunnundersøkelser gir ny kunnskap om faresoner for kvikkleireskred, må dette [meldes inn til NVE](#).



Vi vil gjøre oppmerksom på våre nye aktsomhetskart for kvikkleire presentert i webinar om naturfare 18.04.2024. I de nye kartene er flate områder uten fare for områdeskred av kvikkleire tatt ut.

I materialet vi har fått oversendt står det at det er utført grunnundersøkelser og vurderinger som tilsier at det ikke medfører risiko å bygge ut området. Vi kan ikke se å ha mottatt disse rapportene, men forutsetter at det legges ved planen på offentlig ettersyn og uttaler oss til det da.

Vassdrag og overvann

Fredlybekken ligger sør for planområdet, og berører ikke planområdet. Et sideløp til Fredlybekken går delvis gjennom planområdet. Både Fredlybekken og sidebekken ligger i rør. Kommunen har planer for gjenåpning av hovedløpet til Fredlybekken.

Planforslaget innebærer gjenbygging av mesteparten av planområdet med parkering og butikk. Uterom planlegges i stor grad på taket til parkering og butikk. Planlagt utbygging vil medføre flere harde flater og dermed raskere avrenning av overvann. Planlagt utbygging ser også ut til å låse muligheten for eventuell gjenåpning av sideløpet til Fredlybekken. NVE anbefaler generelt åpne, naturbaserte løsninger for mer robuste løsninger med tanke på flom- og overvannshåndtering.

Vi anbefaler å utarbeide en plan for overvannshåndtering og å bruke tretrinnsstrategien; 1) Fange opp og infiltrere, 2) Forsinke og fordrøye og 3) Sikre trygge flomveier. Se [NVEs veileder 4/2022 Rettleiar for handteringa av overvatn i arealplanar](#) for mer informasjon.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.



Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Trine Gjessen
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

PLAN ARKITEKTER AS

Kopimottakere:

Trondheim kommune

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

Plan Arkitekter AS
Fjordgata 50
7010 Trondheim

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
24/00001-100
Deres referanse

Vår dato
15.08.2024
Deres dato
02.07.2024

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, detaljregulering, Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, «Nardoporten», Trondheim kommune

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av kombinert næring- og boligbebyggelse. Det er planlagt for næringsformål (handel) og parkering i førsteetasje og boligbebyggelse over. Bebyggelsen er foreslått som et åpent kvartal i fem til ni etasjer.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene Tors veg, Bjarne Ness veg og Nardosenteret som ligger nært planområdet.



Figur 1: Illustrasjon av rutetilbud og holdeplasser ved planområdet.

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

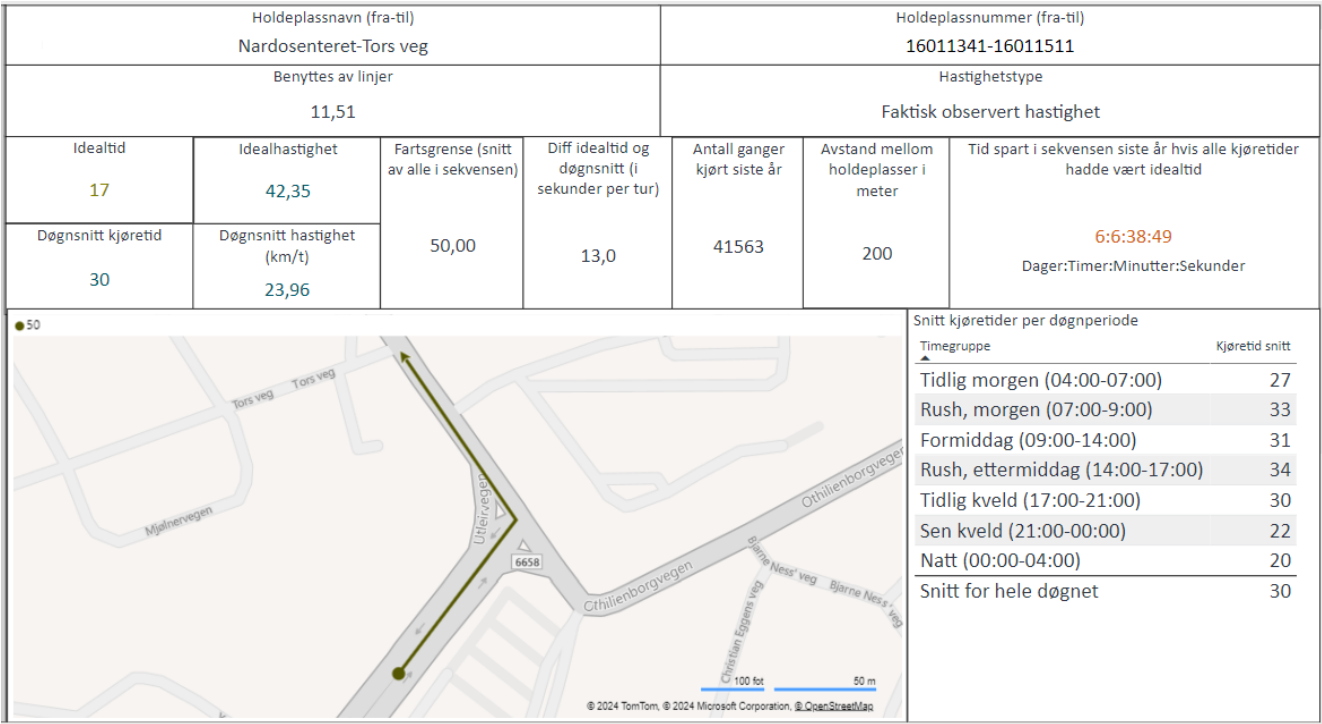
Tors veg betjenes av linje 11, 22 og 51.
Bjarne Ness veg betjenes av linje 22 og 115 (nattbuss).
Nardosenteret betjenes av linje 11, 22, 51 og 115 (nattbuss).

Innspill

Trafikkanalyse

Planen skal tilrettelegge for en større utbygging som vil medføre økt trafikk på tilgrensende vegnett. Det er viktig økt trafikk fra planområdet ikke gir negative konsekvenser for fremkommeligheten til bussen. Vi ber om at konsekvensene for kollektivtrafikkens fremkommelighet utredes i en trafikkanalyse, og at det omtales spesifikt som eget punkt i trafikkanalysen, og at det tydelig fremgår hva/hvor stor konsekvensen for bussen vil være. **Vi ber derfor om at det beregnes kjøretider fra holdeplass til holdeplass, og at disse sammenstilles med dagens kjøretider, slik at vi klart kan se konsekvensene for bussene. Vi ber om at kjøretidene gjennom dagen presenteres (tidlig morgen, rush morgen osv.), slik illustrasjon under viser.** Vi kan dele tall på kjøretider. Vi oppfordrer også til at det samme gjøres for bil, for å synliggjøre konkurranseforholdet mellom buss og bil.

Illustrasjonen under er et utklipp fra AtB sin idealtidsanalyse som viser kjøretiden for bussene gjennom døgnet på gitt holdeplasssekvens basert på kjøredata de siste 6 månedene. Idealtiden er 10-persentil raskeste registrerte kjøretid på strekningen. 10-persentil er valgt for å kontrollere for ekstremverdier. Idealtiden viser «hvor raskt kan det gå», og med ytterligere fremkommelighetstiltak kan det potensielt gå enda raskere.



Figur 2: Utklipp av AtB sin idealtidsanalyse. Vi ber om å få presentert fremtidige kjøretider for buss i samme form (tidlig morgen, rush morgen, formiddag, rush ettermiddag, tidlig kveld og natt).

Vi vil generelt påpeke at kollektivnettverket er sårbart for forsinkelser, og utbygginger som medfører økt kjøretid for bussen vil forplante seg i linjenettet med tilhørende kostbare justeringer i kjøretider. Vi vil da sannsynligvis ha behov for flere tilskuddsmidler for å opprettholde kollektivtilbudet på dagens nivå. Derfor er det svært viktig for AtB at forsinkelser for bussen etter beste evne unngås. Det må søkes å gjøres tiltak som bedrer fremkommeligheten for bussen for å sikre at buss er et attraktivt transportmiddel i konkurranse med bilen. Dersom vi må øke kjøretiden på ei eller flere linjer som har videre korrespondanse så må vi også øke kjøretiden på korresponderende linje. Det er viktig å huske på at ei busslinje er lang. Langs traseen er det gjerne mange pågående utbygginger som hver for seg gir x antall sekunder forsinkelse for bussen.

Hver utbygging kan hver for seg virke tilsynelatende ubetydelig, men i sum kan disse gi store konsekvenser for ei busslinje og øvrig kollektivnett. Derfor er det viktig at økt kjøretid for kollektivtrafikken i størst mulig grad unngås.

I tabellen under ser vi tilnærmede kostnader ved å øke kjøretiden på ulike typer linjer (2020-tall). Dette viser at tiltak for å styrke fremkommeligheten til bussen er et viktig verktøy for å kunne tilby et effektivt og økonomisk rasjonelt kollektivtilbud.

Type linje	1 minutt økt kjøretid	2 minutter økt kjøretid	5 minutter økt kjøretid
Metrobuss (L1, L2, L3)	650 000 kr	1 300 000 kr	3 250 000 kr
Sentrumslinjer (L10, L11, L12) Bydelslinjer (L40, L41, L42, L43) Tverrlinjer (L13)	500 000 kr	1 000 000 kr	2 500 000 kr
Bynære linjer (L70, L71, L79)	400 000 kr	800 000 kr	2 000 000 kr

Trøndelag fylkeskommune arbeider med en detaljregulering for FV6658, Utleirvegen. Det er viktig at dette planarbeidet ses i sammenheng med fylkets plan.

Innkjøring parkeringskjeller

Ut fra foreløpig planmateriale så er innkjøring til parkeringskjeller fra Tors veg tett på krysset Utleirvegen x Tors veg. Det er viktig at kømagasinering skjer inne i parkeringskjelleren og ikke i offentlig vegnett med fare for tilbakeblokkering i Utleirvegen. I referat fra oppstartsmøte med Byplankontoret står det at *"Foreslått adkomstløsning er sårbar for tilbakeblokkering til sykkeltraseen og Utleirvegen, særlig i rushtiden. For å unngå dette må biladkomst legges i Mjølnervegen, eller minimum flyttes lengst mulig vest i Tors veg."* Vi støtter dette.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at

god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Vi vil avslutningsvis presisere at vi ikke eier infrastruktur og at løsninger for fysisk infrastruktur må avklares med vegeier.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon mobilitetstilbud Trondheimsområdet

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune

Plan Arkitekter AS
Fjordgata 50
7010 Trondheim

Saks nr.
2024/3557

Kommentar fra LUKS til:

Detaljregulering Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten arealplan-ID r20240023

Planen legger opp til adkomst for varetransport/varelevering med kjøring i forbindelse med plasser, dette innebærer at det blir konflikter mellom personbiler, gående osv., i en ryggesituasjon. Det må i område hvor store kjøretøy rygger ikke legges opp til adkomst for myketrafikanter. Videre er det bare tegnet inn et (1) varemottak, dette til bygg D.

Til byggene, Hus A-B-C samt området mellom disse som er planlagt til næringsvirksomheter/butikker vises det ikke hvordan vareleveranser/varemottak er planlagt. Nødvendige arealer for adkomst til varemottak må sikres på tidlig stadiet, dette med sporing osv.

All transport er en del av en transport, derfor kan ingen biloppstillingsplasser/varemottak etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet.

Videre må også sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer, dette er byggets samt virksomheten ansvar ved utføring av arbeidet.

Varelevering og sykkelfelt

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim. Her måtte biloppstillingsplassen flyttes til innsiden av sykkelfeltet etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen som var skapt ved at sykkelfeltet lå på innsiden av biloppstillingsplassen for vareleverandørene.

Biloppstillingsplasser for vareleverandørene

Varetransportørene har behov for en lasteplass tilpasset de varer og kjøretøy som må forventes.

Tilrettelegging for miljøvennlige tyngre kjøretøy

Vareleverandørene er pådrivere for å ta i bruk hensiktsmessige miljøvennlige kjøretøy. Vi benytter bl.a. hydrogenlastebiler, el-lastebiler, biogasslastebiler og EL-varebiler.

Derfor må behovet for lade punkter for El-kjøretøy vurderes.

Regelverket sier:

Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. BVL er også dokumentet Arbeidstilsynet støtter seg på hva gjelder adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid for varetransporten.

Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrukt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at i Arbeidstilsynets transportkampanje ble 20 meter satt som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger.

For avfallshåndtering må kommunens regler hva gjelder avstand følges.

Da tidligere TEK 10 ble endre hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4. § 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik:

§ 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov)

IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at biloppstillingsplassen maks kan ha en hellingsgrad på +/- 1 grad samt Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien være fri for snø og is.

I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer.

BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702

§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler

§§ 2-18, Ferdsel og adkomst

§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser

§§ 1 i Bygggherreforskriften

Med vennlig hilsen

Jürg Berger



Fagsjef logistikk

Post/Besøksadresse:

Prinsensgate 1c.

0152 Oslo

M: 91776743

E: jb@luks.no

W: www.luks.no

PLAN ARKITEKTER AS
Fjordgata 50

7010 TRONDHEIM

Deres ref
2024/3557

Vår ref
2024/1424-2

Saksbehandler
Olav Hårstad

Dato
17.07.2024

Varsel om oppstart - detaljregulering - Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31 - Nardoporten - Trondheim kommune

Tensio AS viser til varsel om oppstart detaljregulering Tors veg 2-6 osv.

Strømforsyningen i dette området er begrenset. Det vil derfor være behov for at det legges til rette for bygging av en ny nettstasjon for forsyning av strøm til området. Plassering bør settes av som et eget formål (energianlegg) i planen. Alternativt må løsningen beskrives i bestemmelsene.

Valgt løsning skal godkjennes av Tensio AS og vi minner spesielt om at nettstasjoner **ikke** kan plasseres under bakken, men må ha tilgang direkte fra bakkenivå.

Generelle krav er vedlagt.

Med hilsen

Olav Hårstad
Seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ingen håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Generelle krav ny nettstasjon

Generelle krav til plassering av nye nettstasjoner i Tensio TS sitt konsesjonsområde.

Plassering i planområdet

- Normal kapasitet til en nettstasjon: ca. 10-15.000 m² T-BRA med helelektrisk oppvarming og ca. 15-25.000 m² T-BRA med vannbåren oppvarming tilknyttet fjernvarme eller annen energikilde.
- Sentral plassering gir mulighet til å betjene større antall boenheter fra en nettstasjon.
- Antall nettstasjoner og endelig plassering skal avklares og godkjennes av Tensio TS

Frittstående nettstasjon

- Plasseres på flatt underlag med tilgang fra brøytet vegareal
- Uhindret kjørbart adkomst for transport (lastebil med 10 tonn akseltrykk og totalvekt 25 tonn):
 - Oppstillingsplass for lastebil: 10x7 meter ved nettstasjon.
 - Fri løftehøyde på 7 meter på og rundt oppstillingsplass.
 - Fri kjørehøyde 4,5 meter.
 - Oppstillingsplass for nødstrømsaggregat i nærhet av nettstasjon: min. 21 m² og korteste side ikke mindre enn 3 meter.
- Brannkrav:
 - Hensynssone på min. 5 meter fra nærmeste boligbebyggelse og ikke i oppholdsarealer for skole, barnehage eller lek.
 - Minimum 1 meter fra mindre viktig bygning som står mer enn 2 meter fra viktig bygning (mindre viktig bygning er uthus, garasje o.l.). Veggen på mindre viktig bygning som vender mot nettstasjonen, må ha ubrennbar ytterkledning.
- Avstandskrav som er nevnt i foregående punkter, gjelder for TENs standard utstyr/materiell. Ved kortere avstander til bygninger, må alternativer brukes, som f. eks yttervegger med brannmotstand. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- Installasjoner, som f.eks. sykkelstativ, søppelavsug, gjerde, postkassestativ, parkeringsplasser o.l. kan plasseres nærmere enn hensynsonen på 5 meter.
- EMF-anbefaling: Minimum 7-10 meter til areal med permanent opphold, for å unngå utfordringer knyttet til EMF. Mer informasjon om dette kan hentes hos Statens strålevern, www.nrpa.no.

Nettstasjon som rom i bygning

- Plasseres på bakkeplan og mot yttervegg.
- Tilgang og adkomst som for frittstående nettstasjon.
- Areal: minimum 4x4 meter og utføres iht. særskilt spesifikasjon fra Tensio TS. For store effektbehov må rommet være større. Endelig arealbehov avtales i hvert tilfelle.
- Fri høyde i rommet: minimum 2,8 meter.
- Ventilasjon: naturlig ventilasjon, åpninger skal være innstikkssikre og dimensjonert for tilstrekkelig kjøling av transformator(en).

- Trykkavlastning: Åpninger ut i det fri må være dimensjonert for å ta av for eksplosjonstrykk. Normalt er disse de samme som ventilasjonsåpningene.
- Branntekniske krav for å hindre brann- og røykspredning fra ventilasjonsåpninger og trykkavlastningsflater: Avstander /overflater/brannmotstand i vegg skal være iht. REN-blad 6002. Minimumskravet er: Nettstasjonens omsluttende konstruksjoner skal ha brannmotstand REI 60-M A2-s1,d0. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- EMF-anbefaling: Tilstøtende arealer vil være eksponert for EMF, og bruksområdet av disse må vurderes iht. dette.

Bildecksempler

Frittstående nettstasjon:



bilde 1 Eksempel på god plassering

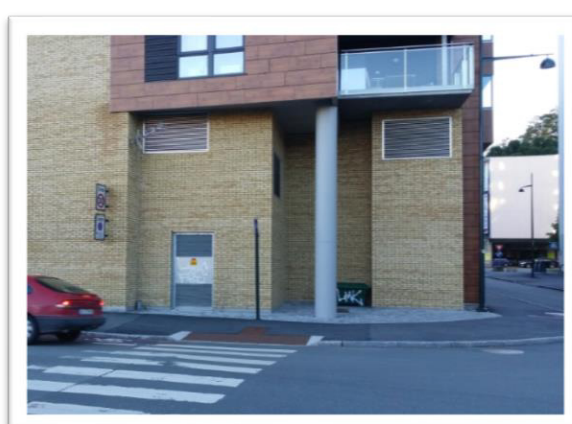


bilde 2 Eksempel på mindre god plassering

Nettstasjon som rom i bygning



Bilde 3 Eksempel på god plassering

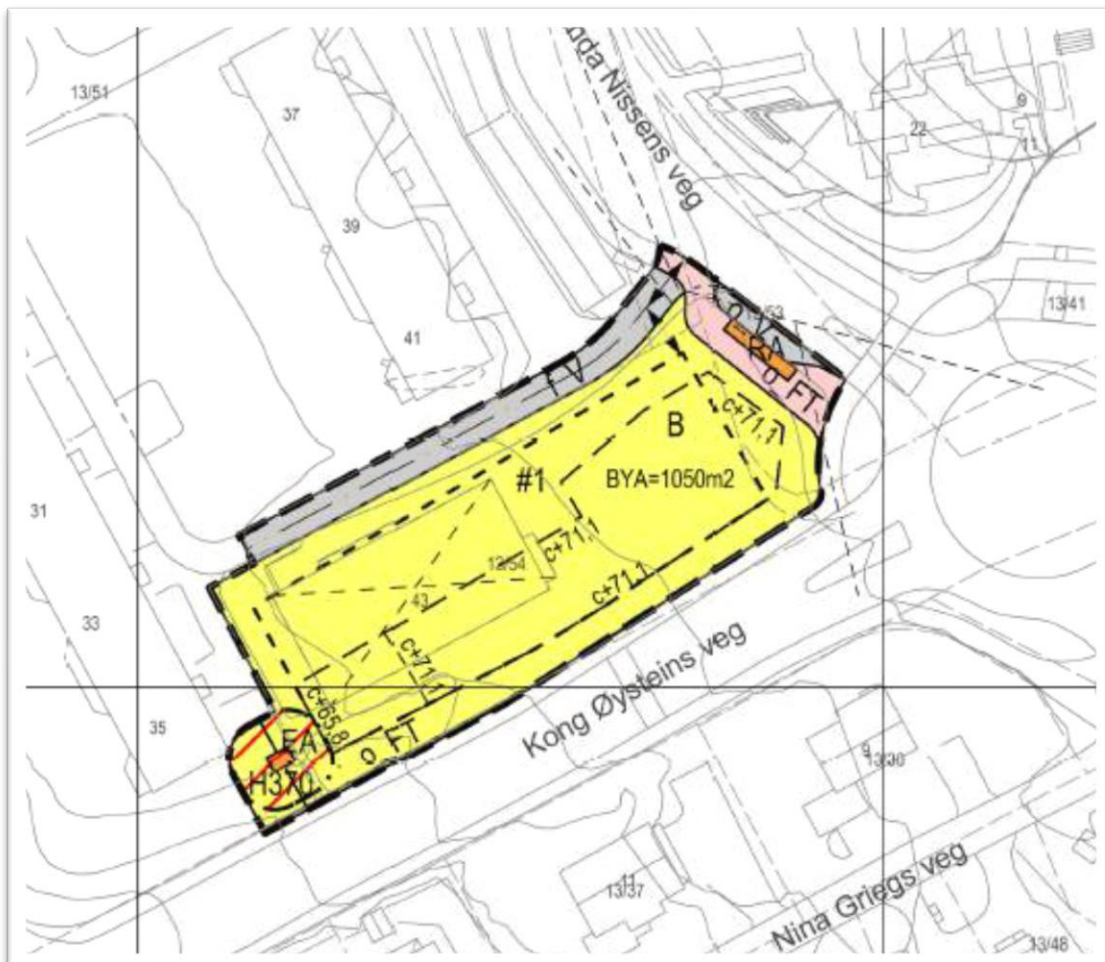


Bilde 4 Eksempel på god plassering



bilde 5 Eksempel på mindre god plassering

Innregulering av eget formål energianlegg med hensynssone



Figur 1 Eksempel på innregulert som eget formål

Generelle krav til plassering av nye nettstasjoner i Tensio TS sitt konsesjonsområde.

Plassering i planområdet

- Normal kapasitet til en nettstasjon: ca. 10-15.000 m² T-BRA med helelektrisk oppvarming og ca. 15-25.000 m² T-BRA med vannbåren oppvarming tilknyttet fjernvarme eller annen energikilde.
- Sentral plassering gir mulighet til å betjene større antall boenheter fra en nettstasjon.
- Antall nettstasjoner og endelig plassering skal avklares og godkjennes av Tensio TS

Frittstående nettstasjon

- Plasseres på flatt underlag med tilgang fra brøytet vegareal
- Uhindret kjørbart adkomst for transport (lastebil med 10 tonn akseltrykk og totalvekt 25 tonn):
 - Oppstillingsplass for lastebil: 10x7 meter ved nettstasjon.
 - Fri løftehøyde på 7 meter på og rundt oppstillingsplass.
 - Fri kjørehøyde 4,5 meter.
 - Oppstillingsplass for nødstrømsaggregat i nærhet av nettstasjon: min. 21 m² og korteste side ikke mindre enn 3 meter.
- Brannkrav:
 - Hensynssone på min. 5 meter fra nærmeste boligbebyggelse og ikke i oppholdsarealer for skole, barnehage eller lek.
 - Minimum 1 meter fra mindre viktig bygning som står mer enn 2 meter fra viktig bygning (mindre viktig bygning er uthus, garasje o.l.). Veggen på mindre viktig bygning som vender mot nettstasjonen, må ha ubrennbar ytterkledning.
- Avstandskrav som er nevnt i foregående punkter, gjelder for TENs standard utstyr/materiell. Ved kortere avstander til bygninger, må alternativer brukes, som f. eks yttervegger med brannmotstand. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- Installasjoner, som f.eks. sykkelstativ, søppelavsug, gjerde, postkassestativ, parkeringsplasser o.l. kan plasseres nærmere enn hensynsonen på 5 meter.
- EMF-anbefaling: Minimum 7-10 meter til areal med permanent opphold, for å unngå utfordringer knyttet til EMF. Mer informasjon om dette kan hentes hos Statens strålevern, www.nrpa.no.

Nettstasjon som rom i bygning

- Plasseres på bakkeplan og mot yttervegg.
- Tilgang og adkomst som for frittstående nettstasjon.
- Areal: minimum 4x4 meter og utføres iht. særskilt spesifikasjon fra Tensio TS. For store effektbehov må rommet være større. Endelig arealbehov avtales i hvert tilfelle.
- Fri høyde i rommet: minimum 2,8 meter.
- Ventilasjon: naturlig ventilasjon, åpninger skal være innstikkssikre og dimensjonert for tilstrekkelig kjøling av transformator(en).

- Trykkavlastning: Åpninger ut i det fri må være dimensjonert for å ta av for eksplosjonstrykk. Normalt er disse de samme som ventilasjonsåpningene.
- Branntekniske krav for å hindre brann- og røykspredning fra ventilasjonsåpninger og trykkavlastningsflater: Avstander /overflater/brannmotstand i vegg skal være iht. REN-blad 6002. Minimumskravet er: Nettstasjonens omsluttende konstruksjoner skal ha brannmotstand REI 60-M A2-s1,d0. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- EMF-anbefaling: Tilstøtende arealer vil være eksponert for EMF, og bruksområdet av disse må vurderes iht. dette.

Bildeelksempler

Frittstående nettstasjon:



bilde 1 Eksempel på god plassering

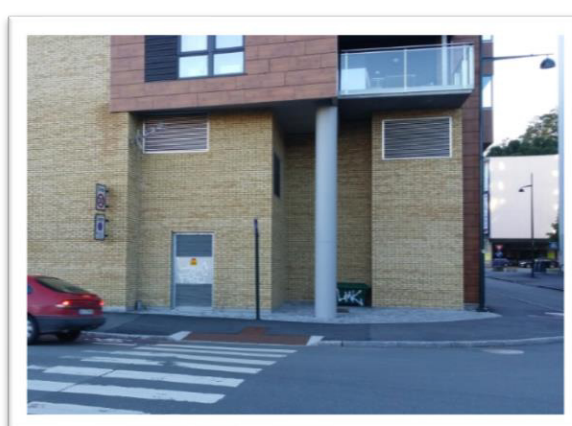


bilde 2 Eksempel på mindre god plassering

Nettstasjon som rom i bygning



Bilde 3 Eksempel på god plassering

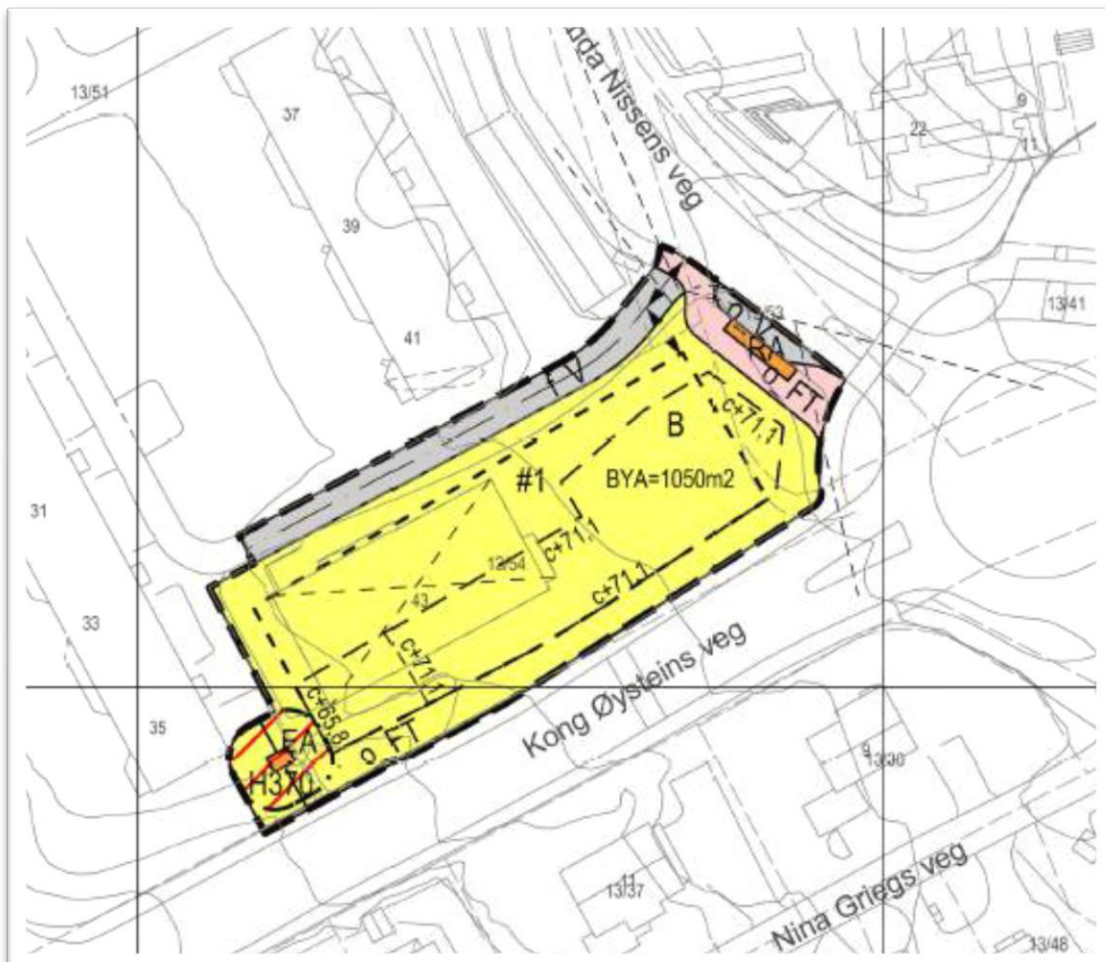


Bilde 4 Eksempel på god plassering



bilde 5 Eksempel på mindre god plassering

Innregulering av eget formål energianlegg med hensynssone



Figur 1 Eksempel på innregulert som eget formål

Innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Nardoporten, PlanId r20240023

1 message

Mona Bjørkli Eriksen <mona.eriksen@rebus.no>

Wed, Aug 14, 2024 at 10:37 AM

To: "siri@plan.no" <siri@plan.no>

Det vises til varselet om oppstart av reguleringsplanarbeid for Nardoporten. Som eier av Nardo Center ønsker vi å fremme følgende innspill, som vi mener bør tas i betraktning i det videre planarbeidet.

Vi er positive til at området utvikles og at det kommer flere boliger i nabolaget. Samtidig er vi bekymret for hvordan prosjektet vil påvirke trafikkflyten og -sikkerheten på de allerede belastede veiene. Den foreslåtte adkomstløsningen vil kunne føre til kø og tilbakeblokkeringer til Utleirvegen, særlig i rushtiden. Etablering av dagligvareforretning og annen næringsvirksomhet vil innebære at det må legges til rette for trafiksikre vareleveringsløsninger. Det er grunn til å tro at spesielt varelevering til området vil medføre trafikale utfordringer i krysset Tors veg/Utleirvegen.

Dette er spesielt bekymringsverdig da fylkeskommunen har avklart at en rundkjøring i krysset Utleirvegen/Othilienborgvegen ikke skal utredes videre, hovedsakelig på grunn av plassmangel. Vi anser derfor at risikoen for tilbakeblokkeringer til Utleirvegen, er betydelig.

Videre ligger Nardoporten utenfor det området som er definert som lokalsenter i forslaget til ny kommuneplan. Nardo Center er angitt som lokalsenter på Nardo og ligger innenfor byggesone 1, mens Nardoporten er plassert innenfor byggesone 2. Hensikten med differensieringen er å sikre god utvikling av det lokale sentrum i bydelen. Kommunen har i byutviklingsstrategien vedtatt at lokale sentrum skal opprettholdes og videreutvikles. I forslag til ny KPA er det foreslått å åpne for etablering av dagligvarehandel i byggesone 2. Det er presisert at øvrige lokale servicefunksjoner kun bør ligge i området som er utpekt som det lokale sentrum. Det bør derfor gjennomføres en utredning av behovet for en dagligvareforretning like utenfor det definerte lokalsenteret, og av hvordan dette vil påvirke utviklingen av det lokale sentrum.

Vi håper at våre innspill blir tatt i betraktning i det videre planarbeidet, og stiller oss gjerne til disposisjon for videre dialog eller avklaringer om nødvendig.

På vegne av Nardo Center ANS

Med vennlig hilsen

Mona Bjørkli Eriksen

Reguleringssjef

+47 95 97 96 01

mona.eriksen@rebus.no

[Haakon VII's gate 1, 0161 Oslo](#)

reitaneiendom.no

 [REBUS Handelseiendom](#)





PLAN ARKITEKTER AS
Fjordgata 50
7010 TRONDHEIM

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varsles det med dette om oppstart av reguleringsplanarbeid for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten i Trondheim – Tråante kommune.

Innspill fra Atriumbyen huseierforening vedr reguleringsplanarbeid Nardoporten plan ident r20240023

Vi vil med denne innsendingen forsøke belyse våre innspill til det materialet vi har mottatt rundt varsel om oppstart av reguleringsarbeid Nardoporten. Først vil vi på overordnet nivå beskrive våre tanker om prosjektet, vi vil lenger ned i vår vurdering konkretisere noe av de samme punktene for å gi litt mer utdypende innsikt sett fra vår side.

I varselet belyses hensikten med planarbeidet at det skal bygge opp under området som et lokalsenter. Vi stiller spørsmål med behovet for enda et næringsbygg i området, det finnes allerede liknende senter på Nardosenteret og Nardobakken som er del av eksisterende bebyggelse. I tillegg til de to sentrene er det også flere eksisterende nærbutikker som gir tilfredstillende tetthet av næring som gir verdi til området. Et nytt næringslokale vil skape økt press på miljø, veier og generell infrastruktur. Ut fra innsikt i hva som er planlagt etablert i lokalene, så er det allerede tilstrekkelig tilgjengelighet i nærmiljøet av samme næringer som allerede er tilgjengelig på øvrige senter i nærmiljøet. Det vil bety at næringsdelen av prosjektet vil ikke tilføre noe nytt som vil berike nærområdet.

I gjeldende kommuneplan §39.1

Lokalsentere skal utvikles innenfor områder markert som estemmelsesområde lokalsenter og planlegges helhetlig. Etablering av ny bebyggelse skal ved lokalisering og utforming bidra til god og helhetlig stedsutvikling, samt bidra til å bygge opp under områdets tilgjengelighet, attraktivitet og struktur. Nye etableringer må ikke belaste tilgrensede boligområder med vesentlig trafikk, støy eller andre miljøbelastninger.

Vår vurdering sett opp mot denne paragrafen:

- Prosjektet vil bryte fullstending med dagens bebyggelse i området grunnet høyde og utforming, og vil derav bryte med helhetlig stedsutvikling
- Prosjektet vil ødelegge områdets attraktivitet, ved at det har vesentlig innvirkning på trafikkbelastning, ødelegge sikt og solforhold og området vil gradvis da transformeres til å bli som alle andre området med høy bebyggelse som dominerer områdebildet.

- Bygningene vil bli ekstremt dominerende sett opp mot all annen bebyggelse og vil derav bryte med eksisterende struktur i området.
- Trafikksikkerheten vil forverres med prosjektet grunnet høyere belastning på trafikknettet. I tillegg så er det underprosjektet antall parkeringsplasser for selve bebyggelsen jfr antall boenheter og næring. Dette vil medføre økt parkering i eksisterende veinett som vil medføre økt antall faresituasjoner. Vi ser allerede dette problemet som et økende problem i området.

Krav til konsekvensutredning

Prosjektet mener det ikke er krav om konsekvensutredning i planen.

Dette er begrunnet med at tiltaket ikke får vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn.

Dette er vi sterkt uenig i. Dette prosjektet vil gi vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn

- Veinettet er ikke regulert for den økte belastningen. Veien er allerede uoversiktlig og det er daglig farlige situasjoner som følge av uoversiktlig vei/gang og sykkelsti i området. En videre utvidelse av inn- og utkjøringer til bolig og næring på eksisterende veinett vil bare medføre ytterligere faremomenter for myke trafikanter. Og med næring vil det også medføre mer tungtransport (varelevering) i nærmiljøet. For under 1 år siden hadde vi en dødsulykke på Nardocenteret hvor en fotgjenger ble nedkjørt av varebil.
- Bebyggelsen i området er lave hus med maks 2-3 etasjer, det finnes mange byggesaker i nærmiljø, blant annet i Gimlevegen hvor bygging i høyden over annen bebyggelse ikke ble godkjent under de forutsetninger om at man ikke kan bygge høyere bebyggelse som skiller seg fra eksisterende boligmasse. Dette prosjektets bebyggelse er vesentlig høyere enn all annen bebyggelse i nærmiljøet, det vil ha vesentlig innvirkning på miljø og samfunn om man åpner opp for å akseptere å bygge i høyden utover tidligere håndtering fra byggekontoet.
- Dersom dette prosjektet slippes gjennom så vil det gi presedens for andre prosjekter som da vil gi langsiktige kritiske innvirkninger på området og ødelegge særegenheten med området. Spesielt må Atriumbyens særegenheter tas med som tungtveiende argumentasjon for å hindre bygging i høyden. Kommunen har vernet dette området, og da må kommunen også ta hensyn til vernet ved annen utbygging av området
- Bygges det i høyden så vil dette området skille seg vesentlig fra all annen bebyggelse i nærmiljøet, bygningene vil skape et totalforandret inntrykk av området, det vil ødelegge solforhold for mange og vil oppleves som en stor hindring som ikke passer inn.

Vi har sett på Trondheim kommune sin tilbakemelding som var vedlagt i prosjektet, der gis det en massiv og tungtveiende oppramsing av mangler og svakheter som vi forventer tas hensyn til i revisjonen av prosjektet. Dersom utbygger ikke tar de til etterretning så forventer vi at prosjektet underkjennes.

De aller fleste av punktene i Trondheim kommune sin tilbakemelding er tydelig og trenger ikke noe utdypning, Vi utdyper noen av punktene i rapporten her sett fra Atriumbyens sin side med tanke om en helhetlig nabobebyggelse-perspektiv for atriumbyen.

Utnyttelsesgrad og lokalsenter – siste kulepunkt, samt Miljø og folkehelse; solforhold, første kulepunkt.

Kommuneplanens arealdel 2022-2034, (ref 3, vedl 6, s 10) medfører at Christian Eggens veg utgjør hensynssone 10.9 – der retningslinje bl a sier:

Fotavtrykk og høyder på ny bebyggelse bør ikke være større enn eksisterende bebyggelse, og ikke større enn at den grønne karakteren og landskapstrekk ivaretas. Det må vises snitt gjennom terreng og eksisterende og ny bebyggelse, samt utomhusplan som viser grønne kvaliteter og trær. Den stedegne byggeskikken skal være retningsgivende for utforming, ..

Om kommunen mener noe med dette, må det også virke inn på hvordan planer og bygg i nærheten blir utformet. Dersom plan r20240023 (Tors veg ...) tillater bygg høyere enn ca 2 etasjer, vil det komme en massiv vegg som stenger for det naturlige lys som kommer i korridoren langs Utleirveien på ettermiddag /kveld (ca sammenfallende med «snitt B», ref 2 s 15.) Se innsatt bilde

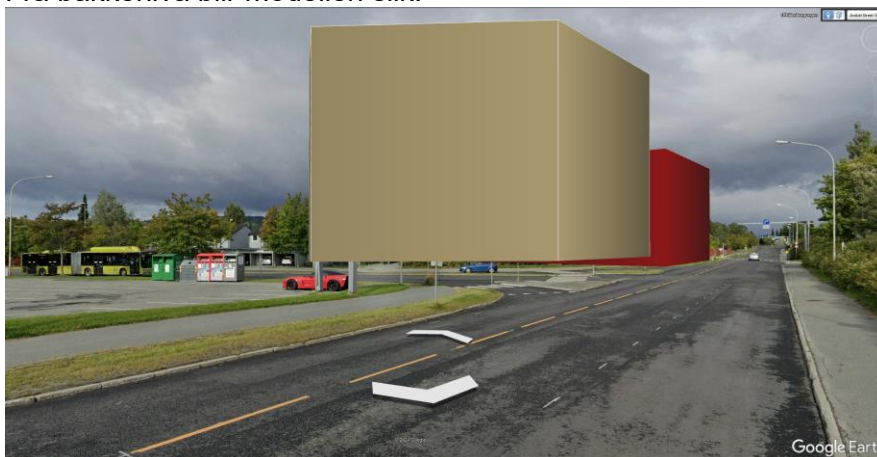
Vi mener at utredning av lys- og solforhold , kvaliteter på utearealer og miljø i mye større grad må utvides slik at strukturer, bygg og areal fra ulike betrakervinkler og til ulike årstider kommer fram. Det kreves der landskapet er så lavtliggende og flatt som i Atriumsbyen



For egen del har vi forsøkt å visualisere hvordan de planlagte bygg ville ta seg ut dersom de ble ført opp iht plan.

Vi har satt inn to objekt innenfor arealet for «8_KORR_Annet_5. Tegningspakke, datert 06.05.2024 (rev-dato)» - iht fasadeoppriss s 21; Ett gulaktig objekt på bakkenivå ca 31 m høyt, og ett rødaktig objekt ca 23m høyt. Dette er gjort i programvaren Google earth pro, og må ses på som en ikke-profesjonell illustrasjon som er mangelfull – men kan hjelpe en visualisering.

Fra bakkenivå blir modellen slik:



En virtuell «flytur» i området rundt objektene kan ses her:

https://drive.google.com/file/d/1uvMJeqNPMftU-wiVHsZcebLaGZXbPFzX/view?usp=drive_link

Trondheim kommune skriver om «skala og høyder» (ref. 1 s 5-6). «Den store høyden er særlig uakseptabel så tett mot eksisterende bebyggelse langs Tors veg og Mjølnervegen, i tillegg til 8-manns boligene i Balders veg som får deler av utearealet sitt skyggelagt. Minstekrav til sol gjelder også for eksisterende bebyggelse, og må dokumenteres ivaretatt. Høyden på bebyggelsen må reduseres. Byplankontoret anbefaler at prosjektet reduseres med minimum 2-4 etasjer på alle foreslåtte bygg.»

Vi mener at den uakseptable høyden får konsekvenser lenger enn det som er vurdert her. For Atriumbyen som også antas vedtatt som hensynssone kulturmiljø 10.9 «Christian Eggens veg». Trondheim kommune burde omformulere krav om redusert høyde slik at prosjektet maksimalt kan bli 2-3 etasjer på alle foreslåtte bygg. Da vil bebyggelsen passe inn i eksisterende struktur.

Oppsummert ser vi på bygningene prosjektet som uønskede fremmedlegemer som det er umulig å godta plassert slik planforslaget her viser.

Mvh.

Styret i Atriumbyen huseierforening

Trondheim 20.9.2024

Uttalelse – varsel reguleringsplanarbeid «Nardoporten», r20240023

Innsigelser fra rekkehusene i hensynssonen Atriumsbyen

Det vises til varsel publisert 10. juli med formell frist for innspill 18. august.

Flere av oss som er beboere i trekkehusene i hensynssonen for kulturminner Christian Eggens veg («Atriumsbyen»), inngir med dette en felles innsigelse mot foreslått prosjekt «Nardoporten».

Rekkehusene mottok ikke varsel om oppstart av planarbeidet. Ettersom varselet også ble lagt ut i sommerferien, har det også tatt noe tid å få samordet innspill. Dette inngis nå.

Innsigelsene sendes utbygger, med kopi til Trondheim kommune. Til tross for oversittet formell høringsfrist legger vi til grunn at dokumentet hensyntas og lagres på saken både hos utbygger og kommunen.

Prosjektet forringer et unikt, vernet bomiljø i Trondheim, og svarer ikke til verken Trondheim eller bydelens behov. Planen er i strid med kommunens intensjoner i både forslag til ny arealdel for kommunen, samt Trondheimsloftet. Prosjektet er også foreslått midt i et trafikalt belastet kryss, i et område med dårlig kommunikasjon til sentrum. Prosjektet fremstår lite gjennomtenkt.

Det kan synes som om utbygger kun har varslet høyde på 8 etasjer for å "forhandle seg nedover". Når forslaget fremstår såpass lite seriøst, kan man ikke ta utgangspunkt i dette. Det er utbygger som må påvise at området er særlig egnet for mer enn 1-2 etasjer, som på nabobyggene. Når forslaget er i strid med både gjeldende og foreslått ny arealplan for kommunen, har utbygger tatt en bevisst risiko ved å betale store summer for de eksisterende boligene som er planlagt revet.

Allerede en høyde på fire etasjer vil i vesentlig grad påvirke omkringliggende boliger, og hele boområdet Steindal.

Vi støtter for øvrig innvendingene som er kommet etter oppstartsmøtet med kommunen, og øvrige høringsinnspill hittil.

Hvor skal lokalt bydelssenter være? «Nardobakken» Torbjørn Bratts veg?

I forslag til ny KPA fra 2024 er lokalt bysentrums «Nardo» tegnet inn på tomten for dagens Nardocenter. I forslaget til KPA er *ikke* tomtene som planlegges regulert til «Nardoporten» angitt som noe lokalt sentrum. Fortetningsgraden som er foreslått er heller ikke i samsvar med fortetningsgraden kommunen ønsker.

Videre fremstår det som uklart hvordan Nardocenteret og Nardoporten skal fungere sammen. Det er en svært utfordrende trafikal situasjon i krysset Utleirvegen/Othillienborgveien, og dette vil forverres ytterligere dersom man bygger ut næring og service på begge sider av Utleirveien.

Realiteten er også at «Nardobakken» i Torbjørn Bratts veg allerede er bygget ut til lokalt bydelssentrum på Nardo. Etter dispensjon fra gjeldende KPA er det bygget ut et stort omfang boliger i høyhus, dagligvare og øvrig servicetilbud. Her er også bensinstasjon og restauranter. Det er også planlagt ytterligere høyhus nedover mot sentrum.

For innbyggerne på Steindal fremstår det uklart hvordan lokalsenteret Nardobakken er tenkt i forslaget til ny KPA, og hvorfor lokalsenter Nardo er inntegnet sørøst for omkjøringsveien. Kommunen må uansett se på forholdet mellom Nardobakken, Nardoporten og Nardocenteret, og vurdere om det overhodet er fornuftig og riktig å ha lokalsenteret for Nardo på Steindal.

Det er uansett ikke behov for to lokale bydelssenter i Utleirvegen. Kiwi på Nardobakken ligger også mindre enn 1 km unna planområdet. For øvrig er området svært godt dekket med dagligvarebutikker og service med bla. Bunnpris i Vestlia, 1 km, Risvollansenteret, 1,9 km mfl.

Prosjektet forringer Trondheimsløftet, «Mangfold av bomiljø og møteplasser»

I «Trondheimsløftet» er ett av tre hovedtema «sterkere fellesskap». Hvordan og hvor folk bor er helt sentralt for å skape fellesskap, særlig for barn og unge i bydelene. Delmål 2.3 er «I Trondheim har vi et mangfold av bomiljø og møteplasser der alle føler seg velkomne.»

Strategien «stein saks, papir» som skal bygge sterke barnefellesskap i Trondheim kommune peker også på viktigheten av stabile og gode bomiljø.

Trondheim har imidlertid mistet veldig mange gode bomiljøer, til fordel for høyhus med butikk/kjøpesentra på bakkeplan. Å vedta ytterligere høyhus i et godt og unikt bomiljø, er en innsnevring av mangfoldet, og en forringelse av bomiljøet i hele Steindal skolekrets.

De store borettslagene Vestlia og Othillienborg generer svært mange småbarnsfamilier. Mange flytter imidlertid fra skolekretsen når de får flere barn, fordi det er vanskelig å finne egnede, større boliger/rekkehus i området. **Steindal skolekrets trenger sårt rekkehus, flermannsboliger og større boenheter i borettslag med gode grøntareal på bakkeplan.**

Dette kunne blitt løst med fornuftig fortetting med større, gode rekkehus/eneboliger i kjede med gode uteareal i planområdet til Nardoporten. Eventuelt kunne det bygges et attraktivt boligprosjekt for seniorer som ønsker tilgang på egen/felles hage, men mindre plass. Dette ville igjen frigjort større boliger for barnefamilier.

Nardoporten tilbyr ingenting av dette. Prosjektet stjeler tvert imot større boliger i skolekretsen, uten å tilby noe av det området trenger. Den stabile og velfungerende rekkehusbebyggelsen Utleirvegen som ligger like bak planforslaget vil i betydelig grad forringes ved høyhus.

I den grad høyhus skulle være viktig for mangfold i bomiljø, eller for å få eldre personer i større boenheter til å flytte ut, finnes det allerede rikelig med slike boliger i andre områder i nærheten, samt resten av Trondheim.

Når utbygger har ervervet såpass mange tomter i samme område gir dette en unik mulighet til å møte områdets og Trondheim sine behov, i samspill med eksisterende bebyggelse. Det er dette kommuneplanens arealdel for 2024-2034 forhåpentligvis handler om.

Høyhusbebyggelse i strid med forslaget til KPA 2024-2034

I gjeldende arealplandel for Trondheim kommune (KPA) er det ikke åpnet for høyhus på utbyggingstomten til Nardoporten. Det er det heller ikke i forslaget til ny KPA fra 2024. I forslagets planbeskrivelse presiseres at man også skal holde igjen i lokale sentrum (s. 35):

«Det er vurdert å åpne for høyhus også i større lokale sentrum, men det er valgt å holde igjen da høyhusbebyggelse har liten forankring i Trondheims identitet. Trondheims særpreget er i stor grad preget av lav bebyggelse i et karakteristisk landskapsrom og byens silhuett.

Høyhus er ikke et virkemiddel som isolert sett skaper en god, tett by, Det er heller ikke nødvendig å bygge høyhus for å oppnå tetthet. Paris og København er blant Europas mest folketette byer, men det er kvartalsstrukturen som er den gjennomgående rammen for et godt og urbant byliv. Det er lite sannsynlig at flere høyhus er et egnet virkemiddel for å oppnå høyere kvalitet i bymiljøet. Høyhus kan derimot gi negative konsekvenser for bymiljøet (skyggevirksomheter og vind) og påvirke mange i områdene rundt.

Boliger i form av høyhus kan være utfordrende med tanke på å få til inkluderende nabolag.»

Utbyggingsområdet for Nardoporten er som nevnt ikke en gang foreslått som lokalt sentrum.

I forslaget til ny KPA har også Rådet også pekt på de negative virkningene av boligblokker med næringsdel på bakkeplan:

"Boligblokker bygges på toppen av en sokkel med næring/forretning som dekker store arealer, og med uteareal for boligene oppe på sokkelen. Rådet peker på at denne måten å bygge ofte får negative følger for omgivelsene, spesielt i øyehøyde."

Vi merker oss også at kommunen har gitt følgende tilbakemelding etter oppstartsmøtet i vår:

«Den foreslåtte utbyggingen bryter med strategiens mål om en by i øyehøyde med et finmasket nett for gående, syklende og bevegelseshemmede. Foreslått løsning, med parkeringskjeller og sokkel med uterom og boliger over, vil danne en barriere og gi dårlig sammenheng mellom gaten og gårdsrommet.»

Ut ifra disse planene er det uforenlig å tillate høyhus i akkurat dette området.

Utbyggingsforslaget forringer et unikt vernet område i Trondheim – Atriumsbyen

På motsatt side av det foreslåtte utbyggingsområdet, ligger et «arkitektonisk sett unikt boligmiljø i Trondheim», tegnet av arkitekten Herman Krag. Det vises til oversikt for hensynssoner kulturmiljø s. 103, vedlagt forslag til KPA:



10.9 Christian Eggens veg

Sonen omfatter et ytterst homogent og svært tett, lite rekkehusområde fra 1960-tallet med lave enetasjes kjellerløse hus. Bygningene er svært lite endret i eksteriør, i det som er et arkitektonisk sett unikt boligmiljø i Trondheim.



Atriumsbyen er eksempel på tettbebygde, men trivelige og funksjonelle hus, ideelle for både barnefamilier og eldre. I tillegg til de hvite murhusene i «Atriumsbyen» på bildet, ble det like i etterkant bygget 24 rekkehus i tre som også utgjør en del av kulturminnesonen. Vi som inngir denne høringsuttalelsen er beboere i disse rekkehusene.

Hensynssonen pålegger maksimal én etasje på murhusene, og to etasjer på våre rekkehus. Rekkehusene har en unik utforming i pakt med landskapet, og er bygd akkurat høye nok til å skue over Atriumsbyen, uten å ta plass i landskapet.

Siktlinjene i arkitekturen, og skuet mot Gråkallen, er noe av det som gjør boligområdet til Krag verneverdig. Høyhus som foreslått av Nardoporten vil sperre for disse siktlinjene, og vil ikke bare forringe boopplevelsen i Atriumsbyen, men hele områdets unike karakter.

For oss som bor i rekkehusene i Bjarne Ness veg og Christian Eggens veg vil siktlinjene fra boligens oppholdsrom forringes både mot Gråkallen og fjorden. Høyhus på åtte etasjer vil også skape en vegg mellom hele bydelen og utsikten mot Byåsen og Gråkallen fra bakkeplan.

Planområdet hvor prosjektet Nardoporten er foreslått, skiller seg også vesentlig fra de øvrige områdene på denne siden av byen hvor høyhus er godkjent. Både de nye høyhusene på Øvre Steinaunet, blokkene i Heggdalsringen, Steinan Park og Nardobakken «absorberes» langt på vei av landskapet ved at husene er bygget inn mot skråning/ås. **Nardoporten er planlagt midt i et helt flatt område. Det er også slik at alle boligområdene på Steindal er bygget med siktlinjer nettopp ned mot den foreslåtte Nardoporten. Utbyggingen vil derfor påvirke utsynet til tilnærmet samtlige boliger på Steindal.**

Ifølge forslag til ny KPA for 2024 skal all ny bebyggelse tilpasses eksisterende bebyggelse. Når det i forslaget som nevnt er skrevet at *«det er lite sannsynlig at flere høyhus er et egnet virkemiddel for å oppnå høyere kvalitet i bymiljøet»* (Planbeskrivelse s. 35) tar vi det for gitt at høyhus i alle fall ikke godkjennes i et såpass unikt område, hvor kommunen på motsatt side av gaten har pålagt lav bebyggelse. Det er vanskelig å se for seg områder i Trondheim mindre egnet for høyhusbebyggelse enn her. Dersom kommunen faktisk ønsker en «by i øyehøyde» er det uforståelig dersom kommunen skulle gjøre unntak fra dette prinsippet her.

Ikke et miljøvennlig byggeprosjekt i tråd med «Trondheimpløftet»

Husene som er ment å rives for bygging av «Nardoporten» er i stor grad to- og flermannsboliger av høy standard. En av tomannsboligene er fra 2013, altså fra vedtakelsen av forrige KPA. **Det er ingenting klimavennlig med å rive godt vedlikeholdt eksisterende bebyggelse.** Det er økonomisk bærekraftig, sosialt bærekraftig og økologisk bærekraftig å ta utgangspunkt i eksisterende bebyggelse. Arealet tillater fortetting innimellom eksisterende bebyggelse, noe som bør være særlig aktuelt når mange hus er samlet hos én eier.

Farlig kryss, manglede sykkelvei og lite egnet for metrolinje, støy og støv

Krysset i Utleirveien/Othillienborgveien er trafikkfarlig. Det er overhodet ikke mulig å tillate en voldsom ekspansjon av trafikk verken av gående, syklende, bilister eller buss slik krysset er i dag. I tillegg er det svært dårlige, trafikale løsninger både i lyskrysset ved Steindalsvegen, inn- og utkjøringen til Tors veg, samt innkjøringene på motsatt side mot Tryms vei. Det er lange køer for å kjøre ut, og innkjøring til disse stikkveiene skaper kø også for bussene.

Det mangler sykkelvei hele veien fra Nardocenteret til Lerkendal. Sykkelstrekningen har særlig utfordringer med kryssingen av omkjøringsveien uten gangbro. Bydelen er en av bydelene i Trondheim med dårligst tilrettelegging for sykkel. Slik vi oppfatter Fylkeskommunens reguleringsplan for sykkelvei langs Utleirvegen, omfatter planområdet kun strekningen ned mot Nardocenteret, ikke området forbi den foreslåtte Nardoporten. Ifølge AtB er strekningen for linje 11 og 22 fra hhv Risvolla og Vestlia også lite egnet som metrobusslinjer i dag.

En økning av antall beboere som skal forflytte seg til sentrum er utfordrende for trafikken. Det skjer allerede en omfattende økning av trafikanter fra området med utbygging av Steinan Park, Heggdalsringen, og Øvre Steinaunet. Samtlige av utbyggingsområdene benytter de to busslinjene (11, 22) som begge går gjennom krysset Utleirvegen/Othillienborgvegen. Å planlegge mange boliger med bil, i tillegg til trafikkrevende næringsareal midt i dette krysset, fremstår useriøst. Det minnes om at dette er skoleveien for mange barn, noe prosjektet ikke synes å ha tatt inn over seg.

Etter forslag til KPA fra 2024 bestemmelse 23.1 skal det ikke *tillates «Virksomheter med mange besøkende, eller som ikke kan tilpasses bystrukturen eller gir vesentlig belastning på tiliggende vegnett, bymiljø og bomiljøer»*. Ut ifra det ovenstående vil den foreslåtte bildekningen for utbyggingen, i tillegg til en vesentlig økning i antall beboere, gi en vesentlig belastning på vegnett, bymiljø og bomiljø. **Det bør ikke tillates vesentlig ekspansjon av trafikken i krysset, eller vesentlig økning av boenheter med utkjøring i krysset.**

Det er for øvrig velkjent at beboere langs hele Utleirvegen over år har klaget over støy, støv og vibrering som følge av omfattende tungtransport fra massedeponiet Franzefoss. Dette vil påvirke beboerne i planforslaget Nardoporten i betydelig grad.

Lysforurensning, bevaring av trær mot Utleirvegen

Uavhengig av endelig bebyggelse, men særlig dersom det tillates høyde på bygningene, anmodes det sterkt om at det tas hensyn til lysforurensning. Dette er forstyrrende for både mennesker og dyreliv, og nybygg bør ha et særlig fokus på dette. Lysforurensning vil også påvirke opplevelsen av bygningenes omfang for de øvrige beboerne på Steindal, særlig i mørketiden.

Som eksempler på uheldig lysforurensning pekes på utbyggingen i Nardobakken. Kiwi har store og unødvendige vindusflater mot gaten med belysning hele døgnet. Det samme gjelder studentboligen like nedenfor Kiwi Nardobakken, med utendørslamper på samtlige boenheter i høyden. Dette gir et sjenerende lys og gir unødig oppmerksomhet til en allerede ruvende bygning. Også Scandic Lerkendal er et eksempel på høyhus som genererer unødvendig lys i form av sjenerende logo som sees over hele byen.

Uavhengig av endelig bebyggelse bør de store trærne ut mot Utleirvegen bevares. Dette gir et mindre massivt inntrykk av bebyggelsen, samt verdi for dyre- og fugleliv. Det antas at eksisterende trær også bidrar til å dempe noe støy og støv fra den trafikkerte Utleirvegen.

På vegne av beboere i rekkehusene i hensynssonen for kulturminner Christian Eggens veg («Atriumsbyen»). Christian Eggens veg 83, 85, 87, 89, 91, 93 og Bjarne Ness veg 1 og 2 og 5.

Eli Husjord,

eli.husjord@gmail.com, tlf.: 915 62 928

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten

Arealplan-ID: r20240023

Frist for innspill: 18.08.2024

Altinnreferanse: 8CFA0189D472

Svar fra berørte parter:

Navn:

Telefon:

E-post:

HUSEIERLAGET YGGDRASIL

Uttalelse

I vedlegget «Nardo lokalsenter - stedsanalyse og fremtidsbilder» står det angående grønne forbindelser følgende: "Nye boligområder og tunene bindes sammen og vendes mot de eksisterende og regulerte grøntområdene og bidrar til et trygt og inviterende nabolag" Vi ønsker å presisere at grøntområdene som omkranser Huseierlaget Yggdrasil (Yggdrasilvegen 1-7) er privat område og brukes som private, inngjerdede hager eksklusivt av den enkelte seksjonseier jf bestemmelser i vedtektene våre, og det er ikke direkte kontakt til øvrig grønnstruktur.

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_HUSEIERLAGET YGGDRASIL_20240813_175853.pdf

Fwd: Nardoporten - Innspill til igangsatt planlegging

1 message

Ingrid Nergård <ingrid@plan.no>

Thu, Aug 15, 2024 at 12:50 PM

To: Lise Fagervold <lise@plan.no>, Siri Monkan <siri@plan.no>

Med vennlig hilsen
Ingrid Nergård
kontorleder
PLAN arkitekter as
[Fjordgt. 50](#)
[7010 Trondheim](#)
tlf: 73 53 62 00/948 27 079
www.plan.no

 Takk for du tenker på miljøet før du skriver ut denne e-posten

----- Videresendt e-post -----

Fra: Øystein Strømme <oystein.stromme@gmail.com>

Dato: ons. 14. aug. 2024 kl. 17:48

Emne: Nardoporten - Innspill til igangsatt planlegging

Til: plan@plan.no <plan@plan.no>Kopi: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no <byplan.postmottak@trondheim.kommune.no>

Trondheim 14.08.2024

Til Plan Arkitekter AS

[Fjordgata 50](#)[7010 Trondheim](#)

Att. Siri Monkan

e-post: plan@plan.no

Kopi: Trondheim kommune, Byplankontoret

e-post: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Att: Bjørn Ådland

**Tilbakemelding på varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for
Detaljreguleringsplan for [Tors veg 2-6](#), [Mjølnervegen 2](#) og [Utleirvegen 27-31](#),
Nardoporten, planID r20240023**

Vi viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Nardoporten datert 02.07.2024.

Dette er et felles innspill fra beboerne i [Utleirvegen 33](#) og 35, Huseierlag Stendalsflaten 1, gnr. 79/ bnr. 173 tom. 182 og gnr. 79/8, som omfatter i alt 10 familieboliger i rekke. Innspillet er skrevet og koordinert i tett dialog med huseierlag Stendalsflaten 2, Utleirveien 37 og 39 som også vil bli berørt av varslet plan. Det vises til deres uttalelse datert 12.08.2024.

Som de nærmeste naboene til tiltaket, og som daglige brukere av lokalsenter, gang- og sykkelveg-nettet og kollektivtrafikk, har vi følgende innspill til planarbeidet:

Bebyggelsen er altfor høy og massiv - fortetting må skje med kvalitet.

Tiltaket er i strid med både gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel (KPA) og ny KPA (2022-2034). Planen bryter også med byutviklingsstrategien på flere punkter.

I bestemmelsene til ny KPA § 23.1 stilles det krav om tilpassing til bebyggelsesstruktur: *Virksomheter med mange besøkende, eller som ikke kan tilpasses bystrukturen eller gir vesentlig belastning på tilliggende vegnett, bymiljø og bomiljøer tillates ikke.* Fremtidsvisjonene for Nardo 2050 i vedlagte stedsanalyse er helt løsrevet fra kommunale planer og beboernes ønsker, og oppfattes dermed mer som utbyggers ønsker enn Trondheim kommunes visjon for en fremtidig utvikling av Nardosletta som bydel.

En stor og høy bygningsmasse vil medføre en stor forandring i bybildet i form av nær- og fjern-virkning. Vi er også i tvil om den nye bebyggelsen vil gi tilstrekkelige kvaliteter for nye beboere, dette på tross av trematerialer og andre arkitektoniske tiltak. Byggehøyde, utnyttingsgrad og tetthet vil være til stor ulempe for omkringliggende naboer.

Tiltaket bryter med områdets karakter av småskala bebyggelse. Dette understrekes av Trondheim kommune, som i sin tilbakemelding påpeker: *Planforslagets hovedgrep forutsetter løsninger som har store svakheter, der det mest problematiske er svært høy utnyttelsesgrad som innebærer en svært stor sokkelløsning for næringsareal og parkering, svært stor høydekontrast mellom foreslått og eksisterende bebyggelse i området, samt foreslåtte løsninger for trafikk, adkomst og renovasjon som er utfordrende.* Vi er enige i konklusjonene i tilbakemeldingsbrevet fra kommunen, som anbefaler en vesentlig reduksjon i tetthet og byggehøyde for å unngå en urimelig belastning på tilstøtende boligområder.

Direkte og indirekte påvirkning av våre boliger og eiendom gnr. 79/8, 173-182.

Nardosletta, med rekkehusområdene *Huseierlag Stendalsflaten 1-4*, har vært, og er, i dag et stabilt og velfungerende boligområde. Ganske mange av oss har av den grunn bodd her lenge. Det som måtte mangle av felles utearealer rundt Nardocenteret tar vi igjen i egne fellesarealer som brukes til møteplasser, fellesarrangement og lekeareal for våre beboere. Vi ønsker å fortsette å bo der vi bor, med de gode bokvalitetene vi besitter i dag.

Tiltaket slik det er presentert vil medføre store ulemper og negative konsekvenser for oss i form av mulig tenkt arealbeslag, endring av høydeforskjeller som påvirker sol- og dagslysforhold og utsikt, økt støy og visuell påvirkning. Vi er redde for at foreslåtte tiltak vil redusere de gode bokvalitetene både i en anlegg-/byggefase og som ferdigstilt tiltak. Vi ser også en fare for at den planlagte fortettingen kan bidra til at våre boliger, på lik linje med de nye (jf. Trondheim kommunes tilbakemelding), vil falle i attraktivitet og pris ved at den påvirker kvaliteten på boligens beliggenhet, sol-/lysforhold og utearealer.

Skala og høyder: **Vi ønsker ikke et så stort og kompakt anlegg så tett innpå vår eiendom, og ber om at tiltaket forenkles, reduseres i størrelse samt trekkes lenger unna eiendomsgrensen vår.** Vi støtter Byplans innspill til at planforslaget viser fortetting i en skala som er unødvendig fremmed for stedet, og at høyden på bebyggelsen må reduseres til en skala som henvender seg til naboskapet.

Maksimumshøyden på Nardosletta i dag utgjør lavblokker med fire normale etasjer, et lavt loft og en kjelleretasje. En foreslått sokkeletasje fire meter fra eiendomsgrensen vår, med store volum og to tilliggende høyhus opp til 8 (9) og 9 (10) etasjer, der første etasje har dobbel høyde, vil samlet gi en svært dominant virkning for oss alle, men særlig for de fem nærmeste rekkehusleilighetene i [Utleirvegen 33](#) (gnr. 79/173-177). Sokkelen vil dekke det meste av planområdet, og vil for oss oppleves som en lang, høy og tett bakvegg som vil gå i bue mot og rundt rekkehuset i nord og vest. Den store høydeforskjellen vil også medføre at den nordligste delen av hagen vil bli ubrukelig. Jf. vedlagte illustrasjoner vil tiltakets grønne gårdsrom bli etablert 6-8 meter over dagens bakkenivå, en høyde som tilsvarer midten av takflaten til nr. 33.

Sokkel og høy bebyggelse vil påvirke både utsikt og sol- og dagslyskvaliteten for det nærmeste rekkehuset. Vi stiller samtidig spørsmål ved brannhensynet til våre boliger når det skal bygges så tett og høyt med hengende balkonger i en avstand på 2-3 meter fra eiendomsgrensen. I tillegg vil støy-, støv- og luktutfordringer knyttet til tekniske anlegg, avfall, trafikk og fellestorg samt en omfattende endring av innsyn både inn i boligene og ut på de private boligarealene påvirke oss alle i stor negativ grad.

Virkning av tiltaket: Det er opplyst at tiltaket ikke utløser konsekvensutredning, men planbeskrivelsen må være redelig med hensyn til gjeldende situasjon og belyse mulige følger av planen best mulig. Vi ber om at det lages illustrasjoner som viser før- og ettersituasjonen sett fra bakkeplan, som klart viser forholdet mellom planlagt bebyggelse og våre rekkehus med utearealer.

Planavgrensning: I vedlegg 5 Tegningspakke (side 2) er det vist til at prosjektet skal kobles sammen med grøntdraget (gnr. 79/8) på østre side av Utleirveien, uten å nevne at dette er privat eiendom. Her har utbygger tatt

seg til rette på vår bekostning. Planen har i tillegg inkludert vår eiendom (gnr. 79/8) med et forbehold om justering av plangrensen, uten at det er beskrevet hva det eventuelt vil innebære av endringer for oss. De tilgrensende grønne områdene er **privateide arealer** som **ikke** kan forutsettes tilrettelagt hverken for tilstrekkelig gode og solfylte utearealer for prosjektet, eller for å kunne gjennomføre anleggs- og byggefasen. **Vi ber om at eiendom gnr. 79/8 tas ut av planen.**

Anleggs-/byggefase: En foreslått stor og dyp sokkel/kjelleretasje vil innebære mye massetransport og fjerning av vegetasjon. Særlig anleggsfasen vil påvirke bruken av hagen vår over en lengre periode. **Det vil ikke bli gitt tillatelse til at deler av eiendommen vår kan brukes midlertidig i en anleggsfase, eller at trær/vegetasjon på vår eiendom kan fjernes.** Det forventes at tiltaket ikke påvirker eksisterende kvaliteter og bruk av våre eiendommer. Tiltakshaver må påregne å gjennomføre planen innenfor egen eiendom uten skade på naboeiendom.

Gangvei: Nærheten til tiliggende boligeiendommer i **Utleirvegen 33** gjør at vi ikke ønsker en ny gangforbindelse langs etter og tett inntil eiendomsgrensen vår. Dette begrunnes i mulig arealbeslag i anleggsperioden som hindrer aktivitet i hagen, støy og støv knyttet til vedlikehold og drift (brøyting) og støy og søppel fra forbipasserende brukere. Omveien rundt via Tors vei er ikke særlig mye lengre om det legges til rette for trygg ferdsel via søndre fortau. For vår del er det heller ikke ønskelig med aktive fasader langs en offentlig tilgjengelig gangvei, som vil åpne opp for aktivitet til alle døgnets tider midt inne i et i dag stille og rolig boligområde.

Tiltaket er i strid med kommunens visjon om gode bydelssentra

I forslaget til ny KPA ligger planområdet innenfor byggesone 2, og ikke innenfor byggesone 1 som er definert som lokalt sentrum i ny KPA. Ved høringen av KPA var det avsatt sentrumsområde på begge sider av Utleirvegen. Dette ble endret etter høring. Som både huseierlag 1 og 2 uttalte i vår hørings-uttalelse til KPA, er det lite framtidsrettet å ha en fylkesveg med årsdøgntrafikk på mer enn 10.000 midt gjennom et lokalsenterområde. Det er i dag en høy andel av tungtrafikk, og trafikken ventes å øke på grunn av utbygginger i bydelen, blant annet på Vestlia. Tiltakshaverne synes ikke å ha fått med seg denne endringen av KPA. I strid med siste forslag til kommuneplan foreslår dette planinitiativet nye forretninger på andre siden av Utleirvegen i forhold til Nardocenteret. Dette bygger ikke opp om målene om kompakte, trygge og fotgjengervernlige lokalsentre. De fleste andre steder prøver man å planlegge seg bort fra, og ikke inn i, en situasjon med tung gjennomfartsåre midt gjennom et lokalsenter.

Vi frykter dårligere framkommelighet for fotgjengere, syklistar og kollektivtrafikk langs Utleirvegen.

Som huseierlag 2 mener også vi at konsekvensene av ny og langt større trafikk i Tors veg er undervurdert. Hvis planinitiativet forutsetter trafikklysregulering i kryss mellom Tors veg og Utleirvegen, frykter vi at dette vil føre til redusert framkommelighet og attraktivitet for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Dette på grunn av mer venting på grønt lys og fare for kø/oppstuvning på Utleirvegen. I så fall vil dette være i strid med det overordnede nullvekstmålet om at framtidig trafikkvekst skal tas med gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. Dette forholdet må drøftes med fylkeskommunen, som eier Utleirvegen og ansvarlig for kollektivtrafikken.

Oppsummering: Altfor høyt og tett. Forretninger og lokal service må samles i bydelssenter i henhold til kommuneplanen.

Vi, som huseierlag 2, mener at planinitiativet har altfor stor tetthet og høyde til å gi gode omgivelser verken for naboer eller de som skal bo i prosjektet. Planinitiativet er dessuten i strid med overordnede mål i forslag til kommuneplan, sannsynligvis også nullvekstmålet. Vi kan ikke se samfunnsnytte eller behov for dagligvareforretning eller lokalservice som plasserer seg på andre siden av Utleirvegen i forhold til det utpekte lokalsenteret Nardocenteret. Alt bør samles i henhold til forslaget i kommuneplanen. Det er nok farlig kryssing over Utleirvegen i dag om det ikke skal bli enda mer. Ved å gå ned på tettheten og ta bort forretningsarealene kan dessuten trafikkmengden i krysset Tors veg/Utleirvegen reduseres betraktelig og ulempene for kollektiv og gang- og sykkeltrafikken sannsynligvis reduseres. Vi vil også påpeke at både forretning og restaurant kan gi ulemper i form av viftestøy og lukt fra avfall i og med at avstanden til eksisterende boliger er svært kort. Vi ønsker heller ikke en offentlig tilgjengelig gangvei gjennom boligområdet så tett innpå oss.

Prosjektet må bearbeides og reduseres vesentlig i størrelse og høyde slik at det er plass til at tiltaket i sin helhet kan etableres på egen eiendom, hensyntar tiliggende eiendommer og gis en mer stedstilpasset utforming og skala - fortrinnsvis uten sokkelløsning. **Vi ber om at eiendom gnr. 79/8 tas ut av planen.**

I tillegg vil vi påpeke det uheldige med varsling og høring midt i sommerferien! Dette er i strid med intensjonene om åpenhet og medvirkning i plan- og bygningsloven og i strid med rådene i kommunens oppstartsbrev. Vi forbeholder oss derfor retten til å komme med innspill til planarbeidet også etter fristen som er satt til 18. august.

Med hilsen beboere i [Utleirvegen 33](#) og 35 (10 boenheter)
ved
Øystein F. Strømme
[Utleirvegen 33C, 7033 Trondheim](#)
styreleder huseierlaget Stendalsflaten 1
tlf: 90573051
e-post: oystein.stromme@gmail.com

Innspill til igangsatt planlegging - Detaljreguleringsplan for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten, Trondheim planID r20240023

1 message

Vegard Hagerup <veghagerup@gmail.com>

Mon, Aug 12, 2024 at 10:23 AM

To: "plan@plan.no" <plan@plan.no>

Cc: "siri@plan.no" <siri@plan.no>, byplan.postmottak@trondheim.kommune.no, postmottak@trondelagfylke.no

Til: PLAN arkitekter

Kopi: Siri Monkan Plan arkitekter, Byplankontoret Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune v samferdselsavdelingen

Fra Huseierlag Stendalsflaten 2 (10 boliger i Utleirvn 37 og 39), Nardo

Som naboer og som daglige brukere av lokalsenter, gang- og sykkelvegnettet og kollektivtrafikk har vi følgende innspill til planarbeidet:

Bebyggelsen er altfor høy og massiv - fortetting må skje med kvalitet.

Tiltaket bryter sterkt med områdets karakter av småskala bebyggelse i 2 etasjer. Prosjektet foreslår bebyggelse som i realiteten er opp imot 10 etasjer - da første etasje har tilnærmet dobbelt takhøyde. Byggehøyde og tetthet er til stor ulempe for naboene samtidig som vi er i tvil om den nye bebyggelsen gir tilstrekkelige kvaliteter for nye beboere, dette på tross av trematerialer og andre kosmetiske tiltak. Slik er vi enige i konklusjonene i tilbakemeldingsbrevet fra kommunen som anbefaler en vesentlig reduksjon i tetthet og byggehøyde. Vi er også i tvil om det er tilstrekkelig gode og solfylte utearealer innen prosjektet - vi vil minne om at de tilgrensende grønne områdene er privateide arealer som ikke kan forutsettes brukt av de nye beboerne.

Slik er blant annet tegningspakkens side 2 direkte misvisende da det vises kobling til grøntdrag - som i realiteten er private felles hager for rekkehusene langs Utleirvegen. Vi vil også understreke at fremtidsvisjonene for Nardo 2050 i stedsanalysen synes å være fri fantasi fra utbyggers side - løsrevet fra kommunale planer og beboernes ønsker. Planbeskrivelsen må være redelig med hensyn til gjeldende situasjon og belyse mulige følger av planen best mulig. Når det gjelder illustrasjoner, vil vi konkret be om at det lages før- og ettermontasjer fra bakkeplan som klart viser forholdet mellom planlagt og eksisterende bebyggelse, også rekkehusene i Utleirveien 33-39. Vi viser forøvrig til uttalelse fra [Utleirvegen 33-35](#) og støtter denne.

Tiltaket er i strid med tanken om gode bydelssentra.

I forslag til kommuneplanens arealdel er Nardosenterområdet avsatt til bydelssenter. Ved høringen var det avsatt sentrumsområde på begge sider av Utleirvegen. Dette ble endret etter høring; det er lite framtidsrettet å ha en fylkesveg med årsgjennsnittstrafikk på mer enn 10.000 midt gjennom et lokalsenterområde. (Det er høy andel av tungtrafikk, og trafikken ventes å øke på grunn av utbygginger i bydelen, blant annet på Vestlia). Tiltakshaverne synes ikke å ha fått med seg denne endringen: I strid med siste forslag til kommuneplan foreslår utbyggers planinitiativ nye forretninger på andre siden av Utleirvegen i forhold til Nardocenteret. Dette bygger ikke opp om målene om kompakte, trygge og fotgjengervennlige lokalsentre. De fleste andre steder prøver man å planlegge seg bort fra, og ikke inn i, en situasjon med tung gjennomfartsåre midt gjennom et lokalsenter.

Vi frykter dårligere framkommelighet for fotgjengere, syklistar og kollektivtrafikk langs Utleirvegen.

Vi mener konsekvensene av ny og langt større trafikk i Tors veg er undervurdert. Hvis planinitiativet forutsetter trafikklysregulering i kryss mellom Tors veg og Utleirvegen, frykter vi at dette vil føre til redusert framkommelighet og attraktivitet for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Dette på grunn av mer venting på grønt lys og fare for kø/oppstuvning på Utleirvegen. I så fall vil dette være i strid med det overordnede nullvekstmålet om at framtidig trafikkvekst skal tas med gang, sykkel og kollektivtrafikk. Dette forholdet må tas opp og drøftes med fylkeskommunen, som eier Utleirvegen og dessuten er ansvarlig for kollektivtrafikken.

Oppsummering: Altfor høyt og tett. Forretninger og lokal service må samles i bydelssenter i henhold til kommuneplanen.

Vi mener planinitiativet har altfor stor tetthet og høyde for å gi gode omgivelser, verken for naboer eller de som skal bo i prosjektet. Planinitiativet er dessuten i strid med overordnede mål i forslag til kommuneplan, sannsynligvis også nullvekstmålet. Vi kan ikke se samfunnsnytte eller behov for dagligvareforretning eller lokalservice som plasserer seg på andre siden av Utleirvegen i forhold til det utpekte lokalsenteret Nardocenteret. Alt bør samles i henhold til forslaget i kommuneplanen. Det er nok farlig villkryssing over Utleirvegen i dag om det ikke skal bli enda mer. Ved å gå ned på tettheten og ta bort forretningsarealene kan dessuten trafikkmengden i krysset Tors veg/Utleirvegen reduseres betraktelig og ulempene for kollektiv og gang- og sykkeltrafikken sannsynligvis reduseres. Vi vil også påpeke at forretninger fort kan gi ulemper i form av viftestøy og lukt fra avfall - i dette tilfellet er avstanden til eksisterende boliger svært kort.

I tillegg vil vi påpeke det uheldige med varsling og høring midt i sommerferien. Dette er i strid med intensjonene om åpenhet og medvirkning i plan- og bygningsloven og i strid med rådene i kommunens oppstartsbrev. Vi forbeholder oss derfor retten til å komme med innspill til planarbeidet også etter fristen som er satt til 18. august.

Med hilsen beboere i [Utleirvegen 37](#) og 39 (10 familieboliger i rekke)
ved

Vegard Hagerup

[Utleirvn 39a](#) 7033 Trondheim tlf 98667372

styreleder huseierlaget Stendalsflaten 2

Høringsuttalelse Nardoporten

1 message

Ole Oldervik <ooldervi@online.no>

Wed, Jul 31, 2024 at 8:20 PM

To: siri@plan.no

Cc: Leif Ingar Finborud <lifinb@gmail.com>, Kjell Mork <kjemor@alumni.ntnu.no>, Bjørn Tilset <bjorn.tilset@gmail.com>, Oddvar Eide <oddvaringeeide@gmail.com>, Øyvind Rabliås <oyvind@rablias.net>, Cathrine Churchill <cathchurchill@hotmail.com>, Helge Raaen <helraa@online.no>, Ole Oldervik <ole.oldervik@online.no>, Herman Kolderup <herma-ko@online.no>, Britt Mellegaard <bri-mell@online.no>, veghagerup@gmail.com

Hei,

Det vises til "Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for [Tors veg 2-6](#), [Mjølnervegen 2](#) og [Utleirvegen 27-31](#), Nardoporten i Trondheim kommune"

Som naboer og som daglige brukere av lokalsenter, gang- og sykkelvegnettet og kollektivtrafikk har vi følgende innspill til planarbeidet:

Bebyggelsen er altfor høy og massiv - fortetting må skje med kvalitet.

Tiltaket bryter sterkt med områdets karakter av småskala bebyggelse i 2 etasjer. Prosjektet foreslår bebyggelse som i realiteten er opp til 10 etasjer - da første etasje har tilnærmet dobbelt takhøyde. Byggehøyde og tetthet er til stor ulempe for naboene samtidig som vi er i tvil om den nye bebyggelsen gir tilstrekkelige kvaliteter for nye beboere, dette på tross av trematerialer og andre kosmetiske tiltak. Slik er vi enige i konklusjonene i tilbakemeldingsbrevet fra kommunen som anbefaler en vesentlig reduksjon i tetthet og byggehøyde. Vi er også i tvil om det er tilstrekkelig gode og solfylte utearealer innen prosjektet - vi vil minne om at de tilgrensende grønne områdene er privateide arealer som ikke kan forutsettes brukt av de nye beboerne. Slik er blant annet tegningspakkens side 2 direkte misvisende da det vises kobling til grøntdrag - som i realiteten er privateid areal for rekkehusene langs Utleirvegen. Vi vil også understreke at fremtidsvisjonene for Nardo 2050 i stedsanalysen er fri fantasi fra utbyggers side - helt løsrevet fra det vi kjenner til av kommunale planer og beboernes ønsker. Planbeskrivelsen må være redelig med hensyn til gjeldende situasjon og belyse mulige følger av planen best mulig. Når det gjelder illustrasjoner, vil vi konkret be om at det lages før- og ettermontasjer fra bakkeplan som klart viser forholdet mellom planlagt bebyggelse og de eksisterende rekkehusene. Vi viser forøvrig til uttalelse fra beboerne i [Utleirvegen 33-35](#) og støtter denne.

Tiltaket er i strid med tanken om gode bydelssentra.

I forslag til kommuneplanens arealdel er Nardosenterområdet avsatt til bydelssenter. Ved høringen var det avsatt sentrumsområde på begge sider av Utleirvegen. Dette ble endret etter høring; det er lite framtidsrettet å ha en fylkesveg med årstdøgns trafikk på mer enn 10.000 midt gjennom et lokalsenterområde. (Det er høy andel av tungtrafikk, og trafikken ventes å øke på grunn av utbygginger i bydelen, blant annet på Vestlia). Tiltakshaverne synes ikke å ha fått med seg denne endringen av kommuneplanen: I strid med siste forslag til kommuneplan foreslår dette planinitiativet nye forretninger på andre siden av Utleirvegen i forhold til Nardocenteret. Dette bygger ikke opp om målene om kompakte, trygge og fotgjengervennlige lokalsentre. De fleste andre steder prøver man å planlegge seg bort fra, og ikke inn i, en situasjon med tung gjennomfartsåre midt gjennom et lokalsenter.

Vi frykter dårligere framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk langs Utleirvegen.

Vi mener konsekvensene av ny og langt større trafikk i Tors veg er undervurdert. Hvis planinitiativet forutsetter trafikklysregulering i kryss mellom Tors veg og Utleirvegen, frykter vi at

dette vil føre til redusert fremkommelighet og attraktivitet for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Dette på grunn av mer venting på grønt lys og fare for kø/oppstuvning på Utleirvegen. I så fall vil dette være i strid med det overordnede nullvekstmålet om at framtidig trafikkvekst skal tas med gang, sykkel og kollektivtrafikk. Dette forholdet må tas opp og drøftes med fylkeskommunen, som eier Utleirvegen og dessuten er ansvarlig for kollektivtrafikken.

Oppsummering: Altfor høyt og tett. Forretninger og lokal service må samles i bydelssenter i henhold til kommuneplanen.

Vi mener planinitiativet har altfor stor tetthet og høyde for å gi gode omgivelser, verken for naboer eller de som skal bo i prosjektet. Planinitiativet er dessuten i strid med overordnede mål i forslag til kommuneplan, sannsynligvis også nullvekstmålet. Vi kan ikke se samfunnsnytte eller behov for dagligvareforretning eller lokalservice som plasserer seg på andre siden av Utleirvegen i forhold til det utpekte lokalsenteret Nardocenteret. Alt bør samles i henhold til forslaget i kommuneplanen. Det er nok farlig villkryssing over Utleirvegen i dag om det ikke skal bli enda mer. Ved å gå ned på tettheten og ta bort forretningsarealene kan dessuten trafikkmengden i krysset Tors veg/Utleirvegen reduseres betraktelig og ulempene for kollektiv og gang- og sykkeltrafikken sannsynligvis reduseres. Vi vil også påpeke at forretninger fort kan gi ulemper i form av viftestøy og lukt fra avfall - i dette tilfellet er avstanden til eksisterende boliger svært kort.

Med hilsen beboere i Yggdrasilvegen 9 og 11 (10 familieboliger i rekke)

ved

Ole Oldervik

styreleder huseierlaget Stendalsflaten IV

Nardo porten oppstart reguleringdplanarbeid

1 message

Helge Foss Hansen <helgefoss@hansen@gmail.com>

Mon, Aug 19, 2024 at 10:21 AM

To: "siri@plan.no" <siri@plan.no>

Hei

Vi viser til varsel mottatt via Altinn 02.07.2024 vedrørende ovennevnte sak, og har følgende merknader til fremlagt forslag:

- Foreslått antall etasjer i de nye byggene er for høyt, både av hensyn til sol/lysforhold og at det ikke hører hjemme i et område dominert av småhus og lavere blokkbebyggelse.
- Det er ikke ønskelig med næringsareal i byggene, spesielt ikke dagligvarebutikk, som medfører stor trafikkøkning i Tors veg, også på kveld og lørdager.
- Trafikkforholdene i tilknytning til inn og utkjøring i Utleirvegen fra Tors veg blir vesentlig forverret, med langt større trafikk enn i dag og fare for opphopning av biler i Tors veg ved utkjøring.
- For øvrig støttes merknadene Trondheim Kommune har gitt i referat fra oppstartsmøte.

Med vennlig hilsen
Britt Helen Sætherskar
Helge Foss Hansen
[Valkyrjevegen 14](#)

Sissel Arctander

Fra: Fredrik Rosvold <fredrik.rosvold@gmail.com>
Sendt: onsdag 7. mai 2025 08:58
Til: Sissel Arctander
Emne: Re: Nardoporten

Hei Sissel,

Takk for tilbakemelding vedrørende reguleringsplan og siktlinje.

Jeg registrerer at det vises til regulert biladkomst i området der siktlinjen nå er foreslått. Etter mitt syn er dette imidlertid ikke avgjørende, da eiendommen også har parkeringsplasser på nordøst-siden av bygget, og det kan være aktuelt å endre adkomst løsningen i fremtiden.

Slik jeg forstår det, vil siktlinjen medføre varige begrensninger på bruken av en del av eiendommen, uavhengig av om den regulerte adkomsten benyttes eller ikke. Jeg ber derfor om at det tas hensyn til dette, og at det eventuelt vurderes nærmere hvilken reell påvirkning dette får for eiendommen og hvilke rettigheter som da begrenses.

Jeg ønsker en dialog om dette videre og håper det er mulig å finne en løsning som ivaretar både trafikksikkerhet og mine interesser som grunneier.

Vennlig hilsen
Fredrik Rosvold
Utleirvegen 25B
99517069

ons. 7. mai 2025 kl. 07:15 skrev Sissel Arctander <sissel.arctander@advansia.no>:

Hei igjen

Jeg har lagt inn svar på spørsmålene dine med farget tekst nedenfor.

Vennlig hilsen

Sissel Arctander

Senior prosjektleder

M: + 47 92 80 73 62

sissel.arctander@advansia.no

From: Fredrik Rosvold <fredrik.rosvold@gmail.com>
Sent: Tuesday, May 6, 2025 9:03 AM
To: Sissel Arctander <sissel.arctander@advansia.no>
Subject: Re: Nardoporten

You don't often get email from fredrik.rosvold@gmail.com. [Learn why this is important](#)

Hei Sissel,

Takk for redegjørelsen og for oversikten du sendte.

Det er betryggende å høre at støyskjermen skal beholdes og at den fortsatt vil skjerme eiendommen min, selv med bytte til glass.

Når det gjelder sikttekanten og begrensningene som følger med den, ønsker jeg å få avklart følgende:

Hvem vil ha ansvar for vedlikehold eller oppfølging av dette området fremover, dersom reguleringsendringen blir vedtatt?

Eier av eiendommen vil fortsatt ha ansvar for eiendommen.

I tillegg ønsker jeg å høre om det vurderes noen form for kompensasjon til eiendommer som får innskrenket bruken av deler av tomten som følge av dette forslaget.

Her er endringen utløst av nye krav til trafiksikkerhet for en eksisterende veg, men fordi krysset skal tas med i reguleringsplankartet må vi regulere i henhold til dagens standard.

I reguleringsplanen som gjelder for din eiendom (se utklipp nedenfor), er det vist biladkomst i det feltet på din eiendom som dekkes av siktlinjen. Med adkomst her, er det ikke mulig å plante eller sette opp gjerde. Siktlinjen er ikke til hinder for å bruke adkomsten slik den er regulert og slik den brukes i dag.



Takk igjen for informasjonen så langt – ser frem til videre dialog.

Vennlig hilsen,
Fredrik Rosvold
Utleirvegen 25 B

man. 5. mai 2025 kl. 15:22 skrev Sissel Arctander <sissel.arctander@advansia.no>:

Hei

Her kommer en redegjørelse for hvordan dette vil påvirke eiendommen din.

Nedenfor har jeg markert eiendomsgrensen med rød linje.

Den blå stiplede linjen viser den såkalte sikktrekanten som vi foreslår.

Fra den blå linjen og videre ut mot Tors veg vil forslaget bety at man ikke får lov å sette opp gjerder, busker, eller andre ting som hindrer sikten for bilistene som er på veg ut i Tors veg. Hensikten er at gjeldende krav til trafiksikkerhet skal oppfylles.

Jeg har markert den delen av eiendommen din som berøres med gult. Her vil forslaget påvirke eiendommen din ved at det ikke kan være gjerde, hekk eller planter.

Uthuset på eiendommen er ikke innen for den blå linjen.

Den blå linjen overlapper krysser enden støyskjermen mot Utleirvegen. Denne bidrar til å skjerme din eiendom.

Her skal støyskjermen beholdes, men det må settes inn glass, sånn at det er god nok sikt. Med bytting til glass vil støyskjermen fungere som i dag, og din eiendom vil være like skjermet som med dagens skjerm.



Vennlig hilsen

Sissel Arctander

Senior prosjektleder

M: + 47 92 80 73 62

sissel.arctander@advansia.no

From: Fredrik Rosvold <fredrik.rosvold@gmail.com>
Sent: Monday, May 5, 2025 11:56 AM
To: Sissel Arctander <sissel.arctander@advansia.no>
Subject: Nardoporten

You don't often get email from fredrik.rosvold@gmail.com. [Learn why this is important](#)

Hei Sissel,

Viser til varsel om utvidet plangrense.

Som eier av Utleirvegen 25 B Gnr/ bnr 68/120 ønsker jeg en redegjørelse fra dere om hvordan dette vil påvirke min eiendom?

Mvh

Fredrik Rosvold

"This e-mail may contain confidential and corporate proprietary information. If received in error, kindly notify us immediately and delete the communication from your system. Our contacts with you may further involve processing of personal data. Please read more about how and why AFRY processes personal data on our website www.afry.com."

"This e-mail may contain confidential and corporate proprietary information. If received in error, kindly notify us immediately and delete the communication from your system. Our contacts with you may further involve processing of personal data. Please read more about how and why AFRY processes personal data on our website www.afry.com."

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten

Arealplan-ID: r20240023

Frist for innspill: 18.08.2024

Altinnreferanse: 8CFA0189D472

Svar fra berørte parter:

Navn:

RØE FRODE

Telefon:

E-post:

Uttalelse

Jeg har ingen innsigelser til selve byggeprosjektet. Men forventer at Torsvei ikke blir berørt under byggeperioden. Dette ved kryss Utleirveien/Torsvei ved byggested. Denne veien må til enhver tid holdes åpen under hele byggeperioden. En eventuell omkjøring for alle husstander sør for Utleirveien vil i såfall måtte gå ned mot Nidarvoll/Sunnland skole. Dette berører skolevei til elever ved Nardo Skole og Nidarvoll/Sunnland skole. Trafikktettheten er størst på morgen parallelt med at barn og ungdom går til skolen

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_RØE FRODE_20240702_212403.pdf

Uttalelse fra BRUSTAD GEORG KRISTIAN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har BRUSTAD GEORG KRISTIAN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240023

Plannavn: Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten

Kommune: Trondheim – Tråante

Uttalelsefrist: 18.08.2024

Uttalelse

Kommentar

Den planlagte innkjøringen fra Tors veg, eventuelt fra Mjølnervegen som kommunen foreslår i sitt svarbrev datert 28.06.2024, er en dårlig løsning - det er allerede problemer i krysset Tors veg/Utleirvegen og en økning av trafikken som følge av det nye bolig- og næringsområdet er en dårlig ide. En utvidelse med tre felt i enden av Tors veg vil heller ikke løse problemet for de som skal til venstre fra Tors veg (gjelder de fleste). En god løsning derimot er å legge inn- og utkjøring til en ny 4-felts rundkjøring i krysset Utleirvegen/Othilienborgvegen samtidig som Utleirvegen utvides med et 4. felt fra Tors veg til rundkjøringen slik at trafikk fra Tors veg må via rundkjøringen. Dette løser noe av problemet i Tors veg samtidig som ny trafikk til og fra Nardoporten i minst mulig grad belaster eksisterende bomiljø. Forøvrig bør hele Utleirvegen fra Nardokrysset til denne rundkjøringen utvides med eget kollektivfelt som videreføres til en ny 4-felts rundkjøring i krysset Utleirvegen/Steindalsvegen. Den planlagte sykkelvegen fra Risvollan langs Utleirvegen kan krysse Utleirvegen ved rundkjøringen Utleirvegen/Steindalsvegen for så å fortsette vest for Utleirvegen. Det er god nok plass til både til 4-felt, rundkjøring, sykkelveg og gangveg frem til Tors veg.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for BRUSTAD GEORG KRISTIAN:

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 7035, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Uttalelse fra HELLESVIK JENS

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HELLESVIK JENS, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240023

Plannavn: Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31, Nardoporten

Kommune: Trondheim – Tråante

Uttalelsefrist: 18.08.2024

Uttalelse

Kommentar

Legger ved uttalelse i saken som PDF dokument. Samme uttalelse sendes inn av Mona Hellesvik, som er andre beboer på felles eiendom. Vi eier hver vår seksjon i huset. Mvh Jens Hellesvik

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for HELLESVIK JENS:

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 7035, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Mona Hellesvik og Jens Hellesvik

Torsveg 1

7035 Trondheim

NP Utvikling AS

DATO: 12.08.2024

PLAN arkitekter AS ved Siri Monkan

Fjordgata 50,

7010 Trondheim.

MERKNAD DETALJREGULERING TORSVEI 2-6 M.FL. PLANID R20240023

Viser til oversendt varsel om oppstart av detaljregulering i Torsvei 2-6 med flere. PlanID r20240023. Vi stiller oss svært kritisk til planen da den vil få store konsekvenser for verdien på vår eiendom og vår bokvalitet.

Vi bor i Tors veg 1 og vil være nærmeste nabo til varelevering og innkjøring til parkeringskjelleren til det planlagte prosjektet. Vi bor i dag i en rolig boliggate med småhusbebyggelse fra 60 og 70-tall. Bebyggelsen i området er jevnt over mellom 1 og 3 etasjer. Endring i reguleringsplanen legger opp til ny bebyggelse med høyder på mellom 5 og 9 etasjer. Dette bryter sterkt med steds karakteren og får store konsekvenser for oss som naboer. Planområdet ikke er innenfor området som er definert som lokalt sentrum i ny KPA og planforslaget kommer derfor svært uventet på oss som naboer.

TAP AV BOKVALITET

Planen vil medføre stort tap av bokvalitet. Det vil bli vesentlig økning av trafikk, spesielt lastebiler for varelevering og søppelhåndtering som medfølgende økende støy og trafikk. Dette vil i stor grad komme til andre tider enn dagens trafikk, inklusive lørdag og vil derfor være ekstra belastende.

Utsikten vi i dag har i retning Estenstadmarka vil forsvinne og bli erstattet av utsikt rett mot nedkjøring til p-kjeller og varelevering. Dette vil da endres til innsyn til et lite tiltalende betong og asfalt preg med daglig støv plage, søppel og rot i større eller mindre grad.

Vi får dramatisk endring av innsyn i hagen og øvrig uteområde, som i dag er svært godt skjermet og privat. Den nærmeste boligblokk i 5 etasjer har utsikt rett ned i hagen og på våre terrasser og felles uteområde mellom blokkene er også hevet og gjør at innsynet er allment.

Hagen er i daglig bruk og er spesielt godt opparbeidet og utnyttet med både bær, frukt og grønnsaker samt mye blomster og prydvekster. En vesentlig forutsetning for dette er gode solforhold. Planen medfører betydelig tap av sol spesielt vinter, vår og høst. Også i

morgentimene på sommeren vil byggene gi skygge i hagen. Planen vil derfor i sum gjøre hagen uegnet for dagens bruk.

VERDITAP PÅ VÅR EIENDOM

Hovedkvaliteten ved vår eiendom er at den ligger usjenert til, uten innsyn og at den er uberørt av støy. Om planen realiseres vil dette ikke lengre være tilfelle. De ruvende boligblokkene som er foreslått langs Tors veg vil ha utsyn rett ned i våre hage. Innkjøringen til prosjektet blir også liggende rett ovenfor vår eiendom og vil skape økt trafikk, støy og støv. Det er åpenbart at den økonomiske verdien av eiendommen blir voldsomt redusert.

Planavgrensningen til detaljreguleringen er også tegnet godt inn på vår eiendom. Betyr dette at planen vil gripe direkte inn på vår eiendom? Dette vil i tilfelle medføre ytterligere tap av verdi og bokvalitet.

Planen medfører tap av mulighet for å utvikle og forvalte egen eiendom. Selv før planen er behandlet er dette vedtatt er dette et betydelig problem. Begge husstander har hatt en langsiktig plan med å ta vare på huset og eiendommen som en investering til neste fase i livet. Verdien av dette er nå helt oppspist, da det ikke er mulig for å selge i det åpne markedet med de usikkerhetene og planene som ligger til grunn rundt eiendommen pr dd.

Jens Hellesvik er 79 år og bor alene i andre etasje i huset på en begrenset pensjon. Alderen tilsier at han kan bli tvunget til å bytte bopel av helsemessige årsaker innen få år. Konsekvensene og usikkerheten som planen skaper knyttet til eiendommens verdi og status, allerede før vedtak, kan få avgjørende betydning for det økonomiske handlerom og derved livskvaliteten for Jens i siste fase i livet.

TRAFIKKSIKKERHET

Tors veg er en liten boliggate som ikke er dimensjonert for mye trafikk.

Det er allerede i dag utfordrende at det kun er fortau på den andre siden av gaten og forutsetter at vi kan krysse direkte over gaten fra vår innkjørsel. Prosjektet vil føre til stor økning av trafikk av både myke og harde trafikanter. Denne løsningen vil da ikke være akseptabel hverken praktisk eller sikkerhetsmessig da fortauet på andre siden blir borte til fordel for innkjøringen til parkering og varelevering.

Det er allerede i dag betydelige utfordring med utkjøring fra Tors veg til Utleirveien og det er flere utfordrende gatekryss i det berørte området. Ved en økning av trafikken slik planen innebærer vil forverring av trafikksikkerheten i området.

Etter vår vurdering må planen avvises.

Med Vennlig Hilsen

Mona Hellesvik

Jens Hellesvik

**Detaljreguleringsplan for Tors veg 2-6, Mjølnervegen 2 og Utleirvegen 27-31
Nardoporten, Trondheim planID r20240023**

1 message

Marianne Foss <marianfo@broadpark.no>

Sun, Aug 25, 2024 at 4:25 PM

To: plan@plan.no

Cc: Siri Monkan <siri@plan.no>

Fra: Marianne Foss, [Tors Veg 8, 7035 Trondheim](#)

Jeg skriver til dere som en av de nærmeste naboene til det planlagte utbyggingsprosjektet, og jeg er svært bekymret for hvordan dette vil påvirke både nabolaget og min egen bolig. Byggehøyden som foreslås er altfor høy i forhold til den nåværende småskalabebyggelsen i området, og det vil totalt forandre karakteren til nabolaget vårt. Med et bygg på opptil 10 etasjer rett ved siden av min eiendom, vil det føre til en stor forringelse av bokvaliteten. Solforholdene vil bli betydelig redusert, og innsynet til huset mitt og hagen vil øke kraftig. Dette blir store og uønskede forandringer for oss som bor her.

I tillegg til de fysiske endringene i området, er jeg også svært bekymret for den økte trafikken som dette prosjektet vil føre med seg. Tors veg er allerede belastet, og med et så stort tilskudd av nye boliger og forretninger frykter jeg at trafikken blir uholdbar. Dette vil ikke bare forverre støy og luftforurensning, men også gjøre det farligere for fotgjengere, syklister og ikke minst barn som leker i nabolaget.

Det er vanskelig å se hvordan et så massivt prosjekt vil kunne bidra positivt til området. Jeg mener det er behov for å redusere både høyden og tettheten i planene for å tilpasse prosjektet bedre til den eksisterende bebyggelsen og sikre at det gir gode bo- og nærmiljøkvaliteter for både nye og eksisterende beboere. Jeg håper virkelig at dere tar disse bekymringene på alvor og justerer planene i tråd med dem. Ønsker også at dere tar til vurdering hvordan dere kan skjerme oss som er de nærmeste naboene med tanke på innsyn og støy.

Med hilsen
Marianne Foss
[Tors Veg 8](#)
[7035 Trondheim](#)

Sendt fra min iPad

Forslaget til detaljreguleringsplan tar utgangspunkt i en løsning med to kjørefelt i slutten av Tors veg der den møter Utleirvegen. Den skisserte løsningen for dette krysset, som er lagt til grunn i alle tegninger og plasseringer av bygninger og utkjørsler, er i strid med SKAL-krav i hhv. Vegnormal N100 og Vegnormal N303 som listet opp nedenfor.

Vi gjør oppmerksom på at *“Fravik [fra Vegnormalene] behandles i en formell søknadsprosess kalt fraviksbehandling, og søkeren må få godkjenning av relevant fraviksmyndighet før fraviket kan benyttes i planleggingen.”* (Vegvesenet, 2024).

I dette tilfellet må fravik godkjennes både av Trøndelag Fylkeskommune (N100) og deretter av Vegdirektoratet (N303). Gjeldende forslag til reguleringsplan er altså ikke utarbeidet i henhold til korrekt saksbehandlingsprosedyre, og må derfor trekkes tilbake.

Fra N100:

Krav 4.2.1.1—7 SKAL Gjeldende fra 31.10.2022

Gang-og/eller sykkelvegen skal trekkes 5m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og gang-og/eller sykkelveg.

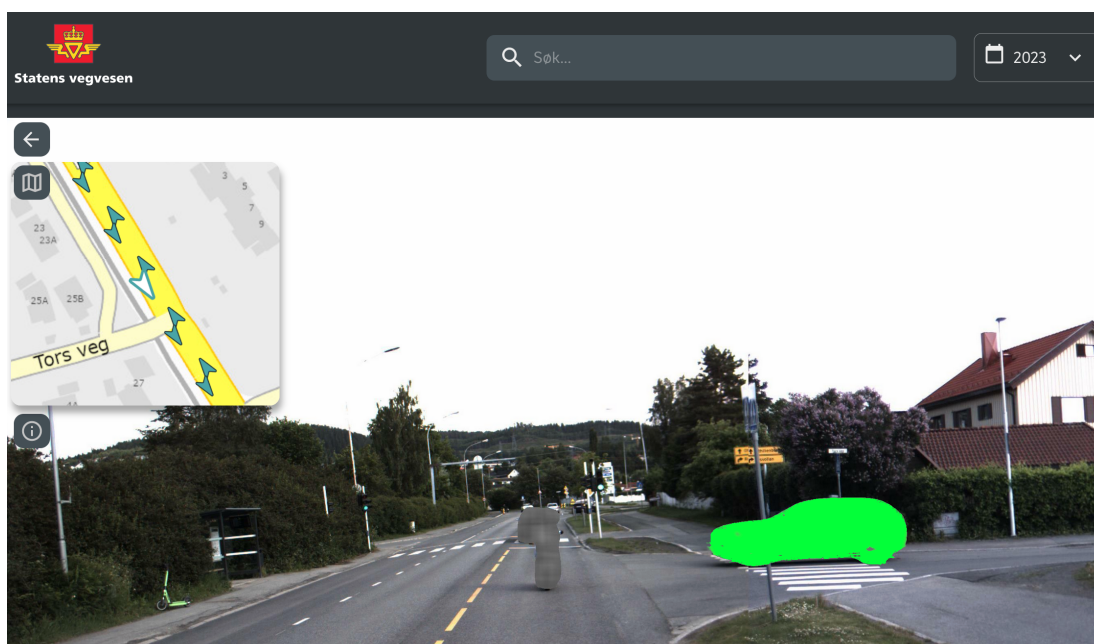
Krav 4.2.1.2—1 SKAL Gjeldende fra 22.06.2021

Horisontalkurveradius skal være ≥ 40 m. For å svinge gang- og/eller sykkelveg inn mot kryssning av veg (planskilt eller i plan), kan horisontalkurveradius ≥ 20 meter benyttes.

Krav 4.2.5.1—9 SKAL Gjeldende fra 22.06.2021

Dersom gangfelt eller tilrettelagt kryssingspunkt krysser flere enn to kjørefelt, skal det etableres trafikkøy.

Selv om det er mulig å søke om fravik fra disse kravene, vil dette gå på bekostning av trafiksikkerheten. For å illustrere poenget, se nedenfor skjermbilde fra Vegvesenets egne vegbilder, som illustrerer at kjørende i dette krysset med utforming som i planforslaget er nødt til å kjøre fram og blokkere gang- og sykkelvegen for å ha tilstrekkelig sikt. Dersom krysset lysreguleres, er fremdeles krav 4.2.1.1 essensielt for å hindre ulykker som vil oppstå. Dette fordi biler som kjører sørover på Utleirvegen og skal svinge inn i Tors veg, nødvendigvis vil ha grønt lys samtidig som det er grønt lys for syklister og fotgjengere på gang- og sykkelveien som bilen må krysse. Jamfør ulykke nr. 4 listet opp i tabellen på neste side, som er akkurat dette tilfellet på samme gang- og sykkelveg i et identisk lysregulert kryss.

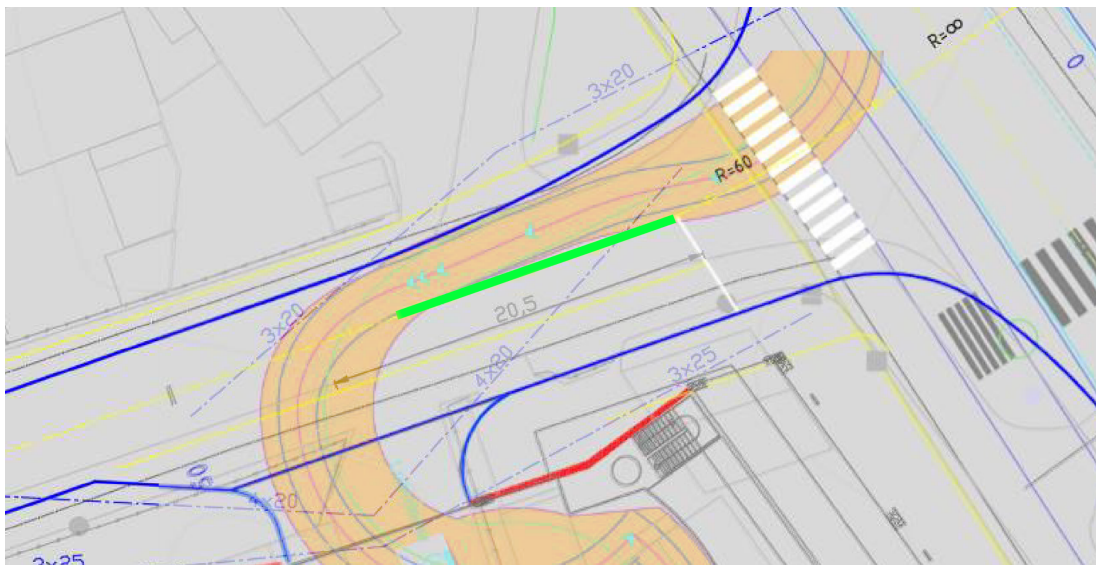


Fra N303:

Krav 4.46 SKAL:

Midtlinje og delelinje skal merkes opp som sperrelinje siste minimum 15 og maksimum 30 meter før stopplinje.

Forslaget legger opp til en kjøremåte for lastebil slik at disse må krysse sperrelinje ved normal kjøring, selv når sperrelinjen har minimumslengde 15 meter. Dette er tilfelle allerede før man tar hensyn til SKAL-kravene fra N100. Problemet er illustrert i figuren nedenfor, der grønn sperrelinje krysser oransje kjøremåte for lastebil.



Trafikksikkerhet

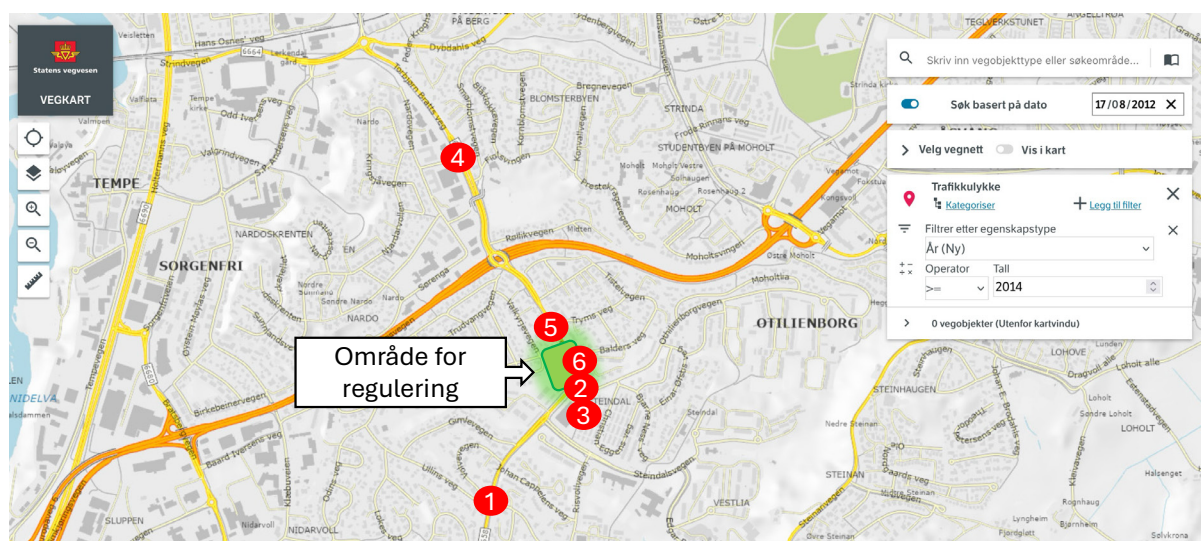
I forslagets “Notat om veg” finner vi følgende setninger:

“Krysset hvor Tors veg møter Utleirvegen ligger nordøst for foreslått området til bolig- og næringsformål. Utleirvegen er forkjøringsregulert og trafikk fra Tors veg har derfor vikeplikt. I nyere (Siste 10 år) tid er det ikke registrert ulykker i dette krysset (Statens Vegvesen, 2024).”

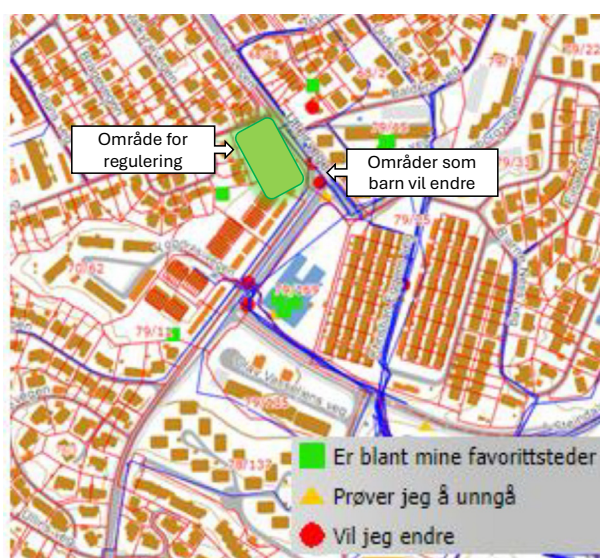
Som beboere finner vi dette utsagnet meget merkelig, siden det har vært flere ulykker her som vi har observert med egne øyne. Vi har derfor gjort en manuell kvalitetskontroll av vegvesenets database tilgjengelig på vegkart.no, og ser at denne er svært mangelfull og på ingen måte egnet til å estimere trafikksikkerheten i området.

I figuren nedenfor vises skjermdump fra vegkart.no som påstår at det har vært **ingen** trafikkulykker i hele Nardo-området (inkludert E6/Omkjøringsvegen) de 10 siste år. For å demonstrere at dette er langt fra sannheten, har vi manuelt merket av på kartet (røde sirkler) noen utvalgte alvorlige ulykker i området som er relevante til planforslaget. **Ingen av ulykkene i tabellen nedenfor vises i databasen til Vegvesenet.** Dette demonstrerer klart og tydelig både at trafikksikkerheten i området er problematisk, og at databasen til Vegvesenet ikke er egnet til å kartlegge trafikksikkerheten i området.

1. Tilsvarende vegkryss lenger opp på Utleirvegen, møteulykke mellom sykkel og bil, dødsulykke. 2022. [Link til adressa.no](#).
2. Påkjørsel av fotgjenger i krysset ved Nardosenteret, på fotgjengerovergang som er omfattet av dette planforslaget. 2024. [Link til adressa.no](#).
3. Kvinne med rullator alvorlig skadd etter å ha blitt påkjørt av lastebil, like ved området som er omfattet av dette forslaget. 2023. [Link til adressa.no](#).
4. Sykkel påkjørt av bil i tilsvarende kryss på samme gang- og sykkelveg. 2022. [Link til adressa.no](#).
5. Niåring påkjørt, sendt til sykehus, på Utleirvegen like ved området som planforslaget gjelder. 2022. [Link til adressa.no](#).
6. Møteulykke mellom buss og bil krasjet, i kryss som tilstøter planforslaget. 2019. [Link til adressa.no](#).



Det som også finnes av data er følgende bilde fra Barnetråkkregistrering i 2014. Der er fotgjengerovergangen på hjørnet av området som reguleringsplanen gjelder for, tydelig markert rødt "Vil jeg endre" og "Skolevei/Fritidsvei, Fare = Ja", som vist i følgende skjermbilde.



Vi vil også påpeke at forslagsstiller har en **vesentlig økonomisk interesse av å ikke utbedre** den trafikkfarlige situasjonen i området, av flere grunner. En grunn er at forslagsstiller vil bli nødt til å avstå mer areal til fotgjengertrafikk. En annen grunn er at forslagsstiller ønsker å etablere en Meny-butikk, som vil oppleve dårligere marginer dersom det er enkelt og trygt for folk å gå bort til Nardocenteret for å kjøpe basisvarer. Disse omstendighetene taler sterkt for at kommunen og fylkeskommunen bør stille krav om at det etableres en ny omforent reguleringsplan for et større området inkludert hele krysset Othilienborgvegen/Utleirvegen.

Andre mangler ved forslaget

I tillegg til de alvorlige feilene som beskrevet ovenfor, har vi notert oss følgende mangler ved forslaget:

- I ny KPA står det at “Store trær skal i størst mulig grad etterstrebes bevart”. Det er minst 4 store trær på eiendommen Utleirvegen 31, dette er ikke beskrevet i forslaget.
- Håndtering av forurensede masser: boreprøver har identifisert forekomst av kreftfremkallende stoffer kalt polysykliske aromatiske hydrokarboner i grunnen på området som skal detaljreguleres. Forslagsstiller forsøker å bagatellisere disse funnene. Ved påvist forurensning som her, skal det utarbeides en tiltaksplan for håndtering av forurensede masser ihht. Forurensningsforskriftens kap. 2.
- Planforslaget har ikke listet opp reguleringsplan r0291b som gjelder for området.
- Ad støybelastning er det ikke hensyntatt hvordan foreslått bygningsmasse vil reflektere trafikkstøy og øke støybelastning for boligene på nordsiden av Utleirvegen. Multiconsult skriver i forbindelse med oppstart av reguleringsarbeidet for gang- og sykkelvegen, at støyberegningene på Utleirvegen er gamle og av dårlig kvalitet. Det er nødvendig å gjennomføre nye beregninger av støy, og vise hvordan foreslått prosjekt vil øke støybelastningen på hus i nabolaget. Det er mulig at forslagsstiller vil måtte gjennomføre avbøtende tiltak på hus i nabolaget, slik som installasjon av balansert ventilasjonsanlegg.
- Det må også kartlegges hvordan lys- og lydforurensning inn i Fredlybekken vil skremme bort hjortedyr som har dette som sitt krysningspunkt mellom Estendstadmarka og områdene på Nardo.
- Slik kommunen skriver i sitt brev fra oppstartsmøtet, er det foreslåtte prosjektet ikke i tråd med gjeldende krav for uteområde med universell utforming.
- Beregnet utnyttelsesgrad på 178% ser ut til å være uten å ha regnet med næringsarealet i 1. Etasje, og er derfor ikke korrekt.
- Når det beskrives avvik fra krav om uterom, har man gjort en regnefeil slik at avviket ser ut som det er 10x mindre enn hva som er realiteten.
- Forslaget bærer tydelig preg av venstrehåndsarbeid og dårlig kvalitet. I tillegg til feil og mangler beskrevet ovenfor, se f.eks. figurtekst til Fig. 4 og 5 som omtaler “Havnevegen” og “Malvikvegen”. Her er det tydelig snakk om selvplagiat / klipp og lim fra andre søknader.