

Sammendrag av innkomne innspill med svar

1. 7.7.2021 Tensio

Eksisterende nettstasjon må frakobles og demonteres før eksisterende bebyggelse kan rives. Det må settes av plass for en ny nettstasjon enten som et rom i bygget eller frittstående. Plassering skal være sør eller øst på eiendommen med hensyn til høyspent tilførsel. En slik plassering vil også kunne dekke utbygging på Nardovegen 12-14.

Plankonsulentens svar:

Ved innsending av planforslag er ikke plassering av Trafo endelig løst. Det åpnes opp for at dette kan plasseres innenfor bebyggelsen. Det er god framkommelighet langs byggets sokkeletasje, med vendehammer for lastebil. Nødvendig adkomst for bil i forbindelse med Trafo i bygg vil være ivaretatt. Øvrige tekniske hensyn forutsettes løst iht. forskrifter på byggesaken. Koordinert plassering med Nardovegen 12-14 kan ev. gjøres i forbindelse med plansaksbehandling og høring.

2. 14.7.2021 Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT)

TBRT gir en standard-uttalelse hvor fokuset er på utbygger må sørge for at TBRT skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats uansett årstid både i anleggsfasen og i ny situasjon. Dette omfatter både tilgjengelighet og slokkevannkapasitet. Krav til avstand mellom bygg og spesielle tiltak ved lading, oppbevaring av brannfarlige materialer og solceller nevnes også.

Plankonsulentens svar:

Konkrete løsninger kommer på byggesak, brannrådgiver har vurdert at prosjektet, slik det er framstilt ved innsending av planforslaget (vedlegg 10), kan oppfylle TBRTs krav og forskrifter. Brannkonseptet viser oppstillingsplass for brannbil, veger og svingradius er sporet for sikre adkomst, og kapasitet slokkevann kan sikret iht. overordnet VA-plan (vedlegg 15).

3. 28.7.21 Statens vegvesen (SVV)

SVV er positive til samordning med regulering av Nardovegen 12-14. SVV viser til sin uttalelse i forbindelse med oppstart av planarbeid for Nardovegen 12-14, som er oppsummert nedenfor.

Dersom en legger opp til en parkeringsdekning på 0,06 plasser pr. student, tilsvarende Nardobakken 2-saken, vil det være lettere å utnytte området på en hensiktsmessig måte slik at sykkelparkering med gode fasiliteter prioriteres. SVV ser også at Nardovegen kan bli brukt av myke trafikanter (studenter m.fl.) som gang- og sykkelveg for lettere å komme ned til krysset med Dybdahls veg og Strindvegen. Det bør vurderes å stille rekkefølgekrav som ivaretar disse hensynene. Langs fylkesveg 6658 er det aktuelt å etablere sykkelveg m/fortau. Fylkesveg 6658 er kategorisert i funksjonsklasse B som innebærer streng holdning til av-kjørsler og byggegrenser. Gjennomsnittlig trafikkmengde er nærmere 12.800 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) og fartsgrensen er 50 km/t.

Plankonsulentens svar:

Planens bestemmelser begrenser boligparekring til 0,06 plasser per 100 m² BRA bolig, forbeholdt forflyttingshemmede. I tillegg kan det etableres parkering for F/T/P iht. krav til indre sone i KPA. Det reguleres offentlig fortau langs Nardovegen, det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av dette før ferdigattest gis. Det avsettes areal for sykkelveg med fortau fra tomtegrensen i sør fram til lyskrysset ved Nardobakken. Det stilles rekkefølgekrav til

prosjektering av sykkelvegen. Kommunen har signalisert at bygging kan finansieres via Miljøpakken. Planforslaget regulerer ikke avkjørsel fra Torbjørn Bratts veg.

4. 3.8.2021 Joachim A Kristiansen (JAK)

JAK mener maks gesims for prosjektet ikke bør overstige gesims for Nardobakken 4. Dette for å ivareta bomiljø, sikre godt utsyn og redusere følelsen av at det bygges en mur mellom Nissekollen og eksisterende bebyggelse i området. Gode siktkorridorer mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg er viktig. JAK bemerker at trafikkavviklingen i Torbjørn Bratts veg er dårlig, men mye køer i rush. JAK mener det er viktig at planene langs Nardovegen ses i sammenheng.

Plankonsulentens svar:

Mot Nardovegen er kotehøyden satt til kote 78,0 meter. Til sammenligning er Nardobakken 4 regulert til kote 80,1. Deretter trappes bygget opp til kote 84,7 mot Torbjørn Bratts veg. Bygningskroppen reguleres tett mot Torbjørn Bratts veg for å få et stille uterom. Avstanden mellom KIWI og nytt bygg er 10 meter, noe mer enn avstanden mellom eksisterende bygg. Siktmuligheten over bygget endres betraktelig som følge av utbyggingen, men det vil fortsatt være sikotlinjer på hver side av bygget. Det er svært begrenset parkering for boligdelen, og øvrig parkering skal skje etter krav til indre sone i KPA. Det har vært en pågående dialog med Nardovegen 12-14, og det er arbeidet med å få gode koblinger både mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg og mellom prosjektene langs Nardovegen.

5. 11.8.2021 Nardobakken Eiendom AS, Uttalelse via SANDS Advokatfirma (NE)

NE bemerker at planens avgrensning omfatter deres eiendommer, og mener det ikke er grunnlag for at deres eiendommer skal inkluderes i planforslaget. NE motsetter seg en trafikkløsning som inkluderer ferdsel over deres eiendommer. NE mener mer trafikkløsningen til Nardovegen 10 må skje via eksisterende adkomst, og at det ikke er planfaglige grunner til å legge adkomsten over deres eiendom, hverken for ordinær- eller anleggstrafikk.

Plankonsulentens svar:

Mye av det inkluderte området er vegareal langs offentlig gang og sykkelveg, dette er tatt med som følger av kommunens krav om utarbeidelse sykkelveg med fortau langs strekket. Konflikter knyttet til dette arealet må løses i samråd med kommunen og vegeier før planvedtak. Ved tosidig buffer langs sykkelvegen vil parkeringsarealet til KIWI bli berørt. Dersom kommunen/vegeier aksepterer ensidig buffer er konsekvensen for NEs tomt mindre, men dersom sykkelveg med fortau skal realiseres må en vente inngrep i NEs areal.

Arealet mellom NEs eiendom og Nardovegen 10 ble inkludert da det kunne være behov for justeringer mellom de to eiendommene ved utbygging. Ved innsending av planforslaget er planområdet avgrenset av tomtegrensen mellom de to eiendommene. Planforslaget regulerer gatetun mot NEs eiendom. Terrenget hves slik at det blir bedre kobling mellom tomtene. Dette tror vi kan gi området som helhet et løft.

Adkomst til Nardovegen 10 løses på egen tom.

6. 12.8.2021 Gudmund Koran (GK)

GK er positiv til at tidligere næringsareal omgjøres til boligareal. Det er også positivt med tanke på lokalmiljøet i bydelen og dessuten bra for fortetting av boligmassen i byen. GK håper imidlertid at nybyggingen fører til forskjønnelse og ikke forringelse av området. GK påpeker viktigheten av vakre bygg og gode utearealer. GK advarer mot at ønsket om å avvike

krav til utearealer innfris. GK viser til det totale antallet studentboliger i området, og at en allerede ser til tendenser til nærområdet tas i bruk som uteareal, inkludert skolegård og barnehage.

Plankonsulentens svar:

Krav til uteoppholdsareal tilsvarer lignende prosjekter i området, med krav om 30 m² uterom per 100 m² boligareal. Grunnet støy fra omkjøringsvegen kan inntil 10 % av uteromskravet medregnes fra Nissekollen. Arealkravet til uterom tilfredsstillers, ved bygging av Nardovegen 12 og 14 øker andelen stille uterom på tomte. Det stilles i tillegg et arealkrav for opparbeidet uteareal på bakkeplan. Uterommet på bakkeplan blir ca. på nivå med Nardovegen.

7. 12.8.2021 Statsforvalteren i Trøndelag

Det må gjøres en vurdering av hvordan planen bidrar til å nå nullvekstmålet, og gjøres rede for kollektivdekningen i området. Det må også gjøres en vurdering av planområdets beliggenhet i forhold til sosial infrastruktur som skoler og barnehager, samt områder for offentlig tjenesteyting som dagligvarebutikker, leger og helsesentre.

I områder med god kollektivdekning og nærhet til sosial infrastruktur kan det med fordel, slik forslagsstiller har intensjon om, vurderes å redusere parkeringsdekningen og øke antallet sykkeloppstillingsplasser. Det må også tas inn krav i bestemmelsene om at det skal settes av plass til sykkelvogner og transportsykler.

Plankonsulentens svar:

Reguleringsplanen for Nardovegen 10 bygger på løsninger som skal bidra til at Trondheim kommune innfrir nullvekstmålet. Asplan viak har utredet trafikk for planforslaget, og viser til at området har særdeles god kollektivdekning (vedlegg 13). Planforslaget planlegges som studentboliger, barnehage- og skolekapasitet er dermed mindre relevant. Noen daglige servicefunksjoner ligger i tilknytning til planområdet, men det er et stykke til nærmeste lokalsenter. Videreføring av næringsareal på tomte gjør at planforslaget kan bidra til at det etableres flere servicefunksjoner i området, som kan bidra positivt for planområdet og nærliggende boligområder. Planens bestemmelser angir at de kun skal være HC-parkering for boligdelen med 0,06 plasser per 100 m² BRA bolig. Det skal avsettes minimum 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA, det angis i tillegg at 5 % av disse skal være tilpasser lastesykler. Planens bestemmelser stiller krav til vaske- og spyleområder, samt sykkelverksted.

8. 17.8.2021 Odd Kristian Eliassen

Høyde på bebyggelse må ikke være høyere enn Nardovegen 15, 17, 19 og 21.

Plankonsulentens svar:

Høyeste punkt på de angitte eiendommene er ifølge kommunens kartinnsyn på kote 80,5, planforslagets topp gesims er på kote 84,4. I tillegg til tekniske anlegg inntil 3,2 meter over gesims. Bygningskroppen er regulert slik at den er lavere enn de nevnte eiendommene mot Nardovegen (kote 78.1).

9. 18.8.2021 Trøndelag Fylkeskommune (TFK)

Området ligger godt til i forhold til gang, sykkel og kollektivtrafikk. En utbygging her vil sannsynligvis være i tråd med 0-vekstmålet for regionen.

TFK tar forbehold om at boliger blir støyskjermet i tråd med gjeldende krav og forskrifter. Det må gjennomføres en støyutredning som viser hvordan boenhetene får tilstrekkelig med kvaliteter for et godt bomiljø, inkludert uteoppholdsarealene. Det samme gjelder utredning med hensyn på luft. TFK er skeptiske til ny avkjørsel fra Torbjørn Bratts veg. En løsning som medfører redusert framkommelighet for myke trafikanter, kan utløse innsigelse fra TFK.

Plankonsulentens svar: Utredning av støy og luftkvalitet følger med innsending av planforslag (vedlegg 11 og 12). Planens bestemmelser er detaljerte med tanke på hvilke krav som stilles knyttet til støy og kompensierende tiltak. Planforslaget leveres uten avkjørsel fra Torbjørn Bratts veg, hvor det nå reguleres sykkelveg med fortau.

10. Rajanaygam Thanakaran (RT)

RT mener det bør være enkelt framkommelighet med både bil og til fots ved T-krysset og ved lyskrysset. RT mener det ikke bør være stort støynivå, spesielt i fredag og i helgen. RT mener det bør utarbeides en plan for framkommelighet.

Plankonsulentens svar:

Asplan Viak har utredet trafikk for planforslaget (vedlegg 13). Ved å regulere offentlig fortau langs Nardovegen og sykkelveg med fortau langs Torbjørn Bratts veg bidrar planforslaget til å sikre framkommeligheten i området. Det etableres også fortau og muligheter for snarveger mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg. Støy i anleggsfasen ivaretas i planens bestemmelser ved å stille krav til beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen.