



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20220032

Arkivsak:20/63970

Detaljregulering av Nardovegen 2 og 5, offentlig ettersyn Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 21.04.2023

Dato for godkjenning av bystyret :

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av YME arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller PWS Godhavn Utbygging AS.

Komplett planforslag forelå 17.02.2023.

Hensikten med planen er å legge til rette for en boligbebyggelse og noe tjenesteyting.

Eksisterende boligbebyggelse (Nardovegen 5) videreføres med muligheter for påbygg.

Hovedutfordringer i planarbeidet har vært støy fra Torbjørn Bratts veg, tilpasning til eksisterende situasjon og terrengtilpasning med universell utforming.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planstatus

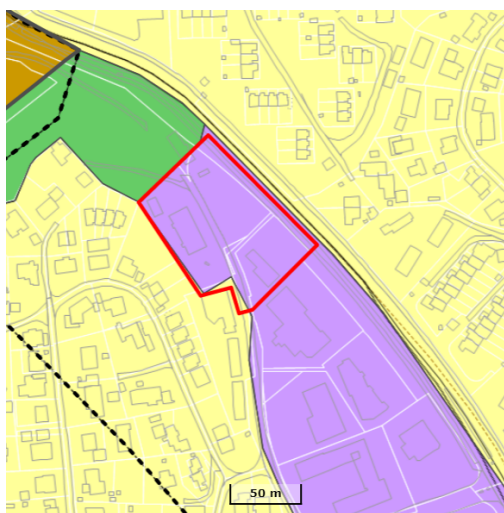
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (Sps-bat)

Planforslaget vurderes å være i tråd med statlige planretningslinjer da det legges til rette for god steds- og byutvikling, med vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Samtidig som det vektlegges gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet. Planforslaget bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform og tar høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle.

Barn og unges interesser i planleggingen

Planforslaget utfordrer i noen grad «Rikspolitisk retningslinje for barn og planlegging» da det foreslås noe mindre mengde uteoppholdsareal enn kravet i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA).

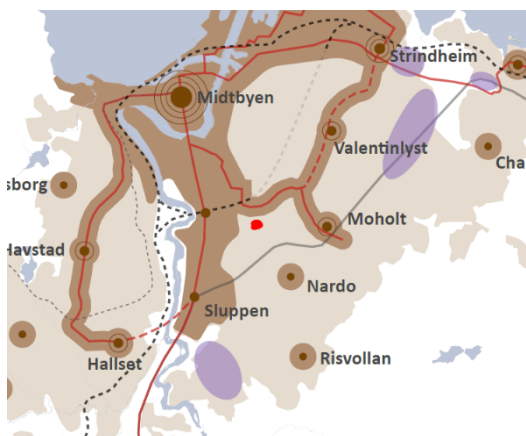
Kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024



Planområdet er avsatt til eksisterende næringsvirksomhet, og grenser til grønnstruktur i nord, boligbebyggelse på vest og østsiden og næring i sør. Planen grenser til Torbjørn Bratts veg i øst (kollektivtrasé). For boliger i midtre sone er krav til parkeringsdekning minimum 0,8 bilparkeringsplasser og minimum to sykkel-parkeringsplasser per 70 m² BRA eller per boenhet. For tjenesteyting i midtre sone er kravet til parkeringsdekning mellom 1-1,5 per 100 m² BRA og minimum 1,5 sykkel-parkeringsplasser per 100 m² BRA. For boliger i midtre sone er krav til samlet uterom minimum 50 m² per 100 m² BRA eller per boenhet der minst halvparten av uterommet skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke og oppholdsareal. Planforslaget er i utgangspunktet i

strid med §21.3 i KPA, da det ikke tillates støyfølsom arealbruk (boliger) i rød støysone, men dette kan vurderes i sentrale byområder og andre viktige fortettingsområder langs kollektivtrase etc. Planforslaget strider med avsatt formål i KPA, men det er vedtatt igangsetting for å endre arealbruken fra næring til bolig og offentlig/privat tjenesteyting. Planforslaget avviker med kravet til uterom i KPA (§30.3) og bilparkering (§14.1) da det for uterom foreslås minimum 40 m² per 100 m² BRA eller per boenhet, og for parkering foreslås krav på 0,24 bilparkeringsplasser (maksimum 31 stk.). Avvikene drøftes i planbeskrivelsen og saksframlegget. Arealbruken er i tråd med forslag til ny KPA da området er foreslått som byggesone 2 (ikke vedtatt).

Byutviklingsstrategien for Trondheim mot 2050, vedtatt 09.12.2020



Planforslaget (rød prikk) ligger innenfor sonen der «fortetting skal skje med hensyn til eksisterende karakter», og grenser til sonen med «bymessig fortetting og transformasjon». I prinsippet skal utvikling skje ved å videreutvikle og fortette bystrukturen, men bevare eksisterende karakter og sette hensynet til eksisterende bolig- og bymiljøer først, og bystrukturen skal ha moderat tetthet. Det vises til saksframlegget for en grundigere vurdering rundt dette.

Byvekstavtalen (25.06.2019) med nullvekstmålet

Trondheimsområdet vokser med rundt 3000 innbyggere i året. Det gir et økt press på sentrumsområdene, hvor stadig flere mennesker skal transportere seg gjennom samme område. Nullvekstmålet sier at personbiltrafikken på tross av dette ikke skal øke – null vekst – og at all vekst i persontransport dermed skal skje med kollektiv, sykling og gange.

Tidligere vedtak

I sak 150/21 den 22.06.2021 tilrådte bygningsrådet igangsetting av planarbeid for å få endret arealbruken fra næring til bolig og offentlig/privat tjenesteyting.

Vedtak:

Bygningsrådet tilrår at det igangsettes detaljregulering av området Nardovegen 2 og 5 med sikte på å endre formål i Kommuneplanens arealdel 2012- 2024 fra næring til bolig og offentlig/privat tjenesteyting. vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-8.

Området er egnet for en kombinasjon av næringsareal, servicefunksjoner og boligareal. Det er tidligere gitt flere tillatelser til omregulering i dette området, og bygningsrådet mener det er et område som egner seg for boligfortetting. Det er bynært, og nær kollektivtraseer.

Tidligere reguleringer og pågående- og vedtatte naboplaner



Nardovegen 5 omfattes av en større, ikke stadfestet, eldre reguleringsplan (r1016) datert 1964.

Nardovegen 2 (kartutsnittet) inngår i et større planområde fra Dybdals veg opp til Nardokrysset (r0290) vedtatt 01.10.1987. Eiendommen er regulert til industri. Det ligger inne byggegrense på 30m fra nærmeste midtre vegbane, og byggegrense på 12,5m fra midtre vegbane i Nardovegen.

Pågående og vedtatte naboplaner



Planområdet er vist med rød skravur.

- Nardovegen 12 og 14, studentboligprosjekt (SiT)
- Nardovegen 10, studentboliger og tjenesteyting
- Nardovegen 4B (røde kors)
- Nardobakken 3 og 4, vedtatt studentboligprosjekt

- Mot sørvest grenser planområdet til reguleringsplan for Nardovegen 7 og 9, Kringsjåveien 3 og 5, vedtatt 27.03.2014. r20120050. Området er regulert til boligbebyggelse, og kjørevei med fortau som grenser inn til planområdet. Planområdet overlapper med r20120050. Dagens renovasjonsløsning videreføres i planforslaget, men justeres i størrelse for å kunne betjene også den nye bebyggelsen.

- Mot nord grenser planområdet til pågående planarbeid for Campusområdet, delområde 4 for Lerkendal.

- VPOR Bycampus Elgeseter (r20190019) viser sykkelveg med fortau og ny fotgjengerovergang i Torbjørn Bratts veg.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

Gnr/bnr 66/477 og 66/502, 66/478, 66/477, samt deler av eiendommene 66/471, 66/1, 66/266, 66/439, 66/53, 66/134, 66/140, 66/336 og 66/341.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområde, dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger nord i Nardolia, mot rundkjøringen Strindvegen/Dybdahls veg, og avgrenses av Torbjørn Bratts veg i øst, næringsbebyggelse i sør, grøntområde i nord og boligbebyggelse i vest. Planområdet er sirka 8 daa. Nardovegen 5 er bebygd med en leilighetsblokk (28 boenheter) i tre etasjer med sokkel fra 1966. Nardovegen 2 er bebygd med et mindre næringslokale i sokkel mot Torbjørn Bratts veg (Kunstens hus), og bolig (to boenheter – åtte hybler) i første etasje mot Nardovegen. I enden av Nardovegen (blindvei) har eiendommen Nardovegen 1 adkomst. I tillegg fungerer vegen som offentlig gangforbindelse gjennom planområdet.

Stedets karakter; struktur, estetikk/byform

Planområdet ligger i nordenden av et tydelig avgrenset belte mellom Torbjørn Bratts veg og Nardovegen/skråningen opp mot Kringsjøplatået. Dette beltet strekker seg fra rundkjøringa Strindvegen/Dybdahls veg i nord, til Omkjøringsvegen (E6) i sør, og har nylig bestått av næringsbebyggelse i form av store enkle bygg i 1-3 etasjer. Området transformeres nå til et boligområde med sentrumspreget, og i de senere årene er det oppført blokker for studentboliger, i 4-7 etasjer. I nærområdet er det dagligvareforretning og apotek mm, i gangavstand til planområdet. Kringsjøplatået, samt østsiden av Torbjørn Bratts veg domineres av småhusbebyggelse, men kan oppleves lite tilknyttet til planområdet på grunn av høydeforskjeller og den trafikkerte vegen med støyskjerm (Blomsterbyen).

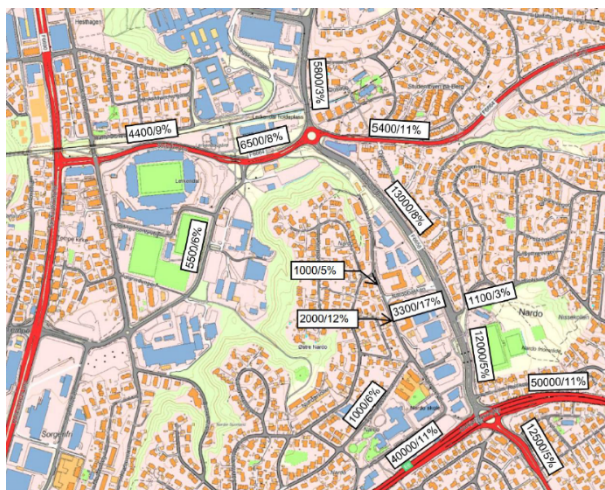
Topografi, landskap, solforhold, lokalklima, kulturminner og kulturmiljø

Terrenget danner et naturlig daldrag fra Nardokrysset og ned mot krysset Strindvegen/Dybdahls veg. Torbjørn Bratts veg ligger i dalbunnen. Planområdet ligger ved foten av Kringsjøplatået, og har fallende terreng både mot nord og øst. Mot nord fra kote +53 til +46. I øst fra kote +53 ned til kote +45. Det er relativt gode solforhold innenfor planområdet. Fremherskende vindretninger er fra nordvest i sommermånedene juni, juli og august, og fra sør i de øvrige månedene i året. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, bygninger med antikvarisk klasse eller kulturmiljøer innenfor planområdet.

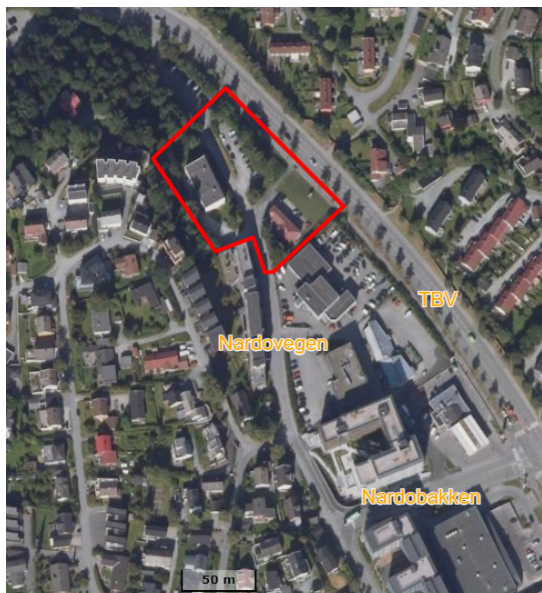
Naturverdier, vegetasjon, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Det er ingen kjente spesielle observasjoner (ref. Miljødirektoratets naturbase kart) innenfor planområdet, men skogsbeltet, utenfor planområdet, langs Kringsjøplatået er et viktig område blant annet for fugleliv. Det er ingen rekreasjonsarealer innenfor planområdet. Nissekollen (sirka 500 m), sørøst for planområdet, er det nærmeste opparbeid rekreasjonsarealet, med større grøntområde, barnehage og fotballbaner. I tillegg er det gangavstand til friområde/lekeplass Nardoskrenten (sirka 700 m) og Nardo skole (sirka 550 m). Skogsbeltet langs Kringsjøplatået er en lokal ressurs for lek.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, trafikkmengde, ulykkesituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud



ÅDT 2021/ tungtrafikk i % (NVDB 2022)



Dagens kjøreadkomst er fra Torbjørn Bratts veg via Nardobakken og videre nordover langs Nardovegen. I dag er det sirka 52 p-plasser innenfor planområdet. 38 parkeringsplasser disponeres av Nardovegen 5A og 5B, mens Nardovegen 2 har kapasitet på 14 parkeringsplasser. Det er ingen registrerte trafikkulykker eller ulykkespunkt i Nardovegen i dag (vegkart.no). For myke trafikanter er det en turveg (grusveg) gjennom området i dag. Nardobakken har tosidig fortau (2,5 m) mens Nardovegen har 2,5 m bredt fortau langs østsiden og smalt sommerfortau på vestsiden. Det foreligger ikke tall for gående og syklende langs Torbjørn Bratts veg eller for Nardovegen, men vegene leder inn mot Gløshaugen, Elgeseter og sentrum og brukes av mange.

Kollektivtilbud



Holdeplassene Dybdahls veg nord i Torbjørn Bratts veg betjenes av linjene: 11, 22, 51 og 115. Holdeplass Fiolsvingen i Torbjørn Bratts veg betjener de samme linjene som holdeplass i Dybdahls veg gjør. Holdeplassene Berg studentby som ligger nederst i Dybdahls veg betjenes av linjene: 3, 13 og 14.

Busstilbudet er høyfrekvent og gir gode forbindelser til resten av Trondheim.

Barns interesser og universell utforming

I Nardovegen 2 (Kunstens hus) er det musikkundervisning rettet mot barn. Ellers er planområdet lite brukt av barn og unge i dag. Adkomst til boligblokk i Nardovegen 5 og renovasjonsanlegget har tilfredsstillende utforming, men boligblokka har ikke heis. Planområdet for øvrig tilfredsstillende ikke krav om universell utforming. Dagens adkomst har naturlig helning og dårlig underlag i form av grovkornet grus og plen.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning

Planområdet tilhører Nardo barneskole og Sunnland ungdomsskolekrets. I henhold til Trondheim kommunes kart over skolekapasitet har skolene ledig kapasitet. Det ligger flere barnehager i nærområdet; Prestegårdsjordet barnehage, Regnbuen barnehage, Nissekollen barnehage og Blomsterbyen barnehage ligger alle sirka 500 meter fra planområdet. I tillegg ligger Nardo barnehage sirka 750 meter fra planområdet.

Teknisk infrastruktur; vann, avløp, energiforsyning, fjernvarme

Vann og avløp, jamfør vedlegg nr. 7 VA-plan datert 26.06.2022 (Rambøll Norge AS)

Vannforsyningen til området er via en VL180 mm ledning, renovert i 2013 og 2018 med tosidig forsyning inn til området og med flere brannkummer i nærheten av planområdet. Eksisterende spillvansledning krysser planområdet i sørøst og nordvest og føres til eksisterende ledning i Torbjørn Bratts veg. Dagens overvann føres i eksisterende AF som ligger i Torbjørn Bratts veg.

Energiforsyning

Det er begrenset kapasitet på strømmettet i området. Ved utbygging av planområdet må det etableres en ny nettstasjon. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

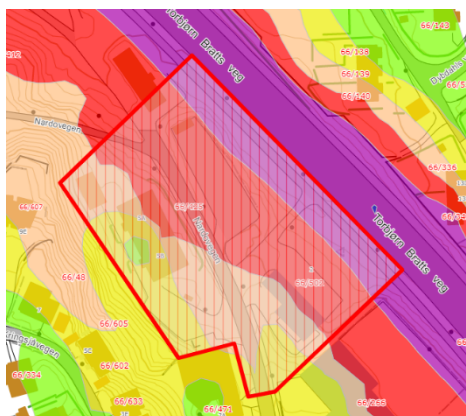
Grunnforhold; stabilitetsforhold, rasfare og forurensing i grunnen

Nardoplatået ligger på rundt kote +70-75. Grunnundersøkelsene indikerer at løsmassene på tomta består av et øvre lag med varierende masser. Det er registrert leire, sand og fyllmasser med varierende mektighet i topplaget. Derunder er det indikert leire til avslutningsdybde på sonderinger. Det er påvist et torvlag 5 m under terreng. Under skredmassene indikerer sonderingene middels fast leire i stor dybde. Planområdet ligger i et potensielt utløpsområde for et skred fra kvikkleiresone 189 Nardo Nordre.

Kvikkleireskred (ROS tema eksisterende situasjon)

Tidligere kommunale stabilitetsvurderinger har avdekket flere kritiske skråninger i kvikkleiresona. Ved senere vurderinger er enkelte av de kritiske skråningene klarert ut. Det er nå utført geoteknisk vurdering av områdestabiliteten med 3. partskontroll for både vest og østsiden, jamfør vedlagte geotekniske notater vedlegg nr. 8-10. Nye utførte stabilitetsberegninger viser at resterende kritiske skråninger tilfredsstillende regelverkets krav til robusthet for skråninger utenfor tiltaksområdet. Nardovegen 2-5 vurderes klarert med tanke på områdeskred fra øst, og fra skråningene vest for tomta. Lokalstabilitet må ivaretas for alle faser av utbygging. Supplerende grunnundersøkelser anbefales som del av videre vurderinger. Det vises til bestemmelse §7.2 som sikrer krav til geotekniske undersøkelser i byggearbeidene. I kommunens kartløsning for forurenset grunn er det avmerket en oljetank (plombert) innenfor planområdet. Det er stilt krav om tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, jamfør §7.4

Støyforhold og luftforurensning



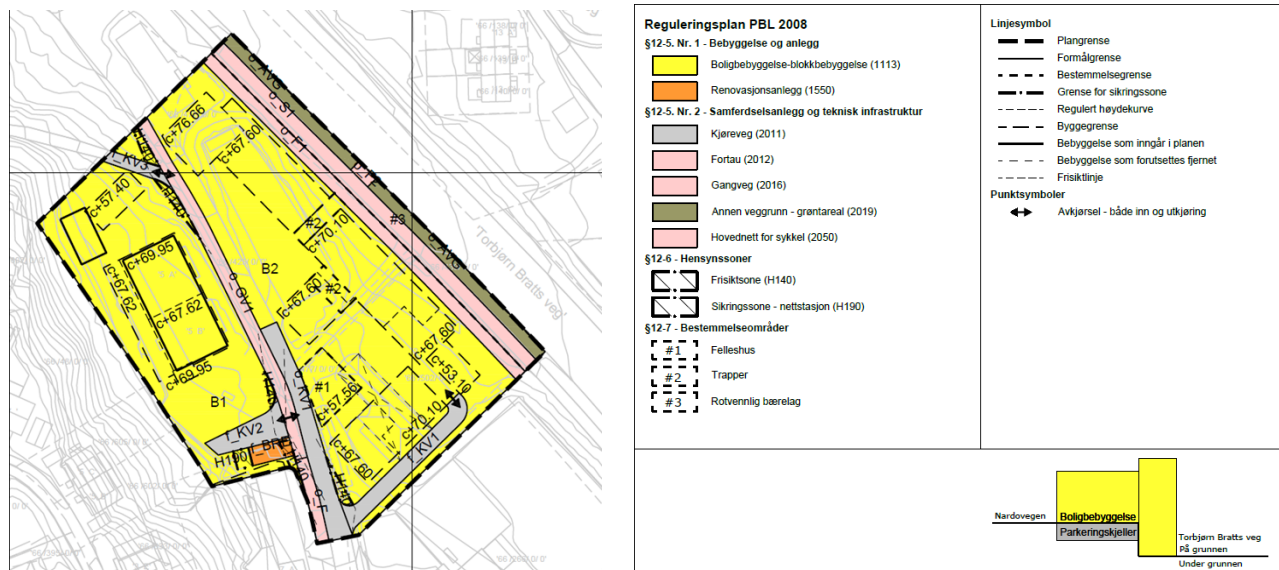
I dag ligger mesteparten av planområdet i rød støysone. Dagens støy- og luftsituasjon er svært krevende og vil være premissgivende for å få tilfredsstillende boligkvalitet.

Dagens næring

I Nardovegen 2 er det i dag utleie til Kunstens hus, som driver undervisning/kursvirksomhet innen visuell kunst og musikk. Dette utgjør sirka 100 m² og noen arbeidsplasser.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål



Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming, herunder tilpasning til terreng og universell utforming

Ny bebyggelse legges langs Torbjørn Bratts veg for å håndtere støy fra hovedvegen, samt å etablere en tettere bygningsstruktur ut mot Torbjørn Bratts veg. Høyde på p-kjeller i planforslaget er lagt slik at det er mulig å samordne innkjøring med nabotomta i sør (Nardovegen 4). Adkomst til planområdet blir fra Nardovegen i sør. Felt B1 (Nardovegen 5), boligblokka med 28 enheter videreføres og foreslås rehabilitert med balkonger og muligheter for påbygg i to etasjer. I nordvest åpnes det opp for et nytt sykkelparkeringsanlegg med boder i to etasjer.

I felt B2 organiseres boligene rundt to tun. Disse ligger på to ulike nivå og følger terrenget som faller nordover. Midt i feltet, etableres en gangforbindelse (trapp #2) som vil binde sammen gårdsrommene med Torbjørn Bratts veg og bidra til å bryte opp fasadelengen.



Venstre illustrasjon: nordre gårdsrom

Høyre illustrasjon: søndre gårdsrom

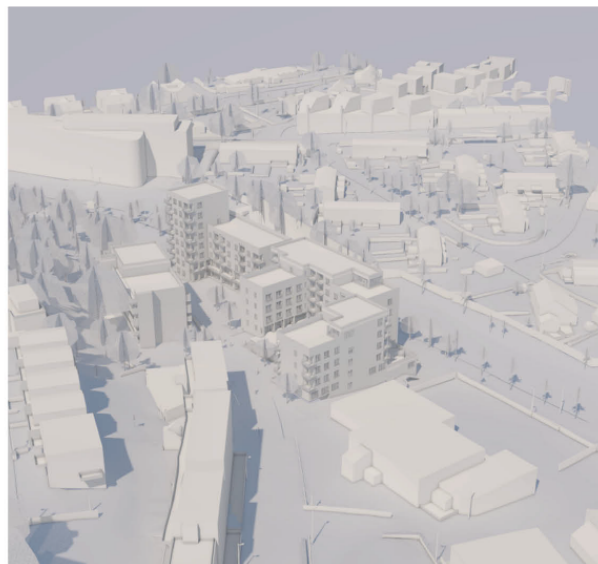
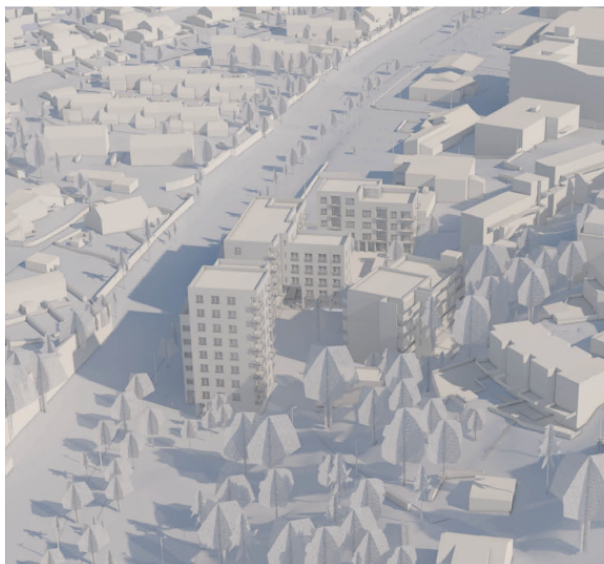
Kilde: Yme arkitekter og Etyde



Snittet på plankartet viser de utfordrende høydeforskjellene mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg. I bebyggelsen på gateplan ut mot Torbjørn Bratts veg, tilrettelegges det for tjenesteyting i nord og sørenden, noe sykkelparkering, innganger til trapperommene og noe fellesareal. Det legges til rette for små uteareal i forbindelse med tjenesteyting for annonsering og bruk (uteservering og sykkelparkering). I andre etasje ut mot Torbjørn Bratts veg, via gangforbindelsen (#2), foreslås de fleste fellesarealene etablert (møteplasser, vaskeri, arbeidssoner, sykkelverksted o.l.). Rene gangareal og trapperom skal ikke inkluderes som fellesareal. Det er kjøreadkomst via Nardovegen, og det skal opparbeides 2 HC plasser på bakkeplan i tilknytning til et av tunene i felt B2. Herifra er det universelt utformet adkomst til alle bygg/hovedinnganger og uteområder, samt renovasjonsanlegg. Fra Torbjørn Bratts veg blir det universelt utformet adkomst til planområdet via trapperom med heis.

Utbyggingsvolum, byggehøyder og utforming

Bebyggelsen blir høyest i nord, der terrenget er lavest (punkthus i åtte etasjer + sokkel). Dette gir minst slagskygge, og vil fungere som en markering av starten på hele området når en kommer fra Lerkendal. Bebyggelsen for øvrig vil variere mellom fire- til og med seks etasjer over sokkel. Maks gesimshøyder er oppgitt på plankart. Der det blir takterrasser vil gesims angi toppen på nødvendig rekkverk. På takterrasser tillates det oppført pergola og legger over angitte gesimshøyder og tekniske installasjoner skal integreres i fast møblering. Innvendig høyde på installasjoner på tak skal ikke overstige 2,2 m og plasseres min. 1,5 m fra fasadeliv.



Kilde: Yme arkitekter og Etyde

Bebyggelse skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet, og med variasjon i høyder og materialer som bidrar til underdeling av bebyggelsen mot Torbjørn

Bratts veg, jamfør §3.7

For snitt vises det til vedlegg nr. 11 illustrasjonsmateriale rev. 16.02.2023

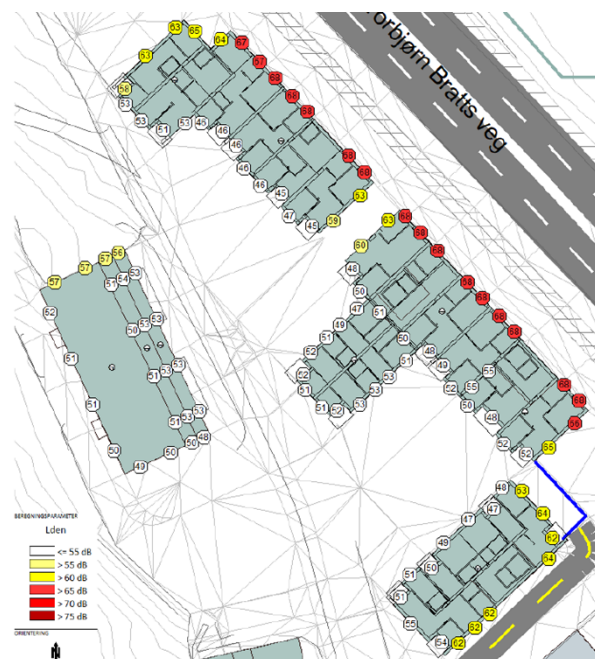
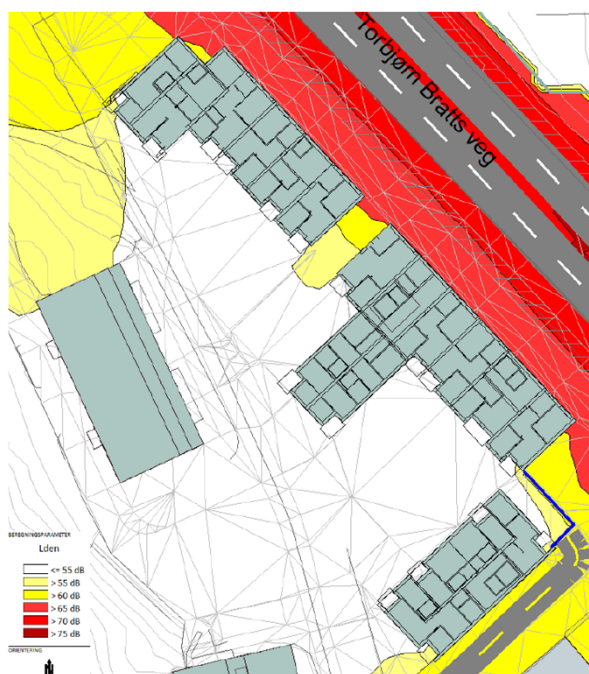
Grad av utnyttning, antall boliger og leilighetsfordeling

Samlet totalt bruksareal skal ikke overstige 12.400 m² BRA, fordelt på 3.200 m² for felt B1 og 9.200 m² for felt B2. Dette inkluderer areal til tjenesteyting og fellesareal, mens parkeringsareal under bakken, samt alle boder, sykkelparkering og mindre takkonstruksjoner på takterrasser er ekskludert fra totalt BRA, jamfør §3.4 Det skal etableres minimum 15 boliger per dekar. Beregnet BRA til bolig innenfor planområdet utgjør sirka 9.000 m² fordelt på sirka 6.800 m² innenfor felt B2 og sirka 2.200 m² innenfor felt B1. Det blir i første- og andre etasjen ut mot Torbjørn Bratts veg at mesteparten av bebygd areal får en annen arealbruk. Det videreføres minimum 100 m² areal med privat tjenesteyting som vil gi noen arbeidsplasser. For felt B1 (28 eksisterende leiligheter) foreslås

påbygg i to etasjer med ni nye leiligheter. I felt B2 planlegges det cirka 100 nye leiligheter. Ferdig utbygd blir det cirka 137 leiligheter innenfor planområdet, noe som tilsvarer cirka 17 boliger per dekar. Det planlegges for en relativt stor andel mindre leiligheter (maksimum 40% skal være ettroms), disse har tilgang til varierte fellesarealer, med lett tilgang til arealer både inne og ute. Det planlegges 8 duplexleiligheter.

Bomiljø/bokvalitet, støy (avvik) - og støvforhold, sol-/ skyggeforhold og uteareal (avvik)

Bebyggelsen mot Torbjørn Bratts veg gir skjerming mot støy og støv, og bidrar til lune, sørvestvendte uteoppholdsarealer for boligene. Støysituasjonen til de nærmeste eksisterende boliger på Kringsjøplatået bedres også (hvit støysone).



Kilde: Brekke Strand

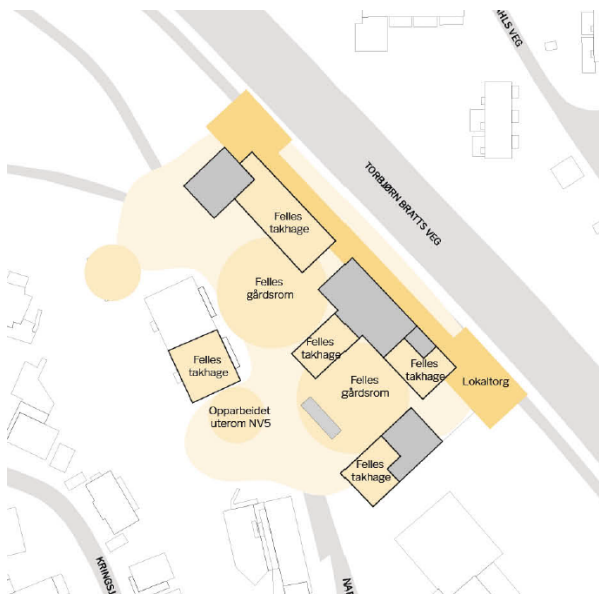
Planlagt bebyggelse vil ha støynivåer opptil Lden = 68 dB, tilsvarende rødstøysone, på fasade mot Torbjørn Bratts veg. Planlagte boenheter får tilgang til stille side. Boenheter med fasade mot Torbjørn Bratts veg vil ha minst ett soverom mot stille side. Enheter med støynivåer over Lden > 65 dB vil få halvparten av oppholdsrom mot stille side, inkludert minimum ett soverom. For inntil 6 boenheter må tilfredsstillende støynivå oppnås med skjermende tiltak/dempet fasade. Det vises til bestemmelser i §3.12, §3.13, §7.3 og §8.5 og til vedlegg nr. 6, Støyfaglig utredning sist revidert 22.06.2022 (Brekke Strand).

Begrunnelse for å tillate støyfølsom arealbruk i rød støysone

Selv om mesteparten av leilighetene er små, blir de gjennomgående, og får lys og utsyn, og god tilgang til fellesarealene. Med unntak av 8 duplexleiligheter (mellom de to uteoppholdsarealene på bakken) har alle private uteoppholdsareal i form av balkong eller markterrasse. Felles uteområder på tak og på bakken skal utformes og programmeres med rekreasjonsmuligheter for alle aldersgrupper. Felles takterrasser på tak vil få direkte utgang fra boligetasje. Det sikres areal til fellesfunksjoner og det skal minimum etableres forsamlingslokale, treningsrom, vaskerom og arbeidsrom. Uteområdene skal opparbeides med høy kvalitet. Minimum 25% av alle busker og trær innenfor området skal være nyttevekster i form av bærbusker og frukttrær. Fellesfunksjoner, kvalitet på uteområder og beplantning er sikret i bestemmelser, jamfør §3.3 og §3.10. Området planlegges med en gjennomgående frodig, grønn karakter med nærhet til Nissekollen friområde. Beregninger av luftkvalitet viser liten utbredelse av gul luftzone mot planområdet, men fasader

vendt mot Torbjørn Bratts veg ligger i gul luftzone for PM10. Samtlige leiligheter vendt mot gul luftzone har tilgang til lufting mot bakgård skjermet for luftforurensning. Bakgårdene er også skjermet mot støy, og vil også være egnet for lufting, jmfør vedlegg nr. 12 «Rapport Nardovegen 2 og 5 utredning luftkvalitet sist revidert 21.09.2022 Brekke Strand»

Felles uteoppholdsareal på bakken er organisert i to gårdsrom, med en etasjes høydeforskjell. Opparbeidet gangveg (o_GV1) vil fungere som universelt utformet kobling mellom gårdsrommene. Det sørligste gårdsrommet foreslås lagt til rette for småbarnslek og hverdagsysling. Det nordligste gårdsrommet er åpnere og har en mer offentlig karakter. Trapp fra fortauet i Torbjørn Bratts veg er lagt her. Felles forsamlingslokale har henvendelse mot det nordligste gårdsrommet og muliggjør sosiale aktiviteter ute.



For uterom på tak stilles det krav til at takterrasser skal ha utgang fra boligetasje. Takterrassene får meget gode solforhold.

Det stilles krav til at det skal opparbeides minimum 40 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA bolig eller per boenhet. Dette er et avvik fra uteromkravet i gjeldende KPA som er på 50 m², men i tråd med det som foreslås i ny KPA for byggesone 2 (ikke vedtatt). Ut fra det som skal beregnes i BRA utgjør det cirka 9.750 m². Det er lagt til grunn at uteoppholdsareal beregnes ut fra per 100 m² BRA bolig. Dette gir et krav om samlet uterom på cirka 3.900 m² der minst 50% (1950 m²) skal anlegges på terrengnivå og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal.



Beregningene viser cirka 2183 m² felles oppholdsareal på bakkenivå og cirka 953 m² felles på tak, i tillegg vil private oppholdsareal på bakken og balkonger utgjøre cirka 770 m².

Det er utført sol- og skyggestudier for mars, april, mai og juni som viser konsekvensene av planforslaget. sol- og skyggestudier viser at halvparten (50%) av felles uteoppholdsareal på bakken får soldekning i mars kl. 15.00 og juni kl. 18.00.



21. mars kl. 15:00, vil i tillegg 50% av privat uteoppholdsareal på balkong har sol. Ca. 25 % av markterrassene har sol.



23. juni kl. 18:00, vil i tillegg 70% av privat uteoppholdsareal på balkong har sol. Ca. 40 % av markterrassene har sol.

Den nærmeste bebyggelsen i «Blomsterbyen» vil få noe skygge på felles uteområder og 2-3 private uteområder får noe skygge kl. 15 i mars. På de øvrige tidspunktene gir det ingen skygge. Planforslaget vurderes å tilfredsstille kravet til mengde og kvalitet på uterom dersom kravet er 40 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA bolig.

Parkering; antall p-plasser for bil (avvik) og sykkel, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

Det skal avsettes minimum 20 og maksimum 31 bilparkeringsplasser der to er HC-plasser på bakkeplan innenfor felt B2. Bilparkering etableres primært i p-kjeller, og 8 stk. tillates på bakkeplan ved Nardovegen 5. Samtlige bilparkeringsplasser tilrettelegges for ladepunkter for elbil. Bilpool foreslås som supplement på den lave parkeringsdekningen, men kan ikke sikres i reguleringsplanen.

Med maksimum antall bilparkeringsplasser utgjør det en dekningsgrad beregnet utfra totalt tillatt BRA til bolig: $31 \text{ stk. bilparkeringsplasser} / (9000 \text{ m}^2 \text{ BRA til bolig} / 70 \text{ m}^2) = 31 / 129 = \text{sirka } 0,24 \text{ dekningsgrad}$

Med anslått totalt antall boenheter som beregningsgrunnlag blir dekningsgraden: 31 stk.

$\text{bilparkeringsplasser} / (9000 \text{ m}^2 \text{ BRA til bolig} / 137 \text{ boenheter}) = 31 / 66 = \text{sirka } 0,47 \text{ dekningsgrad}$

Foreslått bilparkeringsdekning er et avvik fra gjeldende KPA da kravet for boliger i midtre sone er minimum 0,8 bilparkeringsplasser som for planforslaget tilsvarer:

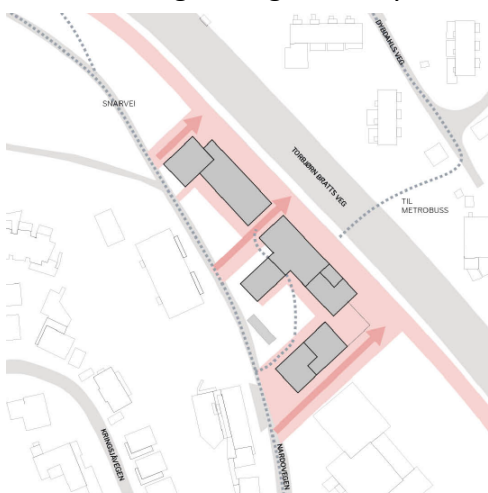
$9000 \text{ m}^2 \text{ BRA til bolig} / 70 \text{ m}^2 \times 0,8 \text{ dekningsgrad} = 103 \text{ bilparkeringsplasser (110 med antall boenheter som grunnlag)}$.

Begrunnelse for avvik fra bilparkeringsnormen

Lavere bilparkeringsdekning enn kravet i KPA begrunnes med at planområdet ligger sentralt, med svært gode gang- og sykkelforbindelser, samt veldig god kollektivdekning med både buss, metrobuss og tog (Lerkendal stasjon). For å kompensere for lav bilparkeringsdekning er det lagt inn ekstra sykkelparkering, hvor hovedandelen skal etableres innendørs. Det skal avsettes minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA bolig. Minst 75 % av disse skal etableres innendørs eller i låst bod. Sykkelparkering blir tilgjengelig fra sokkel mot Torbjørn Bratts veg, i fellesthus mot Nardovegen, samt noe besøksparkering ute i gårdsrommene. 10 % av sykkelparkeringsplasser skal tilrettelegges for transportsykler og det skal avsettes eget areal for vedlikehold og vask av sykler i forbindelse med fellesthus i det sørlige gårdsrommet. Bakgrunnen for at det foreslås minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser er at det legges opp til mange små leiligheter.

Til sammenligning er planforslaget på samme nivå som krav til sykkelparkeringsdekning foreslått i ny KPA, i tillegg vil planforslaget ha noe større andel innvendige plasser.

Trafikkløsninger for gående, syklende og trafikkmengder (ÅDT)



For myke trafikanter, vil planforslaget bidra til en bedre situasjon med regulering og prosjektering av sykkelveg med fortau langs vestsiden av Torbjørn Bratt veg langs planområdet. Dette vil bli en del av det sammenhengende tilbudet for hele Torbjørn Bratts veg. Det planlegges også gangveg gjennom planområdet som kobler seg på gangsystemet videre nordover og blir et tilbud for de som skal gjennom området. Denne blir også adkomst for Nardovegen 1 samt for nødetaer. Det etableres en ny forbindelse på tvers (trapp) mellom Nardovegen og

Torbjørn Bratts veg, som vil bidra til flere forbindelser i området. I noen tilfeller gi kortere vei til og fra bussholdeplassene i Torbjørn Bratts veg. I sørøstenden, langs ny bebyggelse, vil det via biladkomst til p-kjeller også bli en gangforbindelse ned til Torbjørn Bratts veg.

Planforslaget vil generere en ÅDT på sirka 50 -75 biler. I tillegg kommer litt transport til tjenesteyting og avfallshenting.

Krysningspunkt for myke trafikanter over Torbjørn Bratts veg



På bakgrunn av innspill fra AtB og med tanke på å øke mobiliteten for myke trafikanter i området, er det gjort en vurdering av å etablere et nytt krysningspunkt over Torbjørn Bratts veg. På østsiden av Torbjørn Bratts veg er det flere adkomster fra fortau til bebyggelsen i Blomsterbyen gjennom åpninger i støyskjermer. Dersom det skal etableres gangfelt over Torbjørn Bratts veg bør også farten reduseres til 45 km/t.

Gangfeltet bør opphøyres da krysslengden blir 13,5 m og signalreguleres. Det må også lages et landingsareal på 2m mellom kjørebane for bil og sykkelvegen på vestsida. Planen regulerer et landingsareal mellom kjørebane og sykkelveg med fortau, men gjennomføringen av dette bør gjøres på et mer overordnet nivå i samråd med fylkeskommunen da det berører hele Torbjørn Bratts veg og overordnet trafikkavvikling. Se vedlegg nr. 5, Trafikkanalyse datert 28.10.2022 (Rambøll Norge AS)

Tilknytning til infrastruktur: vann, avløp, renovasjon, el og fjernvarme

Tilkobling for drikkevann til planområdet vil skje via ny vannkum (VK2) i Torbjørn Bratts veg. Det antas en forbruksledning VL110mm PE100RC 100 og VL180 PE100 RC 100 for sprinklervann. Krav til brannvannsdekning og slokkevann vil bli i tråd med TEK17 og kommunens lokale bestemmelser. Slokkevannskapasiteten vil være minst 3000 liter per minutt (50 l/s), fordelt på minst to uttak. Jmfør vedlegg nr. 7 «Overordnet VA-plan» datert 28.06.2022 Rambøll. Renovasjon (nedgravde containere) foreslås plassert ved siden av de nedgravde containere til nabo i sør, Nardovegen 7a. Det skal etableres ny nettstasjon innenfor området som vist på plankartet og i bestemmelser §5.1 Planområdet tilknyttes fjernvarme.

Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

ROS-analysen viser at krav og forslag til avbøtende tiltak vil redusere risikoen for, og konsekvensene av de uønskede hendelsene. Ingen uønskede hendelser er i rød kategori. Samtlige forslag er beskrevet og vurdert med bakgrunn i faglig vurdering og kartlegging. Forholdene vurdert i ROS-analysen må følges opp i den videre plan- og prosjekteringsfasen.

Analysen viser at arealet er egnet for planlagt utbyggingsformål. Ved å overholde regelverk og gjennomføre avbøtende tiltak, vil risikoen for, og konsekvensene av de uønskede hendelsene være akseptable for bebyggelsens permanente fase, jmfør vedlegg nr. 4 «ROS-analyse Nardoveien 2-5», datert 30.09.2022, Yme arkitekter.

Miljøoppfølging, miljøtiltak og tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

I følge forslagsstiller er det lagt stor vekt på sosial bærekraft i planforslaget der prinsipper fra vedlagt bærekraftsnotat skal legges til grunn. Notatet omhandler sosial bærekraft, bærekraftig materialbruk og økonomisk bærekraft, jmfør vedlegg nr. 13 «Bærekraftsnotat for Nardovegen 2 og 5» sist rev. 16.01.2023. Eksisterende bebyggelse i Nardovegen 2 foreslås revet med hensyn til utvendig terrengtilpassing, forming av fremtidige universelt utformede uterom, og potensielt tilgjengelig areal til fortetting med bymessig karakter. Det skal gjøres en miljøkartlegging og

ombrukskartlegging av bygget, jamfør §7.9. Utbyggingsprosjektet muliggjør finansiering for rehabilitering av eksisterende boligblokk fra 60-tallet, Nardovegen 5. Dette kan gi merverdi i form av heistilgang, takhager og økonomisk gunstig rehabilitering. I tillegg til å gi flere husrom i et sentrumsnært område.

Energieffektivisering

Det foreslås å bruke bindingsverk i tre (ikke sikret i bestemmelser) som vil gi et svært lavt CO₂-utslipp. Energinivået vil forholde seg til minimum TEK 17. Krav til årlig energiforbruk etter NS 3031:2014 er for boligblokk 95 kWh/m². Av beregnet levert energi vil sirka 50% komme fra direkte el. For maksimal utnyttelse på 9800 m² BRA utgjør dette sirka 450.000 kWh/år. Fram til innsendelse av rammesøknad vil det utredes for andre tiltak for å spare energi og eventuelt produsere energi. Byggets geometri gjør at en god del av leilighetene vil nå energi klasse B og dermed innfri krav til grønne lån. Romoppvarming foreslås løst med en kombinasjon av vannbåren varme og elektrisk oppvarming.

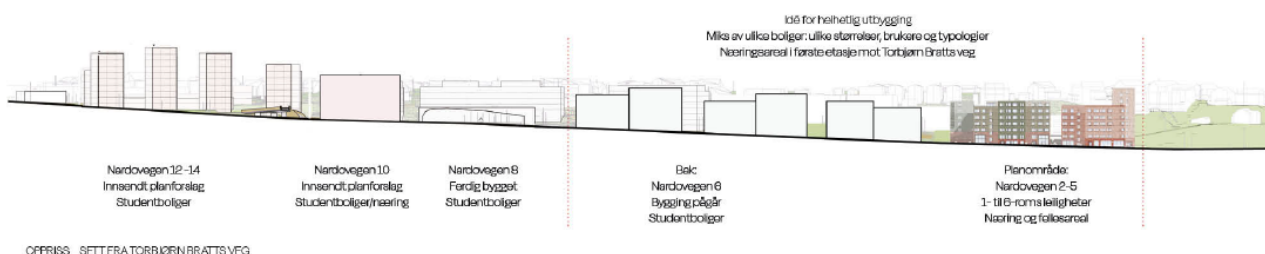
Virkninger av planforslaget

Virkninger for byvekstvtalen av 25.06.2019 (nullvekstmålet), barn og unge og folkehelsen

Med umiddelbar nærhet til Gløshaugen og den fremtidige campusutviklingen, vil boliger bli attraktive for studenter og andre leietakere. Det er kort avstand til lokalservice funksjoner og det er og blir et godt gang- og sykkeltilbud området. Det er gangavstand til kollektivtilbudet med blant annet togstasjonen på Lerkendal. Planforslaget vurderes å være i tråd med nullvekstmålet da det er store muligheter for at de fleste vil velge gange- sykkel eller kollektiv som transportform. Det legges opp til to større, felles grønne tun for aktivitet for folk i alle aldre og flere felles takterrasser med ulike program for aktivitet. Planområdet er støytsatt, men samtlige boenheter har stille side, unntatt seks stk., og støyfrie uteoppholdsareal – både til felles og private arealer. Planen sikrer noe fellesareal direkte ut mot Torbjørn Bratts veg. Ved å legge til rette for at nullvekstmålet kan imøtekommes, samt at miljø og boligkvaliteten vurderes å bli god i planen, vurderes det at virkningene for folkehelsen blir god.

Virkninger for landskapet, byform og steds karakter

Ny bebyggelse vil skape og supplere en mer bymessig situasjon mot Torbjørn Bratts veg, samtidig som det legges til rette for gode bomiljø og uterom mot vest.



Punkthuset i 8 etasjer markerer starten på bebyggelsen innenfor planområdet og for hele transformasjonsområdet langs Torbjørn Bratts veg. Sett fra Lerkendalkrysset i nord vil punkthuset utgjøre et brudd, men den overordnede landskapsformen er fortsatt lesbar. Resterende bebyggelse sørover langs Torbjørn Bratts veg økes i tråd med stigning på landskapsformen. Sett fra friområdet på Nissekollen vil bebyggelsen fylle dalbunnen. Skråning mot Kringsjøplatået er fortsatt synlig. Viktige siktlinjer blir ikke berørt av prosjektet. Den nordligste delen av Nardovegen 7 kan få noe begrenset utsikt mot øst. Bebyggelsen trappes ned til 4 etasjer mot Nardovegen 7.

Virkninger for natur og friluftsliv

Det legges opp til et grønt fellesareal på bakken og på takterrasser som vil kunne bidra til økt

biologisk mangfold i området. Offentlighetens mulighet for ferdsel gjennom området videreføres.

Planlagt gjennomføring

Oppstart tenkes så snart planen er vedtatt med to års byggeperiode. Anleggstrafikk vil tas inn via Nardobakken. I de periodene med mye gang- og sykkeltrafikk i Nardovegen, ved skolestart på morgenen, og på ettermiddag, vil anleggstrafikken begrenses.

Det er ønskelig å kople seg på fjernvarmeanlegget tidlig i byggefasen for en mest mulig fossilfri oppvarmet byggeplass (dette er ikke sikret i bestemmelser). Det planlegges ikke mellomlagring av byggevarer på byggeplassen da det legges opp til elementmoduler. Trebygg vurderes å gi mindre belastning på nabolag enn bygg i stål og betong, samt bedre arbeidsforhold og lettere logistikk under montering. Varelevering planlegges å skje ved gitte tidspunkt for å gi forutsigbarhet på byggeplass og for naboer.

Vilkår for gjennomføring og rekkefølgekrav

Det stilles vilkår for gjennomføring for bygge- og anleggsfasen, geoteknikk, støy, forurenset grunn, VA forhold, renovasjon, fremmede arter, fjernvarme og miljø- og ombrukskartlegging.

Det stilles rekkefølgekrav for ferdigstillelse av utearealer, samferdselsanlegg, avfallsløsninger, skolekapasitet og støy.

Innspill til planforslaget

Det ble avholdt oppstartsmøte den 19.04.2021. Oslo Works var da reguleringsarkitekt. YME arkitekter overtok denne rollen høsten 2021. Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Adresseavisen 26.11.2021. Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post 26.11.2021. frist for å gi merknad var 17.12.2021.

Trøndelag fylkeskommune, brev datert 17.12.2021

1. Fylkeskommunen er i utgangspunktet positiv til fortettingsprosjekter, men i dette tilfellet bør endring av arealbruk skje ved rullering av KPA.
2. Det bør belyses konsekvensen av å redusere andel næringsareal som følge av planen.
3. Planen må ta hensyn til barn og unges oppvekstvilkår, estetisk utforming og universell utforming, jfr. plan- og bygningsloven §1-1. Planområdet er svært støyutsatt (65-74 dB), det må gjennomføres en støyutredning som viser at boenhetene kan få tilstrekkelig med kvaliteter for et godt bomiljø. Eventuelle avbøtende tiltak må sikres i bestemmelser.
4. For å sikre at sykkelveg med fortau langs hele Torbjørn Bratts veg (TBV) blir sammenhengende, bør det koordineres prosjektering og gjennomføring i dialog med miljøpakken, Nardovegen 10, 12 og 14, og NTNU campus prosjektet.
5. Dersom det tenkes å etablere/flytte bussholdeplasser må dette diskuteres med Trøndelag fylkeskommune og AtB.
6. Adkomst til planområdet må være fra Nardovegen og overflatevann bør håndteres lokalt og i åpne løsninger.
7. Liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen, det vises til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Nord for planområde, mellom Dybdahls Veg og Torbjørn Bratts Veg, er det et kulturmiljø med rekkehus vurdert med verneklasse C – antikvarisk verdi som bør hensyntas.

Kommunedirektørens kommentar:

1. Det er politisk avklart at planarbeidet kan igangsettes med mål om å endre arealbruken i ny KPA.
2. I dag utgjør BRA næring sirka 100 m². Dårlig adkomstforhold, blindgate i boliggate og hellende terreng gjør det vanskelig med større bedrifter og større omfang av varelevering.

Konsekvensen med hensyn på næringsandel og utvikling med planforslaget vurderes å være minimale. Planen hjemler etablering av minst 100 m² BRA tjenesteyting som vil gi noen arbeidsplasser.

3. Ved å bruke ny bebyggelse som støyskjerm sikres gode støy –og støvforhold på utearealer, og avbøtende tiltak er sikret i bestemmelser §3.12. For barn og unges oppvekstvilkår vises det til beskrivelse av planforslaget og tema «Bomiljø/bokvalitet» og til virkningene av planforslaget. Det stilles høye krav til utforming av bebyggelse og utearealer. Det legges til grunn universelt utformet adkomst til alle bygg/hovedinnganger og uteområder, samt renovasjonsanlegg.
4. Sammenhengende sykkelveg med fortau langs TBV sikres med krav om at felt o_S1 og o_F1 skal være ferdig prosjektert på forprosjektnivå og godkjent av vegeier før det gis ferdigattest for felt B2, jamfør bestemmelse §8.2
5. Det planlegges ikke endring av dagens holdeplasser i området.
6. Adkomst blir fra Nardovegen og overflatevann løses lokalt.
7. Innspillet tas til orientering.

AtB, brev datert 17.12.2021

1. AtB betjener holdeplassene Dybdahls veg med linje 11, 22, 51 og 115 (nattbuss). Det er grunn til å tro at det skjer villkryssing over Torbjørn Bratts veg til/fra holdeplass. Det ønskes at planarbeidet ser på muligheten for et krysningspunkt for myke trafikanter over Torbjørn Bratts veg.
2. Viktig at planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og gir flere muligheten til å reise kollektivt.
3. Gangforbindelser bør utformes universelt med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.
4. Viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen.

Kommunedirektørens kommentar:

1. For vurderinger av et nytt krysningspunkt over Torbjørn Bratts veg vises det til avsnittet «Krysningspunkt for myke trafikanter over Torbjørn Bratts veg», side 5 i planbeskrivelsen.
2. Det planlegges etablert trapper ned til Torbjørn Bratts veg lengst sør i planområdet og i midten som snarveger ned til fortauet. Feltet o_F2 (fortau) muliggjør en framtidig gangforbindelse over Torbjørn Bratts veg.
3. Offentlig gangveg gjennom planområdet har noe over anbefalt stigning helt i nord (1:10) grunnet store terrengforskjeller. Den vil kunne fungere godt for sykkel, barnevogn og elektrisk rullestol. Beboere innenfor planområdet kan ta heis direkte opp fra fortausnivå i Torbjørn Bratts veg.
4. Det stilles krav om plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert 07.12.2021

NVE viser til sin veileder for reguleringsplaner og minner om kommunens rolle i oppfølging av planarbeidet. NVE ber om at planen sendes dem på høring dersom planen berører deres saksområde.

Kommunedirektørens kommentar:

NVE's veileder er gjennomgått i forbindelse med utarbeidelse av ROS analyse. NVE vil få planforslaget tilsendt ved offentlig ettersyn.

Statens vegvesen (SVV), brev datert 18.11.2021

SVV er positiv til at myke trafikanter skal få bedre løsninger og er opptatt av framkommelighet og trafikksikkerhet, men skeptisk til boligbebyggelse langs Torbjørn Bratts veg grunnet støyproblematikken. Det er mulig at deler av Holtermanns veg skal stenges for personbiltrafikk som følge av arbeidet med kommunedelplan for Sluppen. Dette kan føre til at Torbjørn Bratts veg da blir en fylkesveg med særdeles høy trafikkbelastning.

Kommunedirektørens kommentar:

Støyutredningen tar høyde for en trafikkøkning som følge av kommunedelplan for Sluppen der «Worst-case» scenarioet er lagt til grunn for beregningene. Det vises til støybestemmelser.

Statsforvalteren i Trøndelag (SfiT), brev datert 03.12.2021

1. Planarbeidet bør avvente til arealbruken har blitt vurdert gjennom KPA. Dersom en likevel går videre med planforslaget, må det drøftes hvordan omdisponeringen vil påvirke den totale tilgangen på næringsareal i kommunen. Det må tas inn krav til arealutnyttelsen, minimumskrav til antall boenheter og begrensninger for overflateparkering.
2. Fremmede arter bør fjernes slik at de ikke spres videre som følge av bygge- og anleggsarbeid etter reguleringsplanen. Dette gjelder spesielt "vrifuru".
3. Det må oppnås gode miljøkvaliteter i tråd med "Statlige planretningslinjer for samordnet boligareal og transportplanlegging" (SPR-BATP). Det må gjøres en vurdering om planen bidrar til å nå nullvekstmålet, gjøres rede for kollektivdekningen i området, vurdere beliggenhet i forhold til sosial infrastruktur, samt vurdere område for offentlig tjenesteyting.
4. Parkeringsdekningen bør reduseres og sykkeloppstillingsplasser bør økes. Det kan med fordel etableres innendørs sykkelparkeringsplasser med plass til sykkelvogner og transportsykler.
5. Støy, støv og framkommelighet/trafikksikkerhet må løses før det kan etableres boliger, og det kan være vanskelig å skape gode sosiale soner utendørs. Dagens og fremtidig ÅDT må fremgå, inkludert med kjente fremtidige kilder til trafikk. Bestemmelsene i KPA og retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 må hensyntas.
6. For bygge og anleggsfasen bør det være en plan som sikrer de som bor i nærmiljøet mot støy og støv jf. T-442/2021 og T-1520.
7. Positivt med styrking av sammenheng i grønnstruktur og forbindelseslinjer for myke trafikanter. Det bør vurderes boformer som gir mulighet for fellesskap og sosial kontakt, i større grad enn i tradisjonelle boligblokker.
8. SfiT peker på at risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) må være i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 for å unngå innsigelse, og peker på at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for å kvalitetssikre og godkjenne ROS-analysen.

Kommunedirektørens kommentar:

1. Se kommunedirektørens svar på tilsvarende spørsmål fra fylkeskommunen. For krav til arealutnyttelsen og til antall boenheter vises det til §3.4. Det stilles krav om maksimum 8 parkeringsplasser samt 2 HC-parkeringsplasser på bakken, resten blir i p-kjeller.
2. For håndtering av fremmede arter vises det til §7.7
3. Det vises til avsnittet om «Byvekstavtalen (25.06.2019) med nullvekstmålet, barn og unge og folkehelsen». Busstilbudet er høyfrekvent og gir gode forbindelser til resten av Trondheim. For spørsmålet om sosial infrastruktur og offentlig tjenesteyting vises det til beskrivelse av dagens situasjon og virkninger for «Byvekstavtalen (25.06.2019) med nullvekstmålet».
4. Det skal avsettes minimum 20, maksimum 31 bilparkeringsplasser, innenfor planområdet. For sykkelparkering stilles det krav til minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA boligformål og at minimum 75% av plassene skal plasseres innendørs.

5. Planlagt bebyggelse må brukes som skjerm mot Torbjørn Bratts veg. For ÅDT vises det til vedlagt trafikkanalyse. Dagens støy- og støvsituasjon er krevende langs Torbjørn Bratts veg. Det er gjort en grundig vurdering av hvordan planforslaget løser miljøsituasjonen i planbeskrivelsen og avbøtende tiltak er sikret i støybestemmelsene.
6. For krav til bygge og anleggsfasen vises det til §7.1
7. Planforslaget legger opp til flere fellesfunksjoner som møteplasser, vaskeri, arbeidssoner, sykkelverksted o.l. §3.3. Forsamlingslokalet ligger i tilknytning til det nordre gårdsrommet og gateplanet ut mot Torbjørn Bratts veg. Det etableres også flere felles takterrasser som skal opparbeides med et variert program.
8. Det vises til beskrivelse av planforslaget med temaet «Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)» og til vedlagt ROS-analyse vedlegg nr. 4

Tensio TS, brev datert 30.11.2021

Området har begrenset kapasitet av elektrisk strømforsyning. Det må etableres en ny nettstasjon innenfor planområdet. Tensio TS skal godkjenne plassering.

Kommunedirektørens kommentar:

Det skal etableres ny nettstasjon innenfor hensynssone nettstasjon - trafo. Plasseringen skal godkjennes av TS Tensio, jamfør §5.1

Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT), brev datert 07.12.2021

TBRT minner om at brann – og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings -og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioden. TBRT viser til retningslinjer om «Tilrettelegging for rednings- og slokkemanskap i TBRT´s kommuner» og til TEK 17 §11-17.

Kommunedirektørens kommentar:

Oppstillingsplass og tilkomst for brannredskap er i henhold til Trøndelag brann- og redningstjeneste sine krav.

Private merknader til varsel om igangsetting



Kartutsnittet viser de som har hatt merknader til igangsetting av planen

Det er mottatt totalt tolv stk. private innspill der åtte stk. hadde merknader til varsel om igangsetting av planarbeidet.

De fire som ikke hadde merknader til planarbeidet var:

Per Arnfinn Flekstad, brev av 06.12.2021, Robert Arnfinn Østgård, brev av 04.12.2021, Gunn Langseth Trøan, brev av 03.12.2021 og Thomas Lidal Jamne, brev av 03.12.2021.

De åtte som hadde merknader til planforslaget: Frank Asprem (Dybdahls veg 13B), brev datert 16.12.2021, Vinjes Transport AS (Nardovegen 4), brev datert 09.12.2021, Blomsterveien huseierlag v/ Dennis Hattrem, (Smørblomstvegen 36), brev datert 10.12.2021,

Idar Petersen (Dybdahls veg 7d), brev av 04.12.2021, Erlend Sætherbø Hassel (Smørblomstvegen 36a), brev av 03.12.2021, Anne Fiske Skrøvseth (Nardovegen 7b), brev av 03.12.2021, John-Petter Liberg (Kringsjåvegen 9d), brev av 06.12.2021 og Thirumurugan Ponnuthrai (Dybdahls veg 17c),

brev av 28.11.2021.

Merknadene omfattet temaene støy i anleggsfasen, bevaring av eksisterende trær, utvikling av naboeiendom, dokumentasjon og medvirkning, høyhusutvikling, helhetlig utvikling og fortetting.

Kommunedirektørens kommentar:

Krav om plan for bygge- og anleggsfasen vil sikre hensynet til nærområde, jmfør §7.1
Gran og furutrær på østsiden av Torbjørn Bratts veg vil ikke bli berørt som følge av planforslaget. Det er i dag etablert en støyskjerm mellom Torbjørn Bratts veg og Dybdals vei 13B. Planforslaget vurderes ikke å legge begrensinger for utviklingen av Nardovegen 4. Det er god avstand mellom søndre bebyggelse og nabogrensen mot naboen. Det har vært dialog med eiere og festere av naboeiendommene i sør for en mulig videre utvikling av deres eiendommer. konklusjonen (ifølge tiltakshaver) er at Nardovegen 4 ikke tas med i planområdet. Oppstart av planarbeid ble varslet på et tidspunkt da omfang og utforming av bebyggelsen ikke var avklart. Varselet er i tråd med de lovfestede krav til varsel om oppstart av planarbeid. For sol og skyggestudier vises det til vedlegg nr. 11 og temaet om «Bomiljø/bokvalitet m. m.» En negativ konsekvens av høy bebyggelse kan være skygge på eksisterende bebyggelse. Det er utført sol- og skyggestudier for mars, april, mai og juni som viser konsekvensene av planforslaget. Disse viser at ny bebyggelse vil gi noe skygge på eksisterende bebyggelse, øst for planområdet, etter kl.15:00 i mars. På de øvrige tidspunktene gir det ingen skygge. Planlagt bebyggelse vil i all hovedsak bli liggende nord for Nardovegen 7. Det vil kun være den nordligste delen av Nardovegen 7 som får direkte utsyn til ny bebyggelse. Bebyggelsen er trappet ned til 4 etasjer mot Nardovegen 7. Boenhetene vil være tilgjengelig for alle, også studenter og planen regulerer tjenesteyting som også blir et tilbud for nærområdet. Det er politisk bestemt at utviklingen av området kan skje gjennom enkelt reguleringer med mål om å endre arealbruken for hele det tidligere næringsområdet til boligbebyggelse i ny KPA. Planen sikrer videreføring av offentlig forbindelse gjennom området, og framtidig bredt fortau og sykkelveg langs TBV.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.