



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20220049

Arkivsak:22/17295

Detaljregulering av Otto Nielsens veg 12 og 16, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 18.04.2023

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

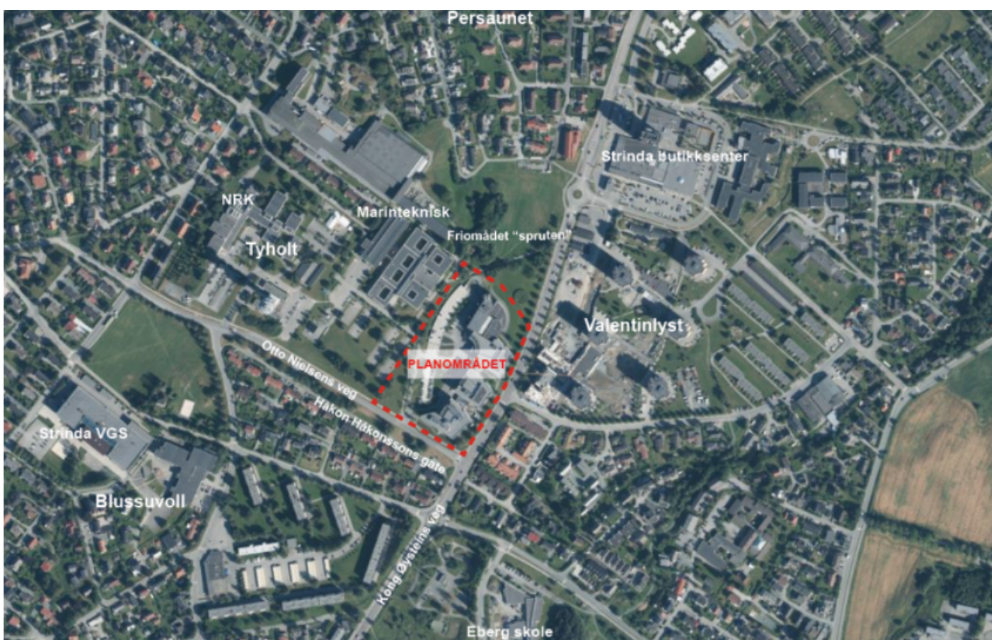
Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Midt-Norge Invest AS. Komplette planforslag forelå 09.03.2023.

Hensikten med planen er å legge til rette for oppføring av ny kontorbebyggelse i tilknytning til eksisterende kontorbebyggelse i området, samt å legge til rette for tilhørende publikumsrettede servicefunksjoner.

Vesentlige utfordringer i planarbeidet har vært å avklare hva som er riktig utnyttning av eiendommen, hva gjelder høyde og etasjetall. Dette har blitt diskutert gjennom flere arbeidsmøter med Byplankontoret. Videre har lokalisering av kontorvirksomhet i området vært et vesentlig tema for konsekvensutredningen.

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

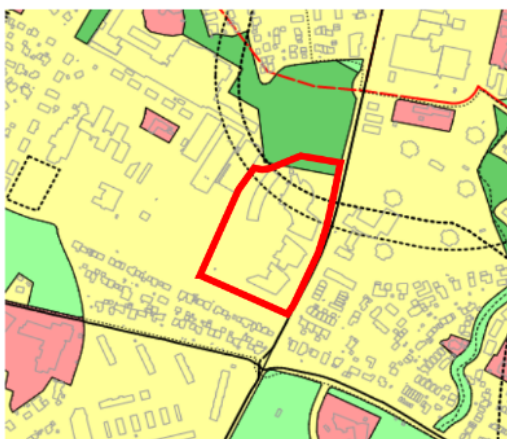


Figur 1: Planområdet

Planstatus og krav til konsekvensutredning

Otto Nielsens veg 12 er i kommuneplanens arealdel vist som byggeområde for boligbebyggelse - nåværende. Gjeldende detaljreguleringsplan er r1077e – Skipsmodelltanken på Tyholt, begrenset av Paul Fjermstads veg, Håkon Håkonsens gate, Kong Øysteins veg og boligbebyggelse omkring Persaunet hageby. Planen ble vedtatt 27.09.1977. Området er regulert til offentlig bebyggelse, med bebyggelse i fire etasjer.

Planområdet grenser til reguleringsplan for Norsk Havteknologisenter (r20200002 – Otto Nielsens veg 10 og Professor J.H.L Vogt veg 1 og 3, vedtatt 02.09.2021). Planen legger til rette for etableringen av Norsk havteknologisenter på Tyholt, som skal bli det framtidige nasjonale senter for utdanning, forskning og teknologiutvikling for havbruksnæringene.



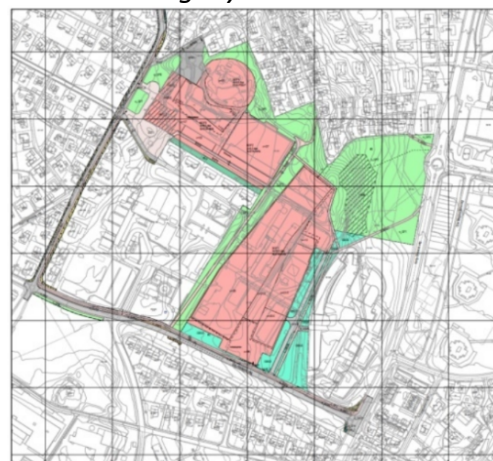
Figur 2: Kommuneplanens arealdel 2012-24. Otto Nielsens veg 12 er vist med boligformål



Figur 3: Gjeldende reguleringsplan - r1077e - Skipsmodelltanken på Tyholt, begrenset av Paul Fjermstads veg, Håkon Håkonsens gate, Kong Øysteins veg og boligbebyggelse omkring Persaunet hageby. Vedtatt 27.09.1977.



Figur 4: Forslag til kommuneplanens arealdel 2022-30. Otto Nielsens veg 12 er vist med byggesone 2 (mellombrun farge)



Figur 5: reguleringsplan for Otto Nielsens veg 10 og Professor J.H.L Vogt veg 1 og 3, vedtatt 02.09.2021

Gjeldende detaljreguleringsplan fra 1977 regulerer området til offentlig bebyggelse, med bebyggelse i fire etasjer. Planforslaget avviker fra formål og etasjeantall. Planen åpner opp for videre utbygging av området med inntil 5-10 000 m² BRA i forhold til eksisterende regulering. Tiltaket er vurdert til å omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger jf. kap. 2, vedlegg II, men ikke vedlegg I, da tiltaket innebærer en økning på under 15 000 m² BRA fra gjeldende plan. Tiltak

som havner innenfor vedlegg II er planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding. Konsekvensene av tiltaket skal framkomme i planforslaget. Krav om konsekvensutredning ble avklart i kommunens oppstartsmøte, og bestemt at skulle omfatte tema:

- arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser
- omfanget av planen i forhold til målsetting om rett virksomhet på rett sted når det gjelder trafikkavvikling, inklusiv adkomst, varelevering og gang- og sykkelnett

Disse tema er konsekvensutredet gjennom fagnotatene: Trafikknotat Otto Nielsens veg 12, Asplan Viak AS, datert 10.02.2023 og Illustrasjonshefte planforslag – Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser, Arcasa, datert 14.02.2023.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Eiendommen ligger på Tyholt, like ved krysset Kong Øysteins veg/Otto Nielsens veg, ca. 2,5 km sørøst for Trondheim sentrum. Området er i dag karakterisert av oppdelte bygningskomplekser med byggehøyder mellom fire-seks etasjer, som ligger fritt i det grønne parkmessige landskapet.

Marinteknisk senter med skipsmodelltanken ligger like vest for planområdet. På motsatt side av Otto Nielsens veg med en bred grøntbuffer mellom, ligger småhusbebyggelse langs Håkon Håkonsons gate. På motsatt side av Kong Øysteins veg ligger tettere boligbebyggelse. Høyblokkene i Valentinlyst BL og landemerket «Tyholttårnet» preger området.



Figur 6: 3d-visualisering regulerte maksvolumer for Norsk havteknologiserter



Figur 7: 3d-visualisering - eksisterende situasjon

Eiendommen, også kjent som «Telenorbygget», har i dag bebyggelse fra 1990-tallet. Det første bygget ble ferdigstilt og innflyttet i 1990, og i 1999 ble et større tilbygg ferdig. Siste byggetrinn ble bygget i 2016. Byggene huser i dag mange ulike leietakere/firma innenfor ulike bransjer, men en hovedandel innenfor IT/data/elektronikk. De største leietakerne er i dag Nordic Semiconductor AS, Telenor og COWI. Bygningsmassen utgjør i dag til sammen ca. 29 200 m² BTA. (eks. p-areal i kjeller og p-hus) ca. 28 000 m².

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet som berøres av planforslaget.

Naturverdier

Det er ingen registreringer av prioriterte arter, truede/nær truede naturtyper, truede eller nær truede rødlistearter, inngrepsfrie områder eller verdifulle kulturlandskap innenfor planområdet i henhold til Naturbase og Artsdatabanken.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

Planområdet har ikke noen registrerte rekreasjonsverdier. Akebakken «Spruten» ligger ca. 100 m nord for planområdet. Det ligger et skogholt mellom som adskiller områdene.

Adkomst, trafikk og kollektivtransport

Planområdet har i dag adkomst direkte fra Otto Nielsens veg, inn via adkomstveg som deles med NTNUs Marinteknisk senter. Parkering er løst på egen eiendom.

Vann og avløp

Det er utarbeidet eget notat for VAO-løsninger, vedlagt planforslaget. Eksisterende ledninger rundt planområdet ligger i Kong Øysteins veg (i øst). VL 200 1965, VL 150 1998/1946, AF 375 1965, AF300 1998/1964. Otto Nielsens veg OV 400 1983. Håkon Håkonssons gate i sørvest, VL 150 2009/2018, AF 225 1945/1965.

Stikkledning går også fra sør til nordvest inn i Otto Nielsens veg, VL 150 og OV 400. Tilgjengelig slukkevann fra kommunens vannforsyningsnett er angitt til >50l/s.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for oppføring av ny kontorbebyggelse i tilknytning til eksisterende kontorbebyggelse i området, samt å legge til rette for tilhørende publikumsrettede servicefunksjoner.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planen åpner for utvidelse av eksisterende kontorpark med to bygningsvolumer på inntil 23 500 m² BRA. De nye bygningene følger geometrien til eksisterende parkeringshus mot vest. Planen sikrer at bebyggelsen trapper seg ned fra sju til fire etasjer mot sør og mot nord. I forbindelse med utbyggingen vil øverste plan av parkeringen inkluderes i kontorarealene. I ny bebyggelse tenker man å videreføre konseptet i eksisterende kontorbygg, hvor lysgårder med inngangspartier og vertikal- kommunikasjon knytter seg mot det felles torg/gårdsrommet.

En utvidet kontorpark vil bidra positivt til å utvikle eksisterende bedrifter på eiendommen og vil med etablering av publikumsrettet næring kunne bidra positivt til nærmiljøet.



Figur 8: Kartutsnitt av eksisterende VA-anlegg



Figur 9: Utklipp av illustrasjonsplan viser forslag til ny bebyggelse på tomte. To nye hovedvolum Bygg F og G - over eksisterende parkeringsanlegg

Publikumsrettede funksjoner planlegges i første etasje mot Otto Niensens veg, som kafé/trening mm. Bestemmelsene åpner for inntil 1300 m² publikumsrettet næringsvirksomhet innenfor felt F/K/T.

Planforslaget regulerer eksisterende adkomstvei, da denne nå er tenkt beholdt ved bygging av Norsk havteknologisenter. Innkjøring til Otto Niensens veg 12 skal ligge på samme sted som i dag.

Atkomstsituasjonen er derfor i hovedsak lik for eiendommen før og etter realisering av Norsk havteknologisenter. Planen regulerer også omlegging av gangvei langs østsiden av nytt Norsk havteknologisenter, i tråd med godkjent byggesøknad.

Planen regulerer omlegging av bussholdeplass i Kong Øysteins veg, der sykkelfelt og fortau legges bak bussholdeplassen. Planen legger opp til at gårdsrommet tilrettelegges bedre for myke trafikanter og opphold, gjennom at det ikke vil tillates bakkeparkering foruten HC.

Tilknytning til infrastruktur

Planer for renovasjon, veg, vann og avløp, skal være teknisk plangodkjent av Trondheim kommune før tillatelse til tiltak kan gis.

Renovasjonsløsning

Håndtering av avfall skal i hovedsak løses innomhus eller innenfor egen grunn. Dersom det etableres løsninger utomhus, skal disse være nedgravde oppsamlingsløsninger.

Elektro/energi

Tensio har i sin varslingsmerknad gjort oppmerksom på at området i dag forsynes fra to nettstasjoner som ikke tilfredstiller dagens HMS-krav. Det må derfor settes av plass for en ny nettstasjon sentralt i, eller ved bygget.



Figur 10: Plankart



Figur 11: 3d-visualisering av forslag til utbygging med regulerte volumer for Norsk havteknologisenter.

Fjernvarme/ energiløsninger

Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og det vil være påkrevd å knytte seg til fjernvarmenettet, jf. KPA § 24.1.

Vann, avløp og overvann

Det er utarbeidet eget notat for VAO-løsninger, vedlagt planforslaget.

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan som bygger på foreløpige planer for nye VA-ledninger for Norsk havteknologisenter.

Nye VA-ledninger kan etableres øst for nybygget, mellom nybygg og eksisterende bygg. Det er tilknytningsmulighet til eksisterende vannledning vest for planområdet. Dette må koordineres med prosjektet for Norsk havteknologisenter, som planlegger ny vannledning. Spillvann kan føres både på nord og sør-siden av planområdet, og tilknyttes eksisterende kommunale ledninger. Tilknytning av spillvann på nordsiden må koordineres med Norsk havteknologisenter, som planlegger ny SP-ledning og kum vest for planområdet.

Overvann skal håndteres lokalt og iht. tre-trinns strategi før tilknytning til kommunal OV-ledninger. Type fordrøyning skal godkjennes av Kommunalteknikk. Det er gjort beregninger på nødvendig volum med utgangspunkt i en klimafaktor på 1,4. Bestemmelsene sikrer at overvann fra bebyggelse og anlegg skal håndteres innenfor planområdet slik at det ikke medfører økt belastning på nedenforliggende vassdrag/ledningsnett.

Planområdet berører ikke kartlagt flomvei, men det er oppstiving/forsenking i terrenget nær nybygget. Tiltak må prosjekteres i detaljfasen. Flomvei fra planområdet går nordover og videre til eksisterende flomvei i Kong Øysteins veg, vist i VA-plan og landskapsplan.

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming. Ved søknad om tiltak skal det redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann. Prinsipp for plassering av ev. fordrøyningsbasseng skal vises i landskapsplanen.

Nødvendige tekniske anlegg skal være etablert i samsvar med byggeplan godkjent av Trondheim kommune før ny bebyggelse kan tas i bruk.

Tiltaket utløser behov for ny bussholdeplass ved Kong Øysteins veg. Den nye bussholdeplassen kommer i konflikt med eksisterende fellesledning AF375 BET fra 1965, som er av dårlig kvalitet. Ledninger må skiftes ut fra eksisterende kum 20584 og til eksisterende kum 20418.



Figur 12 VA-plan

Virkninger av planforslaget

Oppsummering: konsekvenser for miljø og samfunn (KU)

Krav om konsekvensutredning ble avklart i kommunens oppstartsmøte, og bestemt at skulle omfatte tema:

- omfanget av planen i forhold til målsetting om rett virksomhet på rett sted når det gjelder trafikkavvikling, inklusiv adkomst, varelevering og gang- og sykkelnett
- arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser

Disse tema er konsekvensutredet gjennom fagnotatene: Trafikknotat Otto Nielsens veg 12, Asplan Viak AS, datert 07.03.2023 og Illustrasjonshefte planforslag – Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser, Arcasa, datert 14.02.2023.

Nullvekstmålet – rett virksomhet på rett sted

Nasjonal transportplan 2022-2033 definerer (det videreutviklede) nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange». Trondheim kommunes byutviklingsstrategi skal bygge opp om nullvekstmålet ved å blant annet følge prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal ifølge dette prinsippet lokaliseres i lett tilgjengelige områder med god sykkeltilgjengelighet og et godt kollektivtilbud. Otto Nielsens veg 12 ligger utenfor bykjernen, men i kort avstand til bussholdeplasser. Det er god tilrettelegging for myke trafikanter til og fra planområdet. Med planlagte endringer i vegnettet i forbindelse med utbygging av Norsk havteknologisenter og planforslaget for Otto Nielsens veg 12, vil det bli en ytterligere forbedring i tilbudet for myke trafikanter.

Til tross for at planforslaget vil gi en betydelig vekst i antall ansatte, bidrar reduksjonen i antall parkeringsplasser for bil til at det forventes en nedgang i antall kjørende til og fra planområdet. Det forventes samtidig en betydelig økning i myke trafikanter og kollektivreisende til planområdet. Med planlagt nettverk for gående og syklende, ved etablering av sykkelparkering i henhold til anbefalinger og parkeringsnormen for Trondheim kommune, og et rutetilbud for buss med høy frekvens, vil planforslaget bygge oppunder nullvekstmålet og strategien om rett virksomhet på rett sted.

Trafikknotat for planforslaget underbygger dette med beregning for turproduksjon, reisemiddelfordeling og vurderinger av infrastruktur for de ulike reisemidlene.

Konsekvenser for trafikk

Gange og sykkel:

Beregnet økning er på 900 turer for gående per virkedøgn, og 1000 turer for syklende til/fra tomta.

I forbindelse med utbygging av Norsk havteknologisenter er det planlagt gode nettverk av gang- og sykkelveger forbi planområdet. Dette styrkes ytterligere gjennom planforslaget.

Planforslaget sikrer at bussholdeplassen langs vestsiden av Kong Øysteins veg langs planområdet skal bygges om. Sykkelfelt og fortau skal legges bak holdeplass og plattform. Sykkelfelt bak holdeplass vil forbedre trafikksikkerheten for sykklistene som passerer holdeplassen, og minke forstyrrelser for bussen.

I forbindelse med ombygging av holdeplassen bør gangfeltet mellom holdeplassene flyttes til nordsiden av krysset Kong Øysteins veg x Magnus Berrføtts veg. Plasseringen vil fortsatt være mellom holdeplassene og nær Magnus Berrføtts veg, og flyttingen vil ha liten betydning både for myke trafikanter og kjørende.

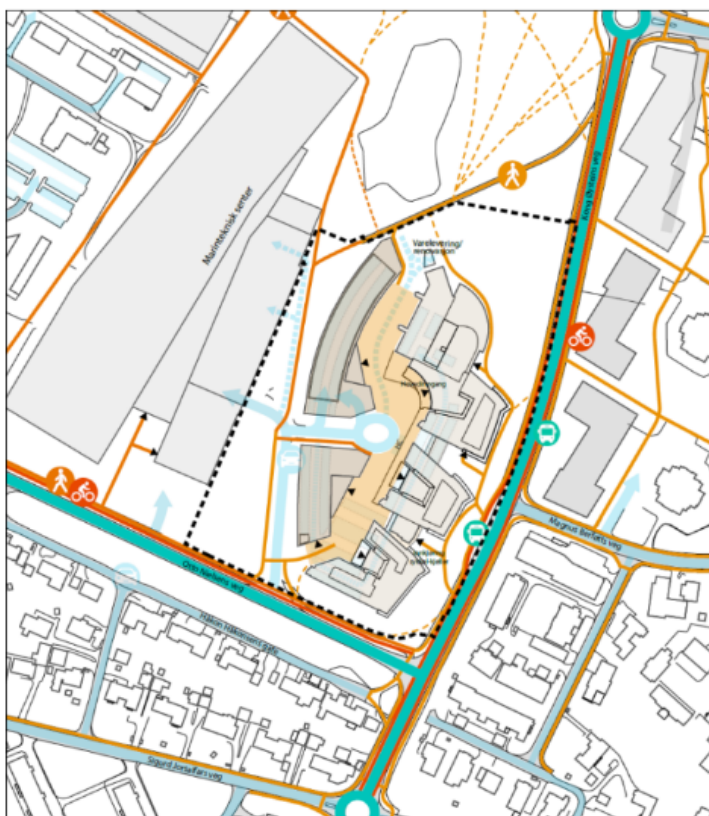
Kollektiv:

Beregnet økning er på 1300 turer per virkedøgn til/fra tomte. Dette vil bedre det økonomiske grunnlaget for busstilbudet over Valentinlyst. Holdeplassen Magnus Berrføtts veg reguleres og sikres opparbeidet.

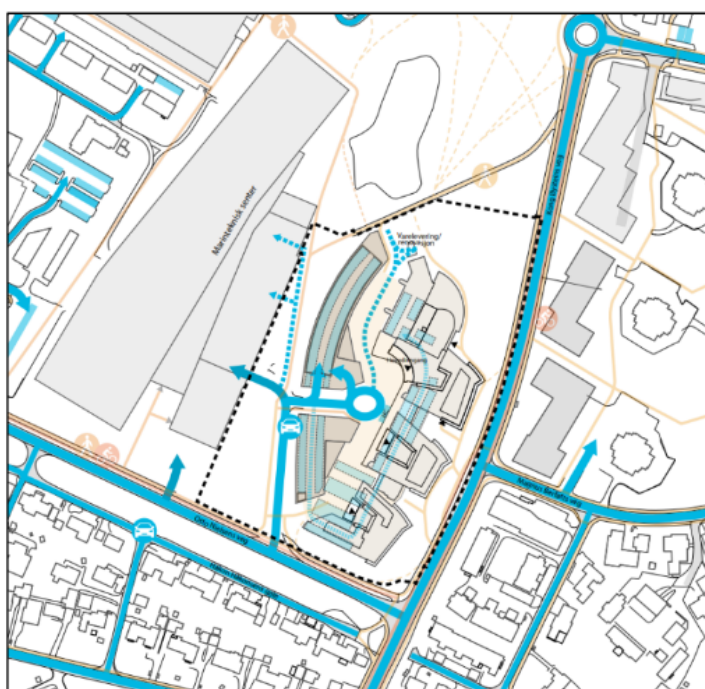
Kjørende:

Det beregnes en nedgang på ca. 200 bilturer til/fra planområdet per virkedøgn. Det meste av utearealet på tomte er i dag kjørbart areal eller parkeringsareal. Planforslaget legger til rette for en bedre avgrensning av trafikantergruppene på utearealet, ved at det ikke lenger tillates parkering i gårdsrommet, unntatt for HC-parkering.

Økning i antall myke trafikanter forventes å føre til flere kryssende i gangfelt og syklende i sykkelfelt. De myke trafikantene forventes å fordele seg i vegnettet, med størst økning i antall myke trafikanter i gangfeltet mellom bussholdeplassene langs Kong Øysteins veg. Flere myke trafikanter vil gi økt belastning i vegnettet, men samtidig vil reduksjon i antall bilturer føre til redusert belastning. Endringen vil samlet sett forventes å gi tilsvarende avvikling i vegnettet som i dagens situasjon. Det er ikke forventet økt forsinkelse i nærliggende vegkryss, hverken for busstrafikken eller andre kjørende trafikanter.



Figur 13, Ny situasjon gående, syklende og buss



Figur 14 Ny situasjon - kjørende

Bilparkering:

I dag har bebyggelsen ca. 660 parkeringsplasser fordelt på ca. 28 000 m² BRA, ca. 2,2 plasser per 100 m² kontorformål.

Bygging av ny kontorbebyggelse innebærer fjerning av et av planene i parkeringsanlegget, samt plasser på terreng i gårdsrommet. Parkeringsbestemmelsene fastsetter at det kan tillates bilparkeringsplasser tilsvarende 1,0 plass per 100 m² BRA innenfor planområdet. Dette innebærer maksimalt 512 plasser ved utbygging av til sammen maksimalt 51 200 m² BRA innenfor området, og innebærer at parkeringsdekningen for de ansatte mer enn halveres.

Sykkelparkering:

Det er 165 sykkelparkeringsplasser på planområdet i dag, som dekker behovet for eksisterende bebyggelse.

Det vil ved utbygging av nye 23 500 m² BRA stilles krav til 1,5 plasser per 100 m² BRA. Dette vil utgjøre ca. 350 nye sykkelparkeringsplasser. Til sammen vil det da bli ca. 515 sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet. Bestemmelsene stiller krav om at min 50% av disse etableres innendørs.

Det skal samtidig etableres vaske- og spyleområder for sykler innendørs, samt gode garderobefasiliteter. Minimum 5 % av sykkelparkeringsplassene skal være tilpasset transport- og/eller familiesykler.

Det stilles rekkefølgekrav til at før det gis brukstillatelse til nybygg innenfor felt K1 og K2, skal det opparbeides direkte-inngang fra Kong Øysteins veg for ansatte til innendørs sykkelparkering i felt K2. Dette vil bedre tilkomst fra hovedsykkelnettet og minske konflikt mellom biler og sykler i parkeringskjelleren.

Utbyggingen utløser ikke at eksisterende kontorbebyggelse skal oppfylle dagens normkrav til sykkelparkering. Det kan likevel vurderes å tilrettelegge for flere sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet dersom reduksjonen av bilparkeringsplasser utløser et behov for dette.

Oppsummering av konsekvenser for trafikk

Tabell 1 viser en samlet vurdering av planforslaget opp mot nullalternativet (som vil si videreføring av dagens situasjon). For hvert tema er det listet opp positive og negative konsekvenser av planforslaget, samt avbøtende tiltak.

| | <i>Beskrivelse</i> | <i>Positive og negative konsekvenser av planforslaget</i> | <i>Avbøtende tiltak og planlagte endringer</i> |
|-------------------------|---|--|---|
| <i>Trafikksikkerhet</i> | Fartsgrensa langs Kong Øysteins veg og Otto Nielsens veg forbi planområdet er 50 km/t. Øvrige veger i området har fartsgrensa på 30 | + Reduksjon i antall kjørende på planområdet og til/fra planområdet som følge av færre parkeringsplasser. - Økt antall myke | Sykkelfelt og fortau skal legges bak holdeplass og plattform på ny bussholdeplass langs Kong Øysteins veg. Sykkelfelt |

| | | | |
|---|--|--|---|
| | km/t. Registrerte trafikkulykker de siste 10 årene (2013-2022) i Nasjonal vegdatabank viser flere ulykker med tohjulinger i rundkjøringa i sør, men ellers er det kun registrert enkeltulykker i nærliggende vegnett. | trafikanter på planområdet og til/fra planområdet (både gående, syklende og gående/syklende til kollektivholdeplasser). | <p>bak holdeplassen vil forbedre trafikksikkerheten for sykklistene som passerer holdeplassen. Bedre avgrensning mellom trafikkareal og øvrig areal ved inngangsparti ivaretar myke trafikanter på planområdet i større grad enn dagens utforming.</p> <p>Økt tilrettelegging for gående og syklende langs Otto Nielsens veg med eget sykkelfelt (etableres uavhengig av planforslaget for Otto Nielsens veg 12) vil også gi bedre tilbud for myke trafikanter til/fra planområdet.</p> |
| <i>Trafikkavvikling</i> | Planområdet grenser til Otto Nielsens veg i sør (ÅDT 1800) og Kong Øysteins veg i øst (ÅDT 8000). Spesielt Kong Øysteins veg har høy trafikkmengde og perioder med noe forsinkelse både i morgenrush og ettermiddagsrush. | <p>+ Reduksjon i antall bilturer som følge av færre parkeringsplasser.</p> <p>- Økt antall myke trafikanter som følge av flere ansatte gir økt antall kryssende i gangfeltene ved planområdet.</p> | Det ses ikke behov for avbøtende tiltak da endringene samlet sett forventes å gi tilsvarende avvikling i vegnettet som i nullalternativet, og det ikke er store utfordringer knyttet til avvikling i omkringliggende vegnett i dag. |
| <i>Nullvekstmålet og prinsippet om rett virksomhet på rett sted</i> | Trondheim kommunes byutviklingsstrategi skal bygge opp om nullvekstmålet ved å blant annet følge prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal ifølge dette prinsippet lokaliseres i lett tilgjengelige områder | <p>+ På tross av avstand til sentrum ligger planområdet i direkte nærhet til kollektivholdeplasser med avgangsfrekvens i rush-, normal- og lavtrafikk på henholdsvis 12, 9 og 6 avganger i timen per retning. Dette klassifiseres som særdeles god kollektivtilgjengelighet.</p> <p>+ Beregnet reduksjon i</p> | Det skal legges til rette for sykkelparkering i henhold til Trondheim kommunes parkeringsnorm, med sykkelparkering både innendørs og utendørs. I tillegg etableres ny inngang til innvendig sykkelparkering fra Kong Øysteins veg med tilhørende dusj og garderobeanlegg. Tiltakene vil bidra til å |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | med god sykkeltilgjengelighet og et godt kollektivtilbud. | antall bilturer på 200 ÅDT. - Planområdet er utenfor sentrumskjernen, og er mindre sentralt enn flere andre kontorlokasjoner i Trondheim. | øke attraktiviteten for sykkel som reisemiddel. Reduksjon i antall parkeringsplasser for bil (reduseres med rundt 160 stk.). |
|--|---|--|---|

Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og omgivelser

Arcasa arkitekter har utarbeidet et notat som beskriver planlagt arkitektonisk utforming og byggenes virkninger på landskap og omgivelser, og sammenstiller konsekvensene med 0-alternativet (eksisterende situasjon.)

Arkitektonisk utforming/redegjørelse

Ny bebyggelse tenkes avtrappet og med inntrukken toppetasje. Toppetasjene gis et lett uttrykk i kontrast til bygningenes hovedkropp. Planlagt bebyggelse vil danne et definert gårdsrom mellom eksisterende bygg og nybygg (bygg F mot sør og bygg B mot nord).

Standpunkt 1 – sett fra Otto Niensens veg

Bygg F terrasseres fra fire – seks etasjer. Eksisterende nabobygg i fire etasjers høyde videreføres til nybygg.

Første etasje skal utformes med publikumsrettete fasader, og det tenkes en åpen kafé på hjørnet mot sør og et trimsenter i første etasje. Ved å opprettholde eksisterende innkjøringsvei ivaretas eksisterende vegetasjon langs denne.



Standpunkt 4 - sett fra nytt gårdsrom

Standpunktet viser ny bebyggelse i relasjon til eksisterende kontorbygg. I reguleringsforslaget forutsettes det glassbruer mellom nybygg og eksisterende kontorbygg for å sikre maksimal fleksibilitet for brukerne.



Landskap og omgivelser

Terreng fra Otto Nielsens veg til høyde ved Spruten stiger ca. 9 meter. Planlagt ny bebyggelse vil relatere seg til terrengstigning og det foreslås maks høyde for bygg F på seks etasjer og maks høyde på bygg G på sju etasjer.

I planforslaget forutsettes det at bygg F avtrappes til fire etasjer mot sør. Bygningen vil da videreføre høyden i eksisterende kontorbygningen. Mot nord (Spruten) avtrappes også bygning G til fire etasjer. Også her tilpasses høyden til eksisterende kontorbebyggelse.

Standpunkt 2 – Sett fra Otto Nielsens veg (vest)

Standpunktet viser foreslått nybygg (bygg F) ift. eksisterende kontorbygg i øst og maks regulerte rammer for Norsk havteknologisenter i vest. Standpunktet viser høydeforholdene og hvordan nytt bygg avtrapper seg mot eksisterende bebyggelse.



Sett fra Otto Nielsens veg (vest) - eksisterende situasjon

Sett fra Otto Nielsens veg (vest) - ny situasjon

Standpunkt 3 – sett fra Kong Øysteins veg (sør)

Illustrasjon viser hvordan eksisterende kontorbygg dominerer dette standpunktet. Regulert nybygg (bygg F) eksponerer seg ikke sett fra dette standpunkt.



Sett fra Kong Øysteins veg (syd) - eksisterende situasjon



Sett fra Kong Øysteins veg (syd) - ny situasjon

Standpunkt 4 – Sett fra gang-sykkelvei i nordøst

Bebyggelsen viderefører terrengets fall og avtrapper seg ned til fire etasjer. Langs eksisterende gangvei er det i dag dominant vegetasjon som vil fungere som en buffer opp mot bygg G. I bygg G er bygningsformen avskåret for å gi plass til planlagt utvidelse av eksisterende gang-/sykkelvei.



Sett fra gang-/sykkelvei i nord-øst (o_SGG1) - eksisterende situasjon



Sett fra gang-/sykkelvei i nord-øst (o_SGG1) - ny situasjon

Standpunkt 5 – sett fra rundkjøring ved Anders Estenstads veg

Regulert nybygg (bygg G) legger seg mellom eksisterende kontorbygg og nytt Norsk havteknologisenter. Bygg G har maks sju etasjer, men trapper seg ned til fire etasjer mot gangvei og eksisterende bebyggelse. I området ved Spruten er det i dag markant vegetasjon rundt kollen mot vest og langs eksisterende gangvei.



Sett fra rundkjøring v. Anders Estenstads veg - eksisterende situasjon

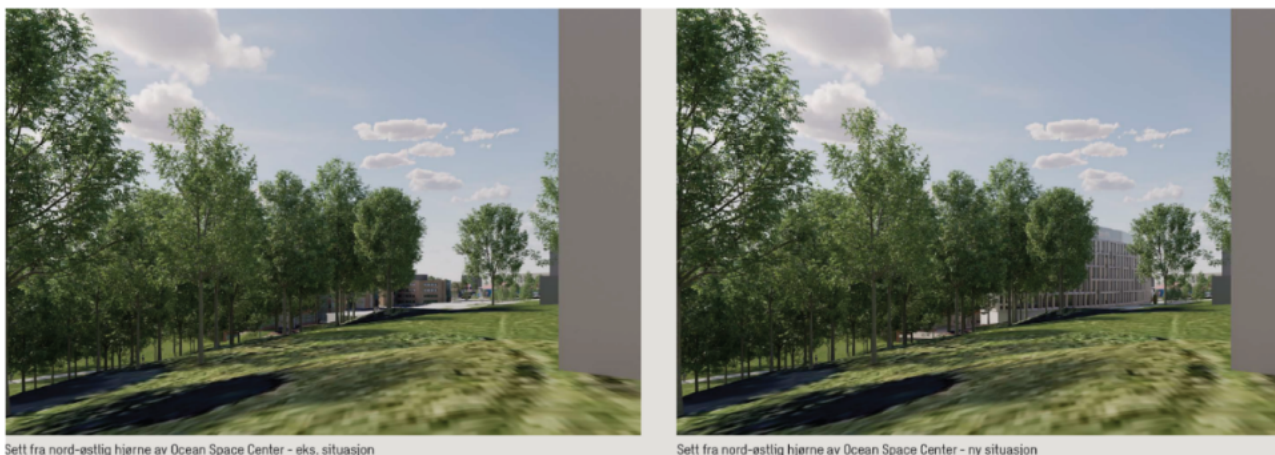


Sett fra rundkjøring v. Anders Estenstads veg - ny situasjon

Standpunkt 7 – sett fra kolle i nord ved Spruten

Nybygg G avtrappes mot nord og følger terrengets stigning. Bygningsvolumet legges mellom regulert volum for Norsk Havteknologisenter og eksisterende kontorbebyggelses lang Kong Øysteins veg.

Eksisterende vegetasjon er en viktig megler mellom bygningsvolumene og Sprutens grønne aktivitetsflater. Eksisterende akebakke vil ikke bli påvirket av nybygget (se soldiagram under).



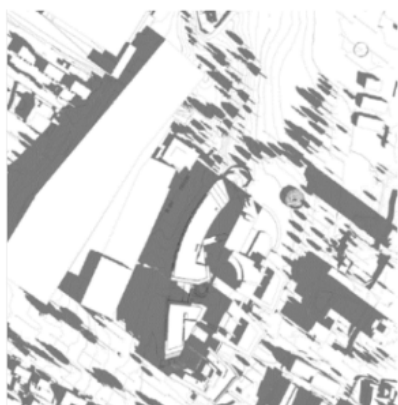
Sett fra nord-østlig hjørne av Ocean Space Center - eks. situasjon

Sett fra nord-østlig hjørne av Ocean Space Center - ny situasjon

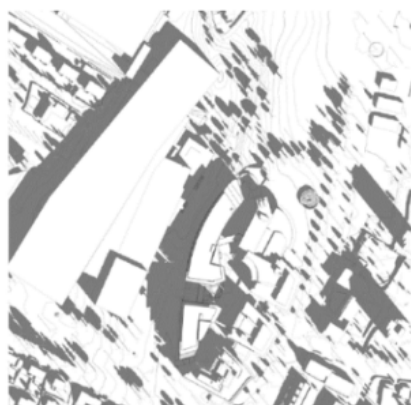
Øvrige virkninger for omgivelsene

Sol- og skyggevirkninger:

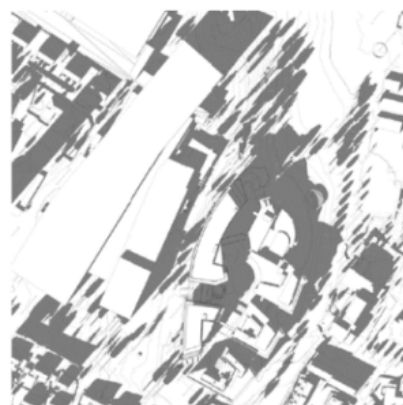
Bebyggelsen vil hovedsakelig påvirke sol-/skyggeforholdene internt i planområdet, men vil kunne ha noe skyggevirking også nordover mot friområdet (eksisterende situasjon vist i ill.heftet)



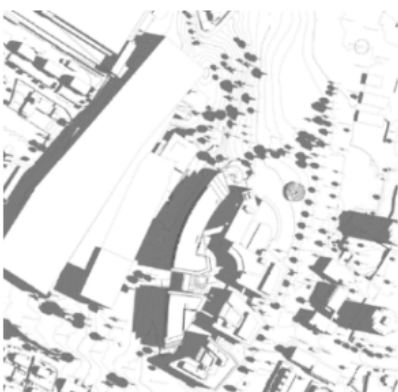
21 mars kl 0900



21 mars kl 1200



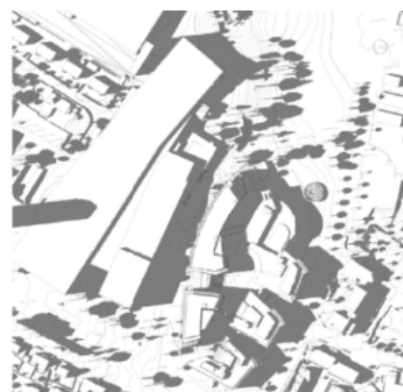
21 mars kl 1500



21 juni kl 0900



21 juni kl 1400



21 juni kl 1800

Barns interesser:

Planforslaget vurderes å ikke direkte berøre barns interesser. Bebyggelsen vil ikke påvirke sol-

skyggeforhold i akebakken «Spruten». Akebakken er avskåret fra planområdet med et skogholt, og vil dermed ikke bli påvirket av nybygget (se soldiagram over). Gjennomgående gang- og sykkelforbindelser er ivaretatt og styrket gjennom planen.

Naturverdier:

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til planen. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet i eller ved planområdet. Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldloven. Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Tiltakshaver vurderer at reguleringsplanen redegjør tilstrekkelig for planens virkninger for naturmangfoldet. Førre-var-prinsippet (§ 9) kommer derfor ikke til anvendelse. Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket. Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å være uakseptabel høy (§ 10). Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad.

Naturfare:

I henhold til NVEs karttjeneste NVE Atlas ligger ikke planområdet innenfor registrert flomsone eller innenfor aktsomhetsområde for flom. I henhold til NVEs karttjeneste NVE Atlas ligger ikke planområdet innenfor registrert faresone for stein-, snø-, sørpe- eller løsmasseskred eller innenfor aktsomhetsområde for snøskred, steinsprang eller jord- og flomskred. Planområdet ligger ikke innenfor registrerte kvikkleiresoner.

Grunnforhold:

Det er utarbeidet et geoteknisk vurderingsnotat som følger planforslaget. Reguleringsbestemmelsene sikrer at det ved søknad om tiltak skal følge rapport fra geoteknisk prosjektering som dokumenterer tiltakets gjennomførbarhet. Av rapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden. Det antas ikke å være bløte masser eller kvikkleire på tomta. Området ligger utenfor utløpsområde for kvikkleireskred.

I forbindelse med utvidelse av dagens kontorbygg tilbake i 1997 ble det utført grunnundersøkelser av Sivilingeniør Ottar Kummeneje AS. Det er disse geotekniske undersøkelsene som er av høyst relevans for planforslaget, da disse er de eneste utført innen planområdet.

Fjellet faller generelt fra vest mot øst. Vest i planområdet hvor det i dag er parkeringsplass varierer dybden til fjell fra 1,4 meter (totalsondering 20) til 13,5 meter (fjellkontrollboring C1). Øst i planområdet er dybden til fjell mellom 15-26 meter under terreng. I rapporten skriver Kummeneje AS at fjellforløpet må antas å være mer variert/kupert enn det som er indikert i profilene, og at lokale sprang og steilheter må regnes med.

Dagens bygg er fundamentert med sålefundament. I og med at planforslaget foreslår at nytt kontorbygg skal bygges direkte på dagens parkeringshus vil ny fundamentering gå på utsiden av fundamentene til parkeringshuset. Hvordan dette skal håndteres rent praktisk må avgjøres i en senere fase, men såler på utsiden av bygningskroppen eller å pele ned til fjell vil være mulige løsninger.

Det må også gjøres en kontroll av fundamentering og bygging knyttet til Norskhavteknologisenter sine utbyggingsplaner. Ved Norsk havteknologisenter er det planlagt et dreneringsnivå satt til kote 102. Senkning av grunnvannsnivå til kote 102 vil kunne gi et potensial for setninger. Generelt består løsmassene i planområdet av fast og mager leire, og setningspotensialet som følge av grunnvannsnivåsenking er begrenset. Videre planlegging av fundamentering må tas hånd om i prosjekteringsfasen. Prosjektet er geoteknisk gjennomførbart.

Anleggsperioden

Utbyggingen medfører anleggsvirksomhet over lengre tid. Anleggsperioden kan medføre økte ulemper, både i forhold til HMS, økte støy- og støvplager, anleggstrafikk og noe redusert framkommelighet for trafikk. Nærhet til boliger, næringsbygg og kontorbygg gjør at arbeidene vil kunne forstyrre omgivelsene.

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal derfor følge søknad om igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, m.m. Det skal dokumenteres hvordan hovedforbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk berøres.

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Ingen kjente, særlige interesser som berøres. Naboer varsler at de er uenige i utbyggingen, og ønsker en lavere høyde. Utbyggingen vil derimot ikke gi skyggevirkning for disse naboene. Trafikkbelastningen på nærmiljøet vil reduseres som følge av utbyggingen.

Risiko og sårbarhet

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Otto Nielsens veg 12 er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister:

- Urban flom/overvann

Risikoreducerende tiltak er ivaretatt i plankart og bestemmelser.

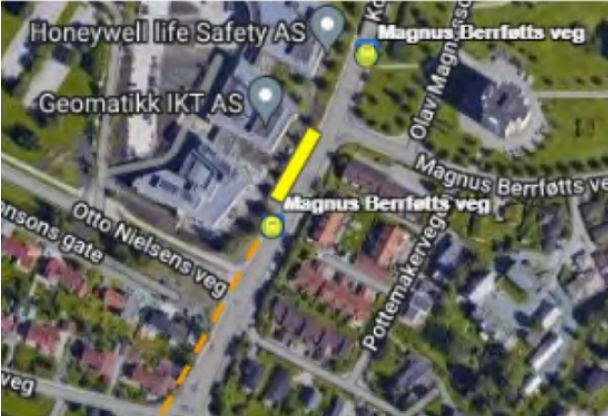
Innspill til planforslaget

Planarbeidet ble varslet til grunneiere og naboer 11.11.2022. Det ble samtidig satt inn kunngjøringsannonse i Adresseavisen 12.11.2022, samt sendt epost til aktuelle myndigheter.

Følgende merknader kom inn i varslingsperioden:

| Merknad | Forslagsstillers kommentar |
|---|--|
| Statsforvalteren i Trøndelag, datert 06.12.2022 Landbruk: Forutsetter at det tas inn krav til minimum utnyttelsesgrad samt begrensninger for bakkeparkering. Nullvekst: Det må gjøres en vurdering av hvordan planen bidrar til å nå nullvekstmålet, og gjøres rede for kollektivdekningen i området. Klima: Det skal vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det anbefales at overvann løses i størst mulig grad | Landbruk: Minimums utnyttelsesgrad er sikret. Bakkeparkering vil minimeres til bare HC Nullvekst: Dette beskrives i planbeskrivelsen/trafikkutredningen Klima: Innspillene tas med i videre arbeid med illustrasjonsplan og VA-plan. |

| | |
|---|--|
| <p>over bakken, framfor nedgravde løsninger. Parkering: Sykkelparkeringen kan med fordel etableres innendørs, og dette må sikres i bestemmelsene. Det må også tas inn krav i bestemmelsene om at det skal settes av plass til sykkelvogner og transportsykler. Statsforvalteren mener i utgangspunktet at all parkering kan legges til parkeringskjeller.</p> <p>Støy og støv/anleggsfasen: Bestemmelsene må sikre at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Her skal støygrenser som angitt for bygge- og anleggsvirksomhet i T-1442/2021, kapittel 6, og retningslinjer for begrenning av luftforurensning fra bygg- og anleggsvirksomhet i T-1520, kapittel 6 tilfredsstilles. I tillegg må det sikres en plan for gjennomføring, hvor særlig trygg skoleveg sikres i tillegg til tilgjengelighet.</p> <p>Naturmangfold: Det er registrert rødlistede og truede plantearter i skogholtet nord for planavgrensninga. Planen for Otto Nielsens veg 12 må ikke utfordre dette forholdet.</p> <p>Barn og unge og helse: Hensynet til friområdet Spruten, trygg skoleveg og trafiksikkerhet må ivaretas. Etablerte tråkk bør søkes ivaretatt. Bygg må ikke forringe kvaliteten på eksisterende fri/grøntområder. Bebyggelsen bør utformes slik at den gir minst mulig skyggevirking på Spruten.</p> <p>Universell utforming må ivaretas. Planen må sikre parkering for bevegelsehemmede nær hovedinngang. Ved etablering av parkeringskjeller vil enkelte kjøretøy (for universell utforming), også personbiler, kunne kreve en økt takhøyde, tilstrekkelig takhøyde er minst 2,6 meter.</p> <p>ROS: Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3.</p> <p>For øvrig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppfordrer til bruk av Regionalt planforum. • Kommunen kan ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger. • Ved høring skal det sendes ett eksemplar av SOSI og pdf til Kartverket Trøndelag. | <p>Parkering: OK – parkering for sykkel planlegges innendørs (min 75%) med krav om 5% transportsykler. Bare HC-parkering på bakkeplan.</p> <p>Støy og støv/anleggsfasen: OK. Tatt inn i bestemmelsene.</p> <p>Naturmangfold: OK, men berører ikke skogen.</p> <p>Barn og unge og helse: OK, tar med dette i videre bearbeiding av bebyggelsen. Skyggevirkinger fra ny bebyggelse er utredet, og bebyggelse justert der det er vurdert behov for dette. Kart som viser skyggevirking, ligger ved planforslaget. Trafikk omtales i trafiknotat/planbeskrivelsen.</p> <p>UU skal ivaretas. Kan ikke ivareta 2,6 m høyde, da p-anlegget allerede har eksisterende høyder (ca. 2,3 m).</p> <p>ROS: OK, ROS vedlagt planforslaget.</p> |
| <p>Statens vegvesen, datert 18.11.2022 Statens vegvesen er spesielt opptatt av trafiksikkerhet og framkommelighet. Vi forutsetter at det etableres gode løsninger for myke trafikanter</p> | <p>OK, innspillene vurderes som ivaretatt i planforslaget.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>i tråd med bestemmelser for universell utforming. Det må også legges til rette for lett adkomst for renovasjonskjøretøy og utrykningskjøretøy. Vi slutter oss til en løsning for samordnet avkjørsel med Norsk havteknologisenter.</p> <p>Generelt stiller Statens vegvesen seg i det vesentlige bak de signalene som blir gitt i brev fra Trondheim kommune 02.11.2022.</p> | |
| <p>AtB, datert 05.12.2022 AtB betjener holdeplassene Magnus Berrføtts veg. Sørgående holdeplass ligger innenfor planområdet. Magnus Berrføtts veg betjenes av linje 13, 22 og 102. AtB støtter kommunens innspill om at foreslått bygningsmasse må åpnes opp for å sikre gangforbindelse på tvers (øst-vest).</p> <p>Sykkelfelt og fortau bør legges bak plattformen i Kong Øysteins veg. Dette må sikres gjennom rekkefølgekrav. Dagens sykkelfelt forbi holdeplassen er ikke en trafiksikker løsning. AtB ønsker at planarbeidet for Otto Nilsens veg 12 ser på muligheten for å justere plasseringen av Magnus Berrføtts veg (sørgående) litt lengre nord, men sør for krysset med Magnus Berrføtts veg og dagens gangfelt over Kong Øysteins veg (gult på illustrasjonen under).</p>  <p>Holdeplassen må dimensjoneres for 18 meter buss. Vi ønsker at det reguleres areal slik at det er mulig å etablere ekstra lange leskur ved holdeplassen fordi det er store utbygginger som pågår og planlegges i Valentinlyst- og Tyholt-området. Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å hindre farlige forbikjøringer. Tiltakene må ikke komme i konflikt med fremkommelighet for nødetater.</p> <p>Hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde på 3,25 meter. 6,5 meter</p> | <p>Gangforbindelse på tvers (øst-vest) er ikke uten videre ønskelig/mulig å etablere. Det er en full etasje høydeforskjell mellom øst og vest-siden av bebyggelsen. Det er samtidig ønskelig å opprettholde den klimatiserte gjennomgangen mellom byggene i første etasje. Men det etableres en tydeligere inngangssituasjon mot øst, fra det sørligste gårdsrommet (mot Kong Øysteins veg). Enkel inngang til sykkelkjeller og mer tydelig inngang for brukere av bygget utbedres her.</p> <p>Innspill til utforming av tilkomst-veger er ivaretatt.</p> <p>Trondheim kommunes normtegninger for utforming av 18-meter (leddbuss) legges til grunn for planforslaget.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>vegbredde er minimum bredde for buss. Gangforbindelser til holdeplass bør utformes fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.</p> | |
| <p>Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), datert 14.11.2022 LUKS ber om at det etableres felles varemottak med egen intertransport slik at leveransene skjer på rampe og egne ansatte i bygget håndterer varer og gods videre.</p> <p>De ønsker en egen ROS-analyse for risikoen ved vareleveranser, samt at søknad om IG1 må vise adkomst, plassering og utforming av varemottaket.</p> <p>De ønsker at to-veis adkomstveier skal ha bredde min. 7,0 m. Kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m.</p> <p>Viser for øvrig til regelverk for utforming av varelevering (TEK17 og Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702).</p> | <p>OK, innspillene tas med inn i det videre arbeidet med prosjektering. Det stilles krav om at landskapsplan ved igangsettingstillatelse skal vise løsning for varelevering og renovasjon.</p> |
| <p>TBRT, datert 17.11.2022 Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:</p> <p>Kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer.</p> <p>Vannforsyning til brannsløkking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann. Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere her: TBRT.no</p> <p>Legg merke til følgende: Tiltaket må ikke redusere vår tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.</p> <p>Parkeringskjeller eller andre rom under bakken utenfor bygningskroppen må tåle belastningen til utrykningskjøretøyer.</p> <p>Solcelleanlegg kan være et risikomoment og en utfordring for brannvesenet. Slike anlegg må derfor monteres på en slik måte at mannskapene kan gjøre en effektiv slokkeinnsats uten skade på personell. Det vises til NEK 400.</p> <p>De branntekniske kravene kan påvirke vesentlige forhold som byggverkets plassering, planløsning og infrastruktur. Vi anbefaler derfor at tiltakshaver</p> | <p>OK, innspillene tas med inn i det videre prosjekteringsarbeidet/brannkonsept. Illustrasjonsplanen hensyntar nødvendig tilkomst for brannmannskapsbiler internt i gårdsrommet</p> |

| | |
|---|--|
| <p>tidlig involverer et foretak med god kompetanse innenfor fagområdet brann, og at den branntekniske rådgiveren følger prosjektet helt til ferdigstilling.</p> | |
| <p>Naboer, datert 01.12.2022</p> <p>1. Ønsker ikke utbyggingsprosjektet. De mener det går på tvers av gjeldende områdeplaner og gjeldende reguleringsplan. De mener boområdet allerede er sterkt påvirket av OSC (Norsk havteknologisenter) med årelang utbygging og påfølgende støy og støv.</p> <p>2. Grøntareal må opprettholdes slik det er regulert inn i siste planer fra OSC, sør og øst for verkstedfløyen (tegningsutsnitt side 1). Grøntområdet er reklamert for av NTNU/Statsbygg som en av merverdiene som skal tilføres Tyholtområdet med bygging av OSC.</p> <p>3. Prosjektet må reduseres betydelig og bygningene trekkes tilbake/bort fra Otto Nielsens veg og bygges i tråd med gjeldende områdeplaner.</p> <p>4. Eventuelt nye bygninger må holde seg innenfor dagens veglinje slik vegen og grøntarealet er vist/regulert inn i siste planer fra OSC (tegningsutsnitt side 1).</p> <p>5. Kombinert bebyggelse slik det er framlagt her med kontor, boliger/studentboliger og aktivitet utover vanlig kontortid går på tvers av overordnede/ gjeldende områdeplaner og ønsker de ikke blir godkjent.</p> <p>6. Høyde på eventuell ny bebyggelse reduseres til maksimalt fire etasjer, samlede arealer reduseres betydelig.</p> <p>7. Permanente tiltak må gjøres mot støy og støv fra økt trafikkbelastning i området. Dette gjelder spesielt for Otto Nielsens veg.</p> <p>8. NRK-tomta kan bli enda et stort byggeprosjekt som kommer lokalt i vårt område på Tyholt. Vi ber kommunen se helheten/sammenhengen i alle disse store byggeprosjektene. Hva betyr dette for støy, støv, grøntareal, biologisk mangfold mm.</p> | <p>1. Området er regulert til offentlig tjenesteyting med rom for en vesentlig større bygningsmasse. Utbyggingen utnytter areal som uansett beslaglegges av p-anlegg, og reduserer dermed bilturer til og fra området med ca. 200 per dag.</p> <p>2/3/4. Planforslag innebærer ikke endringer på eksisterende grøntanlegg. Bebyggelsen planlegges innenfor det areal som allerede er beslaglagt som parkeringsdekke.</p> <p>5. Planforslaget innebærer ikke åpning for bolig innenfor planområdet. Det planlegges utelukkende kontorbebyggelse med tilhørende serveringsfasiliteter/kantine/kafé/treningsfasilitet er.</p> <p>6. Høyde er ikke begrenset til fire etasjer, men trappes ned fra seks til fire etasjer mot Otto Nielsens veg, og fire etasjer mot nord (mot Spruten). Ellers tillater planforslaget bygging opp til tilsvarende sju etasjer + sokkel sentralt på tomten.</p> <p>7. Begrensninger på støy og støv i anleggsfasen sikres i bestemmelsene. Utbyggingen innebærer, tross fortetting av arbeidsplasser, en reduksjon i antall parkeringsplasser på tomten med ca. 20 %. Ansatte innenfor planområdet forutsettes i vesentlig større grad å reise med kollektivtrafikk og sykkel/gange.</p> <p>8. Skyggevirkninger fra ny bebyggelse er utredet, og bebyggelse justert der det er vurdert behov for dette. Kart som viser skyggevirkning, ligger ved planforslaget på høring. Utbyggingen vurderes ikke å innvirke på grøntareal/biologisk mangfold.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>9. Lovpålagte konsekvensutredninger blir gjort. Vi forventer at våre innspill blir hensyntatt, og at vi naboer holdes løpende orientert og involveres i den videre prosessen.</p> | <p>9. Lovpålagt konsekvensutredning av virkninger for trafikk og landskap utredes, og vedlegges planforslaget.</p> |
| <p>Trøndelag fylkeskommune, datert 13.12.2022 Barn og unges interesser: Vi støtter kommunen i deres vurderinger etter oppstartsmøtet om at det er viktig å ivareta det populære område «Spruten».</p> <p>Vegfaglig uttalelse: Plangrensene må utvides til også å inkludere hele Kong Øysteins veg, inkludert fortauet på østsiden av fylkesvegen.</p> <p>Planavgrensningen ved offentlig ettersyn må i tillegg inkludere hele krysset Kong Øysteins veg - Otto Nielsens veg samt krysset Kong Øysteins veg - Magnus Berføtts veg.</p> <p>En fremtidig trafikkanalyse må vurdere helheten i hele det nærliggende vegsystemet. Utredningsområdet må inkludere begge kryssene nevnt ovenfor, samt krysningspunkt på Kong Øysteins veg som ligger i kontakt med planområdet.</p> <p>Fremtidig plan legger til rette for en utvikling som kan bety stor økning i trafikken. Det er viktig at trafikksikkerheten i området styrkes.</p> <p>Uttalelsen støtter AtBs uttalelse vedrørende endringer av bussholdeplass.</p> | <p>Barn og unges interesser: Skyggevirksomheter fra ny bebyggelse er utredet, og bebyggelse justert der det er vurdert behov for dette. Kart som viser skyggevirksomhet, ligger ved planforslaget på høring.</p> <p>Vegfaglig: Planen innebærer, tross økning i ansatte i området, en vesentlig reduksjon av privatbilverkøyning (ca. 20%), og vil i så måte bare bidra positivt til trafikkavviklingen i området og de nevnte kryss. Beregnet reduksjon på -200 bilturer per døgn. Flere myke trafikanter vil gi økt belastning i vegnettet, men samtidig vil reduksjon i antall bilturer føre til redusert belastning. Endringen vil samlet sett forventes å gi tilsvarende avvikling i vegnettet som i dagens situasjon. Det er ikke forventet økt forsinkelse i nærliggende vegkryss, hverken for busstrafikken eller andre kjørende trafikanter. Det faller derfor på sin egen urimelighet om planarbeidet skulle pålegges å utrede kapasiteten for omkringliggende veinett.</p> <p>Bussholdeplass: Planen regulerer og sikrer utbedring av nærmeste bussholdeplass med mer trafiksikker løsning for syklist, og plass til større plattform/buss-skur.</p> |
| <p>Tensio, 22.11.2022 Området forsynes i dag fra to nettstasjoner som ikke tilfredsstillers dagens HMS krav. Det må derfor settes av plass for en ny nettstasjon sentralt i, - eller ved bygget. Plassering må være i henhold til Tensio TS' s generelle krav ny nettstasjon (vedlagt).</p> <p>Vi gjør spesielt oppmerksom på at nettstasjonen skal ha direkte tilgang fra bakkenivå og at frittstående prefabrikkerte nettstasjoner har begrensninger på effektbehov. Tensio TS skal godkjenne løsning og plassering.</p> | <p>Merknaden tas til etterretning og vil hensyntas i videre prosjektering.</p> |

Parallellbehandling av byggesak

Forslagsstiller ønsker å ha en delvis parallellbehandling av regulerings sak og rammesøknad da fremdrift i saken er vesentlig.

Det planlegges å igangsette utarbeidelse av rammesøknad som kan nabovarsles og innsendes når planprosessen nærmer seg slutten. Rammesøknad vil dermed forhåpentligvis kunne vedtas relativt raskt etter vedtatt reguleringsplan.

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.