

Saksfremlegg

Detaljregulering av Nardovegen 2 og 5, r20220032, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 2023/8451

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Nardovegen 2 og 5 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket YME arkitekter AS senest datert 25.04.2024 med bestemmelser senest datert 25.04.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 23.04.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

SAKSFRAMSTILLING



Sammendrag

Planens hensikt er boligbebyggelse med noe tjenesteyting i en bymessig situasjon langs Torbjørn Bratts veg. Utfordringer i planarbeidet har vært dagens støy langs Torbjørn Bratts veg for nye boliger, store høydeforskjeller med hensyn til geoteknikk og tilgjengelighet, og tilpasning til dagens situasjon med ulik bygningsstruktur i området.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas med tanke på ønsket transformasjon i området og nærheten til viktige lokaliteter som Midtbyen og studieplasser, noe som kan

medføre at beboere flere velger gange, sykkel og kollektiv for sine daglige gjøremål.

Bakgrunn

Planforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Planforslaget er utarbeidet av YME arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller PWS Godhavn Utbygging AS. Komplette planforslag forelå 17.02.2023. Det er tidligere vedtatt at planarbeidet kunne igangsettes med sikte på å endre formål i Kommuneplanens arealdel 2012-2024 fra næring til bolig og offentlig/privat tjenesteyting, jamfør politisk vedtak i sak 150/21 den 22.06.2021.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planforslaget er noe endret fra det som lå ute på offentlig ettersyn. For de konkrete endringer vises det til planbeskrivelsen, beskrivelse av planforslaget side 8.



Hovedgrepet er å bruke bebyggelsen som en skjerm langs Torbjørn Bratts veg for å håndtere støyen fra hovedvegen, og å etablere en bymessig situasjon mot Torbjørn Bratts veg. Nardovegen 5 (felt B1) videreføres og rehabiliteres med balkonger og påbygg i to etasjer (ni nye boenheter). Resten av planområdet (felt B2), med sirka 100 boenheter organiseres rundt to tun som vil ligge på to ulike nivå og faller nordover. Midt i feltet, etableres en gangforbindelse (trapp, bestemmelsesområde #4) ned mot Torbjørn Bratts veg. På gateplan ut mot Torbjørn Bratts veg tilrettelegges det for tjenesteyting i nord og sørenden, noe sykkelparkering, innganger til trapperommene og noe fellesareal. De fleste fellesarealer vil ligge i andre etasje ut mot Torbjørn Bratts veg. Fra gårdsrommene er det universelt utformet adkomst til alle bygg/hovedinnganger og uteområder, samt renovasjonsanlegg. Det etableres en offentlig gangveg gjennom området.

Bebyggelsen blir høyest i nord, der terrenget er lavest (punkthus i åtte etasjer + sokkel), og øvrig bebyggelse vil variere mellom fire- til og med seks etasjer over sokkel. Det tillates takterrasser bortsett fra på det høyeste punkthuset, hvor maks tillatt gesimshøyde angir toppen på nødvendig rekkverk.

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

Samlet totalt bruksareal skal ikke overstige 12.700 m² BRA, fordelt på 3.200 m² for felt B1 og 9.500 m² for felt B2. Det skal etableres minimum 15 boliger per dekar der maksimum 40 % skal være ett-roms. Det videreføres minimum 100 m² areal med privat tjenesteyting som vil gi noen

arbeidsplasser.

Planforslaget ivaretar kravene til støy i KPA for boenheter og på uterom. Dette er med unntakene som er gitt i KPA § 21.3, hvor det kan tillates boliger i rød støysone under nærmere forutsetninger, i viktige fortetningsområder langs kollektivtrase.

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).

Det 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 plasser tillates på bakkeplan ved Nardovegen 5. Dette er et avvik fra gjeldende KPA da kravet for boliger i midtre sone er minimum 0,8 bilparkeringsplasser (det ville gitt 103-110 plasser).

Renovasjon (nedgravde containere) foreslås plassert ved siden av de nedgravde containerne til naboen i sør, Nardovegen 7a, og det skal etableres ny nettstasjon innenfor området.

Forslagsstiller opplyser at det er lagt stor vekt på sosial bærekraft i planforslaget der prinsipper fra vedlagt bærekraftsnotat skal legges til grunn, jamfør. «Bærekraftsnotat for Nardovegen 2 og 5» sist rev. 16.01.2023. Det skal gjøres en miljøkartlegging og ombrukskartlegging av bygget, jamfør § 7.9.

Planforslaget viser påtenkt etablering av adskilt sykkelveg med fortau langs Torbjørn Bratts veg, som er et planlagt sykkelvegprosjekt i regi av fylkeskommunen (Miljøpakken). Øvrige deler av denne strekningen reguleres for tiden i separat reguleringsplan.

Kommunedirektørens vurdering

Planen har god utforming og kvalitet og vil komplementere pågående transformasjon av det tidligere næringsområdet langs Torbjørn Bratts veg.

Planforslaget sikrer en bebyggelse med urbane kvaliteter, og med variasjon i høyder og materialer som bidrar til underdeling av bebyggelsen mot Torbjørn Bratts veg. Fasader i 1. etasje som vender mot Torbjørn Bratts veg skal utformes slik at de fremstår åpne, tiltalende og aktive sett fra sykkelvegen med fortau langs Torbjørn Bratts veg.

Planområdet ligger i nærheten til Gløshaugen, den fremtidige campusutviklingen og barnehager, barne- og ungdomsskole. Bunnpris Lerkendal ligger cirka 250 meter fra planområdet og Kiwi Nardobakken cirka 500 meter unna med andre lokalservicetilbud.

Oppfølging av bygningsrådets vedtakspunkter

- *Før sluttbehandling skal det vurderes å begrense andel ettromsleiligheter*

Forslagsstiller har vurdert dette spørsmålet etter bygningsrådets vedtak, men foreslår ingen endring i andel ettromsleiligheter. I dette konkrete tilfellet er kommunedirektøren enig i at en nokså høy andel ettromsleiligheter (40 %) *kan* aksepteres her. Det er på bakgrunn av nærhet til Campus og at det er lagt inn fellesarealer i planen.

Den sentrale plasseringen med nærhet til NTNU, friområder, sosial infrastruktur og butikker er et godt utgangspunkt for et godt bomiljø. Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Midtbyen, og det er et godt kollektivtilbud i området.

De fleste av leilighetene er gjennomgående, noe som sikrer lys og utsyn. Minst 60 % av resterende leiligheter vil være egnet for andre enn studenter, som vil bidra til at området blir mindre homogent.

Det er lagt vekt på sosial bærekraft i planforslaget med innvendige fellesfunksjoner. I tillegg foreslås det felles uteområder, både på tak og på bakken. Disse skal utformes og programmeres med rekreasjonsmuligheter for alle aldersgrupper (§ 3.10).

- *Før sluttbehandling skal det vurderes å etablere en universelt utformet gangforbindelse der det er foreslått trapperom ned mot Torbjørn Bratts veg eller i umiddelbar nærhet*

Det er vurdert muligheten for en universell utformet gangforbindelse for rullestol mellom disse to nivåene. Høydeforskjellen mellom nivået i Torbjørn Bratts veg og det nordligste gårdsrommet i planområdet er på 3,75 meter og åpen passasje/trapp (i bestemmelsesområde #4) er cirka 10 meter lang. En gangadkomst som tilfredsstiller UU-krav ville bli cirka 61 meter lang, inkludert hvileplan for hver meter høyde- forskjell. Kommunedirektøren mener det er for mye høydeforskjeller mellom nivåene innenfor planområdet til at det kan etableres en universell utformet gangforbindelse.

Det vil etableres inngang til trapperom fra Torbjørn Bratts veg og bygningene har krav om heis. Det innebærer at det vil gå an å ta heis mellom Torbjørn Bratts veg og gårdsrommet for en beboer som har nøkkel. Utover dette legger ikke planen opp til en snarvei tilsvarende trappa som både er universelt utformet og offentlig tilgjengelig.

Kommunedirektøren gjør samtidig oppmerksom på at fylkeskommunens planer om sykkelveg med fortau langs Torbjørn Bratts veg, vil medføre en støttemur fra og med sør for dette prosjektet, og opp mot Cirkle K ved Nardobakken. Det vil derfor bli svært få muligheter til å krysse på tvers ut fra fortauet over en lengre strekning. Samtidig er det få målpunkter som gir behov for å bevege seg på tvers, og det er heller ingen kryssinger av Torbjørn Bratts veg her. De som velger denne ruta vil i utgangspunktet bevege seg langsmed og ikke på tvers av Torbjørn Bratts veg. Nardobakken og en snarvei til Nardovegen nærmere Lerkendalrundkjøringen er ytterpunktene for strekningen dette gjelder. Ved disse punktene kan man bevege seg innover mot boligområdene i Nardovegen når man kommer fra begge sider av Torbjørn Bratts veg. Ved fremtidig transformasjon i området bør det legges vekt på å styrke et finmasket gangnett.

Vurderinger av avviket fra uteromkravet i gjeldende KPA § 30

Kommunedirektøren mener det er uheldig at kravene til uterom i KPA i utgangspunktet avvikes da også mengden uterom er viktig for å fremme god folkehelse.

Kommunedirektøren mener, ut fra en helhetsvurdering, at det er grunn til å avvike kravet til uterom i KPA § 30. Det bemerkes at gjeldende krav til uterom på minimum 50 m² per 100 m² BRA bolig eller per boenhet favner om flere ulike bebyggelsesområder som lokalsentre og småhusbebyggelse i gjeldende KPA. Planområdet er en del av et område som skal transformeres og fortettes, og krav til uterom er i tråd med føringer foreslått i ny KPA der planområdet er vist med byggesone to med et krav på uterom på minimum 40 m² uteoppholdsareal per 100 m² BRA

bolig eller per boenhet (ikke vedtatt). Planen sikrer også endel innendørs fellesarealer og høy kvalitet på felles uteoppholdsareal.

Vurderinger av avvik fra parkeringskravet i gjeldende KPA § 14

Kommunedirektøren er spesielt opptatt av to forhold når det gjelder parkering: legge til rette for nullvekst i personbiltrafikken samtidig som det må unngås at det blir for lite parkeringsplasser som kan medføre uønsket gateparkering. Beregnet utfra totalt tillatt BRA til bolig i planen utgjør det en dekningsgrad på sirka 0,24 mens kravet i KPA er 0,8. Beregnes det ut fra totalt antall boenheter blir dekningsgraden sirka 0,47 som er i nærheten til kravet for parkering i «indre sone» 0,5.

Det er, og blir svært gode gang- og sykkelforbindelser i området og det er veldig god kollektivdekning med både buss, metrobuss og tog (Lerkendal stasjon). Andel sykkelparkeringsplasser økes med krav om minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m² BRA bolig, der minst 75% av disse skal etableres innendørs og planen sikrer areal for sykkelverksted. Med mange små leiligheter (få personer i disse boenhetene) virker sykkelparkeringsdekning på 2,5 som et fornuftig minimumskrav.

Kommunedirektøren antar det vil være stor sannsynlighet for at mange velger gange, sykkel og kollektiv som transportmiddel for sine daglige gjøremål (nullvekstmålet), og mener ut fra en helhetsvurdering at det grunn til å avvike parkeringskravet i gjeldende KPA.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen sikrer at det skal sendes inn dokumentasjon på utført miljøkartlegging og ombrukskartlegging av bebyggelse som skal rives. I følge forslagsstiller er det lagt stor vekt på sosial bærekraft i planforslaget der prinsipper fra vedlagt bærekraftsnotat skal legges til grunn. Eksisterende boligblokk fra 60-tallet skal rehabiliteres (Nardovegen 5). Det foreslås å bruke bindingsverk i tre som vil gi et svært lavt CO₂-utslipp, og med krav til grønne uterom og fellesarealer, er ambisjonene til energinivået lagt til minimum TEK 17. Byggets geometri gjør at en god del av leilighetene vil nå energiklasse B.

Samtlige boenheter får nå stille side, og støyfrie uteoppholdsareal – både til felles og private arealer som får høy kvalitet. Planen sikrer også ulike fellesarealer som møteplasser, vaskeri, arbeidssoner og sykkelverksted.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

I dag utgjør BRA næring sirka 100 m². Planen hjemler etablering av minst 100 m² BRA tjenesteyting som vil gi noen arbeidsplasser. Krevende adkomstforhold, blindgate og hellende terreng gjør det vanskelig med større bedrifter og større omfang av varelevering.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen større økonomiske konsekvenser for kommunen ut over vanlig drift og vedlikehold av offentlige arealer.

Skolene har ledig kapasitet utfra Trondheim kommunes kart over skolekapasitet.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav. Alle rekkefølgekrav er gjennomførbare.

Medvirkning

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.

Følgende parter kom med innspill til varsel om igangsetting av planarbeid; Trøndelag fylkeskommune, AtB, NVE, SWV, Statsforvalteren i Trøndelag, Tensio TS, Trøndelag brann- og redningstjeneste, Frank Asprem, Vinjes Transport AS, Blomsterveien huseierlag v/ Dennis Hattrem, Idar Petersen, Erlend Sætherbø Hassel, Anne Fiske Skrøvseth, John-Petter Liberg og Thirumurugan Ponnuthrai.

Innspillene ved varsel om igangsetting omfattet i vesentlig grad følgende temaer; arealbruksendring, konsekvenser for næring, barn og unges oppvekstvilkår, estetikk, UU, gang – og sykkelforhold, nullvekstmålet med parkering, støy, fremmede arter, bygge- og anleggsfasen, el-kapasitet, effektiv brann- og redningstjeneste, fortetting og konsekvenser for naboer etc.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn i perioden 16.05.2023-24.07.2023. Følgende parter kom med innspill i høringa: Statsforvalteren i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Trøndelag brann og redningstjeneste, Norges vassdrag og energidirektorat og Statskraft varme. I tillegg er det innkommet fire stykk innspill fra private i høringa; Pedersen (Kringsjøvegen 3C), Asprem (Dybdahls veg 13B), Furseth (Kringsjøvegen 7) og Rigstad (Kringsjøvegen 9E).

Innspillene omfattet følgende temaer: Støy og luftkvalitet, klimaendringer, trafikk og krysningsforhold, bredde på samferdselsareal, uteoppholdsareal, dagens støyskjermer, tilgjengelighet for brann og redningstjenesten, geoteknikk, fjernvarme, attraktive fasader, nok parkering, refleksjonsstøy, høyder og tap av utsikt.

Det vises til siste del av planbeskrivelsen for hvordan innspillene er svart ut/ fulgt opp. Alle innspillene vurderes som godt nok svart ut/fulgt opp til at planforslaget kan behandles. Alle innsigelser er formelt trukket i saken.

KOMMUNEDIREKTØRENS KONKLUSJON

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 03.05.2024

Bente Næverdahl
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Jon Sivert Granhaug
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse datert 23.04.2024

Vedlegg 2: Reguleringskart (to stykk) datert 20.09.2022, sist endret 25.04.2024

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser datert 25.04.2024

Vedlegg 4: ROS- analyse, datert 30.09.2022, sist revidert 04.04.2024 (Yme arkitekter)