



## Detaljregulering av Heimdalsvegen 1, 3, 3B og 3C, offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 15.8.2018

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

### Innledning

Hensikten med planen er å regulere området til bolig, kontor- og forretningsvirksomhet. Det planlegges en utbygging for maksimalt 7460 m<sup>2</sup> BRA bolig, i opp til 5 etasjer bebyggelse, og ca 2900 m<sup>2</sup> BRA forretning og kontor i 1. etasje. Av de 2900 m<sup>2</sup> kan inntil 700 m<sup>2</sup> brukes til privat tjenesteyting. Planen muliggjør fleksibilitet i andelen bolig og kontor. Bebyggelsens volum er regulert med maksimale byggehøyder og byggegrenser. Bilparkering og bodplass legges under bakkeplan.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trym Bolig AS ved datterselskapet Heimdal sentrum AS.

Områdene eies i dag av Trym Bolig AS via underselskapet Heimdal Sentrum A/S (gnr/bnr 198/13, 198/193, 198/194, 198/195, 198/320) og Coop Midt-Norge SA (198/12). Planforslaget omfatter også Heimdalsvegen gnr/bnr 316/636, deler av Kirkeringen gnr/bnr 198/186 og 197/913

Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken. Det stilles ikke krav om planprogram eller utarbeidelse av konsekvensutredning. Risiko- og sårbarhetsanalysen viser ingen uakseptabel risiko som krever tiltak.

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



Avgrensningen ved varsel om oppstart



Flyfoto over planområdet

## Planprosess

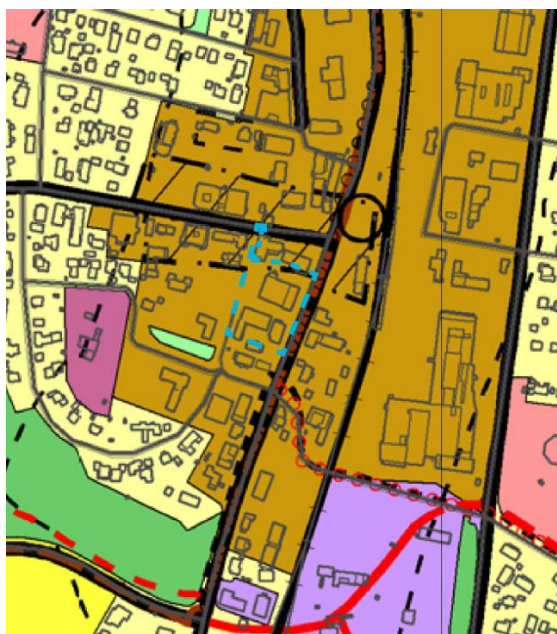
Det ble holdt oppstartsmøte med kommunen 4.10.2016, med tilbakemelding og anbefaling om oppstart 21.10.2016.

Varslingsbrev ble sendt berørte parter, private og offentlige høringsinstanser 30.11.2016, med frist for innspill 8.1.2017. Varsel om igangsatt planarbeid ble varslet i Adresseavisen 1.12.2016, og plandokumenter ble gjort tilgjengelig på plankonsulentens hjemmeside. Det kom inn til sammen sju uttalelser. Innkommende innspill er omtalt under. Komplette planforslag forelå 28.2.2018.

## Planstatus og rammebetingelser

### Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) er planområdet arealformål framtidig sentrumsformål. Planområdet ligger nært knyttet opp til nåværende kollektivknutepunkt, eksisterende hovedvegnett for sykkel, samt framtidig sykkelhovedveg. Sør for området går et belte med grønstruktur som strekker seg mot Bymarka i vest. Nord for området ligger hensynssonen for "Heimdal sentrum". Heimdal har funksjon som bydelscenter, og er et område med høy kollektivtilgjengelighet. Planområdet er innenfor bestemmelsesområde for lokalsenter.



Utsnitt fra KPA. Blå stiplet linje viser planområdet

Det skal avsettes egnet uterom på egen grunn, i samsvar med kommuneplanens soneavgrensing. For Heimdal skal det avsettes 50m<sup>2</sup> per 100m<sup>2</sup> BRA boligformål, eller pr. boenhet. Av dette skal minimum 50 % opparbeides som felles opphold og lekeareal.

I følge KPAs parkeringsveileder ligger planområdet i ytre sone og skal ha minimum 1,2 bilparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, samt minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet. Per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning gjelder 1,5-4 bilparkeringer og minimum 1 sykkelparkering. Per 100 m<sup>2</sup> BRA kontor gjelder 1-2 bilparkeringsplasser og minimum 1,5 sykkelparkering.

Ved boligantall mellom 50-300 boliger er det krav til mobilt avfallssug.

### Nærliggende reguleringsplaner

I gjeldende reguleringsplan er enkelte bygninger merket som spesialområde for bevaring på grunn av sin kulturhistoriske verdi. Innenfor planområdet gjelder dette en bygning.

Vest for området er det vedtatt reguleringsplan for bolig/forretning/kontor i opp til fire etasjer. (reguleringsnummer r20150035). I nordvest er det fra 2012 oppført boligbebyggelse i fire etasjer. På østsiden av jernbanestasjonen er det nylig godkjent regulering med blokkbebyggelse opp mot 8 etasjer (r20150005, Idrettsveien 1 og 3). I nord er det påbegynt detaljregulering med tiltenkt blokkbebyggelse opp til 5 etasjer (r20180019), og Heimdalsvegen 10 og 12 (r20170036) som regulerer til boligbebyggelse og kontor /forretning i sokkeletasje.

Øst for planområdet, langs Heimdalsvegen, er det igangsatt detaljregulering for omstillingspunkt

til Metrobuss. Det er også planarbeid på gang for nytt venstresvingefelt i Heimdalsvegen, mot Ringvålvegen.

### Temaplaner

Bystyret/bygningsrådet vedtok i 2007 at "Mulighetsstudie for Heimdal sentrum sør" skal være retningsgivende for reguleringsplaner som fremmes innenfor området. Prinsipper fra mulighetsstudiet er i hovedsak:

- Etablering av felles parkeringskjeller som dekker parkeringsbehovet for området.
- Definerte kvartaler med klare byggelinjer og gode bevegelles- og siktlinjer. Det er foreslått to gågater som krysser hverandre.
- Sentrale områder kan bygges med inntil fire etasjer, med høy første etasje til næringsformål.
- Der det er registrert bevaringsverdige bygninger klassifisert med lavest verneverdi, må det tas konkrete vurderinger om bygningen bør inngå som spesialområde for bevaring.

### Forhold til overordna plan

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med KPA, med unntak av parkeringsnormen. Planforslaget utfordrer noen retningslinjer som er satt i mulighetsstudiet for Heimdal sentrum. Dette gjelder bebyggelse over fire etasjer, etablering av uterom på tak og innebygd gangforbindelse.

### **Eksisterende forhold i planeområdet**

#### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er ca. 6,2 daa og ligger i Heimdal sentrum, ca. 10 km sør for Trondheim sentrum og 50 m fra Heimdal jernbanestasjon. Heimdal er under transformasjon, der blant annet tidligere næringsarealer og parkeringsareal erstattes med sentrumsformål. Med sin beliggenhet ved jernbanen har Heimdal vokst frem som stasjonsby og er i dag et viktig lokalsenter i Trondheim.

Området avgrenses av Kirkeringen i vest, Heimdalsvegen i øst, eiendom 198/18 i sør og eiendommene 197/98, 197/49, 197/25 og 198/65, 197/98, 197/49, 197/320 i nord.

#### Dagens arealbruk og tilstøtende arealer

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet består av næringsbygg i 1 - 2 etasjer. Generelt er området rundt preget av lav og spredt sentrumsbebyggelse, og asfalterte flater.

Det meste av planområdet benyttes i dag som forretnings- og næringsarealer. Her ligger blant annet dagligvareforretning, trykkeri, frisørsalong og annen detaljhandel i separate to-etasjer bygninger. Det er ingen boliger i eksisterende bebyggelse. Foruten bygningsmassen, er planområdet i dag stort sett preget av asfalterte flater, deriblant en del oppmerkede parkeringsplasser. Heimdal sentrum, som stasjonsby, er registrert som kulturmiljø i KPA. Selv om planområdet ikke ligger innenfor hensynssonen for kulturmiljø i KPA, er enkelte av bygningene innenfor planområdet en del av denne karakteristikken av stasjonsbyen. Heimdalsvegen 3b er klassifisert med antikvarisk verdi, verneklasse C.

Sør for planområdet ligger en restaurant og en bensinstasjon. I sørvest ligger en nyoppført blokkbebyggelse med bolig og forretning/servicevirksomhet. Vest for planområdet ligger en park, en parkeringsplass og noen boliger. Desember 2017 ble det vedtatt regulering av bolig og forretning/ tjenesteyting på naboarealet i vest. Mot øst, på motsatt siden av Heimdalsvegen, ligger Heimdal jernbanestasjon.

#### Topografi, landskap og solforhold

Området inngår i den sørlige delen av Heimdalsplatået. Planområdet er tilnærmet plant, men heller svakt mot øst (kote 142-141). Det har gode solforhold, og bebyggelsen består av lave bygg på 1-2 etasjer. Det er ingen grøntområder innenfor planområdet. I sørvest grenser planområdet til en offentlig park ved Hans Michelsens veg. Parken og kirkegården rett ved, går mot grøntdraget som knytter seg videre vestover mot bymarka. Ca. 300 m fra planområdet i sørvest skråer området bratt mot bekken Søra.

### Grunnforhold

Tidligere grunnundersøkelser har vist at planområdet består av torvlag/ fyllmasser over fast leirelag (grunnrapportundersøkelser R-1557 og R-581). Tilliggende undersøkelser viser at det ikke er stabilitetsproblemer i området.

### Naturmangfold

Det er ikke registrert viktig naturmangfold i kommunens temaplan for biologisk mangfold. Det er heller ikke registrert funn i Artskart.

### Rekreasjonsverdi, barn og unges interesse

Det er ikke registrert barnetråkk- eller lek innenfor planområdet. Parken i sørvest er et viktig rekreasjons- og lekeområde for nærområdets beboere. Søradalen er et betydningsfullt grøntdrag med offentlige friområder og turdrag. Grøntdraget strekker seg til Stabbursmoen skole ca. 400 meter nordvest fra planområdet. Ca. 400 meter vest for planområdet ligger Heimdal idrettsanlegg.

### Kulturminner

Planområdet inneholder en bygning med antikvarisk verdi, klasse C (Heimdalsvegen 3b, gnr/bnr 198/193). Byantikvaren har tidligere åpnet for riving av Heimdalsvegen 3b, forutsatt at kvartalet utformes med en helhetsløsning som er tilpasset øvrig sentrumsbebyggelse. I nord grenser planområdet til hensynssone Heimdal sentrum.

### Trafikkforhold

Heimdal ligger i underkant av en kilometer fra E6 og ca. 15 minutter med bil fra Trondheim sentrum. Planområdet ligger sentralt i forhold til Heimdal jernbanestasjon og Heimdal sentrum som kollektivknutepunkt. Hovedtilkomsten for biltrafikk er via Heimdalsvegen (FV 900), som grenser til planområdet i øst. ÅDT for Heimdalsvegen er 7000. FV 841 Ringvålvegen, er Heimdals hovedgate, og har en ÅDT på ca. 5000. Øvrige veger som grenser til området har lav trafikkmengde. Fartsgrensen i Heimdalsvegen er på 40 km/t. Øvrige veger i området har fartsgrense på 30 km/t.

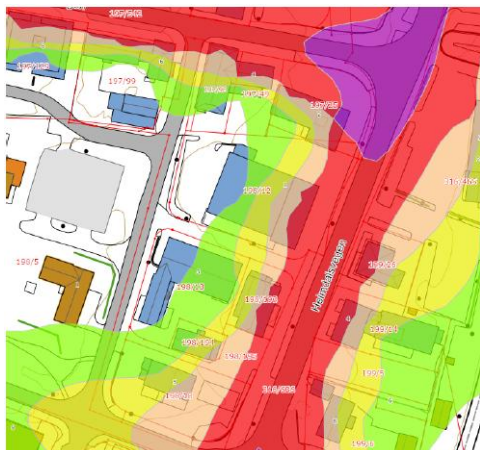
Trafikkforholdene er utredet med kapasitetsberegninger for krysset Heimdalsvegen - Hans Michelsens veg og krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen. Resultatene fra beregningene viser avviksproblemer i krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen. Kapasitetsproblemene vil forekomme uavhengig av utbygging på planområdet. Statens vegvesen har satt i gang arbeid med å utbedre dette krysset.

### *Kollektivtilbud*

Området ligger ca. 200 meter fra bussholdeplasser og jernbanestasjonen. Heimdal stasjon er et av Trondheims kollektivknutepunkter. Toget går til Trondheim sentralstasjon ni ganger om dagen på hverdager. Toget ankommer fra sentralstasjonen åtte ganger om dagen. Busstoppene trafikkeres av blant annet rute 4 og 9. Disse går til Trondheim sentrum 4-6 ganger i timen gjennom store deler av dagen. Det går i tillegg regionbusser fra Heimdal stasjon. Heimdal er også planlagt for framtidig metrobusstrasé.

## Gang og sykkel

Hovedrute for sykkel går langs Ringvålvegen og Heimdalsvegen.



Utsnitt fra støysonekart

## Støyforhold

Trafikk fra Heimdalsvegen og jernbanen er hovedstøykildene i området. Støy fra Heimdalsvegen fører til at planområdet delvis ligger innenfor rød støysone (65-69 dB).

Støyutfordringer har vært et viktig tema i planarbeidet. Det er foretatt støyfaglige vurderinger for å sikre at bebyggelse og uteområder tilfredsstillende krav til støy. Støyrapporten viser at gårdsrommet som omkranses av boliger har tilfredsstillende støynivå. For fasader med støynivå over 60-62 dB bør det kontrolleres at innenivå blir tilfredsstillende. Leiligheter som har støynivå over 55 dB ved mest eksponerte fasade bør være gjennomgående og ha halvparten av rom med støyfølsom

bruk, og minst ett soverom på stille side (vedlagt støyrapport).

## Luftforurensning

Svevestøv (pm10) og nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) er hovedkilden til luftforurensning i Trondheim. Nærmeste måler for luftkvalitet er langs E6 på Tiller. Målinger fra Tiller viser at luftkvaliteten er svært god 98 % av årets timer. 73 timer i året er målt til dårlig og 53 timer svært dårlig. Hovedårsaken til dårlig luftkvalitet på målepunktet var svevestøv fra vegslitasje. Hovedtransportåren langs planområdet (Heimdalsvegen) har 72 % mindre årsgjennsnitttrafikk, halvering av prosentandelen tunge kjøretøy og 30 km/t lavere fartsgrense enn ved målepunktet. Med samme topografiske utforming, vil det være naturlig og anta at luftkvaliteten ved planområdet er tilfredsstillende, og holder seg innenfor akseptable grenser som stilles i retningslinjer for behandling av luftkvalitet (T-1520).

## Energiforsyning

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det er i dag underskudd på strømkapasitet for større utbygginger i området.

## Skole og barnehage

Planområdet ligger innenfor Åsheim skolekrets. Åsheim barneskole ligger ca. 800-900 meter fra planområdet. Åsheim ungdomsskole ligger ca. 1100-1500 meter fra planområdet. Per i dag er det ikke ledig kapasitet i skolekretsen.

Heimdal barnehager (Braidablikk barnehage og Sagmoen barnehage) ligger ca. 1 km fra planområdet, og har per i dag ca. 170 barn. Thyra barnehager har ca. 130 barn og ligger omtrent 1,3 km fra planområdet. I tillegg er det private barnehager og familiebarnehager i nærområdet.

## Beskrivelse av planforslaget

### Hovedformål

Planens hovedformål er å omforme et område fra småhusbebyggelse og parkering, til konsentrert blokkbebyggelse med et mer sentrumpreg.

### Planlagt arealbruk

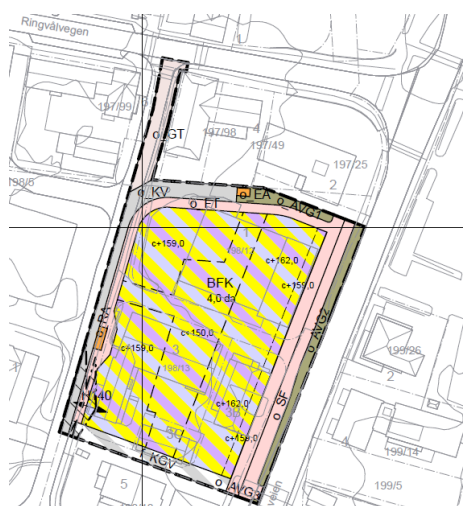
Planforslaget legger opp til at området skal benyttes til bolig-, forretning- og kontorformål. Det er



planlagt opp til 7460 m<sup>2</sup> BRA boliger, og ca. 2900 m<sup>2</sup> BRA forretning og kontor i 1. etasje. Av de 2900 m<sup>2</sup> er det åpnet for at inntil 700 m<sup>2</sup> BRA kan brukes til tjenesteyting som for eksempel bank og bevertning som kafé.

Planen gir mulighet for at en større del av reguleringsformålet kan benyttes som kontor på bekostning av boligbebyggelse. Dette gjelder bebyggelsen ved Heimdalsvegen (bygg 1). Det kan tillates inntil 5100 m<sup>2</sup> BRA kontorformål utover 1. etasje i bygg 1. Det er ikke åpnet for kontor eller forretning utover 1. etasje i byggene benevnt bygg 1 og bygg 2 på plankartet.

### Reguleringsformål



Utsnitt av plankartet

Området foreslås regulert til: bolig/forretning/kontor (BFK, 1802), energianlegg-trafo (o\_EA, 1510), renovasjonsanlegg (o\_RA 1509), kjøreveg (o\_KV, 2011), fortau (o\_FT, 2012), gatetun (o\_GT, 2014), sykkelfelt (o\_SF, 2017), annen veggrunn (o\_AVG, 2019) og kjøre- og gangveg (f\_KGV, 2800).

Arealbruksformål	Bebyggelse og anlegg	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Sum alle arealbruksformål
Sum grunnareal	4007 m <sup>2</sup>	2307 m <sup>2</sup>	6314 m <sup>2</sup>

Formål	Areal
Bolig/forretning/kontor (1802)	3980 m <sup>2</sup>
Energianlegg- trafo (1510)	10 m <sup>2</sup>
Renovasjonsanlegg (1550)	17 m <sup>2</sup>
Kjøreveg (2011)	381 m <sup>2</sup>
Fortau (2012)	764 m <sup>2</sup>
Gatetun (2014)	237 m <sup>2</sup>
Sykkelfelt (2017)	344 m <sup>2</sup>
Annen veggrunn (2019)	346 m <sup>2</sup>
Kjøre- og gangveg (2800)	235 m <sup>2</sup>
	<b>6314 m<sup>2</sup></b>

Arealfordeling Bolig/Forretning/Kontor			
	BRA	Minimum uterom	Minimum parkering
Bolig	Maks. 7460	3562 m <sup>2</sup> (derav halvparten felles)	Bil: 68 (0,8*85) Sykkel: 170 (2*85)



*Illustrasjonsplan som viser uteområdet over første etasje, og maksimalt antall*

### Bebyggelsens plassering og utforming

#### *Forslag til utbyggingsstruktur*

Et hovedgrep er å videreføre den påbegynte fortettingen av Heimdal sentrum og tilpasse utbyggingsstruktur med påbegynte og allerede utførte prosjekter i området. Bygningene er plassert i lengderetning parallelt med omkringliggende gater og danner et skjermet indre gårdsrom. Bygg1 er ca. 80 meter lang. Ved høy vekt på arkitektonisk kvalitet i detaljering og materialbruk ved utformingen av bygget, kan dette bli mindre dominerende.

Det foreslås blokkbebyggelse i fire etasjer, der bygg 1 tillates oppført med en tilbaketrukket femte etasje.

Etasjen skal være tilbaketrukket tre meter fra Heimdalsvegen. Første etasje vil i sin helhet bestå av næringsarealer i en forhøyet etasje. Bebyggelsen er lukket mot Heimdalsvegen som er hovedstøykilden.

Planforslaget ivaretar eksisterende bevegelseslinjer for myke trafikanter, og tilfører gjennomgang for fotgjengere mellom Heimdalsvegen og Kirkeringen. Gateløp og siktlinjer langs Kirkeringen og hovedgaten Ringvålvegen blir ivaretatt.

Gjennom bebyggelsen, mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen, skal det etableres et gangareal som skal føre mot det regulerte gangarealet i naboplanen i vest. Gangarealet skal ha minimum bredde på fire meter og, skal lede gjennom torgløsningen i kjernen av bebyggelsen.



*Planløsning som viser tiltenkte arealer i første etasje.*



*Snittillustrasjon som viser gangarealet gjennom bebyggelsen (vedlegg illustrasjoner)*

Det har tidligere vært et sentralt spørsmål om torgløsning og større deler av gangarealet skulle være åpent. Dette for å skape en utendørs offentlig møteplass. Torget skulle være i tilknytning til en planlagt gågate i Kirkeringen. Da det ikke ble gågate i Kirkeringen, foreslås en løsning med overbygd torg og gangareal. Denne løsningen gir større og mer helhetlig uteromsareal over første etasje, samt at det også gir et torg-/gårdsrom som i større grad kan benyttes uavhengig av årstid. Gårdsrommet skal inneha overbygg med dagslys.

Utearealet over første etasje skal ha universelt utformet atkomst fra bakkenivået.



Tverrsnitt (vest-øst)

og langsnitt (nord-sør) (vedlegg snitt)

### Grad av utnyttning

KPA sier at i områder for sentrumsformål skal ha en arealutnyttelse på minimum 10 boliger per dekar. Med beliggenheten i Heimdal sentrum og beliggenhet nær kollektivtransport er det foreslått en høy utnyttelse av området. Maksimal tillatt utnyttning for boligbebyggelse er 7460 m<sup>2</sup> BRA, fordelt på maksimalt 85 boenheter. Dette gir en utnyttelse på 20,3 boliger per dekar. For å få en variert boligsammensetning er det satt bestemmelse om at det skal være maksimalt 40 % 2-roms og minimum 40 % 3-roms eller større leiligheter.

Utarbeidet skisse viser 81 leiligheter fra 35 til 140 m<sup>2</sup>.

Boligareal m <sup>2</sup>	Antall leiligheter
35-50	27
50-80	32
80-100	11
100-130	11

Vedlagte eksempel for romfordeling viser 27: 2-roms, 43: 3-roms og 11: 4-roms leiligheter. Leilighetsfordelingen er satt i samsvar med kundegrunnlaget i området. For å være fleksibel i forhold til målgruppen vil enkelte 4-roms leiligheter kunne gjøres om til 3-roms (vedlegg planer). Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse er 92 m<sup>2</sup> BRA.

Bebyggelsen i bygg 1 er satt fleksibel slik at det kan etableres boliger og/eller kontorer. Maksimalt tillatt BRA kontor i feltet er satt til 5100 m<sup>2</sup>. For mer detaljert utregning av arealutnyttning vises det til vedlegg arealoversikt.

### Parkering

Det legges opp til parkering i kjeller for all boligbebyggelse og forretning/kontor. Det er i tillegg berammet plass for 50 offentlige parkeringsplasser. Parkering går over to kjellerplan.

Planen dimensjonerer for 0,8 parkeringsplasser bil per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, og 1,5 bil per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning/kontor. Parkeringskjeller er anlagt slik at den for fremtiden kan tilknyttes ny parkeringskjeller i vest, dersom det oppstår behov.

Det legges opp til både innen- og utendørs sykkelparkering. Minimum halvparten av sykkelparkeringen skal legges under bakken. Med sin sentrale beliggenhet legges det opp til sykkelparkering som er høyere enn kravene KPA setter. Det skal etableres to parkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, og to sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning og kontor.



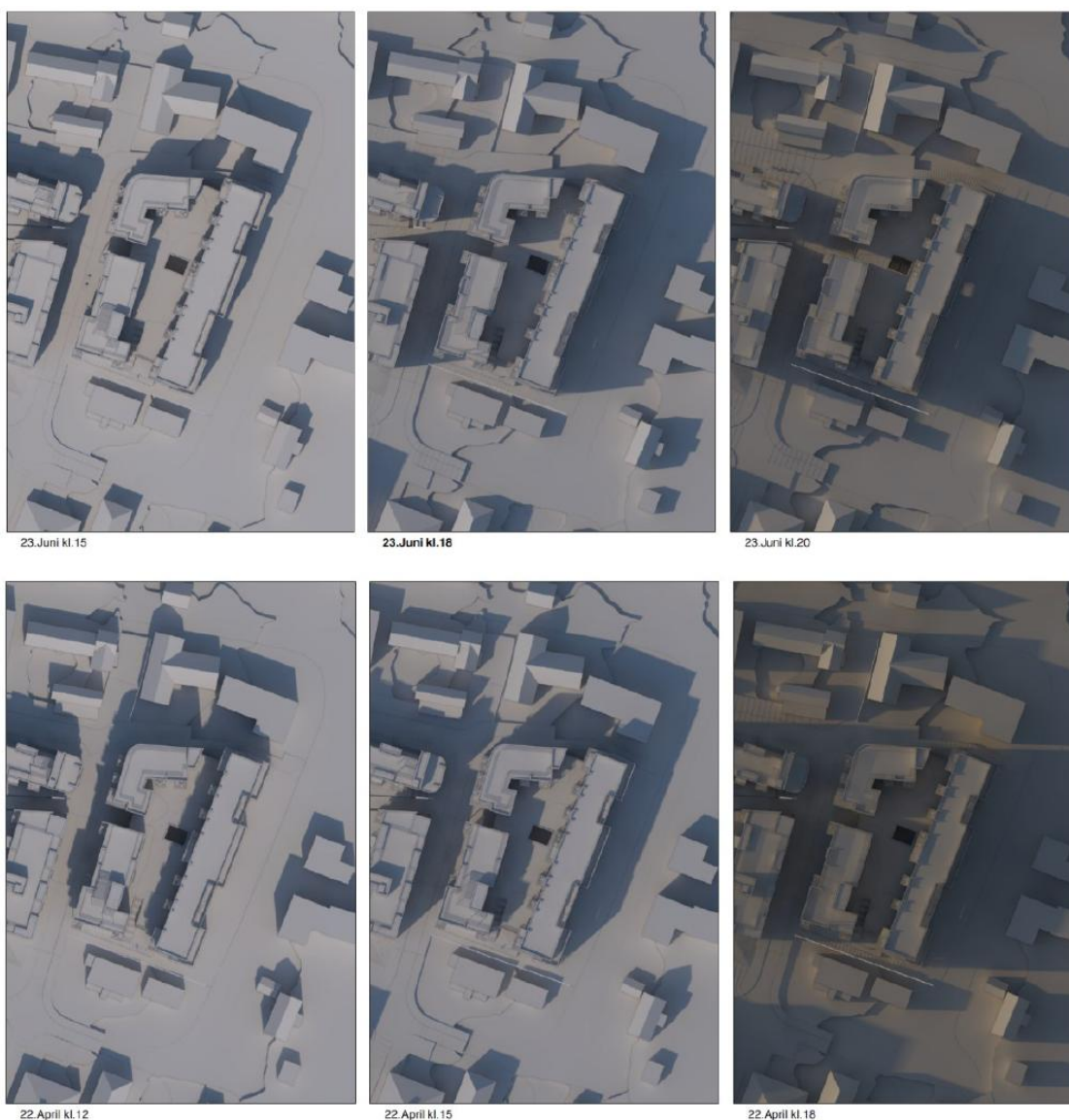
### *Uteoppholdsareal*

I områder med høy utnyttning (mer en 6 boliger per dekar) kan uteareal etableres over bakkeplan. Fellesareal kan avsettes på eksisterende offentlige friområde med god avstand og tilgjengelighet til boligformålet (KPA § 30.4). Uterom tilknyttet bolig bør være mest mulig sammenhengende og skjerma mot motorisert trafikk, og skal utformes etter prinsipper om universell utforming.

Andel boliger medfører behov for inntil 3 562 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal, hvorav halvparten skal være felles uteoppholdsareal. Dette dekkes med uterom på tak over første etasje, felles takterrasser på bygg 2 og bygg 3, og private balkonger.

Med nærheten til den offentlige parken i Hans Michelsens veg er det lagt opp til at 800 m<sup>2</sup> av parken kan inngå i beregningen av felles uteoppholdsareal (vedlegg uteoppholdsareal). Tidligere er 700 m<sup>2</sup> av parken medregnet som uteareal for den vedtatte planen for Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg (r20150035). Parken er totalt på 2100 m<sup>2</sup>.

Planområdet har gode solforhold på felles og private uterom (vedlegg uteoppholdsregnskap). Det vil bli minimalt med skyggelegging av boligareal eller nærliggende park.



*Figuren viser solforhold ved maksimal utbygging for boliger*

### *Gatetun*

Tilgrensede samferdselsanlegg til Ringvålvegen er satt av til formålet gatetun. Formålet med gatetunet er å ivareta Ringvålvegen som hovedgate, med større areal for myke trafikanter og forhindre biltrafikk mellom Ringvålvegen og Kirkeringen for å sikre framkommelighet for metrobussen i Ringvålvegen.

### *Vann og avløp*

Planforslaget fordrer en omlegging av eksisterende VA-trase gjennom tomten. Ledningsplan og overordnet VA-plan er vedlagt.

### *Energianlegg trafo*

Området ligger innenfor kommunens konsesjonsområde for fjernvarme. Det er lagt opp til ny trafo for å dekke strømbehov i planområdet.

### *Renovasjonsanlegg*

Avfallshåndteringen skal skje gjennom mobilt avfallssug, samt nedgravde containere for papp- og papiravfall. De nedgravde containerne skal plasseres i Kirkeringen med en lomme for avfallsbil der fortauet vil svinge bak containerne. Dockingpunktet for mobilt avfallssug skal være felles med reguleringsplan r20150035, Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg (g.nr/b.nr. 198/5 og 198/203). Håndtering av næringsavfall skal løses innomhus.

### *Trafikk og varelevering*

Adkomst for bil er fra Kirkeringen med nedkjøring til felles parkeringskjeller i to plan.

Hovedvareleveringen til området BFK er tenkt fra nordsiden av planområdet. Det er også lagt opp til varelevering i sør, langs f\_KGV i sør (vedlegg illustrasjonsplan).

### *Brann og redning*

Rømming fra leiligheter kan skje via hovedtrapp og balkonger. Leiligheter mot Heimdalsvegen, Hans Michelsens veg og Kirkeringen har vinduer og/eller balkonger som kan benyttes til redning. Det er ikke kjørbare atkomst til bakgården/utearealet.

## **Virkninger av planforslaget**

### Forhold til overordnet plan

Planforslaget vil avvike fra kommuneplanens arealdel for bestemmelsene som gjelder for parkering. Med sin plassering i sentrum og nært kollektivtransport er antall parkeringsplasser satt til krav som tilsvarer parkeringsbestemmelser for midtre sone. Heimdal sentrum tilhører parkeringsbestemmelser for ytre sone.

Med krav om å dekke 50 offentlige parkeringsplasser vil i sum antall bilparkeringsplasser komme innenfor ytre sone. I bestemmelsene knyttes disse til parkering for forretning og tjenesteyting.

Planforslaget følger i hovedsak rammer satt i mulighetsstudiet for Heimdal sentrum fra 2007. Byggehøyden tar generelt hensyn til vedtaket om fire etasjer selv om bygget mot Heimdalsvegen har en inntrukket femte etasje. Planen utfordrer mulighetsstudiet med etablering av uterom på tak.

### Stedets karakter, byform og estetikk

Planforslaget legger opp til økt utnyttelse av kvartalet, og vil gi området et mer urbant preg. Bybildet blir endret med høyere og ny bebyggelse. Den foreslåtte bygningsmassen viderefører den karakteren det legges opp til i fortettinga av Heimdal sentrum gjennom prosjektet i Kirkeringen 1 - 5, og Hans Michelsens veg 8, 10 og 12 og planen Anne Ekrems veg/Hans Michelsens veg. Bebyggelsen danner et tydelig byrom og gir en klar siktlinje mot Ringvålvegen. Planforslaget forutsetter at eksisterende bebyggelse innenfor planområdet blir revet. Dette gjelder også Heimdalsvegen 3b som har antikvariske verdi.

Gang- og siktlinjer som er med på å definere kvartal og linjer i Heimdal sentrum, kan virke oppbrutt med planforslaget. Det går en linje fra naboplanen i vest over dette planområdet og mot Heimdalsvegen. Som Siktlinjen vil bli brutt mot bygget ved Heimdalsvegen, mens ganglinjen opprettholdes som en innebygd passasje.



*Fotomotasje sett fra Heimdalsvegen i sør*

*Fotomontasje sett fra Ringvålvegen inn Kirkeringen*

### Støy- og støvforurensning

Boligbebyggelsen vil ligge nært opp til trafikkert bilveg og jernbane. Mest støyutsatt er bebyggelsen som er østvendt mot Heimdalsvegen. Høyeste lydnivå mot fasade vil være 68 dB.

Boligene vil ligge innenfor de støykrav som er stilt i KPA. Det stilles krav til planløsninger som soverom mot stille side og gjennomgående leiligheter. Bygningsstrukturen fører til uteoppholdsareal og en stille boligside som er skjermet for ytre støy og støvforurensning (vedlegg støyutredning).

Ved å sammenligne trafikkdata og topografiske forhold med nærmeste data for støvforurensning, er det rimelig å anta at støvforurensning ligger innenfor det som blir ansett som gode målingsverdier i henhold til de soner som er satt i retningslinjer for behandling av luftkvalitet (T-1520). Tiltaket er i henhold til retningslinjer for luftkvalitet med formål om fortetting og arealbruk som stilles for sentrumsområder og kollektivknutepunkt, med mål om mindre vekst i biltrafikken.

### Sol og skyggevirkinger

Planforslaget medfører bebyggelse som vil kaste skygge i større grad enn i dag (vedlegg sol og skygge). Dette gjelder i hovedsak eget gårdsrom og østover på Heimdalsvegen. Bebyggelsen nord for planområdet (forretning og service) vil få noe mer skygge mot fasade.

Bebyggelsen vil ikke føre til skyggelegging av parken sørvest for området, men det medfører skygge på eget uteareal. Solforholdene vil være gode midt på dagen, men bebyggelsen vil skyggelegge størsteparten av det indre utearealet sommerstid kl 18.00. Med de to takterrassene og parkarealet vil utearealet ha nok sol til å oppfylle de krav som er stilt for solforhold (vedlegg uteoppholdsareal).

### Kulturminner og kulturmiljø

Heimdalsvegen 3b (gnr/bnr 198/193) er klassifisert med antikvarisk verdi klasse C. Denne forutsettes revet. Planen medfører at ny bebyggelse vil grense opp mot hensynssonen for Stasjonsbyen Heimdal. Bebyggelsen vil være høyere enn hva som er tilfellet i hensynssonen.

### Forhold til krav i Naturmangfoldloven

Det er ikke registrert naturmangfold innenfor området, og planen kommer dermed ikke i konflikt med bestemmelser i Naturmangfoldloven.

### Trafikkforhold/kollektivtrafikk

Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede retningslinjer og mål om nullvekst i personbiltrafikken. Dette begrunnes med svært god kollektivdekning og nærhet til Heimdal jernbanestasjon og hovedveg for sykkel.

Ved å stenge for biltrafikk mellom Kirkeringen og Ringvålvegen, vil planen redusere mengden biltrafikktrafikk mot Ringvålvegen. Planforslaget vil gi trafikkvekst i Heimdalsvegen. Krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen planlegges utbedret for å møte framtidens trafikkløsning. Behovet for utbedring er uavhengig av planforslaget (vedlegg trafikknotat).

Med formål som genererer besøksintensiv virksomhet og økt boligtetthet er det i planarbeidet vektlagt gode og sikre ferdselsforbindelser for myke trafikanter. Forbindelse mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen sikres ved gangatkomst gjennom bebyggelsen i første etasje samt med fortau i nord og sør. Gatetunet i nord vil gi gode og trygge gangforbindelser mot Ringvålvegen.

### Rekreasjonsinteresser/uteområder

I hovedsak vil utearealer være lokalisert på takplan i første etasje, og på de to takterrassene i byggene mot Kirkeringen. Dette skaper et skjermet uterom. Utearealene skal beplantes og vil være med å gi et grønnere preg på området enn det har i dag. Opparbeidet felles uteareal i gårdsrommet mellom bebyggelsen og i tiliggende offentlig park i vest vil gi gode uterom for lek og sosialt samhold. I sørvest finnes kvartalslekeplass med god tilkomst fra planområdet.

Rådmannen har gått med på at man i planen får regne deler av parken ved Hans Michelsens veg (vedtatt reguleringsplan r20150035) inn i uteromsregnskapet. Parken ligger nært og med sikker atkomst. Den er av en slik størrelse at kravet om uteareal på egen grunn kan avvikes, og parkområdet innregnes slik det er åpnet for gjennom KPA § 30.4. Det er stilt rekkefølgekrav til at parken må oppgraderes og tilrettelegges før brukstillatelse for boligene kan gis.

Det stilles krav om universell utforming som sikrer atkomst mellom uterommet over førsteetasjen og bakkenivået ved f\_KGV. Det sikres også tilgjengelighet til de felles takterrassene med trapp og

heis. Det er fortau/gangareal rundt hele planområdet. Dette er positive tiltak for trygg ferdsel. Fortetting i sentrumsområdet har et folkehelseaspekt da det gir mulighet for å øke hverdagsaktivitet gjennom å redusere behovet for motorisert transport.

#### Barnehage- og skolekapasitet

I opptaksområdet Breidablikk/Åsheim/Stabbursmoen/Kattem var det 905 barn bosatt i alderen 1-5 år i 2016. Samtidig var det 887 plasser, som gir en lokal dekningsgrad på 98 prosent. Dette gir noe underdekning for området. Samtidig peker *Plan for areal til offentlige tjenester 2017-2050* på at det er to nye barnehager under regulering, en på Øvre Solberg og en i Kattemskogen.

Planområdet hører til Åsheim skolekrets. Tilliggende områder langs Heimdalsvegen og naboplanen i vest hører til Stabbursmoen skolekrets. Det er god og sikker skoleveg. Det er stilt rekkefølgekrav om at det må dokumenteres tilstrekkelig kapasitet før det kan tillates boligbygging.

#### Konsekvenser for klima, det ytre miljø

Planforslaget legger opp til økt fortetting i Heimdal sentrum og nært kollektivknutepunktet. Sett i et klimaperspektiv er dette positivt. Beboerne vil ha kortere gangavstand til daglige gjøremål, handels- og kollektivtilbud. Dette er positivt med tanke på å ivareta nullvekstmålet. Samtidig ligger planområdet på Heimdal, 10 km utenfor Trondheim sentrum, og i følge reisevaneundersøkelser er det sannsynlig at man her vil ta i bruk bil mer enn om man bor i bysentrum.

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Etablering av offentlig fortau og gatetun vil medføre noe økte driftskostnader for kommunen.

#### Konsekvenser for næringsinteresser

Det tilrettelegges for etablering av forretning og kontor. Dette antas å være positivt for etablering av næringsvirksomhet på Heimdal.

#### Avveining av virkninger

Nye byggehøyder og andre bygningstyper enn i det etablerte naboskapet kan oppleves negativt, men området er under transformering. Vedtatte plan i vest vil ha noe tilsvarende uttrykk, og høyden mot Heimdalsvegen holdes på tilsvarende høyde som andre planer/planforslag.

Gangforbindelsen mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen foreslås overbygd. Gangareal og torget som er vist i mulighetsstudiet her, har mistet noe av sin funksjon da Kirkeringen ikke er gågate. En hel sammenhengende flate på utearealet vurderes som mer positivt for beboerne, og vil gjøre bruken av arealet mer fleksibelt, enn om det hadde vært oppstykket av åpent torg/gangareal. Et torgareal på bakkenivå ville også fått dårlige solforhold pga omkringliggende bebyggelse. Det vurderes derfor som viktigere å få en helhetlig uteromsflate for beboerne. Heimdal mangler gode offentlige torgareal. Det er viktig at dette følges opp i framtidige planarbeid for Heimdal sentrum.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet ROS- analyse og kartlagt følgende tema som er nærmere utredet: masseras/skred, radongass, sårbar flora, kulturminner, veg/bru/kollektivtransport, skole/barnehage, tilgjengelighet for utrykningskjøretøy, vannforsyning, brannslukningsvann, kraftforsyning, støv og støy, forurenset grunn, ulykke i av- og påkjørsler, ulykker med gående og syklende og ulykke ved anleggsgjennomføring.

#### **Planlagt gjennomføring**

Det foreligger ingen konkrete utbyggingsplaner. Dette er bl.a. avhengig av tilstrekkelig skole- og



barnehagekapasitet i området.

Det er i bestemmelsene stilt krav til både gjennomføringen av tiltaket, samt rekkefølgekrav, før ferdigattester eller brukstillatelser kan gis.

### **Planprosess og innkomne innspill**

Iht. plan- og bygningslovens § 12-1, 12-3 og 12-8 ble planforslaget varslet pr. brev den 30.11.2016 til berørte grunneiere og offentlige etater. Frist for innspill ble satt til 8.1.2017. Varsel om igangsatt planarbeid ble varslet i Adresseavisen 1.12.2016. Plandokumenter ble samtidig synliggjort på plankonsulentens hjemmeside.

#### Sammendrag av merknader med kommentarer

Følgende parter hadde innspill til planforslaget:

#### Fylkesmannen i Sør- Trøndelag 10.1. 2017

Fylkesmannen er positiv til fortetting i områder rundt kollektivknutepunkter.

Reguleringsbestemmelsene bør sikre et minimumsantall for boligutbygging. Det bør settes av minst mulig areal på bakken til parkering. Fylkesmannen oppfordrer til å være i dialog med kommunen med hensyn til endringer i fremtidige parkeringskrav. De peker på at det må gjennomføres støyberegninger og vurdering av luftkvalitet, samt kontroll av forurensning i grunnen. Fylkesmannen minner om at hensyn til barn og unge, sosial helse og samfunnsikkerhet må ivaretas videre i prosessen.

*Kommentar:* Krav og kvaliteter som stilles til en kompakt byutvikling har vært sentralt i planarbeidet. Planen er utarbeidet i dialog med støykonsulent. Det er foretatt støymålinger og utarbeidet støyfaglig vurdering. Luftkvaliteten er vurdert, samtidig som bygningens utforming er utarbeidet etter prinsipper for forbedret luftkvalitet for boligbebyggelse. Det er ønske om en fleksibilitet mellom boligutbygging og forretning/konto for å møte fremtidige utbyggingsbehov, og tilrettelegge for rett virksomhet på rett sted innafor sentrumsformål, og bestemmelsesområder for lokalsenter. Planforslaget ivaretar kravet til tetthet der kommuneplanens arealdel stiller krav om minimum 10 boliger pr dekar.

#### Trønderenergi nett, 15.12.2016

Trønderenergi nett sier at det må avklares om det er begrenset kapasitet på tomten med dagens kabler.

*Kommentar:* Plankonsulent har vært i dialog med Trønderenergi nett for en hensynsfull plassering av ny nettstasjon.

#### Sør- Trøndelag fylkeskommune 19.12.2016

Fylkeskommunen påpeker at forslaget vil føre til en sterk fortetting av Heimdal sentrum og at dette er positivt da det er i tråd med nasjonale og regionale mål. Fylkeskommunen påpeker samtidig at det er grunn til å se nærmere på høydesetting i forhold til stedets omgivelser og den nærliggende hensynssonen. Bygninger som rives bør fotodokumenteres.

*Kommentar:* Bebyggelsens høyder er redusert til maksimalt å inneha fire etasjer, med en tilbaketrukket 5. etasje i bygget langs Heimdalsvegen. Dette i henhold til omkringliggende og detaljreguleringer; Kirkeringen 1 og 5, Anne Ekrens og Hans Michelsens veg og påbegynte; Heimdalsvegen 7 og 9 og Kirkeringen 2A, 2B, 4 og 4B. Reguleringsbestemmelsene forplikter fotodokumentasjon før bygninger kan rives.

Jernbaneverket, 20.12.2016

Jernbaneverket ser det som positivt med høy utnyttelse i nærheten av Heimdal stasjon. Sikkerhet for ferdsel i området må beskrives. Særlig gjelder dette økt risiko for "villferdsel" over jernbanesporet. De ønsker rekkefølgekrav som sikrer sikkerhetsgjerdene mot jernbanen. Jernbaneverket peker på utfordringer som planområdet står ovenfor når det gjelder grunnforhold, drenering, overvannsbehandling støy og vibrasjon. Dette gjelder virkninger en fremtidig utbygging vil gi for jernbanen, og vibrasjoner og støyproblemer jernbanen vil påføre en fremtidig boligbebyggelse.

*Kommentar:* I planarbeidet har det vært fokus på trygge forbindelseslinjer for myke trafikanter som leder trafikken mot Heimdalsvegen og undergangen til jernbanestasjonen. Rekkefølgekrav som sikrer "villkryssing" mot jernbanen på motsatt side av Heimdalsvegen er ikke sett å være aktuelle for reguleringsplanen. Støyfaglig utredning og utarbeidelse av VA-plan er utarbeidet i planarbeidet. Det er videre satt bestemmelser som sikrer undersøkelser av grunnen før utbygging.

Politiet - Sør- Trøndelag politidistrikt, 23.12.2016

Politiet mener at atkomst med bil via parkeringskjeller ikke er tilstrekkelig. Alle innganger må ha kjøreatkomst med bil frem til egen inngang på arealer som ikke er forbeholdt myke trafikanter. Varelevering og avfallshåndtering må skje uten å benytte fortau/gangveg.

*Kommentar:* Kjøreatkomst til boliginngangene er i hovedsak ment via parkeringskjeller. Det er derfor nødvendig at disse merkes godt/er oversiktlige å finne fram til for nødvendig tilbringertjenester. I tillegg er det atkomster på bakkeplan for de fleste av boligene. Disse vil skje over fortau, men tilbringertjenester er i hovedsak av kortere varighet og bør således være av liten konflikt med myke trafikanter. Plasseringen av avfallsanlegget er ikke optimal, men er plassert slik at tømming ikke skjer over fortau.

Statens vegvesen (SVV), 5.1.2017

SVV minner om at støynivået langs Heimdalsvegen er høyt, og at det kan bli krevende med boligbebyggelse som tilfredsstiller krav. De påpeker videre at inn-/utkjøring fra parkeringskjeller og varelevering bør plasseres slik at de ikke kommer i konflikt med myke trafikanter. SVV mener det bør utføres en trafikkvurdering av kapasiteten ved i Heimdalskrysset. De anbefaler sykkelparkering under tak nært inngangspartiet til forretning.

*Kommentar:* Områdets støyproblematikk er kjent. Utfordringen ligger i å utforme boliger som tilfredsstiller krav til støy, samtidig som de krav som stilles til fortetting i et sentrumsområde blir opprettholdt. Det er engasjert støykonsulent for å kunne tilpasse bygningsmassen til kravene som settes.

Det har blitt gjennomført trafikkanalyser som blir hensyntatt i videre planlegging. For å få en mest mulig hensiktsmessig trafikktilførsel, varelevering, og inn- og utkjøring av parkeringskjeller er det utarbeidet vegplan. Planbestemmelsene utformes slik at de krav som stilles til støy, hensynssoner for sikt, og tilstrekkelig og hensiktsmessig sykkelparkering blir ivaretatt.

Yavus Sencan, 20.02.2017

Eier av tilstøtende eiendom gnr.198, bnr. 18 ønsker å bli informert og inkludert i det videre planarbeidet.

*Kommentar:* Det har blitt avholdt informasjonsmøte og dialoger med Sencan.

**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. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.