



Detaljregulering av Heimdalsvegen 10 og 12, planbeskrivelse offentlig ettersyn

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 20.2.2018

Dato for godkjenning av bygningsrådet : 20.3.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Eggen Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Alpha Aksepta AS og Heimdalsvegen 12 AS. Komplette planforslag forelå 12.1.2018.

Hensikten med planen er å utvikle eiendommene Heimdalsvegen 10 og 12 med en bedre arealutnyttelse. Planforslaget legger vekt på en sentrumsstruktur med fire etasjer ut mot Heimdalsvegen med en høyere bakenforliggende bebyggelse og et stort felles uterom skjermet fra støy.

Planforslaget legger til rette for blandet formål: boliger/forretning/kontor for eksisterende bebyggelse i nord, og et gatetun ut mot vegkrysset. For resterende del av planområdet foreslås det boligbebyggelse (blokker). I tillegg reguleres og bygges det inn nytt fortau langs Heimdalsvegen og et gatetun mot Johan Tillers vei.

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



Oversiktskart
Heimdals sentrum

- Metrobusstrase
- Jernbane
- Gang og sykkelveg
- Ny tverrforbindelse
- Heimdalsvegen 10 og 12

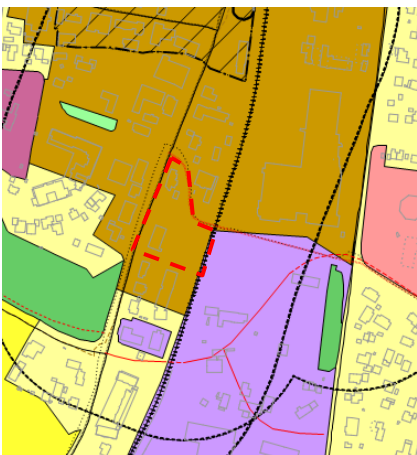
ALPHA AKSEPTA AS
SVERRESBORG MALERSERVICE AS
HEIMDALSVEN 10 OG 12

OVERSIKTSPLAN

1625 REGULERINGSPLAN A10-01
27.10.2017

EGGEN ARKITEKTER AS
Harstein Vestre Gård Statråd Krohgs veg 15E 7021 Trondheim
tlf. +47 72 56 75 10 www.eggen-arkitekter.no

Planstatus

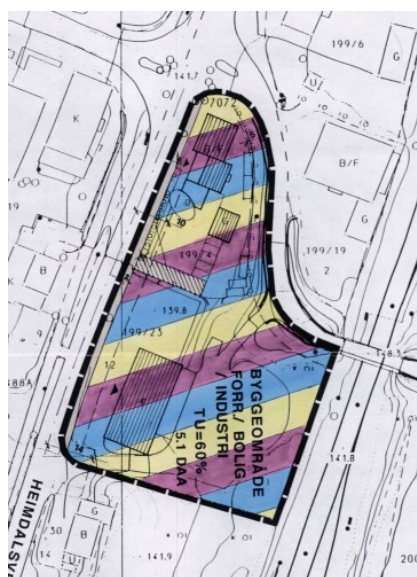


Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Planområdet er i gjeldende KPA vist som sentrumsformål og er en del av Heimdal sentrum. Bestemmelsesområde lokalsenter gjelder, og Heimdalsvegen er definert som kollektivåre. Krav for ytre sone; parkering (min 1,2 bilparkeringsplasser og min 2 sykkelparkeringsplasser) og uterom (50 m² uterom pr. 100 m² BRA eller boenhet) er i utgangspunktet gjeldende.

Det er krav om minimum 10 boliger pr. daa.

Planforslaget avviker ift. andel bilparkeringsplasser enn hva normen i KPA krever. Ut over dette anses planforslaget å være i tråd med de føringene gitt i KPA.

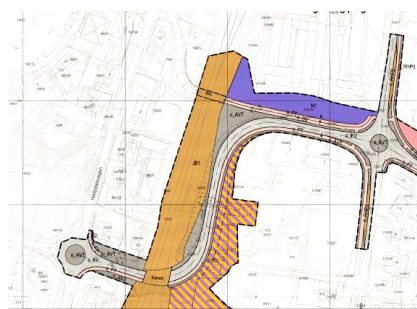


Gjeldende reguleringsplan (r1087b) mindre endring av Heimdalsvegen 10-12, Knutstua (22.11.1995)

Regulert til blandet formål; bolig, forretning, kontor og lignende, der total utnyttelse (TU) er satt til = 60 %. Planområdet er vist med to atkomster fra Heimdalsvegen og har en definert byggegrense ut mot Heimdalsvegen.

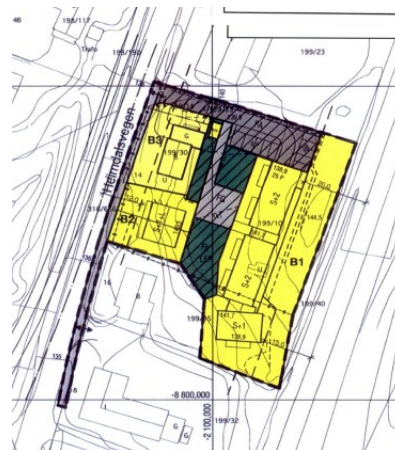
Planforslaget avviker ift. tillatt utnyttelse gitt i reguleringsplan r1087b, og det foreslås at atkomstene samles sør for denne planen. Ut over dette anses planforslaget å være i tråd med reguleringsplan r1087b.

Andre planvedtak som berører planforslaget



Detaljplan for ny vegforbindelse mellom Heimdalsvegen og Industriveien (r20140008), vedtatt 20.11.2014, fastsetter at tidligere vegkobling over jernbanen (Smedbrua) kun blir for gange- og sykkel i framtiden.

Detaljplan for Heimdalsvegen 14-16 gnr/bnr 199/10 m. fl. (r1087c) vedtatt 25.8.2008, der felles avkjørsel også vil bli felles med foreslåtte planforslag for Heimdalsvegen 10 og 12 for å minimere atkomster til Heimdalsvegen.



Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

Gnr/Bnr:	Adresse:	Hjemmelshaver:
199/4	Heimdalsvegen 10	Alpha Aksepta AS, Heimdalsvegen 10, 7080 HEIMDAL
199/23	Heimdalsvegen 12	Heimdalsveien 12 AS, 7080 HEIMDAL
316/636	Deler av veggrunn	Sør-Trøndelag fylkeskommune, pb. 2350 Torgarden, 7004 TR.
199/15	Knutstua (atkomst)	Heimdalsveien 12 AS, 7080 HEIMDAL
199/10	Del av atkomsten til Heimdalsvegen 14B	Heimdalsveien 14 Borettslag, C/o Bonitas Eiendomsforvaltning AS, Kjøpmannsgata 52, 7010 TR.

Beliggenhet; bydel, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger på sørsiden av Heimdal sentrum og avgrenses av Heimdalsvegen i vest, jernbane i øst, Johan Tillers veg i nord og boliger i sør. Planområdet er på ca 6,2 daa.

Eksisterende bebyggelse i Heimdalsvegen 10 benyttes i dag til næring/kontor i 1. og 2. etasje (et regnskaps- og revisjonsfirma med 10 – 15 ansatte) og bolig i deler av loft og 2. etasje (to leiligheter).

Eksisterende bebyggelse i Heimdalsvegen 12 benyttes til forretning/næring/lager (et malerfirma som har sitt hovedkontor med et større antall servicebiler). Tilstøtende eiendommer i nord og vest benyttes til blandet sentrumsformål: næring, forretning, tjenesteyting og bolig. Tilstøtende eiendommer i sør er i hovedsak boligbebyggelse med noe innslag av næring.

Grunnforhold; rasfare, forurensing i grunnen, kulturminner og offentlige ledninger

Grunnforhold - geoteknisk

Grunnen består hovedsakelig av torv og humusmasser med mektighet opp mot 3 m over fast siltig leire.

Forurensing i grunnen

Trondheim kommunes aktsomhetskart viser at grunnen ikke er registrert som forurenset.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner i planområdet. Eksisterende bebyggelse er ikke klassifisert som verneverdig.

V/A - forhold

Eksisterende ledninger:

Heimdalsvegen VL 150 2009/OV300 1985/ SP200 1970

Johan Tillers veg: PE100R 180 2014.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Naturverdier, rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk og om areal brukes av barn og unge

Det er ingen registrerte naturverdier eller rekreasjonsverdi i planområdet. Det er en snarveg fra Heimdalsvegen gjennom planområdet til østsiden av jernbanen via Johan Tillers vei (over Smedbrua).

De nærmeste rekreasjonsarealer fra planområdet er ved Åsheim ungdomsskole (ca 800 m) med flerbrukshall og utvendig baneanlegg. På østsiden av jernbanen ved Breidablikk skole (ca 500 m) ligger samfunnshus og Heimdal idrettsanlegg, med flere utendørsbaner. I Idrettsveien 1 – 3 er det

under opparbeidelse en offentlig bydelspark, og ved kirken er det en liten park. Planområdet har god tilknytning til gang – og sykkeltilbud for å komme seg rundt i området.

Det er gjennomført barnetråkkregistrering for skolene på Heimdal. Barnetråkkregistreringen viser steder barn vil endre eller prøver å unngå sannsynligvis er knyttet til jernbaneovergangen - der det har vært utfordringer ift. biltrafikk. Planområdet blir ikke brukt som lekeområde i dag.

Stedets karakter; topografi, solforhold, eksisterende bebyggelses struktur og form

Heimdal sentrum ble etablert som stasjonsby ved anleggelsen av Dovrebanen tidlig på 1900-tallet, og var fram til år 1965 kommunesenter for Leinstrand og Tiller. Sentrumskjernen er fra tidlig 1900-tallet, og har en blandet bebyggelse i alder og utforming (volum, høyde, takform og materialbruk). Bebyggelsen rundt jernbanestasjonen er utformet bymessig i 3-4 etasjer med fasadeliv mot fortau. Strukturen løser seg opp gradvis, med økende avstand fra sentrum.

Jernbanelinjen skiller bydelen, med sentrumsfunksjoner, service og handel på vestsiden og industri/tyngre virksomheter på østsiden. På begge sider ligger boligbebyggelse. De to delene forbindes av underganger for gående ved stasjonen og undergang for kjørende lenger nord mot Bjørndalen. En ny vegforbindelse sør for planområdet mellom Heimdalsvegen og Industriveien vil koble bydelene mer sammen, og brua over jernbanen i Johan Tillers veg fristilles som ny tverrforbindelse for gående og syklende.

Området heller svakt mot sørøst og anses å ha gode solforhold i dag.

Trafikkforhold;

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Heimdalsvegen fungerer som en hovedveg på Heimdal med en ÅDT pr i dag på ca. 7300 (NVDB 2016). Flere store virksomheter har tilholdssted på Heimdal og Heimdal stasjon fungerer som et knutepunkt for buss og tog. Heimdal fungerer også som et innfartspunkt til Trondheim for biltrafikk sør - og vestfra gjennom sentrum. Det finnes i dag ingen direkte påkjøring til E6 fra Heimdal. Dette gjør at trafikk må kjøre sørover eller nordover i Heimdalsvegen for å knytte seg på E6.

Dagens trafikksituasjon på Heimdal vil gi framkommelighetsproblemer for Metrobussen. Det er et mål at personbiltrafikken gjennom Heimdal sentrum skal reduseres. Det vurderes tiltak for å lede gjennomkjøring for personbiltrafikk i bydelen utenom Heimdal sentrum. Framtidig kobling mellom Johan Tillers veg og E6 vil avlaste gjennomkjøring i Heimdal sentrum.

Antatt generert ÅDT fra virksomhetene innenfor planområdet er estimert til ca. 200-300. Heimdalsvegen 10 og 12 har i dag hver sine kjøreadkomster.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Vestsiden av Heimdalsvegen er opparbeidet med hovedsykkelrute og gangfelt forbi reguleringsområdet. Østsiden av Heimdalsvegen mangler tilbud for gående på samme strekning. Johan Tillers veg er regulert som gang- og sykkelveg. Ny tverrforbindelse sør for planområdet er under bygging med ferdigstilling i 2019. Johan Tillers veg over jernbanen blir deretter ren gang- og sykkelveg.

Skolevegsrapporten (2011 - 2016) omtaler problemstrekning fra Johan Tillers veg, over Heimdalsvegen, og via Hans Michelsens veg og Anne Ekrens veg mot Kirkeringen.

Kollektivtilbud

Lokaltog og fjerntog stopper på Heimdal stasjon. Trønderbanen er en viktig del av den regionale trafikksatsingen for å knytte tettsteder sammen. To av tre Metrobusstraseer skal gå igjennom Heimdal sentrum, og Heimdal stasjon skal oppgraderes (ca 200 m fra planområdet).

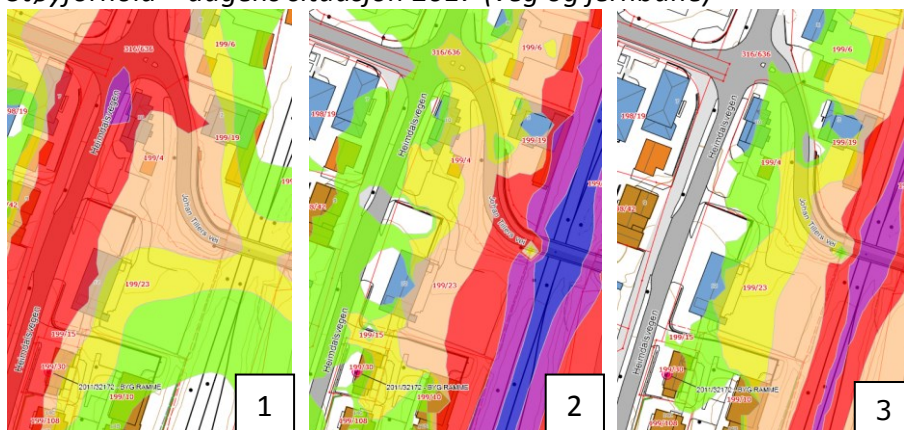
Med nærheten til Heimdal stasjon og etablering av Metrobussystemet fra august 2019, anses kollektivtilbudet å bli svært godt.

Trafikksikkerhet; ulykkesituasjon

Krysset Hans Michelsens veg/Heimdalsvegen/Johan Tillers veg er ulykkesbelastet med 14 hendelser registrert i NVDB.

Dagens støyforhold

Støyforhold – dagens situasjon 2017 (veg og jernbane)



Planområdet er støyutsatt. Støy fra biltrafikken er i rød sone godt inn på planområdet (1). Det samme gjelder støy fra jernbanen (2). Illustrasjon 3 viser støysituasjonen fra jernbanen nattetid.

Annen infrastruktur

Skolekrets – og kapasitet

Planområdet ligger nordøst i Åsheim skolekrets. I nordvest grenser området nesten til Stabbursmoen skolekrets, og østover på andre siden av jernbanen er Breidablikk skolekrets.

Det er pr. dags dato ikke kapasitet på barneskole innenfor skolekretsen.

Planområdet grenser til Breidablikk skolekrets som har ledig kapasitet i barneskolen.

Energiforhold

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Beskrivelse av planforslaget

Plandata

Reguleringsformål:	Arealbruk:	Areal m ² :
Byggeområde;	Bolig/forretning/kontor	597
	Område for boliger	4590
Infrastruktur;	Kjøreveg	811
	Fortau	695
	Sykkelveg	267
	Annet vegareal	146
	Gatetun	120
	SUM:	7226
Antall boenheter: 75- 90 stk		

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planforslaget åpner opp for følgende reguleringsformål:

Bebyggelse og anlegg; Boligbebyggelse, bolig/forretning/kontor

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur; kjøreveg, fortau, gatetun, sykkelveg og annen veggrunn tekniske anlegg.

I tillegg er det regulert inn bestemmelsesområde for parkeringskjelleren.

Planlagte byggeområder

Planområdet skal minimum innholde 75 boenheter ved full utbygging. Parkeringsareal og boder helt eller delvis under terreng skal ikke regnes med i grad av utnytting.

Boligbebyggelse (B1 med delfelt B1-1 tom B1-4)

Samlet bruksareal (BRA) for felt B1 skal ikke overstige 7000 m². Det tillates forretning/ kontor i sokkeletasje til B1-2.

Bebyggelsens plassering og utforming



Ny bebyggelse får en bymessig karakter (blokkbebyggelse) med byggegrense mot Heimdalsvegen som gjør at fasadene skal følge gateløpet. Bebyggelsen i øst er plassert lengst mulig mot jernbanen for å gi et størst mulig felles uteareal i midten av bebyggelsen, samt støyskjerming mot jernbanen. Det planlegges flate tak, med mulighet for takterrasser i feltene B1-1 og B1-2.

Høyde på ny bebyggelse er angitt i maksimum kotehøyde og fremgår av plankart. Bebyggelsens høyde ut mot Heimdalsvegen tilsvarende 4 etasjer.



Bebyggelsens høyde mot jernbanen i øst tilsvarer 5-8 etasjer. Der bygget går opp i 8 etasjer vil Johan Tillers veg ta opp høyde i terrenget tilsvarende 2 etasjer.

Åpne rekkverk og glassrekkverk tillates montert på innsiden av gesims, minimum 0,4 m fra gesims. Nødvendige tekniske installasjoner og heis tillates maksimum 1,5 meter over gesims. Balkonger tillates utkraget inntil 1,5 meter over byggegrense mot Heimdalsvegen.

Kilde: Eggen Arkitekter AS

Perspektiv i øyehøyde sørfra i Heimdalsvegen.

Bolig/ forretning/ kontor (videreføring av eksisterende bebyggelse)

B/F/K videreføres som i dag. Samlet BRA for B/F/K skal ikke overstige 500 m². Maks kote er satt til kote +151,5.

Boligmiljø

Planen tilrettelegger for at det skal være mulig å dekke mye av hverdagslogistikken innen Heimdal sentrum og at uterommene i gårdsrommet blir så attraktive at de kan fungere som lokal møteplass.

Det foreslås en blandet leilighetsfordeling (ett – roms og t.o.m. fireroms leiligheter) med hovedvekt på 2-3 roms leiligheter. Maksimalt 20 % av boenhetene kan være ett - roms leiligheter. De fleste boligene vil bli gjennomgående for å sikre stille side fra støyen i området.



21.mars kl 12



21.mars kl 15



22.april kl 15



23.juni kl 18

Det skal etableres et stort felles uterom i midten av bebyggelsen med mulighet for variert aktivitet for både voksne og barn. Planområdet orientering, og bebyggelsens åpenhet mot sør gir gode solforhold på dagtid. På ettermiddag og kveld vil foreslått bebyggelse langs Heimdalsvegen kaste mye skygge på uterommet på bakken. Felles uterom på bakkeplan skjermes mot trafikk – og jernbanestøy. Takterrasser tillates innenfor B1-1 og B1-2.

Kravet er ikke oppfylt på nøkkeltidspunktet 23. Juni kl. 18, men ut fra en helhetsvurdering, med bymessig bebyggelse og noe uterom med sol (blant annet takterrasser), gjør at det vurderes som akseptabelt.

Balkonger langs Heimdalsvegen regnes ikke med i arealregnskap for privat uteoppholdsareal fordi disse er støyutsatt. Balkongene får ettermiddagssol og er et supplement.

Tilgjengelighet til planområdet

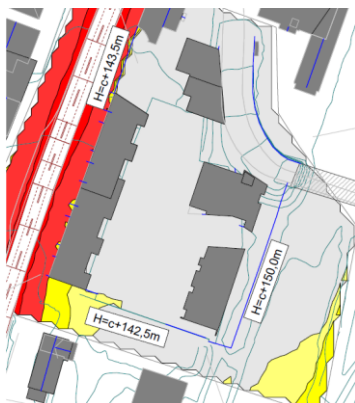


Gangatkomster til planlagt bebyggelse og uterommene er meget god. Alle blokkene vil ha innganger fra to sider. Gangatkomst til uterommene kan skje fra nord (via offentlig gatetun), gjennom portalen i bebyggelse innenfor felt B1-2 og fra sør via felles atkomstveg (trapp eller via parkeringskjelleren).

Støyforhold, jf. støyfaglig utredning sist revidert 6.12.2017, Brekke & Strand.

Støy fra trafikk i Heimdalsvegen og fra jernbanen krever støydempende tiltak for bygninger og uteområder. I tillegg må planløsning vurderes nærmere ved rammesøknad av prosjektet.

Støy fra sekketerminal er vurdert som lav og ikke dimensjonerende for prosjektet. Vurdering av flerkildestøy ("Sumstøy") er gjennomført. Det er også vurdert 2 situasjoner fra jernbanen; gods på Brattørkaia og gods på Torgård. Vurdering av avbøtende tiltak mot støy på planområdet tar hensyn til det mest støyende alternativet; godsterminal på Torgård.



Støykartet viser veitrafikkstøy i 2030 med skjermingstiltak (blå linjer), beregningshøyde 1,5 m. Mellom B1-2 og B/F/K må det etableres en støyskjerm. Det foreslås også tiltak i selve fasaden.



Støykartet viser jernbanestøy i 2030, med godsterminal på Torgård og med støyskjermingstiltak (blå linjer), beregningshøyde 1,5 m. Det må etableres støyskjerm mot jernbanen for å sikre tilfredsstillende støynivå på fasader.

Luftforhold

Det er ikke utarbeidet egne luftkvalitetsberegninger for tomten. Det ble gjennomført en luftkvalitetsvurdering av Multiconsult for eiendommen Industriveien 1 i 2016, som har sammenlignbar beliggenhet med Heimdalsvegen 10 og 12. Denne viste ingen verdier i nærheten av grenseverdiene.

Geotekniske forhold

Nybygg på tomten kan sannsynligvis direktefundamenteres. Det forutsettes at bygg fundamenteres kompensert, dvs. at utgravd masse har større vekt enn bygget. Ved store konsentrerte laster kan det også vurderes pelefundamentering av bygg. Store deler av byggegroppen kan graves med åpne graveskrånninger.

Planlagt utbygging ligger tett opp mot vegfyllingen til eksisterende Johan Tillers veg og det vil være utfordrende etablere oppstøtting i dette område. Det tilrås at arbeidet utføres med åpen graving og at Johan Tillers veg reetableres etter utbyggingen. Det må likevel påregnes spuntoppstøtting i nordøstre hjørne av planlagt kjeller, da utgravingen vil komme i konflikt med Smedbrua. Hvordan denne brua er fundamentert er ukjent for Multiconsult. Dette må avklares i forkant av detaljprosjekteringen.

Det må utføres grunnundersøkelser på tomta før detaljprosjektering og byggesak for å dokumentere grunnforholdene. Grunnundersøkelsene skal videre gi grunnlag for prosjektering av fundamentering, bæreevne og setninger, samt etablering av byggegrøp. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.2

Parkeringsforhold

Det foreslås sterk begrensning på parkeringsdekning for bil i planområdet, maks. parkeringsdekning på 0,5 p-plasser for bil pr bolig. All bilparkering for boliger legges i parkeringskjeller. Samtidig stilles det krav til økt andel sykkelparkering, minimum 3 sykkeloppstillingsplasser pr. leilighet (kravet er 2), hvor minst én oppstillingsplass skal være overdekket.

For dagens næringsvirksomhet tilrettelegges det for én gjesteplass på bakkeplan innenfor formålet B/F/K.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

B/F/K får innkjøring til gjesteplass via Johan Tillers vei. Dagens to avkjørsler fra Heimdalsvegen nr. 10 og 12 fjernes.

Boligområdet B1 får dermed felles avkjørsel med Heimdalsvegen 14 på sørsiden av eiendommen som vil lede inn i parkeringskjelleren.

Planområdet tilknyttes mobilt avfallssug, med ett eller to nedkast. Oppstillingsplass for renovasjonsbil legges til felles avkjørsel f_KV1. Tilgang for renovasjonsbil er god, men henting av avfall krever at renovasjonsbilen må rygge.

Planlagte offentlige anlegg

Fortau, o_FT1

Fortauet reguleres 3 m bredt og opparbeides som en konsekvens av planforslaget. Sykkelveg med fortau i Johan Tillers veg er allerede regulert og videreføres.

Gatetunet, o_G

Mesteparten av gatetunet omfatter i dag offentlig areal og vil ha ulike funksjoner. Gatetunet skal fungere som en buffer mellom planlagt bebyggelse (B/F/K) og sykkelvegen med fortau (Johan Tillers vei), samt gi en tydeligere trafikksituasjon. Samtidig vil dette være atkomsten til B/F/K, og en av passasjene for utrykningskjøretøy.

ÅDT fra planområdet

75-90 boliger anslås i dette området å generere ca. 1,5 bilturer pr. bolig, ca 150- 200 bilturer pr døgn (beregnet ut fra 0,5 p-plasser/bolig).

For framtidig trafikksituasjon, og hvilke konsekvenser planforslaget antas å medføre, er det tatt utgangspunkt i trafikknøtt utarbeidet for Heimdal sentrum sist datert 7.6.2017 utarbeidet av ViaNova Trondheim AS.

Mulig problemstilling er tilbakeblokkering av trafikk som kommer fra sentrum (fra nord) og som skal svinge inn til planområdet fra Heimdalsvegen. Planlagt utbygging vil føre til lavere turproduksjonen enn dagens virksomhet utløser, antall avkjørsler til Heimdalsvegen reduseres fra tre i dag til én, og trafikkavviklingen fra området antas å bli forbedret som følge av planforslaget.

Avbøtende tiltak kan være å tillate kun høyre inn til planområdet fra Heimdalsvegen. Trafikk fra nord må da kjøre 150 m sørover til rundkjøringen for å snu.

Gjennomføring, miljøtiltak

Vilkår om gjennomføring

Det er stilt vilkår om gjennomføring for følgende temaer:

Anleggsperioden § 8.1, geoteknikk § 8.2, støy § 8.3, forurensing i grunnen § 8.4, vann og avløpsforhold § 8.5 og forhold til jernbanen § 8.6

Rekkefølgekrav

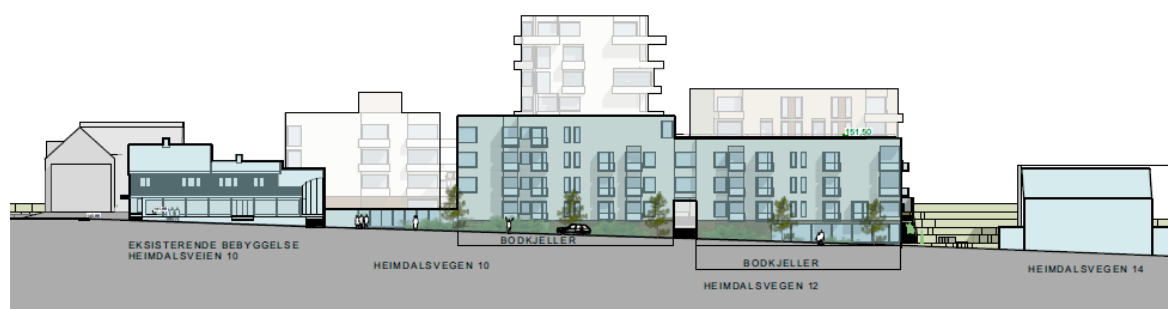
Det er stilt rekkefølgekrav for følgende temaer:

Renovasjon § 9.1, ferdigstillelse av felles utearealer § 9.2, Støyskjerming § 9.3, skoleveg § 9.4, fortau, 9.5 og skolekapasitet § 9.6, gatetunet § 9.7.

Virkinger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Planlagt bebyggelse ut mot Heimdalsvegen viderefører i stor grad stedets bygningsstruktur (i høyder, fotavtrykk og volum), samtidig som overgangen mellom gammel bebyggelse og ny ivretas ved å videreføre eksisterende bebyggelse i Heimdalsvegen 10.



*Perspektiv nord fra Heimdalsvegen.
Kilde: Eggen Arkitekter AS*

Virkningene av en høyere bakenforliggende bebyggelse kan aksepteres både fra Heimdalsvegen og for en framtidig utvikling av arealene øst for planområdet siden jernbanen gir nødvendig arealbuffer i forhold til slagskygge. Bebyggelsen i åtte etasjer markerer gang – og sykkelforbindelsen Johan Tillers veg over jernbanen. Plassering av bebyggelsen lengst mulig mot jernbanen har også vært viktig for å få mest mulig støyskjermet uterom.

Transportproduksjon

På bakgrunn av sin sentrale lokalisering i Heimdal sentrum, nært viktige lokale målpunkt og gode tilgjengelighet til både Heimdal stasjon og Metrobusslinje, legges det opp til at persontransport i hovedsak vil skje med kollektiv, gange – og sykling. Transportproduksjonen er anslått å bli lavere enn hva som genereres fra planområdet i dag.

Planforslaget vil medvirke til kommunens ønskede fortetting rundt kollektivknutepunkt, og samtidig styrke grunnlaget for kollektivdrift og næringsvirksomhet i Heimdal sentrum.

Rasfare/flomfare

Geoteknisk vurdering tilsier at det ikke foreligger rasfare eller fare for flom i eller nær planområdet.

Forhold til krav i Naturmangfoldsloven

Naturområder blir ikke berørt.

Støy/luftforurensing

Det er behov for støyskjerming for å skjerme uterommet mot støy fra Heimdalsvegen og fra jernbanen. De fleste leiligheter må være gjennomgående for å sikre at boenhetene får en stille side. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.

Beregningene viser at konsentrasjonen av både NO₂ og PM10 i hele planområdet ligger under både nasjonale mål og gul sone i henhold til luftretningslinjen T-1520.

Ulykkesrisiko

Planområdet får bedre trafiksikkerhet ved etablering av sammenhengende fortau langs Heimdalsvegen, stenging av biltrafikk i Johan Tillers veg og fullføring av tverrforbindelsen med gang- sykkelveg. Antall avkjørslar til planområdet blir redusert ift. dagens situasjon. Trafikkbelastning fra området blir kontrollert gjennom begrensninger ift. parkering.

Folkehelse

Planforslaget anses å tilrettelegge for god folkehelse med sin gode lokalisering i Heimdal sentrum, nærhet til viktige målpunkt og nærhet til kollektivknutepunkt. I tillegg er det satt et lavt maksimum krav til antall bilparkeringsplasser. Det mangler rekreasjonsområder i nærområdet.

Barn og unges oppvekstvilkår

Planforslaget anses ikke å ha negative konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår. Planforslaget tilfører området økt tilgjengelighet med etablering av nytt fortau langs Heimdalsvegen forbi planområdet.

Virkninger for klima og miljø

Planforslaget anses ikke å ha negative konsekvenser for klima og miljø. Det er gangavstand til Heimdal sentrum som muliggjør at mye av den dagligdagse ferdselen/ handelen kan skje miljøvennlig. Det er kort avstand til god kollektivdekning og planforslaget legger opp til lav parkeringsdekning.

Innspill til planforslaget

Varsel om igangsetting av planarbeid sto i Adresseavisen den 5.4.2017. Skriftlig varsel ble sendt alle naboer den 7.5.2017, og til alle høringsinstanser (offentlige og interesseorganisasjoner) den 18.4.2017.

Følgende parter hadde innspill til varsel om igangsetting av planarbeid:

Bane NOR SF, Trøndelag brann – og redningstjeneste IKS, Fylkesmannen i Sør Trøndelag, NVE, Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Bane NOR SF (BN), brev datert 27.4.2017

1. BN er opptatt av å sikre muligheten for framtidig utvidelse. Det må unngås at igangsatt regulering legger til rette for tiltak, som fordyrer vedlikehold og oppgradering av jernbanen.

Det må settes byggegrense mot jernbanen. Det vises til generell bygg – og graveforbud i jernbaneloven § 10.

2. Det må beskrives om tiltaket medfører økt risiko for villkryssing og ulovlig ferdsel langs og over jernbanesporet. Dersom tiltaket fører til økt sannsynlighet for slik ferdsel, må det gjennomføres risikoreduserende tiltak.
3. Dagens gjerde på 1,8 m mellom planområdet og jernbanen må videreføres. Før eventuelle nødvendige arbeider med gjerdet starter, må Bane NOR SF kontaktes for godkjenning av arbeidene. Det må tas inn rekkefølgekrav i planen for å sikre at dette blir ivaretatt.
4. Det må dokumenteres om planen, og de tiltakene den legger til rette for, kan føre til økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og/eller utglidningsskader på jernbaneinfrastrukturen. Dette gjelder både i anleggsfasen og permanent.
5. Dersom det er nødvendig å gjennomføre risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet for jernbaneinfrastrukturen, må det sannsynliggjøres at de risikoreduserende tiltakene kan gjennomføres.
6. I ROS- analysen er det viktig at jernbanestøy og vibrasjoner dokumenteres, samt at avbøtende tiltak beskrives og sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. Det bør gjennomføres en støyfaglig vurdering i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Kommentarer:

1. I utredning for ny godsterminal på Torgård, er utvidelse av spor vist på østsiden av dagens trasé. Det er satt byggegrense på plankartet mot jernbanen.
2. Planforslaget legger til rette for en gangkobling gjennom planområdet til Johan Tillers veg som bidra til å redusere faren for villkryssing. Det skal også etableres fortau langs planområdet langs Heimdalsvegen.
3. Det skal settes opp en støyskjerm/sikkerhetsgjerde mot jernbanen. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.6
4. Multiconsult har foretatt geotekniske vurderinger som ivaretas i prosjektet. Det iverksettes tiltak mot Johan Tillers veg. Det vises til geoteknisk rapport vedlegg nr. 5 og til reguleringsbestemmelse § 8.2
5. Planen sikrer tilfredsstillende støyforhold fra veg og jernbane i prosjektet. Støyfaglig vurdering ift. jernbane og planlagt godsterminal er utarbeidet. Alle leiligheter mot jernbane og veg skal ha soverom på stille side. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.3
6. Det vises til vedlagt ROS – Analyse, vedlegg nr. 4

Trøndelag brann – og redningstjeneste IKS (TBRT), brev datert 11.5.2017

Trøndelag brann- og redningstjeneste minner om følgende:

Brann- og redningstjeneste skal kunne utføres effektivt uansett årstid med hensiktsmessig plassering av, og nødvendig antall brannkummer med forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge en eventuell brann jf. TEK 10 § 11-6. Kjeller som evt. bygges utenfor bygningskropp må tåle belastningen ovenfra. El - biler som skal parkere innvendig medfører økt risiko, og brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon er mulig. Dersom det er planer om å benytte farlig stoff, må arealmessige bergrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering, jf. *Forskrift om håndtering av farlig stoff*. Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kompetanse og godkjenning.

Kommentarer:

Det er utført brannfaglig vurdering av Sweco ift. tilgjengelighet for utrykningskjøretøy. Utrykningskjøretøy når alle deler av planområdet. Avklaringer om vannkapasitet og brannkummer gjøres i planfasen. Resterende punkter ivaretas av TEK.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 24.4.2017

1. Andel til de forskjellige formålene bør fremgå av bestemmelsene.
2. Det forutsettes høy utnyttelse og krav til minimum antall boenheter utenat det går ut over bokvalitet og helse.
3. Lavere parkeringsdekning og flere sykkelparkeringsplasser bør vurderes.
4. Tilfredsstillende støyforhold og støyreduserende tiltak må dokumenteres. Støybestemmelser må sikre støygrenser for uterom og leiligheter. Avbøtende tiltak må redegjøres for i planbeskrivelsen.
5. Status og konsekvenser knyttet til luftkvalitet må omtales, og evt. nødvendige tiltak må sikres i bestemmelse.
6. ROS – analysen må utføres i tråd med pbl § 4-3.
7. Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge og anleggsperioden.
8. Relevante folkehelseemaer må vurderes i planforslaget: støy, luftkvalitet, trivsel og helse.
9. Det må avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessige arealer for lekeområder for barn og unge, herunder nærlekeplasser rettet mot de minste barna.

Kommentarer:

1. For rammer for kombinert formål B/F/K, vises det til reguleringsbestemmelse § 4.1.1. I sokkeletasjen B1-2 mot Heimdalsvegen der det tillates forretning og kontor, er det ikke ønskelig å sette noe arealkrav siden det ikke foreligger noen konkrete interessenter for disse formålene ennå.
2. Det er satt krav om minimum 75 boenheter.
3. Det er satt krav om maksimum 0,5 bilparkeringsplasser og minimum 3 sykkelparkeringsplasser pr boenhet i planforslaget.
4. Det vises til vedlagt støyrapport og til reguleringsbestemmelse § 8.3
5. For beskrivelse av luftkvaliteten vises det til delen om "luftforhold" under "beskrivelse av planforslaget" i planbeskrivelsen.
6. Det vises til vedlegg nr. 4
7. For bygg – og anleggsfasen, vises det til reguleringsbestemmelse § 8.1
8. For folkehelseemaene vises det til planbeskrivelsen
9. Vedrørende arealer for lekeområder vises det til planbeskrivelsen og til illustrasjonsplanen.

Norges vassdrags – og energidirektorat (NVE), e – post datert 9.5.2017

Planområdet ligger ikke i en nasjonalt definert kvikkleiresone, men området ligger under marin grense og må derfor vurderes i forhold til mulig kvikkleireskredfare. NGUs løsmassekart viser at området er dekket av hav- og fjordavsetninger i tykt dekke, delvis overdekket med fyllmasse.

I forbindelse med planen må det foreligge en vurdering fra geoteknisk fagkyndig av om områdestabiliteten er tilfredsstillende og om det kan være fare for kvikkleireskred. Det må dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred i henhold til sikkerhetskravene i TEK17 § 7-3 med veiledning, jf også NVE veileder nr 7/2014 *Sikkerhet mot kvikkleireskred*.

Kommentarer:

Grunnforholdene er generelt gode. Multiconsult har foretatt geotekniske vurderinger. Det vises til vedlagt rapport og til reguleringsbestemmelse § 8.2

Statens vegvesen Region midt, brev datert 18.5.2017

1. Av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet, er det viktig at det kun legges opp til en avkjørsel i området.
2. Vegvesenet mener det innenfor planavgrensningen må reguleres et fortau langs Heimdalsvegen i 3 m bredde.
3. Intern trafiksikkerheten i planområdet må ivaretas.
4. Nødvendige støytiltak må dokumenteres og sikres i planen.
5. Luftkvaliteten i området må utredes.
6. Renovasjon og varelevering bør løses på egen grunn, og med tilstrekkelig manøvringsareal.
7. Antallet bilparkeringsplasser bør reduseres og antall sykkelparkeringsplasser bør være mellom 1-3 pr boenhet iht. klimaforliket.

Kommentarer:

1. B/F/K får atkomst via Johan Tillers veg som de har i dag. B1 for felles atkomst med Heimdalsvegen 14 via f_KV1. Dette reduserer antall atkomster til Heimdalsvegen.
2. Fortau med 3 meters bredde reguleres og etableres som en konsekvens av planforslag.
3. Den interne trafiksikkerheten anses ivaretatt ved at personbiltrafikken er adskilt og ledes ned til parkeringskjelleren. Service og renovasjonstrafikk vil også skje via f_KV1.
4. Det vises til vedlegg nr. 7
5. Det vises til "beskrivelse av planforslaget" og temaet "luftforhold".
6. Renovasjon og servicetrafikk vil skje via f_KV1 og anses tilfredsstillende.
7. Det er stilt krav om maksimum 0,5 bilparkeringsplasser pr. boenhet og minimum 3 sykkelparkeringsplasser i planforslaget.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 4.5.2017

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området, og det vil være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Bygninger som skal rives, bør fotodokumenteres før rivning.

Prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen.

Kommentarer:

Fotodokumentasjon av bygninger som skal rives er sikret i § 3.6

Planforslaget har lagt vekt på uterom med kvalitet og god tilgjengelighet fra alle sider utenom fra sør. Fra sør må en komme via trapp eller heis fra p- kjeller til felles uterom.

Det vil være universell tilgjengelighet fra vest (Heimdalsvegen) og fra nord (via gatetunet), jf. illustrasjonsplanen.

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.