



Planbeskrivelse Søbstadvegen 46 og Holtvegen 1-3

Innhold

1.	Bakgrunn.....	4
1.1	Plankonsulent, forslagstiller	4
1.2	Hensikten med planen	4
1.3	Vesentlige utfordringer	4
2.	Planstatus og rammebetingelser	4
2.1.	Statlige retningslinjer/rammer/føringer	4
2.2.	Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer mm.)	5
2.3.	Kommunale overordnede vedtak og temaplaner	5
2.4.	Gjeldende reguleringsplaner.....	5
2.5.	Tidligere vedtak i saken.....	5
2.6.	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.	5
2.7.	Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer	6
2.8.	Temaplaner	6
2.9.	Forholdet til/avvik fra gjeldende planer.....	6
3.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	7
3.1.	Berørte eiendommer	7
3.2.	Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet	7
3.3.	Dagens bruk og tilstøtende arealbruk.....	9
3.4.	Stedets karakter	10
3.5.	Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi.....	10
3.6.	Kulturminner og kulturmiljø.....	10
3.7.	Naturverdier, inkl. karbonrike arealer og vegetasjon.....	10
3.8.	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	10
3.9.	Landbruk	11
3.10.	Trafikkforhold	11
3.11.	Barns interesser	12
3.12.	Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet.....	12
3.13.	Universell utforming.....	12
3.14.	Teknisk infrastruktur	12
3.15.	Grunnforhold	13
3.16.	Støyforhold.....	14
3.17.	Luftforurensning.....	14
3.18.	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	14

3.19.	Næring.....	14
3.20.	Eksisterende analyser og utredninger.....	14
4.	Beskrivelse av planforslaget.....	16
4.1.	Planlagt arealbruk, reguleringsformål.....	16
4.2.	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltaks plassering og utforming	17
4.3.	Utbyggingsvolum og byggehøyder.....	18
4.4.	Grad av utnytting.....	19
4.5.	Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal	19
4.6.	Antall boliger, leilighetsfordeling.....	19
4.7.	Bomiljø/bokvalitet.....	20
4.8.	Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks)	20
4.9.	Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer).....	20
4.10.	Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende	22
4.11.	Tilpasning til tilleggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende situasjon	23
4.12.	Planlagte offentlige anlegg.....	23
4.13.	Miljøoppfølging, miljøtiltak.....	24
4.14.	Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming	24
4.15.	Uteoppholdsareal; felles og privat.....	24
4.16.	Landbruksfaglige vurderinger	25
4.17.	Kollektivtilbud	25
4.18.	Kulturminner	25
4.19.	Sosial infrastruktur	26
4.20.	Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon).....	26
4.21.	Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp;	26
5.	Virkninger av planforslaget.....	27
5.1.	Landskap (nær- og fjernvirkning)	27
5.2.	Byform, steds karakter og viktige siktlinjer	27
5.3.	Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.	27
5.4.	Kulturminner og kulturmiljø.....	27
5.5.	Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)	27
5.6.	Naturverdier.....	27
5.7.	Friluftsliv	28
5.8.	Trafikkøkning, vegforhold.....	28
5.9.	Beredskap og ulykkesrisiko	28
5.10.	Barns interesser (<i>statlig planretningslinje om barn og planlegging</i>).....	28
5.11.	Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage	28

5.12.	Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	28
5.13.	Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy	29
5.14.	Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	29
5.15.	Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo	29
5.16.	Konsekvenser for næringsinteresser	29
5.17.	Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder	29
5.18.	Tiltakets beliggenhet	29
5.19.	Virkninger som følge av klimaendringer	30
5.20.	Vannmiljø (<i>statlige miljømål, Vannforskriften</i>)	30
5.21.	Samlet vurdering av virkninger for folkehelse	30
5.22.	Samlet vurdering av klimafotavtrykk	30
5.23.	Det skal i alle saker svares ut hvordan planen forholder seg til byveksttalen.	30
5.24.	Anleggsperioden	31
6.	Planlagt gjennomføring.....	31
6.1.	Tidsplan	31
6.2.	Økonomiske konsekvenser.....	31
6.3.	Gjennomførbarhet for tiltak i planen.....	31
7.	Planprosess og innkomne innspill.....	31
7.1.	Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram	31
7.2.	Sammendrag av merknader med kommentarer.....	32

1. Bakgrunn

1.1 Plankonsulent, forslagstiller

Plankonsulent er Byggherrerådgiveren og Voll Arkitekter, på vegne av forslagstiller Bakklandet Eiendom AS.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere til boligformål med endret utnyttelse og annen utforming enn eksisterende reguleringsplan fra 1981 (r0114). Planen er avsatt til eksisterende boligformål i gjeldende KPA 2012-2024.

1.3 Vesentlige utfordringer

Følgende punkter er identifisert som vesentlige utfordringer, med foreslått løsning i inneværende detaljregulering:

- Geoteknikk er avklart i geoteknisk vurderingsnotat til planen. Grunnforhold vurderes å være relativt gode. *"Planområdet ligger ikke i et løsne- eller utløpsområde for kvikkleireskred. Ut fra en samlet vurdering i området utelukkes derfor fare for kvikkleireskred."*
- Tilkomst til planområdet for gående, med regulering av fortau på nordsiden av Holtvegen, som forbinder planområdet med fortau langs Søbstadvegen.
- Renovasjon løses med nedgravde beholdere langs Holtvegen, og med tilfredsstillende stigningsforhold for tømmebilen ved oppstilling.
- Parkering for bil er foreslått til 1 p-plass per boenhet. Dette er et mindre avvik fra gjeldende KPA 2012-2024, mens det er godt innenfor ny KPA 2022-2034 som sier 0,4 – 1,1 p plasser per 100m² BRA.
- Trafikkavvikling ansees å være problemfri. Med 17 boenheter vil området etter HB V713 skape ca. 2,5 turer per bil per døgn, dvs. en ÅDT på ca. 45. Det er godt tilrettelagt for å kunne gå, sykle eller ta buss/jernbane grunnet området sin nærhet til Heimdal sentrum.
- Det planlegges for gode uterom, som tilfredsstiller kvalitetskrav til størrelse, støy og solforhold.
- I reguleringsplaner som innebærer fortetting, er konsekvenser for naboomgivelsene et sentralt tema. Planforslaget dokumenterer tilfredsstillende forhold for uteopphold på nøkkeltidspunkt, både innenfor planområdet og for naboomgivelsene.
- Planforslaget bygger opp under byutviklingsstrategien. Heimdal sentrum ligger ca. 600 meter fra planområdet med ca. 6-7 minutters gange. Som lokalt sentrum, kollektivknutepunkt (metrobus og jernbane), samt handels- og serviceområde, dekker Heimdal sentrum de fleste behov i hverdagen.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Statlige retningslinjer ut over relevant lovverk som berører planarbeidet er:

- Retningslinjer for støy og støv i arealplaner, hhv. T1442/2021 og T-1520.
- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Rikspolitiske retningslinjer for å sikre barn og unges interesser i planleggingen.
- Veileder til helhetlig Risiko- og sårbarhetsanalyse, revidert 2022 – versjon 1 (DSB).

2.2. Overordnede planer (kommuneplaner, fylkeskommunale planer, føringer fra Trondheimsregionen osv.)

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 (vedtatt 2013) legger føringer for utforming av detaljreguleringen. Øvrig planmateriale vises slik det er henvist til i planmaterialet.

Ny KPA for perioden 2022-2034 ble sluttbehandlet av bystyret 26.09.2024, men er ikke rettskraftig enda grunnet innsigelser. Det aktuelle planområdet ble vedtatt som byggesone 3.

2.3. Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

Det er ikke kjente vedtak for planområdet spesifikt. Bystyrets vedtak av 02.09.2021 for uterom, byggverk og parkeringsplasser er lagt til grunn.

Det er utarbeidet en strategi for «*Heimdal, strategi for bevaring av stedsidentitet*», som har vært på offentlig ettersyn med høringsfrist 24.januar 2024. Strategien har fokus på å sikre stedsidentiteten i sentrum, samtidig som Heimdal sentrum videreutvikles for både boliger og nyetableringer.

2.4. Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er Heimdal tettsted vest for Heimdalsvegen (r0114), vedtatt 1981. Ved motstrid gjelder KPA fremfor reguleringsplanen grunnet planens alder. Området er i gjeldende KPA 2012-2024 satt av til boligbebyggelse (se pkt. 2.9).

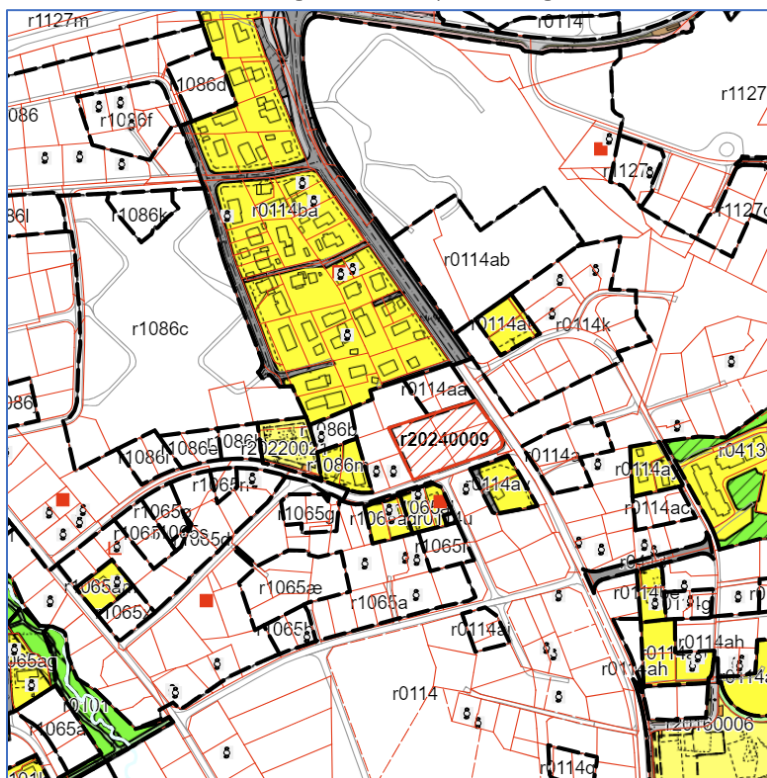
2.5. Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort tidligere vedtak i tilknytning til plansaken.

2.6. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering. Dersom reguleringsplanen ikke er konsekvensutredningspliktig bør dette kort begrunnes.

Planen er iht. overordnet plan, KPA 2012-2024 med boligformål. Kommunen bekrefter i tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøte at reglene for planprogram og konsekvensutredning ikke gjelder for dette planarbeidet.

2.7. Kart som viser tilgrensende planer og oversikt over status for tilgrensende planer



Figur 1. Gjeldende reguleringsplaner i området

Av spesiell interesse er en nylig vedtatt reguleringsplan for Gudbrandsveien 1. Denne planer inneholder 8 rekkehus, og ble vedtatt i desember 2023.

2.8. Temaplaner

Temaplaner brukt i planarbeidet er Mobilitetsstrategi for Trondheim kommune (20.10.2022)

2.9. Forholdet til/avvik fra gjeldende planer



Figur 2. Gjeldende KPA 2012-2024 (21.03.2013) Figur 3. Ny KPA 2022-2034

Planforslag avviker fra KPA vedr. krav til p-plass, da planområdet ligger i ytre sone hvor kravet er 1,2 bilparkeringsplasser pr. boenhet eller pr. 70m² boligformål, mens planforslaget foreslår 1,0 bilparkeringsplass pr. boenhet. Planforslaget avviker også fra gjeldende reguleringsplan, r0114 vedtatt 06.04.1981. KPA gjelder foran reguleringsplanen, jmfør §2.3. Planforslag bør utformes i tråd med sentrale bestemmelser for å sikre god byutvikling. Viktig bestemmelser i KPA for dette prosjektet er:

- Krav til plan §3.1
- Krav til folkehelse §8
- Krav til steds karakter og gode helhetsløsninger §9.1
- Krav til arealutnyttelse §27.1
- Krav til boligkvalitet §28

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Planområdet omfatter hovedsakelig eiendommene 197/170, 197/78 og 197/134. I tillegg tas det med en del av 197/530 som er en arealstripe ut mot Søbstadvegen. I planens avgrensning inngår det også areal til og med midt regulert veg i Søbstadvegen og tilgrensende del av Holtvegen 1-3.

3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er på ca. 4.700m² og ligger nord for Heimdal sentrum, på vestsiden av Søbstadvegen. Området preges av småhusbebyggelse, hovedsakelig eneboligbebyggelse.



Figur 4. Situasjonskart over eiendommene. Forslag til planavgrensning med svart stippet linje.

Kilde www.trondheim.kommune.no

Eier av arealene innenfor planområdet er i henhold til tabell under:

GNR/BNR	ADRESSE	AREAL	EIER
197/170	Holtvegen 3A og 3B	1.851 m ²	Bakklandet Eiendom AS
197/134	Søbstadvegen 46	933 m ²	Bakklandet Eiendom AS
197/78	Holtvegen 1	1.206 m ²	Bakklandet Eiendom AS
197/530	Ut mot Søbstadvegen	169 m ²	Trondheim kommune
197/939	Søbstadvegen (del av)	Ca. 230 m ²	Ikke tinglyst
197/646	Holtvegen (del av)	Ca. 410 m ²	Trondheim kommune
Totalt		4.799 m²	



Figur 5. Flyfoto over eiendommene. Kilde. Google maps

Alle de tre eiendommene som i dag inneholder boligbebyggelse, har egne avkjørsler. Søbstadvegen 46 har direkte avkjørsel fra Søbstadvegen, mens Holtvegen 1 og 3 har avkjørsel ut i Holtvegen mot sør.

En regulering av eiendommen vil gi et tilskudd til boligtilbudet på Heimdal. Planområdet ligger ca. 600 meter gangavstand fra Heimdal sentrum og ca. 800 meter fra Heimdal stasjon.

De nye boligene vil ha en meget god beliggenhet, med tanke på målsettingene i byveksttalen. Det ligger godt til rette for at all vekst i persontrafikk kan gjøres med kollektiv, sykkel og gange.

Planområdet vil få virkninger for de omkringliggende naboeiendommene, i form av ny bebyggelse. Sol- og skyggeforholdene for både planområdet og naboeiendommene framgår av det vedlagte illustrasjonsmaterialet.



Figur 6. Oversiktsbilde fra sørøst. Kilde. Google maps.



Figur 7. Oversiktsbilde fra vest. Kilde. Google maps.

3.3. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området som reguleres til bebyggelse og anlegg består av Søbstadvegen 46, Holtvegen 1 og 3. Det står i dag ett bolighus på hver av de tre eiendommene. To av de eksisterende boligene leies ut, mens det siste huset er i så dårlig forfatning at det står tomt i dag. Det er gjennomført en ombrukskartlegging for den eksisterende bygningsmassen (egne vedlegg).

Tilstøtende arealbruk er også boligformål.

3.4. Stedets karakter; struktur, estetikk/byform, eksisterende bebyggelse og ev. ombrukspotensial

Området består av småhusbebyggelse, og noe innslag av blokkbebyggelse. Stedskarakteren bærer preg av at tomtene har vært relativt romslige, men så har det gradvis blitt gjennomført en fortetting i området. Dette gir seg utslag i bl.a. et leilighetsbygg lenger mot sør (Bringebærhagen), og flere rekkehusprosjekt nord for Heimdal sentrum.

Det er gjennomført en egen ombrukskartlegging, som gir en nærmere beskrivelse av hva som kan være mulig å nyttegjøre seg av når husene skal rives. Stedets karakter bærer også preg av at det i nyere tid er gjennomført utbygginger med høyere tetthet, da flere ønsker å bo nært sentrum og kollektivknutepunkt, metrobusslinjer og godt sykkeltilbud (jf. nullvekstmålet).

3.5. Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Området ligger på samme flate som øvrige sentrale deler av Heimdal. Planområdet skrår litt mot sør og øst, men terrenget framstår som relativt flatt og med lavere bebyggelse (1.-3.etasjer).

Bygningshøydene sikrer gode solforhold for eiendommene. Heimdal som sted ligger ca. 10 km sør for Trondheimsfjorden og har normalt sett noe mer stabilt lokalklima om vinteren enn Trondheim sentrum.

3.6. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet.

Det er lite bebyggelse i området som har antikvarisk verdi, med unntak av ett hus i Søbstadvegen 48C som ligger ca. 20 meter lenger mot nord. Det har antikvarisk verdi C (lokal verdi). Ny bebyggelse i planforslaget påvirker ikke omliggende bebyggelse etter §§ 3 og 6 i kulturminneloven, da ny bebyggelse ligger mer enn 5 meter fra bebyggelse med verneverdi (jf. § 6).

3.7. Naturverdier, inkl. karbonrike arealer og vegetasjon

Det er ikke registrert spesielle naturverdier i området. Innenfor selve planområdet er det relativt frodig vegetasjon i dag, bl.a. med en stor bjørk. Det er gjennomført en egen kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende vegetasjon innenfor planforslaget, og denne følger vedlagt planforslaget.

3.8. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet har ingen spesiell verdi som uteområde / rekreasjonsområde i dag. På motsatt side av Søbstadvegen, ca. 100 meter fra planområdet, er det en egen balløkke. Denne er avsatt til grøntstruktur i KPA, men bærer preg av å være lite brukt i dag. Det er ca. 800 meter (9 minutters gange) til Stabburmoen skole, hvor grøntdraget Søradalen går forbi med tilhørende grønnstruktur og turveg sørover og nord-vest mot Bymarka. Til skistadion på Saupstad er det ca. 700 meter, og er nærmeste målpunkt inn til marka. Det er egen undergang under Kongsvegen, og man er like ved Kongsvegen barnehage når man tar seg inn i marka. Til idrettsanlegget på Kolstad er det ca. 500 meter. Her er det bl.a. kunstgressbaner for fotball og et godt aktivitetstilbud.

3.9. Landbruk

Det er ingen landbruksverdier i planområdet i dag.

3.10. Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud

Søbstadvegen er hovedveg og Metrobusstrasé forbi planområdet. Miljøpakken har tidligere jobbet med et eget prosjekt for Søbstadvegen (*Sykkelveg med fortau og bedre veg*). Norconsult utarbeidet på vegne av Miljøpakken et forprosjekt for Søbstadvegen (20.04.2020). Veien beskrives som følger:

"Strekningen er ca. 1 km lang, og har en ÅDT på 4450 hvor tungtrafikkandelen utgjør 5 %. Dagens veg har en fartsgrense på 30 km/t og består av kjøreveg med en varierende bredde på 6,0-6,5 meter, og et fortau på vestsiden som har en bredde på 2,0-2,5 meter. Syklister bruker både kjørebane og fortau. Det er varierende høyde (vis) på kantsteinen, og enkelte steder ligger fortauet i samme høyde som kjørevegen.

Det er mange avkjørsler på strekningen med direkte adkomst til bolighus. Metrobusslinje M2 trafikkerer strekningen og det er i den forbindelse nylig bygget stasjoner i Skyttervegen (ca. 200 meter unna planområdet), samt midlertidige stasjoner i Lyngvegen (i påvente av reguleringsplan for Søbstadvegen).

En forutsetning for prosjektet har vært å utarbeide løsninger som i minst mulig grad berører tilgrensende eiendommer. Det har også blitt utarbeidet ett alternativ som viser maks bredde dersom alle vegnormer følges."

Forprosjektet har utredet 4 alternativer med ulike tiltak og kostnadsrammer. Vi er ikke kjent med hvilken løsning det er konkludert med. Alle alternativer viser fortau på vestsiden av veien. Det planlegges for flere krysningspunkter for gående og syklende, men det angis ikke spesifikt hvor.

Trafikk-
mengde

Legg til i
søk

Zoom
til

Vegsystemreferanser:
5001 KV7350 K S1D1 m688-1036

ÅDT, total
2500

ÅDT, andel lange kjøretøy
8 %

År, gjelder for
2023

Grunnlag for ÅDT
Telling og skjønn

Egenskaper

Figur 8. Utklipp fra Statens vegvesen sitt vegkart med informasjon om Trafikkmengde, hvor det i 2023 (nyeste data) vises 2500 i ÅDT, hvorav 8% lange kjøretøy.

Når det gjelder Miljøpakken sitt prosjekt, gjør vi oppmerksom på at dette arbeidet var igangsett i 2016, og da som en forberedelse til metrobusslinjene fra 2019. I forbindelse med detaljreguleringen for Brudalsvegen 1B og 1C (Bringebærhagen), ble det skrevet i saksframlegget:

"Det er opparbeidet gang- og sykkelveg (2 meter bredt) langs vestsiden av Søbstadvegen, og det er igangsatt planarbeid for utbedring av vegen og tilrettelegging for myke trafikanter med sykkelveg med fortau langs hele vestsiden av Søbstadvegen. Søbstadvegen er vedtatt superbustrasé i ny rutestruktur, og det er forventet at videre tilrettelegging av vegen og regulering vil følge arbeidet med superbuss fram mot driftsstart i 2019".

I tillegg vil vi nevne at behovet for utbedring av Søbstadvegen også henger sammen med tverrforbindelser ellers i Heimdalsområdet, og spesielt forbindelsen Johan Tillers veg sin kobling mot E6.

Det planlegges for en trafiksikker og god atkomstsituasjon til planområdet. I dag er det mulighet for totalt 4 avkjørsler til det aktuelle planområdet, mens i framtidig situasjon planlegges det for kun én avkjørsel fra Holtvegen. Nye boliger estimeres å skape ny ÅDT på ca. 2,5 tur per dag. Et konservativt anslag gir da en ÅDT på ca. 45 kjøreturer i døgnet totalt for Søbstadvegen.

Det er de siste 25 årene registrert to trafikkulykker i nærområdet, hhv. nord- og sør for planområdet. Begge har skjedd om vinteren. Ulykkene har vært mellom to personbiler i det ene tilfellet, og person/varebil i den andre ulykken. Det er ingenting som tyder på området er spesielt ulykkesutsatt, og hastigheten er lav (30 km/t).

3.11. Barns interesser

Det er ikke særlige interesser for barn innenfor planområdet og det er ikke registrert barnetråkk her.

3.12. Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning, annet

Planområdet tilhører Stabbursmoen skolekrets (barneskole) og Huseby (ungdomsskole). Skolekretsene har begrenset kapasitet, jf. Trondheim kommunes kart for skolekapasitet. Det pågår utbygging av Stabbursmoen skole, noe som vil føre til bedre skolekapasitet. Forslag til reguleringsbestemmelser ivaretar vurdering av skolekapasitet.

3.13. Universell utforming

Området er tilgjengelig fra både Søbstadvegen og Holtvegen, og er forholdsvis flatt. Fra Søbstadvegen og til nabogrense i vest, stiger terrenget ca. 3-4 meter. Framtidig utbygging vil ivareta kravet om universell utforming for uteområdene.

3.14. Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme vann (slokkevann og drikkevann)

Structor har utarbeidet VA-plan og notat for planområdet (se vedlegg). I Holtvegen ligger det en Ø300 vannledning i duktilt støpejern fra 1968. I Søbstadvegen ligger det en Ø200 vannledning i duktilstøpejern som er renovert i 2019. Trykksonen til begge ledningene er kote +224. Iht. sanitærmeldinger og VA-kart mottatt fra Trondheim kommune er Holtvegen 1 og 3 tilknyttet Ø300 ledningen med 1'' kobberledning, mens Søbstadvegen 46 er tilknyttet Ø200 ledningen med en Ø32 PE-

ledning. Trondheim kommune opplyser i tilbakemeldingsbrevet at tilgjengelig slokkevann er mer enn 50 l/s.

For nærmere beskrivelse av vann, spillvann og overvann for dagens situasjon, viser vi til vedlagte VA-notatet.



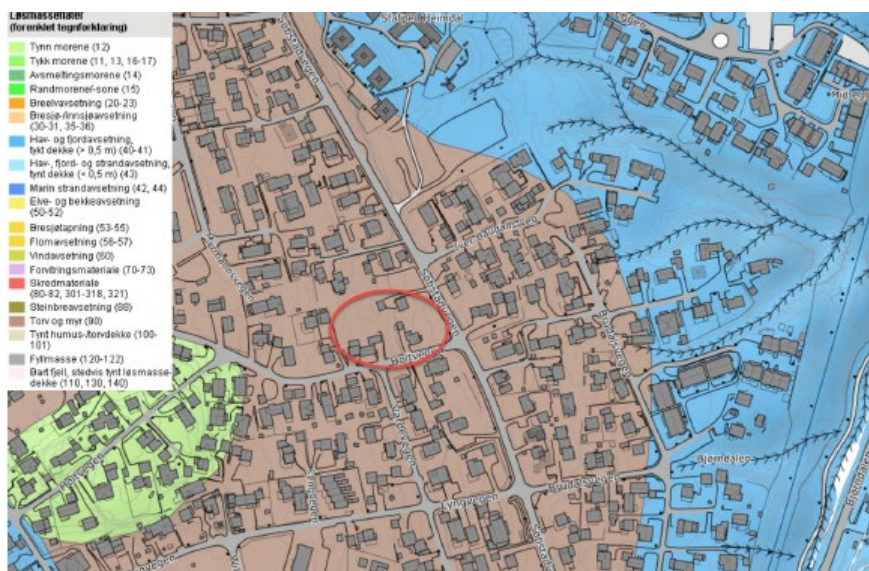
Området ligger innfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Fra Heimdal sentrum viser kart at Statkraft Varme har fjernvarmeledning nordover litt øst for Søbstadvegen.

Figur 9. Utklipp fra Statkraft varme sin kartløsning for fjernvarmenett. Rød stjerne angir planområdet.

3.15. Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Kvartærgeologisk kart, se figur 10, indikerer at planområdet stort sett består av torv og myr. Ca. 150m øst og nord for planområdet er det markert med hav- og fjordavsetning, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. Ca. 80m vest for planområdet er det markert morenemateriale, usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen. Kartet viser også raviner ned mot Bjørndalen i øst.



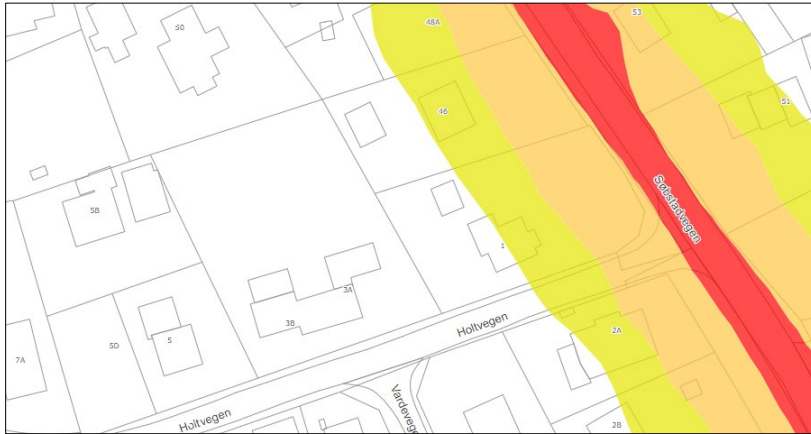
Figur 10. Utklipp av kvartærgeologisk kart. Rød sirkel angir planområdet.

Det har blitt gjennomført 9 ulike grunnundersøkelser i nærområdet i perioden 2003-2024. Det informeres nærmere om dette i geoteknisk vurdering som følger vedlagt.

3.16. Støyforhold

Støykart for området viser at Sjøbstadvegen genererer en del støy. I 2023 var det en årlig trafikkmengde på 2500ÅDT forbi planområdet.

Mot Sjøbstadvegen vil noen boenheter så vidt komme i kontakt med gul støysone.



Figur 11. Utsnitt fra støysonekart, støynivå Lden i 4 meters høyde. Hentet 17.06.2024 (kilde. Trondheim kommune).

Det er utarbeidet et eget støynotat som er vedlagt saken til 1.gangsbehandling.

3.17. Luftforurensning

Området ligger nært Sjøbstadvegen. Det er derimot ingenting som tilsier at det er luftforurensning i området.

3.18. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det vises til vedlagt ROS-analyse for nærmere redegjørelse for ROS. Følgende uønskede hendelser er identifisert:

- Trafikkforhold
- Grunnforhold
- Urban flom / overvann
- Brann
- Støy

Framtidig situasjon vil også ivareta renovasjonsbil og nødvendig «nød- og nyttetransport». For å unngå at renovasjonsbilen må kjøre inn på planområdet, planlegges det for renovasjonsløsning med egen stopplomme langs Holtvegen. Fortau foreslås på innsiden av renovasjonsarealet, slik at det ikke blir konflikt ved tømning.

3.19. Næring

Det er ingen næringsinteresser innenfor planområdet.

3.20. Eksisterende analyser og utredninger

- Miljøpakken: Søbstadvegen – Forprosjekt. *Sykkelveg med fortau og bedre veg i Søbstadvegen* (Norconsult, 20.04.2020).

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

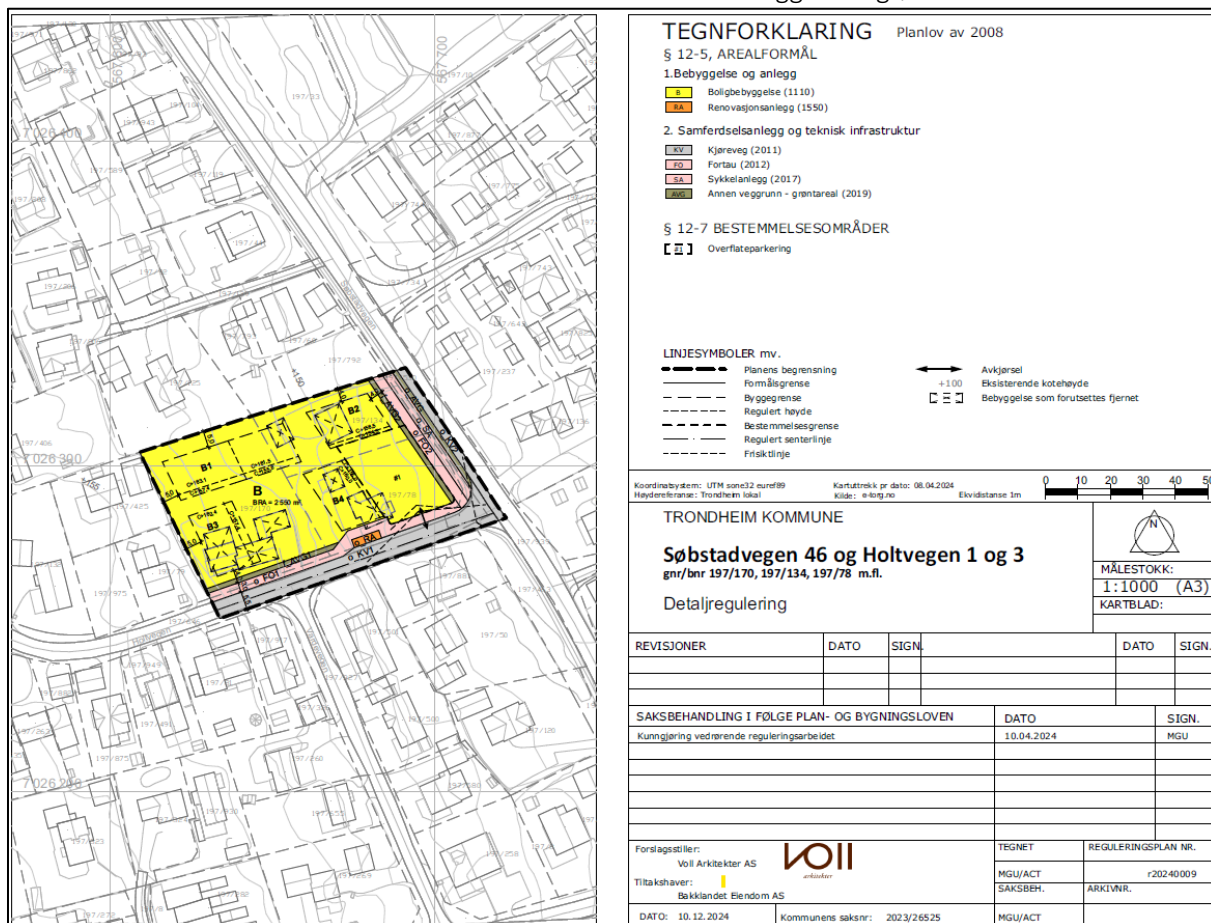
Planområdet reguleres for:

1. Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Renovasjonsanlegg

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Fortau
- Sykkelanlegg
- Annen veggrunn- grøntareal



Figur 12. Utklipp fra plankartet som viser arealformål

Det foreslås ny bebyggelse på eiendommen i form av 17 rekkehus (B1-B4). Rekkehusene fordeles på 5 oppdelte bygningsvolum med uterom mellom.

Felles parkering plasseres i sørøst, ut mot krysset Søbstadvegen x Holtvegen. Her er parkeringen til minst sjenanse for både det nye boligområdet og for naboomgivelsene.

Plankartet foreslår fire felt, B1-B4, hvor byggehøydene varierer. I tillegg foreslås det at bebyggelsen innenfor felt B1 skal deles opp i to volum. I bestemmelsene foreslås det at avstanden mellom volumene skal være minimum 3,5 meter. I tillegg vil det være et felles uteoppholdsareal mellom felt B1 og B2, som ivaretar en viss åpenhet mot nabo i nord.

Innspill fra Tensio sier at det er begrenset elektrisk kapasitet i nettet mot disse eiendommene. Det sikres i planbestemmelsene at Trafo tillates etablert innfor felt B i plankartet.

4.3. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Boligbebyggelsen fordeler seg på 5 volumer, slik det framgår av illustrasjonsplanen. Tre av volumene inneholder tre rekkehus hver, mens to volum inneholder fire rekkehus (B3 og B4).

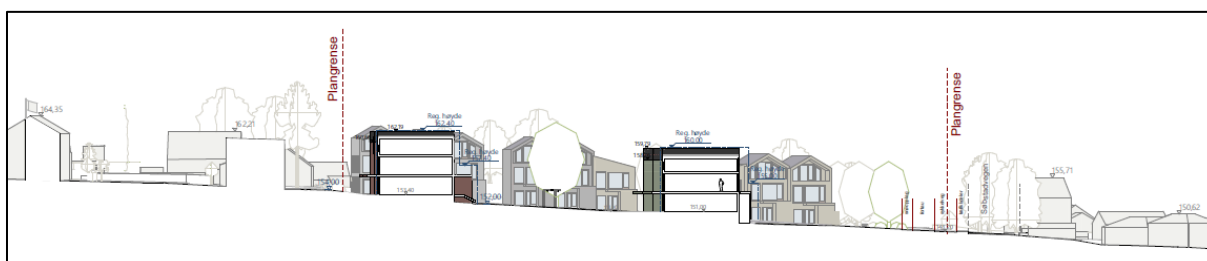
Byggegrenser og kotehøyder angis i plankartet. For å synliggjøre kotehøyder i plankartet, er det laget en egen illustrasjon som viser hvilke rammer som



Figur 14. Illustrasjon som viser forslag til kotehøyder i plankartet.

Høydene som foreslås regulert, vil sammen med reguleringsbestemmelsene sikre at bebyggelsen kan gjennomføres i samsvar med det illustrerte prosjektet.

Bebyggelsen planlegges med 2.- og 3.etasjer for rekkehusene. Høyden på den nye bebyggelsen tilpasses eksisterende høyder og bygningstypologien i området på en god måte.



Figur 15. Snitt fra Holtvegen, som både viser hvordan terrenget stiger og hvordan bebyggelsen tilpasser seg eksisterende situasjon.

4.4. Grad av utnyttning, inkl. sum m² BRA til de ulike reguleringsformålene. Minimum og maksimum antall boliger.

Regulert m² bolig er 2.700m² BRA. Areal helt eller delvis under grunn skal ikke medregnes. Planområdet har klen størrelse på ca. 4,8 daa, som det framgår av kap.3.2.

Det planlegges for 17 rekkehus, noe som tilsvarer ca. 3,6 boliger per daa. Ideelt sett hadde reguleringsplanen tilrettelagt for en utnyttelse på 6 boliger / daa, men dette lar seg vanskelig gjennomføre uten at steds karakteren vil påvirkes i større grad.

I plankartet foreslås det en utnyttelse på 2.700m² BRA, som fordeler seg med ca. 2.330m² BRA boliger og ca. 370m² parkering. Gjennomsnittlig størrelse på rekkehusene vil være 137m² BRA.

I illustrasjonsprosjektet vises det to typer rekkehus, hvor 8 rekkehus har en bredde på 5,0m mens 9 rekkehus har en bredde på 5,9m.



Figur 16. Perspektiv sett fra sør

4.5. Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det planlegges ikke for nye arbeidsplasser eller næringsareal innenfor planområdet. Det vil skapes noen årsverk i forbindelse med gjennomføring av prosjektet.

4.6. Antall boliger, leilighetsfordeling

Det planlegges for 17 boenheter, slik som det framgår av illustrasjonene som følger planforslaget. I reguleringsbestemmelsene foreslås det bl.a. at reguleringsplanen skal ha minimum 17 boenheter, at det skal være variasjon i takform og at bebyggelsen innenfor B1 skal deles i to bygningsvolum.

4.7. Bomiljø/bokvalitet

Planen oppfyller kvalitetskravene i gjeldende KPA (2012-2024) til uterom, både når det gjelder størrelse og solforhold på nøkkeltidspunkt (jf. uteromsveileder). Alle rekkehus har tilgang til private uterom. Selv om området fortettes, vil det skapes luft mellom bebyggelsen som blir gode felles uterom. Alle boenhetene vil oppfylle dagslys krav, og har god orientering for å sikre sol- og lysinnslipp i størst mulig del av dagen.

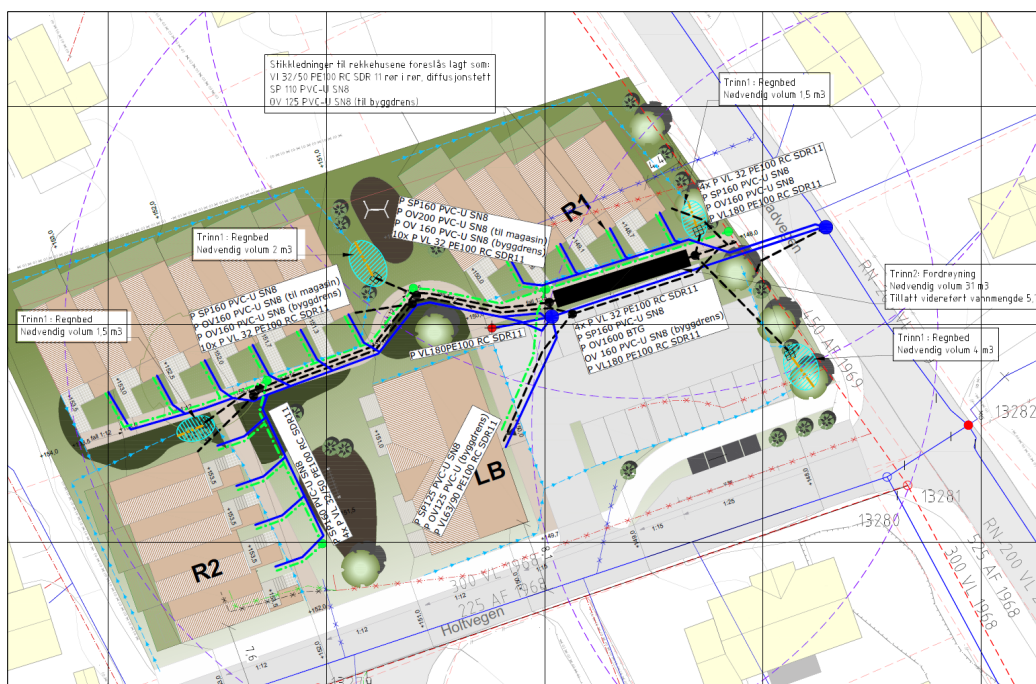
4.8. Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel (min/maks), begrunnelse for evt. avvik fra norm, utforming og lokalisering av parkeringsanlegg

Det planlegges for 17 parkeringsplasser på terreng. Dette vil gi en parkeringsdekning på 1,0 p-plass per rekkehus. Dette vil være et avvik fra krav i gjeldende KPA, som krever 1,2 parkeringsplasser for slike områder. Hvis vi ser hen til forslag til ny KPA, vil kravet være 0,4 – 1,1 parkeringsplasser per 100m² BRA. I framtidig situasjon gi et krav innenfor intervallet 9 – 25 parkeringsplasser. Vi vurderer at 17 parkeringsplasser er et fornuftig antall for dette planforslaget, samtidig som det stilles krav om minimum 2 sykkelplasser per bolig.



Figur 17. Utklipp av situasjonsplan som viser oppstillingsplasser for bil. Illustrasjonen viser hvordan fortauet trekkes inn på eiendommen, som muliggjør både fortau og oppstillingsplass for renovasjonsbilen i Holtvegen. Denne løsningen gjør at renovasjonsbilen slipper å rygge/snu inne på parkeringsplassen, som gir en bedre trafiksikker løsning for planen.

4.9. Tilknytning til infrastruktur (vann, avløp, renovasjon, el, fjernvarme med mer). Structor har utarbeidet en overordnet VA-plan med tilhørende notat (vedlegg).



Figur 18. Overordnet VA-plan som viser hvordan prosjektet skal tilkobles offentlig ledningsnett.

Etter innspill fra Kommunalteknikk har den overordnede VA-planen blitt revidert (ettersendes), og det har blitt utarbeidet en egen ROS-analyse for VL300.

VA-planen viser separering i Holtvegen, som en konsekvens av at det skal legges fortau langs Holtvegen, og at det i forbindelse med arbeid i vegsnittet samtidig må gjennomføres separering av ledningsnettet.

VA-notatet vurderer at den planlagte utbyggingen ikke utløser behov for utskiftning av kommunale vannledninger og separering for de ledningene som ikke blir berørt som følge av tiltaket. Etter ønske fra Kommunalteknikk er separering av kommunal AF ledning i Holtvegen vist på overordnet VA-plan. Kostnadsfordeling og omfang vil avklares videre gjennom teknisk plangodkjenning og utbyggingsavtale. Dimensjoner og trasévalg skal kontrolleres og optimaliseres i detaljeringsfasen

Ellers foreslås det å tilknytte eksisterende VL-ledning i Søbstadvegen, hvor det også er kapasitet i omliggende nett for slokkevann og brannvann på mer enn 50 l/s.

Spillvann planlegges med selvfall til samleledning i Søbstadvegen, mens overvann planlegges etter tretrinns strategien. Det vises for øvrig til VA-notat for detaljerte vurderinger av vann- og avløp.

Renovasjon løses som vist i plankartet med nedgravde containere. Løsningen hindrer at renovasjonsbilen må kjøre inn på selve boligområdet for å tømme. I stedet tilrettelegges det for en egen oppstillingsplass, hvor tømming kan foregå uten løfting over fortau. Etter utført tømming, kan renovasjonsbilen kjøre videre opp Holtvegen/Gudbrandsvegen eller svinge til venstre inn Vardeveien. Vi vurderer at dette er en god løsning i forhold til trafiksikkerhet, og bedre enn om renovasjonsbilen må kjøre inn på eiendommen for å tømme og deretter snu/rygge. Det gir også en mer effektiv arealbruk, å legge til rette for en egen oppstillingsplass for tømming i Holtvegen. Renovasjonsbilen benytter ellers de lokale gatene for å hente søppel. Forskjellen nå er at det tilrettelegges for en egen oppstillingsplass, da renovasjonsbilen vil bruke noe mer tid ved tømming.

Det planlegges for 4 nedgravde dunker for renovasjon, som skal ivareta fraksjonene rest, papir/papp, matavfall og glass/metall. I tillegg vil det etableres en midlertidig overflatecontainer for plastemballasje.

Området ligger under konsesjonsområde for fjernvarme og det går rør i Brudalsvegen som ligger ca. 130 meter unna. Evt. påkobling må avklares nærmere med Statkraft varme i forbindelse med detaljprosjektering.

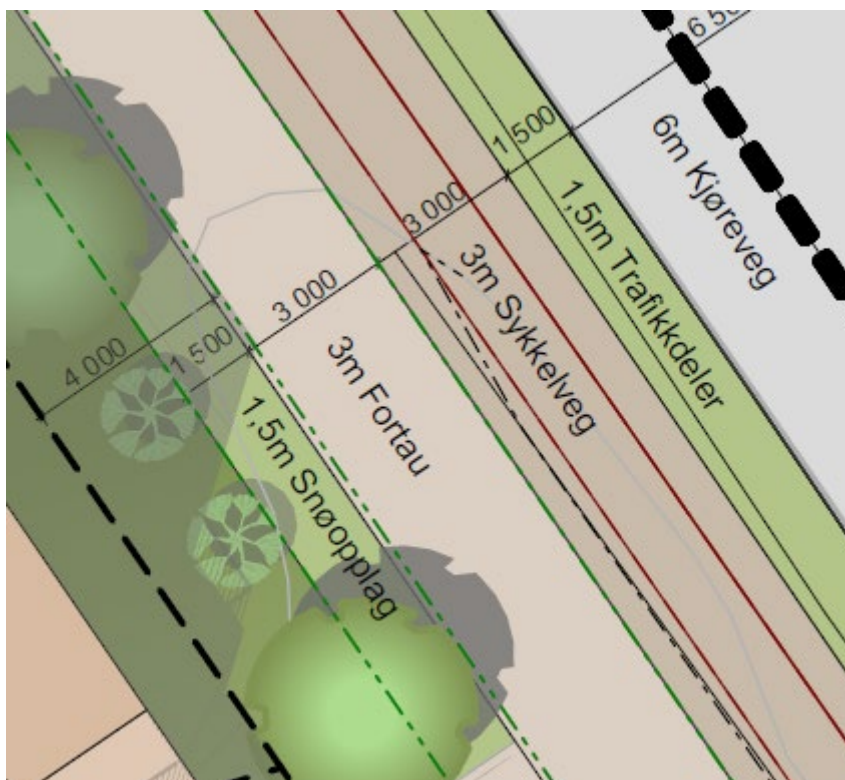
4.10. Trafikkløsninger for gående, syklende og kjørende, atkomst, bredde (inkl. tilstrekkelig sideareal) og stigningsforhold, avvik fra vegnormalen, krav til samtidig opparbeidelse, varelevering, felles adkomstveier og eierforhold (offentlig/privat)

Kjørbar adkomst vil skje fra offentlig veg som vist med avkjørselspil i plankartet. Felles parkering foreslås innenfor #1 i plankartet. Herfra vil det tilrettelegges for interne gangveger fram til boenhetene.

Det planlegges også for egen gangadkomst lenger vest i Holtvegen, og egen gangadkomst fra Søbstadvegen. Til sammen vil dette gi et godt og hyggelig gangtilbud fram til inngangspartiene for de respektive boenhetene.

Eierforholdene er avklarte ved at forslagsstiller eier de aktuelle eiendommene, mens Trondheim kommune er grunneier av Holtvegen og Søbstadvegen. Renovasjonsløsning inkl. tilgrensende fortau foreslås plassert på privat grunn. Offentlig fortau langs Søbstadvegen og Holtvegen plasseres på kommunal grunn, med unntak av en mindre stripe langs Holtvegen som plasseres inn på privat grunn som følge av dagens bredde på Holtvegen.

Offentlig fortau (o_FO1 og o_FO2) som er tilgrensende til boligområdet, planlegges med en bredde på 3 meter. Dette vil gi en vesentlig bedre situasjon for gående enn i dag. Holtvegen foreslås regulert med en bredde på 5,5 meter, som er ca. 0,5 meter bredere enn dagens situasjon. I tillegg innebærer løsningen at selve gata strammes inn mot krysset med Søbstadvegen. Dette gjør at krysset blir både mer oversiktlig og trafiksikkert. Mot Søbstadvegen foreslås det i tillegg å sette av en egen sykkelveg med bredde på 3,0 meter. Dette sikrer en evt. framtidig gjennomføring av eget sykkelfelt, hvis Miljøpakken sitt forprosjekt igjen skulle bli aktuelt.



Figur 19. Forslag til tverrsnitt for Søbstadvegen.

I tillegg til fortau og sykkelveg, settes det også av et areal snøopplag og trafikkdeleler, utover 6 meter kjøreveg i Søbstadvegen.

4.11. Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon.

Legg ved kart som viser plankartet til planforslaget sammen med tilliggende reguleringsplaner og pågående planer i nærheten.

Omliggende reguleringsplaner er av eldre type. Det er heller ikke kjent at det pågår annet planarbeid i området.

I 2023 ble det vedtatt en detaljplan for Gudbrandsvegen 1 (r20220021), mens det i 2017 ble vedtatt en detaljplan i Brudalsvegen 1B og 1C (r20160006). Disse vedtatte planene er relevante å nevne, da de både ligger i nærområdet og inntil Søbstadvegen. Det er naturlig å bemerke at planforslaget som nå fremmes, også kunne inneholdt leiligheter. Det ville gitt en annerledes utnyttelse, og en større konsekvens for naboomgivelsene.

Det har i planprosessen kommet innspill fra nabo gnr/bnr. 197/406 vedrørende en felles avkjørsel fra gjeldende reguleringsplan fra 1981. Det er derimot ingen rekkefølgekrav om opparbeidelse av den påpekte felles avkjørselen. En eventuell opparbeidelse av den felles avkjørselen er følgelig et privatrettslig forhold, som følges opp uavhengig av denne reguleringsplanen.

4.12. Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges i liten grad for offentlige anlegg, med unntak av tilgrensende samferdselsareal og renovasjonsanlegg.

4.13. Miljøoppfølging, miljøtiltak

Planområdet ligger sentralt til, med gangavstand til Heimdal sentrum hvor det er enkel tilgang til daglig servicebehov. Planområdet har også god kollektivdekning, samt tilrettelagt tilbud for gange og sykkel. Ved behov for regionalt handelstilbud på Tiller, vil planområdet ha nytte av Miljøpakken sin nyetablerte gang- og sykkelbru over Bjørndalen.

Ellers er Heimdal sentrum et regionalt kollektivknutepunkt, hvor det er mange avganger for både metrobuss og tog.

4.14. Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming

Tomtene som skal bygges ut skråer slakt mot øst. Interne gangveger vil tilfredsstille UU, med stigningsforhold som varierer fra 1:12 og 1:15.

Det vil tilrettelegges for universell utforming til 1.etasje i de fleste rekkehusene, men det vil bli behov for trapp til inngangsdøra i fire rekkehus (B3) lengst mot vest. En slik løsning bidrar til både mindre uttak av masser og bedre tilpasning til omgivelsene.

4.15. Uteoppholdsareal; privat og felles uteoppholdsareal, lekeplasser, eksisterende og evt. ny vegetasjon, offentlige friområder, arealstørrelse, turveier, adkomst og tilgjengelighet, sesongbruk, krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse

Bebyggelsen henvender seg mot felles uterom mellom byggene. Det foreslås ellers et plangrep ved at Vardevegen avsluttes i et fellesareal med tunkarakter. Trondheim kommune har i planprosessen opplyst om at Vardevegen planlegges forsterket som gangakse fra Heimdal sentrum.

Det foreslås også å ta vare på den vegetasjonen som er mulig innenfor planområdet, men dessverre er mye av den eksisterende vegetasjonen innenfor planområdet i dårlig forfatning. Det planlegges heller å plante ny vegetasjon som står godt i forhold til den nye boligbebyggelsen. Det er utført en egen kartleggings- og tilstandsrapport for vegetasjon innenfor planområdet (vedlagt).

Felles- og privat uteoppholdsareal ivaretas i henhold til uteromsnormen, og vil opparbeides samtidig som boligprosjektet. Planforslaget følger gjeldende KPA vedr. beregning av uteoppholds, selv om kravet her er større enn i den nye KPA. Ved å legge til grunn 70m² per boenhet, vil det totalt bli krav om 1.190m² uteoppholdsareal.

Det er utarbeidet egen illustrasjon for solforhold på nøkkeltidspunktene som er 21.mars kl.15 og 23.juni kl.18.



Figur 20. Illustrasjon som viser solforhold på nøkkeltidspunkt iht. uteromsnormen.

I tillegg vises sol- og skyggeforhold i samsvar med illustrasjonsveilederen til kommunen i eget vedlegg.

Når det gjelder friområder ellers i bydelen, er det en eksisterende balløkke ca. 100 meter lenger mot nord, på motsatt side av Søbstadvegen. Hvis det er ønskelig med et større leke- og aktivitetstilbud i fritida, er det ca. 500 meter til Huseby skole og idrettsanlegget på Kolstad. Det er egen undergang under Saupstadringen, som ivaretar trafiksikker for barn og unge som går eller sykler. Selv om planområdet ligger i Stabbursmoen barneskolekrets, er det naturligvis tilgang til anleggene på Huseby/Kolstad.

Vi ønsker også å nevne at det er ca. 700 meter til marka og tilgang til skistadion på Saupstad.

4.16. Landbruksfaglige vurderinger

Fortetting i allerede etablerte boligområder, er med å ta vekk press på landbruksområder ellers i kommunen.

4.17. Kollektivtilbud

Frekvens på kollektivtilbud blir ikke påvirket av planforslaget. Tilrettelegging for tilkomst for kollektivbruk blir derimot bedre for eksisterende- og nye beboere i nærområdet, når det opparbeides nytt fortau i tilknytning til planområdet.

4.18. Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Den generelle aktsomhetsparagrafen i kulturminneloven vil ivaretas i planens bestemmelser.

4.19. Sosial infrastruktur

Skoler: Planområdet ligger innenfor Skolekrets Stabbursmoen (barneskole) og Huseby (ungdomsskole). Det er noe ledig kapasitet i dag. Trondheim kommune sitt kart over skolekapasitet konkluderer for skolekretsen: "*Begrenset kapasitet. Må vurderes nærmere*". Det foreslås en egen reguleringsbestemmelse vedr. skolekapasitet.

Gangavstand til Stabbursmoen skole er ca. 900 meter (13 min. gange/ 4 min. sykkel jf. google maps).

Barnehage: Det er flere barnehager i området innenfor en radius på ca. 400 meter. Dette er Skyttervegen barnehage, Gulbrandsvegen familiebarnehage, Brudalstunet familiebarnehage og Sørbruvegen familiebarnehage. Kapasitet er ikke kjent, men det kan bli utfordrende å fylle opp barnehagene i årene som kommer med tanke på lave fødselstall i Trondheim for 2023.

4.20. Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det vises til vedlagt ROS-analyse (vedlegg), som beskriver mulig uønskede hendelser som er identifisert:

- Trafikkforhold. Det regnes med beskjeden økning i ÅDT grunnet prosjektets størrelse og områdets beliggenhet med gangavstand til kollektivknutepunkt, metrobuss og lokalt sentrum.
- Grunnforhold. Tomten er mulig å bebygge. Det er ikke kvikkleire innenfor planområdet, men det er viktig å ivareta samfunnssikkerheten i tilknytning til planområdet
- Urban flom / overvann – løses med at avrenning fra tette flater (tak o.l.) fordrøyes i bed og ved bruk av fordrøyringsrør, jf. vedlagt VA-plan.
- Brann. Det er viktig å sikre tilkomst for slokkebil ved en evt. brann, og tilstrekkelig med brannvann til planområdet.

4.21. Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp;

Eks. ombruk av bygg, innendørs fellesareal, tilrettelegging for gående og syklende, avfallsreduksjon, begrensede terrenginngrep, klimavennlig anleggsfase, energieffektivisering, lokal fornybar energiproduksjon, etablering av karbonrik vegetasjon.

Det planlegges ikke for egen parkeringskjeller under planområdet, da dette vil gi et vesentlig høyere klimafotavtrykk med både utgraving av masser og forbruk av betong.

Det tilrettelegges ellers for gående- og syklende i planområdet, sammen med grønne uteoppholdsareal og ny vegetasjon. Mest mulig grønne arealer vil bidra til at overvann filtreres ned i grunnen.

Lokal energi for prosjektet kan være varmepumper. Det kan også prosjekteres løsninger med tykkere isolasjon i vegger, tak og gulv. Vinduer og dører med lav U-verdi er også mulige tiltak. Planområdet er innenfor konsesjonsområdet til fjernvarme, som kan gi energieffektiv oppvarming av bebyggelsen. Ny bebyggelse gir moderne- og energieffektive boliger etter gjeldende TEK.

Planområdets beliggenhet er også et godt tiltak for å redusere klimagasser, gjennom klimavennlig mobilitet (gange, sykkel og kollektivtransport) framfor bilbruk. Gang- og sykkelavstand til Heimdal sentrum sikrer god tilgjengelighet til de fleste hverdagslige reisemål. Punktet er også iht. nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging, herunder O-vekstmålet.

Det er gjennomført en ombrukskartlegging, som har gjennomgått hva som finnes i eksisterende bebyggelse. Dette notatet er vedlagt planforslaget. Den opprinnelige bebyggelsen er fra 1940- og 50 åra, som kjennetegnes av relativt dårlige bygningsmasse. I tillegg har vedlikeholdet av eiendommene

vært relativt dårlig over tid. Det følger en egen oversikt over hvilke bygningsdeler som kan egne seg for ombruk. Kort oppsummert kan følgende deler vurderes for ombruk: vinduer, dører, varmepumper, kjøkken, garasjeport, bjelkelag, noe skiferheller, tegl fra grunnmur og muligens noe skifertekking på yttertak.

5. Virkninger av planforslaget

5.1. Landskap (nær- og fjernvirkning)

Planlagt bebyggelse reguleres for 2-3.etasjer og vil ikke rage nevneverdig over småhusbebyggelse ellers i området, og vil heller ikke bryte viktige horisontlinjer. Bebyggelsen ligger på omtrent samme høyde som resten av bebyggelsen i området.

5.2. Byform, steds karakter og viktige siktlinjer, *(veileder for Byform for Trondheim)*

Området ligger innenfor eksisterende boligområde i gjeldende KPA 2012-2024. Planområdet forholder seg til Søbstadvegen og småhusbebyggelsen i området, samtidig som den trekkes tilbake fra trafikkert veg. Tidligere forslag om støyvoll er tatt ut av området, og sikrer åpenhet ut mot tilgrensende gater.

Det er også lagt inn eget sykkelfelt ut mot Søbstadvegen og separat fortau, som åpner muligheten for å gjennomføre tiltak i tråd med byveksttalen.

5.3. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Bebyggelsen vil forholde seg til Søbstadvegen, noe som er naturlig i fortetting av området. Ny bebyggelse trekkes tilbake fra nabogrenser, slik at plan- og bygningsloven sine generelle avstandskrav tilfredsstilles.

5.4. Kulturminner og kulturmiljø *(avsnitt 5.1 strategiske mål i Kommunedelplan for Kulturminner og kulturmiljøer)*

Det er ingen kulturminner eller vernet bebyggelse innenfor planområdet.

5.5. Grunnforhold (geoteknikk, geologi, forurensing i grunnen)

Grunnforholdene er vurdert som relativt gode. Det er sammen med tidligere geotekniske undersøkelser for området, utført nye vurderinger i forbindelse med planforslaget. Konklusjonen er at: «Utbygging på tomte er gjennomførbart med tanke på sikkerhet mot skred.

Det er vurdert som gode fundamenteringsforhold på tomte, og byggene kan trolig direktefundamenteres. Det forutsettes at topplag av svakere organiske masser fjernes / masseutskiftes og det er forventet minimalt med setninger dersom bygningene fundamenteres på de underliggende faste massene».

5.6. Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger *(Naturmangfoldloven)*

Området ligger på en utbygd tomt med boligbebyggelse og betydelig vegetasjon. Det er gjennomført en egen tilstandsvurdering av eksisterende vegetasjon, som vurderer at mesteparten av vegetasjonen

bør avvikles. Samtidig foreslås det å ta vare på noe vegetasjon ut mot Søbstadvegen og Holtvegen, samtidig som det foreslås å etablere ny vegetasjon med noe størrelse i forbindelse med prosjektet.

5.7. Friluftsliv (*kommunale mål i Plan for friluftsliv og grønne områder*)

Ny bebyggelse vil bidra med nye opparbeidede uterom for beboere i planområdet. For tilgang til større grøntområder, aktivitetstilbud og friluftsliv, er det nærliggende å benytte balløkke 100 meter unna, Kolstad idrettspark, Stabbursmoen skole, Saupstad skistadion som også er korteste inngang til bymarka.

5.8. Trafikkøkning, vegforhold

ÅDT er vurdert å øke med ca. 45 kjøretøy i døgnet.

For Søbstadvegen og Heimdal vurderes trafikkøkningen som liten. Nærmeste naboer som deler Holtvegen som adkomstveg, vil merke noe økt trafikk.

5.9. Beredskap og ulykkesrisiko, (*kommunale mål i Planprogram for Trafikksikkerhetsplanen 2020 -2024*)

Trafikksikkerheten i området vil ivaretas med sikktrekanter, bedre fortau og færre avkjørsler.

Planforslaget legger til rette for en mulig gjennomføring av Miljøpakken sitt prosjekt for Søbstadvegen, hvis det skulle bli aktuelt.

Avkjørsel til Holtvegen reguleres med siktlinjer iht. HB N100. Det reguleres fortau på vestsiden av Søbstadvegen, for den tilgrensende delen av planområdet.

5.10. Barns interesser (*statlig planretningslinje om barn og planlegging*)

Det opparbeides lekeareal i forbindelse med felles uterom. Det er ellers relativt kort vei til ulike aktivitetstilbud på Heimdal, jfr. kap. 5.7.

5.11. Kapasitet på sosial infrastruktur, skole, barnehage

Det er begrenset skolekapasitet i området, og det stilles rekkefølgekrav om at skolekapasitet må være avklart før igangsettingstillatelse kan gis.

5.12. Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Sammenhengende felles uterom legges mellom ny bebyggelse. Alle boenheter planlegges med privat uteareal med direkte atkomst fra boligen, enten som balkong eller som terrasse/veranda.

Det vil bli interne gangveier innenfor planområdet, som vil sikre universell utforming fra inngangspartier til fortau i Søbstadvegen og Holtvegen.

5.13. Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy, *(statlige miljømål om forurensning og statlig Planretningslinje om støy T-1442/2016)*

Det planlegges for boligbebyggelse. Det vil ikke komme tiltak som medfører forurensning for omgivelsene. Trafikkøkning som følge av planen er beskjeden og påvirkning for omgivelsene vil derfor generelt være små.

Det er ikke mistanke om forurensede masser i grunnen, og luftkvaliteten i småhusområdene på Heimdal vurderes å være god.

5.14. Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser

Det er ikke kjente jord- eller mineralressurser i området.

5.15. Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det er utarbeidet overordnet VA-plan til planen. Utbyggingen tilfører noen mer harde flater med parkeringsareal og bygg, men det planlegges for overvannshåndtering etter tre-trinns strategien. Ved styrtregn vil regnbed sørge for fordrøying av vannet sin overflateavrenning.

Netteier Tensio sier i tilbakemelding på varsel om oppstart at det er usikkert om de må ha en ny trafostasjon i området, da endelig kapasitet ligger på grensen av hva som kan leveres. Det tillates trafo innenfor felt B dersom det blir behov for dette.

5.16. Konsekvenser for næringsinteresser

Det er ikke næringsinteresser på eiendommen i dag, og planforslaget vil ikke påvirke eksisterende næringsinteresser innenfor planområdet. Ved gjennomføring av byggeprosjektet, vil byggebransjen utføre noen årsverk med arbeid.

5.17. Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass *(Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.13)*

Tilgjengelighet til planområdet oppnås via avkjørsel fra Holtvegen med lav ÅDT. Langs Søbstadvegen og Holtvegen reguleres det fortau. Miljøpakkens prosjekt for Søbstadvegen har utarbeidet trafikkvurdering for veien med 4 ulike alternativer, hvor alle har løsning for gående og syklende på vestsiden av veien. Fortau merket i plankart som o_FO2 mot Søbstadvegen, bør ikke bygges før endelig situasjon i Søbstadvegen er avklart.

5.18. Tiltakets beliggenhet *(statlige planretningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging, Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.1)*

Planområdet ligger nær Heimdal sentrum med sentrumsfunksjoner og jernbanestasjon. Planen har god nærhet til metrobuss med nærmeste holdeplass ved Skyttervegen. Det tilrettelegges for gode forbindelser for gående og syklende.

5.19. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, vind, flom og skred (*statlige miljømål*)

Urban flom er påpekt som en mulig faktor i området og styrtregn kan gi uønskede hendelser i 50- og 200 års perspektiv. Nye tak bygges med vinkel og takrenne. Fordrøyning av overvann skal i hovedsak skje gjennom lokal fordrøyning.

5.20. Vannmiljø (*statlige miljømål, Vannforskriften*)

Det er ikke fare for forurensing til vann ved utbygging.

5.21. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse (luftforurensning, støy, tilgjengelighet til kvalitative uteoppholdsareal, nærliggende rekreasjonsareal, grønnsstruktur, lys- og solforhold, kollektivnett, lokalsenter med mer)

Virkningen for folkehelse vurderes som positiv. At flere kan gå og sykle til ulike målpunkt, er et positivt bidrag til den generelle folkehelsen.

Området skjermes i nødvendig grad fra Sjøbstadvegen som støykilde. Krav iht. støy på fasade ivaretas iht. T1442/2021. Uterom vil få tilfredsstillende støykrav (under 55dB), med utgang direkte fra hver boenhet. Samtlige boenheter vil få private uteareal med tilfredsstillende støynivå.

5.22. Samlet vurdering av klimafotavtrykk (*negative virkninger fra eks. riving, parkeringskjeller, terrenginngrep, behov for omfattende bæring i stål/betong, nedbygging av karbonrike arealer, massetransport. I tillegg må det vurderes i hvor stor grad tiltak i planen bidrar til at klimafotavtrykket reduseres, ev. supplert med klimagassregnskap av ulike alternativ*)

Ombrukskartlegging viser at noen bygningsmaterialer kan ombrukes. I tillegg kan håndtering av avfall påvirke klimagassregnskapet, da ca. 80% av byggeavfall i Norge blir sendt til materialgjenvinning.

Det planlegges ikke for parkeringskjeller, som vil være positivt for CO₂-regnskapet med redusert forbruk av betong. At det tilrettelegges for bruk av gange og sykkel i daglige ærend, vurderes å ha stor effekt på prosjektet sitt klimafotavtrykket.

Bruk av tre i dekker og stålprofiler med høy andel resirkulert skrapstål kan gi positiv grad av påvirkning.

5.23. Det skal i alle saker svares ut hvordan planen forholder seg til byvekstavtalen av 25.6.2019, det vil si nullvekstmålet i personbiltrafikken.

Vedr. mobilitet så ligger planområdet ca. 10 km fra Trondheim sentrum, og har god tilgang til kollektivtransport. Det er 11 bussholdeplasser og én togstasjon innen 800 m, og den nærmeste bussholdeplassen er i underkant av 200 m fra utbyggingsområdet. Det er derfor naturlig for beboerne å bruke kollektivtransport i stedet for privatbil. Det er ikke nødvendig å tilby nye felles mobilitetsløsninger, siden de som finnes i dag er tilstrekkelige å støtte mulige innbyggere. Det er flere matbutikker i Heimdal sentrum, i tillegg til annet servicetilbud som forretninger, spisesteder, tannleger, frisør, post mm. Siden dette er innen akseptabel gangavstand, vil behovet for å kjøre egen bil reduseres.

Parkering for bil er redusert til 1,0 plasser per boenhet, i tillegg til at det planlegges for 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Tilrettelagt sykkelparkering kan påvirke beboerne sin bruk av sykkel til daglige målpunkt.

Det er også et fortrinn at Heimdal sentrum, med meget variert handelstilbud og servicefunksjoner, gjør at behovet for reiser blir redusert til et minimum.

5.24. Anleggsperioden (*trafikk inkl. støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt*)

Det skal utarbeides plan for anleggsperioden som avklarer tidsperioder for arbeid, støv og støy, behov for riggområde og tidsaspekt. Anleggsperioden vil inkludere riving av bygg og hvordan ombruk / resirkulering kan ivaretas.

6. Planlagt gjennomføring

6.1. Tidsplan

Revidert planforslag sendes inn til førstegangsbehandling desember 2024. Forutsatt 12 uker saksbehandling, vil planforslaget sendes på høring i mars. Sluttbehandling av planen vil da kunne skje høsten 2025. Med forbehold om markedssituasjon o.l., vil byggesøknad tidligst kunne sendes inn i løpet av 2025, men dette forutsetter en viss parallellitet mellom plan og byggesak.

6.2. Økonomiske konsekvenser

Det antas små økonomiske konsekvenser for kommunen. Løsning for evt. prosjekt for Søbstadvegen i regi av Miljøpakken, vil påvirke Trondheim kommune sitt økonomiske bidrag. Fortetting medfører effektiv bruk av eksisterende infrastruktur, både teknisk- og sosial infrastruktur som skole og barnehager.

6.3. Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Plantiltak ansees som gjennomførbar. Før reguleringsplan for Søbstadvegen er endelig avklart av Miljøpakken (vegbredde og sideanlegg) bør ikke fortau o_FO2 opparbeides. Det stilles ikke rekkefølgekrav til det aktuelle fortauet mot Søbstadvegen,

7. Planprosess og innkomne innspill

7.1. Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

Oversikt over viktigste innslagspunkt i reguleringsprosessen:

- 27.11.2023. Anmodning om oppstart med planinitiativ.
- 16.02.2024. Oppstartsmøte Trondheim kommune.
- 26.03.2024. Tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøtet.
- 10.04.2024 Kunngjøring om oppstarts av planarbeid, annonse Adresseavisen
- 10.04.2024 Varsel om oppstart av planarbeid sendt ut til naboer, myndigheter og organisasjoner.

7.2. Sammendrag av merknader med kommentarer

Merknader er gjengitt og kommentert i vedlegg til planbeskrivelsen innsendt 11.07.2024.