



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20150029

Arkivsak:15/4566

Detaljregulering av Industriveien 1, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 6.2.17

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 26.4.2017

Innledning

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Pir 2 AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Smedplassen Prosjekt AS v/ Selvaag BoligASA.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre og forkorte teksten. Forslagsstiller har akseptert endringene.

Planstatus

Planområdet er i dag regulert til næringsformål. Planen ligger innenfor sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Planen foreslår avvik fra kommuneplanens arealdel når det gjelder parkering.

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Følgende eiendommer berøres helt eller delvis:

Gnr	Bnr	Hjemmelshaver
316	96	Spakmo Ola Ivar
316	242	Jernbanebyen beboerforening
316	447	Industriveien 3-5 AS
316	488	Trondheim kommune
316	625	Trondheim kommune
316	628	Trondheim kommune
316	689	Heimdal sag eiendom AS (Smedplassen Prosjekt AS)
316	439	Heimdal sag eiendom AS (Smedplassen prosjekt AS)

Beliggenhet

Planområdet ligger på Heimdal, helt nord i Industriveien opp mot krysset Industriveien og Sivert Thonstad vei. Det er avgrenset av Industriveien i øst, Sivert Thonstads vei i vest og industriområdet i sør.

Planområdet er 12,0 dekar, hvorav ca. 9,0 utenom vegformål. Det har vært sag og høvlerivirksomhet, lager og videresalg av trelast og byggvarer på tomten. Forsamlingshuset til Jernbanebyens beboerforening ligger som direkte nabo til planforslaget, men er ikke tatt med i reguleringsplanen.

Øst for Industriveien og langs Sivert Thonstads vei i øst og lengre oppe er det eneboliger og småhusbebyggelse.

Grunnforhold

Grunnforholdene er vurdert av NGI. Grunnen omkring tomten består av torv og fyllmasser over fast siltig leire. Det er ikke påtruffet kvikkleire i borer og omkring aktuell tomt, dette kan likevel ikke utelukkes under leirlaget. Den geotekniske rapporten fra NGI forholder seg til NVEs kvikkleireveileder, og har konkludert med at kravene i retningslinjen er oppfylt.

Planområdet er ikke markert med forurenset grunn i kommunens aktsomhetskart, men NGI konkluderer med at sannsynligvis kan forekomme forurensning i fyllmasser etter diverse næringsvirksomhet som har foregått på tomten, og at det burde utføres miljøundersøkelser og vurdering før det settes i gang graving på området.

Offentlige ledninger og bekker

Trondheim kommunes karttjeneste viser en flomveg med løp over tomten. Det er utarbeidet eget notat om teknisk infrastruktur og flomveger på tomten, der det konkluderes med at tekniske planer må utarbeides slik at flomvegene ivaretas.



Flomveg over tomten



Naturverdier- og rekreasjonsverdi

Området har noe eksisterende vegetasjon, med trær og busker i skråningen samt langs en voll mot Industriveien, men inngår ikke i et sammenhengende grønndrag. Området brukes ikke av barn og unge til aktivitet i dag (Barnetråkk, 2013).

Stedets karakter

Tomta er for det meste flat, men med en markert skrent ned mot Bjørndalen og Sivert Thonstads vei i nordvest. Tomten har lav utnyttelse, og bebyggelsen er hovedsakelig industribygg og lagerskur med liten estetisk eller antikvarisk verdi. Lengst i nord ligger den tidligere Heimdal brannstasjon som i dag er i bruk som grendehus for Jernbanebyens beboerforening. På kommunens tomt i nord står en nettstasjon og en enkel garasje. Området har trær og busker i randsonene i nord, øst og vest, og mye areal avsatt til parkering og kjøreareal.



Planområdet til høyre i bildet sett fra krysset Bjørndalen x Sivert Thonstads vei



Fra innkjøring i Industriveien



Eksisterende småhusbebyggelse langs Industriveien på motsatt side av planområdet.



Tidligere Heimdal brannstasjon, nå
Jernbanebyens beboerforening sitt lokale.

Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengder

Heimdal Sag-tomta har i dag avkjørsel til Industriveien. Grendehuset har avkjørsel fra Sivert Thonstads vei og fra Industriveien via kommunens tomt. Sivert Thonstads vei har et fortau mot planområdet, som er smalere enn to meter, og derfor vanskelig å brøyte. Industriveien har ikke fortau mot planområdet, men langs østsiden av vegen.

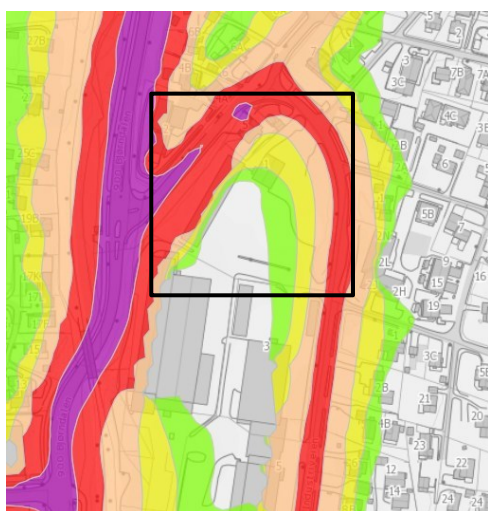
Dagens trafikkmengde i Industriveien er 4500 biler i døgnet (ÅDT), iht. NVDB oktober 2016. I Sivert Thonstads vei er ÅDT 5700. I begge gatene er dagens fartsgrense 50 km/t.

Kollektivtilbud

Det er god kollektivdekning med buss i tiliggende veier og kort vei til Heimdal stasjon, 400-500m unna. Miljøpakken planlegger superbusstrasé i Sivert Thonstads vei. Fra planområdet til eksisterende holdeplass i Peder Morsets vei er det ca 200 m.

Støy og støv

Planområdet ligger støyuutsatt til, med gul og rød støysone i Industriveien og Sivert Thonstads veg. Næringstrafikken vil trolig gå ned som følge av transformasjon til bolig langs Industriveien, samtidig er det vedtatt og igangsatt et stort antall reguleringsplaner for bolig i Heimdalsområdet som vil føre til økt press på vegsystemet i området, også i Industrivegen. Den nye forbindelsen i Johan Tillers veg vil være med å avlaste Industriveien i framtiden, men det er svært usikkert når den kommer. Også jernbanen vil få langt høyere frekvens i framtida.



Støy fra veg, dagens situasjon



Støy fra jernbane, dagens situasjon

Teknisk infrastruktur

Det ligger vannledninger i Industriveien og langs Sivert Thonstads vei, og spillvann og overvannsledning i Sivert Thonstads vei med supplerende AF- ledning (overvann og kloakk blandet).

Utbyggingsområdet kan forsynes med fjernvarme fra eksisterende fjernvarmeledninger i Industriveien.

Det ligger en nettstasjon på kommunens tomt 316/628. Det er nok kapasitet i stasjonen, men transformatoren er fullastet.

Skole- og barnehagekapasitet

Planområdet søker til Breidablikk barneskole og Åsheim ungdomsskole. Skolekapasiteten på Heimdal er presset og må utbedres. Bestemmelse om at skolekapasitet må dokumenteres før utbygginstiltak for boliger blir godkjent er tatt inn i planforslaget.

Det har ikke framkommet behov for barnehage i forbindelse med utbygging av planområdet.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å omdanne planområdet fra industri til boliger. Det er foreslått høy utnyttelse tilsvarende cirka 14 boliger per dekar for planområdet som helhet. Dette begrunnes med at dette er sentrumsformål, og nært Heimdal stasjon og Heimdal sentrum samt god kollektivbetjening. Illustrasjonsplanen viser fem boligblokker i varierende høyde (fire - fem etasjer) rundt et felles uterom. Langs Industriveien reguleres det ny sykkelvei med fortau, og denne føres fram til eksisterende gangfelt over Sivert Thonstads vei. Planen har også bestemmelser som sikrer at det etableres gangvei gjennom området fra nord til sør, og ned til Sivert Thonstads veg i vest. Innkjøring til området blir via privat kjørevei felles med naboene i sør.



Plankart over grunnen.

Planlagt arealbruk, plandata

Området reguleres til	Størrelse arealformål på plankartet	Tillatt utnytting BRA, over bakken	Tillat utnytting BRA, under bakken
Boligbebyggelse (1110)	9022 m ²	13 000 m ²	Ikke aktuelt
Kjøreveg (2011)	1215 m ²		Ikke aktuelt
Fortau (2012)	1020 m ²		Ikke aktuelt
Sykkelveg (2017)	440 m ²		Ikke aktuelt
Annen veigrunn grøntareal (2019)	252 m ²		Ikke aktuelt
Annen veggrunn tekniske anlegg (2018)	312 m ²		

Boliger, estimert antall: 160 stk
 Planlagte arbeidsplasser, estimert antall: 0 stk
 Bebyggelse som rives, estimert areal: 1100 m² BTA

Grad av utnytting

Tillat grad av utnytting er: 13 000 m² BRA. Det er gitt bestemmelse om at det skal etableres minimum 10 boliger per dekar innen planområdet.

Bebyggelsens høyde, plassering og utforming

Maksimalte kotehøyder er vist på plankartet. Bebyggelsen er lagt i byggegrense mot Industriveien. Mot Sivert Thonstads vei ligger byggene oppe på flaten over skråningen. Det planlegges fem boligblokker som varierer i høyde fra fire til fem etasjer.

Bygningsvolumet lengst i nord (bygg A) er etter høring tatt ned fra seks til fem etasjer, etter innspill fra naboer. Forslaget er ikke høyere enn foreslått ny bebyggelse lengre sør ved Heimdal stasjon, men må vurderes som vesentlig høyere enn og et brudd med *eksisterende* bebyggelse, som har en til to etasjer.

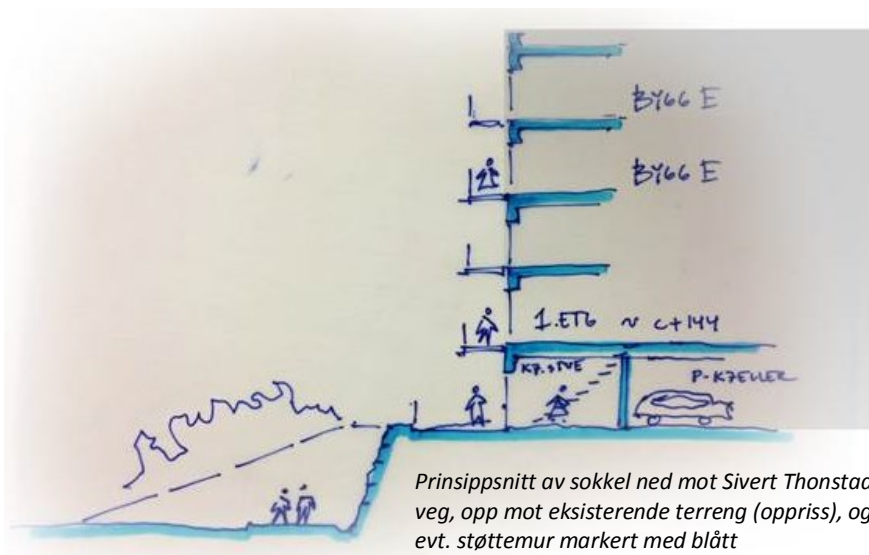


Planforslaget sett fra Sivert Thonstads vei i fugleperspektiv.

Det er satt byggegrense rundt hver bygning. Til høring ble det holdt åpent om det skulle etableres ett eller to bygningsvolum langs Sivert Thonstads vei. Forslagsstiller går til sluttbehandling inn for ett bygg, som gir enklere håndtering av støykravene. I dette bygget åpnes det til sluttbehandling for at sokkel mot Sivert Thonstads vei kan benyttes til boareal (kjellerstue e.l.). Byggegrensen mot Sivert Thonstads veg er trukket tilbake, slik at det er tilstrekkelig med plass foran bygget til at vedlikehold kan utføres på egen tomt selv om balkonger henger utenfor byggegrensen.

Det skal etableres minst ett portrom (det vil si overbygget åpning i bebyggelsen) i den langstrakte blokken (B) mot Industriveien. Åpningen skal være minimum tre meter bred og tre meter høy.

Det er gitt bestemmelser som legger begrensninger på bruken av svalganger: "Svalganger, heis og trappehus skal utføres som del av bebyggelsen og skal ikke framstå som elementer lagt utenpå bygningskroppen. Det skal ikke være svalganger på fasade mot offentlig veg. Svalgangslengden skal aldri overskride 2/3 av bygningskroppens lengde. Ved svalgangsløsning tillates passering av maksimum fire leiligheter fra hovedadkomst til egen bolig i samme etasje."



Det etableres en sammenhengende parkeringskjeller under bygningene med avkjørsel fra Industriveien og innkjøring under bakken vest i planområdet.

Størrelse, lokalisering, utforming og kvalitet på uterom

Tomten ligger ifølge KPA i ytre sone med krav til 50m² uterom per 100m² BRA bolig, hvorav halvparten skal være felles uterom på terreng og opparbeides som felles leke- og oppholdsareal. Private balkonger og felles uteareal kan kun medregnes i uteromsregnskapet dersom de er tilstrekkelig støyskjermet. Uterommet får tilstrekkelig med sol (min 50 %) til kommunens nøkkeltidspunkter, 21.mars kl.15 og 23.juni kl.18.



21.mars kl 1500



23.juni kl 1800

Det skal være adkomst til lekeplass fra alle boliger. Universell utforming bygninger og uteareal er sikret i byggeteknisk forskrift (TEK).

Leilighetsfordeling

Bestemmelsene fastsetter at minst 30 % av boligenehetene innenfor planområdet skal være treroms eller større, og minst 5% fireroms eller større. Maksimum 10 % av boligene skal være ettroms.

Støytiltak

Det er gitt bestemmelser om at retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T

1442/2012, skal legges til grunn for tiltak innenfor planområdet med følgende presiseringer:

- Alle boenheter skal ha tilgang til uterom på stille side, dvs støynivå fra veitrafikk under Lden 55dBA.
- Boenheter mot gul støysone (55 dB - 65 dB) skal ha en stille side (<55dB). Minst ett soverom skal vende mot stille side
- Boenheter mot rød støysone (65-70 dB) skal ha en stille side (<55 dB). Alle boenhetene skal være gjennomgående. I bygg A skal boenhetene minimum være tosidige. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.
- For boenheter mot gul eller rød støysone skal tilfredsstillende innvendig støynivå og solskjerming oppnås gjennom fasadetiltak og balansert ventilasjon.
- Stille side kan etableres ved hjelp av utvendig skjerm, absorberer mv, men ikke ved fullstendig innglasset balkong.
- Støyrapport skal følge rammesøknad.

Alle støyskjermingstiltak skal utformes som en integrert del av utomhusanlegg og bygningsmiljø.

Trafikkløsning og parkering

Felles trafikkløsninger

Dagens fellesavkjørsel i sør fra Industriveien ved krysset C. J. Hambros vei opprettholdes og reguleres som felles kjøreveg for boligområdet og industritomtene i sør. Innkjøring til parkeringskjeller (f_KV03) blir fra skråningen på tomtas vestre side direkte inn i sokkel. Plankartet viser også avkjørsel fra Industriveien nord i området. Hensikten med denne er at renovasjonskjøretøy og brøytebil kan kjøre gjennom boligområdet uten å snu eller rygge. For varelevering og av- og påstigning skal det etableres én oppstillingsplass i sør og én i nord.

Adkomst til grendehuset er sikret gjennom felles avkjørsel på planområdet i nord, som vist i plankartet.

Langs Industriveien etableres ny sykkelvei med fortau med bredde 2,5m + 2,5m samt 1m buffersone. Dette vil over tid kunne utvikles til en sammenhengende trasé langs hele Industriveien.

Varelevering (matkasser, flyttebil osv) kan kjøre på gangvegene inne i planområdet. Gjesteparkering etableres under bakken i forbindelse med beboerparkering. Dette er sikret i bestemmelsene.



Illustrasjonsplan som viser nye adkomster til planområdet og nabotomter

Parkering

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet i ytre sone, og kravet er der 1,2 parkeringsplasser per 70m² BRA (eller per boenhet). Kravet i reguleringsplanen er imidlertid satt lavere: 0,8 parkeringsplasser per 70m² BRA eller per boenhet, noe som tilsvarer midtre sone. Parkering skal skje i kjeller under bakken. For sykkelparkering er det satt krav om tre plasser per boenhet.

Halvparten av syklene skal stå under tak.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

Vann og avløpsløsninger, fordrøyning

Det foreslås etablert en ringledning knyttet til planområdet. Det vil gi god vannforsyning og brannvannsdekning.

Spillvann

Nytt spillvannsystem fra planområdet knyttes til eksisterende anlegg i Sivert Thonstads vei. Eksisterende ledning fra Heimdal Sags lokaler må erstattes av ny ledning som føres til krysset mellom Bjørndalen og Sivert Thonstads vei.

Overvann

Nytt overvannssystemet tilknyttes eksisterende kum i krysset mellom Bjørndalen og Sivert Thonstads vei. Eksisterende AF-ledning fra Heimdal Sags lokaler erstattes med ny overvannsledning som tilknyttes samme system. Det er stilt krav om fordrøyning av overvann fra planområdet.

Flomveger

Det er stilt krav om teknisk detaljplan som skal ivareta ny løsning for eksisterende flomveger. Flomveg som i dag krysser tomta, vil ivaretas langs kjørearealet sør i planområdet og ledes vestover ned mot Bjørndalen.

Tilknytning til fjernvarme

Området skal tilknyttes fjernvarme.

Elektrisitetsforsyning

Det er ikke tatt stilling til endelig løsning. Dette må avklares med netteier i byggesak. Flere løsninger er mulige.

Avfallsløsning

Det skal etableres mobilt avfallssug for husholdningsavfall. Dockingpunkt for sugebilen planlegges sør i området. Nedkastpunkter skal ligge maks 50 meter fra hovedinnganger. Det er vist tre slike punkter i illustrasjonsprosjektet. Avfallssuget vil også ta plast, så snart kommunen får etablert et sentralt sorteringssystem, forventet fra ca 2020. Det er også avsatt arealer til nedgravde containere for papp/papir samt spesialavfall. Disse reguleres som bestemmelsesområder på plankartet.

Planlagte offentlige samferdselsanlegg

Sykkelveg med fortau langs Industrivegen

Det skal etableres sykkelveg med fortau langs planområdet i Industriveien. Anlegget vil bli videreført langs hele Industriveien i forbindelse med ny utbygging.

Støttemur og fortau langs Sivert Thonstads vei

Langs Sivert Thonstads vei er det til sluttbehandling lagt inn fortau samt et formålsområde *annen veggrunn – tekniske anlegg* der støttemur kan etableres. Dette tilrettelegger for utvidelse av veien og etablering av kollektivfelt. Endringen er gjort etter innspill fra superbussprosjektet for tilpasning til kommende superbustrasé.

Gjennomføring, miljøoppfølging

Det er stilt rekkefølgekrav som sikrer etablering av følgende:

- Uteoppholdsareal
- Avfallsløsning
- Parkering
- Nødvendige støyskjermingstiltak
- Sykkelvei med fortau langs Industriveien
- Fortau i sør
- Gangveg gjennom området
- Spunt eller annen teknisk løsning som forbereder for senere utgraving og etablering av støttemur langs Sivert Thonstads vei.

Det kan gis midlertidig brukstillatelse for inntil 60 boenheter før mobilt avfallsug skal være etablert og satt i drift.

Tiltak for boligbygging kan ikke godkjennes før tilstrekkelig skolekapasitet er dokumentert.

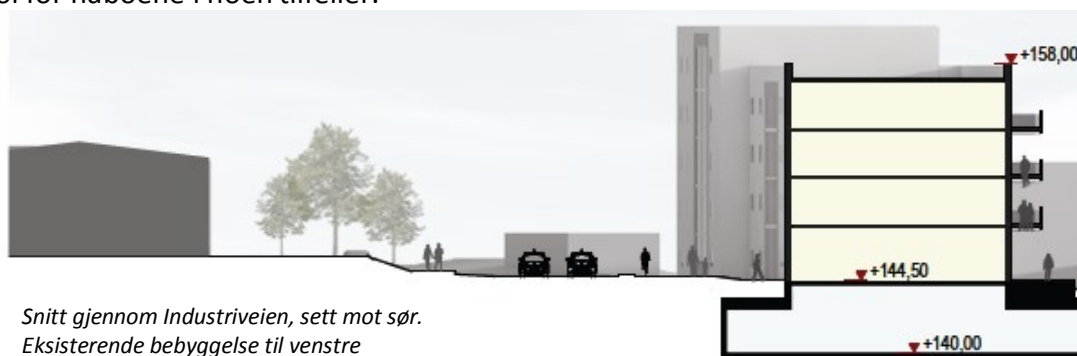
Det er stilt vilkår for gjennomføringen av tiltaket angående

- Grunnundersøkelser, evt. geoteknisk prosjektering som følge av undersøkelser og plan for geoteknisk oppfølging i byggeperioden
- Miljøteknisk undersøkelse av grunnen og tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn
- Plan for beskyttelse av omgivelsene mot fare og ulemper i bygge- og anleggsfasen
- Fotodokumentasjon av bebyggelsen som skal rives
- Godkjenning av tekniske detaljplaner for samferdselsanlegg og infrastruktur

Virknings av planforslaget

Nærområdets karakter, Forholdet til nabobebyggelsen

Utbyggingen er ledd i en større byomforming av næringsområdet. Bybildet endres med ny bebyggelse. Den nye bebyggelsen blir vesentlig høyere enn den eksisterende, men ligger i god avstand fra naboene, med ca. 30 meter mellom husveggene. Planforslaget gir redusert utsikt og sol for naboene i noen tilfeller.

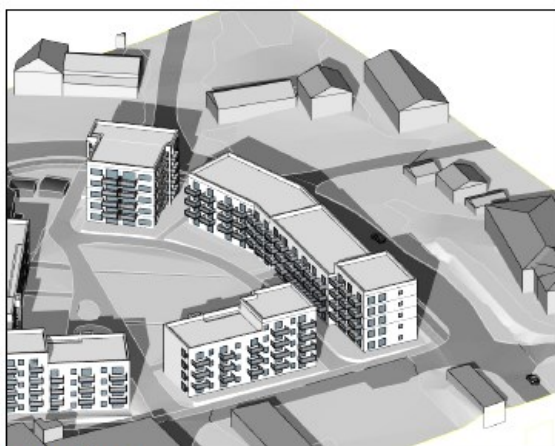


Nær- og fjernvirkning

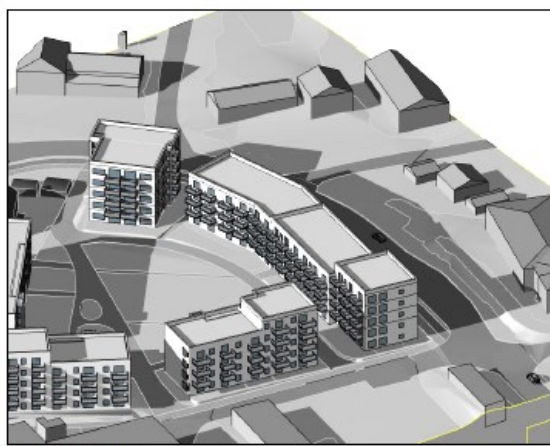
Bebyggelsen vil bli svært synlig fra omkringliggende områder. På sikt vil den inngå i et sammenhengende fortettet areal langs Industriveien og inngå i sentrumsområdet rundt Heimdal stasjon. Det er foreslått en volumoppbygging der kvartalets hjørnebygninger er fremhevet.

Sol- og skyggepåvirkning for naboer

Det er utarbeidet sol- og skyggediagram for planområdet.



21.mars kl 1500



23.juni kl 1800

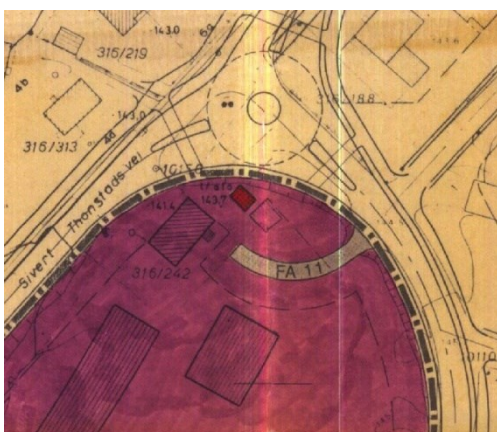
Naboene vil få redusert solinnfall på sine eiendommer, men er sikret sol på sine eiendommer på nøkkeltidspunktene 21.mars kl.15, og 23.juni kl.18. Enkelte eiendommer vil med planforslaget bli skyggelagt tidligere på kvelden enn før. Størst negativ konsekvens for naboer er det på kveldstid, og det er gjenboerne langs Industriveien fra C.J. Hambros vei til Ole Øisangs vei som er mest berørt. Innad i planområdet vil felles uterom ha gode solforhold på dagen og brukbare forhold på ettermiddags- og kveldstid ved nøkkeltidspunktene.



Vegetasjonen langs veien i dag kaster også skygge på tomtene.

Grendehuset i Sivert Thonstads vei 5

Planforslaget tar ikke stilling til reguleringsmessig status for denne tomte som per i dag er regulert til industri. Etablering av fortau og sykkelvei vil utgjøre et begrenset arealinngrep i tomte. Eksisterende biloppstilling mot veien vil kunne opprettholdes med dybde på cirka fem meter innenfor fortauet. Dette er et forhold som vil kunne komme opp ved etablering av superbusstrasé forbi eiendommen. Eiendommen har i dag adkomst også fra Industriveien via kommunal tomt 316/628. Planforslaget legger opp til at denne stenges, men at det i stedet etableres avkjørsel via 316/489 (boligområdet), noen få meter lenger fra veikrysset.



Trafikksikkerhet

Etablering av sykkelvei med fortau langs Sivert Thonstads vei vil bedre sikkerheten. Det tillates begrenset nyttetraffic innad i området (renovasjon og varelevering), som eller blir bilfritt.

Parkering

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet i ytre sone, og kravet er der minimum 1, 2 parkeringsplasser per 70m² BRA (eller per boenhet). Kravet er imidlertid senket til minimum 0,8. Dette tilsvarer KPA-kravet til *midtre sone*. Dette er gjort for å følge opp overordnede politiske målsettinger om redusert bilbruk og for å unngå å stimulere til privat bilhold. Et senket krav forsvares ved den sentrale plasseringen ved Heimdal sentrum, at området er avsatt til sentrumsformål i KPA og det gode kollektivtilbudet som blir ytterligere forbedret når superbussen settes i drift fra 2019. Kravet til sykkelparkering er økt fra to til tre plasser per 70 m² BRA eller per boenhet for å tilrettelegge for økt sykkelbruk.

Ulikt syn på trafikk tall

Forslagsstiller og rådmannen har ulikt syn på fremtidige trafikk tall. Forslagsstiller mener at nullvekstmålet og den inngåtte bymiljøavtalen må ha som konsekvens at fremtidig trafikk mengde estimeres lik dagens nivå eller lavere og at framtidige trafikk mengder også kan styres gjennom aktive trafikkreguleringstiltak (bommer, humper, lysregulering, enveiskjøring, veiprising mv). Rådmannens analyser viser at trafikken vil øke som følge av utbygging av nye boligfelt og fortetting i et større område rundt Heimdal fram mot 2040. Den nye tverrforbindelsen i Johan Tillers veg (2018), vil kunne gi noe trafikkreduksjon langs veinettet rundt planområdet. Rådmannen bemerker derfor at stor utbygging i Heimdalsområdet vil medføre trafikkøkning, og at det selv med nullvekstmålet er viktig at det legges et worst case scenario til grunn for støyutredning. Til sluttbehandling er det derfor utarbeidet nye støyberegninger basert på nye trafikkanalyser der trafikkvekst fra kommende utbygginger i området er ivaretatt. Nyeste trafikk tall fra Norsk Veidatabank (NVDB oktober 2016) er brukt. Dette har redusert betydningen av uenigheten. Det er imidlertid fortsatt behov for trafikkreduserende tiltak rundt Heimdal sentrum. Det er forventet at kommende plan for Heimdal sentrum, som vedtatt i Kommunal planstrategi (2016), vil se på framtidig trafikkavvikling for Heimdalsområdet.

Støyvirkninger

Planområdet er utsatt for støy, spesielt fra vegtrafikk.

Støyberegningene, viser at støy fra vegtrafikken er vesentlig. I kommuneplanens arealdel 2012-24 («KPA») tillates det generelt ikke boliger i *rød støy sone*. I KPA åpnes det likevel for at det i *sentrale byområder og andre viktige fortettingsområder langs kollektivtrase*, kan tillates boliger selv om disse ligger i *rød støy sone*. Planforslaget ligger i et slikt område, med sentrumsformål i KPA og beliggenhet nært kollektiv/superbusstrasé. Boliger mot *rød støy sone* vil derfor ikke være i strid med KPA. I *rød støy sone* stilles det krav om tilgang til uterom på stille side og at minst halvparten av rom for varig opphold og minst et soverom skal vende mot stille side. For *gul støy sone* stiller KPA krav om at bebyggelsen skal ha en stille side og minst et rom for varig opphold mot stille side. I reguleringsbestemmelsene er kravene i KPA innskjerpet ved at alle boenheter skal ha minst et soverom mot stille side. For støyutsatte boenheter skal tilfredsstillende innvendig støy nivå og solskjerming oppnås gjennom fasadetiltak og balansert ventilasjon.

Revidert støyutredning (desember 2016) viser at

- Veitrafikkstøy er dominerende støykilde for prosjektet. Fire av fem bygg har minst én

fasade mot gul eller rød sone. Jernbanestøy påvirker to bygg, som ligger delvis i gul støysone. Skjermingstiltak ved fasade og/eller gjennomgående planløsning må benyttes for å tilfredsstille kravene.

- Det tiltenkte uteoppholdsarealet har tilfredsstillende støynivåer iht T-1442/12. Utover tett gjerde mot skråning i vest vil ingen skjermingstiltak være nødvendig.
- Støy fra terminalvirksomhet er vurdert ettersom Heimdal stasjon kan bli et støtteareal for Heggstadmoen terminal, evt Torgård. Vurderingene viser at det er rom for en vesentlig økning av aktiviteten ved stasjonen uten at grenseverdiene for terminalstøy overskrides i planområdet.
- Støy nattetid, Lnight, fra Industriveien ved bygg A og B er vurdert. Konvensjonelle bygningstiltak vil gi tilfredsstillende forhold.
- Sumstøy er vurdert da 2 av de 5 bygningene er utsatt for både vei- og jernbanestøy. Ved etablering av ekstra skjermingstiltak, vil alle boenhetene få tilgang til fasader som tilfredsstiller ordinære og skjerpede grenseverdier for innfallende støynivå ved fasade.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at det skal gjennomføres detaljerte støyberegninger i byggesak.

Illustrasjonsprosjektet og støyutredningen viser at det vil være mulig å utforme byggene og gjennomføre enkle fasadetiltak slik at alle leilighetene tilfredsstiller kriteriene i KPA.

Alle støyskjermingstiltak skal utformes som en integrert del av utomhusanlegg og bygningsmiljø.

Støy/luftkvalitet

Til sluttbehandling har Multiconsult vurdert luftforurensning fra vegtrafikk for boligområdet i Industriveien 1. Det er foretatt beregninger av konsentrasjon av svevstøv og nitrogendioksid for uteområdet, med eksisterende og fremtidig bebyggelse. 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.

I anleggsfasen vil det kunne oppstå støvflukt ved håndtering av støvende masser og materialer. Det er lagt inn krav om plan for etablering av rutiner og løsninger for renhold og støvdemping i anleggsperioden i bestemmelsene.

Grunnforhold

Planen vil ikke gi negative virkninger for stabiliteten i området. Det er stilt krav om geoteknisk prosjektering i byggesaken og tiltaksplan for oppfølging i anleggsperioden.

Forurensning i grunnen

Det er stilt krav om miljøteknisk undersøkelse av grunnen og tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn i bestemmelsene.

Teknisk infrastruktur

Fordrøyningsanlegget som skal etableres på egen tomt forutsettes å avverge negative konsekvenser for kommunalt overvannsnett. Flomvei er sikret i bestemmelsene.

Brann

Det er god kapasitet på vannledningene i området slik at forutsetningene er gode for etablering av brannkummer og tilstrekkelig slukkevannskapasitet (Se notat fra ViaNova og VA-plan).

Folkehelse (jfr. § 8.1 i KPA)

Planforslaget fremmer folkehelsearbeidet ved å legge til rette for riktig arealbruk, med fortetting i knutepunkt, tilrettelegging for gang og sykkel og begrenset bilparkering. Det skal etableres et trafiksikkert, oversiktlig og solrikt uterom for lek, aktivisering og som sosialt møtested. Det er gangavstand til friområder med naturpreg (700 m til Sørabekken og sti videre derfra mot Bymarka). Det er 1,2 km til friområde på Tiller via GS-bru over E6.)

Trafikkstøy er en utfordring i området, men bestemmelsene sikrer at alle boliger får tilgang til uterom på stille side, samt stille side utenfor hovedsoverom. Området har tilfredsstillende luftkvalitet.

Barns og unges oppvekstvilkår, herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder

Planforslaget vurderes å ha positiv virkning på barn og unges oppvekstvilkår gjennom utbedring av fortau og gang- og sykkelveier.

Boligtyper og befolkningssammensetning

Tilskuddet av nye 2- og 3-roms leiligheter kan forventes å frigjøre eneboliger, rekkehus og andre familieboliger i området, da en stor andel av kjøpergruppen til leilighetene er eldre med tilknytning til nærmiljøet og som ønsker en mindre, mere lettstelt bolig. Dette åpner muligheten for at flere barnefamilier etablerer seg i bydelen.

Naturmangfold, virkninger etter naturmangfoldloven §§8-12

Planforslaget bryter ikke med bestemmelsene i Naturmangfoldloven eller lovens formål. Planområdet består i stor grad av harde flater i dag, men vil bearbeides med felles uterom og lekearealer med beplantning og fordrøyning på egen tomt.

Beredskap og ulykkesrisiko, ROS-analyse

ROS-analysen har tjent som underlag for bestemmelser om forebyggende og avbøtende tiltak i planforslaget. Disse er oppsummert i endelig ROS-analyse og er knyttet til masseras/skred, flomras, støy og støv; trafikk, forurenset grunn og ulykke ved avkjørslr/for gående og syklende.

Avveiing av virkninger

Nye byggehøyder og andre bygningstyper enn i det etablerte naboskapet kan oppleves negativt. Enkelte eiendommer påvirkes med tap av utsikt og kveldssol. Utbedring av fortau og sykkelveg vurderes som positivt for nærområdet. Fortetting rundt knutepunktet Heimdal stasjon og langs kollektivåre er samfunnsøkonomisk og miljømessig positivt og i tråd med vedtatte planer og politikk. Lav parkeringsdekning fremmer redusert bilhold, men kan ha fremmedparkering som negativ effekt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Etablering av infrastrukturen avklares gjennom utbyggingsavtale eller ved at den bekostes direkte av utbygger. Kommunen vil få ansvaret med å drifte fortau og sykkelveg. Ved etablering av støttemur må kommunen trolig kjøpe deler av arealet satt av til annen veggrunn ned mot Sivert Thonstads veg.

Innspill til planforslaget

Samråds – og medvirkningsprosess

Samrådsmøter er gjennomført med Renholdsverket, Jernbanebyens beboerforening og naboer i området.

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort ved annonse i Adresseavisen 2.5.2015.2015. Varsel om samme ble sendt i brev datert 30.4, utsendt 4.5.2015 til berørte naboer samt relevante myndigheter og organisasjoner.

Innspill som kom inn til varsling ble kommentert i planbeskrivelsen til førstegangsbehandling. Bygningsrådet førstegangsbehandlet planforslaget delegert 28.06.2016. Planen var deretter på høring og på offentlig ettersyn i seks uker. Det kom inn 11 innspill. Det er ikke stilt vilkår til egengodkjenning av planen.

Merknader etter høring og offentlig ettersyn:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, samordnet uttalelse, 23.09.2016

- Det bør presiseres i § 3.1 at avkjørsler fra offentlig veg skal tilfredsstillende krav til frisikt til sykkelveg med fortau og kjøreveg i henhold til vegnormalen.
- Bredden på sykkelvegen bør utvides til tre meter. Videre bør bredden på buffer utvides til 1,1 meter, slik at det vil være mulig å plassere eventuelt kumlokk i buffer.
- Det bør tas inn rekkefølgebestemmelse som sikrer at turveg og sykkelveg med fortau etableres før brukstillatelse gis.
- Det bør beregnes sumstøy for bygg D. Det bør sikres i bestemmelsene at boliger i gul og rød støysone skal være gjennomgående. Det bør sikres i bestemmelsene at boliger i gul støysone skal ha minimum et soverom mot stille side.
- Det bør presiseres i bestemmelsene at innendørs støynivå skal være i henhold til NS 8175 klasse C.

Rådmannens kommentar:

- Frisikt er lagt inn på plankartet.
- Sykkelvei med fortau langs Industriveien har samme bredde som nylig vedtatt plan lenger syd i Industriveien. Dette veisnittet opprettholdes for å skape sammenheng i løsningen langs veien.
- Det er tatt inn rekkefølgekrav til sykkelvei med fortau. Turvei er tatt ut av planen som følge av planer for Sivert Thonstads vei i superbussprosjektet.
- Rådmannen mener planen nå sikrer tilfredsstillende støyforhold. Det vises til revidert støyrapport og støybestemmelsene for planen.
- Slik henvisning er ikke tatt inn da byggforskriften (TEK10) henviser til NS 8175 lydklasse C som preakseptert ytelse.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, uttalelse fra egne fagavdelinger, 23.09.2016

- Fylkesmannen oppfordrer til å gjøre en vurdering av gjennomførbarheten av støyskjermingen før sluttbehandling av planen.
- Planområdet ligger i relativ nærhet til kvikkleiresone nr. 213. Fylkesmannen viser i den forbindelse til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), sektormyndighet på skred og flom, for oppfølging av grunnundersøkelser og eventuelle fareområder. Vi anbefaler at det konfereres med NVE og at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i

arbeid med planen.

Rådmannens kommentar:

- Rådmannen mener videre vurderinger og prosjektering må ivaretas i byggesak.
- Geoteknisk sakkyndig har bistått ved utarbeidelse av planen og vurdert bl.a. kvikkleire / områdestabilitet. Den geotekniske rapporten fra NGI forholder seg til NVEs kvikkleireveileder, og har konkludert med at kravene i retningslinjen er oppfylt. NGI har den nødvendige godkjenningen som skal til for å gjøre den vurderingen uten å konferere med NVE. Planbestemmelsene gir krav om geoteknisk prosjektering før igangsettingstillatelse. Iht SAK10 skal det i tiltaksklasse 2 og 3 gjennomføres uavhengig kontroll av denne. Rådmannen anser forholdet som tilstrekkelig ivarettatt.

Politiet, Sør-Trøndelag politidistrikt, 19.7.2016

Politiet er bekymret for trafikksituasjonen spesielt krysset Bjørndalen/ Sivert Thonstads vei og press på bolig gatene øst for planområdet. Mener åpning av Johan Tillers vei mot E6 må vurderes snarest. Parkeringsdekningen bør ligge på 1,2 plasser per boenhet for å unngå villparkering i tilliggende gater. Lav dekning og parkeringsregulering kan føre til at beboerne bruker bil til arbeid for å unngå parkeringsforbud på dagtid.

Rådmannens kommentar: Merknaden tas til orientering, men gir ikke konsekvenser for planforslaget. Utredning av Johan Tillers vei/ Hårstadkrysset faller utenfor rammene for detaljreguleringsforslaget. Framtidig trafikkavvikling på Heimdal vil tas opp i *Plan for Heimdal sentrum*. Rekkefølgekrav til eksterne infrastrukturiltak må vise en direkte sammenheng med og nødvendighet for planen. Bjørndalen/ Sivert Thonstads vei er under planlegging i superbussprosjektet.

Forslaget om 0,8 plasser per boenhet opprettholdes pga planområdets beliggenhet rett ved kommende superbustrasé i Sivert Thonstads vei og sentrumsformål. Dette inkluderer 10 plasser til gjesteparkering. For varelevering, taxi mv etableres én biloppstillingsplass sør i området og én i nord. Sykkelparkering er økt til tre stk per boenhet.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, 29.08.2016

TBRT gjennomgår i merknaden forhold som må følges opp i byggesak.

Rådmannens kommentar:

Merknaden tas til etterretning.

LO i Trondheim, 12.8.2016

LO i Trondheim opplever at næringsarealene forsvinner bit for bit og ber om at en helhetlig plan for å klargjøre behov for tilgang til og bevaring av næringsarealer snarest utarbeides.

Rådmannens kommentar:

Det utarbeides for tiden en strategisk næringsplan for Trondheimsregionen. Denne skal til politisk behandling sommeren 2017, og vil ta for seg behov for og tilgang til næringsarealer i regionen.

Jernbanebyens Beboerforening, 29.8.2016

- Ny bebyggelse bryter for mye med eksisterende bebyggelse. Bygning A og bygning B bør begrenses til fire etasjer, da de reduserer sol på nabotomtene.
- Antall parkeringsplasser for beboerne bør være 1,2 plasser pr leilighet for 3- og 4 roms leiligheter og 1,0 plass pr leilighet for de minste leilighetene. Det forutsettes at det settes av tilstrekkelig gjesteparkingsplasser innenfor selve planområdet, slik at det ikke blir fremmedparkering i grusvegene i naboområdet.
- Etterlyser sikre krysningspunkter for fotgjengere og hastighetsregulerende tiltak i nordre del av Industriveien.
- Videre utbygging / fortetting i Heimdalsområdet bør stoppes frem til tilfredsstillende trafikk løsninger på plass i Heimdalsområdet med Johan Tillers vei i en kulvertløsning med tilknytning til E6 i Hårstadkrysset.
- Kapasiteten på Stabbursmoen og Breidablikk skoler er sprengt og at søknad om utbyggingstiltak for boliger kan ikke godkjennes før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

Rådmannens kommentar:

- Fortetting i eksisterende strøk vil ofte medføre tap av utsikt for tilgrensende bebyggelse, samtidig ligger planforslaget på andre siden av Industriveien, med ca 30 meter mellom husveggene, noe som gir en god buffer mot innsyn til eksisterende bebyggelse. Blokk A er til sluttbehandling redusert til fem etasjer, mens forslaget om 5 etasjer på en begrenset del av blokk B, opprettholdes. Se for øvrig kommentar til første merknad.
- Se kommentarer til merknad fra politiet, jmf sentrumsformål og avbøtende tiltak.
- Hastighetsregulering og kryssing er skiltvedtak og faller utenfor dette reguleringsplanarbeidet.
- Rekkefølgekrav til eksterne infrastrukturtiltak må vise en direkte sammenheng med og nødvendighet for planen. Helhetlige framtidige trafikk løsninger på Heimdal vil være tema i *Plan for Heimdal sentrum* som ble vedtatt med *Kommunal planstrategi* (desember 2016) og skal være ferdigstilt innen 2020.
- Bestemmelse om skolekapasitet er tatt inn til sluttbehandling av forslaget.

Industrivegen 3-5 AS, 12.8.2016

Ønsker at felles avkjørsel med eiendommer i sør skal dimensjoneres for kjøremåte B iht Statens Vegvesens håndbok V121, samt at reguleringsplan redegjør for frisikt og oppmerking.

Rådmannens kommentar:

Avkjørsel er testet mht kjøremåte og funnet OK, ref illustrasjonsvedlegget. Frisikt er tatt inn i plankartet.

Amundsen og Hasselberg Hansen, Johan Nygaardsvolds vei 2A, 5.7.2016

Bebyggelsen bryter med eksisterende bebyggelse, og vil medføre forringet utsikt for egen eiendom. Ønsker større tilpasning av høyder mot eksisterende bebyggelse, med tre etasjer i nord for å gjøre overgangen mellom lavere bebyggelse og ny bebyggelse bedre. Behov for barnehage skulle vært nærmere vurdert.

Rådmannens kommentar:

Blokk A i nord er til andregangsbehandling redusert til fem etasjer. Rådmannen viser til at planområdet ligger innen sentrumsformål med krav til høy tetthet, og mener det er riktig å bygge med høy utnyttelse ved Heimdal stasjon og ny superbusstrasé. Solstudier viser at skyggevirkningene ikke er uforholdsmessig store for naboene. Rådmannen har gjort en vurdering av barnehagedekning, og ser ikke behov for å avsette areal til barnehage på tomten.

Jakobsen, Sverre Støstads vei 17, 14.8.2016

Høyden på blokk B bør begrenses til 4 etasjer også i syd. Bygningsmassen langs Industriveien er uforholdsmessig lang. Den vil ha negativ påvirkning på sol og uteoppholdsarealer for nabobebyggelse i øst.

Rådmannens kommentar: Viser til supplerende sol- og skyggediagrammer, som viser solpåvirkning på nabotomtene i mars, april, mai og juni. Avstanden mellom eksisterende og ny bebyggelse blir nokså stor. Planen vil medføre noe tap av utsikt og sol for naboeiendommer, men ikke mer enn hva som kan forventes eller kan aksepteres med tanke på Trondheim kommunes fortetningspolitikk. Høyden er i hovedsak fire etasjer, med enkelte høyder på fem etasjer. Det er høy tetthet her, som en følge av at arealet i kommuneplanens arealdel er satt av til sentrumsbebyggelse.

Samdahl, Johan Nygaardsvolds vei 2B, 09.7.2016

Ønsker små hus/ firemannsboliger, ikke store blokker.

Rådmannens kommentar:

Planen er utarbeidet i tråd med kommuneplanens arealdel 2012-2024, med krav til utnyttelse på minimum 10 boliger per dekar for sentrumsformål. Planområdet ligger i tillegg inntil superbusstrasé og nærme kollektivholdeplass og -knutepunkt. Rådmannen mener derfor det er riktig å bygge med høy tetthet, for å bygge opp under kollektivtilbudet, og fortette rundt knutepunktene. Jf øvrige kommentarer til nabomerknader.

Spakmo, Sivert Thonstadsvei 4b, 27.7.2016

Mener eksisterende fotgjengeroverganger bør flyttes til mer oversiktlige steder av veien, og at bebyggelsen er for høy i forhold til eksisterende naboskap og ligger for nær gangvei/ vei. Det vil være behov for økt barnehagekapasitet og skolekapasitet.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen mener generelt at trafiksikkerhet og framkommelighet for gående og syklende må prioriteres. Plassering av gangfelt angår ikke reguleringsplanen, men er et uavhengig skiltvedtak. Skiltmyndigheten vil vurdere plassering av gangfelt i forbindelse med superbusstraseen. Bebyggelsen i nord er til sluttbehandling redusert til fem etasjer, for å tilpasse seg eksisterende bebyggelse i større grad. Rådmannen mener det er riktig å bygge med høy utnyttelse ved Heimdal stasjon og superbusstrasé. Bebyggelsen har byggegrense mot sykkelveg med fortau på minimum 2,5 meter. Viser til kommentarer over.

Bestemmelse om skolekapasitet er nå tatt inn. Rådmannen har vurdert at det ikke er behov for å avsette areal til barnehage i denne saken. Bestemmelsene sikrer at utbygging ikke kan skje før det er tilstrekkelig skolekapasitet i området.

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. Rådmannen innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.