



Planident: r20170039

Detaljregulering av Heimdal stasjon, Metrobuss knutepunkt, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 27.4.2018

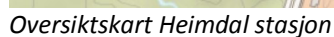
Dato for godkjenning av bystyret : 21.6.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken ved Statens vegvesen.

Hensikten med planen er å legge til rette for å utvikle Heimdal stasjon til et knutepunkt for overgang mellom Metrobuss, andre bussruter og jernbane.

Planforslaget legger til rette for å etablere plattformer med leskur for Metrobuss på begge sider av fylkesveg 6682 - Bjørndalen, med fortau eller sykkelveg med fortau i bakkant av plattformene. Det legges også til rette for å etablere kollektivfelt i begge retninger i Bjørndalen for å sikre framkommelighet for Metrobuss. Jernbaneområdet foreslås opparbeidet med kollektivfunksjoner som servicebygg, sykkelparkering, oppstillingsplasser for taxi, "buss for tog" og "kiss and ride", i tillegg til jernbanetekniske formål.



Planstatus

Kommuneplanens arealdel

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som eksisterende sentrumsformål, hovedveg, kollektivtrasé, kollektivknutepunkt og hensynssone bevaring kulturmiljø.

Reguleringsplanstatus

Gjeldende reguleringsplaner for området:

- r0337d Heimdal Stasjon, vedtatt 12.6.1996. Området er regulert til jernbane, kjørevege, annen veggrunn, gangveg.
- r1096 Heimdal sentrum, vedtatt 30.5.2002. Området er regulert til fortau, sykkelveg og bussholdeplass.

Området øst for Heimdal stasjon inngår i hovedsak i reguleringsplaner fra 1990-tallet, som regulerer områdene til industri/næring. En nyere plan, detaljregulering av Idrettsveien 1 og 3, gnr/bnr 310/110, 316/89 m.fl, r20150005, vedtatt 31.3.2016, regulerer boligbebyggelse rett øst for undergangen under jernbanesporene.

Planen på vestsiden av jernbanen, r1096, omfatter store deler av Heimdal sentrum og er fra 2002, arealene er i hovedsak avsatt til kombinert formål forretning/kontor. Det foreligger to planforslag og en igangsatt plan som eventuelt vil erstatte deler av planen fra 2002.

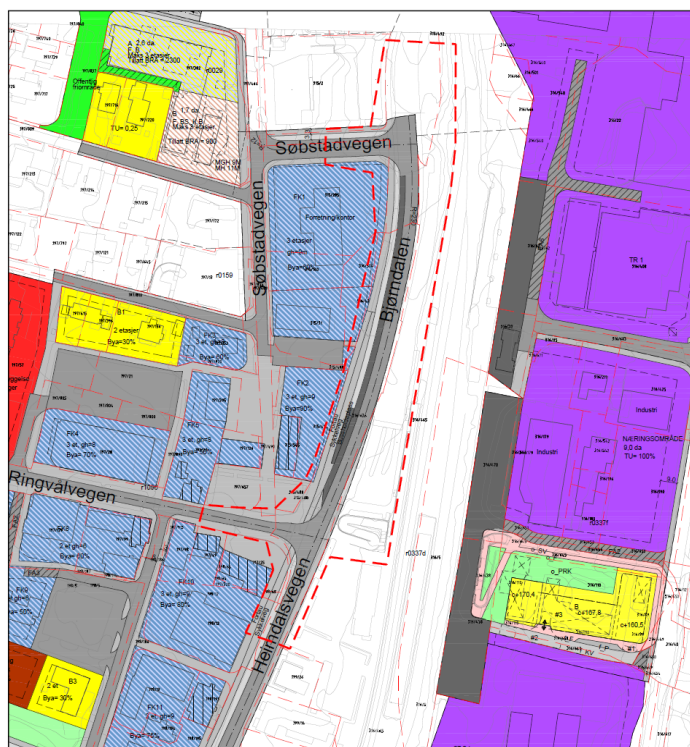
En overordna plan for Heimdal sentrum inngår i kommunens planstrategi. I øyeblikket er det ikke tatt stilling til hvilken plantype det skal være, eller når planarbeidet skal gjennomføres.

Tidligere vedtak i saken

Statens vegvesen vedtok 25.1.2018 å legge ut forslag til reguleringsplan for Heimdal knutepunkt til offentlig ettersyn, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. samme lov § 12-10.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2014-2024



Varslet plangrense med omkringliggende reguleringsplaner

Fylkestinget har i sakene om Budsjettrammer og prioritering superbuss og Stasjonsstruktur og prinsipper for superbuss med vedtaksdato 26. april 2017 avklart betingelser for knutepunktet Heimdal stasjon.

Planområdet, eksisterende forhold

Planforslaget berører følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Eierforhold
316/465	Offentlig
315/492	Offentlig
316/465	Offentlig
315/285	Privat
316/636	Offentlig
315/414	Privat
315/488	Offentlig
315/31	Privat
316/43	Privat
316/574	Privat
315/2	Privat
197/542	Offentlig
197/25	Privat
198/65	Privat



Varslet planavgrensning. Endelig planområde er noe snevret inn.

De deler av planen som berører private grunneiere er i hovedsak areal som allerede er trafikkareal. Bane NOR eier arealene ved Heimdal stasjon.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Tiltaket ligger midt i Heimdal sentrum langs fylkesveg 6682 - Bjørndalen. Fv. 6682 er hovedåren gjennom Heimdal sentrum, med stasjonsområdet på østsiden og sentrumsområdet på vestsiden.

Foreslått planavgrensning er på ca. 15 daa og omfatter fylkesvegen med sideareal og deler av stasjonsområdet på Heimdal stasjon på strekningen mellom Ringvålvegen og Søbstadvegen.

Dagens arealbruk

Dagens arealbruk innenfor planområdet er kjøreveg, sykkelveg med fortau, grøntribatter, kollektivholdeplasser på begge sider av fylkesveg 6682, taxiholdeplass og parkeringsplasser for reisende med tog. Områdene vest og sør for planområdet består av sentrumsformål med en kombinasjon av bolig, næring og forretning. Øst for planområdet ligger tre togspor og i sør ligger selve stasjonsområdet.

I sør grenser planområdet til en undergang under jernbanearealet som er et viktig bindeledd mellom Heimdal sentrum og området på østsiden av jernbanen som blant annet består av industri, boliger, skole og idrettsanlegg. Undergangen er også sentral for skoleelever fra østsiden som går på ungdomsskole på Åsheim skole.

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Området ved Heimdal stasjon og langs Ringvålvegen i sentrum av Heimdal er i kommuneplanen vist med hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Området beskrives slik: "Miljømessig og arkitektonisk sammensatt sentrumsmiljø i stasjonsbyen Heimdal, med et blandet bygningsmiljø. Viktig kulturminnemiljø i egenskap av sin identitetsskapende funksjon i og for bydelssenteret".

Området ved Heimdal stasjon framstår i dag som en utflytende asfaltert plass med lav standard på

kollektivanlegget for buss. Dagens holdeplass mot sentrum, som er en del av jernbanens område, er uoversiktlig og i liten grad universelt utformet, samt lite tilrettelagt for omstigning fra buss til buss eller fra jernbane til buss. Nord for holdeplassen har Bane NOR rundt 25 parkeringsplasser for reisende med tog. Holdeplass fra sentrum ligger i Bjørndalen og ble nylig oppgradert.

I Bjørndalen og Heimdalsvegen er grøntrabattene langs vegen beplantet med bjørk og poppel. I Bjørndalen er det trekker med bjørk på begge sider av vegen som danner en allé mellom krysset med Søbstadvegen og fram til utkjøring fra dagens bussholdeplass. I grøntrabatt mellom Bjørndalen og bussholdeplassen på østsiden av vegen er det en ensidig trekke med bjørk.

Sør for krysset med Ringvålvegen er det på siden mot stasjonsbygningen en rekke med bjørk. På vestsiden er det en rekke med poppel fram til krysset ved Johan Tillers veg. Alle trærne er av betydelig alder og i god stand, spesielt rekken med poppel er kraftig og et viktig grønt innslag i Heimdal sentrum.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Det er ikke registrert fredete, prioriterte, truede eller fremmede arter innenfor planområdet i Artsdatabankens kartverk. Det er foretatt registrering av fremmede arter i forbindelse med reguleringsarbeidet for Heimdal stasjon. Det er gjort funn i krysset mellom Bjørndalen og Søbstadvegen.

Trafikkforhold

Trafikkmengde og fartsgrense

Trafikkmengden i Ringvålvegen er 5 000 kjt/d og Søbstadvegen 6 500 kjt/d. Trafikkmengden langs Heimdalsvegen er 7 300 kjt/d sør for Ringvålvegen. Bjørndalen fra Ringvålvegen til Sivert Thonstads vei ligger på 11 100 kjt/d (2017). Fartsgrensen langs Heimdalsvegen og Bjørndalen er på 40 km/t. For Søbstadvegen og Ringvålvegen er skiltet fartsgrense 30 km/t.

Vegsystem

Langs Bjørndalen er det i dag kollektivfelt kun i sørgående retning, mellom jernbanebrua og holdeplassen like før Ringvålvegen. I nordgående retning er det kun ett kjørefelt, med unntak av venstresvingefelt inn til Søbstadvegen.

I Ringvålvegen er det ett felt inn mot krysset med Bjørndalen og Heimdalsvegen. I Heimdalsvegen, sør for Ringvålvegen, er det et felt i hver retning. I Søbstadvegen er det to felt inn mot krysset med Bjørndalen. Begge kryssene er lysregulert og med fotgjengerfelt.

På vestsiden av Bjørndalen er det etablert sykkelveg med fortau sør for krysset med Søbstadvegen. Nord for krysset er det gang- og sykkelveg.



Flybildet viser trekkene lang Heimdalsvegen og Bjørndalen.

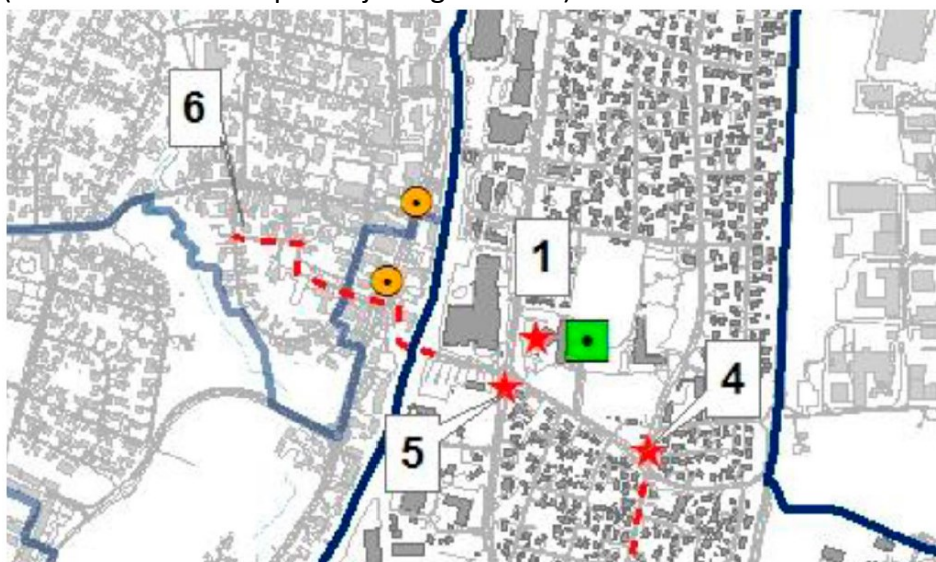
Kollektiv

Dagens bussterminal på Heimdalen ligger ved Heimdalen togstasjon, mellom jernbanen og Bjørndalen. I sørenden er det holdeplass for taxi, og i nord er det innfartsparkering til tog- og busstasjonen. Innfartsparkeringen har utkjøring nord for stasjonen og innkjøring i krysset med Søbstadvegen. Heimdalen stasjon betjenes av bussrute 4, 9 og 43. Rute 4 og 9 går til Trondheim sentrum, mens 43 går mellom Okstad og Ringvål (utvalgte ruter fortsetter til Spongda). Både rute 4 og 9 har seks avganger per time i rushtid og fire på ettermiddag og to på kveld.

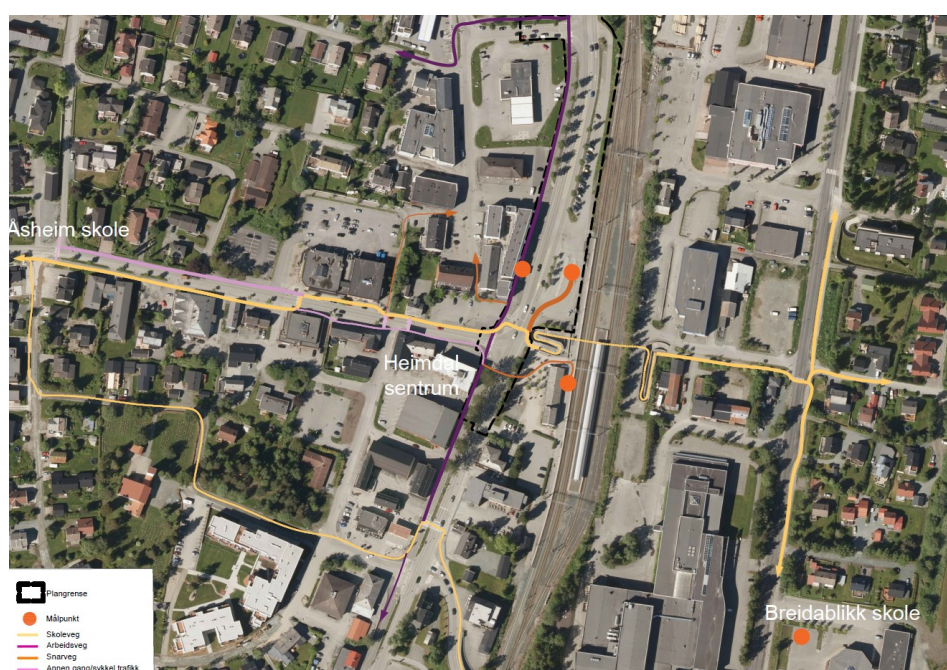
Trafikksikkerhet

Begge kryssområdene innenfor planområdet er ulykkespunkter med flere registrerte trafikkuhell, på strekningen mellom kryssene er det også registrert flere påkjørsler bakfra. Ulykkene omfatter alle trafikantgrupper og skadegrad varierer mellom lettere og alvorlig skadet.

Skolevegsrapporten (2011-2016) for Breidablikk skolekrets omtaler problemstrekning fra Johan Tillers veg, over Heimdalsvegen, og via Hans Michelsens veg og Anne Ekrens veg mot Kirkeringen (markert med rød-stiplet linje i Figur 8 over).



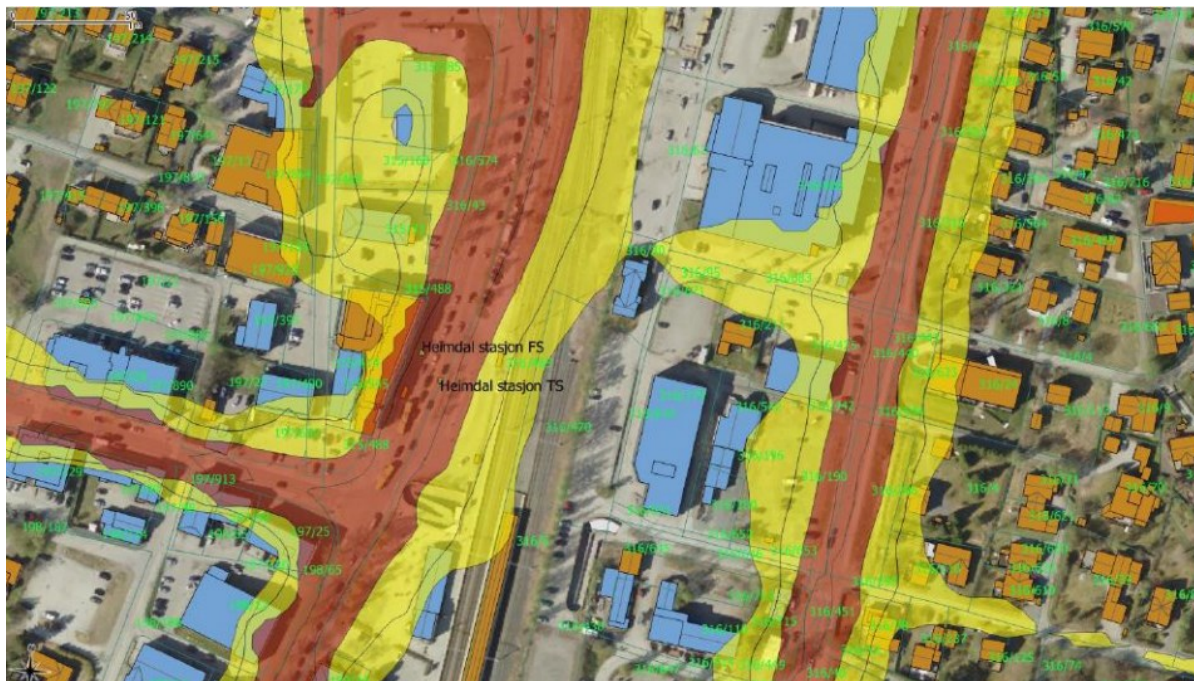
Utklipp fra Skolevegsrapporten (2011-2016) for Breidablikk skolekrets.



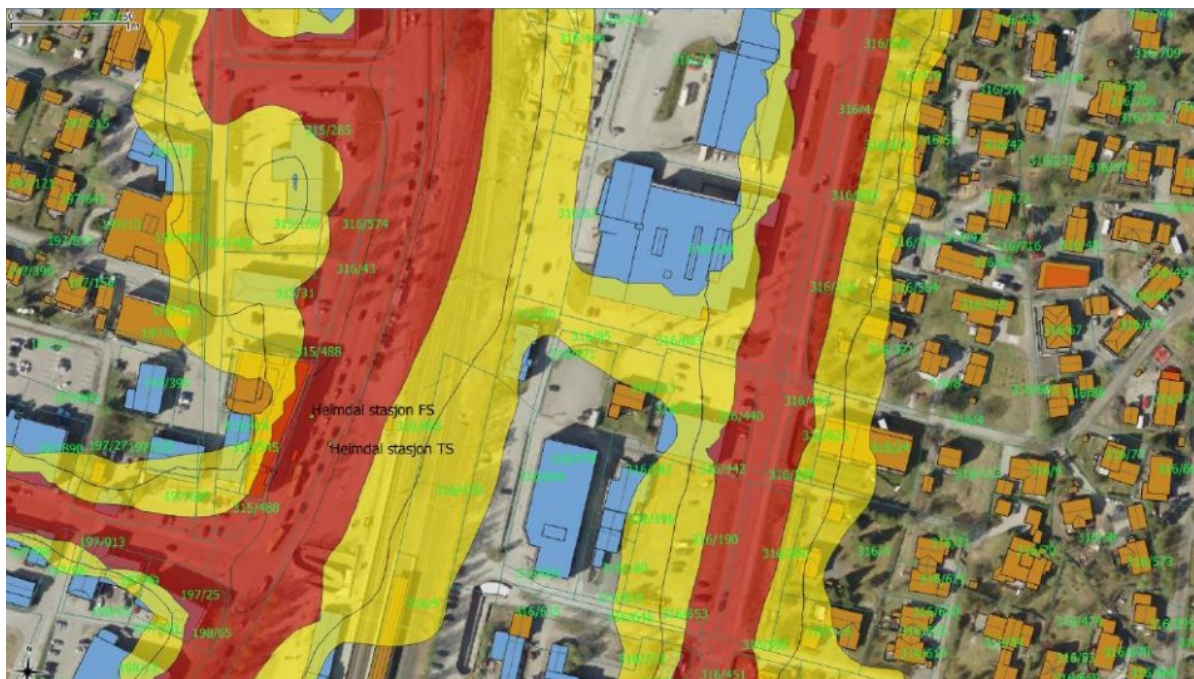
Oversikt bevegelseslinjer, eksisterende situasjon

Støy- og støvforhold

Støysonekart for vegtrafikkstøy fra 2017-kartleggingen er benyttet for å vise dagens støysituasjon. Kartene viser støysoner både for 4 meter og 1,5 meter høyde over bakken. På kartutsnittene er gul sone 55 - 64,9 dB Lden og rød sone >65 dB Lden. Leilighetsbygget Meierigården berøres av rød støysone.



Heimdal knutepunkt, støysonekart 1,5 meter



Heimdal knutepunkt, støysonekart 4 meter

Grunnforhold

Grunnen består i hovedsak av fyllmasse over meget fast siltig leire og silt. Fyllmassen består hovedsakelig av leire med sand, gruskorn og humus.

Hele området ved togsporene og selve stasjonsområdet ved Heimdal stasjon er registrert med

forurensset grunn. Området har status som godkjent og det er konkludert med at forurensningen er akseptabel med dagens areal- og resipientbruk.

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

- Forurensset grunn – planområdet grenser til Heimdal stasjon som er registrert med forurensset grunn som kan brukes med restriksjoner. Det ble i 2011 (oppdatert 2016) utarbeidet en tiltaksplan for området, planen må være med som grunnlag for gravearbeidene i forbindelse med tiltak på østsiden av fylkesveg 900 - Bjørndalen.
- Verdifulle kulturmiljø – del av planområdet ligger innenfor hensynssone bevaring av kulturmiljø.
- Ulykke med gående/syklende – det er registrert flere ulykker med myke trafikanter.
- Andre ulykkespunkter langs veg – det er registrert flere trafikkulykker i kryss Ringvålvegen/Heimdalsvegen/Bjørndal og kryss Bjørndalen/Søbstadvegen og i området mellom disse to kryssene(Bjørndalen).

Næring

Området mellom jernbanesporene på Heimdal stasjon og Industriveien er et etablert næringsområde med blant annet offentlig servicekontor, verksted, trykkeri, klatresenter, catering med mer. I Heimdal sentrum er det et blandet utvalg av små og store forretninger, treningssenter, kafeer og spisesteder med mer.

Barn- og unges interesser

Barns bruk av arealene innenfor planområdet er begrenset på grunn av at det i hovedsak omfatter vegareal, men bussholdeplassene og jernbanen er viktige for ungdom. I umiddelbar nærhet til planområdet ligger en undergang som leder mellom Heimdal sentrum og boligområdene på østsiden jernbanesporene. Undergangen er en viktig fritidsveg for alle aldersgrupper.

Universell utforming

Området på østsiden av fylkesveg 6682 – Bjørndalen er uoversiktlig og ikke tilrettelagt for alle brukergrupper. Holdeplassen på vestsiden av fylkesvegen er tilrettelagt med taktile heller som viser kanten på holdeplassen mot kjørevegen og fra leskuret til vegkant.

Jernbanestasjonen har trinnløse atkomstsmuligheter både fra kortidsparkering og fra sentrumsområdet ved Ringvålvegen. Bane NOR opplyser på sine hjemmesider at stasjonen har tilrettelagt atkomst for funksjonshemmede og 4 HC-parkeringsplasser. Det er ikke ledelinjer på området, men plattformkant er markert.

Teknisk infrastruktur

Det ligger både spillvannsledning og avløpsledning felles under kjørebane i fylkesveg 6682 – Bjørndalen. I tillegg ligger det felles avløpsledning og overvannsledning under sykkelfeltet og fortauet på vestsiden av dagens leskur. Det ligger også en overvannsledning i området ved holdeplassen øst for fylkesvegen. Det er i tillegg flere sandfangsluk og kummer innenfor planområdet. Det er fjernvarme i området, rørene ligger i Heimdalsvegen fram til kryss i Ringvålvegen og videre i Søbstadvegen.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området foreslås regulert til følgende formål:

§12-5, nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_SA)
- Kjøreveg (SKV)
- Fortau (SF)
- Gang-/sykkelveg (SGS)
- Sykkelveg (SS)
- Annen veggrunn – grøntareal (SVG)
- Bane (Bane)
- Trasé for jernbane (Jernbane)
- Kollektivholdeplass (SKH)

§12-6 – Hensynssoner

- a.1) Sikringssone – Frisikt

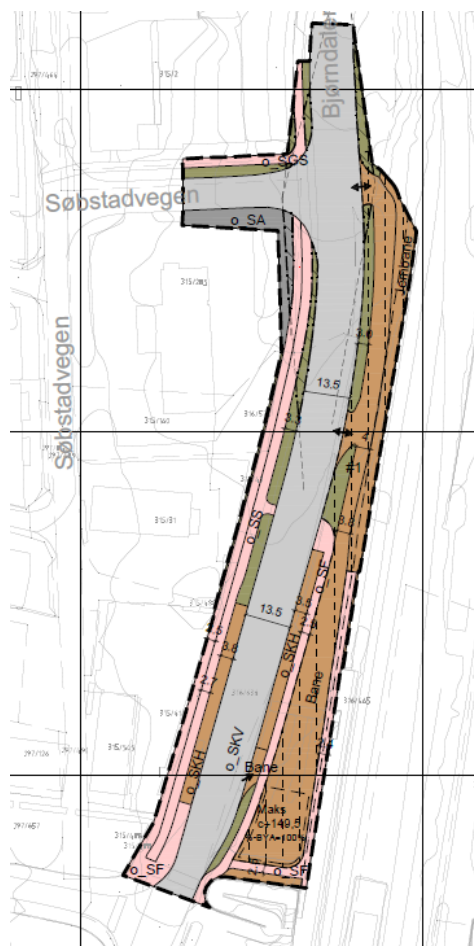
§12-7 – Bestemmelser

- Bestemmelsesområde – anlegg og riggområde

Beskrivelse av tiltaket

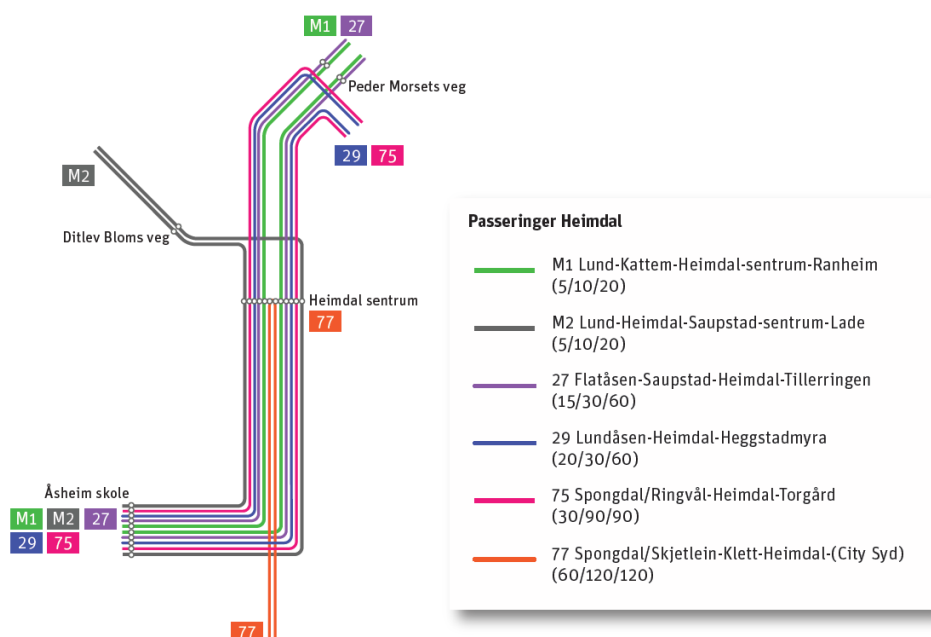
Bussholdeplassene ved Heimdal stasjon skal oppgraderes til Metrobusstandard, dette på grunn av at det skal innføres ny rutestruktur for buss i Trondheim i 2019.

Plankart med bestemmelser legger til rette for oppføring av anlegg og bygninger med sikte på å utvikle området til et attraktivt og trafikksikkert knutepunkt.



Utsnitt av plankartet

Når tiltaket er gjennomført vil stasjonene trafikkeres av Metrobusslinje 1 og 2, samt 27, 29, 75 og 77. Rute 77 skal regulere på Heimdal stasjon, dvs. at bussen blir stående og vente før neste tur.



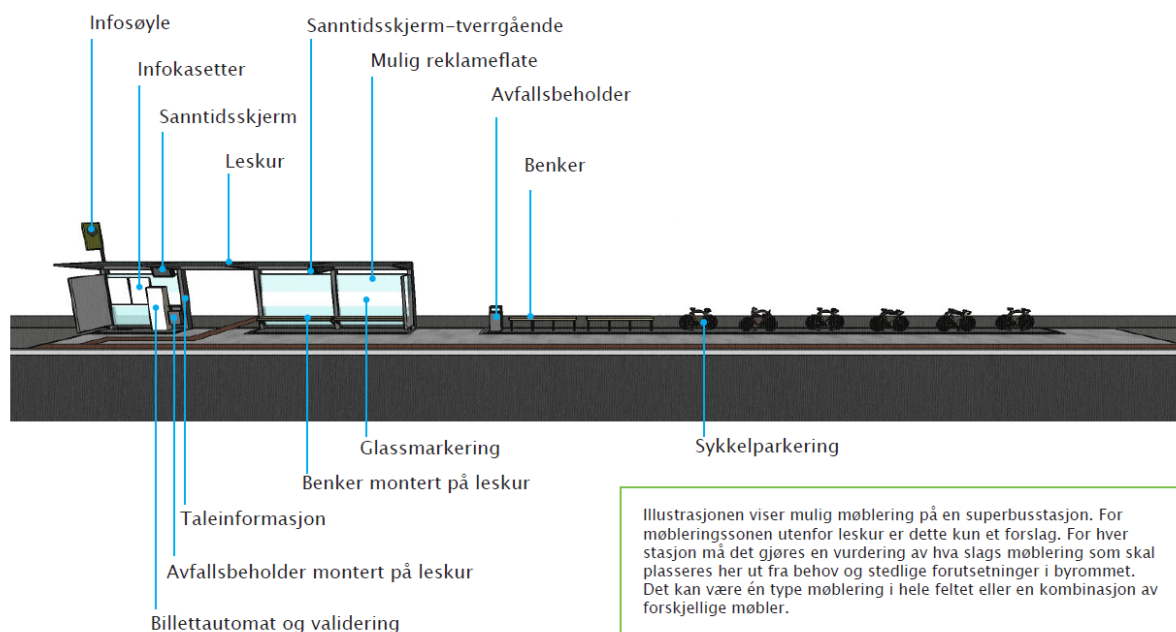
Kjøremønster for buss 2019 (AtB 16.1.2018). I skissen er det ikke skilt på vegene Ringvålvegen og Kattemskogen. Prinsippet viser kun antall busspasseringer ved Heimdal stasjon knutepunkt.

Nøkkeltall for tiltaket:

Type tiltak	Knutepunkt
Plattformens lengde/bredde	Til byen: 60 m/3,5 m Fra byen: 60 m/3,5 m
Leskurets lengde	Til byen: 24 m Fra byen: 9 m
Sykkelparkering	Minst 50 plasser under tak.
Materialbruk	Betongheller i leskurets lengde + 3 m. Resterende areal asfalteres.

Begge stasjonene skal utformes til plattformtype MBS1, det vil si at de skal oppfylle følgende krav:

- Plattformbredde min. 3,5 m. Bredde tilpasset UU-krav med gangatkomst på 1,8 m i henhold til norsk standard og passeringsbredde 2 m V123 Kollektivhåndboka.
- Tilrettelegging for sykling bak leskur dersom gjennomgående sykkeltilbud
- Tilrettelegging for gange bak leskur dersom gjennomgående gangtrafikk
- Solid materialbruk, tilpasset stor slitasje, hyppig vedlikehold og planlagt levetid. Kontrast mellom belegg og ledelinjer i henhold til norsk standard.
- Solide prefabrikkerte leskur-seksjoner a ca. 3 m. Takbredde min. 1,95 m.
- Høy vedlikeholdsstandard: Universell utforming hele året. Snøsmelteanlegg i plattformene.
- Sanntidsskjermer, taleinfo, billett-/valideringsautomat og informasjonsmateriale.
- Sitteplasser, sykkelstativ og søppelkasser



Illustrasjon av Metrobusstasjon med sykkelparkering på plattform

Stasjon fra sentrum

Eksisterende plassering av kantstopp opprettholdes, men stasjonen skal oppgraderes til plattformtype MBS1. Plattformen skal være 60 meter lang og 3,5 meter bred, og skal ha leskur med lengde 9 meter (det vil si ca. en dobling av dagens leskurlengde). I bakkant av leskuret skal det være 0,25 m buffer mot sykkelvegen.

For å tilfredsstille kravet om 3,5 m bredde på plattformen må sykkelvegen i bakkant av stasjonen justeres noe. Sykkelvegen har regulert bredde 3 meter og fortauet 2,5 meter. I praksis er fortauet trukket helt inn til husveggen på bebyggelsen på eiendommen gnr/bnr 315/414. Det er i dag markert fotgjengerovergang over sykkelvegen for trafikk til og fra stasjonen. Det etableres ledegjerder for å hindre konflikt mellom gående til og fra plattformen og syklister.

Stasjon til sentrum

Det anlegges kantstopp langs dagens kantsteinslinje. Plattformen skal være 60 meter lang og 3,5 meter bred. I tillegg skal stasjonen ha leskur med lengde 24 meter. I bakkant av stasjonen skal det etableres fortau med bredde 2,5 meter.

Tiltak for å øke attraktiviteten ved stasjonen, som planting av trær i møbleringssonen, benker og lignende, skal vurderes nærmere i byggeplanfasen.

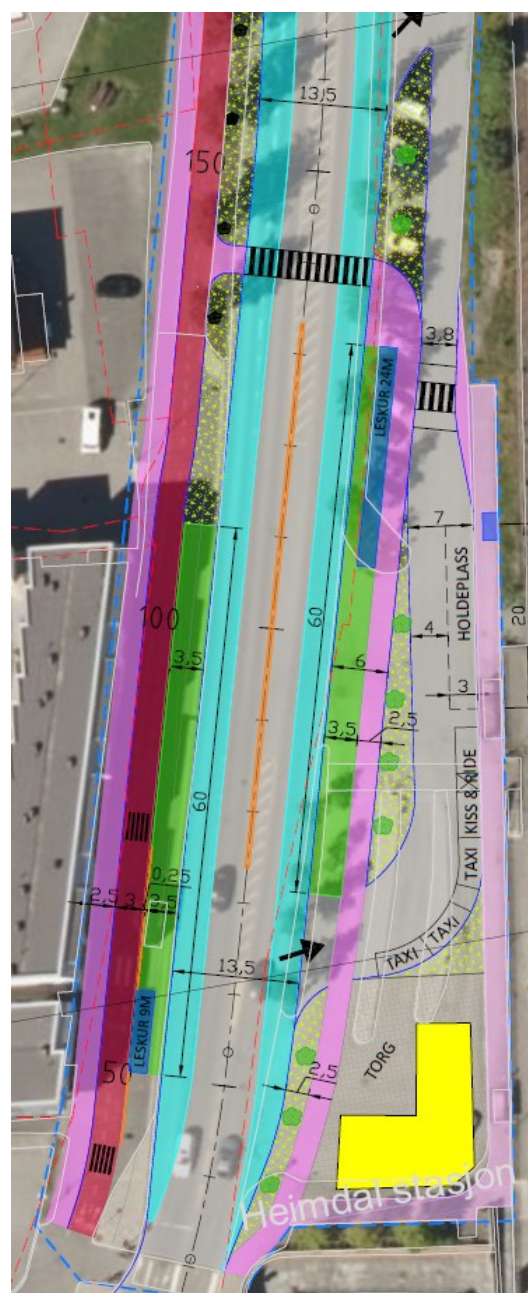
Kollektivfelt

Det legges til rette for å etablere kollektivfelt i nordgående retning, i tilknytning til stasjonen på østsiden av Bjørndalen. Dette har bredde på ca. 3,5 meter og strekker seg fra krysset med Søbstadvegen til kryss med Ringvålvegen. På vestsiden er det kollektivfelt i dag. For å gjøre plass for nordgående kollektivfelt må oppmerket sperrefelt fjernes og avgrensning mellom kjørefeltene markeres med gul midtlinje. Kjørefeltene blir 3 meter brede. I tillegg er det mulighet for å etablere sperregjerde mellom kjøreretningene i søndre del av planområdet hvor vegprofilet er på 13,5 meter.

Baneformål

Området Bane skal i hovedsak romme de samme funksjonene som i dag. I kollektivknutepunktet er det avsatt areal til taxiholdeplasser, bussholdeplass for lokalbuss og oppstillingsplass for buss for tog. Arealet avsatt til buss for tog vil kunne benyttes til "kiss and ride" i en normalsituasjon da jernbanesporet er i drift.

Plassering av inn- og utkjøring er vist med piler i plankartet. Skiltsøknad med tilhørende vedtak vil beslutte utforming av interne kjøreveger. Skilting og oppmerking innenfor baneformålet vil tilpasses praktisk situasjon i driftsfasen av anlegget. Det er lagt opp til at interne kjørearealer ved kollektivknutepunktet får saktegående trafikk som må vike for buss i rute. Slik området planlegges utformet vil det være flere fartshindringer og et høyt fokus på trygg ferdsel for myke trafikanter. Fare for omkjøring for biler som vil snike seg unna kø i Bjørndalen er derfor vurdert som liten.

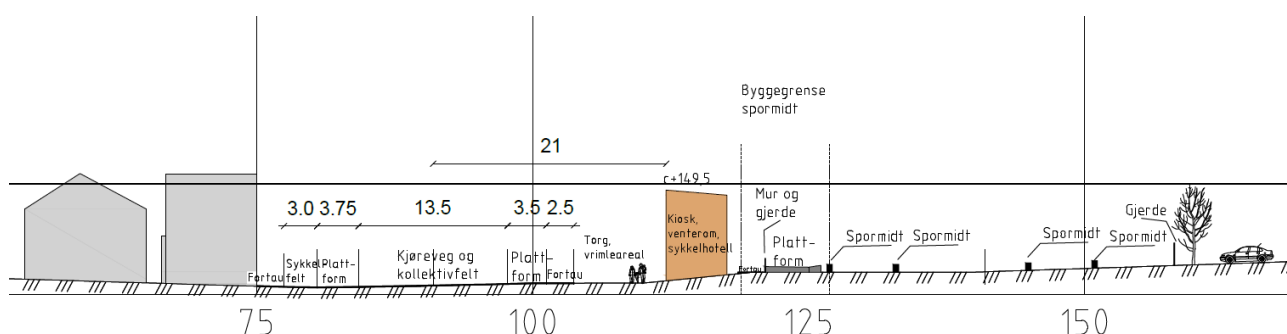


Utsnitt fra illustrasjonsplanen (C – tegning) for Heimdal stasjon, kollektivknutepunktets søndre

Servicebygg

Sør i baneområdet er det avsatt areal for bebyggelse, markert med byggegrense og maks kotehøyde 149,5, som tilsvarer en høyde på 8 meter. Dette muliggjør et bygg med to etasjer eller en høy etasje, evt. en kombinasjon.

Her planlegges det etablert et servicebygg som kan romme funksjoner om kiosk, kafé, venterom, sykkelhotell, tekniske rom og andre servicefunksjoner i forbindelse med knutepunktet. Sykkelhotellet vil kunne integreres i servicebygget. Det er stilt krav om det skal etableres minimum 50 sykkelparkeringsplasser under tak.

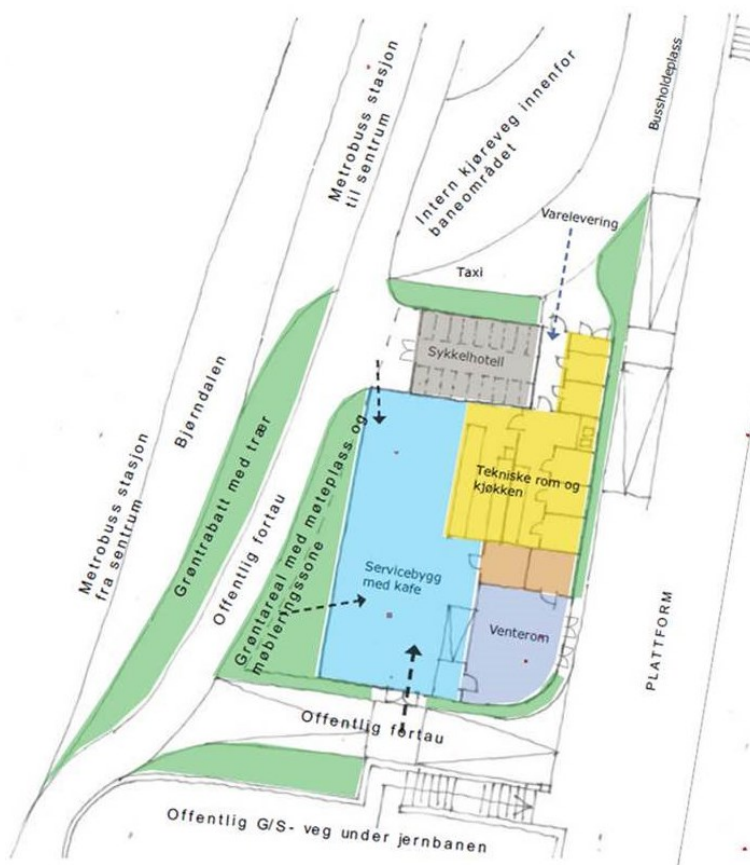


Illustrasjonssnitt som viser tillatt høyde på ny bebyggelse.

Høyden på bygget er tilpasset eksisterende bebyggelse i området og snittet over viser maks høyde sett i sammenheng med omkringliggende bebyggelse. Byggegrensen overholder også krav om 8 meter avstand fra spormidt på nærmeste spor. I tillegg skal bygget ligge minimum én meter fra omkringliggende offentlig fortau. På grunn av at området er avsatt til kulturmiljø i kommuneplanens arealdel, skal søknad om etablering av nytt servicebygg forelegges antikvarisk fagkyndig rådgiver (Byantikvaren) til uttalelse før godkjenning.

Skissen til høyre viser et mulig konsept for arealdisponering innenfor byggegrensen. Venteareal kan etableres i tilknytning til jernbaneperrongen og sykkelhotell kan plasseres nærmest stasjonen for Metrobuss. Kafé kan etableres slik at den er synlig fra Bjørndalen og Heimdal sentrum. Høydeforskjellen innenfor avsatt areal gjør at det må påregnes terrengtiltak, blant annet for å sikre at det oppnås universell utforming ved inngangspartiene til bygget.

Minimum 10 % av arealet innenfor byggegrensen skal utformes som en offentlig møteplass, som skal øke attraktiviteten for gående og syklende ved knutepunktet.



Skissen viser mulig utforming av bygget innenfor byggegrensen.

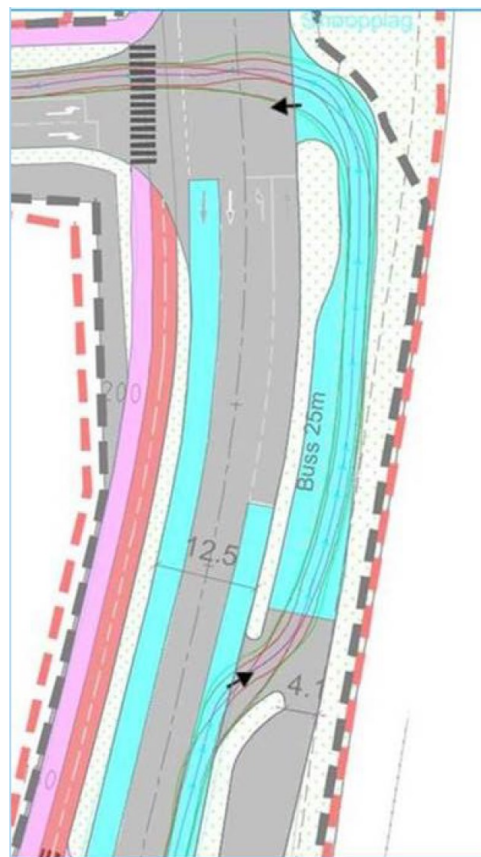
Fremkommelighet for buss gjennom baneområdet er vurdert i trafikkrapport fra Rambøll. For å sikre god fremkommelighet i krysset Bjørndalen – Søbstadvegen anbefales det å etablere en kollektivtrasé for buss i rute gjennom den nordlige delen av baneområdet med tilhørende signalregulering. Dette området benyttes i dag til innfartsparkering. Årsaken til at dette fremkommelighetstiltaket anbefales etablert er at Metrobusslinje M1 skal rett fram i krysset, mens Metrobusslinje M2 skal krysse over til Søbstadvegen. Ved å legge den ene ruten for Metrobuss gjennom en slik hank i baneområdet unngås en situasjon der bussene står i kø for hverandre.

Trasé for jernbane

Området avsatt til jernbane omfatter areal innenfor jernbanens sikkerhetssone. For oppføring av bygning, utgraving eller oppfylling mv. innenfor området må tiltakshaver søke om og avvente eventuell tillatelse etter jernbaneloven § 10.

Gangfelt og offentlige fortau

Nord for kollektivholdeplassene legges det til rette for å etablere et gangfelt for å øke framkommeligheten for gående. Gangfeltet må signalreguleres fordi vegen har fire felt og mye trafikk. Eksisterende gangfelt i kryss Heimdalsvegen/Ringvålvegen/Bjørndalen planlegges opprettholdt som i dag. Det samme gjelder gangfelt i kryss med Bjørndalen/Søbstadvegen. Nytt offentlig fortau etableres bak plattformen på østsiden av Bjørndalen.



Reguleringsplanen legger til rette for at buss i rute kan ha egen trasé gjennom baneområdet og prioriteres i tilknyttet signalregulert lyskryss.

Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Området rundt Heimdal stasjon er i kommuneplanen avsatt til framtidig sentrumsformål, eksisterende hovedveg, bevaring kulturmiljø, kollektivtrasé og kollektivknutepunkt. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Gjeldende reguleringsplan for Fylkesveg 6682 – Bjørndalen vil i hovedsak videreføres i reguleringsplanforslaget. Reguleringsplan for stasjonsområdet vil få en mer detaljert inndeling av formålene enn gjeldende plan, som i hovedsak viser hele området øst for fylkesvegen til jernbane, sporveg og gangveg.

Område markert med bevaringssone for kulturmiljø Heimdal sentrum i kommuneplanen berøres av planen. Det er derfor stilt krav om at søknad om ny bebyggelse innenfor baneformålet forelegges antikvarisk fagkyndig rådgiver (Byantikvaren) til uttalelse før godkjenning

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Dagens allé på østsiden av Bjørndalen vil delvis måtte fjernes på grunn av etablering av kollektivfelt. Det er avsatt areal til annen veggrunn - grønt mellom kjørevegen og baneformålene,

der trær kan reetableres. Eksisterende trerekke langs Bjørndalen og stasjonen fra sentrum berøres ikke av tiltak i planen.

Nytt servicebygg med møteplass og sykkelhotell vil bidra til forsterke Heimdal stasjon som et knutepunkt, og baneområdet vil få et løft i form av en oppstramming av et område som i dag framstår som en stor grå asfaltflate. Situasjonen på vestsiden av fylkesvegen vil bli tilnærmet som i dag. Det er ikke behov for større terrengtiltak innenfor planområdet.

Tiltaket kommer ikke i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Byutvikling

Det ble i 2007 utarbeidet en mulighetsstudie for Heimdal sentrum med målsetting om å skape et tydelig bysentrum med mer urban karakter og gode uterom. Studien har fokusert på bygningsvolum, bygningshøyder, parkering og gode uteområder.

Nye og utbedrede stasjoner samt tilrettelegging for to Metrobusslinjer i Heimdal sentrum bygger opp under målsettingen om et mer urbant sentrum. Kollektivtilbudet blir mer attraktivt som følge av mer smidig holdeplassstruktur og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltak i planen berører i hovedsak eksisterende trafikkareal.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Tiltaket er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet eller befolkningens mulighet til å utøve friluftsliv. Området er i dag i hovedsak asfaltert areal med noen mindre grøntområder som skiller kjørevege og områder for myke trafikanter eller parkeringsareal. Kjørevegen gjennom planområdet har i tillegg en høy ÅDT. Det er foretatt en utsjekk i Artskart og Miljøstatus.no som viser at det ikke er registrert truet, nær truet eller verdifull natur innenfor området eller i umiddelbar nærhet.

Tiltaket innebærer ombygging av hele området med tilhørende masseutskiftning av det øverste topplaget. Området består i hovedsak av vegarealer med grus og asfaltdekke. Før anleggsstart må det gjennomføres tiltak for å redusere risikoen for spredning av uønskede arter. Ved nyplanting vil det vektlegges planting av busker og trær i grøntrabatter.

Med bakgrunn i dagens bruk av området anses tilgjengelige data godt nok som kunnskapsgrunnlag og videre vurderinger av § 9-12 er ikke nødvendig.

Trafikkforhold

Som følge av tiltaket vil buss i retning mot sentrum få bedret framkommelighet på grunn av at stasjonen utformes som kantstopp i kollektivfelt. I dag må buss svinge av fra hovedveg og inn på bussholdeplass. Situasjon fra sentrum vil bli uendret.

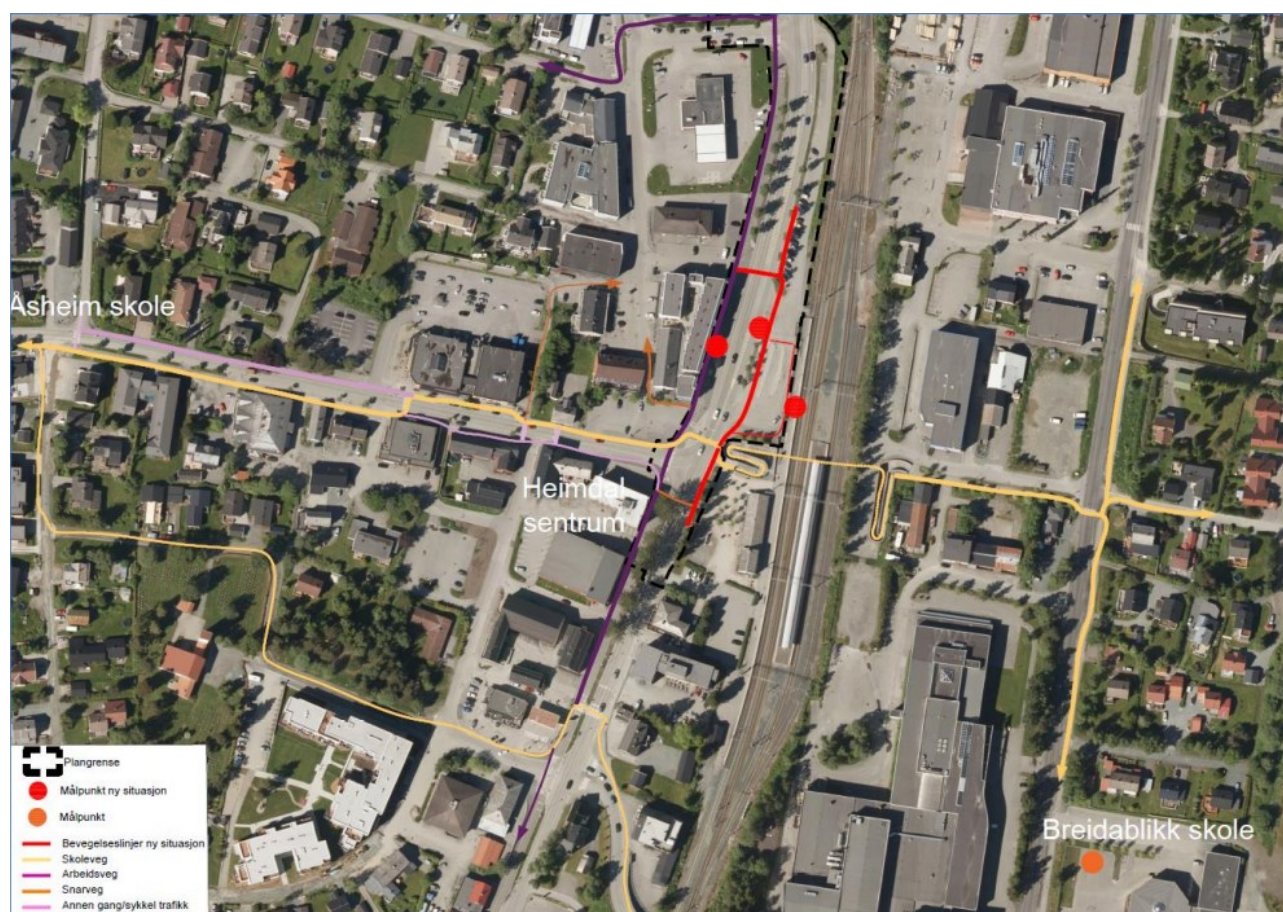
Dagens kollektivtilbud på Heimdal er godt og brukerne vil i hovedsak merke endringer i utforming av holdeplassene og en tydeliggjøring av Heimdal stasjon som knutepunkt. Flere måtte bytte fra lokalbuss til Metrobuss på Heimdal stasjon. Kvalitet og kapasitet på venteareal, samt informasjon om rutetilbud, er derfor viktig for at knutepunktet skal bli velfungerende.

Stasjonene vil bli universelt utformet og ha økning i kapasitet og lesbarhet for alle trafikantergrupper. Utformingen av stasjonen for reisende mot sentrum vil få et betydelig løft, og i tillegg etableres det lysregulert fotgjengerovergang mellom øst og vestsiden av fylkesveg 6682 som bedrer framkommeligheten for myke trafikanter og flyten mellom stasjonene.

Beregninger med dagens vegnett og dagens trafikkmengder og fremtidig rutestruktur for buss viser tydelig at det er behov for tiltak på Heimdal for å sikre god fremkommelighet for Metrobussen. Nye Johan Tillers veg del 1 er under bygging og skal stå klart august 2018, i god tid før ny rutestruktur skal på plass. Beregninger med denne vegen viser endret kjøremønster og reduserte forsinkelser. Ny vegforbindelse avlastar trafikken fra Heimdal sør, Søbstadvegen og Ringvålvegen til Industriveien, som i dag går via krysset med Sivert Thonstads vei. Dette fører til redusert trafikk i nordgående retning langs Heimdal sentrum og noe økt trafikk i sørgående retning, sør for Søbstadvegen.

Nærmiljø og barn og unge

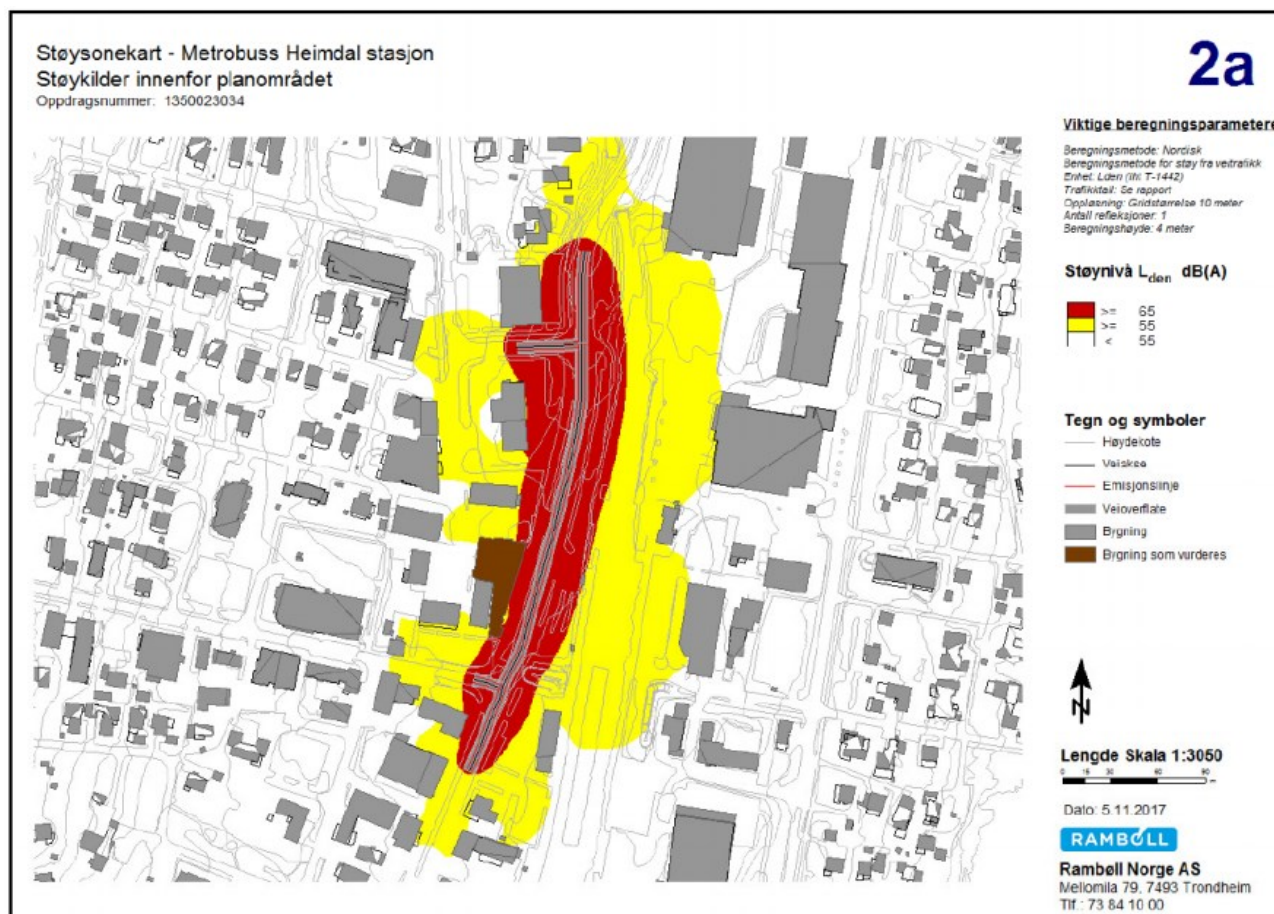
Bedre løsninger for myke trafikanter, samt hyppigere bussavganger er positivt for barn og unge i Heimdalsområdet. Skoleveg vil ikke forringes på grunn av tiltaket.



Oversikt bevegelseslinjer, framtidig situasjon

Støy

Basert på at tiltaket regnes som et miljø- og sikkerhetstiltak og fylkesmannens uttalelse datert 8.9.2017, er det i støyutredningene beregnet støy for fremtidig situasjon, med Metrobuss og endrede bussruter. Det er lagt vekt på at fremtidige trafikk tall skal være konservative. Det vises til støyrapport datert 11.1.2018.



Heimdal knutepunkt – Støysonekart for 4 meters beregningshøyde, med vegkilder innenfor planområdet.

Beregningene viser at leilighetsbygget Meierigården berøres av rød støysone, bygget er markert med brunt i støysonekartet over. Bygget har tre etasjer og er oppført rundt 2005 med ca. 27 leiligheter i andre og tredje etasje, første etasje benyttes til forretninger. I forbindelse med Metrobussprosjektene har Statens vegvesen opplyst at Fylkesmannen aksepterer at støyfølsomme bygninger oppført etter år 2000 ikke skal vurderes for tiltak. Det er derfor ikke vurdert tiltak for leilighetsbygget.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det skal etableres et snøsmelteanlegg på stasjonene. I dimensjonering av avløp og avrenning legges det til grunn økt nedbør og nedbørsperiode med større intensitet enn ved dagens situasjon.

Stasjon fra sentrum:

Det antas at tiltaket ikke vil komme i konflikt med eksisterende VA-ledninger da tiltaket i dybden begrenser seg til utskifting av eksisterende bærelag. Eksisterende vegdrenering er ikke kartlagt utover kumplassering. Dette må kartlegges for nøyaktig plassering av nytt SF/hjelpesluk. Eksisterende kummer tilpasses i høyden til nytt dekke.

Stasjon til sentrum:

Det er muligheter for konflikt med overvannsledning i bakkant av planlagt gang-/sykkelveg. Overflatevann fanges opp av hjelpesluk som kobles på eksisterende sandfang. Eksisterende kummer tilpasses ny situasjon.

Tilkoblingspunkt for EL:

Vegbelysning og signalanlegg finnes i umiddelbar nærhet på begge sider.

Eksisterende VA er ikke kontrollert utover plassering av eksisterende kummer og sluk som vises i dagen. Basert på dette er det foreslått 6 nye sandfangsluk/hjelpesluk. På østsiden av vegen vil det trolig være aktuelt å etablere hjelpesluk til eksisterende sandfangskum.

På stasjonen fra sentrum er det planlagt å etablere et nytt sandfang for å hindre at vann renner langs kantstein forbi plattformen. Det i forbindelse med forprosjekt for Heimdal stasjon ikke sjekket ledig kapasitet på nærliggende OV-ledninger, men det finnes flere muligheter for påkobling i umiddelbar nærhet.

Dersom det ikke eksisterer drenering på østsiden av vegen, bør dette etableres og kobles på eksisterende sandfangskum ved etablering av ny overbygning.

Grunnforhold

Hele området ved togsporene og selve stasjonsområdet ved Heimdal stasjon er registrert med forurensset grunn. Området har status som godkjent og det er konkludert med at forurensningen er akseptabel med dagens areal- og resipientbruk. Det er utarbeidet en tiltaksplan for området i forbindelse med Bane Nors planer om forlengelse av spor 3 på Heimdal stasjon. Tiltaksplanen ble utarbeidet i 2011 og oppdatert i 2016. Tiltaksplanen må være med som grunnlag for gravearbeidene i forbindelse med tiltak på østsiden av fylkesveg 6682.

Anleggsgjennomføring

Det er foreslått et midlertidig anleggsområde (Bestemmelsesområde anlegg og rigg #1) på østsiden av fylkesveg 6682, dette er på ca. 2,9 daa. Hoveddelen av tiltaket er på stasjonen mot sentrum og anleggsområde i bakkant er lett tilgjengelig og hensiktsmessig for anleggsgjennomføringen. Området har etablert atkomst i dag, samtidig som det er lite brukt av myke trafikanter.

Det må tilrettelegges for en midlertidig holdeplass mot sentrum så lenge anleggsarbeidet pågår. I utgangspunktet bør denne ligge så langt sør i planområdet som mulig for å sikre god tilgjengelighet for passasjerene som i hovedsak kommer fra undergang under jernbanen og fra overgang i kryss med Ringvålvegen. Det er vanskelig å gjennomføre på grunn av plassering av framtidig stasjon. Et alternativ er å legge midlertidig holdeplass mot sentrum i området sør for innkjøring til Bane1 og 2 og etablere gangfelt slik at myke trafikanter ledes trygt over til holdeplassen. Krysningpunktet skal lysreguleres når prosjektet er ferdig, men det bør også midlertidig lysreguleres i anleggsfasen på grunn av høy trafikkmengde. Holdeplass fra sentrum må også flyttes mot nord mens arbeidet pågår på stasjonsområdet.

For å sikre adkomst for gående og syklende bør minimum en av overgangene mellom øst og vestsiden av fylkesveg 6682 holdes åpen for trafikk. Det må tas hensyn til at skolebarn fra østsiden av Heimdal benytter undergang under jernbanen og Ringvålvegen som skolevei til Åsheim ungdomsskole.

Ved byggefasen må det utarbeides planer for trafikkavvikling i anleggsfasen. Grunnet høy trafikkmengde og dårlige omkjøringsmuligheter forutsettes det at anleggsarbeidet gjennomføres uten fullstendig stenging av fylkesvegen forbi knutepunktet.

Samtidig utbygging av tiltak for Metrobuss og baneområdet er ønskelig. Likevel er det ingen avhengigheter mellom stasjonene for Metrobuss og etableringen av servicebygget. Servicebygget kan derfor bygges etter at stasjonene er tatt i bruk.

Driftsfasen/vedlikehold

Stasjonene skal være snø- og isfri og det er planlagt å etablere snøsmelteanlegg i plattformene.

På grunn av trafiksikkerhet er det lagt opp til en intern kjøreveg med ensrettet trafikk. Det er vurdert at det ikke er nødvendig at brøytemaskinene, varelevering, buss for tog og annen vedlikeholdstrafikk må rygge.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Følgende tema er vurdert aktuelle for reguleringsplanen:

- Nyere tids kulturminner/-miljø
- Nedbør/klimaendringer
- Vei, bru, knutepunkt
- Jernbane
- Støy og vibrasjoner
- Forurensning av grunn
- Farlig gods
- Ulykke med gående/syklende

Alle tema er vurdert i en egen rapport som er vedlagt i sin helhet.

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. I Trondheim har vi valgt å endre busstilbudet, ved å gå over til Metrobuss-systemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i så stor grad som mulig skal ha egen trasé. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for erverv og opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av knutepunkt for Metrobuss i Heimdal sentrum.

Naboer

Tiltaket berører i hovedsak offentlig areal som eies av Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Bane NOR. Areal på østsiden av fylkesveg 6682 eies av Bane NOR og området er i dag benyttet til kollektivholdeplass, taxiholdeplass og parkering. Det har underveis i planprosessen vært dialog med Bane NOR om deres planer for området. Areal avsatt til banegrunn foreslås brukt til midlertidig anlegg- og riggområde under bygging av stasjonen mot sentrum. Det må opprettes dialog med Bane NOR om hvordan området skal istandsettes etter endt anleggsperiode.

I tillegg berører planen mindre areal av eiendommer på vestsiden av fylkesveg 6682. Disse områdene er i hovedsak benyttet til trafikkareal i dag. Tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang/sykkel og kjøreveg anses som positivt for nærings-/boligbebyggelsen på vestsiden av fylkesvegen.

Universell utforming

Universell utforming er en forutsetning for hele kollektivknutepunktet. På grunn av at området vil betjenes av høy trafikk og ulike trafikantgrupper skal det spesielt legges til rette for at knutepunktet fremstår som oversiktlig, lettlest og trygt.

Det planlegges å legge til rette for å bedre adkomsten mellom knutepunktet og gang- og sykkelundergangen under jernbanen, med etablering av en ny trapp. Denne trappen vil grunnet knapphet på areal ikke utformes i henhold til prinsippene for universell utforming.

Interesse motsetninger

Det har vært gjennomført samtaler med grunneiere underveis i planleggingen og en forventer derfor ikke konflikter om foreslått arealbruk i reguleringsplanen.

Vegtervernsnittet i Bjørndalen er trangt ved området. Dette gjør at det er interesse motsetninger mellom fremkommelighetstiltak for buss og bjørkealle langs Bjørndalen og mellom fremkommelighetstiltak og dagens innfartsparkering ved baneområdet.

Ved etablering av nytt signalregulert gangfelt over Bjørndalen vil fremkommeligheten for buss og privatbiler bli noe redusert.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen regulerer offentlige trafikkareal som vil bli driftet av det offentlige. Høy standard (is- og snøfritt) på stasjonene medfører økt behov for vintervedlikehold. Endring i areal og omfang av offentlig trafikkareal er minimal.

Avveining av virkninger

Planforslaget har flere positive konsekvenser enn negative. Bedre forhold for kollektivtrafikken og en oppgradering av Heimdal som knutepunkt med tilhørende funksjoner er positivt for beboere og brukere av Heimdal sentrum.

Planlagt gjennomføring

Stasjonene skal bygges i 2018-2019 og stå ferdige før Metrobussene skal kjøres august 2019. I første byggetrinn vil kun deler av reguleringsplanområdet bygges ut. Dagens situasjon vil delvis opprettholdes på de deler av anlegget der utbygging kommer lengre fram i tid. Dette gjelder nordre del der dagens gateprofil i Bjørndalen planlegges opprettholdt inntil ny finansiering foreligger.

Stasjonen fra sentrum er forholdsvis nybygd og har en lengde på plattformen som muliggjør at holdeplassen kan betjene Metrobuss uten full oppgradering i henhold til prosjekteringsanvisningen. Dagens holdeplass ved jernbaneperrongen opprettholdes for bruk som holdeplass og reguleringsareal for Spondalsbussen (rute 77).

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 06.11.2017 og på internett, www.vegvesen.no. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 06.11.2017.

Innspill til varsel om oppstart

Ved varsel om oppstart kom det inn fem merknader, fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, NVE, Bane NOR, Statens vegvesen og Rolf Bjerke (grunneier). Fylkesmannen oppfordrer til å sikre sykkelparkering under tak, samt sikre tilfredsstillende forhold for tilgrensende bebyggelse og hindre forurensning, og forutsetter at det foretas en ROS-analyse. NVE viser til sjekkliste for utarbeidelse av reguleringsplaner. Bane NOR viser til utredninger av fremtidig dobbeltspor og nytt logistikknutepunkt på Torgård og minner om krav i jernbaneloven og andre veiledere og regelverk. Bane NOR Eiendoms interesser er spesielt knyttet til parkering, kiss & ride, og nytt servicebygg. Statens vegvesen mener at det må utarbeides en trafikkrapport og kapasitetsanalyser, og viser

også til at de har fremmet vilkår for egengodkjenning til en annen reguleringsplan på Heimdal, om at det må etableres venstresving i Heimdalsvegen mot Ringvålvegen. Videre pekes det på at det må sikres sykkelparkering under tak, tilrettelegging for buss for tog, og at adkomst til servicebygg, støy og kjørefeltbredde må utredes nærmere. Merknadene er i hovedsak tatt til følge, og er svart ut i planbeskrivelsen til høring og offentlig ettersyn.

Innspill til høring og offentlig ettersyn

Planforslaget har vært på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 29. januar – 12. mars 2018, på www.vegvesen.no. Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Adresseavisen. Planen ble sendt til berørte grunneiere, lokale og regionale myndigheter og interesseforeninger. Under offentlig ettersyn ble det også gjennomført et informasjonsmøte om tiltaket. Det er kommet inn seks merknader til planforslaget ved offentlig ettersyn og høring.

Statens vegvesen, brev datert 27.02.18

Vegvesenet mener det er uheldig at fortauet som leder til plattformen tilknyttet jernbanen er lagt bak servicebygget, da fortauet vil kunne fremstå som et smug på baksiden av servicebygget. Vegvesenet anbefaler at det i det videre planarbeidet vurderes om servicebygget kan flyttes lenger mot sør, slik at gangforbindelsen til plattformen tilknyttet jernbanen kan etableres på nordsiden av servicebygget.

Vegvesenet gjør oppmerksom på at vegbredden på deler av o_SKV er 12,5 meter. I henhold til N100 er kravet til vegbredden på denne strekningen 13,5 meter. o_SKV er fylkesveg, og det må søkes om fravik til Trøndelag fylkeskommune.

Faglige råd: Vegvesenet anbefaler at det i det videre planarbeidet vurderes om servicebygget kan flyttes lenger mot sør, slik at gangforbindelsen til plattformen tilknyttet jernbanen kan etableres på nordsiden av servicebygget.

Kommentar:

Offentlig fortau mellom Bjørndalen og jernbanens perrong er et eksisterende fortau. Ved prosjektering av bygget vil det ses nærmere på universell utforming og opplevelse av trygghet for brukerne av fortauet ved servicebygget.

Vegbredde på fylkesvegen Bjørndalen er behandlet som egen sak i fraviksgruppa i Statens vegvesen og i Trøndelag fylkeskommune. Reguleringsplanen regulerer vegbredde 13,5 meter for hele vegstrekningen i Bjørndalen.

Bane NOR, brev datert 5.03.18

I siste avsnitt i de foreslåtte planbestemmelsene pkt. 3.6 (Bane) framgår det at innenfor arealene for Bane1 og Bane3, skal det tilrettelegges for kjøreveg for taxi, buss for tog, varelevering, renovasjon, brukere av HC-parkering og "kiss and ride". Av plankartet og planbeskrivelsen ser det ut som det kun vil være mulig å kjøre inn til Bane1/ Bane3 for kjøretøy som kommer sørfra. Vi ser at det kan være vegfaglige begrunnelser som ligger bak dette. Kjøretøy som kommer nordfra vil imidlertid få en omkjøring på nesten en kilometer hvis de først må til eksisterende rundkjøring lengre sør i Heimdalsvegen for å snu. Dette er ikke bra. Vi etterlyser derfor en god mulighet for å snu nærmere knutepunktet. Tilsvarende som nevnt for Bane1 og Bane3 gjelder for Bane2.

Med hensyn til det planlagte servicebygget, vises det til figur i planbeskrivelsen, hvor funksjonene venterom og sykkelhotell er tegnet inn i den delen av bygget som vender mot plattformen.

Kioskdelen er tegnet inn lengre unna jernbanen. Det er viktig at dette blir fulgt opp i den videre planleggingen/prosjekteringen.

En realisering av reguleringsplanforslaget vil medføre færre parkeringsplasser i planområdet enn i dag. Selv om det fremdeles vil være en del parkeringsplasser i og utenfor planområdet, er det viktig at tiltakshaver sørger for å kompensere/erstatte de parkeringsplassene som forsvinner. Dette kan gjøres utenfor planområdet, men avstanden fra parkeringsplassen(e) til knutepunktet bør være kort og sikker.

I forslaget til planbestemmelser § 3.7 Trasé for jernbane sies det «"For oppføring av bygning, anlegg eller annen installasjon, utgraving eller oppfylling mv. innenfor området må tiltakshaver søke om og avvente eventuell tillatelse etter jernbaneloven § 10". Det bemerkes at jernbaneloven § 10 gjelder alt areal innenfor en avstand av 30 meter målt fra nærmeste jernbanespors midtlinje – både midlertidige og permanente tiltak. Bane Nor viser ellers til veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging og i vårt tekniske regelverk.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader til planforslaget:

Bane NOR har ikke planer om å bygge sykkelhotellet, som planforslaget legger til rette for. Det er Miljøpakkens sykkelkapasitet på 50 plasser det er aktuelt å legge til rette for. Servicebygget med venterom og eventuell kiosk/kaffe kan ikke ha døgnåpent. Det er derfor usikkert om en her vil kunne få en gjennomgående passasje som kan benyttes døgnet rundt. En eventuell passasje mellom servicebygget og sykkelhotellet vil imidlertid kunne bli vurdert.

Utformingen av bygget vil skje ved prosjektering etter at reguleringsplanen er vedtatt. Med hensyn til adkomsten Bane1 er det viktig at det legges til rette for innkjøring både når man kommer sørfra og nordfra.

Bane Nor anbefaler at det gjennomføres samråd i den videre planleggingen/prosjekteringen.

Kommentar:

Reguleringsplanen er endret slik at alle baneområdene 1 – 3 er stått sammen til ett baneformål. Både plankart og bestemmelser er justert.

Avkjørsler fra Bjørndalen til baneområdet er på plankartet markert med piler. Det er ingen begrensninger i planen for innkjøring fra nord eller sør. Dette er forhold som vil avklares ved skiltsøknad. Sporing viser at det er tilstrekkelig areal til å svinge inn både fra nord og sør. Sperregjerde vil ikke hindre mulighetene for å svinge inn til området fra begge kjøreretninger.

Parkeringsplasser tillates innenfor baneområdet. Ervervsak mellom tiltakshaver og grunneier avklarer forholdet til eksisterende parkeringsplasser. Planen har ingen rekkefølgebestemmelser som stiller krav om å erstatte parkeringsplasser som berøres av tiltaket.

Reguleringsplanen legger til rette for oppføring av bygg og anlegg. Bevilgninger og faktisk gjennomføring av byggetiltakene besluttet uavhengig av reguleringsplanen. Offentlig fortau mellom Bjørndalen og jernbanens perrong er kommentert i uttalelsen fra vegvesenet ovenfor.

Statens vegvesen anser samhandlingen med Bane NOR under planarbeidet som god, og det er igangsatt et videre samarbeid om utvikling av knutepunktet, som anses som positivt.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 2.03.18

Planforslaget legger til rette for etablering av Metrobuss med tilknyttede funksjoner. Det er positivt at det skal etableres sykkelparkeringsplasser i tilknytning til stasjoner. Planforslaget ivaretar for øvrig hensyn til støy, anleggsvirksomhet, forurensning i grunnen, overvann og fremmede arter på en tilfredsstillende måte.

Planen har et positivt og helt nødvendig fokus på universell utforming. Personer med redusert orienterings- og forflytningsevne må i størst mulig grad kunne ferdes i området som nå utvikles som kollektivknutepunkt. Avgjørende er det da at både fysiske hindringer reduseres og at lesbarheten ved ferdsel blir god. Risikoen for ulykker med myke trafikanter er i ROS-analysen estimert til én hendelse i året. Selv om det er lav fartsgrense i området kan konsekvensene ved myk trafikanter mot kjøretøy bli alvorlig. Risikoen kan ikke elimineres helt, men det kan bemerkes at det er valgt en utforming av området uten planfrie krysningspunkt med unntak for under jernbanesporet.

Med tiltaket vil det bli et mer oversiktlig trafikkbilde og bedre styring av strømmen av ulike grupper trafikanter. Spesielt vil fysiske skiller som styrer myke trafikanter mot lysregulert krysningspunkt og bedre adskillelse av fotgjengere og syklistene kunne bidra positivt til trafikksikkerheten. For den gjennomgående gang- og sykkelveien bemerkes kryssing av Søbstadvegen og Ringvålveien (utenfor planområdet).

I en folkehelsesammenheng er den valgte tilretteleggingen for bruk og parkering av sykkel viktig og kan stimulere til økt grad av hverdagsmosjon for de reisende. Det er nevnt at det kan etableres sykkelhotell og det oppfordres til at dette gjennomføres.

Kommentar:

Merknadene er hensyntatt i planen.

CBRE, brev datert 21.03.18

Certas Energy Norway AS (Certas) eier gnr. 315 bnr. 285 (Esso-stasjonen). CBRE registrerer at planen, med etterfølgende "oppstramming" av trafikkavviklingen i området, vil (i) forutsette innløsning av en mindre del av Certas' eiendom, og (ii) redusere adkomstmulighetene til Esso-stasjonen.

Vel vitende om at utviklingen av Heimdal knutepunkt vil bli gjennomført, vil CBRE anføre følgende:

- i. For å ivareta eiendommens verdi ved en evt. alternativ utnyttelse er det nødvendig å begrense arealet som ønskes innløst til et absolutt minimum.
- ii. Selv om den planlagte "oppstrammingen" av trafikkavviklingen i Søbstadvegen ligger utenfor planområdet, må denne i minst mulig grad redusere inn- og utkjøringsadgangen til stasjonsområdet, herunder er det nødvendig å ivareta manøvreringsmulighetene for tynge kjøretøy.

Kommentar:

Reguleringsplanens område o_SA omfatter trafikkområder i krysset Bjørndalen – Søbstadvegen. Området kan være aktuelt å benytte til fremkommelighetstiltak for buss, gange og sykkel, samt trafikksikkerhetstiltak. Ervervsak mellom tiltakshaver og grunneier avklarer hvilke arealer som skal erverves til samferdselsformål.

Selberg Arkitekter AS, brev datert 12.03.18

Det er positivt at det legges til rette for et bedre kollektivtilbud i området. Dette vil være en kvalitet for både kunder og ansatte.

Det andre reguleringsplanarbeidet er "Reguleringsplan for krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen". Her går planavgrensningen inn på eiendom gnr/bnr 197/25. Omfanget er cirka 8-9 meter langs eiendommens østside. SVV har oppgitt at dette arealet blir vurdert som aktuelt for en utvidelse av vegen. Årsaken til denne utvidelsen av vegen er for å legge til rette for et venstresvingefelt.

Selberg Arkitekter har fått oppgitt at det arbeides med å se på ulike alternativer for utvidelsen av vegen. Det skal gjøres faganalyser av veg/trafikk i midten av april og planforslaget skal utarbeides i mai. Selberg Arkitekter ber om at de på vegne av Klipperiet Holding blir involvert tidlig i prosessen, og at det går i dialog med dem allerede ved vurderingen av alternativene. Selberg Arkitekter ber videre om at de blir underrettet om status og fremdrift i det videre arbeid.

Kommentar:

Merknaden omfatter krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen. Dette tiltaksområdet er ikke med i planen for Heimdal stasjon knutepunkt og vil behandles i en egen plan for kryssområdet. Dialog med grunneiere vil gjennomføres som del av denne planprosessen.

Tor Arne Brå, Etat Eiendom AS, brev datert 20.03.18

Planen virker stort sett fornuftig, og den kommer til å pynte opp inntrykket av Heimdal.

Det foregår parallelt et arbeid med sentrumsplan for Heimdal sentrum. Et stort spørsmål når det gjelder Heimdal sentrum vil være hvor torvet på Heimdal skal etableres. Grunneieren oppfordrer partene til å inngå en god og konstruktiv dialog rundt dette spørsmålet. Skal torvet etableres på stasjonsområdet, eller på den siden av Heimdalsveien der de fleste butikkene er etablert. Dette er en viktig sak for næringslivet og brukerne av Heimdal sentrum. Grunneierne har ventet på kommunen i mange år på å få den planen ferdig. Så det hadde vært fint om begge planene ble ferdigstilt og vedtatt.

Ved avvikling av busstrafikken opp Ringvålveien kan det bli trangt. Grunneieren vil informere de andre eiendomsoppsitterne om dialog og at disse kommer på banen når byggetrinn to kommer i gang.

Kommentar:

Det er positivt at grunneier oppfatter at knutepunktet vil bidra til å forskjønne Heimdal sentrum. Trondheim kommune er tiltakshaver for kommunedelplan for Heimdal sentrum. Det har vært dialog med kommunen under planarbeidet. Krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen vil behandles som en egen plan. Se kommentaren til merknaden fra Klipperiet.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.