



Detaljregulering av Heimdalsvegen 10 og 12, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 28.3.2019

Dato for godkjenning av bystyret : 13.6.2019

Innledning

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

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

Planforslaget legger til rette for blandet formål: boliger/forretning/kontor i eksisterende bebyggelse i nord, felles kjøreveg til denne bebyggelsen og annen vegggrunn – teknisk anlegg mot sykkelvegen Johan Tillers vei. For resterende del av planområdet foreslås det boligbebyggelse (blokker). I tillegg reguleres og bygges det nytt fortau langs Heimdalsvegen.



Oversiktskart
Heimdals sentrum

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

ALPHA AKSEPTA AS
SYVERRESBORG MALERSERVICE AS

HEIMDALSVEN 10 OG 12

OVERSIKTSPLAN

1625 REGULERINGSPLAN A10-01
27.10.2017

EGGEN ARKITEKTER AS
Havstein Vestre Gård Statoråd Krohgs veg 15E 7021 Trondheim
tlf. +47 72 36 75 10 www.eggenarkitekter.no

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Planområdet er i gjeldende KPA vist som sentrumsformål og er en del av Heimdals sentrum. Bestemmelsesområde lokalsenter gjelder, og Heimdalsvegen er definert som kollektivåre. Krav for ytre sone; parkering (minimum 1,2 bilparkeringsplasser og min 2 sykkelparkeringsplasser) og uterom (minimum 50 m² uterom pr. 100 m² BRA eller boenhet) er i utgangspunktet gjeldende. Det er krav om minimum 10 boliger pr. daa.

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

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

Regulert til blandet formål; bolig, forretning, kontor og lignende, der total utnyttelse (TU) er satt til = 60 %.

Planområdet er vist med to atkomster fra Heimdalsvegen og har en definert byggegrense ut mot Heimdalsvegen.

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

Andre planvedtak som berører planforslaget

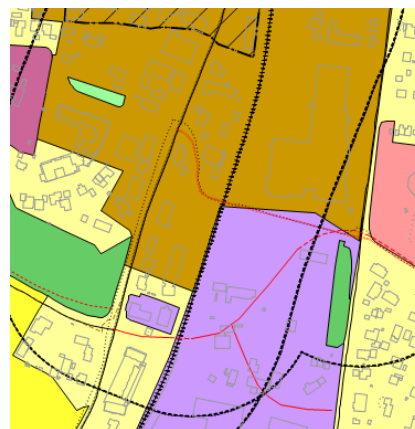
Detaljplan for ny vegforbindelse mellom Heimdalsvegen og Industriveien (r20140008), vedtatt 20.11.2014, fastsetter at tidligere vegkobling over jernbanen (Smedbrua) kun blir for gange- og sykkel i framtiden. Vegforbindelsen er nå åpnet for trafikk.

Detaljplan for Heimdalsvegen 14-16 gnr/bnr 199/10 m. fl. (r1087c) vedtatt 25.8.2008, der felles avkjørsel også vil bli felles med foreslåtte planforslag for Heimdalsvegen 10 og 12 for å redusere antall atkomster til Heimdalsvegen. Trafikkarealet er justert for å kunne håndtere renovasjonsbil.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

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



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

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

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

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



Planområdet

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

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

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

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

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

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

De nærmeste rekreasjonsarealer fra planområdet er ved Åsheim ungdomsskole (ca 800 m) med flerbrukshall og utvendig baneanlegg. På østsiden av jernbanen ved Breidablikk skole (ca 500 m) ligger samfunnshus og Heimdal idrettsanlegg, med flere utendørsbaner. I Idrettsveien 1 – 3 er det under opparbeidelse en offentlig bydelspark, og ved kirken er det en liten park. Planområdet har god tilknytning til gang – og sykkeltilbud for å komme seg rundt i området.

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

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

Grunnforhold - geoteknisk

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

Forurensing i grunnen

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

Kulturminner

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

Vann og avløp

Eksisterende ledninger: Heimdalsvegen VL 150 2009/OV300 1985/ SP200 1970. Johan Tillers veg: PE100R 180 2014.

Energiforhold

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Sosial infrastruktur

Planområdet ligger nordøst i Åsheim skolekrets. I nordvest grenser området nesten til Stabbursmoen skolekrets, og østover på andre siden av jernbanen er Breidablikk skolekrets. Det er pr. dags dato ikke kapasitet på barneskole innenfor skolekretsen. Planområdet grenser til Breidablikk skolekrets som har ledig kapasitet i barneskolen.

Trafikkforhold;

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet

Heimdalsvegen fungerer som en hovedveg på Heimdal med en ÅDT pr i dag på ca. 7300 (NVDB 2016). Flere store virksomheter har tilholdssted på Heimdal og Heimdal stasjon fungerer som et knutepunkt for buss og tog. Heimdal fungerer også som et innfartspunkt til Trondheim for biltrafikk sør - og vestfra gjennom sentrum. Med nylig åpnet vegforbindelse på tvers; Johan Tillers veg, er det enda en mulighet til å komme seg under jernbanen til de nærliggende områder østover og til E6. Den nye tverrforbindelsen avlaster gjennomgangstrafikken i Heimdal sentrum.

Det finnes i dag ingen direkte påkjøring til E6 fra Heimdal. Dette gjør at trafikk allikevel må kjøre sørover eller nordover for å knytte seg på E6.

Det er et mål at personbiltrafikken gjennom Heimdal sentrum skal reduseres. Det vurderes tiltak for å lede gjennomkjøring for personbiltrafikk i bydelen utenom Heimdal sentrum. Den framtidige kobling til E6 vil også avlaste gjennomkjøring i Heimdal sentrum. Antatt generert ÅDT fra virksomhetene innenfor planområdet er estimert til ca. 200-300. Heimdalsvegen 10 og 12 har i dag hver sine kjøreadkomster.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg

Vestsiden av Heimdalsvegen er opparbeidet med hovedsykkelrute og gangfelt forbi reguleringsområdet. Østsiden av Heimdalsvegen mangler tilbud for gående på samme strekning. Med ny tverrforbindelse for biltrafikk sør for planområdet, kan Johan Tillers veg - biten over jernbanen fungere som gang- og sykkelveg, som den er regulert til. Skolevegsrapporten (2011 - 2016) omtaler problemstrekning fra Johan Tillers veg, over Heimdalsvegen, og via Hans Michelsens veg og Anne Ekrens veg mot Kirkeringen.

Kollektivtilbud

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

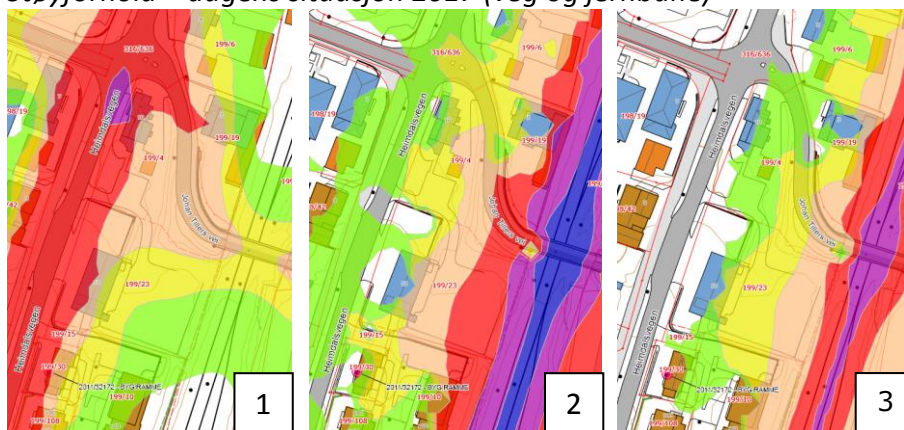
Med nærheten til Heimdal stasjon og etablering av Metrobussystemet fra august 2019, anses kollektivtilbudet å bli svært godt.

Trafikksikkerhet; ulykkesituasjon

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

Dagens støyforhold

Støyforhold – dagens situasjon 2017 (veg og jernbane)



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

Beskrivelse av planforslaget

Endringer etter offentlig ettersyn av planforslaget

- Restarealet ved krysset Heimdalsvegen og Johan Tillers vei var tidligere regulert til "gatetun". Som en konsekvens av en opprydding av trafikksituasjonen er "gatetunet" tatt ut og erstattet av "annen veggrunn" og "felles kjøreveg".
- Vegkoblingen mellom Heimdalsvegen og Johan Tillers vei har nå fått en bedre profil.
- Det er regulert inn en vendehammer for renovasjonsbil i sør som en del av hovedatkomsten til Heimdalsvegen 10, 12 og 14.
- Byggegrensen og felt for bebyggelse B1-3 mot jernbanen er justert iht. avstandskrav til jernbanen.
- Støyskjermen mot jernbanen er forlenget sørover for å sikre tilfredsstillende støyforhold.
- Det er tatt inn bestemmelse om plassering av nettstasjon og etablering av ladepunkt for elbiler.

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

I planforslaget foreslås området regulert til *Bebyggelse og anlegg*; Boligbebyggelse, bolig/forretning/kontor og *samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*; kjøreveg, fortau, sykkelveg og annen veggrunn tekniske anlegg. I tillegg er det regulert inn bestemmelsesområde for parkeringskjelleren.

Arealbruksformål	Bebyggelse og anlegg	Infrastruktur	Sum alle arealbruksformål
Sum grunnareal	5 187 m ²	2 039 m ²	7 226 m ²

Planlagte byggeområder

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

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

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

Bebyggelsens plassering og utforming

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



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

Bebyggelsens høyde mot jernbanen i øst tilsvarer 5-8 etasjer. Der bygget går opp i 8 etasjer vil Johan Tillers veg ta opp høyde i terrenget tilsvarende 2 etasjer. Åpne rekkverk og glassrekkverk tillates montert på innsiden av gesims, minimum 0,4 m fra gesims. Nødvendige tekniske installasjoner og heis tillates maksimum 1,5 meter over gesims. Balkonger tillates utkraget inntil 1,5 meter over byggegrense mot Heimdalsvegen.



Perspektiv i øyehøyde sørfra i Heimdalsvegen.

Bolig/ forretning/ kontor (videreføring av eksisterende bebyggelse)

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

Bomiljø

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

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

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

Solkrevet er ikke oppfylt på nøkkeltidspunktet 23. Juni kl. 18, men ut fra en helhetsvurdering; et stort felles skjermet uterom i midten, at bebyggelsen er i sentrum der kravet til bolig tett er minst 10 boliger pr/daa og solfylte takterrasser, gjør at det vurderes som akseptabelt.



21.mars kl 12



21.mars kl 15



22.april kl 15

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

Tilgjengelighet til planområdet

Gangatkomster til planlagt bebyggelse og uterommene er meget god. Alle blokkene vil ha innganger fra to sider. Gangatkomst til planområdet kan skje fra nord, gjennom portalen i bebyggelse innenfor felt B1-2 og fra sør via felles atkomstveg (trapp eller via parkeringskjelleren). Selv om det ikke er sikret i planen, er det mulig å etablere en gangatkomst direkte til Johan Tillers vei.

Støyforhold, jf. støyfaglig utredning sist revidert 22.10.2018, Brekke & Strand.

Området er utsatt for både veitrafikk- og jernbanestøy, fra hver side på planområdet. Prosjektet planlegges som 4 separate bygninger (B1-B4) hvor B2 og B4 ligger på grensen til rød støysone. B1 og B3 ligger i gul støysone.



Deler av uteområdet er støytsatt, men uteoppholdsareal skjermes fra støy fra både veitrafikk og jernbane. Beregnede fasadenivåer for B2 og B4 viser at bygningene har fasader med overskridende støynivåer. Planløsning må vurderes nærmere ved rammesøknad. Skjerming av støy ved fasadene kan gjennomføres ved etablering av tett balkongrekkverk, lokale fasadeskjermer eller innhuk i fasaden. Det er stilt krav om at boenheter i rød støysone blir gjennomgående. Boenhetene har også stille side hvor uterom er plassert. Det er også stilt krav om at minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side jfr. § 21.3 i KPA.

Vurdering av flerkildestøy ("sumstøy") er gjennomført. Ettersom planområdet er utsatt for støy fra både vei- og jernbanetrafikk er det undersøkt hva konsekvensen for prosjektet vil være ved å benytte en skjerpet grenseverdi på 3 dB for uteoppholdsarealene. Vurderingen viser at en skjerpelse av grenseverdi på 3 dB ikke vil påvirke mengden tilfredsstillende uteområde med hensyn til veitrafikkstøy, men vil for jernbanestøy kreve økning i høyden til skjermingstiltak.

Lengden på skjermingstiltaket er utvidet sørover ift forslaget som lå ute på offentlig ettersyn. Høyden på skjermingstiltak mot jernbanen er også økt fra 1,5 meter til 1,8 meter.

Luftforhold

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

Geotekniske forhold

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

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

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

Parkeringsforhold

Det foreslås sterk begrensning på parkeringsdekning for bil i planområdet, maks. parkeringsdekning på 0,5 p-plasser for bil pr bolig. All bilparkering for boliger legges i parkeringskjeller. Samtidig stilles det krav til økt andel sykkelparkering, minimum 3 sykkeloppstillingsplasser pr. leilighet (kravet er 2), hvor minst én oppstillingsplass skal være overdekket. For dagens næringsvirksomhet tilrettelegges det for én gjesteplass på bakkeplan innenfor formålet B/F/K. Det er ikke lagt opp til parkering for kontor, da planområdet ligger innenfor sentrumsformål med svært god tilgjengelighet til kollektivtransport.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur

B/F/K får innkjøring til gjesteplass via felles kjøreveg. Dagens to avkjørsler fra Heimdalsvegen nr. 10 og 12 fjernes. Boligområdet B1 får dermed felles avkjørsel med Heimdalsvegen 14 på sørsiden av eiendommen som vil lede inn i parkeringskjelleren.

Planområdet tilknyttes mobilt avfallssug, med ett eller to nedkast. Oppstillingsplass for renovasjonsbil legges til felles avkjørsel f_KV1. Iht. avtale med naboer i Heimdalsvegen 14 reguleres det inn en vendehammer for renovasjonsbil.

Planlagte offentlige anlegg

Fortau, o_FT1

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

Annen veggrunn – tekniske anlegg, o_AV på sørsiden av Johan Tillers vei

Arealet skal fungere som en buffer mellom planlagt bebyggelse (B/F/K) og sykkelvegen med fortau (Johan Tillers vei), samt gi en tydeligere trafikksituasjon. Arealet blir også en passasje for utrykningskjøretøy.

Annen veggrunn – tekniske anlegg, o_AV på nordsiden av Johan Tillers vei

Arealet er regulert for å sikre eksisterende atkomstareal til naboeiendommene på nordsiden av Johan Tillers vei gnr/bnr: 199/6 og 199/19.

ÅDT fra planområdet

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

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

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

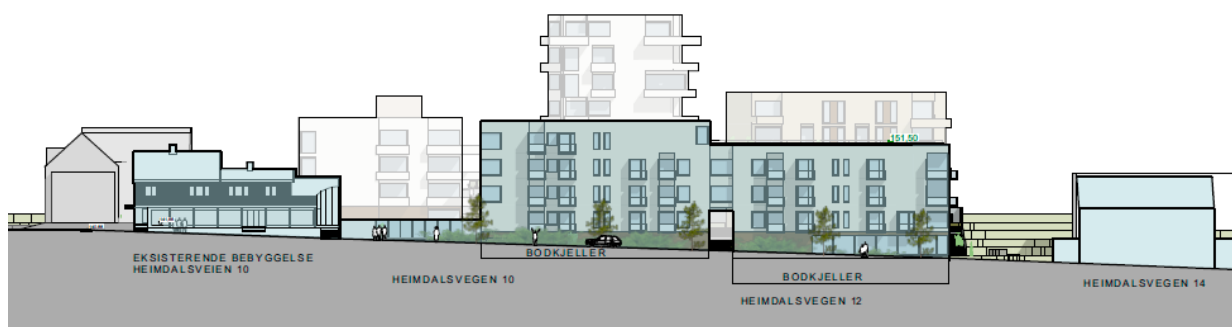
Avbøtende tiltak kan være å tillate kun høyre inn til planområdet fra Heimdalsvegen. Trafikk fra nord må da kjøre 150 m sørover til rundkjøringen for å snu.

Men åpningen av tverrforbindelsen Johan Tiller vei, tyder mye på at trafikksituasjonen har blitt bedre i området. En framtidig forlengelse av tverrforbindelsen med kobling til E6, vurderes å bedre trafikksituasjonen på Heimdal betraktelig.

Virkninger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

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



Virkningene av en høyere bakenforliggende bebyggelse kan aksepteres både fra Heimdalsvegen og for en framtidig utvikling av arealene øst for planområdet siden jernbanen gir nødvendig arealbuffer i forhold til slagskygge. Bebyggelsen i åtte etasjer markerer gang – og

sykkelforbindelsen Johan Tillers veg over jernbanen. Plassering av bebyggelsen lengst mulig mot jernbanen har også vært viktig for å få mest mulig støyskjermet uterom.

Transportproduksjon

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

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

Rasfare/flomfare

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

Forhold til krav i Naturmangfoldsloven

Naturområder blir ikke berørt.

Støy/luftforurensing

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

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

Ulykkesrisiko

Planområdet får bedre trafiksikkerhet ved etablering av sammenhengende fortau langs Heimdalsvegen. Antall avkjørsler til planområdet blir redusert i forhold til dagens situasjon. Trafikkbelastning fra området blir kontrollert gjennom begrensninger ift. parkering.

Folkehelse

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

Barn og unges oppvekstvilkår

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

Virkninger for klima og miljø

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

Planlagt gjennomføring

Vilkår om gjennomføring

Det er stilt vilkår om gjennomføring for følgende temaer:

- anleggsperioden, jfr. § 8.1
- geoteknikk, jfr. § 8.2
- støy, jfr. § 8.3
- forurensing i grunnen, jfr. § 8.4
- vann og avløpsforhold, jfr. § 8.5
- forhold til jernbanen, jfr. § 8.6
- fotodokumentasjon av eksisterende bygninger som skal rives, jfr. § 8.7

Rekkefølgekrav

Det er stilt rekkefølgekrav for følgende temaer:

- renovasjon, jfr. § 9.1
- ferdigstillelse av felles utearealer, jfr. § 9.2
- støyskjerming, jfr. § 9.3
- skoleveg, jfr. § 9.4
- opparbeidelse av fortau, jfr. § 9.5
- skolekapasitet, jfr. § 9.6

Innspill til planforslaget

Planoppstart og medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen 5.4.2017. Varsel om oppstart ble sendt til høringsparter den 18.4.2017 og berørte naboer den 7.5.2017.

Ovennevnte reguleringsforslag har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 4.4.2018 til 19.5.2018. Det er innkommet fem merknader. Det forelå tre innsigelser til reguleringsplanen. Under følger en oppsummering av merknadene.

Trøndelag fylkeskommune, datert 19.4.2018

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området, men fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. TFK gjør også oppmerksom på at dersom en under opparbeidningen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må arbeidet stanses og varsle fylkeskommunen.

Kommentar: Innspillene tas til orientering.

Bane NOR, datert 14.5.2018

1. Med hjemmel i Jernbanelovens § 10 fremmes det innsigelse til angitt byggegrense på 15 meter. Byggegrense mot jernbane må settes til minimum 20 meter. Av hensyn til jernbanetekniske hensyn og miljø- og sikkerhetshensyn, krever Bane NOR at byggegrensa mot jernbanetekniske til minimum 20 meter for alle arealformål, inkludert parkeringskjeller.

Kommentar: Byggegrensen for alle nybygg og p-kjeller er endret til 20 meter. Innsigelsen på dette punkt er trukket i e-post/brev datert 6.9.2018.

Statens vegvesen, datert 22.5.2018

1. Det er ikke gjort tilstrekkelige vurderinger av trafikk, herunder trafiksikkerhet og

fremkommelighet og varelevering, til at Statens vegvesen kan ta tilstrekkelig stilling til planforslaget. Statens vegvesen fremmer med hjemmel i veglovens § 1 innsigelse til planen i sin helhet inntil planen er tilstrekkelig utredet på trafikk, herunder trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Kommentar: Det er gjort en ny vurdering av adkomst til planområdet, varelevering og renovasjon, jf. revidert trafikkrapport. All trafikk til planområdet vil i hovedsak komme via ny felles adkomst med Heimdalsvegen 14-16 i sør. Varelevering og renovasjon vil også benytte adkomst i sør, og snu via snuhammer.

2. Med hjemmel i veglovens § 13 fremmes det innsigelse til manglende kobling mellom ny sykkelveg med fortau og hovedsykkelnettet vest for Heimdalsvegen. Det må derfor sikres bedre krysnings punkt for myke trafikanter over Heimdalsvegen for å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående.

Kommentar: Etablering av gangfelt behandles alltid etter skiltforskriften, men det er håndbok V127 som setter kriteriene om gangfeltet kan etableres eller ikke. Selve krysset er strammet opp i planforslaget ved at gang- og sykkelvegen Johan Tillers vei får en bedre kobling til Heimdalsvegen. Statens vegvesen trekker innsigelsene i saken i e-post datert 19.2.2019.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 22.5.2018

1. Med bakgrunn i T-1442/2016 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil kommunen har vurdert om det skal legges en skjerpet grenseverdi til grunn for vurdering av sumstøy. Vurderingen må vise at det er tatt høyde for konsekvensene sumstøy vil ha for boligene i B1, B3 og B4. Hvis det er behov for skjerpet grenseverdi må bestemmelsene endres slik at det tydelig framgår at sumstøy skal legges til grunn ved prosjektering av boligene.

Kommentar: Det er gjort en ny vurdering i forhold til punkt 1 - sumstøy for Heimdalsvegen 10 og 12. Det er ikke sumstøy i planforslaget, siden veg og jernbane ligger på hver sin side av planområdet og det er ingen bygningsfasader som treffes av sumstøy. Øvrig tillat støygrense på fasade for boenhetene i rød støysoner opprettholdes til maks 70 dB. Fylkesmannen er enig og trekker innsigelsen på dette punktet, jfr. epost mottatt 22.3.2019.

2. Med bakgrunn i T-1442/2016 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil bestemmelse 8.3 er endret ved at det tas inn krav om gjennomgående boenheter i rød støysoner.

Kommentar: Det er tatt inn en bestemmelse i planen som setter krav om gjennomgående boenheter i rød støysoner.

3. Med bakgrunn i T-1442/2016 har Fylkesmannen innsigelse til planen inntil det er dokumentert at støyskjermene kan etableres som vist i planforslaget og inntil det er vist at det er mulig å få tilfreds stillende støyforhold på en tilstrekkelig stor del av utearealene.

Kommentar: Lengden på skjermingstiltaket er utvidet sørover i forhold til forslaget som lå ute på offentlig ettersyn. Høyden på skjermingstiltak mot jernbanen er også økt fra 1,5 meter til 1,8 meter. Fylkesmannen har også trukket sin innsigelse til punktene 2 og 3 i brev datert 2.1.2019

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 25.4.2018

TRBR lister opp flere forhold som må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning. De viser til retningslinjer vedrørende tilrettelegging for rednings- og

slokkemannskap og TEK 17 § 11-17 *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap med veiledning.*

Trøndelag brann- og redningstjeneste minner om følgende:

- Brann- og redningstjeneste skal kunne utføres effektivt uansett årstid også i anleggsperioden med hensiktsmessig plassering av, og nødvendig antall brannkummer med forskriftsmessig slokkevannskapasitet.
- Under og etter anleggsperioden skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til berørte og omkringliggende bygninger, opprettholdes.
- Avstand mellom bygningene må ivaretas for å forebygge eventuell brann jf. TEK 17 § 11-6.
- Kjeller som ev. bygges utenfor bygningskropp må tåle belastningen ovenfra.
- Brannsikkerheten må ivaretas dersom det tilrettelegges for ladning av el-biler i innvendig parkering.
- Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor ikke parkering av gassdrevne biler i parkeringskjeller under bakken.
- I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon er mulig.
- Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskap.
- Dersom det er planer om å benytte farlig stoff, må arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering, jf. forskrift om håndtering av farlig stoff. Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kompetanse og godkjenning.

Kommentar: Innspillene fra Trøndelag brann- og redningstjenesten tas til etterretning og følges opp i den videre prosjekteringen.

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.