

Saksframlegg

Detaljregulering av Heimdalsvegen 10 og 12, r20170036, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 16/39594-61

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Heimdalsvegen 10 og 12 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Eggen Arkitekter AS, senest datert 28.3.2019 med bestemmelser senest datert 28.3.2019 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 28.3.2019.

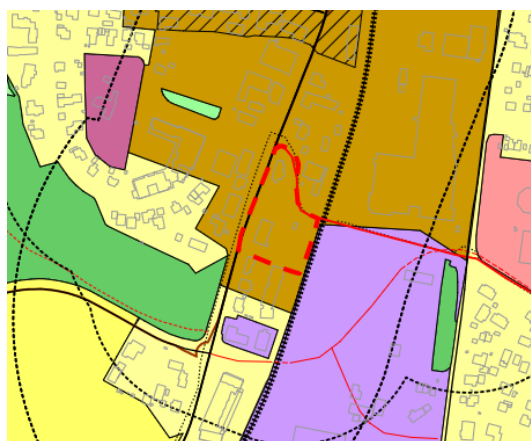
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Eggen Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstillere Alpha Aksepta AS og Heimdalsvegen 12 AS. Kommunen mottok komplett planforslag 12.1.2018. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for boligblokker, samt noe kontor og forretning. Følgende reguleringsformål foreslås: boliger/kontor/forretning for eksisterende bebyggelse i nord. For resterende del av planområdet foreslås det boligbebyggelse (blokker). I tillegg reguleres det inn nytt fortau langs Heimdalsvegen.



Til venstre: Planområdet. Til høyre: Planområdet i kommuneplanens arealdel 2012 – 2024.

Trondheim kommune

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er området avsatt til sentrumsformål, bestemmelsesområde lokalsenter, og Heimdalsvegen er definert som kollektivåre. Parkeringskrav for boliger er minimum 1,2 bilparkeringsplasser og minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 70 m² BRA boligformål. Uteromskravet er 50 m² uterom per 100 m² BRA eller boenhet. Det er krav om minimum 10 boliger per daa. Parkeringskrav for kontor er minimum – maks. 1-2 per 100 m² BRA. Parkeringskrav for forretning: minimum 1 per 100 m² BRA.

Planforslaget foreslår lavere andel bilparkeringsplasser for boliger enn føringene i KPA.

I gjeldende reguleringsplan r1087b, *mindre endring av Heimdalsvegen 10-12, Knutstua* (22.11.1995) er området satt av til bolig, forretning og industri, der total utnyttelse er satt til 60 %. Planforslaget foreslår ikke industri og legger opp til høyere utnyttelse enn reguleringsplan r1087b.

Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok i sak 51/18 i møte 20.3.2018, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Planområdet

Planområdet ligger på sørsiden av Heimdal sentrum og avgrenses av Heimdalsvegen i vest, jernbanen i øst, Johan Tillers veg i nord og boliger i sør. Eksisterende bebyggelse i Heimdalsvegen 10 benyttes i dag til næring, kontor og bolig. Bebyggelse i Heimdalsvegen 12 benyttes til forretning/næring/lager, et malerfirma som har sitt hovedkontor med et større antall servicebiler.

Grunnen består hovedsakelig av torv og humusmasser med mektighet opp mot 3 meter over fast siltig leire. Grunnen er ikke registrert som forurenset. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Det er ingen registrerte naturverdier eller rekreasjonsverdi i planområdet.

Heimdalsvegen fungerer som en hovedveg på Heimdal med en ÅDT per i dag på ca. 7300 (NVDB 2016). Heimdal stasjon fungerer som et knutepunkt for busstrafikk og tog. Trafikk må kjøre sørover eller nordover i Heimdalsvegen for å knytte seg på E6. Heimdalsvegen er opparbeidet med hovedsykkelrute og gangfelt. Ny tverrforbindelse sør for planområdet var ferdig bygd i 2018.

Planområdets støysituasjon er krevende med støy fra Heimdalsvegen og jernbanen.

Det er i dag ikke kapasitet på barneskolen. Planområdet grenser til Breidablikk skolekrets som har ledig kapasitet på barneskoletrinnet.

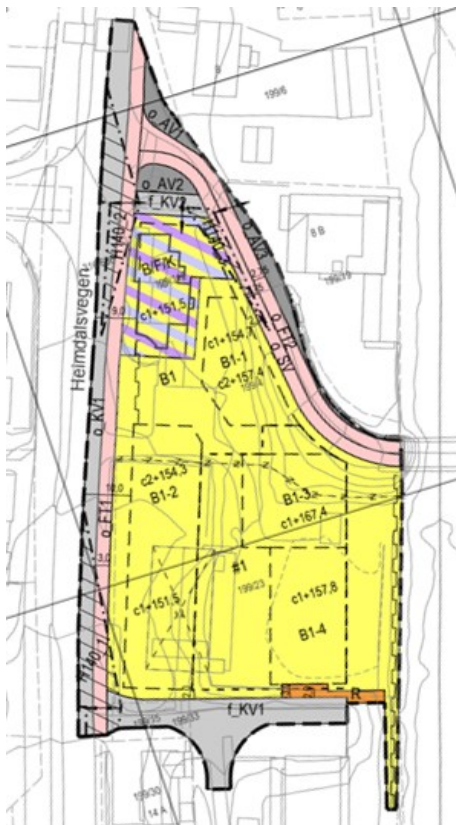


Trondheim kommune

Beskrivelse av planen

Planområdet skal minimum innholde 75 boenheter ved full utbygging. Samlet bruksareal (BRA) for felt B1 skal ikke overstige 7 000 m². Det tillates forretning/kontor i sokkeletasje til B1-2 ut mot Heimdalsvegen. Bebyggelsens høyde ut mot Heimdalsvegen tilsvarer 4 etasjer, mens mot jernbanen i øst tilsvarer det 5-8 etasjer, noe som avviker fra tidligere vedtak om høyder på Heimdalsvegen.

Det foreslås en blandet leilighetsfordeling fra ett - til fireroms, med hovedvekt på to- og treroms. Maksimalt 20 % av boenhetene kan være ettromsleiligheter. 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.



Reguleringskart



Illustrasjonsplan med bebyggelse og uteoppholdsareal

Det foreslås maksimum parkeringsdekning på 0,5 p-plasser for bil og 3 p-plasser for sykkel per bolig. All bilparkering for boliger legges i parkeringskjeller. 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. Dagens to avkjørslar fra Heimdalsvegen nr. 10 og 12 fjernes, men boligområdet B1 får felles avkjørsel med Heimdalsvegen 14 fra Heimdalsvegen på sørsiden. Det er regulert 3 m bredt fortau ut mot Heimdalsvegen som skal opparbeides som en konsekvens av planforslaget.

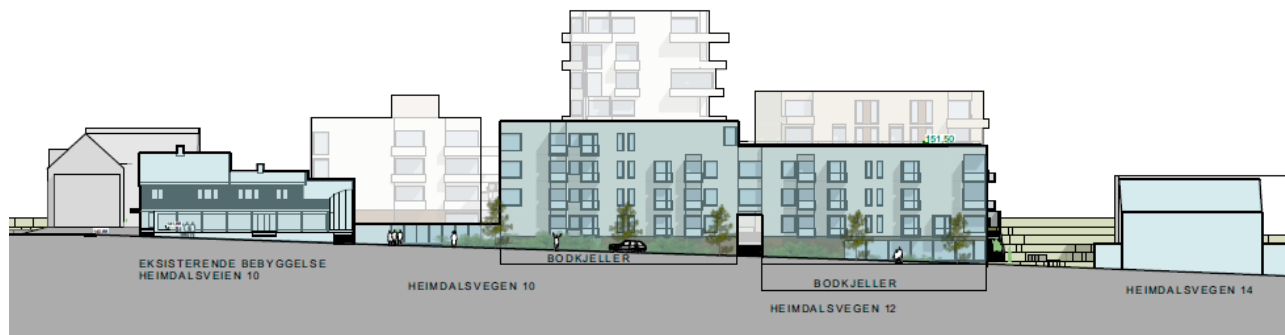
Virkninger

Planforslaget tilrettelegger for en urban struktur (i høyder, volum og byggegrenser) på Heimdalsvegen. Det kan stilles spørsmål om åtte etasjer ut mot jernbanen er for høyt. Virkningene av en høyere bakenforliggende bebyggelse er akseptabel sett fra Heimdalsvegen og for en framtidig utvikling av arealene øst for planområdet, siden jernbanen gir nødvendig arealbuffer for slagskygge. Bebyggelsen i åtte etasjer kan sies å markere gang- og sykkelforbindelsen Johan Tillers veg over jernbanen. Det er også bygd et annet bygning ved jernbanestasjonen, som er i åtte etasjer.

Trondheim kommune

Planforslaget har ikke kjente negative konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår.

Det er behov for støyskjerming for å skjerme uterommet mot støy fra Heimdalsvegen og fra jernbanen. Konsentrasjonen av både NO₂ og PM10 i hele planområdet ligger under både nasjonale mål og gul sone i henhold til luftkvalitetsretningslinjen T-1520.



Snittegning av planlagt bebyggelse i Heimdalsvegen 10 og 12

Planen bedrer trafiksikkerhet forbi planområdet ved etablering av sammenhengende fortau langs Heimdalsvegen. Antall avkjørsler til planområdet reduseres.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

På bakgrunn av sin sentrale lokalisering i Heimdal sentrum, nært viktige lokale målpunkt og gode tilgjengelighet til både Heimdal stasjon og Metrobusslinje, vil planforslaget medvirke til kommunens ønske om fortetting rundt kollektivknutepunkt. I tillegg vil planforslaget styrke grunnlaget for næringsvirksomhet i Heimdal sentrum, og det kan bidra positivt til folkehelsen ved at det er kort avstand til viktige lokale målpunkt på Heimdal som fordrer bruk av gange og sykkel.

Det foreligger ikke rasfare eller fare for flom i eller nær planområdet, og planforslaget vil ikke medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planlagt utbygging komplementerer ønsket bygningsstruktur langs Heimdalsvegen og Heimdal sentrum. Bebyggelsen ut mot Heimdalsvegen får en ønsket skalering ved at den deles opp i to volum der høydeforskjellen mellom disse tas opp av terrenget. Konsekvensen av en høyere bakenforliggende bebyggelse mot jernbanen er akseptabel.



Perspektiv nord fra Heimdalsvegen

Felles uterom blir tilgjengelig fra alle sider og ligger skjermet fra bil – og jernbanestøy. Nærheten til Heimdal sentrum og kollektivknutepunkt for både jernbane og buss, tilsier at det kan aksepteres at parkeringsdekningen blir lav for boligene.

Trondheim kommunes krav til soldekte utearealer og mengde uterom anses oppfylt i planforslaget. Tilgjengeligheten til, fra og gjennom planområdet anses som god. Det er underdekning av gode nære rekreasjonsområder på Heimdal.

Planforslaget legger til rette for at nullvekstmålet i stor grad kan imøtekommes, det er gangavstand til viktige lokale målpunkt og god tilgjengeligheten til kollektivknutepunkt.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av offentlig fortau. Dette må driftes av Trondheim kommune.

Planforslaget legger opp til etablering av nye boliger som kan medføre behov for kapasitetsutvidelser på grunnskolen. Området kan ikke utbygges før det er dokumentert tilfredsstillende skolekapasitet i området.

Medvirkningsprosess

Varsel om igangsetting av planarbeid ble varslet i Adresseavisen den 5.4.2017. Skriftlig varsel ble sendt alle naboer den 7.5.2017, og til høringsinstanser (offentlige og interesseorganisasjoner) den 18.4.2017. Innspillene tar opp tema som arealutnyttelse, antall parkeringsplasser, støy- og luftforhold, folkehelse, grunnforhold og trafikksikkerhet. Alle temaene anses som ivaretatt.

Ovennevnte reguleringsforslag har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 4.4.2018 til 19.5.2018. Følgende parter har kommet med innspill: Fylkesmannen Trøndelag, Bane NOR, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS.

Innspillene omhandlet i hovedsak følgende tema: støyforhold, parkeringshus, uterom, leilighetssammensetning, høyde på ny bebyggelse og anleggsperioden. Det forelå tre innsigelser fra fylkesmannen, Bane NOR og Statens vegvesen. Innsigelsene er trukket, jf. epost datert 16.8.2018 fra fylkesmannen, 6.9.2019 fra Bane NOR og 18.2.2019 fra Statens vegvesen.

Det vises til planbeskrivelsen del om "innspill til planforslaget". Alle innspillene anses godt nok ivaretatt/kommentert.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 9.4.2019

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Diamanta Zogaj
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 28.3.2019
- Vedlegg 2: Reguleringskart, datert 27.10.2017, sist endret 28.3.2019
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, datert 28.3.2019