



## Detaljregulering av Heimdalsvegen 1, 3, 3B og 3C, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 27.1.2020

Dato for godkjenning av Bystyret : 1.4.2020

#### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trym Bolig AS ved datterselskapet Heimdal sentrum AS.

Hensikten med planen er å regulere området til bolig, kontor- og forretningsvirksomhet. Planen muliggjør fleksibilitet i andelen bolig og kontor. Bebyggelsens volum er regulert med maksimale byggehøyder og byggegrenser. Bilparkering og bodplass legges under bakkeplan.

Områdene eies i dag av Trym Bolig AS via underselskapet Heimdal Sentrum A/S (gnr/bnr 198/13, 198/193, 198/194, 198/195, 198/320) og Coop Midt-Norge SA (198/12). Planforslaget omfatter også Heimdalsvegen gnr/bnr 316/636, deler av Anne Ekrens veg gnr/bnr 198/186 og 197/913.

Byplansjefen fattet, etter delegasjon, vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn 31.8.2018. Det stilles ikke krav om planprogram eller utarbeidelse av konsekvensutredning. Risiko- og sårbarhetsanalysen viser ingen uakseptabel risiko som krever tiltak.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



*Avgrensningen ved varsel om oppstart*



*Flyfoto over planområdet*

#### Planstatus og rammebetingelser

##### Kommuneplanens arealdel



Utsnitt fra KPA. Blå stiplet linje viser planområdet

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) er planområdets arealformål framtidig sentrumsformål. Planområdet ligger nært knyttet opp til nåværende kollektivknutepunkt, eksisterende hovedvegnett for sykkel, samt framtidig sykkelhovedveg. Sør for området går et belte med grønnstruktur som strekker seg mot Bymarka i vest. Nord for området ligger hensynssonen for "Heimdal sentrum". Heimdal har funksjon som bydelscenter, og er et område med god kollektivtilgjengelighet. Planområdet er innenfor bestemmelsesområde for lokalsenter.

Det skal avsettes egnet uterom på egen grunn, i samsvar med kommuneplanens soneavgrensning. For Heimdal skal det avsettes 50m<sup>2</sup> per 100m<sup>2</sup> BRA boligformål, eller per boenhet. Av dette skal minimum 50 % opparbeides som felles opphold og lekeareal.

I følge KPAs parkeringsveileder ligger planområdet i ytre sone og skal ha minimum 1,2 bilparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, samt minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet. Per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning gjelder 1,5 - 4 bilparkeringer og minimum 1 sykkelparkering. Per 100 m<sup>2</sup> BRA kontor gjelder 1-2 bilparkeringsplasser og minimum 1,5 sykkelparkering.

Ved boligantall mellom 50-300 boliger er det krav til mobilt avfallssug.

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med KPA, med unntak av parkeringsnormen. Denne ligger på kravet for midtre sone for bolig.

#### Tilliggende reguleringsplaner

I gjeldende reguleringsplan er enkelte bygninger merket som spesialområde for bevaring på grunn av sin kulturhistoriske verdi. Innenfor planområdet gjelder dette Heimdalsvegen 3 b.

Vest for området er det vedtatt reguleringsplan for bolig/forretning/kontor i opp til fire etasjer. (r20150035). På østsiden av jernbanestasjonen er det nylig godkjent regulering med blokkbebyggelse opp mot 8 etasjer (r20150005, Idrettsveien 1 og 3). I sør er reguleringsplan for Heimdalsvegen 7 og 9 vedtatt med blokkbebyggelse med en tilbaketrasket 5. etasje (r20180019), og i øst Heimdalsvegen 10 og 12 (r20170036) som regulerer til boligbebyggelse og kontor/forretning i sokkeletasje. Høyden på denne bebyggelsen er 4 etasjer mot Heimdalsvegen og 5-8 etasjer mot jernbanen.

Øst for planområdet, langs Heimdalsvegen, er det vedtatt detaljregulering for omstillingspunkt til Metrobuss. Det er også vedtatt plan for et venstresvingefelt i Heimdalsvegen, mot Ringvålvegen.

#### Mulighetsstudie

Bystyret/bygningsrådet vedtok i 2007 at "Mulighetsstudie for Heimdal sentrum sør" skal være retningsgivende for reguleringsplaner som fremmes innenfor området. Prinsipper fra mulighetsstudiet er:

- Etablering av felles parkeringskjeller som dekker parkeringsbehovet for området.

- Definerte kvartaler med klare byggelinjer og gode bevegelses- og siktlinjer. Det er foreslått to gågater som krysser hverandre.
- Sentrale områder kan bygges med inntil fire etasjer, med høy første etasje til næringsformål.
- Takhager som private uteområder for boliger i sentrumskvartalene skal ikke erstatte uteareal for lek/opphold.
- Der det er registrert bevaringsverdige bygninger klassifisert med lavest verneverdi, må det tas konkrete vurderinger om bygningen bør inngå som spesialområde for bevaring.

Planforslaget utfordrer noen retningslinjer som er satt i mulighetsstudiet for Heimdal sentrum. Dette gjelder bebyggelse over fire etasjer, etablering av uterom på tak og innebygd gangforbindelse.

Det er per dato en prosessplan for Heimdal sentrum ute til offentlig ettersyn til 15.2.2020. Prosessplanen drøfter mål for utviklingen, den ser på eksisterende kunnskap og grunnlag for videre planlegging, og den foreslår tre ulike og begrensede plantyper:

- Reguleringsplan for nordvestre del av Heimdal sentrum.
- Byroms- og gatebruksplan med parkeringsstrategi.
- Strategi for bevaring og stedsidentitet.

### **Eksisterende forhold i planområdet**

#### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er ca. 6,2 daa og ligger i Heimdal sentrum, ca. 10 km sør for Trondheim sentrum og 50 m fra Heimdal jernbanestasjon. Heimdal er under transformasjon, der blant annet tidligere næringsarealer og parkeringsareal erstattes med sentrumsformål.

Området avgrenses av Anne Ekrens veg i vest, Heimdalsvegen i øst, eiendom 198/18 i sør og eiendommene 197/98, 197/49, 197/25 og 198/65, 197/98, 197/49, 197/320 i nord.

#### Dagens arealbruk og tilstøtende arealer

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet består av næringsbygg i en til to etasjer. Generelt er området rundt preget av lav og spredt sentrumsbebyggelse og asfalterte flater.

Det meste av planområdet benyttes i dag som forretnings- og næringsarealer. Her ligger blant annet dagligvareforretning, trykkeri, frisørsalong og annen detaljhandel i separate to-etasjers bygninger. Det er ingen boliger i eksisterende bebyggelse. Foruten bygningsmassen, er planområdet i dag stort sett preget av asfalterte flater, deriblant en del oppmerkede parkeringsplasser. Selv om planområdet ikke ligger innenfor hensynssonen for kulturmiljø i KPA, er enkelte av bygningene innenfor planområdet karakteristiske for stasjonsbyen.

Sør for planområdet ligger en restaurant og en bensinstasjon. I sørvest ligger en nyoppført blokkbebyggelse med bolig og forretning/servicevirksomhet. Vest for planområdet er bebyggelse med bolig, forretning/tjenesteyting og park under oppføring. Mot øst, på motsatt siden av Heimdalsvegen, ligger Heimdal jernbanestasjon.

#### Topografi, landskap og solforhold

Området inngår i den sørlige delen av Heimdalsplatået. Planområdet er tilnærmet plant, men heller svakt mot øst (kote 142-141). Planområdet har gode solforhold og bebyggelsen består av lave bygg på en til to etasjer. Det er ingen grøntområder innenfor planområdet. I sørvest grenser planområdet til en offentlig park ved Hans Michelsens veg. Parken og kirkegården rett ved, går mot grøntdraget som knytter seg videre vestover mot bymarka. Ca. 300 m fra planområdet i sørvest skrår området bratt mot bekken Sørå.

### Grunnforhold

Tidligere grunnundersøkelser har vist at planområdet består av torvlag/fyllmasser over fast leirelag (grunnrapportundersøkelser R-1557 og R-581). Tilliggende undersøkelser viser at det ikke er stabilitetsproblemer i området.

### Naturmangfold

Det er ikke registrert viktig naturmangfold i kommunens temaplan for biologisk mangfold. Det er heller ikke registrert funn i Artskart.

### Rekreasjonsverdi, barn og unges interesse

Det er ikke registrert barnetråkk- eller lek innenfor planområdet. Parken i sørvest er et viktig rekreasjons- og lekeområde for nærområdets beboere. Søradalen er et betydningsfullt grøntdrag med offentlige friområder og turdrag. Grøntdraget strekker seg til Stabbursmoen skole ca. 400 meter nordvest fra planområdet. Ca. 400 meter vest for planområdet ligger Heimdal idrettsanlegg.



Aktsomhetskart kulturminner. 3b  
midt i figuren

### Kulturminner

Planområdet inneholder en bygning med antikvarisk verdi, klasse C (Heimdalsvegen 3b, gnr/bnr 198/193). Byantikvaren har tidligere åpnet for riving av denne, forutsatt at kvartalet utformes med en helhetsløsning som er tilpasset øvrig sentrumsbebyggelse. I nord grenser planområdet til hensynssone Heimdal sentrum.

### Trafikkforhold

Heimdal ligger i underkant av en kilometer fra E6 og ca. 15 minutter med bil fra Trondheim sentrum. Planområdet ligger sentralt i forhold til Heimdal jernbanestasjon og Heimdal sentrum som kollektivknutepunkt. Hovedtilkomsten for biltrafikk er fra øst via Heimdalsvegen (FV 900), ÅDT for Heimdalsvegen er ca 7000. FV 841 Ringvålvegen, er Heimdals hovedgate, og har en ÅDT på ca.

5000. Øvrige veger som grenser til området har lav trafikkmengde. Fartsgrensen i Heimdalsvegen er på 40 km/t. Øvrige veger i området har fartsgrense på 30 km/t.

Trafikkforholdene er utredet med kapasitetsberegninger for krysset Heimdalsvegen - Hans Michelsens veg og krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen. Det er kapasitetsproblemer i krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen. Kapasitetsproblemene vil forekomme uavhengig av utbygging på planområdet. Statens vegvesen har satt i gang arbeid med å utbedre dette krysset.

### Kollektivtilbud

Området ligger ca. 200 meter fra bussholdeplasser og jernbanestasjonen. Heimdal stasjon er et av Trondheims kollektivknutepunkter. Toget går til Trondheim sentralstasjon ni ganger om dagen på hverdager. Toget ankommer fra sentralstasjonen åtte ganger om dagen. To av metrobusstraseene går til Heimdal sentrum, og i tillegg går det regionbusser fra Heimdal stasjon.

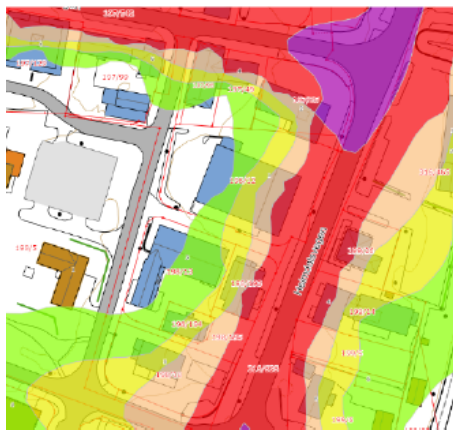
### Gang og sykkel

Hovedrute for sykkel går langs Ringvålvegen og Heimdalsvegen.

### Støyforhold

Trafikk fra Heimdalsvegen og jernbanen er hovedstøykildene i området. Støy fra Heimdalsvegen fører til at planområdet delvis ligger innenfor rød støysoner (65-69 dB).

Støyutfordringer har vært et viktig tema i planarbeidet. Det er foretatt støyfaglige vurderinger for



Utsnitt fra støysonekart

å sikre at bebyggelse og uteområder tilfredsstiller krav til støy. Støyrapporten viser at gårdsrommet som omkranses av boliger, har tilfredsstillende støynivå. Det er stilt krav om at leiligheter i rød støysone skal være gjennomgående og ha minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom vendt mot stille side.

Parkarealet ved Hans Michelsens veg som er innberegnet i uteromskravet, har tilfredsstillende støynivå.

#### Luftforurensning

Nærmeste måler for luftkvalitet er langs E6 på Tiller. Målinger fra Tiller viser at luftkvaliteten er svært god 98 % av årets timer. 73 timer i året er målt til dårlig og 53 timer svært dårlig. Hovedårsaken til dårlig luftkvalitet på målepunktet var svevestøv fra vegslitasje.

ÅDT for Heimdalsvegen er ca 7000.

#### Energiforsyning

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det er i dag underskudd på strømkapasitet for større utbygginger i området.

#### Skole og barnehage

Planområdet ligger innenfor Åsheim skolekrets. Åsheim barneskole ligger ca. 800-900 meter fra planområdet. Åsheim ungdomsskole ligger ca. 1100-1500 meter fra planområdet. Det er i dag ikke kapasitet på barnetrinnet. Elevtallet på barneskolen er høyere enn anbefalt utnyttelsesgrad over tid. Også tilgrensende barneskoler har kapasitetsutfordringer.

Heimdal barnehager (Breidablikk barnehage og Sagmoen barnehage) ligger ca. 1 km fra planområdet, og har per i dag ca. 170 barn. Thyra barnehager har ca. 130 barn og ligger omtrent 1,3 km fra planområdet. I tillegg er det private barnehager og familiebarnehager i nærområdet.



Utsnitt av plankartet

Heimdalsvegen og Anne Ekenes veg.

#### **Beskrivelse av planforslaget**

##### Hovedformål

Planens hovedformål er å omforme et område fra småhusbebyggelse og parkering, til konsentrert blokkbebyggelse med et mer sentrumspreg.

##### Planlagt arealbruk

Planforslaget legger opp til at området skal benyttes til bolig-, forretning- og kontorformål. Det er planlagt opp til 7460 m<sup>2</sup> BRA boliger, 5100 m<sup>2</sup> BRA kontorformål, og ca. 2900 m<sup>2</sup> BRA forretning. Av de 2900 m<sup>2</sup> er det åpnet for at inntil 700 m<sup>2</sup> BRA kan brukes til tjenesteyting som for eksempel bank, og bevertning som kafé.

Forretningsarealet er i første etasje, med en overbygd gangpassasje/tverrforbindelse mellom

Planen gir mulighet for at en større del av reguleringsformålet kan benyttes som kontor, på bekostning av boligbebyggelse. Etter offentlig ettersyn er det åpnet for at det også kan tillates kontorformål i bygg 2 og bygg 3, ikke kun i bygg 1, Maksimalt BRA kontor er ikke endret.

### Reguleringsformål

Området foreslås regulert til: bolig/forretning/kontor (BFK, 1802), energianlegg -trafo (o\_EA, 1510), renovasjonsanlegg (o\_RA 1550), kjøreveg (o\_KV, f\_KV 2011), fortau (o\_FT, f\_FT2012), gatetun (o\_GT, 2014), sykkelfelt (o\_SF, 2017), annen veggrunn (o\_AVG, 2019).

Arealbruksformål	Bebyggelse og anlegg	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Sum alle arealbruksformål
Sum grunnareal	4007 m <sup>2</sup>	2307 m <sup>2</sup>	6314 m <sup>2</sup>

Arealfordeling Bolig/Forretning/Kontor			
	BRA	Minimum uterom	Minimum parkering
Bolig	Maks. 7460 m <sup>2</sup>	3562 m <sup>2</sup> (derav halvparten felles)	Bil: 68 (0,8*85) Sykkel: 170 (2*85)

### Bebyggelsens plassering og utforming

#### *Forslag til utbyggingsstruktur*

Et hovedgrep er å videreføre den påbegynte fortettingen av Heimdal sentrum og tilpasse utbyggingsstruktur med påbegynte og allerede utførte prosjekter i området. Bygningene er plassert i lengderetning parallelt med omkringliggende gater og danner et skjermet indre gårdsrom. Bygget mot Heimdalvegen (bygg 1) er ca. 80 meter lang. For at man skal oppleve variasjon når man beveger seg forbi i gangfart, er det tatt inn i bestemmelsene at fasadene skal underdeles i flere vertikale enheter.

Det foreslås blokkbebyggelse i fire etasjer, der bygg 1 tillates oppført med en tilbaketrukket femte etasje. Etasjen skal være tilbaketrukket tre meter fra Heimdalsvegen. Første etasje vil i sin helhet bestå av næringsarealer i en forhøyet etasje. Bebyggelsen vil skjerme uterommet mot Heimdalsvegen som er hovedstøykilden.

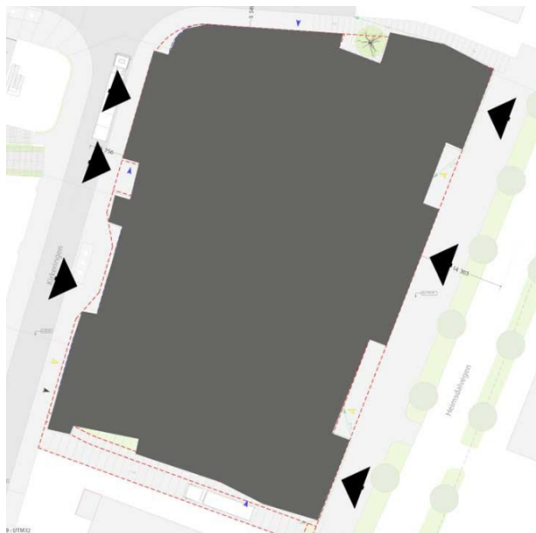


*Snitt fra nord mot sør, gjennom bygget, det gjennomgående gangarealet i front*

Planforslaget ivaretar eksisterende bevegelseslinjer for myke trafikanter. Gateløp og siktlinjer langs Anne Ekrens veg og hovedgaten Ringvålvegen blir ivaretatt.

På tvers av planområdet, mellom Anne Ekrens veg og Heimdalsvegen, skal det etableres et gangareal. Gangarealet skal ha minimum bredde på fire meter og er planlagt slik at det skal få dagslys gjennom taket.

Det har tidligere vært et sentralt spørsmål om torgløsning og større deler av gangarealet skulle være åpent, for å skape en utendørs offentlig møteplass. Torget skulle være i tilknytning til en planlagt gågate i Anne Ekrens veg. Da det ikke ble gågate, er det i stedet planlagt en løsning der gangarealet ligger inne i bygget. Løsningen gir større og mer helhetlig uteromsareal over første etasje.

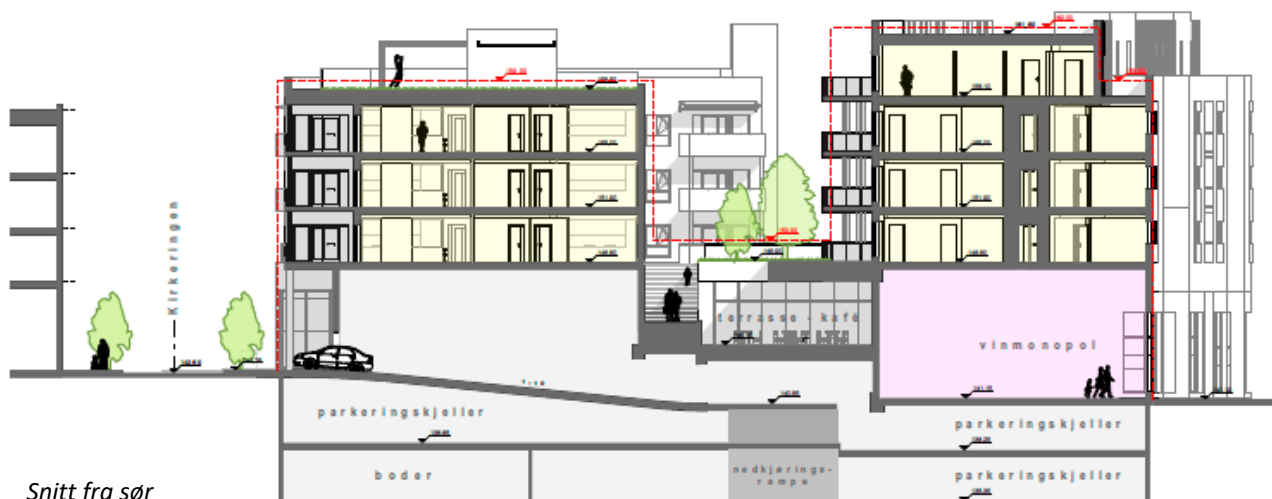


Skisse med eksempler på hvor innganger kan plasseres

For å tilføre gatene mer liv skal det etableres flere innganger fra gatenivå. Disse vil bidra til utadretta virksomhet og skape aktivitet i bybildet.

Fra sør skal det etableres en trapp opp til det felles utearealet over første etasje. Denne skal også ha universelt utformet atkomst fra bakkenivå.

Høyest antall leiligheter er satt på maksimalt 85 boenheter. Dette gir en utnyttelse på 20,3 boliger per dekar. For å få en variert boligsammensetning er det satt bestemmelse om at det skal være maksimalt 40 % 2-roms og minimum 40 % 3-roms eller større leiligheter. For å være fleksibel i forhold til målgruppen vil enkelte 4-roms leiligheter kunne gjøres om til 3-roms.



Snitt fra sør



Snitt nord - sør, sett mot bygg 1

### Parkering

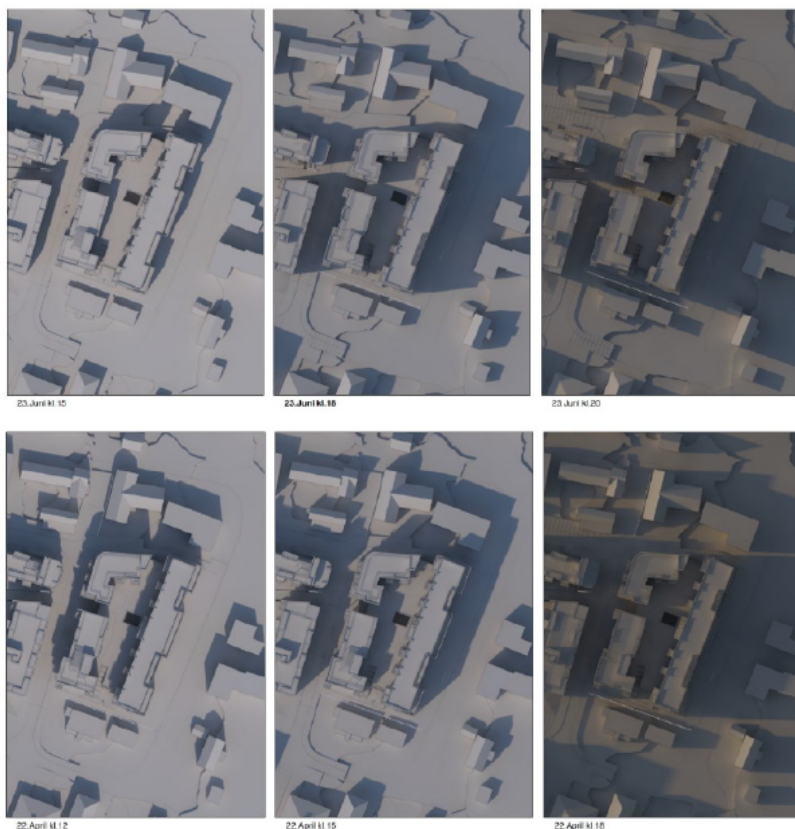
Det legges opp til parkering i kjeller over to plan. Parkeringskjelleren er anlagt slik at den for fremtiden kan tilknyttes parkeringskjelleren i vest, på motsatt side av Anne Ekrens veg.

Planforslaget legger til grunn føringene for midtre sone for parkering for boliger. Planen dimensjonerer for 0,8 parkeringsplass for bil per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, og minimum 1,5 parkeringsplass for bil per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning/kontor. Kravet for antall parkeringsplasser for

forretning er som i ytre sone. Dette på grunn av at det skal innbefatte 50 offentlige parkeringsplasser. Disse skal erstatte tilsvarende antall plasser som ble "flyttet over" til denne reguleringsplanen i forbindelse med reguleringen av Anne Ekrens veg/Hans Michelsens veg.

Sykkelparkering kan skje både innen- og utendørs. Minimum halvparten av sykkelparkeringen legges under bakken. På grunn av den sentrale beliggenheten legges det opp til andel sykkelparkering som er høyere enn kravene i KPA. Det skal etableres to sykkelparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet, og to sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning og kontor.

### Uteoppholdsareal



I områder med høy utnyttning (mer enn 6 boliger per dekar) kan uteareal etableres over bakkeplan. Fellesareal kan avsettes på eksisterende offentlige friområde med god avstand og tilgjengelighet til boligformålet (KPA § 30.4). Uterom tilknyttet bolig bør være mest mulig sammenhengende og skjerma mot motorisert trafikk, og skal utformes etter prinsipper om universell utforming.

Kravet til uteoppholdsareal dekkes med uterom på tak over første etasje, felles takterrasser på bygg 2 og bygg 3, og private balkonger.

Med nærheten til den offentlige parken i Hans Michelsens veg er det lagt opp til at 800 m<sup>2</sup> av parken kan inngå i beregningen av felles uteoppholdsareal. Tidligere er 700

Figuren viser solforhold ved maksimal utbygging for boliger

m<sup>2</sup> av parken medregnet som uteareal for den vedtatte planen for Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg (r20150035, gnr/bnr 198/5). Parken er totalt på 2100 m<sup>2</sup>.

Bebyggelsen vil kaste skygge i hovedsak på eget gårdsrom og østover på Heimdalsvegen. Bebyggelsen (forretning og service) nord for planområdet vil få noe mer skygge på fasade.

### Gatetun

Tilgrensede samferdselsanlegg mot Ringvålvegen er satt av til formålet gatetun, og det skal ikke være inn- og utkjøring for biler. Hensikten er å ivareta Ringvålvegen som hovedgate, med større areal for myke trafikanter og forhindre biltrafikk mellom Ringvålvegen og Anne Ekrens veg, for å sikre framkommelighet for metrobussen i Ringvålvegen.

### Vann og avløp

Planforslaget fordrer en omlegging av eksisterende VA-trase gjennom tomten. Ledningskart og overordnet VA-plan er vedlagt. Denne skal bearbeides videre i samråd med Trondheim kommune.

### Energianlegg trafo

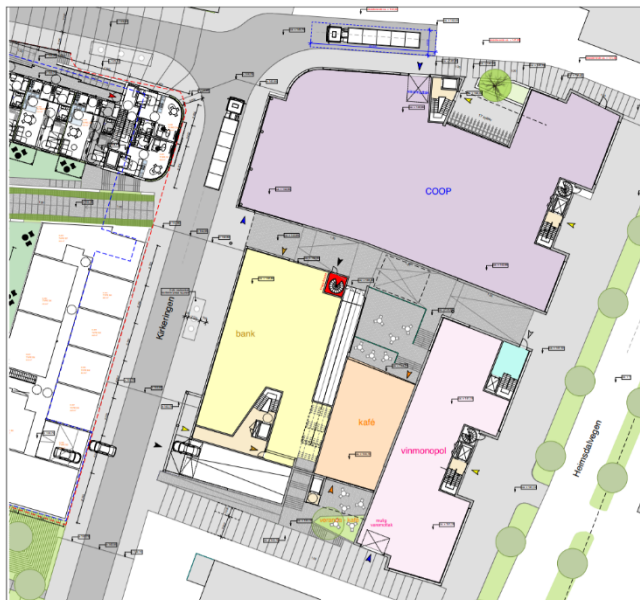
Området ligger innenfor kommunens konsesjonsområde for fjernvarme. Det er lagt opp til ny trafo



for å dekke strømbehov i planområdet.

### Renovasjonsanlegg

Avfallshåndteringen skjer i mobilt avfallssug, samt nedgravde containere for papp- og papiravfall. Plasseringen av de nedgravde containerne har blitt endret til sluttbehandling, fra å ligge mot Anne Ekres veg i vest, til en plassering nord i planområdet ved innkjøringen til området for varelevering. Fortauet vil svinge bak containerne. Dockingpunktet for mobilt avfallssug vil være felles med reguleringsplan r20150035, Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg (gnr/bnr 198/5 og 198/203). Håndtering av næringsavfall løses innomhus.



Illustrasjonsplan 1. etasje, før endringer til sluttbehandling med flytting av renovasjon til nordsiden av planområdet

### Trafikk og varelevering

Adkomst for bil er fra Anne Ekrens veg med nedkjøring til felles parkeringskjeller i to plan. Hovedvareleveringen til området BFK er tenkt fra nordsiden av planområdet.

Tilbringertjenester til leilighetene nord i bygg 1 skal også skje her, eller gjennom parkeringskjeller da det ikke er kjørbart areal til hovedinngang. Noe varelevering kan også skje fra sør, langs f\_KV.

### Brann og redning

Rømning fra leiligheter kan skje via hovedtrapp og balkonger. Leiligheter mot Heimdalsvegen, Hans Michelsens veg og Anne Ekrens veg har vinduer og/eller balkonger som kan benyttes til utearealet.

## Virkninger av planforslaget

### Forhold til overordnet plan

Planforslaget vil avvike fra kommuneplanens arealdel for bestemmelsene som gjelder for parkering for boliger (ytre sone, min 1,2 parkeringsplass per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet). Med sin plassering i sentrum og nært kollektivtransport, er antall parkeringsplasser for boliger satt til krav som tilsvarer parkeringsbestemmelser for midtre sone (minimum 0,8 parkeringsplass per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet).



Illustrasjon sett fra togstasjonen, med maks. bolig

Planforslaget følger i hovedsak rammer satt i mulighetsstudiet for Heimdal sentrum fra 2007. Den bryter med byggehøyden på fire etasjer, da det er åpnet for at bygg 1, mot Heimdalsvegen, kan ha inntrukket femte etasje. Planen utfordrer mulighetsstudiet med etablering av uterom på tak.

### Stedets karakter, byform og estetikk

Planforslaget legger opp til økt utnyttelse av kvartalet, og vil gi området et mer urbant preg. Bybildet blir endret med høyere, tettere og ny bebyggelse. Den foreslåtte bygningsmassen viderefører den karakteren det legges

opp til i fortettinga av Heimdal sentrum gjennom prosjektet i Kirkeringen 1 - 5, og Hans Michelsens veg 8, 10 og 12 og planen Anne Ekrens veg/Hans Michelsens veg.

Planforslaget forutsetter at eksisterende bebyggelse innenfor planområdet blir revet. Dette gjelder også bygget med antikvarisk verdi.

Gang- og siktlinjer som er med på å definere kvartal og linjer i Heimdal sentrum, kan virke oppbrutt med planforslaget. Det går en linje fra naboplanen i vest over dette planområdet og mot Heimdalsvegen. Dersom fasaden i bygget ved Heimdalsvegen holdes sammenhengende vil siktlinjen vil bli brutt. En sammenhengende fasade vil imidlertid skjerme uteoppholdsarealet mot støy og støv. Ganglinjen opprettholdes som en overbygd passasje. Den planlagte bebyggelsen vil danne et tydelig byrom, og gir en klar siktlinje mot Ringvålvegen.



*Fotomontasje sett fra sør mot nord i Heimdalsvegen*

*Fra Ringvålvegen sørover inn Anne Ekrens veg*

### Støy- og støvforurensning

Boligbebyggelsen vil ligge nært opp til trafikkert bilveg og jernbane. Mest støyutsatt er bebyggelsen som er østvendt mot Heimdalsvegen. Ved maksimal utbygging vil 16 leiligheter komme innenfor rød støvsone mot Heimdalsvegen. Høyeste lydnivå mot fasade vil være 68 dB.

Det stilles krav til planløsninger som soverom mot stille side og gjennomgående leiligheter. Bygningsstrukturen fører til at uteoppholdsareal og en stille boligside skjerms for ytre støy- og støvforurensning.

Ved å sammenligne trafikkdata og topografiske forhold med data for støvforurensning, er det rimelig å anta at støvforurensning ligger innenfor grensene i retningslinjer for behandling av luftkvalitet (T-1520). Antakelsene er basert på luftskvalitetsrapport fra r20150029 (Industriveien 1 og Sivert Tonstads veg 5), her er trafikkmengden tilsvarende planområdet.

### Sol og skyggevirksomheter

Planlagte bebyggelse vil kaste skygge i større grad enn eksisterende bebyggelse. Dette gjelder i hovedsak eget gårdsrom og østover på Heimdalsvegen. Bebyggelsen nord for planområdet (forretning og service) vil få noe mer skygge mot fasade.

Bebyggelsen vil ikke føre til skyggelegging av parken sørvest for området, men den medfører skygge på eget uteareal. Solforholdene vil være gode midt på dagen, men bebyggelsen vil

skyggelegge størsteparten av det indre utearealet sommerstid kl 18.00. Med de to takterrassene og parkarealet vil utearealet ha nok sol etter kravene.

#### Kulturminner og kulturmiljø

Heimdalsvegen 3b (gnr/bnr 198/193) er klassifisert med antikvarisk verdi klasse C. Denne forutsettes revet. Planen medfører at ny bebyggelse vil grense opp mot hensynssonen for Stasjonsbyen Heimdal. Bebyggelsen vil være høyere enn hva som er tilfellet i hensynssonen.

#### Forhold til naturmangfoldloven og grunnforhold

Planen kommer ikke i konflikt med bestemmelser i naturmangfoldloven.

Det kan være større mengder torv i området. Derfor bør det gjøres en kartlegging av hvordan omkringliggende bygg er fundamentet, for å hindre setningskader på disse.

#### Trafikkforhold/kollektivtrafikk

Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede retningslinjer og mål om nullvekst i personbiltrafikken. Dette begrunnes med forslaget om å redusere kravet til parkeringsdekning, svært god kollektivdekning, nærhet til Heimdal jernbanestasjon og hovedveg for sykkel.

Ved å stenge for gjennomkjøring av biltrafikk mellom Anne Ekrens veg og Ringvålvegen, vil planen redusere mengden biltrafikktrafikk inn mot Ringvålvegen. Planforslaget vil gi trafikkvekst i Heimdalsvegen. Krysset Heimdalsvegen - Ringvålvegen planlegges utbedret for å møte framtidens trafikkløsning. Behovet for utbedring er uavhengig av planforslaget.

Med formål som genererer besøksintensiv virksomhet og økt boligtetthet, er det i planarbeidet vektlagt gode og sikre forbindelser for myke trafikanter. Forbindelse mellom Anne Ekrens veg og Heimdalsvegen sikres ved gangatkomst gjennom bebyggelsen i første etasje samt med fortau i nord og sør. Gatetunet i nord vil gi gode og trygge gangforbindelser mot Ringvålvegen.

Det var i planen opprinnelig lagt opp til en felles gang- og kjøreveg langs sørsiden av planområdet. Kjørevegen her er ment for vare- og tilbringertransport. For å sikre forholdene for myke trafikkanter er gang- og kjørevegen, etter høringen, splittet i en egen sone med fortau inn mot bygget. Fortauet har en minimumsbredde på 1,5 meter. Kjørevegen er satt med 3 meter bredde.



*Bebyggelsen med uteareal på tak. Illustrasjonen er ikke oppdatert med endringen av byggene ved Anne Ekrens veg*

Vareleveringen for forretning blir i hovedsak en videreføring av dagens situasjon for varelevering. Kombinasjonen av boliger og forretning i samme bygg vil kunne medføre utfordringer med støy fra varelevering, for de boenheter som er planlagt over hovedvareleveringen i nord. Forslagstiller ønsker ikke at det settes tidsbestemmelser for varelevering, da det skaper utfordringer for forretningene. De viser til at for å redusere støy ved inn- og utkjøringen forholdene ved kjøring, skal leilighetene

lydisoleres i hht krav i NS8175, og ytterveggisolering skal vurderes. Kommunedirektøren mener at ved prosjektering av byggene, bør det unngås at soverom plasseres mot vareleveringsarealet.

Kommunedirektøren er av den formening at avstanden for tilbringertjenester til leiligheter nord i blokk 1, ikke er optimal. Dette har blitt forsøkt bedret ved å flytte trafokiosken noe lenger østover. Dette har ført til at avstanden har blitt redusert til 47 meter fra biloppstilling til inngang ved Heimdalsvegen.

Varelevering og renovasjon vil foregå i samme område etter at renovasjon ble flyttet til areal nord i planområdet. Det vil føre til noe lenger gangvei med miljøavfall for enkelte av leilighetene.

### Rekreasjonsinteresser/uteområder

I hovedsak vil felles utearealer være lokalisert på takplan i første etasje, og på de to takterrassene i byggene mot Anne Ekrens veg. Dette skaper et skjermet trafiksikkert uterom. Utearealene skal beplantes og vil være med å gi et grønnere preg på området enn det har i dag. Opparbeidet felles uteareal i gårdsrommet mellom bebyggelsen, og i tilliggende offentlig park i vest, vil gi gode uterom. I sørvest finnes kvartalslekeplass med god tilkomst fra planområdet.



*Atkomst til utearealet fra sør*

Kommunedirektøren har åpnet for at deler av den offentlige parken ved Hans Michelsens veg (r20150035, gnr/bnr 198/5) kan regnes inn i uteromsregnskapet. Parken ligger nært og med sikker gangatkomst. Den er av en slik størrelse at kravet om uteareal på egen grunn kan avvikes, og parkområdet innregnes, slik det er åpnet for gjennom KPA § 30.4. Det er stilt rekkefølgekrav til at parken må oppgraderes og tilrettelegges

før brukstillatelse for boligene kan gis. Med flytting av renovasjonsanlegget til nordenden av planområdet blir utearealet på bygg 3 redusert. Byggegrensen for bygg 2 er derimot flyttet ut til gateløpet slik at det kan være mulighet for å utvide uteromsarealet her.

Det stilles krav om universelt utformet atkomst mellom uterommet over førsteetasje og bakkenivå. Tilgjengelighet til de felles takterrassene sikres også, med trapp og heis.

Det er fortau/gangareal rundt hele planområdet som er positive tiltak for trygg ferdsel. Gatetunet mot Ringvålvegen vil hindre gjennomgangstrafikk i Anne Ekrens veg, og føre til begrenset motorisert trafikk i gata. Fortetting i sentrumsområdet har et folkehelseaspekt da det gir mulighet for økt hverdagsaktivitet gjennom redusert behov for motorisert transport.

Det er stilt rekkefølgekrav om at det må dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før det kan tillates boligbygging.

### Konsekvenser for klima, det ytre miljø

Planforslaget legger opp til økt fortetting i Heimdal sentrum og nært kollektivknutepunktet. Sett i et klimaperspektiv er dette positivt. Beboerne vil ha kort gangavstand til daglige gjøremål, handels- og kollektivtilbud. Dette er positivt med tanke på å ivareta nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelser viser imidlertid at det er sannsynlig at man vil ta i bruk bil mer her, enn om man bor i bysentrum.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det må inngås avtale om hvordan de 50 offentlige parkeringsplassene som forslagstiller skal ivareta, skal sikres og driftes. Dette kan føre til økonomiske konsekvenser for kommunen.

Planforslaget legger opp til etablering av nye boliger som kan medføre behov for kapasitetsutvidelser på grunnskolen.

#### Konsekvenser for næringsinteresser

Det tilrettelegges for etablering av forretning og kontor. Dette antas å være positivt for etablering av næringsvirksomhet på Heimdal.

#### Avveining av virkninger

Kravet til parkeringsdekning foreslås lavere (minimumskravet) enn hva KPA anbefaler. Kommunaldirektøren vurderer det som positivt siden dette er midt i Heimdal sentrum med gangavstand til lokale gjøremål og kollektivtilbud, også Heimdal stasjon. Lavere krav til parkeringsdekning vil også i større grad bidra til å nå nullvekstmålet.

Nye byggehøyder og andre bygningstyper enn i det eldre etablerte naboskapet kan oppleves negativt, men området er under transformering. Bebyggelsen i vest vil ha noe tilsvarende uttrykk, og høyden mot Heimdalsvegen holdes på tilsvarende høyde som andre planer/planforslag.

Gangarealet og torget som er vist i mulighetsstudiet, får ikke den funksjonen det var tiltenkt tidligere, siden Anne Ekrens veg ikke er gågate. Heimdal mangler gode offentlige torgareal. En sammenhengende flate på utearealet over 1. etasjen vurderes som positivt for beboerne, og vil gjøre bruken av arealet mer fleksibelt, enn om det hadde vært oppstykket av åpent torg/gangareal.

Flytting av renovasjonsarealet vil føre til at Anne Ekrens veg fører til at bygg 2 og bygg 3 (angitt på plankartet) må tegnes om. Praktisk for beboerne vil det føre til at de sørligste leilighetene får vil få lengre avstand enn 50 meter til nedkastet. Anne Ekrens veg, som en handlegate, vil imidlertid få et mer bymessig oppstrammet gatepreg, uten renovasjon i fortauet.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet ROS- analyse og kartlagt følgende tema som er nærmere utredet: masseras/skred, radongass, sårbar flora, kulturminner, veg/bru/kollektivtransport, skole/barnehage, tilgjengelighet for utrykningskjøretøy, vannforsyning, brannslukningsvann, kraftforsyning, støv og støy, forurenset grunn, ulykke i av- og påkjørsler, ulykker med gående og syklende og ulykke ved anleggsgjennomføring.

#### **Planlagt gjennomføring**

En utbygging vil bl.a. avhenge av tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet i området.

I bestemmelsene er det stilt krav til både gjennomføringen av tiltaket, samt rekkefølgekrav, før ferdigattester eller brukstillatelser kan gis.

#### **Planprosess og innkomne innspill**

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 30.11.2016. Varselet ble sendt til berørte naboer, parter og offentlige etater. Det kom sju innspill under varslingsfasen. Disse ble oppsummert og kommentert i saken når planen ble sendt på høring.

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden fra 31.8.2018 til 20.10.2018 (forlenget til 2.11.18 for tre etater). Det kom inn åtte merknader. Merknadene fra høringsfasen er oppsummert og kommentert nedenfor. Det foreligger ingen vilkår til egengodkjenning på planforslaget som sendes til sluttbehandling.

Statkraft Varme AS, datert 1.11.2018:

Området er aktuelt for forsyning av fjernvarme og det er derfor viktig med tidlig dialog for å sikre kostnadseffektive og miljøvennlige løsninger for alle parter. Dette vil redusere kostnadene for de ulike aktørene, og redusere ulempene av utbyggingen for publikum.

Kommunedirektørens kommentar: Det er lagt opp til mulig fremtidig oppkobling for fjernvarme. Vurderinger og dialog tilknyttet dette blir fulgt opp i prosjekteringsfasen.

Posten Norge AS, datert 10.9.2018:

Posten ønsker å komme tidlig i dialog med utbygger om plassering av postkasser. Postkassen er privat eiendom, men plasseringen er regulert gjennom Lov om posttjenester og Forskrift om post.

Kommunedirektørens kommentar: Plassering av postkasser vil bli fulgt opp i prosjekteringsfasen.

Bane NOR, datert 20.9.2018:

I planbestemmelsen pkt. 7.1, «Anleggsperioden», sies det at tiltak skal utføres uten at dette medfører rystelser, setningsskader eller andre inngrep som kan skade omkringliggende bebyggelse. De ber om at bestemmelsen utvides til å omfatte «omkringliggende bebyggelse og anlegg».

Kommunedirektørens kommentar: Bestemmelsen endres iht. forslaget fra Bane NOR.

Trøndelag fylkeskommune (FK), datert 18.10.2018:

Fylkeskommunen er positiv til fortetting rundt kollektivknutepunktet Heimdal. De viser til at felles utearealer i hovedsak er på tak, noe som gir begrenset adkomst til dem. Da dette er en bymessig situasjon med parkarealer i nærheten, er løsningen likevel etter FK sin mening akseptabel.

Politiet, Trøndelag Politidistrikt, datert 13.9.2018:

Politiet sier at reguleringsplanen viser de samme problemene som ble kommentert i planforslaget knyttet til adkomst for næringsarealer og boliger som ligger mot Heimdalsvegen.

Vareleveringsalternativene synes å ligge langt fra senter av bygningen og er lite hensiktsmessig, i forhold til f. eks flyttelass, kjølevarer og handikappede.

Kommunedirektørens kommentar: Varelevering vil skje både fra nord- og sørsiden av bygget, der nordsiden vil være der tyngden av vareleveranse vil foregå (tilknyttet dagligvare). For levering av bl a kjølevarer er maksimal avstand 40 meter. Tilbringertjenester og lignende for disse boligene må tas via parkeringskjeller, eller ved sør- og nordsiden av bygget. Fra oppstilling i kjørevegen i sør til hovedinngang er avstanden 24 meter. Etter høringen har trafoen i nord blitt flyttet noen meter østover for å gi lengre kjørbart areal. Dette har redusert avstanden fra biloppstilling til inngangen, slik at den maksimalt vil være 47 meter.

Statens vegvesen (SVV), datert 22.10.2018:

Vegvesenet kommer med faglig råd om at rekkefølgekravet om venstresvingefelt endres, slik at det sikres at venstresvingefeltet opparbeides før det gis brukstillatelse.

Kommunedirektørens kommentar: Bestemmelsen endres iht. råd fra SVV.

Fylkesmannen i Trøndelag (FM), datert 29.10.2018:

Heimdal sentrum er i stor endring og det planlegges for høy arealutnyttelse. Det er få grønne lunger, og parken vil derfor utgjøre et viktig element i bokvaliteten for alle. Det stilles likevel spørsmål ved at parkarealet inngår i uteromsberegninger i flere reguleringsplaner og dermed kommer i stedet for uteoppholdsareal på egen grunn. Konsekvensen totalt sett kan bli færre grønne arealer i sentrum, noe som er uheldig.

Det er positivt at det legges til rette for gangforbindelser som også kan fungere som snarveier. På den andre siden kan et overbygd areal invitere til uønsket opphold og aktivitet, noe som igjen kan føre til at gjennomgangen oppleves utrygg. Det er derfor viktig at gangforbindelsen utformes på en måte som kan motvirke dette.

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at det i alle områder med marine avsetninger må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. FM viser videre til NVE for oppfølging av eventuelle fareområder. De forutsetter at NVE sine retningslinjer og anbefalinger blir tatt hensyn til i arbeid med planen.

ROS-analysen viser til mange kilder, men ikke om det er vurdert ROS-analyser i gjeldende planer fra tilstøtende områder, eller kommunens overordnede helhetlige ROS-analyse.

Kommunedirektørens kommentar: Planforslaget bygger rundt en ønsket fortetting rundt kollektivknutepunkt. Parkarealet inngår kun som uteromsareal i denne planen og tilgrensende reguleringsplanplan i vest. Uteromsregnskapet fra disse to planene utgjør 1500 m<sup>2</sup> av parkens 2100 m<sup>2</sup> areal. Det er vurdert at dette er en god løsning for å gi et supplement med uteareal på bakkenivå med gode solforhold.

Gangforbindelsene ligger innendørs og har derfor mulighet for god belysning og klimatiserte forhold. Gjennomgangen er tilknyttet virksomheter i første etasje, som vil bidra til aktivitet slik at arealene kan føles tryggere.

NVE sine retningslinjer er ivaretatt i planforslaget. Når det gjelder ROS-analysen er analysen fra tilgrensende reguleringsplan, "Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg (r20150035)" også benyttet som kilde.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 12.10.2018

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 med hensiktsmessig plassering av, og nødvendig antall brannkummer med forskriftsmessig slokkevannskapasitet.

Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til berørte og omkringliggende bygninger opprettholdes. Avstanden mellom bygningene må ivretas for å forebygge en eventuell brann jf. TEK 17 § 11-6. Kjeller som evt. bygges utenfor bygningskropp må

tåle belastningen ovenfra. El - biler som skal parkere innvendig må medfører økte risiko, og brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. I byggverk uten innvendig radiodekning må det tilrettelegges teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon er mulig. 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.

TRBR viser også til retningslinjer vedrørende "Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner", og TEK 17 § 11-17. De minner om at ny bebyggelse kan bli vurdert som særskilt brannobjekt i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven § 13.

Kommunedirektørens 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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.