

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Heimdalsvegen 1, 3, 3B og 3C, r20170008, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/62-1

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Heimdalsvegen 1, 3, 3b og 3c som vist på kart i målestokk 1:1000, to stk (på og under grunnen) merket Per Knudsen Arkitektkontor AS datert 30.8.2017, sist endret 22.1.2020, med bestemmelser senest datert 27.1.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 27.1.2020.

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

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Per Knudsen Arkitektkontor AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trym Bolig AS ved datterselskapet Heimdal sentrum AS. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Sluttbehandlingen av planen har dratt ut i tid både på grunn av endringer etter innkomne merknader, ønsket endringer fra forslagstiller og Kommunedirektørens endring av plassering av renovasjonsformålet, og tilføyelser til bestemmelsen for å sikre høyder på gulv og utadretta fasader som kan bidra til å gi aktivitet i gatebildet. Illustrasjoner er ikke endret etter Kommunedriektørens flytting av renovasjonspunkt fra Anne Ekrens veg til området nord i planen.



Avgrensningen av planområdet ved varsel om oppstart



Flyfoto over planområdet

## Trondheim kommune

### Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere området til bolig, kontor og forretningsvirksomhet. Planen muliggjør fleksibilitet i andelen bolig og kontor i bygget langs Heimdalsvegen. Bilparkering og bodplass legges under bakkeplan, med kjeller over to etasjer.

### Utfordringer i planen

- Byggehøyder
- Trafikkstøy
- Uterom
- Renovasjonsløsning plassert i offentlig fortau

### Tidligere vedtak og planpremisser

#### Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) er planområdet avsatt til sentrumsformål og innenfor bestemmelsesområde for lokalsenter.



Utsnitt av plankart på grunnen

### Mulighetsstudie for Heimdal sentrum sør

Bygningsrådet vedtok i sak 94/07 at "Mulighetsstudie for Heimdal sentrum sør" skal være retningsgivende for reguleringsplaner som fremmes innenfor området. Prinsipper fra mulighetsstudiet er i hovedsak:

- Etablering av felles parkeringskjeller som dekker parkeringsbehovet for området.
- Definerte kvartaler med klare byggelinjer med gode bevegelings- 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.

### Forhold til gjeldende planer

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

Planforslaget utfordrer noen retningslinjer som er satt i mulighetsstudiet for Heimdal sentrum fra 2007. Dette gjelder bebyggelse over fire etasjer, og etablering av takterrasser som uterom.

### Planområdet

Planområdet er ca. 6,2 daa og ligger i Heimdal sentrum, ca. 50 m fra jernbanestasjonen. Heimdal er under transformasjon, der blant annet tidligere næringsarealer og parkeringsareal erstattes med sentrumsformål. Det meste av planområdet benyttes i dag som forretnings- og næringsarealer. Det er ingen boliger i eksisterende bebyggelse. Foruten bygningsmassen, er planområdet stort sett preget av asfalterte flater, deriblant en del oppmerkede parkeringsplasser. Planområdet ligger ikke innenfor hensynssonen for kulturmiljø i KPA, men Heimdalsvegen 3b er klassifisert med antikvarisk verdi, verneklasse C.

Planområdet sokner til Åsheim barneskolekrets og Åsheim ungdomsskolekrets. Det er ikke kapasitet på barnetrinnet.

## Trondheim kommune

### Beskrivelse av planen

Området reguleres til boligbebyggelse/forretning/kontor. Første etasje er forbeholdt forretning, med mulighet for tjenesteyting og overbygget. En gangpassasje på bakkeplan går gjennom bebyggelsen fra Heimdalsvegen til Anne Ekrens veg.

Boligbebyggelsen føres opp fra andre etasje som en karrébebyggelse. Dette gir skjermet felles uterom.

Maksimalt BRA boligformål er 7460 m<sup>2</sup> BRA bolig (tilsvarende maksimalt 85 boenheter), 2900 m<sup>2</sup> BRA forretning og inntil 5100 m<sup>2</sup> kontor. Av de 2900 m<sup>2</sup> kan inntil 700 m<sup>2</sup> brukes til tjenesteyting, som for eksempel bank, og bevertning som kafé.

Planforslaget har blitt endret til sluttbehandlingen slik at det tillates etablering av kontor også i bygg 2 og bygg 3, uten at BRA kontor er endret.

Bilparkering og bodplass legges under bakkeplan. I parkeringskjelleren skal det i tillegg avsettes 50 offentlige bilparkeringsplasser. Disse er overført fra krav om ivaretagelse av offentlig parkeringsplasser ved reguleringsprosessen for Anne Ekrens veg/Hans Michelsen veg.

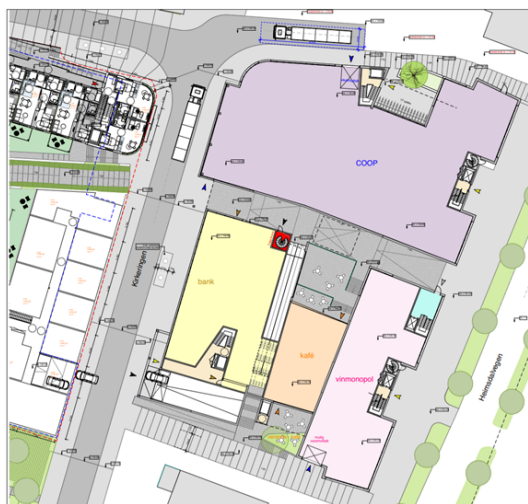
### Endringer til sluttbehandling

- Gateløpet i Anne Ekrens veg har fått et mer bymessig preg.
- Bestemmelser er presisert for å kunne sikre muligheter for et mer aktivt bybilde.
- Plasseringen av de nedgravde containerne har blitt endret fra å ligge mot Anne Ekres veg i vest, til en plassering nord i planområdet ved innkjøringen til området for varelevering. Dette har ført til at byggegrensen for bygg 2 kan trekkes helt ut mot Anne Ekrens veg, mens bygg 3 får den største endringen ved innhuk/redusering av bygget. Arealmessig utgjør renovasjonsformålet det samme.

### Virkninger

Prosjektet vil endre landskapsbildet i Heimdals sentrum med tilføring av andre typer bygg enn de som ligger der i dag. Byantikvaren har tidligere åpnet for riving av Heimdalsvegen 3b, forutsatt at kvartalet utformes med en helhetsløsning som er tilpasset øvrig sentrumsbebyggelse. I nord grenser planområdet til hensynssone Heimdals sentrum (avsatt i KPA). For å gi mulighet for mer liv og aktivitet til de offentlige gatene, skal det etableres flere innganger fra gatenivået. Bygget mot Heimdalsvegen (bygg 1) er ca. 80 meter langt. For at man skal oppleve variasjon når man beveger seg forbi i gangfart er det i sluttbehandlingen tatt inn i bestemmelsene om at fasadene skal underdeles i flere vertikale enheter.

Hovedvarelevering og renovasjon vil foregå i samme område etter at renovasjon ble flyttet til areal nord i planområdet. Flytting av renovasjonsarealet fra Anne Ekrens veg fører til at bygg 2 og bygg 3 må tegnes om (illustrasjoner er ikke oppdatert mhp dette). For beboerne vil det føre til at de sørligste leilighetene 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.



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



Snitt gjennom bygget som viser gangearealet mellom Heimdalsvegen og Anne Ekrens veg

## Trondheim kommune

Prosjektet øker trafikkmengden i Heimdalsvegen og Hans Michelsens veg uten at det går ut over trafikksikkerheten. Prosjektet er lokalisert nært Metrobuss sine stasjoner på Heimdal, og har svært god kollektivdekning.

Ved å stenge for biltrafikk mellom Anne Ekrens veg og Ringvålvegen, reduseres gjennomkjøring mot Ringvålvegen. Planforslaget vil gi trafikkvekst i Heimdalsvegen. Det er satt rekkefølgekrav om opparbeidelse av venstresvingefelt i krysset Heimdalsvegen/Ringvålvegen.

Åsheim har som nevnt utfordringer knyttet til at barneskolen allerede har flere elever enn anbefalt kapasitet. Skolekapasitetssituasjonen i området innebærer at det ikke vil være rom for elevtallvekst som følge av nye byggetillatelser.



*Fotomontasje sett fra sør mot nord i Heimdalsvegen*

*Fra Ringvålvegen sørover inn Anne Ekrens veg*

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Prosjektet er et fortettingsprosjekt i et sentrumsområde og vil ikke påvirke matjord, friluftsområder eller naturmangfold. Boligene vil ha kort gåavstand til daglige gjøremål, handel og kollektivtilbud. Dette er positivt med tanke på å ivareta nullvekstmålet for personbiltrafikken og bymiljøavtalen. Parkeringsdekningen for bil er derfor satt lavere enn kravet i KPA, mens for sykkel er det satt høyere enn kravet.

### **Kommunedirektørens vurdering**

#### ***Planforslagets utforming og kvalitet***

Planen er i hovedsak i tråd med overordnede planer. Den bygger opp under kommunens ønske om fortetting i lokale sentra og ved kollektivknutepunkt.

Flere planforslag er på gang i Heimdal sentrum og området er under endring. Hvorvidt nye byggehøyder og andre bygningstyper enn det som i dag preger planområdet er en negativ eller positiv endring kan diskuteres. Kommunedirektøren er kommet frem til at løsning med fire etasjer og inntrukket femte etasje i bygget langs Heimdalsvegen, kan aksepteres. Dette grunnet at planområdet ligger i sentrumsformål og områdets nærhet til kollektivholdeplass. Planforslaget legger opp til at all bebyggelse, inkludert bygget med antikvariske verdi, kan rives. Det vil redusere noe av verdien til Heimdal sentrum som historisk småhusby.

## Trondheim kommune

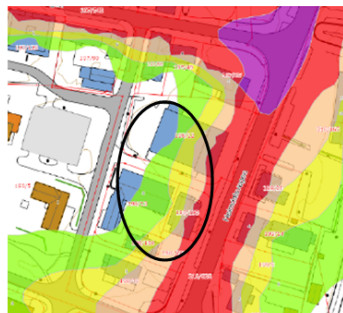
Planforslaget utfordrer "Mulighetsstudie for Heimdalsentrum sør" med uterom lagt opp på bygningens første etasje, samt på felles takterrasser. Det er også foreslått å bygge inn gangpassasjen mellom Heimdalsvegen og Anne Ekrens veg for at dette uterommet på tak skal bli større og sammenhengende. Dette gjør gangvegnettet på Heimdal mindre tett.



Illustrasjonsforslag, bygg mot Anne Ekrens veg med felles takterrasser

Videre er det knyttet utfordringer til utoppholdsareal, og solforholdene for uterommet på taket til førsteetasjen. Det er tilgang til felles uterom på to av takterrassene. Med flytting av renovasjonsarealet vil uterommet på bygg 3 bli redusert, men det kan være mulig å utvide det på bygg 2 mot Anne Ekrens veg, da byggegrensene her er endret og trukket parallelt med gateløpet. Nærliggende offentlig park i Hans Michelsens veg inngår i uteromsregnskapet, denne vil gi arealer med gode solforhold.

Det er 800 m<sup>2</sup> av parken som inngår i uteromsregnskapet. Parken er på 2100 m<sup>2</sup> og har trygg atkomst langs fortau. Kommunedirektøren mener løsningen av uteromsareal for denne sentrumsplanen, med fortetting nær kollektivknutepunkt, kan aksepteres. Det er også i tråd med KPA § 30.4.



Utsnitt av støysonekart

Det er betydelig trafikkstøy fra Heimdalsvegen, og eventuell boligbebyggelse i bygningen langs denne vegen vil ligge i rød støysone. Det stilles krav til planløsninger som soverom mot stille side og gjennomgående leiligheter. Bebyggelsen langs vegen vil skjerme uterommet for støy.

Forslagstiller har under sluttbehandlingen kommet med innspill om å øke antall leiligheter fra 85 til 104. Tilsendte nye planløsninger viser leiligheter som ligger ensidig mot Heimdalsvegen.

Kommunedirektøren har ikke fått bekreftet hvorvidt støyrapporten har tatt med vurdering av støy fra terminalvirksomheten som følge av etablert terminal på Heggstadmoen, og det foreløpige mest aktuelle alternativet med Torgård som sekketerminal. For å sikre gode bokvaliteter er det derfor fra kommunedirektørens syn ikke akseptabelt å lempe på støybestemmelsen, og med det nye ønsket fra forslagsstiller vil ikke planen være gjennomførbar med tanke på å oppfylle støykravet.

Varelevering til forretning vil foregå ved planområdet sør- og nordside. Nordsiden vil være hovedvarelevering for forretning. Kombinasjonen av boliger og forretning i samme bygg vil kunne medføre utfordringer med støy fra varelevering. Forslagstiller ønsker ikke at det settes tidsbestemmelser på varelevering da det skaper utfordringer for forretningene, og viser til at for å redusere støy ved inn- og utkjøringen kan det opparbeides et dekke som begrenser støyforholdene ved kjøring. Kommunedirektøren mener at ved prosjektering av byggene bør det unngås at soverom plasseres mot vareleveringsarealet, da det i hovedsak vil være støy fra lasting og lossing som er sjenerende.

Det er ikke kjørbart areal til hovedinnganger mot Heimdalsvegen. Avstandskravet for varelevering er ivaretatt. Avstanden for tilbringertjenester til leiligheter nord i blokk 1 ikke er optimalt slik den

## Trondheim kommune

er foreslått. Dette har blitt noe forbedret ved å flytte trafokiosken lenger østover. Avstanden fra biloppstillingsplass til inngang har blitt redusert til maksimalt å være 47 meter.

Det er stilt flere rekkefølgekrav til planen. Blant annet må det dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før det kan tillates boligbygging, det må opparbeides nytt venstresvingefelt i Heimdalsvegen, og park o\_P fra detaljplan r20150035 (gnr/bnr 198/5), Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg skal være ferdigstilt i før brukstillatelse for boliger kan gis.

Forslagsstiller har i den senere prosessen også spilt inn ønske om å redusere kravet om bilparkeringsplasser. Parkeringsdekningen for planforslaget er som nevnt redusert fra kravet i ytre sone (minimum 1,2 plasser) til å gjelde kravet for midtre sone (minimum 0,8 plasser). Forslagstiller ønsker at kravet settes til minimum 0,5 maksimum 0,8 bilparkeringsplasser per 70 m<sup>2</sup> BRA eller boenhet (tilsvarende kravet for indre sone). Kommunedirektøren er bekymret for hva en enda lavere parkeringsdekning kan føre med seg av "villparkering" samt at det også kan få uheldige konsekvenser for de offentlige parkeringsplassene som skal etableres i bygget. Tilliggende nylige vedtatte reguleringsplaner (Anne Ekrens veg/Hans Michelsens veg og Heimdalsvegen 7-9) har også samme parkeringskrav som denne planen. Kommunedirektøren vil på denne bakgrunn ikke imøtekomme forslaget om endring av parkeringskrav.

### **Avveiing av konsekvenser**

- Planen kan endre Heimdals småbypreg, samtidig er det riktig byutvikling å fortette i og ved lokale sentre og kollektivknutepunkt.
- Det er ønskelig å ha høy tetthet i lokalsentrene. Kommunedirektøren mener derfor at uterom på tak er akseptabelt her, supplert med en uteromsandel av den nærliggende parken.
- Kommunedirektøren har konkludert med at ganglinjen mellom Heimdalsvegen og Anne Ekrens veg kan være overbygd/inngå i bygningsmassen for å få et mer helhetlig og større sammenhengende uterom over første etasje, enn med et åpent gangareal og åpent torg på bakkeplan. Tidligere i planprosessen ble det diskutert et torg mot Anne Ekrens veg. Denne torgløsningen har mistet noe av sin funksjon da gata ikke lenger er aktuell som gågate. Gangforbindelsen skal ha lysinnslipp fra taket.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Det må inngås avtale om hvordan de 50 offentlig parkeringsplassene skal sikres og driftes. Dette kan føre til økonomiske konsekvenser for kommunen.

Etablering av nye boliger kan medføre behov for kapasitetsutvidelser på grunnskolen.

### **Medvirkningsprosess**

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 30.11.2016. Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn 31.8.2018, med frist for innspill 20.10.2018 (forlenget frist for tre etater til 2.11.2018).

Det kom inn åtte merknader fra følgende parter: Fylkesmannen i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune, Politiet, Statens vegvesen, Statkraft Varme AS, Posten, Bane NOR og Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS.

Alle merknader anses godt nok vurdert og fulgt opp til at planforslaget kan sluttbehandles. Det vises til innspill til planforslaget i planbeskrivelsen.

## **Trondheim kommune**

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 3.2.2020.

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Inger Anne Ryen  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 27.1.2020

Vedlegg 2: Plankart 1 av 2, regulering på grunnen, datert 30.8.2017 sist endret 18.1.2020

Vedlegg 3: Plankart 2 av 2, regulering under grunnen, datert 30.8.2017 sist endret 18.1.2020.

Vedlegg 4: Reguleringsbestemmelser, datert 27.1.2020