



Detaljregulering av Johan Tillers vei 1 og 3 og Industriveien 21, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 04.05.2020

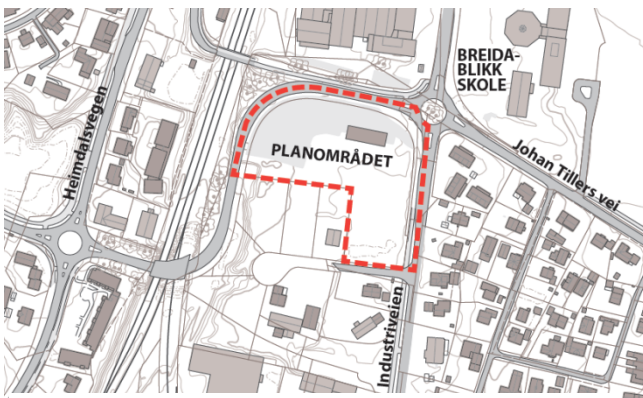
Dato for godkjenning av bystyret : 17.06.2020

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Smedbrua Eiendom AS. Arkitektkontoret Odd Thommesen AS er arkitekt.

Komplett planforslag forelå første gang 19.12.2019.

Hensikten med planen er å legge til rette for oppføring av ny politistasjon på Heimdal i Trondheim, som erstatning for eksisterende politistasjon på Heimdal. Namsmannen skal også flyttes til dette bygget. En politistasjon krever at spesielle hensyn er ivaretatt i forhold til bl.a. framkommelighet for utrykningskjøretøy og sikkerhet rundt selve bygget. Disse hensynene er vurdert av politiets fellestjeneste i valg av lokalisering og utforming av bygget. I tillegg legger planen til rette for et nytt næringsbygg på østsiden av tomten mot Industriveien. Næringsbygget, som er tenkt å inneholde trykkeri med tilhørende kontorer, krever ikke omregulering ift. gjeldende plan. Det er likevel ønskelig å se helhetlig på tomten blant annet i forhold til atkomstløsninger.



Planområdet med stiplet linje

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

Planstatus og rammebetingelser

Forholdet til gjeldende planer

Eiendommen omfattes av reguleringsplan, R1087a, stadfestet 27.9.1990, og er regulert til industri/verksted/lager. Tomteutnyttelsen er satt til TU 80 %.

Deler av eiendommen er regulert til industri/lager/verksted i forbindelse med detaljregulering av ny vegforbindelse mellom Heimdalsvegen og Industriveien, vedtatt 20.11.2014, med følgende bestemmelse:

Industri/lager (IL1)

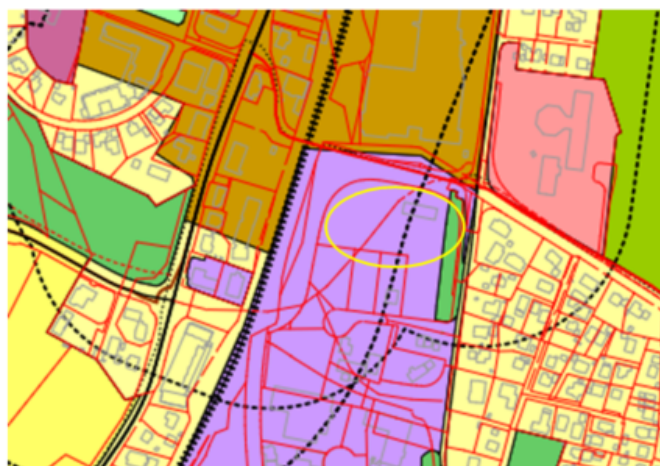
Området er en del av et større næringsareal for industri/lager/verksted. Det kan oppføres bygninger som for den enkelte tomt utgjør en tomteutnyttelse på inntil 80 %. Tomteutnyttelsen defineres som forholdet (i %) mellom bruksareal og netto tomteareal. Bebyggelsen skal ikke overstige 4 etasjer eller 14 meter gesimshøyde.

Støynivå fra tekniske installasjoner skal ikke overstige 40 DBA utenfor rom for varig opphold, eller på uteareal, ved nærliggende bebyggelse. Det kan ikke etableres virksomhet som er til sjanse for omkringliggende bebyggelse mht. luftforurensning.

I kommuneplanens arealdel (KPA) 2012- 2024 er eiendommen vist som eksisterende næringsbebyggelse. I henhold til § 34.4 skal effektiv arealutnyttelse i næringsområder ivaretas gjennom høy tetthet tilpasset omgivelsene og områdets tilgjengelighet. KPA viser til at det ved planlegging og utbygging i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, bør arealutnyttelsen være minimum 140 % BRA.



Gjeldende reguleringsplan R1087a, vedtatt 1990



Utsnitt fra KPA, planområdet markert med gul sirkel

Planlagt formål «offentlig eller privat tjenesteyting» anses ikke å falle inn under regulert formål, og oppføring av ny politistasjon krever omregulering av eiendommen. Næringsformålet er i samsvar med gjeldende reguleringsplan, men for å se området i sammenheng inngår hele eiendommen i forslaget til ny reguleringsplan.

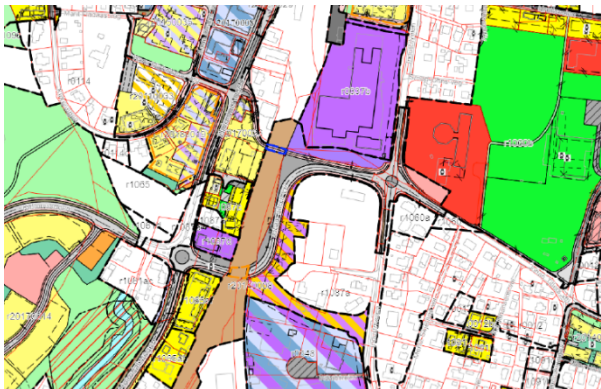
En stripe langs Industriveien er vist som framtidig grønnstruktur. Plankartet for KPA antyder en bredde på grønnstrukturen på ca. 15-20 meter. Grønnstrukturen er en avsluttende del av en overordnet grønnstruktur langs Industriveien sørover, med funksjon å skape en grønn buffer mellom boligbebyggelsen og næringsområdet.

Området ligger i ytre sone når det gjelder parkeringsdekning. Parkeringsdekningen for flere reguleringsplaner den siste tida i Heimdal sentrum er satt til krav for midtre sone blant annet på grunn av god kollektivdekning. Det er også for denne planen satt parkeringskrav tilsvarende midtre sone.

Funksjonen som politistasjon vurderes å være «rett virksomhet på rett sted». Lokaliseringen gir god og trafiksikker tilgjengelighet for fotgjengere, og god kollektivdekning i samsvar med retningslinjene for besøksintensive virksomheter (KPA, § 34.2). Området ligger nært hovedvegsystem som er et kriterium for politiet.

Tilgrensende reguleringsplaner

Reguleringsplan r20140008 – Ny vegforbindelse mellom Heimdalsvegen og Industriveien, vedtatt 20.11.2014, går ved planområdets ytterkant på vest-, nord- og østsiden. Regulert formål er industri/lager og samferdselsanlegg.



Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i området

Andre planer

Miljøpakken utreder videreføring av Johan Tillers vei og ser på muligheten for bedre kobling direkte til kryss på E6. Dette vil avlaste Heimdal sentrum for betydelige trafikkstrømmer. Miljøpakken viser til at utredningen vil være ferdig i løpet av våren 2020.

Pågående planarbeid

12.11.2019 ble det varslet oppstart av planarbeid for Industriveien 13, også benevnt som «Adressabygget», gnr/bnr 316/280. Hensikten

med planarbeidet er å utvikle eiendommen til boligbebyggelse med innslag av næring/handel og andre offentlige/felles funksjoner.

Krav om konsekvensutredning

Planforslaget omfattes ikke av de tiltak som skal utredes iht. forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket er begrenset i omfang og anses ikke å få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet, avgrensning av planområdet og området karakter

Johan Tillers vei 1 og 3, Industriveien, 21 gnr/bnr 200/7, eies av Smedbrua Eiendom As. Eiendommen har en størrelse på 11 155 m².

Eiendommen ligger nært Heimdal sentrum og cirka 180 meter fra dagens politistasjon i Heimdalsvegen 7. Det er 350 meter gangavstand til Heimdal stasjon og knutepunkt for Metrobuss.

Planområdet ligger mellom Industriveien og Dovrebanen som strekker seg i retning nord/sør. Nord for planområdet skjer transformasjon av tidligere nærings- og industriarealer til mer bymessig bebyggelse med bolig, forretning, tjenesteyting og næring. Like øst for planområdet er det boligbebyggelse, og i nordøst ligger Breidablikk skole med tilhørende idrettsanlegg. Sørøst er det næring og industribebyggelse (Heggstadmoen). Området er i dag opparbeidet som parkeringsplass og bebygget med et garasjebygg.

Planområdet har gode solforhold. Det anses ikke å ligge spesielt værmessig eksponert. Hoveddelen av tomta er tilnærmet flat og ligger på kote 145. Det går ei bratt fylling ned mot den nye traseen for Johan Tillers vei, og jernbanen i vest.

Naturverdier

Det foreligger ingen registrerte naturverdier innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet (kilde: naturbase.no, kommunens kart over biomangfold og naturverdier). Eksisterende vegetasjon på tomta består av krattskog og enkelte større furutrær, og anses ikke å ha naturverdi utenom betydningen som vegetasjonsskjerm mot næringsbebyggelsen.

Barn og unge, rekreasjon

Det er ikke leke- og oppholdsarealer for barn og unge i planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner i eller rundt planområdet (kilde: askeladden.no, kommunens aktsomhetskart for kulturminner).

Teknisk infrastruktur

Det er etablert nytt ledningsanlegg i forbindelse med opparbeidelse av Johan Tillers vei. Det er ingen eksisterende kommunale VA-ledninger på tomte. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Eksisterende nettstasjon skal oppgraderes/erstattes.

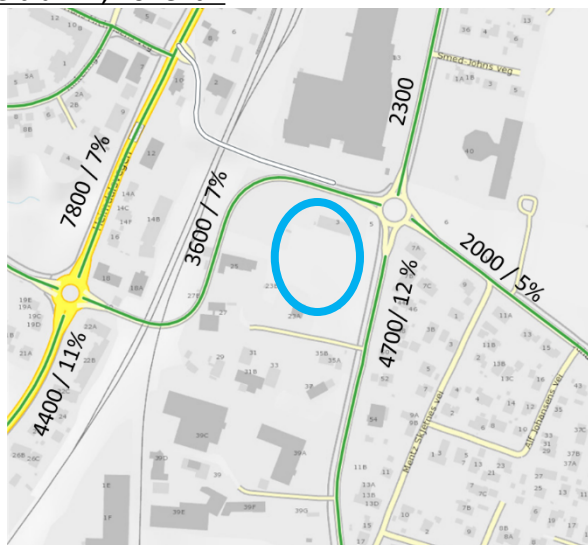
Trafikkforhold, trafiksikkerhet, gang- og sykkeltrafikk, kollektiv

ÅDT (årsdøgntrafikk) for Johan Tillers vei er 3600 biler per døgn og for Industriveien er ÅDT 4700.

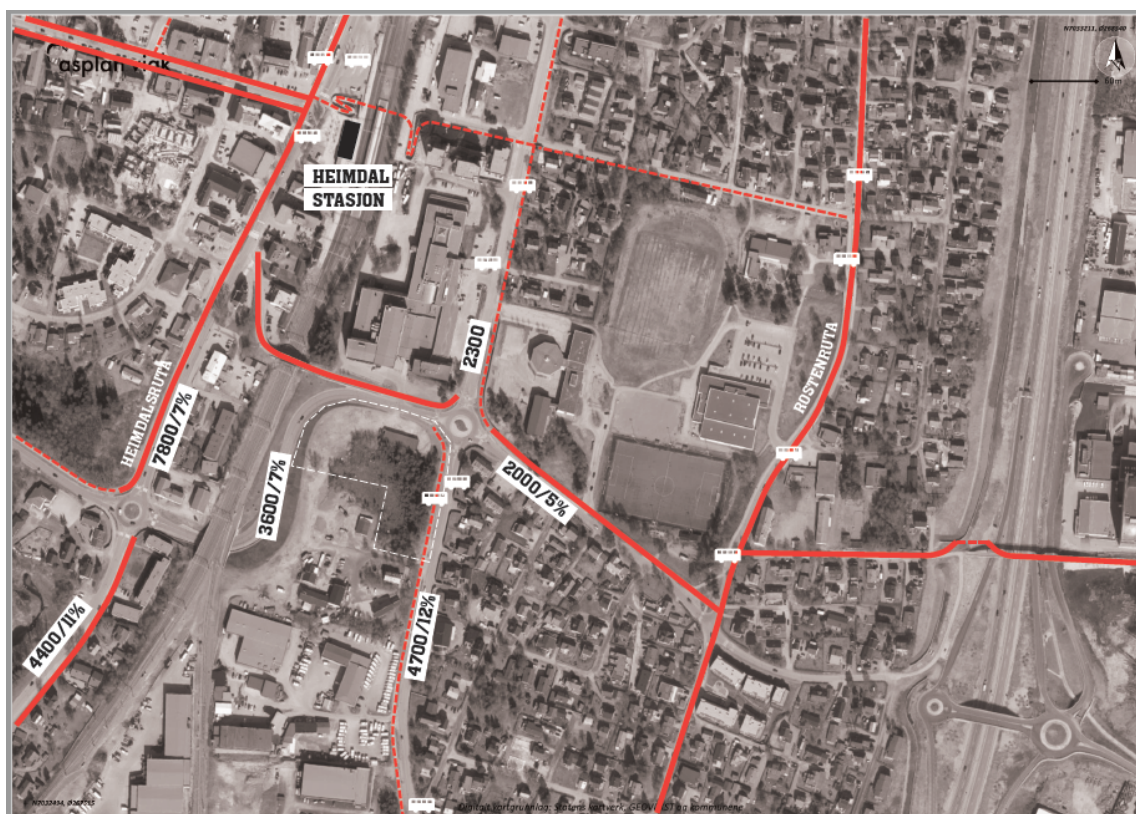
Tungtrafikkandelen er 7 % og 12 % for henholdsvis Johan Tillers vei og Industriveien. Fartsgrensen på Johan Tillers vei er 30 km/t og i Industriveien 50 km/t.

Vegsystemet er ikke spesielt ulykkesutsatt. Registrering av ulykker de siste 5 år viser ei ulykke med utfall lettere skadd i Industriveien like øst for planområdet.

Smedbrua utgjør hovedforbindelsen for gående og syklende mellom områdene øst for og vest for jernbanen. Sykkelveg og fortau over Smedbrua og mot rundkjøringen Johan Tillers vei og Industriveien er opparbeidet.



Trafikkbelastning på vegnettet i området. ÅDT med tungtrafikkandel i prosent. Kilde: NVDB 2019. Planområdet markert med blå sirkel.



Trafikksystem, gang- og sykkelforbindelser med ÅDT-tall for biltrafikk. Heltrukket rød linje viser anbefalt sykkelrute, mens stiplet rød linje viser lokal sykkelrute og underganger, i tråd med Miljøpakkens sykkelkart. Nærmeste bussholdeplasser er vist med hvite buss-symboler.

I forbindelse med utbygging langs Industriveien stilles det krav om opparbeidelse av sykkelveg og fortau langs vestsiden av vegen, og tilbudet for gående og syklende vil derfor bli bedre etter hvert som utbygging ferdigstilles. På østsiden av Industriveien er tilbudet for gående og syklende dårligere.

Nærmeste bussholdeplass ligger i Industriveien like ved planområdet. Bussholdeplassen Johan Tillers vei betjenes av bussrute 46 og bussrute 78. Bussrute 16 har holdeplass på andre siden av rundkjøringen. Det er kort gangavstand til Heimdal sentrum (350 m) med både togavganger og avgang med metrobusslinje 1 og 2, i tillegg til øvrige bussruter.

Grunnforhold

Utførte grunnundersøkelser viser at løsmassene består av fyllmasser (pukk og grus) i toppen ned til 1,2 meter over torv med mektighet på 1,4 meter. Fra 2,6 og ned til dypeste prøve på ca. 10 meter er det leire, siltig og til dels litt sandig. Leiren er fast, med et vanninnhold mellom 20 % og 30 %. Grunnvannstanden er målt til å ligge på ca. kote +138, gitt forutsetning om hydrostatisk fordeling av poretrykket.

Den aktuelle tomten ligger ikke innenfor eller i utløpsområdet for kartlagt kvikkleiresone.

Det er stilt krav om rapport for geoteknisk prosjektering før tillatelse til tiltak kan gis. Her skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

Forurensning

Det er utført miljøgeologiske undersøkelser på eiendommen. Undersøkelsene har avdekket nivåer av krom, nikkel og arsen i tilstandsklasse 2 i 4 av 14 undersøkte prøvegrøper. Øvrige parametere er påvist i tilstandsklasse 1, altså rene masser.

Det er krav om utarbeidelse av tiltaksplan forut for igangsettelse av gravearbeid på eiendommen.

Støyforhold



Støysoneskart for ny situasjon med ny vegforbindelse med støyskjerming i Industriveien, ÅDT 6900 i år 2034. Kilde: Multiconsult, 2014

Støykartet viser at deler av planområdet ligger innenfor gul støysoner. Det planlegges ikke bebyggelse innenfor rød støysoner. Det bemerkes at dagens ÅDT er vesentlig lavere enn det som ligger til grunn for beregninger utført i 2014. Trafikkmengde med ÅDT 6900 vil kun bli aktuelt dersom Johan Tillers vei tilknyttes E6 direkte.

Iht retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T 1442/16, kan kontorer tillates dersom krav til innendørs støynivå (etter TEK 17 og NS 8175 klasse C) er tilfredsstillt.

Støy fra jernbane

I forbindelse med utredning av ny godsterminal på Torgård ble det i 2015 utført støyberegninger fra togtrafikk. Støyberegningene viser gul støysoner på tomtas vestre del. Denne er i planforslaget vist som beplantet areal og parkering for ansatte.

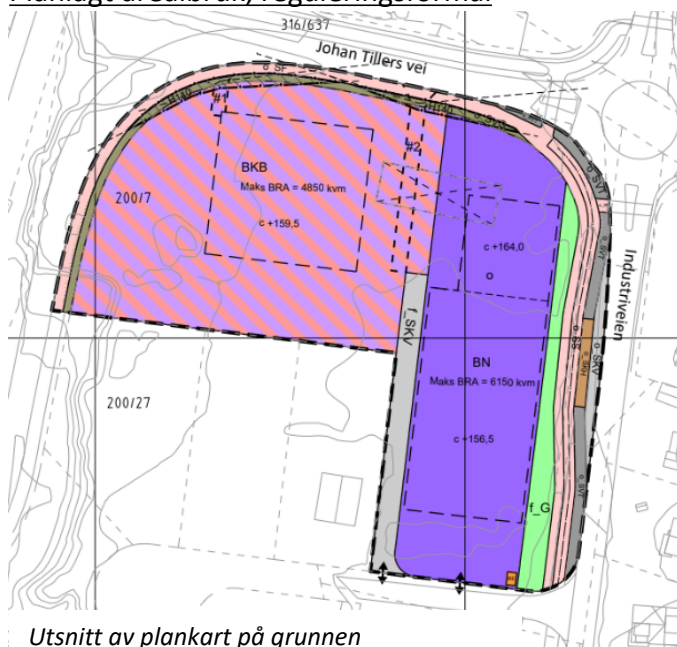
Det stilles ikke krav til utendørs støynivå for kontorbygg og næringsbygg med tilhørende uteplasser, jf. T-1442.

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.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål



Bebyggelse og anlegg: Kontor/tjenesteyting, næringsbebyggelse og energianlegg.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Kjørveg, fortau, sykkelanlegg, annen veggrunn – tekniske anlegg, annen veggrunn - grøntareal, kollektivholdeplass.

Parkeringshus/anlegg (under grunnen).

Grønnstruktur: Grønnstruktur.

Hensynssoner: Sikringssone Frisikt.

Bestemmelser: Bestemmelsesområde – beredskap.

Planlagt bebyggelse/bebyggelsesstruktur

Politistasjonen er planlagt for ca. 150 ansatte. Næringsbygget er planlagt for ca. 25 ansatte.

Politihuset er plassert i vestre del av planområdet (felt BKB). En forplass mot Johan Tillers vei markerer hovedinngang og adkomst for myke trafikanter. Bebyggelsen innenfor BKB planlegges med en høyde på ca. 13 meter. Politihuset planlegges oppført i to etasjer, men for å sikre mulig behov for utvidelse, reguleres det for oppføring av tre etasjer.

Bilparkering for besøkende og ansatte legges ved byggets vest og sørside. Under bakken etableres det parkering for tjenestebiler og en vaskehall. Øvrige ubebygde deler av området skal opparbeides som parkmessig grøntanlegg.

I østre del av planområdet legges det til rette for oppføring av et næringsbygg (felt BN), med mulighet for både næring, industri og kontor. Byggegrensen er trukket lengre tilbake fra Johan Tillers vei slik at politihuset får god synlighet. Næringsbygget er "todelt", der delen nærmest Johan Tillers veg planlegges med en høyde på ca. 17 meter (kontordel i 4 etasjer) og delen langs Industriveien med en høyde på ca. 10 meter (produksjon/lager). Det settes av en sone med grønnstruktur langs Industriveien som vil bidra til å dempe virkningen av næringsbygget for boligene i øst.

Tekniske installasjoner på tak kan oppføres med høyde på inntil 2,0 meter over tillatt gesimshøyde. De skal ha en avstand på minimum to meter fra gesims.



Perspektiv, sett fra nord. Næringsbygget til venstre og politihuset til høyre.

Grad av utnyttning

Tomtearealet utgjør 11 155 m². Politihuset reguleres med maks tillatt BRA 3350 m² og næringsstomta reguleres med maks tillatt BRA 6000 m². Parkering på terreng utgjør BRA 1600 m². Parkeringsareal og annet areal under terreng skal ikke medregnes ved beregning av maks tillatt BRA. Åpent overbygd areal skal ikke medregnes i BRA. BRA skal beregnes uten tillegg for tenkte plan.

Prosent bruksareal utgjør i underkant av 100 % BRA. Forslagstiller ønsker romslighet rundt politihuset med et publikumstorg mellom politihuset og næringsbebyggelsen. De ønsker heller ikke spesielt høy bebyggelse på denne delen av tomten. Store deler av tomten ned mot Johan Tillers vei utgjør en lang bratt skråning, som ikke skal bebygges

Utomhusareal

Byggegrensene er satt slik at det kan etableres et publikumsareal og inngangssoner foran byggene som et felles torg for politihuset og næringsbygget.

Grønnstruktur

Det reguleres et grønnstrukturbelte langs tomtas østside mot tilgrensende fortau og sykkelveg. Grønnstrukturen er en videreføring av avsatt grønnstruktur i KPA, og skal være en vegetasjonskjerme mellom boligbebyggelsen og næringsbebyggelsen.

Trafikkløsninger

Det reguleres en felles intern adkomstveg (f_SKV) gjennom planområdet fra eksisterende avkjørsel mot Industriveien. Adkomsten skal benyttes av både ansatte, besøkende, varelevering og tungtransport til næringsbygget. Den interne adkomstvegen tilrettelegges ikke med fortau, da det er ønskelig å føre gående og syklende sørfra langs ny gang- og sykkelveg mot publikumsinngangene i nord.

Planen legger til rette for to utkjørsler mot Johan Tillers vei, i forbindelse med utrykning og beredskap fra politistasjonen. Politiet er avhengig av to slike utkjøringsmuligheter av beredskapshensyn. Krav til siktforhold er ivaretatt i begge avkjørsler. Utkjøring i forbindelse med utrykning skal i hovedsak skje via utkjøringsmuligheten nærmest rundkjøringen, eller via internvegen med utkjøring i Industriveien.



Illustrasjonsplan for tomta. På vestre del av tomta ligger det foreslåtte politihuset, mens næringsbygget ligger på den østre delen. Atkomst til tomta med bil blir fra sør. Hovedatkomst for myke trafikanter blir fra nord

Det planlegges oppført ny sykkelveg/-felt med 3 meters bredde og fortau med 2,5 meters bredde langs Industriveien mot planområdets østlige grense. Fortau langs Johan Tillers vei tilpasses med tanke på utkjørsel fra planområdet. Det planlegges tydelige gangforbindelser mot både politihuset og næringsbygget.

Planforslaget legger til rette for etablering av busslomme med plattform dimensjonert for leddbuss langs Industriveien.

Fortau, sykkelveg/-felt og kollektivholdeplass langs Industriveien foreslås som del av det offentlige veganlegget, og skal ferdigstilles før det gis ferdigattest for ny bebyggelse i felt BKB.

Parkering

Det blir ca. 150 arbeidsplasser tilknyttet politistasjonen. Det er ca. 100 besøkende til politiet per uke, og ca. 130 besøkende til Namsmannen per uke.

Det er satt krav om midtre sone for parkeringsdekning for planområdet. I parkeringsveilederen stilles det parkeringskrav til forretningsformålet, mens det for lager- og industriområdene kun er anbefalinger. En beregning på grunnlag av gjeldende parkeringsnorm vil gi et parkeringsbehov med fordeling som vist i tabellen under.

Politistasjonen: Det legges til rette for 20 p-plasser for bil på bakkeplan for ansatte, i tillegg til to p-plasser i forbindelse med arrest. Parkering for tjenestekjøretøy skal være i p-kjeller.

Planen legger videre til rette for 10 stk besøkparkeringsplasser for bil på bakkeplan, inklusive HC-parkering. Parkering for ansatte, tjenestekjøretøy og besøkende separeres.

Næringsbygget: Parkering for ansatte og besøkende skal hovedsakelig løses i p-kjeller. Det er åpnet for at inntil 10 p-plasser for bil kan etableres på bakken.

Forslag til plan legger til rette for et betydelig lavere antall parkeringsplasser, enn det som dagens bilandel for tilsvarende virksomheter vil ha behov for. Ansatte og besøkende vil derfor måtte endre sine reisevaner fra å bruke bil til å komme med buss.

DAGENS PARKERINGSNORM MIDTRE SONE – BIL OG SYKKEL				
	P-plasser kontor	P-plasser Næring/industri/lager	Sykkelplasser kontor	Sykkelplasser Næring/industri/lager
Grunnlag per parkeringsplass	100 m ² BRA	100 m ² BRA	100 m ² BRA	100 m ² BRA
Antall	Min-maks 0,5-1	Maks 0,05-0,4	Min 1,75	Min 0,2

SAMLET BEHOV FOR PARKERINGSPLASSER FOR BIL OG SYKKEL VED BRUK AV DAGENS PARKERINGSNORM						
Formål	P-plasser kontor Politihuset	P-plasser kontor Nærings-bygget	P-plasser industri/lager Nærings-bygget	Sykkelplasser Kontor Politihuset	Sykkelplasser Kontor Nærings-bygget	Sykkelplasser Industri/lager
Grunnlag samlet areal	3350 m ²	2320 m ²	3680 m ²	3350 m ²	2320 m ²	3680 m ²
Antall	Min-maks 16 - 33	Min-maks 11,5 - 23	Min-maks 1,8 - 14	Minimum 58	Minimum 40	Minimum 7

Tilknytning til infrastruktur og renovasjon

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan. Planområdet ligger forholdsvis høyt i forhold til omkringliggende arealer, og på en delvis opparbeidet fylling. Faren for at flomvann renner utenfra og inn i området er liten.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og bebyggelsen skal tilknyttes fjernvarmenettet.

Utbyggingens omfang gir behov for en ny nettstasjon. Det er regulert eget areal for trafo/nettstasjon sør for næringsbygget.

Avfallsløsning for næringsavfall skal foregå innendørs. Forventet trafikk i forbindelse med renovasjon vil være en lastebil en gang per uke.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

I henhold til Forurensningsforskriftens er det krav om utarbeidelse av tiltaksplan forut for igangsettelse av gravearbeid på eiendommen. Tiltak kan ikke igangsettes for dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.

Universell utforming

Bygg, anlegg og uterom skal være lett leselig og tilgjengelig fra flere sider. Det er lagt til rette for universell tilkomst fra fortauet ved fotgjengerovergangen i Johan Tillers veg og ved utkjøringen litt lenger vest.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Planforslaget er i hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel 2012-2024, med unntak av bredden på grønnstruktur og parkeringsdekningen. Planforslaget viser en løsning der bredde på grønnstrukturen er mindre enn 15 meter. En bredde på 15 meter vil vanskeliggjøre realisering av et næringsbygg på tomten. Krav om ny gang- og sykkelveg og busslomme langs tomtas østside har i tillegg medført at bredden på grønnstrukturen er redusert. Bredden på grønnstrukturen vurderes likevel som tilstrekkelig og akseptabel til å ivareta funksjonen som buffer mot boligområdet. Det er satt krav til at opparbeidelse av grønnstrukturen skal være ferdig før det gis tillatelse til midlertidig bruk for bygg i felt BN, eller påfølgende vår, jf. reguleringsbestemmelse § 10.2.

Funksjonen politistasjon vurderes å være i tråd med «rett virksomhet på rett sted». Lokaliseringen gir god og trafiksikker tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, i samsvar med retningslinjene for besøksintensive virksomheter. Politistasjonen vil ligge med god nærhet til både buss og tog, og kravet for parkeringsdekning er derfor satt til midtre sone i stedet for ytre sone. Den har også god kobling til hovedvegnettet ved utrykning.

Etablering av politistasjon og kontor på Heimdal vurderes som i tråd med målene i byvekstavtalen. Heimdal er et regionalt knutepunkt, og skal bygges ut med en blanding av ulike funksjoner for å fremme god knutepunktsutvikling. Planområdet ligger 300 meter unna knutepunktet, og ligger derfor innenfor avgrensningen for det som er avsatt som akseptabel gangavstand til kollektivknutepunktet.

Stedets karakter, byform og estetikk

Eiendommen grenser i nord til sentrumsformål på Heimdal. Politistasjonen og næringsbygget med tilhørende uteområder skal utføres med bymessig kvalitet og framstå som en naturlig overgang mot sentrumsbebyggelsen. Uteområdene skal bidra til å markere politistasjonen som en viktig samfunnsfunksjon, og synliggjøre at bygget også innehar publikumsfunksjoner, jf. reguleringsbestemmelser §§ 4.1 og 4.7.

Byggelinjene er trukket noe tilbake fra vegen og vil skape en gradvis overgang til den mer åpne bebyggelsesstrukturen med småhus i øst og industri- og lagerbygg i sør. Tre-fire etasjer ligger innenfor en normal/moderat byggehøyde i Heimdal sentrum, og bebyggelsen vil ikke framstå som dominerende i forhold til landskapet eller til omkringliggende nærings- og boligbebyggelse.



Oppriss sett fra nord

Planlagt bebyggelse forhold til omgivelsene

Politihuset og næringsbygget er høyere enn boligbebyggelsen øst for Industriveien.

Sol- og skyggediagrammet viser at den 22. april klokken 18.00 vil planlagt bebyggelse på tomten kaste noe skygge ut mot rundkjøringen og Industriveien. Naboer i øst vil i svært liten grad bli berørt i forhold til slagskygge.

Sol- og skygevirkningene viser at den 23. juni klokken 18.00 vil planlagt bebyggelse på tomta kaste noe skygge ut mot Industriveien, men naboer i øst vil ikke bli berørt i forhold til slagskygge. 23. juni klokken 20.00 vil imidlertid den nordligste og høyeste delen av næringsbygget, gi reduserte solforhold på utearealet tilhørende boligbebyggelse i øst.

23. juni kl 18.00



Planlagt bebyggelse på tomta vil kaste noe skygge ut mot Industriveien. Naboer i øst vil ikke bli berørt i forhold til sol/skygge.

23. juni kl 20.00



Planlagt bebyggelse på tomta vil kaste skygge ut mot Industriveien og delvis over mot bebyggelsen i øst nærmest rundkjøringen.

Forhold til krav i naturmangfoldloven

Det er ikke registrert naturverdier innenfor planområdet. Naturmangfoldloven §§ 8-10 kommer derfor ikke til anvendelse.

Folkehelse og kriminalitetsforebyggende tiltak

Næringsbygget og politihuset med tilhørende uteareal skal utformes med hensyn til folk med nedsatt bevegelighet. Det er tilrettelagte gangadkomster fra Industriveien og Johan Tillers veg til planområdet.

Planområdet ligger nært kollektivtransport og langs veg med opparbeidete fortau. For ansatte og besøkende vurderes det å bli mer attraktivt å gå og sykle i stedet for å ta bilen. Dette vil bidra til reduserte utslipp, mindre støv- og støyforurensning og dermed bedre folkehelse. Planen sikrer gode tilgjengelige og universelt utformede løsninger for både syklende og gående.

Politihuset vil ha overvåkningssystemer.

Konsekvenser for trafikk, trafikkavvikling og trafiksikkerhet

Det er lagt til rette for at det kan skje utrykning fra politistasjonen ut i Johan Tillers vei. Det er den østligste av de to utkjørslene som i hovedsak skal benyttes til dette. Utkjøring i vest skal kun være til nødutrykning. Dette er i henhold til krav for en politistasjon.

Kollektivtrafikk

Planforslaget bygger opp under eksisterende kollektivtilbud i området. Det settes av areal til bussholdeplass for leddbuss med tilhørende plattform i Industriveien.

Trafikkvekst

Turproduksjonsberegningene viser at planområdet kan forventes å generere 320 ÅDT. Av dette er politistasjonen beregnet til å generere 230 ÅDT. Det kan forventes at mesteparten av trafikken til/fra planområdet vil gå i Johan Tillers vei til Heimdalsvegen. Dette vil medføre en trafikkøkning i

Industriveien inn mot rundkjøringen på 7 %. Det antas at trafikken vil fordele seg tilsvarende likt på armene i rundkjøringen som dagens trafikk. Dette tilsvarer en trafikkøkning på cirka 2,5 % på vegarmene i rundkjøringen, i størrelsesorden 50 – 115 ÅDT. En trafikkøkning i denne størrelsesorden ligger innenfor usikkerheten i trafikk tallene på vegnettet.

Trafikksikkerhet og barns interesser

På grunn av nærheten til Breidablikk skole, Breidablikk barnehage, Heimdalshallen og Heimdal kunstgress, kan det forventes at det vil ferdes en del barn forbi planområdet. I planforslaget legges det til rette for fortau og sykkelveg langs Industriveien, som vil være et bidrag til den framtidige og helhetlige løsningen langs Industriveien.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter anses å være godt ivaretatt med etablerte kryssinger i Johan Tillers vei og Industriveien.

Adkomster for utrykning mot Johan Tillers vei viser gode siktforhold mot veg og tilhørende fortau.

Trafikksikkerheten skal ivaretas i hele anleggsperioden. Bygge- og anleggsfasen skal sikre trygg ferdsel for myke trafikanter i tillegg til å sikre trygg skoleveg.

Det er satt rekkefølgekrav til opparbeidelse av kjøreveg, fortau, sykkelveg, annen veggrunn og kollektivholdeplassen. Politistasjonen vil generere mer folk til området. Planforslaget legger til rette for at det skal være lett å benytte kollektivtransport og gange/sykkel. For å gi myke trafikanter en trygg og sikker atkomst, samt å gi god lesbarhet til området, er det satt rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av samferdselsanlegg. Dette skal ferdigstilles før første ferdigattest gis for bebyggelse innenfor planområdet. Dette vil sikre trygge ferdselsforbindelser, samt at myke trafikanter naturlig ledes langs ønske ferdselsveier, og f. eks ikke inn langs internvegen.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet en ROS-analyse for tiltaket. Denne har hatt fokus på beredskapshensyn.

Ved gjennomgang av sjekklister, er det ikke funnet risiko for hendelser på planområdet som har relevans for konsekvenskategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Offentlige vegareal skal driftes og vedlikeholdes av det offentlige. Planforslaget har ellers ingen økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planområdet ligger med god nærhet til kollektivtilbud og gang- og sykkelvegssystem, og vil kunne innfri nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i personbiltrafikk skal skje gjennom sykkel og gange.

Det stilles ikke noen krav til utendørs støy nivå for kontorbygg og næringsbygg med tilhørende uteplasser, jf. T-1442. Iht. NS 8175:2012 stilles det krav til innendørs lydnivå for kontorer i brukstid fra utendørs støykilder. Økt ÅDT som følge av planforslaget vil ikke påvirke verken trafikk eller dagens støy nivå i området. Nødvendige støytiltak mot tilgrensende boliger er allerede oppført.



Støyskjerming for boliger langs Industriveien



Støyskjerming langs skolens område og for boliger nært rundkjøringen i Johan Tillers vei/Industriveien

Avveining av virkninger

Bygningsvolumer vil framstå som relativt lave og vil ikke virke dominerende i forhold til landskapet eller omkringliggende nærings- og boligbebyggelse. Byggehøyden på næringsbygget fører imidlertid til redusert solforhold på en boligtomt i øst på sommerkvelder. Kommunedirektøren vurderer virkningene for omgivelsene som akseptable. Planområdet er sentrumsnært med svært god kollektivtilgjengelighet. Planforslaget er i tråd med overordnede mål for byutviklingen.

Planlagt gjennomføring

Forventet oppstart av anleggsarbeid vil være samtidig som planen blir vedtatt. Det er avklart at det kan gjennomføres parallell byggesaksbehandling. Planlagt byggestart er våren 2020.

Innspill til planforslaget

Oppstart av planarbeidet ble varslet 08.11.2019 med frist for innspill satt til 03.12.2019. Det kom inn to merknader under varslingsfasen. Disse ble oppsummert og kommentert i saken når planen ble sendt på høring. Hovedtema i innspillene var tetthet og høyder, og trafiksikkerhet langs østsiden av Industriveien.

Offentlig ettersyn og høring for planforslaget ble kunngjort i Adresseavisen 21.03.2020, med høringsfrist 02.05.2020. Det kom inn ni merknader. Merknadene fra høringsfasen er oppsummert og kommentert nedenfor. Det foreligger ingen vilkår til egengodkjenning på planforslaget som sendes til sluttbehandling.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 23.03.2020:

Fylkesmannen gir faglig råd om at retningslinje for støy og støv i arealplanlegging, T -1442/16 kapittel 4 og T-1520 kapittel 6, gjøres gjeldende for bygge- og anleggsfasen.

Kommunedirektørens kommentar: Retningslinje T-1442/16 kapittel angir tallfestende grenseverdier som er retningsgivende for støy fra bygge- og anleggsarbeider. Å gjøre disse grenseverdiene bindende gjennom reguleringsbestemmelser vil i enkelt faser av arbeidet ofte ikke være mulig å overholde. Hovedmotivasjonen i retningslinjen er å unngå unødvendig støy og støvplager, og ha gode rutiner for varsling slik at berørte naboer får en forutsigbar situasjon. Retningslinjen har et sett av anbefalinger om hvordan bygge- og anleggsstøy bør håndteres, og det vises til regler for tidsbruk og innhold i varsling til naboer. For å sikre at hensikten med retningslinjen blir ivaretatt, tas følgende tillegg til reguleringsbestemmelsene § 9.1, andre avsnitt: «Det skal lages prognoser av forventet støy i bygge- og anleggsfasen i tråd med anbefalinger i kapittel 4 i retningslinje T-1442/16. Varslingsrutiner angitt i kapittel 4 i T-1442/16 for støyende arbeider skal følges.»

Trøndelag fylkeskommune, datert 20.03.2020

Løsning for håndtering av terreng vest på tomta fremkommer ikke av situasjons- og vegplan. Vi regner med at dette lar seg løse. Fylkeskommunen har ingen innsigelser eller andre merknader til planen.

Kommunedirektørens kommentar: Løsning for terrengskråningen på vestsiden av tomta er vist i illustrasjonsplanen. Krav om detaljert og kotesatt utomhusplan i målestokk 1:200 er sikret i bestemmelsene § 3.1.

Statens vegvesen, datert 23.03.2020:

Statens vegvesen registrerer at planforslaget ser ut til å ivareta myke trafikanter på en god måte og har ellers ingen merknader til planforslaget som primært berører kommunale veger.

Kommunedirektørens kommentar: Uttalelsen tas til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 01.04.2020:

NVE støtter konklusjonen med at tiltaket er trygt både når det gjelder utglidning/skredfare i seg selv, samt i forhold til farene for å kunne bli truffet av skred ovenfra. De anser derved forholdet til skredfare som avklart.

NVE minner om at det er blitt sendt på høring endringer både i forurensningsloven, plan- og bygningsloven og TEK17 med tanke på å bedre håndteringen av overvann. Forslaget til endringer i TEK innebærer et ønske om å harmonisere kravene mht. flomfare og dimensjonerende nedbør. Dersom anbefalingene blir vedtatt, vil det være 200-års nedbør som vil være dimensjonerende for denne type tiltak (slik det er for flom). NVE sier at det derfor kan synes å være framtidsrettet å ta høyde for økte verdier allerede nå.

Kommunedirektørens kommentar: Det er i VA-planen tatt høyde for 200 års flom, mens det for nedbør er 20-års hendelsene som ligger til grunn. Dette er i tråd med gjeldende regelverk og Trondheim kommunes nylig vedtatte VA-norm. Forslagsstiller har levert et tilleggsnotat som sier at VA-planen i stor grad oppfyller intensjonene som ligger i forslaget til endring av lover og regelverk. Ved større regnhendelser enn 20-årsregnet vil overvann renne på overflaten. Det er blant annet i VA-planen vist hvilken retning vannet skal renne for å unngå skade på eiendom. Dagens krav er at en skal vise at overvannsløsningen kan håndtere et 20-årsregn med klimapåslag. Det er ikke gjort beregninger for dimensjonering av flomvegene for et 200-årsregn. Det er det som mangler i

forhold til oppfyllelse av et eventuelt framtidig krav om dokumentert håndtering av 200-års overvannsavløp.

Bane Nor, datert 14.04.2020:

Bane Nor sier at i de mottatte dokumentene ved offentlig ettersyn, er ikke Bane NORs uttalelse nevnt i oppramsingen av innkomne uttalelser. De ber derfor kommunen om tilbakemelding på om deres uttalelse ved oppstart.

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane Nor er opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. Bane Nor viser til at det er fremdeles uklart hvor framtidig godsterminal/logistikknutepunkt i Trondheimsregionen vil bli plassert. Nytt logistikknutepunkt sammen med eventuell oppgradering av Heggstadmoen, vil kunne medføre behov for utvidelse av jernbaneinfrastrukturen på Heimdal.

Det er positivt at det er gjennomført fagkyndige vurderinger av overvannshåndtering og grunnforhold, samt at dette er tema i bestemmelsene. I den videre planleggingen er det viktig at det legges vekt på at tiltaket ikke skal føre til økt fare for drenerings-, flom-, erosjons- og stabilitetsulempen for jernbanen. Dette gjelder både anleggsfasen og permanent.

Bane Nor viser til at tiltak nærmere nærmeste jernbanespors midtlinje enn 30 meter, er avhengig av tillatelse etter jernbaneloven § 10.

Kommunedirektørens kommentar: Verken forslagstiller eller kommunen kan se å ha mottatt



uttalelse fra Bane NOR i forbindelse med varsel om planoppstart. Dette ble derfor etterspurt i e-post fra kommunen 24.04.2020. Bane Nor ettersendte uttalelsen 27.04.2020, men bemerket da at de ikke har ytterligere kommentarer utover deres uttalelse fra 14.04.2020. Begge merknadene ansees fra kommunedirektøren som ivaretatt og svart ut. Som figuren til venstre viser er avstanden fra angitt byggegrense til nærmeste jernbanespors midtlinje 48 meter. Tiltaket utløser dermed ikke krav om

tillatelse etter jernbanelovens § 10.

Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT), datert 14.04.2020:

TBRT 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.

TBRT 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 ivaretas for å forebygge en eventuell brann jf. TEK 17 § 11-6.
- Kjeller som evt. bygges utenfor bygningskropp må tåle belastningen ovenfra.
- Alarmorganisering for brannalarmanlegget må være utført på en slik måte at brann- og

redningstjenesten kan gjøre en rask og effektiv innsats uten unødig tidsopphold.

- Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det også tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskap
- Dersom det tilrettelegges for lading av fremkomstmidler (som el-sykler og el-biler) i innvendig parkering, må brann sikkerheten ivaretas. Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor ikke parkering av gassdrevne kjøretøy i parkeringskjeller under bakkenivå.
- Det påpekes at tilgjengelighet for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når bygget/byggene tas i bruk.
- 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*.

Det minnes om at planlagte bygninger, politistasjon, høyst sannsynlig vil bli vurdert som særskilt brannobjekt i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven § 13. I den forbindelse ønsker TBRT å kunne uttale seg i den videre saksgangen

Kommunedirektørens kommentar: Oppstillingsplasser for brann- og redningskjøretøy og tilgjengelighet for innsatsmannskaper er ivaretatt i planforslaget. Det er ikke planlagt oppstillingsplass for brannbil over kjeller utenfor bygningskropp. Øvrige forhold vil bli fulgt opp i videre plan- og prosjekteringsarbeidet.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), datert 23.04.2020

DSB har sendt en generell merknad der de viser til fylkesmannens rolle med et overordna ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, da de ikke har kapasitet til å gå gjennom alle plansaker selv. De viser også til to av deres veiledere.

Kommunedirektørens kommentar: Tas til orientering.

AtB, datert 24.04.2020:

AtB ønsker at eksisterende og manglende holdeplasser i Industriveien og Johan Tillers veg, på begge sider av veien tas inn i reguleringsplanen og utformes etter prinsippet om universell utforming. De ber om at det settes av areal til leskur for ved alle holdeplasser nevnt over. Dimensjonerende kjøretøy er 18 m buss. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken ivaretas i anleggsfasen. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene. AtB ønsker å delta i samråd/være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken

Kommunedirektørens kommentar: Reguleringsplanen omfatter ombygging av den holdeplassen som ligger naturlig i tilknytning til planområdet. Det er her avsatt tilstrekkelig plass for leskur på arealet som er regulert til plattform, felt SKH, på holdeplassen i Industriveien. Planen omfatter i tillegg utbedring av fortau og ny sykkelveg langs Industriveien. Behovet for oppgradering av holdeplasser i området omkring må sees i sammenheng med eventuelle andre tilgrensende utbyggingsprosjekter. Fremkommeligheten for kollektivtrafikken i anleggsperioden ivaretas gjennom planen for beskyttelse av trafikanter og omgivelser.



Figuren viser sporingskurver

varemtak for næringsbygget i sør, rett ved innkjøringen fra Industriveien. Snumulighet ved politistasjonen og næringsbygget er ivaretatt. Sporingskurver gjort for 12 meter lastebil.

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.

Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), datert 16.04.2020

All varetransport er en del av en transport, derfor må varemottakene planlegges for minimum lastebil 12 meter. I tillegg til varemottak til politistasjonen må det også etableres varemottak til næringsbygget på østsiden.

Planen må legge opp til at alle vareleveranser skal kunne forgå uten at kjøretøyene må rygge. Dette vil også ivareta vareleverandørenes arbeidsmiljø i henhold til gjeldende regelverk. LUKS viser til regelverk og regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak.

Kommunedirektørens kommentar: Det tillates ikke flere inn- og utkjøring fra planområdet til Johan Tillers vei, og varebiler må derfor snu inne på området. Det er lagt opp til