



«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Vår saksbehandler
Karoline Marken Smenes

Vår ref.
2023/10146
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.
«REF»

Dato
18.10.2024

Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, detaljregulering - Heimdal helse- og velferdssenter - Begrenset høring

Planforslaget for Heimdal helse- og velferdssenter m. fl. lå ute til offentlig ettersyn i perioden 5. mars - 29. april i år. Etter bearbeiding og forslag om nye endringer ser byplankontoret behov for å sende planforslaget på begrenset høring. Bearbeidet planforslag oversendes dere som berørt myndighet eller som berørt nabo/beboer.

Dokumentene er tilgjengelige på kommunens hjemmeside:
<https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/kunngjoring-arealplan/>

Bakgrunnen for ny høring

Planforslaget har fått endret utforming siden førstegangsbehandlingen, etter innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune om trafiksikkerhet og Statsforvalteren i Trøndelag om antall parkeringsplasser og støy, samt innspill fra naboer om de samme temaene. Planforslaget omfatter nå to alternative kjøremønstre for varelevering og renovasjon. Det er gjort nye støyvurderinger for disse løsningene, spesielt for eksisterende bebyggelse i J. O. Stavs veg 1 og 2. For oversikt over eksisterende parkeringskapasitet, og foreslått parkeringsandel vises det til egne vedlegg i saksdokumentene.

Det er også ønskelig å få tilbakemelding på om innsigelsene fra Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren er imøtekommet i saken og begge forslagene om nytt kjøremønster. Hvilket alternativ av de to kjøremønstrene som velges vil besluttes av kommunen i forbindelse med endelig vedtak av planen. Skiltplaner, skiltlister for vendehammer og rundkjøring med sporingskurver er også vedlagt saken.

Trøndelag fylkeskommune har følgende innsigelser i saken inntil (brev datert 29.04.2024):

- Parkeringsplassene på o_PP langs Ringvålvegen fjernes.
- Avkjørselspila på sørøstlig side av Ringvålvegen 3-7 tas ut av plankartet.

- Det tas inn rekkefølgekrav i bestemmelsene om etablering av stengsel, eventuelt bom eller pullerter på torget.

I tillegg ønskes tilbakemelding fra Statsforvalteren i Trøndelag vedrørende deres innsigelser i saken i brev datert 24.04.2024:

- Planens bestemmelser må sikre maksimalt antall parkeringsplasser som bidrag til å nå nullvekstmålet.
- Bestemmelsene må sikre beboerrom mot stille side, og så lenge grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.
- Bestemmelsene må sikre at luftforurensing og støy er godt nok ivaretatt i bygge- og anleggsfasen.

Se forslag til nye bestemmelser der endringene er markert i linken over.

Kjøremønster

På bakgrunn av innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune er det valgt å se nærmere på spesielt to alternativer for kjøremønster. Følgende premisser er lagt til grunn for begge alternativene:

- Å løse innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune.
- Å unngå store nyttekjøretøy gjennom J. O. Stavs veg ettersom gatesnittet er trangt.
- Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter med gangtrafikk i sentrum.
- Urban kvalitet i opparbeidelsen.
- Det er sporet for lastebiler for varelevering og boggibuss for renovasjon. *Det er avklart med Rema/Ringvålvegen 3-7 at det ikke er nødvendig å spore for semitrailer for varelevering.*

Enveiskjøring (rundkjøring) - Alternativ "1"

Enveiskjøring (rundkjøring) for nyttekjøretøy med innkjøring øst for Ringvålvegen 3-7 og utkjøring i vest som i dag.



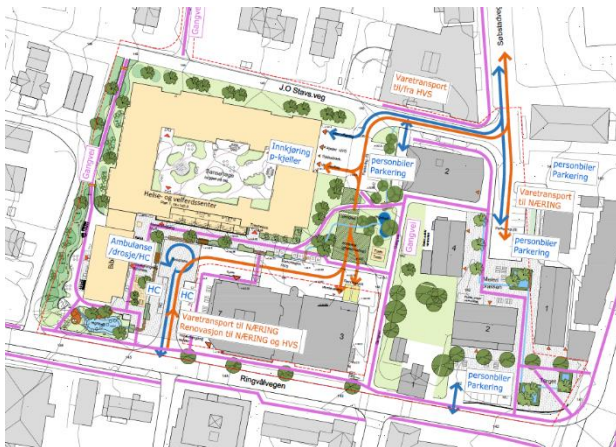
Samme illustrasjonsplan men med linjer for kjøremønster basert på type kjøretøy til venstre

Unikt ved dette alternativet:

- Renovasjon og varelevering kjører inn via eksisterende gang- og sykkelveg øst for Ringvålvegen 3-7. Dersom Vinmonopolets varelevering må skje i motsatt retning, må det skiltes særskilt.
- Ramper for varelevering og komprimatorer (for Ringvålvegen 3-7) bygges om til skråstilte ramper.
- Renovasjon for Heimdal HVS flyttes til sør for HVS slik at de nedgravde containerne kan betjenes fra samme kjøremønster.
- Personbiltrafikk til parkeringskjeller inkludert hjemmetjenestens tjenestebiler, samt varelevering til HVS går via J. O. Stavs veg.
- Nyttekjøring vil ikke krysse ganglinje øst-vest internt i området, og beplantet grønnstruktur kan heller utgjøre naturlig stengsel på tvers i stedet for pullert eller bom.

Inn- og utkjøring (vendehammer) - Alternativ "2"

Inn- og utkjøring (fra samme sted) for nyttekjøretøy fra eksisterende avkjørsel vest for Ringvålvegen 3-7 og vendehammer inne på området. Dette er samme løsning som i dag.



Samme illustrasjonsplan men med linjer for

kjøremønster basert på type kjøretøy til venstre

Unikt ved dette alternativet er:

- Renovasjon og varelevering kjører inn og ut (fra samme sted) fra Ringvålvegen vest for Ringvålvegen 3-7 og snur via vendehammer.
- Rygging inn til eksisterende ramper for varelevering og komprimatorer løses i en bevegelse. Dersom man må rygge, er dette ryggbevegelsen som er foretrukket retning i forhold til oversikt for sjåfør.
- Renovasjon for Heimdal HVS flyttes til sørvest for HVS slik at de nedgravde containerne kan betjenes fra samme kjøremønster.
- Personbiltrafikk inn og ut av parkeringskjeller, inkludert hjemmetjenestens tjenestebiler, samt varelevering til HVS går via J. O. Stavs veg.
- Alternativet medfører at hovedlinja for gående fra Meieriplassen til torget brytes med vendehammer, og i teorien flyttes lenger nord internt gjennom området. Deler av ganglinja fra Meieriplassen vestover er tatt ut av dette alternativet. Det etableres stengsel som hindrer gjennomkjøring.
- Varelevering for Vinmonopolet må skiltes særskilt for å ivareta levering som i dag. Denne blir eneste bil på gang- og sykkelveg.

Byplankontorets vurdering av endringene

Første del tar for seg byplankontorets forslag til å imøtekomme innsigelsene fra Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag. I andre del gis det en vurdering av endringene som foreslås.

Innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune

- Begge forslagene vurderes å ivareta innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune.
- Parkeringsplasser langs Ringvålvegen (o_PP) er fjernet i begge alternativene.
- Avkjørselspil på sørøstlig side av Ringvålvegen 3-7 tas ut av plankartet. Tillatelse til nødvendig varelevering skiltes.

- I begge alternativene kan det etableres naturlige stengsel for kjørende på tvers av planområdet.

Oppfølging av innsigelser fra Statsforvalteren i Trøndelag

Det er utført en grundigere kartlegging av dagens parkeringssituasjon og synliggjort bedre hva som blir parkeringsdekningen i planforslaget. Se kunngjørings siden for vedleggene. For eksisterende parkeringskapasitet er det lagt til grunn 162 stk bilparkeringsplasser. For planlagt situasjon er det lagt til grunn totalt 148 stk bilparkeringsplasser. I reguleringsbestemmelse § 5.6 *Parkeringskjeller, o_PH* er det satt minimumskrav på 50 stk og maksimumskrav på 85 stk parkeringsplasser.

Samlet, innen formålene "o_TO3" og "T" tillates maksimum 125 parkeringsplasser for bil, se § 3.5 *Parkering*. Det vesentlige med tanke på planlagt parkeringssituasjon er parkeringsbehovet for HVS (26 stk parkeringsplasser). Slik at den reelle forskjellen mellom *offentlige parkeringsplasser* med dagens (162 stk) og ny parkeringssituasjon (148 – 26 til HVS = 122 offentlig), er en reduksjon av det offentlige tilbudet. I tillegg er det lagt inn bestemmelseområder (#1-#3) for offentlig parkering som begrenser utstrekningen av parkeringsflate i forhold til dagens situasjon. Det er også tatt hensyn til å opprettholde en viss andel offentlig parkering, ettersom Heimdal sentrum også fungerer som sentrum for distriktene rundt. Vi mener derfor at andelen parkeringsplasser i planforslaget er akseptabel i forhold til å imøtekomme målet om nullvekst i personbiltrafikken, samtidig som man ivaretar Heimdals rolle som levende distriktssentrum. Mesteparten av parkeringen i planområdet er offentlig skiltet på kommunal grunn, samt i kjelleren på HVS. Den kan derfor omdisponeres gjennom skiltvedtak på et senere tidspunkt.

- For å sikre beboerrom mot stille side foreslås følgende revidering av bestemmelse § 4.1.3 *Støy*:

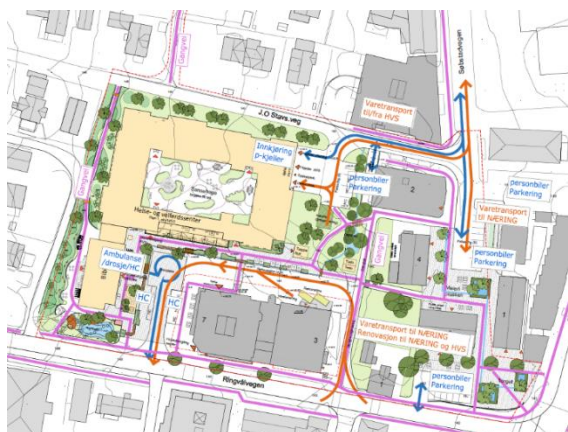
“For sansehage tilknyttet helsebygg skal støynivå være $L_{den} \leq 50$ dB med hensyn på vegtrafikkstøy. For andre utearealer tilknyttet helsebygg skal støynivå være $L_{den} \leq 55$ dB. Luftinntak skal plasseres over tak eller bort fra veg. Tabell 2 i støyretningslinjen «Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442:2021» skal legges til grunn for ny støyfølsom bebyggelse. For boenheter med støynivå over $L_{DEN} > 55$ dB(A) fra veitrafikk, skal støydempende tiltak vurderes. Ved etablering av boenheter i gul støysone skal alle boenheter ha stille side med åpningsbart vindu/dør mot denne siden. Det kan likevel være situasjoner hvor det selv etter arbeid med plangrep ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter. Da kan det unntaksvis tillates dempet fasade som erstatning for stille side.”

Ny bestemmelse tar utgangspunkt i vedlagt revidert støyrapport fra Norconsult versjon 3 datert 30.09.2024.

- For å sikre at luftforurensing og støy er godt nok ivarettatt i bygge- og anleggsfasen, foreslås det et tillegg til reguleringsbestemmelse § 9.5, andre avsnitt, som lyder slik: “Anleggsstøy skal normalt ikke overstige grenseverdiene i tabell 4 og 5 i T-1442/2021. Det skal utføres en støyfaglig utredning for anleggsstøy ved etablering av ny bebyggelse.”

Det er også gjort en vurdering av støykonsekvenser for eksisterende bebyggelse i J. O. Stavs veg. Følgende supplering foreslås i ny § 9.10 *Støyforhold eksisterende bebyggelse*. “For eksisterende støyfølsom bebyggelse hvor økning i veitrafikkstøy utløser vurdering av lokale støytiltak, skal innendørs støynivåer samt støy på uteoppholdsareal tilfredsstille kravene i teknisk forskrift/NS8175 klasse C, eventuelt klasse D der kost/nytteforhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C. Sammen med søknad om IG skal det legges ved dokumentasjon som viser hvordan støyforholdene skal ivaretas.”

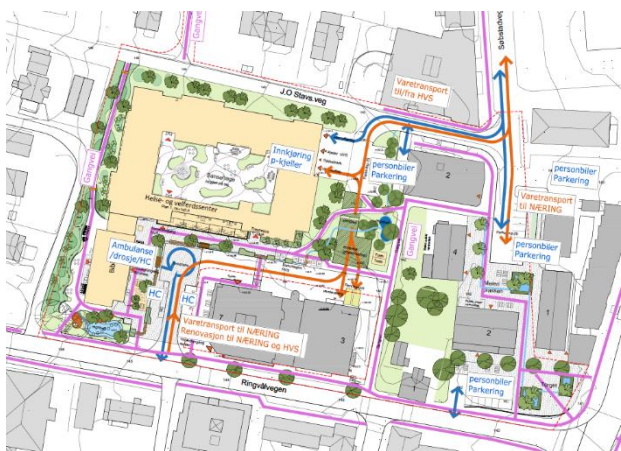
Oppsummering og vurdering av begge alternativene til kjøremønster basert på konsulentens endringsbeskrivelse (vedlagt):



Vurderinger av kjøremønster og trafiksikkerhet
Begge forslagene vurderes å gi tilstrekkelig brukbarhet.

Enveiskjørt løsning (alternativ “1”, rundkjøring) medfører utvidelse av østlig innkjøring fra Ringvålvegen og kjøretøy vil komme nærmere inngangen til Optikk Heimdal (bevaringsverdig bygg) og kjøre på gang- og sykkelvegen. Det er mulig Vinmonopolet må tillates motsatt kjøreretning for varelevering. Dagens ramper til

senteret skrånstilles. Dette gir mulighet for et mer effektiv arealbruk uten vendehammer. Fordelen er at de gående får større plass og det blir mer intuitive ganglinjer.



Alternativet med inn- og utkjøring fra samme sted (alternativ “2”, vendehammer) benytter eksisterende avkjørsel fra Ringvålvegen med sving på vendehammer som i dag. Areal for vendehammer blir definert. Vinmonopolet kan ha samme løsning for varelevering som i dag. Dette alternativet gir mindre inngrep utenfor kommunens eiendom. Ganglinjen mellom nytt torg ved biblioteket og Meieriplassen blir en omveg for gående, ettersom man da ikke får samme opparbeidet tverrforbindelse mellom

byrommene som man får i alternativ 1. I praksis vil man risikere at fotgjengere uansett krysser mellom byrommene.

Vendehammer tar areal som kunne fått mer bymessig opparbeidelse for publikum enn alternativet med rundkjøring. Ganglinjen som går fra øst til vest skal forbinde nytt bibliotek og nytt torg med noen av de viktigste byrommene i sentrum og kollektivknutepunkt. Det er også underdekning på grønne oppholdsarealer i sentrum som er godt skjermet fra støy, noe som er mulig å få til med løsningen med rundkjøring. Byplankontoret mener arealene bør prioriteres for opphold og ferdsel for gående. Alternativet med vendehammer gir mindre rom for beplantning på det indre torget.

Konsekvenser for naboer og omgivelser

Den mest markante løsningen med begge alternativene, sammenlignet med forslaget som lå ute på offentlig ettersyn, er muligheten for å hindre gjennomkjøring mellom J. O. Stavs veg og Ringvålvegen (og motsatt retning). J. O. Stavs veg vil ha varetransport til HVS og personbiler til p-kjeller. Fra Ringvålvegen foreslås det varetransport til næring og renovasjonstransport til næring og HVS. All kjøring med store kjøretøy må merkes innenfor planområdet (følges opp i skiltplan).

Før sluttbehandling, med bakgrunn i ny støyvurdering, vil det være naturlig å vurdere å ta inn bestemmelser som sikrer at J. O. Stavs veg 1 og 2 får lokale støyskjermingstiltak.

Byplankontoret ønsker innspill på de to alternative kjøremønstre for nyttetraffikken i planforslaget, og våre vurderinger for å imøtekomme innsigelser.

Andre endringer:

Sammenlignet med planforslag på høring tidligere i 2024, er det gjort en endring foran J.O. Stavs veg 2. Foran bygget her i dag, er det noe privat parkering i en litt udefinert situasjon (manglende merking etc.). Her var det i tidligere forslag kun regulert fortau. Nå er det regulert en lomme for langsgående offentlig parkering, 3 stk. Det har kommet innspill på å ta vare på noe parkering her.

Enkelte bestemmelser om utforming av HVS er også tydeliggjort, dette er kun beskjedne endringer. Forslag til nye reguleringsbestemmelser ligger i saksdokumentene, og endringene er vist med rød farge.

Eventuelle bemerkninger til endringene

Tidligere innkomne merknader til forslaget vil følge forslaget til politisk behandling.

Eventuelle merknader til planforslaget må sendes Trondheim kommune, byplankontoret, postboks 2300 Torgarden, 7004 Trondheim eller byplan.postmottak@trondheim.kommune.no innen 11. november 2024.

Spørsmål kan rettes til Karoline Marken Smenes på tlf.: 47 71 64 99.

Med hilsen
Trondheim kommune

Ragna Fagerli
byplansjef

Karoline Marken Smenes
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur