

Oppdragsgiver: Søbstadvegen Eiendom AS
Oppdragsnavn: Søbstadvegen 3 og 5
Oppdragsnummer: 639355-01
Utarbeidet av: Ingrid Sæther og Julie Nordhagen
Oppdragsleder: Ingrid B Sæther
Dato: 04.06.2024

Oppsummering - merknader til varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid for Søbstadvegen 3-5 i Trondheim kommune ble annonsert 15.03.24 på Asplan Viaks nettsider, i Adressa og per brev og epost til berørte parter og myndigheter. Frist for innspill var 12.04.24.

Merknadene er oppsummert under.

NR	AVSENDER
01	<p>STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, 8.4.24</p> <ul style="list-style-type: none">• Landbruk:<ul style="list-style-type: none">○ Statsforvalteren er som landbruksmyndighet opptatt av å gi sentrale utbyggingsområder en god utnytting for å redusere arealbehov og press på jordbruksarealene rundt byen.• Klima og miljø:<ul style="list-style-type: none">○ Planområdet ligger innen gul, oransje og rød støysone. Retningslinjene for støy T-1442 med veileder og T-1520 (luftkvalitet) må legges til grunn. Ved avvik må dette synliggjøres og forklares. Tiltak skal ivaretas gjennom reguleringsbestemmelser med klare, juridisk bindende krav og rekkefølgebestemmelser. Evt. avbøtende tiltak bør vises i plankartet. Viser til enighet mellom partene og kommunen i tilbakemeldingsbrev om at ROS-analysen skal omfatte støy/luftkvalitet, herunder også vurdering av samspillseffekter. Hvis det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensing (T-1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. Jf. T-1442/2021 skal kommunen innhente en medisinskfaglig vurdering (kommuneoverlegen) av eventuelle helseeffekter.○ Vil gjøre oppmerksom på at FHI og Miljødirektoratet reviderte i 2023 luftkvalitetskriteriene for eksponering for ulike komponenter, herunder for PM10 døgn 30 µg/m³ (uendret) og år 15 µg/m³ . NO2 døgn er endret til 25 µg/m³ og år 10 µg/m³.

- Støtter seg på kommunens uttalelse om hensyn og vurdering av støy, bla. å sikre gjennomgående enheter med bred nok fasade på de mest støyutsatte områdene. Dempet fasade skal kun unntaksvis tillates som erstatning for stille side for en liten andel av boenhetene. Avvik fra kvalitetskriter og grenseverdier må begrunnes godt. Statsforvalteren er enig i at det i videre planlegging bør vurderes om boliger mot støyutsatte Bjørndalen er det riktige grepet.
- Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Det bør stilles krav til plan for bygge- og anleggsfasen, med krav til støy og støv iht grenseverdier og avbøtende tiltak i kap. 6 i T-1520 og T-1442.
- Støtter kommunens krav til tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kap. 2, forutsetter at dette sikres i bestemmelser og beskrives i planbeskrivelsen.
- Støtter seg på kommunens tilbakemelding om klima, og krav til dokumentasjon om forventede klimakonsekvenser i planen, og stiller seg positiv til kommunens ambisjon om reduksjon av klimagassutslipp generelt i planforslag. Klimaregnskapet bør omfatte både arealbruk utslipp i forbindelse med anleggsarbeider og materialer som brukes i prosjektet.

Kommentar:

- Støy og støv er ikke tema som hører inn under en ROS-analyse, men er utredet i egne fagrappporter.
- Det er per nå ikke utarbeidet en medisinskfaglig utredning for prosjektet. Avventer krav om dette fra Byplankontoret i tilbakemeldingsbrev.
- Utarbeidelse av tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn er utarbeidet, sikres i bestemmelser og omtales i planbeskrivelsen.
- Det er utarbeidet eget klimagassregnskap for prosjektet (tidligfase) med forslag til forbedrende tiltak.

• **Bolig- areal og transportplanlegging**

- Statlige planretningslinjer (SPR-BATP) skal legges til grunn i planen. I by- og tettsteder bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Planforslaget er i tråd med retningslinjene om en bymessig sentrumsutvikling nært kollektivknutepunkt og i tråd med utvikling av kompakte byer og tettsteder.
- Legger til grunn at det tas inn minimumskrav til antall enheter som sikrer at KPA-kravet blir imøtekommet (min. utnyttingsgrad), og tilsvarende begrensninger for parkering (maks antall p-plasser per %BYA).
- Positiv til etablering av mobilitetshus om det legges opp til bruk av miljøvennlige transportformer og det ikke gir flere p-plasser totalt i Heimdal sentrum. Støtter kommunen i at det må etableres andre mobilitetsfunksjoner enn bilparkering for å oppnå dette og at parkeringsnorm for ny KPA legges til grunn i planen.
- Har forståelse for vurderinger om at planinitiativet ikke ivaretar eksisterende strøkskarakter. Det er viktig å begrunne evt. avvik fra kommuneplankravene.
- Støtter kommunens anmodning om å vurdere å bruke tre i prosjektet.

Kommentar:

- Utnyttelse og parkering er forhold som sikres gjennom en reguleringsplan. P-norm for ny KPA legges til grunn.
- Planen vurderes å være i tråd med forslag til ny KPA.
- Tre vurderes brukt som fasademateriale.

- **Naturmangfold**

- o Planforslaget må ta hensyn til evt. miljøkvaliteter i områder. Planen må vurderes etter prinsippene i §§8-12 i naturmangfoldsloven.
- o Planen bør inneholde en vurdering av hvordan deler av naturen i området kan tas vare på og hvordan byggingen kan gjennomføres med minst mulig terrenginngrep. Anbefaler at det lages bestemmelser som sørger for at stedegne trær, planter og vegetasjon tas vare på så langt det er mulig i prosjektet.
- o Det er registrert fiskemåke i planområdet, som er oppført som sårbar (VU) i Norsk rødliste for arter. Planforslagets virkning på fiskemåke må vurderes og hensyntas i videre planlegging. Det er i tillegg registrert flere rødlistede arter utenfor planområdet, som piggsvin, grønnefink (VU), gulspurv (VU), granmeis (VU) i tillegg til tyrkerdue (NT) m.fl. som det også må gjøres en vurdering av.
- o Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer.
- o Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen, Planforslaget må vise hvor midlertidige rigg og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet.

Kommentar:

- Eksisterer ikke natur innenfor planområdet i dag, verken stedegne trær, planter eller vegetasjon. Planområdet utgjør ikke funksjonsområder for de nevnte arter. Ikke registrert fremmede arter.
- Det er ennå ikke bestemt hvor riggområdet skal plasseres. Det er ikke praksis for at dette reguleres i bynære strøk.

- **Overvann**

- o Det må utarbeides en VA-plan som viser hvordan overvann, vann og avløp skal håndteres. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnett, og må gjerne sees i sammenheng med bevaring av vassdrag, kantvegetasjon og grønne flater i området.

Kommentar:

- Det er utarbeidet en VA-plan med eget fagnotat som beskriver hvordan overvann, vann og avløp er håndtert.
-

- **Bruk og håndtering av masser**

- o Mellomlagring og sluttdisponering av jord og steinmasser som ikke er forurenset, skal vurderes i planprosessen jf. M-1243/2018. Det skal synliggjøres hvordan og

hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Overskuddsmasser av jord og stein i forb. med anleggsarbeid er næringsavfall og skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes.

Kommentar:

- [Det er laget en tiltaksplan for forurensede masser. Håndtering av masser sikres også i bestemmelser.](#)
- **Barn og unge**
 - Støtter kommunaldirektørens vurderinger om tema som må ivaretas i planforslaget. Viser til at det ligger en oversikt over sentrale plantema som må ivaretas på folkehelseområdet på [Helsedirektoratets nettside](#).
 - Planforslaget må ivareta god trafiksikkerhet for myke trafikanter, herunder trygg skoleveg. Og det må stilles rekkefølgekrav som sikrer trygge adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter. Det bør ikke planlegges for renovasjon som krever rygging.
 - Fortetting må skje med kvalitet og stedstilpasning. Det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med området boligbehov. Tilgang på sol/lys i boenhetene må ivaretas. Planen må sikre at ny bebyggelsen ikke forringer kvaliteter i nærliggende områder (boliger og uteområder) gjennom høyder, byggenes plassering og skyggevirkning.
 - Planforslaget må ivareta kvalitetskrav iht kommunens norm for uterom og ha gode solforhold. Det må planlegges for uterom på bakkeplan. Universell utforming må ivaretas.
 - Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.
 - Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T2/08.
 - Det må framgå av dokumentene og sikres i bestemmelsene at universell utforming hvordan universell utforming er ivaretatt.

Kommentar:

- [Trafiksikkerhet og trygg skoleveg er utredet i egen trafikk-/mobilitetsrapport og omtalt i planforslaget.](#)
- [Bestemmelsene sikrer bokvalitet, herunder boligsammensetning, støy og uteareal.](#)
- [Byplankontoret må vurdere om det skal stilles rekkefølgekrav mtp skolekapasitet.](#)
- [Bestemmelsene stiller kvalitetskrav til uteareal, torg og gater.](#)
- [Universell utforming ivaretas i utgangspunktet av tekniske forskrift.](#)
- **Samfunnssikkerhet:** Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse, jf PBL §4-3, etter DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Evt. risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene.

	<p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er utarbeidet ROS-analyse inkl. sjekklister i tråd med DSBs veileder.
02	<p>TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, DATO 23.04.2024</p> <p>Overordnet plan og føringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planinitiativet er i tråd med overordnet plan. • Planforslaget tangerer reguleringsplan for ny hovedsykkeltrase som er under utarbeidelse (r20230028). Planene må samordnes. • Planen har et godt utgangspunkt for å kunne bidra til vi når nullvekstmålet. • Fortetting av sentrumskvartalet og etablering av mobilitetshus er i tråd med fylkeskommunens føringer for styrking av regional plan for arealbruk (RPA). <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er avholdt møte med Fylkeskommunen den 4. Juni 2024. Det vises til eget møtereferat. Planforslaget vil forholde seg til plan for nye sykkelruter. Det forventes innspill til planforslaget i forbindelse med offentlig ettersyn og det oppfordres til fortløpende informasjonsutveksling underveis. <p>Arealvurderinger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vil tilrå kommunen som plan- og bygningsmyndighet å finne løsninger som også ivaretar det eksisterende bygningsmiljøet på en akseptabel måte. Fortetting skal ikke gå på bekostning av kvalitet i byutviklingen. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget vurderes å være i tråd med forslag til ny KPA og er presentert med illustrasjoner i tråd med Trondheim kommunes veileder. <p>Fylkesveg, trafiksikkerhet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fylkeskommunen forventer at kommende planarbeid tar opp i seg trafikale endringer som vil forekomme som resultat av etablering av nytt helse- og velferdssenter på Heimdal. Her skal det også etableres et viktig byrom, med hovedadkomst fra J. O. Stavs veg. Dette vil få følger på Søbstadveien og krysset Søbstadvegen – Bjørndalen (fv. 6682). Nytt helse-/velferdssenter vil gi en betydelig trafikkøkning i Søbstadvegen, en økning i ÅDT som anslås opp mot 1200 kjøretøy per døgn. Fylkeskommunen forventer at det utarbeides en trafikkanalyse i løpet av planarbeidet, som tar høyde for en fremtidig trafikkøkning for alle trafikantergrupper. • Fylkeskommunen arbeider for tiden med en plan for ny hovedsykkeltrase – sykkelekspressveg - langs Bjørndalen. Sykkelekspressvegen går forbi det varslete planområdet til Søbstadveien 3 og 5. De to planene må koordineres. • Det må sikres at fremtidige løsninger ikke bidrar til tilbakeblokkering nordover på fylkesvegen for kollektivtrafikken. • Ettersom det kan forventes en stor trafikkøkning i J. O. Stavs veg – Søbstadvegen – Bjørndalen, både som følge av foreliggende plan og som følge av tilgrensende planer, er det mulig det vil bli nødvendig å regulere ekstra svingefelt eller andre trafikk-løsninger.

Fylkeskommunen vil derfor kreve at foreliggende plan utvider sine plangrenser til å inkludere både krysset J. O. Stavs veg - Søbstadvegen samt krysset Søbstadvegen - Bjørndalen / fv. 6682. For å holde mulighetene åpne for endring av fremtidige kryssløsninger, må hele vegarealet i krysset til fylkesvegen inkluderes, ikke bare gang-/sykkelveg vest for Bjørndalen / fv. 6682 som varsel om planoppstart foreslår. Vi ber om at **planavgrensningen mot øst blir trukket 5 meter ut fra fylkeskommunens vegkant.**

- Planarbeidet må også synliggjøre fremkommeligheten for gående og syklende gjennom tilgrensende kryss.

Kommentar:

- Det er utarbeidet en trafikk-/mobilitetsrapport for prosjektet der ovennevnte forhold belyses og omtales. Konsekvenser for trafikk er også omtalt i planbeskrivelsen.
- Resultatene fra kapasitetsberegningene viser noe endring i belastning for de ulike vegarene, men krysset er fortsatt beregnet å ha god avvikling med dagens trafikk pluss trafikk fra planforslaget og plan for nytt helse- og velferdssenter. Det vurderes med bakgrunn i kapasitetsberegninger å ikke være behov for et venstresvingefelt. Dersom det konkluderes med at det likevel skal etableres venstresvingefelt, vil være nødvendig med arealutvidelse nordover mot Søbstadvegen 7.
- Planavgrensning er utvidet. Endelig planavgrensning må avklares i samråd med Byplankontoret. Ny plan for helse- og velferdssenteret har også J.O. Stavs veg som del av sin planavgrensning, og dette grensesnittet må avklares som en del av planprosessen.

Støv og støy:

- Det må redegjøres for eventuelle støyskjermingstiltak, og vi forutsetter at de plasseres utenfor fylkeskommunens eiendom.

Kommentar:

- Det er utarbeidet egne rapporter for støy og lokal luftforurensing, der blant annet tiltak er omtalt. Det planlegges ingen langsgående støyskjerming langs tilgrensende veier.

Samferdsel:

- Nord i planområdet er Søbstadvegen noe smal for at busser kan passere i hver sin retning. Fylkeskommunen anbefaler å se nærmere på eksisterende veibredde og ber om at det avsettes tilstrekkelig vegbredde i planforslaget slik at to busser kan passere hverandre. Feltbredden bør være minimum 3,25 m ettersom bussene er 3,05 m bred med speil.

Kommentar:

- Tilstrekkelig kjørefeltbredde reguleres som en del av planforslaget.

Nærområdet, barn og unges interesser og universell utforming:

- Oppfordrer til at planarbeidet sikrer gode og universelt utformede koblinger mellom Heimdal stasjon og planområdet.

- Oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges og ivaretas gjennom planprosessen. Dette for å sikre områder med god kvalitet, lavt støynivå og lite støv.
- Viktig at trafiksikker adkomst til skole og andre målpunkt for barn og unge utredes og beskrives.
- Opptatt av at sentrumsområdet på Heimdal får attraktive utadvendte fasader på bakkeplan.
- Anbefaler at det vurderes fjernvirkning og konsepter for estetikk i sammenheng med omliggende bebyggelse. Konsepter for estetikk kan være bygningenes møte med bakken, terrengmurer, fasade- og volumoppbygging, hjørneutforming, takform, og bruk av materialitet og farger.

Kommentar:

- Trafikk- og mobilitetsnotat redegjør for ulike løsninger ofr myke trafikanter. Planforslaget sikrer god kobling mot Heimdal stasjon.
- Det finnes ikke areal tilrettelagt for barn og unge innenfor planområdet i dag. Planforslaget legger til rette for gode uteareal og torg, som også kan benyttes av barn og unge.
- Skoleveg er omtalt i trafikknotat. Planforslaget ivaretar trygg skoleveg.
- Planforslaget sikrer utadvendte fasader.
- Planforslaget er illustrert iht. illustrasjonsveilederen.

Kulturminner:

- Viser til prosessplan for Heimdal sentrum med forslag til videre utvikling (2020) og Strategi for bevaring og stedsidentitet for Heimdal sentrum (2022). Videre utvikling må stå i samsvar med disse to dokumentene.
- Støtter byplankontorets vurderinger. Vurderer er at den samlede foreslåtte utnyttelsen av tomten er for høy, og tillater et volum som er større enn det området tåler.
- Fylkeskommunen som kulturminnemyndighet råder til å redusere høyder og dele opp volumer. Vi oppfordrer til å inkludere teglsteinsgården fra 1980-tallet i Søbstadvegen 3 for gjenbruk.
- Foreløpige vurdering tilsier at det vil være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8.

Kommentar:

- Planområdet ligger ikke innenfor de omtalte områdene i strategi for bevaring og stedsidentitet for Heimdal sentrum. Planforslaget ivaretar viktige fellesfunksjoner som nevnt i prosessplan for Heimdal sentrum.
- Utnyttelse anses å være i tråd med overordnede planer for planområdet.

	<ul style="list-style-type: none"> • Deler av fasadematerialet for Søbstadvegen 3 vil kunne gjenbrukes lokalt i prosjektet. Det er utarbeidet en egen ombrukskartlegging. <p>Ombruk og gjenbruk</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statlige føringer for gjenbruk og ombruk legger opp til å gjenbruke eksisterende bebyggelse av i så stor grad som mulig. Anbefaler å se på teglsteinsgården i Søbstadvegen 3 som en del av planforslaget. For bygningsmasse som rives oppfordrer vi til ombruk og gjenbruk av byggematerialene som rives, i tråd med føringer fra RPA og FNs bærekraftsmål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er gjennomført ombrukskartlegging for eksisterende bebyggelse. Planforslaget legger til grunn at Søbstadvegen 3 skal rives, men at teglsteinen kan gjenbrukes lokalt i prosjektet.
03	<p>ATB, 12.4.24</p> <p>AtB betjener Heimdal stasjon utenfor planområdet med linjene 1, 2, 16, 46, 50, 52 og 53, 104, 109 og 311. Det er et høyt trafikkert område der linje 2, 50, 52, 53 og 104 kjører på Søbstadvegen forbi planområdet (nord og øst).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Søbstadvegen nord for planområdet er noe smal. Feltbredden til bussene som kjører her bør være på 3,25 m (inkl. speil). AtB oppfordrer planarbeidet til å se nærmere på den eksisterende vegbredden, om det er smalere enn i gjeldende plan ber AtB om at det settes av tilstrekkelig kjørefeltbredde. • Det er viktig at Søbstadvegen har god og trafiksikker utforming, og gode og universelt utformede koblinger mellom Heimdal stasjon og planområdet, da dette kan bli et trafikkert område. • Endelig løsning for utforming av veg må avklares med vegeier (Trondheim kommune). • Ber om at god framkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen og at dette sikres i bestemmelsene. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en trafikk-/mobilitetsrapport for prosjektet der ovennevnte forhold belyses og omtales. • Tilstrekkelig kjørefeltbredde reguleres som en del av planforslaget.
04	<p>BANE NOR, 9.4.24</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planområdet ligger nær Dovrebanen og Heimdal stasjon. Bane NOR er opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. • Det må vurderes om det planlagte tiltaket kan føre til setninger, utglidninger etc. på jernbanen. Evt. nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives. Jernbanens sikkerhet må ivaretas både i anleggsfasen og permanent.

	<ul style="list-style-type: none"> Adkomsten til fylkesveg 6682 må holdes åpen til enhver tid, slik at alternativ transport (buss for tog) alltid sikres framkommelighet. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Planforslaget anses ikke å ville påvirke jernbanen på noen måte.
05	<p>STATENS VEGVESEN, 20.3.24</p> <ul style="list-style-type: none"> Ber spesielt om at man inngår dialog med initiativtakerne for realisering av Heimdal helse- og velferdssenter med bakgrunn i trafikale utfordringer i området. Om man gjør ulike plangrep som motvirker hverandre, kan det lett oppstå uheldige situasjoner. Forventer at det legges tilrettelegges for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming. Snu og atkomstmulighet for renovasjons- og utrykningskjøretøy må ivaretas. SVV registrerer at planinitiativet ikke er i tråd med tilbakemeldingsbrevet fra TK 7.12.23. Det er noe uryddig når man varslar oppstart av et planarbeid som ikke er samordnet med signaler fra kommunale planmyndigheter. SVV slutter seg til nevnte tilbakemeldingsbrev. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Det er avholdt møte med Fylkeskommunen den 4. juni vedrørende tilsvarende innspill. Det er utarbeidet en trafikk-/mobilitetsrapport for prosjektet der ovennevnte forhold belyses og omtales. Planforslaget legger til rette for myke trafikanter i tråd med prinsipper for UU. Snu og atkomstmulighet for renovasjons- og utrykningskjøretøy er ivaretatt, og er vist prinsipielt i illustrasjonsplanen.
06	<p>NVE, 25.3.24</p> <p>Viser til NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan, som leder gjennom alle NVEs fagområder og gir verktøy og innspill til hvordan tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Forslagsstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</p> <p>Viser også til NVEs nettsider for arealplanlegging med info og veiledning etter plannivå www.nve.no/arealplanlegging samt NVEs kartløsninger.</p> <p>Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn, og det må framgå tydelig fra plandokumentene hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.</p> <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Planforslaget redegjør for flomveier og grunnforholdene i området.
07	<p>TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS, 21.3.24</p> <ul style="list-style-type: none"> Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats uansett årstid. Kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøy og vannforsyning til brannslukking må planlegges tidlig i prosessen. Viser til premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats.

	<ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket må ikke redusere TBRTs tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg. • Parkeringskjeller eller andre rom under bakken må tåle belastningen til utrykningskjæretøyer. Vektbegrensning på dekket må skiltes. • Solcelleanlegg kan være et risikomoment, og må monteres på en slik måte at mannskapene kan gjøre en effektiv slokkeinnsats uten skade på personell (se NEK200) • Lagring og håndtering av farlig stoff kan være risikofylt. Brannfarlig gass må ikke lagres i kjellere og/eller på loft, jf. forskrift om håndtering av farlig stoff. • De branntekniske kravene kan påvirke vesentlige forhold som byggverkets plassering, planløsning og infrastruktur. Anbefaler at tiltakshaver tidlig involverer et foretak med god kompetanse innenfor fagområdet brann, og at den branntekniske rådgiveren følger prosjektet helt til ferdigstilling. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget redegjør for kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøy, og vannforsyning til brannslukking.
08	<p>LUKS, 1.4.24</p> <ul style="list-style-type: none"> • LUKS støtter kommunens krav om varemottak på egen grunn inn i bygget for samtlige næringsadresser/lokaler. Ingen biloppstillingsplasser/varemottak kan etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet. Sjøførenes arbeidsmiljø må ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer. • Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. • Varetransportørene har behov for en lasteplass tilpasset de varer og kjøretøy som må forventes. • Behov for ladepunkter for El-kjøretøy må vurderes. • Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming; §§ 8-4, 8-8 og 8-9, samt 12-1 er relevante. Andre relevante forskrifter og lovverk er nevnt i merknaden. • Biloppstillingsplassen maks kan ha en hellingsgrad på +/- 1 grad samt Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Forholdene som omtalt over anses å være ivaretatt i planforslaget.
09	<p>WANVIK, 19.3.24</p> <p>Mener byggeprosjektet er sterkt overdimensjonert, altfor kompakt og minst 2 etasjer for høyt mot Bjørndalsveien.</p>

	<p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Planforslaget redegjør for høyder og utnyttelse, og er illustrert iht. illustrasjonsveileder for Trondheim kommune. Videre prosess vil avklare hvilken utnyttelse og hvilke høyder som til slutt blir akseptert.
<p>10</p>	<p>EIERSEKSJONSSAMEIET HEIMDAL TERRASSE (GNR/BNR 197/382), 11.4</p> <p>Sameiet Heimdal Terrasse (ferdigstilt 2002) består av 22 eierseksjoner. 21 boligseksjoner og 1 næringsseksjon. Næringsseksjonen disponerer forretningslokaler i hele første etasje samt parkeringsplass mot Søbstadveien. Sameiet har adressene Søbstadveien 12-14 og Ditlev Bloms vei 2. De som bor i sameiet kjøpte sin boenhet mye på grunn av beliggenheten på Heimdal Sentrum, som den gangen sameiet ble bygd, var en trivelig og rolig stasjonsby. Utbyggingen som foregikk den gangen, ble gjort på en måte som sto i stil med den gamle stasjonsbyen og hagebyen rundt og tok vare på Heimdals kvaliteter som boområde. Mange av de som bor i sameiet har bodd på Heimdal hele sitt liv og sett barn og barnebarn vokse opp i et trygt og godt boligområde.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stiller seg bak tilbakemeldingene fra Byplankontoret på de fleste punktene - Savner en plan fra utbyggere og politikere for hvordan de har tenkt å opprettholde det gode bomiljøet. Bekymret for utviklingsretningen på Heimdal sentrum siste 5-6 år, med økt tetthet og utnyttelse. Leilighetene blir mindre og begrensende for hvem som kan bo her. Det er mangel på grøntarealer, møteplasser, lekeplasser for barn og rekreasjonsområder. Stiller spørsmål ved å bygge boliger inn mot jernbanelinjen i lys av ny godsterminal med rygging til Heggstadmoen. Kriminalitet og voldshendelser er økende. - Dimensjon og utseende: Høyde på hovedsakelig 7 etasjer er i strid reguleringsplanen fra 2003-som anbefaler 3 etasjer og mindre bygg og strøkets nåværende karakter. Siktlinjene fra høyden ved Stabbursmoen og ned Ole Kolstads vei blir sperret. Ønsker at man forholder seg til områdeplanen og stedskarakteren på Heimdal, og halvering av antall boenheter. Det må legges opp til variasjon i fasadene, ivaretagelse av siktlinjer, lysforhold og solforhold, samt utadrettet virksomhet i 1. etasje mot Søbstadvegen. Innvendig hageanlegg bør ligge i plan med Søbstadveien og gi adkomst til Heimdalsveien med gjennomgang/tilgang for offentligheten. Lekeplass bør inngå i planen. Ny dagligvare vil ikke gi utadrettet virksomhet, kun økt veitrafikk i kvartalet. Det er ikke behov for ny dagligvare, da det ligger 8 dagligvarebutikker innen 100-400 meter radius. - Trafikkforhold: Krysset mot Bjørdalen (Heimdalsveien) utgjør en propp i trafikkavviklingen i dag. Det er kø hver morgen og ettermiddag oppover og nedover Bjørdalen og nordover Søbstadvegen. Det går 2 metrobusser gjennom krysset. Frykter at Søbstadveien sør og nord for nedkjøringen til krysset med Heimdalsveien vil bli en tungt trafikkert gate med dette prosjektet og utbyggingsplanen for Helse og velferdssenter i J.O.Stavsvei. Bør revurdere planen om at adkomst til det kommende Helse og velferdssenteret og parkeringsgarasje i forbindelse med dette skal ha adkomst fra J.O. Stavs vei. Adkomsten bør være fra Ringvålveien som i dag. Det samme gjelder for det nye biblioteket. Hvis ikke blir det svært mye trafikk fra Søbstadveien og vanskelig å se for seg at viste kvaliteter kan bli realitet. Det vil bli til stor sjenanse for de som bor i hele Søbstadveien, både merknadsstillerne og omsorgsleilighetene nederst i J.O. Stavs vei og Meierigården i tillegg til de som skal bo i det planlagte bygget i Søbstadveien 3-5. Vi minner om at dette også er skolevei for barn i 1.-10 skoletrinn. Det virker lite gjennomtenkt og lite miljøvennlig å flytte

	<p>trafikken og parkeringsplassene som i dag har avkjøring fra handlegaten og hovedferdselsåren Ringvålveien, der det bor få mennesker, til Søbstadveien og J.O. Stavs vei som i dag er boliggate. Dette kan medføre mistrivsel og dårlig helse for beboerne i området.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkeringsforhold: Det må planlegges med tilstrekkelig antall parkeringsplasser i garasjeanlegg til å dekke behovet fra beboerne i det planlagte bygget, samt annen virksomhet som planlegges lagt inn i prosjektet og også noe parkering for offentligheten. Parkering på gaten bør unngås. Er kritisk til uttalelse om at antall parkeringsplasser ikke skal økes ift. i dag og at kunder i dagligvarebutikk skal reise kollektivt. Mange som bor utenfor bysentrum/Midtbyen ønsker/trenger å disponere bil, selv om de bor ved et kollektivknutepunkt. All ferdsel går ikke inn til Trondheim sentrum. Omlandet rundt Heimdal har store avstander og sparsom kollektivdekning. 505 leiligheter uten tilstrekkelig parkeringsdekning kan føre til villparkering eller parkering på andres parkeringsplasser. - Anleggstrafikk, støy og støv: Totalbelastningen i boligområdet blir stor med alle øvrige byggeprosjekter som pågår/er underveis (Søbstadvegen 3-5, Stabbursmoen skole, Helse og velferdssenter og bibliotek). All tungtrafikk forventes å gå gjennom Søbstadveien, J.O.Stavs vei og Ditlev Bloms vei. Dette kan bli langvarig og belastende. Ber om at eksisterende beboere blir hensyntatt nå man lager plan for hvordan dette skal ivaretas, og at dette blir et krav også i forhold til de andre utbyggingene som forventes i området. Adkomstveier til anleggsområdene bør så langt det er mulig forsøkes lagt utenfor de omkringliggende boligstrøk. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Planforslaget redegjør for formål, høyder og utnyttelse, uteareal etc, og er illustrert iht. illustrasjonsveileder for Trondheim kommune. Videre prosess vil avklare hvilken utnyttelse og hvilke høyder som til slutt blir akseptert. - Det er utarbeidet en trafikk-/mobilitetsrapport for prosjektet som redegjør for trafikkforhold og kapasitet i kryss. - Problemstillinger knyttet til adkomst til nytt helse- og velferdssenter omtales ikke i denne reguleringsplanen, men det er gjort trafikkvurderinger for Søbstadvegen som tar høyde for ny trafikk til et fremtidig helse- og velferdssenter. - Det er en forventning om at et nytt mobilitetshus vil bidra til å rydde opp i dagens kaotiske parkeringssituasjon i Heimdal sentrum. - Anleggsvirksomhet vil som regel oppleves belastende for et nærmiljø. Bestemmelsene stiller krav til anleggsfasen og videre oppfølging.
11	<p>LINDA REIDUN LILLEGÅRD, 11.4.24</p> <p>Tilsvarende som uttalelsen fra Eierseksjonssameiet Heimdal terrasse.</p>
12	<p>TELLEFSEN, 11.4.24</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Merknaden omhandler både eksisterende utvikling og strategiarbeid for Heimdal og er omfattende. Den er kortet ned til de mest vesentlige poengene for planarbeidet. Se vedlegg for komplett uttalelse.</i>

- **Overordnet:** Planforslaget har ikke hensyntatt føringene som ligger til grunn for utvikling av Heimdal sentrum og resultatet er et planinitiativ som har;
 - to store, malplasserte klosser som ruver over eksisterende bebyggelse og skaper en skyggefull og utrivelig opplevelse på bakken
 - økt biltrafikk og trafikkonflikter i en gate med lite biltrafikk og mange myke trafikanter i dag
 - lite attraktive uteområder, uten utsikt, i skygge og i støy
- Planinitiativet må forkastes i sin helhet og nytt initiativ må ta hensyn til kommunens føringer. Stiller seg bak Byplankontorets kritikk av planforslaget
- Valg av perspektiv og fine illustrasjoner har virket villedende og må modereres. Lysforhold må være mer reelle.
- **Lokale forhold og utfordringer ved utviklingen av Heimdal sentrum:** Utviklingen av Heimdal sentrum må sette menneskene i sentrum, det vises til strategiarbeid fra Trondheim kommune og eksempler på nye blokkområder som har tilført lite til omgivelsene med lite uteareal, høye bygg og mye skygge. Det er viktig at disse forarbeidene legges til grunn for utviklingen av Heimdal.
 - Videre arbeid må hensynta at antall barn og unge i Heimdal sentrum øker, samtidig som de mister steder å være. Det er stor mangel på plasser for barn og unge i Heimdal sentrum, og små leiligheter og trangboddhet gir større behov for gode offentlige møteplasser.
 - Myke trafikanter bruker i stor grad Søbstadvegen for ferdsel og snarveger over til Bjørndalen, og må holdes skilt fra biltrafikk.
 - Det er siktutfordringer i Krysset Bjørndalen/Søbstadvegen og glatt på vinteren, dette er ikke hensyntatt i kapasitetsberegninger gjort for Helse- og velferdssenteret. Det bør gjøres et grundigere arbeid, der framkommelighet for metrobuss må inngå. Tror det vil bli store trafikkutfordringer med all ny tilført trafikk som vil gi forsinkelser for metrobusslinjen, og at det kan være fare for at bilister bruker lokale gater framfor å stå i kø.
- **Tilbakemeldinger på planinitiativet**
 - Trafikkstøy må tas på alvor. Økt trafikkstøy vil gjør det mindre attraktivt å utvikle torg og uteområder, samt å bevege seg i området, og vegg mot Bjørndalen blir verdiløst når det samtidig legges opp til betydelig trafikkøkning i Søbstadvegen. Torg i sørenden av bygget er et dårlig tiltak, og ligger både i sørenden av bygget og i skygge store deler av året.
 - Virker som intensjonen er å beholde søndre del av Søbstadvegen som et attraktivt område med lite biltrafikk, men merknadsstiller er skeptisk til om dette lar seg gjøre med økte trafikkmengder både nytt helsehus og nybygg/mobilitetshus i Søbstadvegen 3-5 og økt bilstøy i området. Trafikken til området må begrenses, og det må ikke etableres mobilitetshus og dagligvareforretning.
 - Trafikkmengden vil gi dårligere trafiksikkerhet i Søbstadvegen. Inn/utkjøring til tomten inkludert vareleveransen vil ligge tett på t-krysset og må krysse fortau. På vinterstid kan snølagring skape dårlig sikt for kjørende nordfra og vestfra i krysset Ole L. Kolstads veg - Søbstadvegen. Kun beboerparkering vil gi begrenset

	<p>trafikkvekst, men dagligvare og større mobilitetshus kan ikke lokaliseres på tomten.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Det er nok dagligvarebutikker på Heimdal, og ny butikk bør ikke anlegges av hensyn til trafikkstøy og trafiksikkerhet. Dagligvarebutikk her vil trekke med seg mye trafikk inn i en sone som har mye myke trafikanter og være til hinder for fotgjengervennlige akser til Heimdal sentrum. o Planforslaget mangler gode uteareal, aktiviteter eller tilbud for barn- og unge i Heimdal sentrum. Det må tas hensyn til skoleveg for elever til Stabbursmoen skole (sett i sammenheng med innkjøring til Heimdal helse- og velferdshus). o Bygningsmassen i Søbstadvegen 3-5 må tilpasses stasjonsbyens høyder og gi en glidende overgang til den tradisjonelle stasjonsbyen, med fokus på å skape bedre uteområder og ivareta utsikt til omgivelsene. o Bygget tilfører ingen positive kvaliteter til området, men vil være negativt for utsikt, lys og vindforhold for alle som ferdes i nabolaget. Byggene ligger utenfor verneområdet, men må tilpasses dagens høyder og struktur jf. strategiplaner. Omsorgsboligene i J.O. Stavs veg 1 vil få betydelig innsyn og forringelse av utsikt og lysforhold som følge av høyden på bygget. Dette er en sårbar gruppe som det bør tas spesielt hensyn til. Bebyggelsen vil også gi fjerne utsikt og ruve over den nærmeste bebyggelsen i Ole K Kolstads veg og J.O.Stavs veg. o Høyden bør redusere til maks 3 etasjer for alle bygg, og tilpasses tilliggende bebyggelse i stil (Urmakeren i Ole K.Kolstads veg 2). o Fotavtrykket er for stort og det reduserer kvaliteten på hele områder, gir utilstrekkelige uteområder og gir utfordringer for snølagring om vinteren. Bygningsmassen bør trekkes unna Søbstadvegen. Det bør vurderes å beholde noe av den naturlige skråningen mot Bjørndalen. o Byggene må brytes opp, slik at man kan se mellom byggene når man passerer forbi Søbstadvegen og ned Ole L Kolstads veg og J. O. Stavs veg. Beboere i J. O. Stavs veg 1 må beholde lysforhold og noe av utsikten o Areal avsatt til torg eller offentlig tilbud kan økes betraktelig som forlengelse av Meieriplassen, og må skjermes mot støy fra øst. Servicetilbudet må være attraktivt som i dag, med kafétilbud, pingpongbord el. likn. <p><u>Kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Planforslaget redegjør for formål, høyder og utnyttelse, uteareal etc, og er illustrert iht. illustrasjonsveileder for Trondheim kommune. Videre prosess vil avklare hvilken utnyttelse og hvilke høyder som til slutt blir akseptert. - Planforslaget medfører at Søbstadvegen opparbeides som en bygata med bedre tilrettelegging for mye trafikanter. - Det er utarbeidet en trafikk-/mobilitetsrapport for prosjektet som redegjør for trafikkforhold og kapasitet i kryss. Dette inkluderer ny trafikk til planlagt helse- og velferdssenter. Skolevei omtales i vurderingene. - Nytt torg vil ligge vestvendt og få gode solforhold.
--	--

	<ul style="list-style-type: none">- Problemstillinger knyttet til adkomst til nytt helse- og velferdssenter omtales ikke i denne reguleringsplanen, men det er gjort trafikkvurderinger for Søbstadvegen som tar høyde for ny trafikk til et fremtidig helse- og velferdssenter.- Det er en forventning om at et nytt mobilitetshus vil bidra til å rydde opp i dagens kaotiske parkeringssituasjon i Heimdal sentrum.- Anleggsvirksomhet vil som regel oppleves belastende for et nærmiljø. Bestemmelsene stiller krav til anleggsfasen og videre oppfølging.
--	--