

Planbeskrivelse

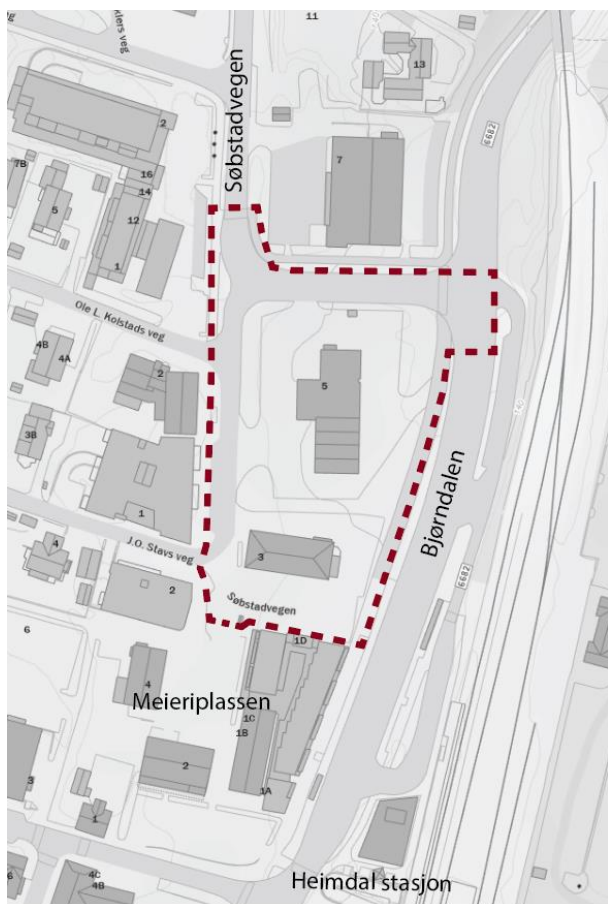
Heimdal Torg, Søbstadveien 3 og 5

Søbstadvegen Eiendom AS

PlanID: r20230044



1. Innledning



Figur 1 Planområdet.

1.1. Plankonsulent og forslagsstiller

Forslagsstiller hos Søbstadvegen Eiendom AS er representert ved Anita Olderø,

anita.oldero@heimdal.no, tel: 458 69 013.

Plankonsulent hos Asplan Viak er representert ved Ingrid Sæther, tel: 412 152 75, epost:

ingridb.sather@asplanviak.no

1.2. Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planen er å legge til rette for et nytt sentrumskvartal på Heimdal. Planområdet planlegges med boliger, dagligvare, forretning- og næringsareal, mobilitetshus og torg samt oppgradering av Søbstadvegen som bygate. Etablering av mobilitetshuset vil kunne bidra til å kunne fjerne en del av dagens gateparkering i Heimdal sentrum. Eksisterende bebyggelse på tomte skal rives /ombrukes. Planområdets avgrensning er på ca. 10 daa. Selve utbyggingstomte er på ca. 6259 m².

Oppstartsmøte ble avholdt 02.10.2023, med referat datert 07.12.2023.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) viser til at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportsystemer. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 omtaler retningslinjer for en bærekraftig areal- og transportutvikling. Fortetting og transformasjon av bolig- og næringsområder fremheves spesielt. Boliger, handel og tjenestetilbud skal bidra til å styrke stedenes attraktivitet og bygge opp under sentrumsfunksjonene.

2.2. Overordnede planer

Byutviklingsstrategien i Trondheim

“Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050” ønsker en fortetting rundt viktige kollektivknutepunkt og en utvikling som ivaretar prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Planområdet ligger langs viktige kollektivårer for buss og tog, og en utvikling på eiendommene vil bidra til å redusere transportbehovet slik at nullvekstmålet kan nås.

Kommuneplanens arealdel:

I gjeldende kommuneplanens arealdel er eiendommene vist som sentrumsformål. I høringsforslaget til kommuneplanens arealdel 2022-2034 er eiendommene avsatt til byggesone 1 sentrumsformål, felt S2. Øst for tomta er det vist hovedveinett for sykkel. Sør for tomta ligger en hensynssone for kulturmiljø. Nord for tomta er Søbstadvegen vist som kollektivtrasé.



Figur 2 Høringsforslag ny kommuneplanens arealdel 2022-2034.

2.3. Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

Prosessplan for Heimdal sentrum (Byplankontoret 2019) beskriver mål for utviklingen i Heimdal sentrum. Planen skal legge til rette for fortetting, økt attraktivitet og bruk av miljøvennlige transportløsninger. Viktige forhold som må avklares på Heimdal er fellesfunksjoner som torg og plasser, grønnstruktur, gange og sykkel og kobling til ny jernbanestasjon.

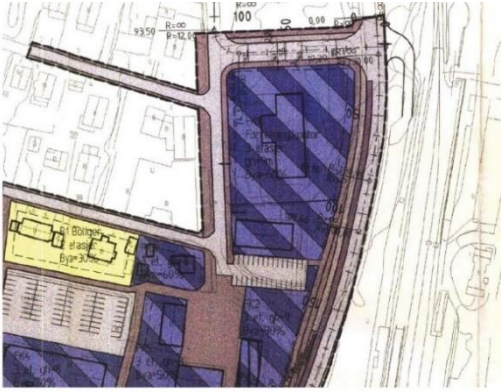
Heimdal sentrum - strategi for bevaring og stedsidentitet (Byplankontoret, høringsforslag 2022)

viser til at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlig transport prioriteres. Heimdals identitet som småby, stasjonsby og kommunesenter bør ligge til grunn og synliggjøres i videre utvikling. Planområdet ligger utenfor de angitte verneklassene og tomtene omtales ikke spesifikt i dokumentet.

2.4. Gjeldende reguleringsplaner

Tomtene er i *Reguleringsplan for Heimdal sentrum*, vedtatt 2.5.2001 regulert til forretning/kontor med en utnyttelsesgrad på 60% BYA og maks tre etasjer. I reguleringsplanen er det vist avkjøring til området fra Søbstadvegen i nord, vest og sør.

Øst for tomten er Bjørndalen regulert i *Reguleringsplan Heimdal omstigningspunkt*, vedtatt 21.06.2018. Reguleringsplanen inkluderer holdeplass for metrobuss og sykkelveg. Anlegget er ferdig bygget.



Figur 4 Plan for Heimdal sentrum.



Figur 3 Utsnitt av plankart, Heimdal omstigningspunkt.

2.5. Tilgrensende planer / pågående planarbeid

- R20220040 Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8: Pågående arbeid med regulering av nytt helse- og velferdssenter.
- R20230028 Bjørndalen: Pågående arbeid med ny hovedsykkeltrase langs Bjørndalen.
- I 2013 ble det påbegynt arbeid for etablering av fortau langs Søbstadvegen. Prosjektet ble lagt på is, men er tatt opp igjen av Miljøpakken i 2020. Det ser ut som dette omfatter Søbstadvegen videre nordover fra planområdet, men ikke vest for planområdet. Det er foreslått 4 ulike alternativer, og alle innebærer at sykkelveg og fortau er plassert på vestsiden av Søbstadvegen.

2.6. Tidligere vedtak i saken

Saken ble behandlet i bygningsrådet PS 62/2024 *Prinsippsak - Videre prosess i detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5, den 05.03.2024.*

Vedtak:

- **Punkt a.** Bygningsrådet vedtar at det videre planarbeidet for Søbstadvegen 3 og 5 skal fortsette med forslagsstillers planforslag.
- **Punkt b.** Bygningsrådet ber om at det arbeides videre med varierende etasjeantall mot Bjørndalen for å skape variasjon uten at det slippes inn støy på uteoppholdsareal og på boligenes stille side.
- **Punkt c.** Det er viktig at høyder inn mot Søbstadveien blir holdt lave slik planforslaget viser og vurdert brutt opp for å sikre en god overgang mot omgivelsene i den gamle stasjonsbyen Heimdal.
- **Punkt d.** Planarbeidet tillates startet opp med disse forutsetningene, jf. plan- og bygningsloven §12-8. Det vises til forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §§ 2 og 4.
- Søbstadveien 3 vurderes bevart eller at materialer fra bygget i stor grad gjenbrukes.

2.7. Krav om konsekvensutredning

Ønsket formål (næring og bolig) er i tråd med gjeldende kommuneplanenes arealdel og forslag til ny kommuneplanens arealdel 2022-2034. Tiltaket vurderes å ikke omfattes av *Forskrift om konsekvensutredninger* jf. kap. 2, og vurderes heller ikke å få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Konsekvensene av tiltaket framkommer i kap. 5 Tiltakets virkning på og tilpasning til omgivelsene.

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Eiendom gnr/bnr	Hjemmelshaver
Søbstadvegen 5, 315/160	Søbstadvegen eiendom AS
Søbstadvegen 3, 315/31	Søbstadvegen eiendom AS
316/43	Søbstadveien 3 2 AS

3.2. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag av et næringsbygg på to plan og en nedlagt bensinstasjon. Næringsbygget huser enkelte bedrifter, blant annet et spisested (Stjernegrillen). Langs Søbstadvegen på andre siden av gaten og sørover er det innslag av både butikker og andre publikumsrettede tjenester. Tilbudet på Heimdal er mangfoldig med detaljhandel, tjenesteyting, bibliotek, kunstforening, spisesteder, Heimdal kirke med mer.

3.3. Stedets karakter, landskap

Heimdal sentrum har i dag en kombinasjon av lav eldre bebyggelse (stasjonsbyen) med innslag av nyere og tyngre bebyggelse. Det er mye byggeaktivitet i området med både boligbygging og næringsbygg, på begge sider av jernbanen.

Selve sentrum har i dag mye grå asfaltflater, hvor man kan kjøre og parkere nær sagt overalt. Sentrum framstår som utflytende og mangler gode bilfrie uterom. De høyt trafikkerte veiene, Ringvålsveien og Bjørndalen/Heimdalsveien, går gjennom Heimdal sentrum. Heimdal sentrum har en underdekning av nærmiljøanlegg og mangler tilbud for rekreasjon og grønne områder. Selve planområdet ligger i et område med slak terrengstigning og relativt små høydeforskjeller. Se vedlagt stedsanalyse for ytterligere omtale.

3.4. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger som en del av Heimdal sentrum langs Søbstadvegen. Planområdet avgrenses av Søbstadvegen i nord og vest, og av Bjørndalen i øst. Planområdet avgrenses videre av et kombinert næring-/boligbygg i sør.

3.5. Kulturminner og kulturmiljø

De kulturhistoriske verdiene i området er knyttet til den historiske bebyggelsen og den landlige bystrukturen som omslutter gater og plasser. I forslag til ny KPA er det foreslått en hensynssone kulturmiljø som berører søndre del av planområdet. Langs Søbstadvegen ligger flere registrerte kulturminner. I høringsuttalelse til ny KPA er det gitt innspill om at hensynssonen må følge eiendomsgrensen.

3.6. Naturverdier

Med bakgrunn i naturbase, er det ikke registrert naturverdier innenfor planområdet. Det ble gjort to observasjoner av



Figur 5 Oversikt kulturminneverdier.

fiskemåke (VU- sårbar) innenfor planområdet i 2009. Det er ikke registrert hekkeklass innenfor planområdet. Nordøst for planområdet er det gjort funn av fremmedarten hagelupin.

3.7. Rekreasjonsverdi, uteområder

Planområdet anses ikke å inneha områder for rekreasjonsverdi i dag. Meieriplassen sørvest for planområdet, består i dag av mye parkeringsflater, men har potensiale for å kunne bli et trivelig torgareal.

3.8. Trafikkforhold

Det er beregnet en turproduksjon på rundt 700 turer per virkedøgn for næringsbygget på planområdet. Selv om bensinstasjonen er nedlagt brukes arealet til parkering for ansatte som arbeider i brakkeriggen på tomten. Omfanget av turer til/fra bensinstasjonstomta antas å være rundt 300 turer per virkedøgn. Samlet gir dette en turproduksjon på rundt 1000 turer per virkedøgn, rundt 900 turer per årsdøgn. Antallet bilturer er beregnet å være rundt 500 bilturer per årsdøgn (ÅDT). Med bensinstasjon i bruk ville bensinstasjonen bidratt til en betydelig høyere turproduksjon.

Adkomst for kjørende til bensinstasjonstomta er både fra Søbstadvegen i nord og i vest, og adkomst til næringsbygget er fra Søbstadvegen i vest. Det er mye tilrettelagt parkering innenfor planområdet i dag.

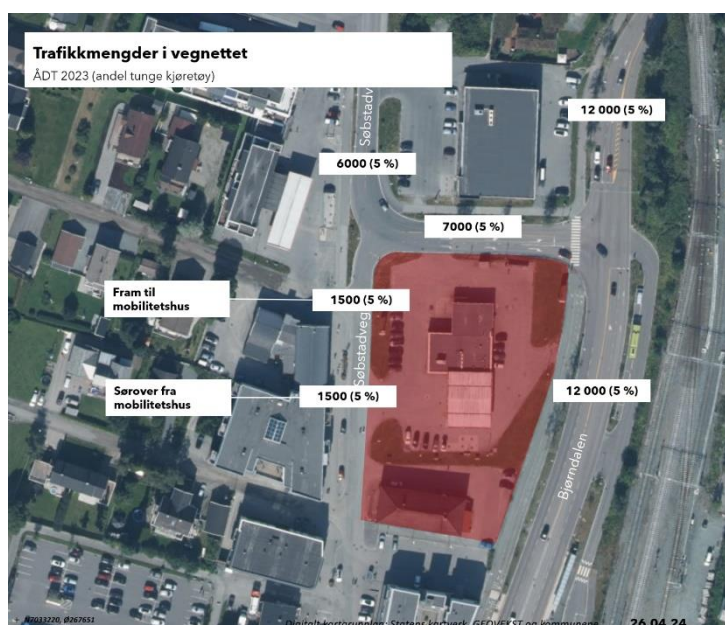
Etter ombygging av kryssområdet Søbstadvegen x Søbstadvegen i 2020 har kryssområdet blitt mer oversiktlig, og det er ikke registrert trafikkulykker i området i etterkant. Fartsgrense langs Bjørndalen, hovedvegen på østsiden av planområdet, er 40 km/t. Ellers er fartsgrense i vegnettet ved planområdet 30 km/t.

Det er tilrettelagt med fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau langs de mest trafikkerte vegene i området.

Trafikksituasjonen i Heimdal sentrum er i stor grad preget av biltrafikk og parkering. Innad på planområdet er det utydelige skille mellom parkeringsareal og kjørebane.

Jernbanen utgjør en barriere. Myke trafikanter har mulighet for kryssing i undergang ved Heimdal stasjon, i bru eller under jernbanen både lenger nord og sør. Avstanden til nærmeste mulighet for å krysse jernbanen er under 150 meter fra planområdet.

Kollektivdekningen i området er god. Både Heimdal jernbanestasjon og kollektivknutepunkt for metrobuss 1 og 2 ligger like ved planområdet.



Figur 6 Trafikkmengder i nærliggende vegnett i dagens situasjon (2023) med andel tunge kjøretøy i parentes. Planområdet er vist med rød skravur.

3.9. Barns interesser

Det er registrert barnetråkk av 5.klassinger i området. Det er påpekt at særlig Søbstadvegen nord for planområdet gjennom Ditlev Bloms veg (skolevei), oppleves som utrygg. J. O. Stavs veg og Ole L. Kolstads veg er vist som skoleveger som ikke oppleves som farlig. Barnetråkk viser at området rundt togstasjonen er fint å oppholde seg i, på grunn av mulighetene for å sitte og oppholde seg der samt skatemuligheter.

Det er godt tilrettelagt for myke trafikanter mot Stabbursmoen barneskole med 3 meter brede fortau både langs Søbstadvegen og Ditlev Bloms veg. Mot Åsheim skole er det også godt tilrettelagt for myke trafikanter, enten med fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau.

3.10. Sosial infrastruktur

Planområdet ligger i skolekretsen til Stabbursmoen barneskole og Åsheim ungdomsskole. Gangavstanden er på henholdsvis 300 meter og 1 km. Det er begrenset skolekapasitet i området, men dette er planlagt utbedret ved bygging av nye Stabbursmoen skole som vil bli en ren barneskole. Det planlegges for 420 elever, noe som er 120 flere enn dagens elevtall. De legges samtidig til rette for en fremtidig utvidelse til 560 elever.

3.11. Teknisk infrastruktur

VA internt på planområdet består av stikkledninger fra eksisterende bebyggelse som skal rives. Det ligger kommunal infrastruktur (500 SP 2006 og 500 OV 2006) langs gang-/sykkelveg i Bjørndalen og en 200 VL 2019 vest for planområdet langs Søbstadvegen.

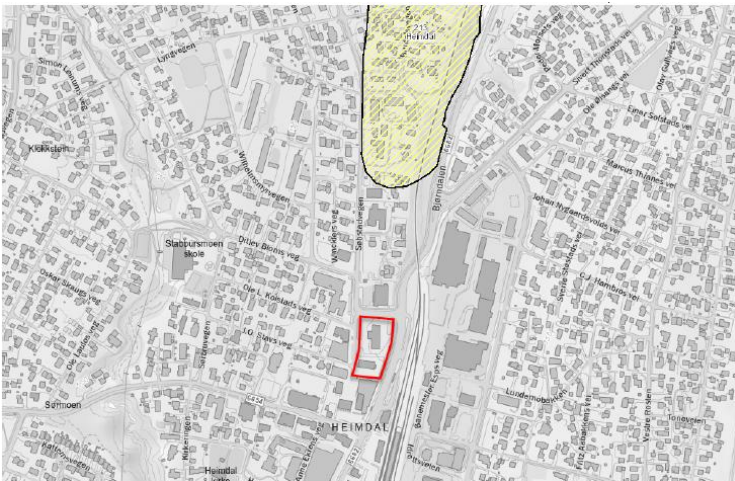
3.12. Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense og grunnundersøkelser viser at løsmassene består av en lagdelt blanding av leire og finkornete friksjonsmasser, med sporadiske innslag av humus. Prøvetakingen i den sørlige enden av tiltaksområdet viser et løst lagret topplag med antakelig stedlige fyllmasser bestående av myr/humus, grus, sand, silt og leire. Mot dybden viser resultatene fra prøvetakingen middels til fast, og lite sensitiv, leire med innslag av silt og sandlag. Det ble sondert ned til dybder mellom 30 - 64 meter under terreng uten at berg ble påtruffet. Grunnvannstanden på området tolket til ca. 1.6 meter under terreng basert på poretrykksmålinger.

3.13. Flom og skred

Utbyggingsområdet ligger ikke innenfor en registrerte kvikkleiresoner, eller aktsomhetsområdet for skred eller flom. Nærmeste registrerte kvikkleiresone er 213 Heimdal, som ligger ca. 230 meter nord for planområdet 4. Utførte grunnundersøkelser på og omkring planområdet viser ingen forekomst av kvikkleire eller sprøbruddmateriale. Med bakgrunn i topografi og registrerte grunnforhold i området anses planområdet å ligge utenfor fare for å bli rammet av eventuelle kvikkleireskred.

Trondheim kommunes aktsomhetskart for flom, viser at det går en flomvei sør for Søbstadvegen 3.



Figur 7 Faresonekart kvikkleire (kilde: atlas.nve.no)



Figur 8 Utklipp fra aktsomhetskart fra Trondheim kommune.

3.14. Forurensning i grunnen

Miljøgeologiske undersøkelser har avdekket forurensning i 6 av 13 undersøkte borpunkter. Påvist forurensning skyldes forhøyede nivåer av olje (alifater og totale hydrokarboner), samt arsen, bly, PAH-forbindelser og PCB. Det er påvist forurensning opp til tilstandsklasse 5 i ett punkt, mens i øvrige borpunktene er det påvist masser i opptil tilstandsklasse 3 eller oljeforbindelser mellom 100-500 mg/kg THC altså inert avfall (jf. avfallsforskriften kap. 9, vedlegg 2).

Det er i tillegg utført miljøkartlegging i forbindelse med planlagt riving av byggene på Søbstadvegen 3 og 5. Formålet med kartleggingen er å avdekke eventuelle forekomster av helse- og miljøfarlige stoffer som må håndteres i forbindelse med riving og avfallsdisponering.

3.15. Støyforhold og luftforurensning

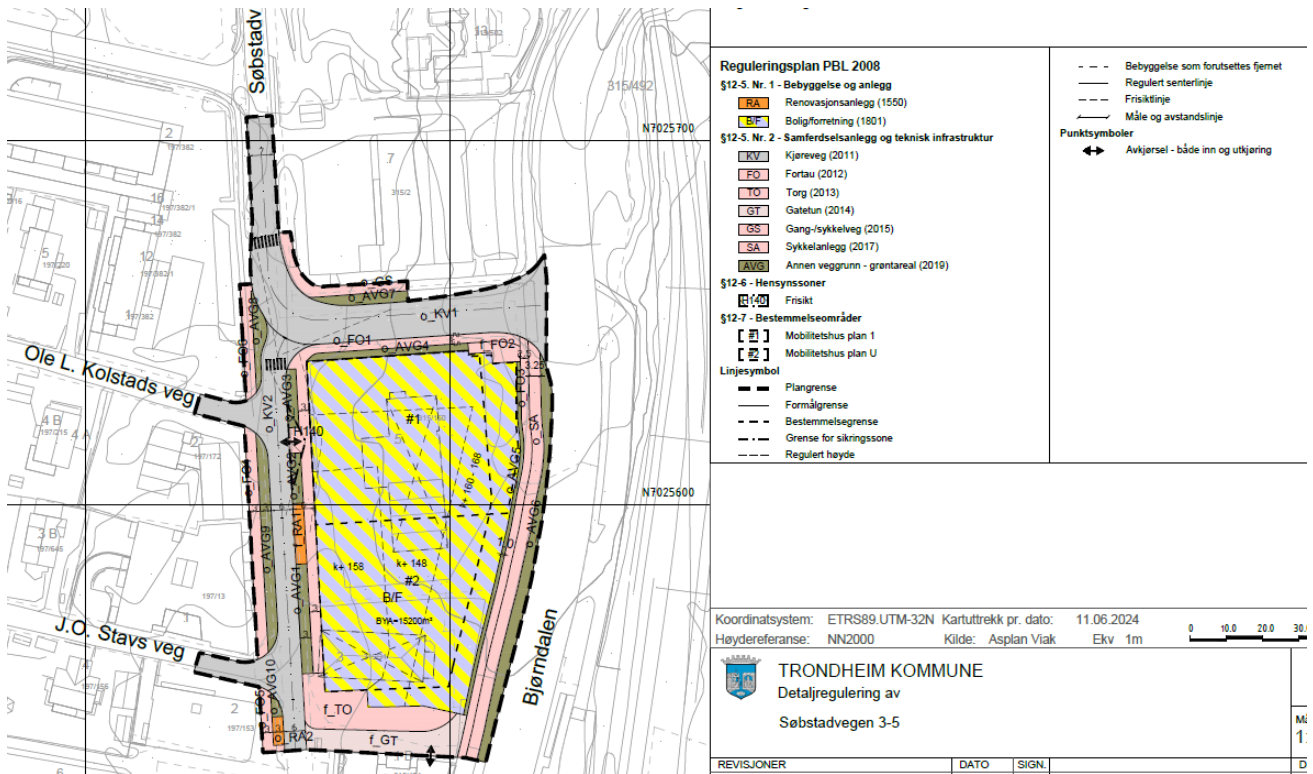
Planområdet er utsatt for støy fra veg og jernbane.

De overordnede luftsonekartene viser store årlige variasjoner i utstrekning av luftforurensningssoner. Luftsonekart for de sammensatte årene 2018-2022 er sammenlignet med luftsonekart for et «dårlig» år (2022). I årene med høyeste luftforurensning, befinner deler av planområdet seg i en rød luftforurensningszone, men i de fleste årene befinner deler av området seg i gul luftforurensningszone som følger veien Fv 6682 Bjørndalen som går øst for planområdet.

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet reguleres med kombinert formål bolig/forretning med tilhørende torg, renovasjonsanlegg, samferdselsformål og bestemmelsesområde for mobilitetshus.



Figur 9 Utsnitt av plankartet.

4.2. Planlagt bebyggelse

Planforslaget legger til rette for en fortetting med dagligvare, handel/næring og nye sentrumsnære boliger på Heimdal. Kvartalet planlegges som en høy næringsetasje med boliger over. Plan 1 mot Søbstadvegen planlegges med dagligvareforretning og mobilitetshus. Plan U mot Bjørndalen planlegges med en utadvendt sokkelløsning. Her avsettes areal for handel, næring og/eller fellesarealer. Det legges til rette for utadvendte førsteetasjer rundt hele kvartalet, og spesielt mot Søbstadvegen og Bjørndalen.

Over den høye førsteetasjen, fra andre etasje og oppover, er det foreslått boligbebyggelse fra to til åtte etasjer. Boligbyggene planlegges som to hovedvolumer: Et volum med to boligetasjer mot Søbstadvegen i vest og et større bygningsvolum i en L-form langs Søbstadvegen i nord og Bjørndalen i øst. Dette volumet vil få varierende høyder og trappe seg opp til totalt seks boligetasjer mot Bjørndalen i nord.

Bygningsvolum over næringsetasjen vil ha form som en kvartalsstruktur, for å kunne skjerme boliger og boligenes uteoppholdsareal mot støy fra veg og jernbane.



Figur 10 Oversiktsperspektiv fra nord.



Figur 11 Oversiktsperspektiv fra øst.



Figur 12 Oversiktsperspektiv fra sør.



Figur 13 Oversiktsperspektiv fra vest.

Materialbruk og farger

Bestemmelsene sikrer forventninger til utforming og estetikk. Fasadene er tenkt utført i puss, med innslag av tegl og tre. Variasjon i farge og detaljering er brukt for å bryte opp bygningsmassen både vertikalt og horisontalt. Det er tenkt samme fasademateriale også inn mot gårdsrommet, der balkonger og detaljering gjør at prosjektet framstår oppbrutt også her. Mot Søbstadvegen er det planlagt et lavere volum med trekledning og skråtak.



Figur 14 Perspektiv fra Bjørndalen (nordøst) til venstre og fra Søbstadvegen (nordvest) til høyre.



Figur 15 Perspektiv fra Bjørndalen (sørøst) til venstre og innover Søbstadvegen (nordvest) til venstre.



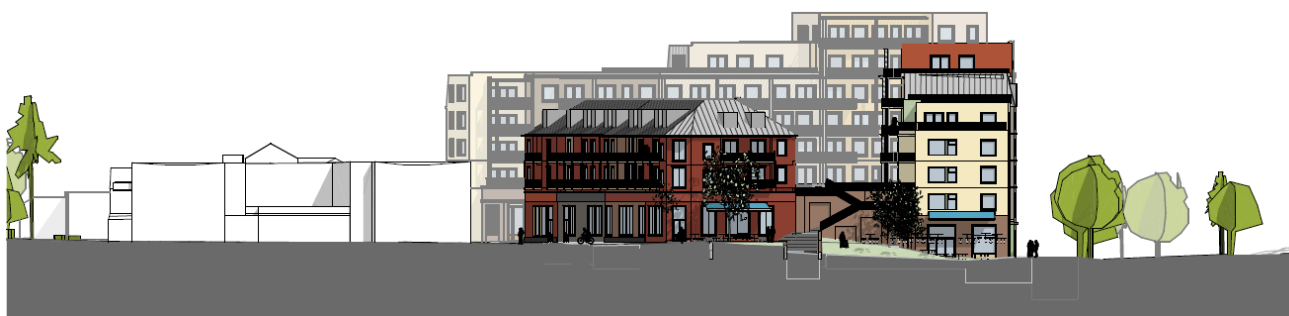
Figur 16 Perspektiv fra Ole L. Kolstads veg til venstre og fra J.O. Stavs veg til høyre.

Planforslaget legger til rette for en utnyttelse på BRA = 12 500 m². Kjeller/sokkel og mobilitetshus i plan 1 og U er ikke medregnet i tillatt BRA.

Den totale tomten utgjør ca. 6250 kvm (hele tomtearealet til de to grunneiendommene inklusive parkeringsplass i sør). Bebyggelsen er foreslått utformet med en variasjon av høyder, fra 2-8 etasjer. Bebyggelsen har de laveste høydene mot eksisterende bebyggelse i vest og sør, mens mot nordøst er bebyggelsen vist med totalt 8 boligetasjer.



Figur 17 Fasadeoppriss Bjørndalen.



Figur 18 Fasadeoppriss J.O. Stavs veg.



Figur 19 Fasadeoppriss Søbstadvegen nord.



Figur 20 Fasadeoppriss Søbstadvegen.

4.3. Antall boliger, leilighetsfordeling

Planforslaget viser 107 boliger med en gjennomsnittlig størrelse på ca. 65-70 m² BRA. Det planlegges fellesareal iht. ny KPA i 1. etasje eller sokkel (plan U).

4.4. Forretning og næring

Det reguleres en dagligvareforretning inklusive lager og kontor/pauserom på inntil 2000 m² BRA. Øvrig forretning-/næringsareal tillates med inntil 600 m² BRA. Disse arealene er primært lagt ut mot Bjørndalen.

4.5. Nøkkeltall areal

FORMÅL/FUNKSJON	AREAL (BRA)
Tillatt BRA på plankartet (unntatt mobilitetshus, boder etc i plan U)	Ca. 15 200 m ² BRA
Bolig	Ca. 10 150 m ² BRA Ca. 6480 m ² BRA-I
Dagligvare inkl. kontor, lager, pauserom	Ca. 2100 m ² BRA
Øvrig forretning/næring i plan U	Ca. 575 m ² BRA
Mobilitetshus plan 1	Ca. 2350 m ² BRA
Mobilitetshus plan U.	Ca. 2000 m ² BRA
Boder, sykkelparkering, lager etc plan U	Ca. 1815 m ² BRA
Totalt BRA (alle etasjer)	Ca. 19 000 m ² BRA
Tomteareal	Ca. 6250 m ²
Tomteutnyttelse	%BRA = 245%

4.6. Byromsnettverk og 10-minuttersbyen

Det planlegges en oppgradering av Søbstadvegen som bygate med fortau, oppholdssoner, sykkelparkering og trekker. Det planlegges nytt fortau langs Søbstadvegen i nord, med god tilknytning til opparbeidet gang-/sykkelveg langs Bjørndalen. Det etableres et nytt bytorg på den mest attraktive delen av tomta mot sør, som vil ha umiddelbar kontakt med Søbstadvegen og Meieriplassen lenger sør. Det skal i tillegg etableres en tydelig tverrforbindelse for gående mellom torget og Bjørndalen, og videre mot kollektivholdeplasser. Det etableres utadvendt virksomhet for areal som venter mot gate, fortau og torg for å skape attraktive forbindelser og byrom. I forbindelse med boligene etableres grønne fellesområder over næringsetasjen, med forbindelse til det nye torget i form av en bred trapp.

4.7. Bokvalitet

Planforslaget legger til rette for ca. 100-110 boenheter, der tre- og fireroms leiligheter til sammen utgjør over 40 % av leilighetene.

	Antall	Gjennomsnitt størrelse
1-roms	-	-
2-roms	39	Ca. 40 kvm
3-roms	53	Ca. 62 kvm
4-roms	15	Ca. 88,5 kvm

Alle boliger har soverom eller stue mot stille side, med unntak av enkelte hjørneleiligheter som vil få dempet fasade. Støykrav i rød og gul støysone skal tilfredsstilles.

Leiligheter og balkonger vil få gode lys- og solforhold. Alle boenheter er større enn 30 m² og har minst ett soverom i tillegg til stue. De aller fleste boenhetene er gjennomgående eller hjørneleiligheter De leilighetene som ikke er gjennomgående vender ut mot fellesarealet. Samtlige leiligheter har utsikt fra

stur/hovedoppholdsrom mot landskap, grøntområde/fellesområde eller mot gate. Samtlige leiligheter vil få tilgang til privat eller felles uteoppholdsareal på bakken.

Det skal etableres et samlet innendørs felles oppholdsareal på minimum 55 m². Fellesarealet skal ligge i første etasje eller i sokkel, og ha direkte kontakt med gaterommet og hovedadkomst til boligene.

4.8. Uteoppholdsareal

Prosjektet oppnår et minste uteoppholdsareal (MUA) tilsvarende 30 kvm per 100 kvm BRA / 30 kvm per boenhet. Prosjektet ivaretar kravet om at minst 50% av uteoppholdsarealet skal være fellesareal, hvorav minst 20 % på bakkeplan. Bakkeplan betyr i dette prosjektet areal over næringsetasjen.

Boligenes uteoppholdsarealer planlegges løst på taket over næringsetasjen i tillegg til private balkonger/terrasser.

Forbindelsen mellom boligens uteareal og torg/gate planlegges som en bred trapp i sør. Boligene vil få tilgang til både private, halvprivate og offentlige uteoppholdsarealer. Uterommene vil ligge skjermet for støy fra jernbane og veg. Det skal sikres tilstrekkelige dybde til etablering av trær på deler av taket.

Uteoppholdsarealet ivaretar følgende kvalitetskrav:

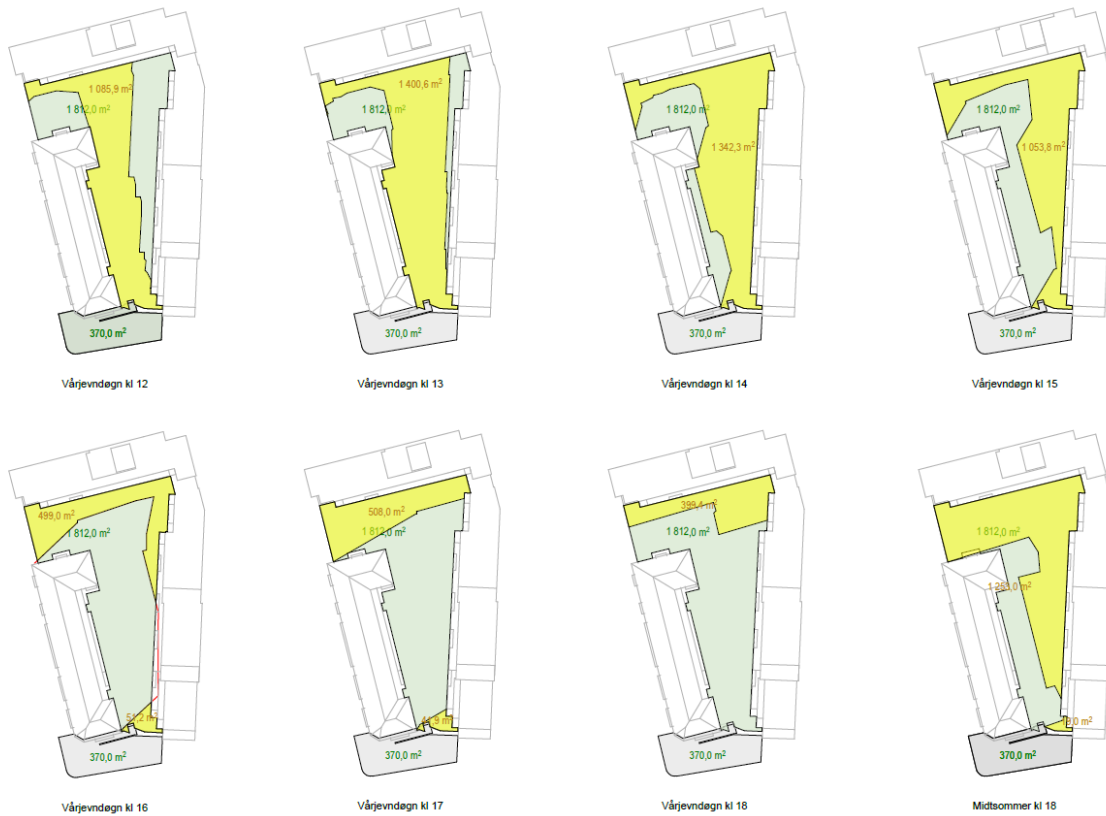
- Alle boenheter har maksimalt 100 meter trygg gangavstand fra hovedinngang i bygget til nærmeste del av uteoppholdsarealet på bakkeplan.
- Minst halve arealet har sol i minst 3 timer ved vårjevndøgn etter klokka 12, samt klokka 18 midtsommers.
- Arealet er sammenhengende.
- Uteoppholdsarealet skjermet for trafikk, støy og luftforurensing.
- Boenheter i første etasje vil få oppholdsareal på terreng i direkte tilknytning til boenheten.

Nøkkeltall uteromsregnskap:

FORMÅL/FUNKSJON	ANTALL
Bolig (BRA)	Ca. 10 150 BRA
Bolig (BRA-I)	Ca. 6185 BRA-I
Antall boenheter	Ca. 105
Krav til uteareal (30 m ² /100 m ² BRA)	Ca. 3200 m ²
Fellesareal bakkeplan	Ca. 1800 m ²
Andel fellesareal i prosjektet	57%
Andel fellesareal på bakkeplan solbelyst i minst 4 timer ved vårjevndøgn (21. mars) kl 12-16	60%
Oppnådd solfylt uteoppholdsareal på bakkeplan kl 18, 21. juni	70%
Privat uteareal (balkonger og terrasser)	Ca. 1490 m ²
Sum uteareal totalt	Ca. 3300 m ²
Sum uteareal per boenhet	Ca. 30 kvm
Torg	Ca. 350 kvm



Figur 21 Illustrasjonsplan.



Figur 22 Solstudier uteareal.

4.9. Torg og gatetun

Planforslaget foreslår et nytt offentlig tilgjengelig bytorg sørvest i planområdet, i god kontakt med Søbstadvegen som oppgraderes som en bygate. Regulert torg (TO1) er vist med et areal på ca. 350 m², og vil ligge videre med god nærhet til Meieriplassen lenger sør. Torget får en lun plassering, er vestvendt og har dermed et stort potensial for å kunne bli et attraktivt sted å oppholde seg. Torget vil kunne bli et nytt målpunkt og et sosialt møtested i Heimdal sentrum. Størrelse på torget gir rom for uteservering, møblering, beplantning og opphold.

For å fortsatt ivareta adkomst til parkeringskjeller for Søbstadvegen 1, reguleres forbindelsen mellom Søbstadvegen og Bjørndalen som gatetun. Gatetunet kan likevel opparbeides i sammenheng med torget, men det må være god lesbarhet med tanke på hva som er kjørbart areal og ikke. Med såpass lav trafikk, vil arealene fint kunne deles med både kjørende, gående, syklene og opphold.

Det regulerte gatetunet opprettholder siktaksen fra J.O. Stavs veg til jernbaneområdet, og videre til området på østsiden av jernbanen. Regulert torg og gatetun utgjør til sammen et areal på ca. 650 m².

Det foreslås i tillegg et mindre torg nordøst i planområdet mot Bjørndalen. Arealet er støyutsatt og tilrettelegges ikke for opphold på samme måte. Arealet kan likevel bli en møteplass/knutepunkt for gående og syklende, spesielt om det etableres utadvendte funksjoner i lokalene på hjørnet utenfor torget.



Figur 23 Perspektiv mot torget (sørvest) med forbindelse til Bjørndalen/Heimdalsvegen til høyre.

4.10. By- og bomiljø

Det foreslås høy bebyggelse, spesielt i nord og øst mot Bjørndalen. Bebyggelse med opptil 8 etasjer vil skille seg fra øvrig tilgrensende bebyggelse, og vil framstå som godt synlig i landskapet. Høy tetthet vurderes likevel å være riktig på disse sentrumsnære tomtene, og høydene vil ikke i vesentlig grad bidra til økt skygge på tilgrensende tomter. Foreslått tetthet anses å være i tråd med nasjonale forventninger til planleggingen.

Planlagt bebyggelse vil bidra til å definere gaterommet i Søbstadvegen og etablere nye bygg mot Bjørndalen. Bebyggelsen med tilhørende gater, fortau, torg og uteområder skal utføres med bymessig kvalitet og framstå som en naturlig start på sentrumsbebyggelsen nordfra. Det planlegges attraktive forbindelser med åpne fasader som henvender seg ut mot gate. Dette er fasader tilknyttet dagligvare, nisjebutikker, fellesareal for beboerne, kontorfellesskap, mindre næringsvirksomhet, utstillingslokaler, pauserom for forretningen etc. Lange livløse fasaderekker er søkt unngått.

Boligene vil få et svært godt kollektivtilbud og et godt nærtilbud til både handel og service. Torget vil bli en ny attraktiv møteplass i sentrum, og kan også være starten på en god utvikling av Meieriplassen som også har et stort potensial til å bli et hyggelig byrom. Torget skal opparbeides med sitteplasser, oppholdssoner og grønne kvaliteter.

Søbstadvegen vil kunne bli en attraktiv bevegelseslinje for gående og syklende, og vil sammen med gang- og sykkelvegen langs Bjørndalen bli den mest naturlige ganglinjen mot togstasjonen lenger sør. Nærmeste tilrettelagte fotgjengerovergang mot stasjonen ligger i kryssområdet ytterligere sør for planområdet.

Planområdet har imidlertid noen støyutfordringer. Støyfaglige retningslinjer skal legges til grunn for utviklingen av boligene, slik at bokvalitet blir godt ivarettatt.

Det bygges høyt og sammenhengende, og materialbruk vil derfor bli svært viktig. Det planlegges bruk av både tegl, mur og tre samt ulike fargebruk.

4.11. Vegetasjon

Prosjektet har lagt vekt på å skape et grønt preg med en gjennomgående trekke langs Søbstadvegen. Det planlegges i tillegg beplantning langs Søbstadvegen i nord og i tilknytning til Torget i sør. Det indre gårdsrommet vil bli opparbeidet med gressarealer, buskfelt, store og små trær, samt tiltak for lokal overvannshåndtering, for eksempel regnbed. Vegetasjonsdekte takflater skal etableres med blomstereng eller tilsvarende.

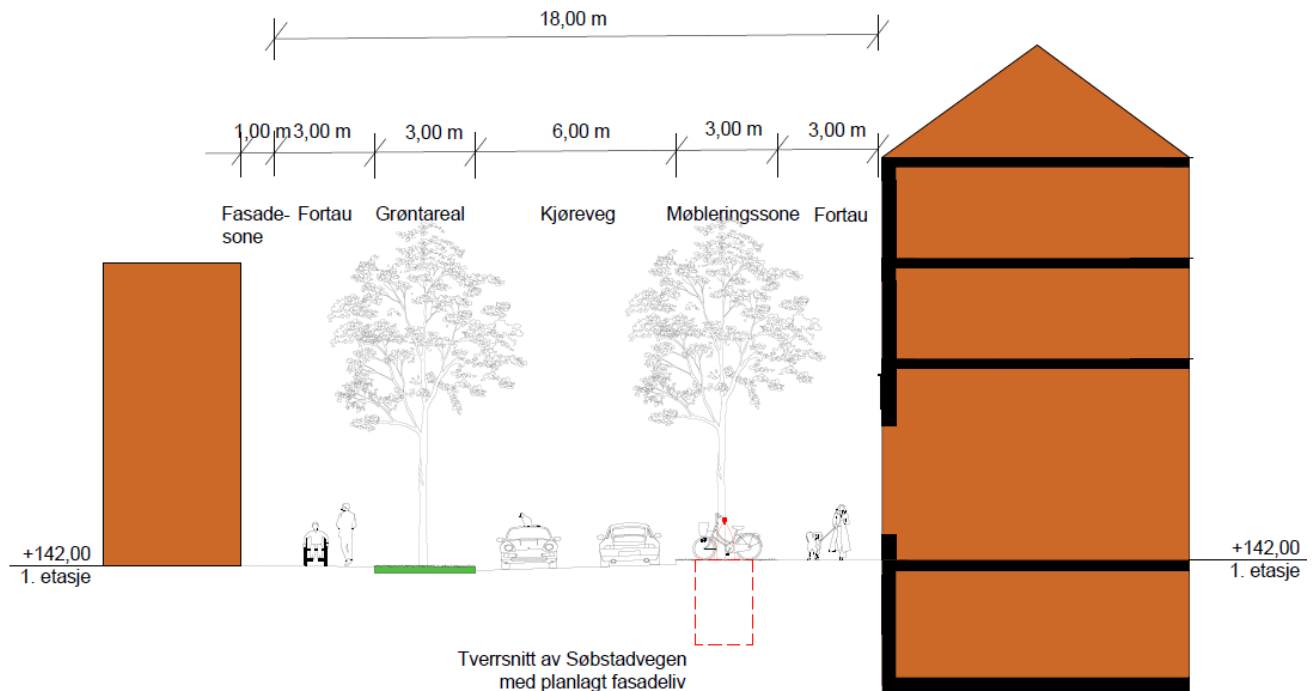
4.12. Tilknytning til infrastruktur

Det skal etableres ny innendørs trafostasjon i forbindelse med tiltaket. Tilkomst til trafo vil skje fra Bjørndalen.

Overordnet VA-plan viser foreslåtte løsninger for vann, spillvann og overvann på tomten. Oppgitte ledningsdimensjoner -og materialer er veiledende. Endelig dimensjonering av ledninger må avklares ved detaljprosjektering. All prosjektering og utføring skal skje i henhold til kravene gitt i Trondheim kommune sin VA-norm, samt gjeldende regler og forskrifter.

4.13. Gate, fortau, gang- og sykkelforbindelser

Søbstadvegen skal utvikles til en urban byggate med fortau og utadvendt virksomhet på begge sider av gata. Søbstadvegen vil sammen med det nye torget og Meieriplassen kunne bli en attraktiv bevegelseslinje for gående og syklende på Heimdal. Innenfor gatesnittet foreslås det etablert trekke og areal for møblering og sykkelparkering.



Figur 24 Forslag til gatesnitt for Søbstadvegen.

Mot Søbstadvegen i vest reguleres en sone (annen veggrunn) på 3,0 meter ut mot Søbstadvegen og et fortau på 3,0 m inn mot byggene. Senterlinje for Søbstadvegen er i planforslaget flyttet 0,5 m vestover i forhold til dagens senterlinje, og hele gatesnittet inngår i reguleringsplanen. I nord reguleres et fortau på 2,5 meter ut mot kjøreveg. Mot øst reguleres det et felt for snøopplag med 1 m bredde, men dette må ses i sammenheng med nye innganger til både boliger og næring/forretning. Planforslaget er i stor grad tilpasset Fylkeskommunens planer for ny sykkelvei langs Bjørndalen. I sør reguleres areal for torg og gatetun med plass til opphold, uteservering, beplantning, trapp og adkomst til Søbstadvegen 1. Som del av torg og gatetun, skal det etableres en tydelig gangforbindelse mellom Søbstadvegen og Bjørndalen.

4.14. Parkering

For bolig og forretning/næring samlet, er det lagt til rette for cirka 320 parkeringsplasser for sykkel. Det er avsatt areal for både innendørs og utendørs parkering, parkering for lastesykler og plasser for lading.

Det skal etableres mulighet for å vaske sykler ved innendørs sykkelparkering, samt være tilgjengelig verktøy for enkelt vedlikehold. Ansatte ved næringsarealene bør ha tilganger til garderobes med dusj og tørkemuligheter.

For bolig og forretning/næring samlet, er det lagt til rette for cirka 100 parkeringsplasser for bil. Samtlige plasser er lagt innendørs. Det er også lagt til rette for 8 parkeringsplasser for forflytningshemmede innendørs.

Planforslaget foreslår følgende krav til parkering for planområdet:

	Sykkel	Bil
Bolig	2,5 plasser per 100 m ² BRA = ca. 250 plasser	Min 0,1- maks 0,9 per 70 m ² BRA eller per boenhet = Ca. 50 plasser
Forretning/næring	2,5 plasser per 100 m ² BRA = ca. 70 plasser	Ca. 50 plasser
Totalt antall plasser i planforslaget	Ca. 320 plasser	Ca. 100 plasser

4.15. Mobilitetshus

Planforslaget legger til rette for at det planlagte parkeringsanlegget skal etableres som et mobilitetshus, en felles lokalisering av ulike transportmiddel med deling av parkeringsplasser, ladeplasser, biler og/eller andre kjøretøy, pakkeutlevering og eventuelt utlevering av varer.

Mobilitetshus bygges ofte som erstatning for gateparkering, og for å gi plass til torg/oppholdsareal og gange- og sykkeltilbud. Parkeringssituasjonen i området i dag er uryddig. Etablering av mobilitetshus i ytterkanten av sentrum, i kombinasjon med fjerning av gateparkering, kan bidra til å skape et sentrumsområde med økte kvaliteter. Fjerning av gateparkering frigjør også areal slik at tilbudet for myke trafikanter kan forbedres. Samtidig vil en opprydding i parkeringssituasjonen i sentrum bidra til en mer oversiktlig trafikal situasjon og økt trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper.

For å gi flere mulighet til å velge sykkel fremfor å kjøre bil på flere av reisene kan utlån av elsykler og el-lastesykler være et viktig tiltak. Deling av ladeplasser for elbil vil kunne gjøre at flere velger elbil fremfor fossilbil, og egne parkeringsplasser for delebiler vil kunne begrense antallet beboere i området som eier egen bil.

Et mobilitetshus på Heimdal Torg vurderes å ha potensiale til å både gi et mer attraktivt sentrumsområde og å bidra til en større andel gang- og sykkelreiser til fordel for bilturer, da det er mange målpunkt i kort avstand fra planområdet. Elsykler og lastesykler vil også være aktuelt å benytte på lengre reiser.

Formålet med mobilitetshuset vil være å:

- Samle transporttilbud til en felles lokasjon
- Sørge for mer effektiv bruk av plassene og kjøretøyene ved deling
- Begrense arealet disse tjenestene opptar i bysentrum
- Øke andelen sykkelreiser ved deleordning for lastesykkel og elsykkel
- Begrense klimaavtrykk ved deling av kjøretøy

- Forenkle bruk av elbil også for de uten egen parkeringsplass med elbillading
- Begrense trafikken i sentrum ved å samle parkeringstilbudet i utkanten av sentrumskjernen
- Bilparkering for boliger med fleksibel organisering
- Bilparkering for næring

4.16. Varelevering

Varelevering for dagligvare vil skje innomhus, som en del av arealet for mobilitetshuset på plan 1.

4.17. Renovasjon

Område for felles renovasjon foreslås plassert langs Søbstadvegen med stopp i gata. Ved å rydde opp i omfanget av parkerte biler på bakkeplan i Heimdal sentrum vil det også bli mer oversiktlig for større kjøretøy som renovasjonskjøretøy. Det legges til rette for et offentlig returpunkt sør i Søbstadvegen.

5. Tiltakets virkning på og tilpasning til omgivelsene

5.1. Forholdet til overordnede planer

Planforslaget anses å være i tråd med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2024)*. Det legges til rette for en utvikling som fremmer kompakte byer og et redusert transportbehov. Planforslaget legger videre til rette for å kunne velge miljøvennlige transportformer, med god nærhet til kollektivtrafikk og hovedsykkelveier.

Planforslaget er i tråd med *ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 (2023)* og kommuneplanens nye samfunnsdel *Trondheimsløftet 2022-2032 (2022)*, som har som mål at Trondheim skal være en bærekraftig by, der det er godt å leve. Trondheim skal bli et grønnere og mer sirkulært samfunn og en by med sterke fellesskap.

De seks vedtatte hovedgrepene for byutviklingen er:

- Holde bystrukturen samlet.
- Bevare og tilbakeføre områder for landbruk, natur og friluftsliv, og sikre en arealnøytral byutvikling.
- Differensiere tetthet og sikre attraktive bolig- og bymiljø.
- Sikre rett virksomhet på rett sted, og nok areal til næring.
- Legge til rette for et klima- og miljøvennlig transportmønster.
- Legge føringer for klima- og miljøvennlige byggeprosjekt.

I gjeldende kommuneplanens arealdel er planområdet vist som sentrumsformål (byggesone 1). Planforslaget legger til rette for fortetting og nye sentrumsnære boliger på Heimdal. Planforslaget berører verken landbruksareal eller områder for natur og friluftsliv. Det legges opp til en tetthet i henhold til KPA, og det søkes å oppnå et attraktivt bolig- og bymiljø.

Planforslaget er i tråd med *"Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050"*, som ønsker en fortetting rundt viktige kollektivknutepunkt og en utvikling som ivaretar prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Planområdet ligger langs viktige kollektivårer for buss og tog, og en utvikling på eiendommene vil bidra til å redusere transportbehovet slik at nullvekstmålet kan nås.

Planforslaget anses være i tråd med *Prosessplan for Heimdal sentrum* (Byplankontoret 2019), som beskriver mål for utviklingen i Heimdal sentrum. Planen skal legge til rette for fortetting, økt attraktivitet og bruk av miljøvennlige transportløsninger. Viktige forhold som må avklares på Heimdal er fellesfunksjoner som torg og plasser, grønnstruktur, gange og sykkel og kobling til ny jernbanestasjon. Mål for utviklingen er knyttet til tanken om den gåvennlige byen med fokus på miljøvennlig transport, og ønsket om et godt og attraktivt bymiljø.

5.2. Landskap (nær og fjernvirkning)

Gateløpene anses å utgjøre de viktigste siktaksene i området og vil fortsatt opprettholdes. Bebyggelsen vil være godt synlig fra tilliggende vei og gang- og sykkelvegnett, og spesielt godt synlig når man kommer nordfra.

Bebyggelse med opptil 10 etasjer (8 boligetasjer) skiller seg fra øvrig bebyggelse i Heimdal sentrum, og vil framstå som godt synlig i landskapet. Bebyggelsen vil bli spesielt godt synlig når man kommer nordfra fra Bjørndalen. Det må antas at naboeiendommene, spesielt i nord, på sikt vil utvikles med høyere tetthet.



Figur 25 Fjernvirkning, fra Heimdal stasjon.



Figur 26 Fjernvirkning, fra Stabbursmoen skole.

5.3. Stedets karakter, byform og estetikk, viktige siktlinjer

Planområdet ligger sentralt i Heimdal sentrum, som er i ferd med å omformes fra et bilbasert sentrumsområde med lav tetthet til å bli en tett og bymessig bebyggelse med høy boligandel. Tomtene innenfor planområdet fremstår i dag som byggeklare.

Planlagt bebyggelse vil bidra til å definere gaterommet i Søbstadvegen og etablere bygg mot Bjørndalen. Bebyggelsen med tilhørende gater, fortau, torg og uteområder skal utføres med bymessig kvalitet og framstå som en naturlig start på sentrumsbebyggelsen nordfra. Det planlegges utadvendte fasader både for sokkel og 1. etasje. Det skal være trygt og hyggelig å ferdes rundt bygget. Bjørndalen, Søbstadvegen og det nye torget skal være attraktive, levende og tilgjengelige byrom.

Det foreslås høy bebyggelse, spesielt i nord og øst mot Bjørndalen. Høy tetthet vurderes likevel å være riktig på disse sentrumsnære tomtene.

Material- og fargebruk skal hensynta eksisterende karakter i området. Bygningene skal ha farger som innbyrdes harmonerer med hverandre. Fargesetting og materialbruk skal bidra til variasjon i bymiljøet.

Lange monotone fasader skal unngås. Bebyggelsens fasader skal deles opp vertikalt med brudd slik at bygningsmassen framstår som separate bygg med egne fasader, og egne innganger. Fasadene skal ha gode visuelle kvaliteter, solide materialer, god utførelse og tiltalende detaljer. Fasader mot bakkeplan skal ha åpne/transparente fasader, og første etasje mot Søbstadvegen og Bjørndalen skal utformes med stor

andel glass i fasaden. Fasadeutforming skal bidra til variasjon og rytme mot gater og byrom, og bidra til attraktive oppholds- og gangsoner langs fasadene. Siktlinje mellom J.O. Stavs veg og Bjørndalen ivaretas.

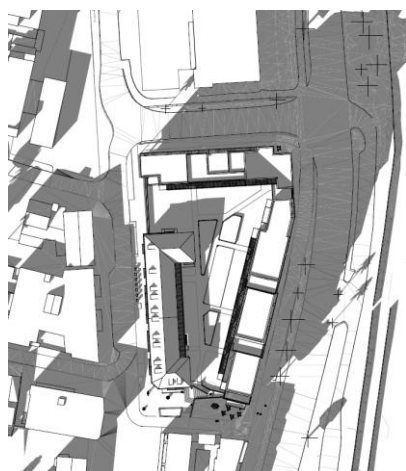
5.4. Tiltakets virkning på og tilpasning til eksisterende terreng og omgivelser

Terreng

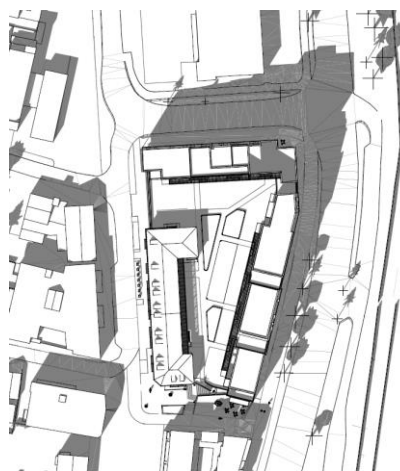
Utbyggingen vil ikke medføre nye store inngrep i terrenget, men skal tilpasses tilgrensende gater og veier.

Sol- og skyggevirkninger

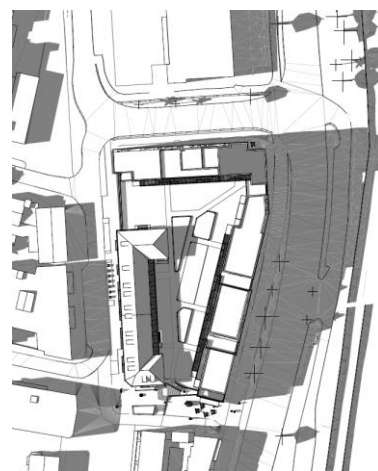
Planområdet ligger fordelaktig til i forhold til sol- og skyggevirkninger. De lengste skyggene fra planlagt bebyggelse faller på omkringliggende samferdselsareal i nord og øst. Bebyggelsen er trappet ned mot småhusbebyggelsen og Søbstadvegen i sør og vest, for å redusere skygge i disse områdene og slippe sol inn til de planlagte boligene.



Figur 27 Sol/skygge 21. mars kl. 15.



Figur 28 Sol/skygge 22. april kl. 15.



Figur 29 Sol/skygge 23. juni kl. 18.

5.5. Forholdet til naturmangfoldsloven

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til planen. Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer i Naturmangfoldloven. Kunnskap er innhentet fra Miljødirektoratets naturbase, kommunens naturtypekartlegging og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Det vurderes at reguleringsplanen redegjør tilstrekkelig for planens virkninger for naturmangfoldet. Førvar-prinsippet (§ 9) kommer derfor ikke til anvendelse. Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket. Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å være uakseptabel høy (§ 10).

5.6. Trafikk og mobilitet

Trafikkvekst

Turproduksjonsberegningene viser at planforslaget gir rundt 1350 bilturer per årsdøgn (ÅDT), en vekst på 850 ÅDT sammenlignet med dagens bruk.

Trafikkavvikling i kryss

Det er utført kapasitetsberegninger for å studere avvikling i krysset Bjørndalen x Søbstadvegen i fremtidig situasjon. I dette inngår planforslaget og plan for nytt Heimdal helse- og velferdssenter i Ringvålvegen.

Resultatene fra kapasitetsberegningene viser noe endring i belastning for de ulike vegarmene, men krysset er fortsatt beregnet å ha god avvikling med dagens trafikk pluss trafikk fra planforslaget og plan for nytt helse- og velferdssenter. Inkludert trafikkvekst 20 år fram i tid er belastningsgraden i krysset beregnet å være rundt i høyeste belastede vegarm 0,85, en belastningsgrad med akseptabel avvikling i rush. Krysset mellom Søbstadvegen og adkomsten til planområdet er også vurdert å ha god avvikling, både med nevnte planer og fremskriving 20 år fram i tid.

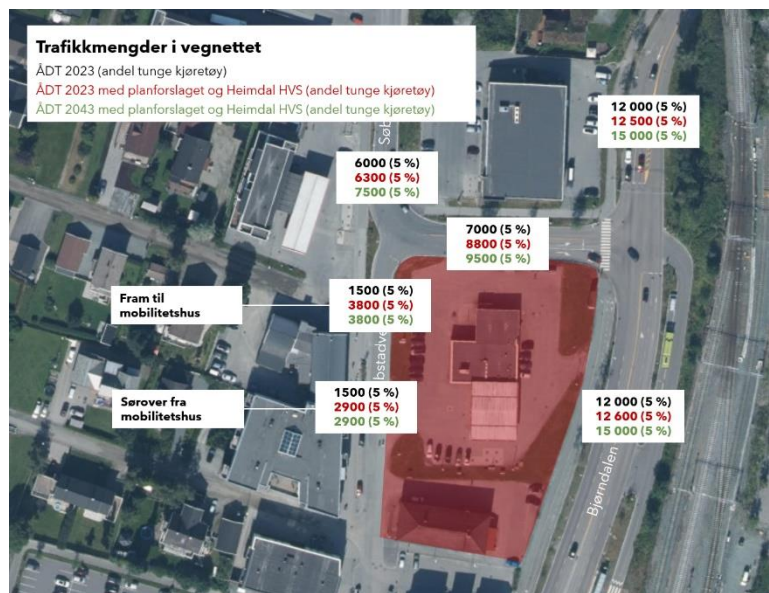
Myke trafikanter og trafiksikkerhet

Planområdet ligger ved regional hovedsykkeltrasé langs Bjørndalen som i dag er tilrettelagt med gang- og sykkelveg. Det foregår planarbeid for utbedring av tilbudet langs Bjørndalen, hvor det planlegges for fire meter bred sykkelveg og to meter bredt fortau mellom Heimdal og Selsbakk. Langs Søbstadvegen videre nordover for planområdet planlegges det også for etablering av fortau, eventuelt fortau med sykkelfelt. Et allerede godt gang- og sykkelnettverk vil forsterkes ved ferdigstilling av disse planene.

Planforslaget legger opp til fortau langs nordsiden av planområdet som vil legge til rette for adkomst for myke trafikanter direkte fra nord. Inngang for myke trafikanter vil også etableres fra vest, sør og østsiden av bebyggelsen. Inn- og utganger fra alle sider vil bidra til å redusere reiseavstand som gående. Lengden på bebyggelsen i retning nord – sør vil være over 100 meter, men adkomst for myke trafikanter omtrent midt på vil gjøre at bygget i mindre grad oppleves som en barriere.

Uteoppholdsarealene på tak vil være adskilt fra kjørende trafikk. Det planlegges etablert et torg/oppholdsareal sør på planområdet ved adkomsten til parkeringskjelleren for bolig. Kjøreareal må avgrensnes fra torget slik at det kommer tydelig fram hva som er vegbane og hva som er torg/oppholdsareal.

Fortau etableres med en bredde på minst 2,5 meter for å sikre nok bredde til vedlikeholdskjøretøy ved for eksempel brøyting. Avsatt areal til snøopplag skal hindre at fortau fylles opp av snø vinterstid.



Figur 30 Trafikkmengder i nærliggende vegnett for dagens situasjon 2023, 2023 med planforslaget + Heimdal helse- og velferdssenter og 2043 med planforslaget + Heimdal helse- og velferdssenter. Andel tunge kjøretøy i parentes. Planområdet er vist med rød skravur.

Universell utforming av uteareal sikres med blant annet håndløper for støtte i trapper, tydelig merking av trinn, taktil oppmerking ved gangfelt og god belysning.

Framkommelighet for kollektivtrafikken

Det går rutebuss i begge retninger mellom Bjørndalen og Søbstadvegen, og langs Bjørndalen. Det er beregnet noen få sekunders økt forsinkelse med trafikk fra planforslaget og med trafikk fra Heimdal helse- og velferdssenter, men dette vil ikke medføre store endringer for kollektivtrafikken. Justeringer av signalplanen kan i større grad prioritere ønskede trafikkstrømmer i krysset.

Nullvekstmålet

- Mobilitetshuset muliggjør arealeffektiv deling av parkeringsplasser, delebilordninger og deleordninger for elsykler og varesykler.
- Det er allerede et godt tilbud for gående og syklende mellom planområdet og sentrale målpunkt i nærområdet, samt til bussholdeplasser og togstasjon. Det er også flere planer for forbedring av gang- og sykkeltilbudet i nærområdet.
- Planforslaget legger opp til adkomster for myke trafikanter fra alle sider av bebyggelsen i tillegg til etablering av fortau langs nordsiden av bebyggelsen for å unngå omveier for myke trafikanter.
- Ved én adkomst for kjørende trafikk, nokså langt nord i Søbstadvegen reduseres omfanget av kjørende trafikk sør for innkjøringen.
- Planområdet ligger innenfor byggesone 1 i forslag til ny KPA 2022-2034 og tilknyttet S2: Bydelsentra med kollektivknutepunkter for metrobuss og/eller togstasjon.
- Det er metrobussholdeplasser i direkte tilknytning til planområdet, og Heimdal stasjon er under 200 meter gangavstand fra planområdet.
- Anbefalte tiltak for mer bærekraftig transport er foreslått, blant annet med anbefalt tilrettelegging for sykkelparkering og adkomst for myke trafikanter.

5.7. Forurensning, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn, samt støy

Forurensning i grunn

Miljøgeologiske undersøkelser har avdekket forurensning i 6 av 13 undersøkte borpunkter. Påvist forurensning skyldes forhøyede nivåer av olje (alifater og totale hydrokarboner), samt arsen, bly, PAH-forbindelser og PCB. Det er påvist forurensning opp til tilstandsklasse 5 i ett punkt, mens i øvrige borpunktene er det påvist masser i opptil tilstandsklasse 3 eller oljeforbindelser mellom 100-500 mg/kg THC altså inert avfall (jf. avfallsforskriften kap. 9, vedlegg 2).

Tiltaksplanen gir retningslinjer for graving i og håndtering av forurenset grunn, og skal være godkjent av Klima- og Miljøenheten i Trondheim kommune før gravestart.

Det er i tillegg utført miljøkartlegging i forbindelse med planlagt riving av byggene på Søbstadvegen 3 og 5. Formålet med kartleggingen er å avdekke eventuelle forekomster av helse- og miljøfarlige stoffer som må håndteres i forbindelse med riving og avfallsdisponering.

Sanering av helse- og miljøfarlige stoffer skal utføres iht. gjeldende regelverk og av firma med godkjenning for slik sanering. Håndtering (også ombruk og gjenvinning) skal dokumenteres iht. forskrifter og retningslinjer.

Støy fra vegtrafikk og jernbane

Som grunnlag for støyberegninger er det gjort nye trafikktegninger på omkringliggende vegnett. Det har også vært dialog med Bane NOR om hvilken hastighet som skal legges til grunn for jernbanen.

Ny bygningsmasse vil ligge delvis i rød støysone med høyeste beregnede fasadenivå $L_{den} = 69\text{dB}$.

Bygningsmassen har stille side mot gårdsrom hvor soverom og oppholdsrom kan plasseres, avhengig av beregnet lydnivå ved fasade for den enkelte leilighet.

Alle bygg og etasjer har stille side mot gårdsrom. Det vil være leiligheter som ligger i både nedre del av støysone (55,5-60,5 dB), øvre del av gul støysone (60,5-65,5 dB) og i rød støysone (over 65,5 dB).

Bestemmelsene åpner opp for at det tillates støynivå over grenseverdier, forutsatt avbøtende tiltak.

Kompenserende tiltak, ut over dempet fasade, vil være gode fellesutearealer ute, fellesareal inne, lys og utsikt, solfylte private balkonger/terrasser innenfor grenseverdiene.

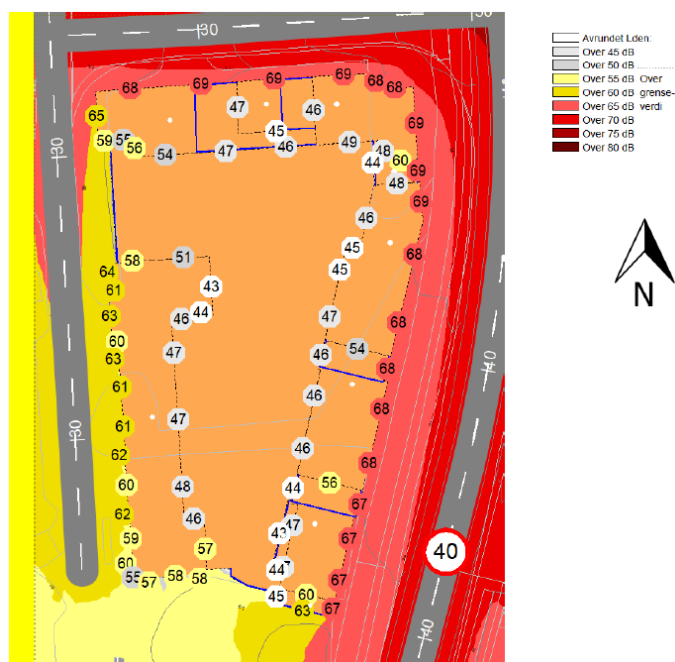
Krav til innendørs støynivå i oppholds- og soverom kan generelt løses med gode lydvinduer. Konkrete krav til fasadelementer må vurderes i senere fase når endelig planløsning og andel glassareal foreligger. I fasader med fri sikt mot jernbane må det beregnes samlet for veg og bane.

I beregning av støynivå på uteoppholdsareal er det forutsatt 1,2 m høye tette rekkverk på takterrasser. Beregninger viser at alt planlagt felles utendørs oppholdsareal på tomten får støynivå under grenseverdi.

Støv og lokal luftforurensning

Det er gjennomført en luftkvalitetsvurdering i forbindelse med planarbeidet. Beregnet konsentrasjon av nitrogendioksid (NO_2) og svevestøv (PM_{10}) for utbyggingsscenario er vurdert mot retningslinjer gitt i Miljødepartementets Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).

Spredningsberegninger med bygninger og terreng tyder på at trafikkutslipp fra Fv. 6682 vil medføre en gul luftforurensningszone som strekker seg så vidt inn over planområdet grense i øst og nord. Rød luftforurensningszone vil i liten grad strekke seg utover veiskulder. Bygninger vil ikke bli berørt av gul luftforurensningszone. Luftkvaliteten ved planlagt bygg forventes å være god, og avbøtende tiltak anses ikke som nødvendig.



Figur 31 Beregnet støysone i 4 m høyde og fasadenivå (L_{den}). Tallene angir høyeste beregnede verdi uavhengig av etasje.



Figur 32 Utsnitt av luftsonekart for PM_{10} for planområdet. Gul sone er 8. høyeste døgnmiddel over $35\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, rød sone er 8. høyeste døgnmiddel er døgnmiddel over $50\ \mu\text{g}/\text{m}^3$.

5.8. Konsekvenser for næringsinteresser

Noen av dagens leietakere har allerede fått nye lokaler de skal flytte til. Planforslaget medfører at både eksisterende og nye bedrifter kan etablere seg i nye tilrettelagte forretnings- og næringsareal innenfor planområdet.

5.9. Miljøoppfølging, miljøtiltak og klima

Forurensning:

Det er utarbeidet en tiltaksplan for forurensede masser, som gir retningslinjer for graving i og håndtering av forurenset grunn. Tiltaksplanen skal være godkjent av Klima- og miljøenheten i Trondheim kommune før gravestart.

Det er utført miljøkartlegging i forbindelse med planlagt riving av byggene på Søbstadvegen 3 og 5. Formålet med kartleggingen er å avdekke eventuelle forekomster av helse- og miljøfarlige stoffer som må håndteres i forbindelse med riving og avfallsdisponering. Sanering av helse- og miljøfarlige stoffer skal utføres iht. gjeldende regelverk og av firma med godkjenning for slik sanering. Håndtering (også ombruk og gjenvinning) skal dokumenteres iht. forskrifter og retningslinjer.

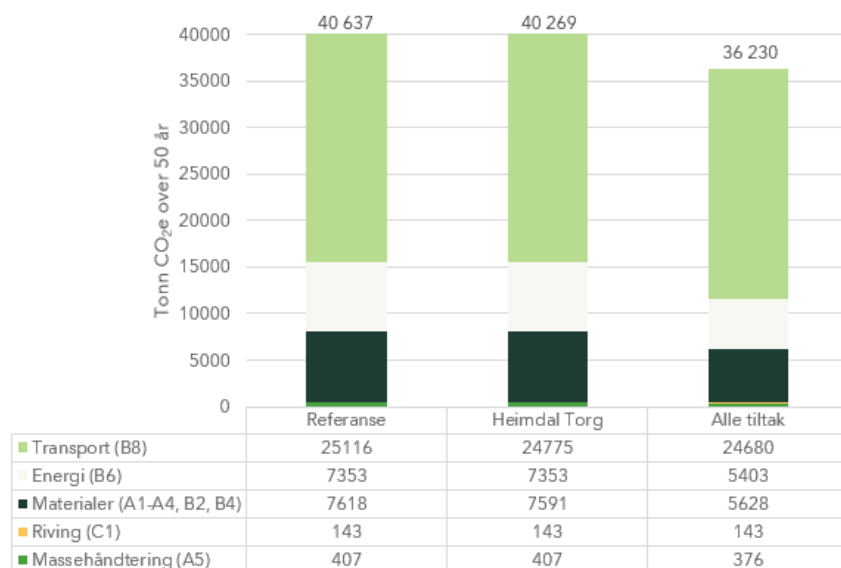
Klimakriterier:

Det er utarbeidet et eget notat som vurderer klimakriterier i *Klimaveileder for plan- og byggesaker Trondheim kommune*. Notatet fyller ut kriteriesett med tiltak som kan bidra til reduserte klimagassutslipp fra utbyggingsprosjektet. Det vises til vedlagt notat for Bærekraft og klimakriterier – Detaljreguleringsplan for Søbstadvegen 3-5 for nærmere redegjørelse.

Tidligfase klimagassberegninger:

Det er gjennomført tidligfase klimagassberegninger for prosjektet. Utredningen identifiserer bidragsyttere til klimagassutslipp og viser mulighetsrommet for at utbyggingen reduserer sine klimagassutslipp fra material- og energibruk, sammenlignet med en referanse.

Basert på forutsetningene som er gjort i denne vurderingen, er det beregnet en klimagassreduksjon på 0,9 % sammenlignet med et referansescenario. I tillegg er det utredet flere tiltak for å redusere klimagassutslippet fra utbyggingen. Dersom alle de foreslåtte tiltakene blir prosjektert og inkludert i prosjektet, kan prosjektet oppnå en reduksjon på 10,8 % sammenlignet med referansen. Det vises til notat *Heimdal Torg - Tidligfase klimagassberegninger* for nærmere redegjørelse om regnskapet og forslag til tiltak som kan redusere klimapåvirkning.



Figur 33 Totalt klimafotavtrykk fra referanseprosjekt, prosjektet Heimdal torg, og prosjektet Heimdal torg med alle tiltak.

5.10. Risiko og sårbarhet, klimaendringer

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Søbstadvegen 3-5 er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som har tatt høyde for klimaendringer. Sjekkliste for risiko og sårbarhetsforhold (vedlegg 1, DSB 2017) er benyttet for identifisering av mulige uønskede hendelser. Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekkliste:

- Urban flom/overvann
- Utslipp av farlige stoffer/akutt forurensning

Risikoreduserende tiltak er ivaretatt i bestemmelser.

5.11. Overvannshåndtering

Planlegging og dimensjonering av overvannshåndtering skal utføres iht. vedlegg 5 til VA-norm for Trondheim kommune. For å sikre en god og helhetlig overvannshåndtering, skal tre-trinns-strategi for overvannshåndtering følges.

Det er tenkt lagt inn tiltak som oppsamling av overvann til bruk for vanning, terrengforsenkninger noe med infiltrering og noe mer fordrøyning som hovedfunksjon. I tillegg er det lagt vekt på å legge til rette for å skape biologisk mangfold med større areal hvor det er brukt vekstmedium med dybde > 60cm. Disse arealene vil også bidra til å holde vannet tilbake (fordrøye) ved dagligdagse nedbørhendelser. Det vil også bli plantet flere nye trær og etableres plantefelt som om mulig vann kan ledes til og fordrøyes.

Løsmassekart fra NGU.no viser at området består fyllmasser. Det er basert på denne informasjonen forventet at området har god infiltrasjonskapasitet. Tiltakene nevnt over som settes inn for å ta de «dagligdagse» nedbørshendelsene er i hovedsak tiltak som vil forsinke avrenningen og disse etableres derfor med drenering som samler opp overvann som føres til trinn 2 (tre-trinns-strategien).

Regulert vegareal samsvarer med eksisterende vegareal og overvannshåndtering i vegareal forventes opprettholdt. Endelig valg av dimensjon og utførelse av fordrøyningssystemer avklares i videre

detaljprosjektering av overvannshåndtering for området. Flomvei sør for Søbstadvegen 3 ivaretas ved utbygging av Søbstadvegen 3 og 5.

5.12. Blågrønn faktor (BGF)

Minstekrav til BGF er i høringsforslag til ny KPA satt til 0,8 for boligprosjekter innenfor sone 1 og 2. Der er så godt som ingen blågrønne strukturer innenfor planområdet i dag. For å få høyest mulig score på BGF er det gjennomgående sett på muligheter for størst mulig tykkelse på vekstlaget for vegetasjon på tak. Dette gjelder takflatene på byggene i nord og øst, samt i det indre gårdsrommet. Stor tykkelse på vekstlaget i deler av det indre gårdsrommet gir gode muligheter for etablering av vegetasjon som kan få store trekroner. Stor grad av permeable dekker, trekker ut imot kjøreveg, samt at all overflateparkering er lagt i mobilitetshuset, er med på å gi prosjektet en høy blågrønn faktor. Vedlagt beregning av BGF viser at prosjektet kan oppnå en blågrønn faktor på 0,77. Å komme opp mot denne faktoren krever ekstra stor tykkelse på vekstlag på takhage med påfølgende behov for større høyde til bygg og kraftigere bærekonstruksjoner.

5.13. Barn og unges interesser, folkehelse og kriminalitetsforebyggende tiltak

Planforslaget legger til rette for fortetting og økt bruk av området. Flere boliger, utadvendt virksomhet, mer aktivitet, et attraktivt torg og gode utearealer vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å ferdes i området. Det vil bli økt bruk av eksisterende gang- og sykkelforbindelser, og Søbstadvegen vil få et større bygatepreg med bredt fortau.

Ny bebyggelse med tilhørende uteareal skal utformes med hensyn til folk med nedsatt bevegelighet. Universell utforming ivaretas gjennom teknisk forskrift og normkrav for utforming. Det samme gjelder for næringsdelen av bebyggelsen.

Planområdet vil ligge nært kollektivtransport og langs veg med opparbeidete fortau, og det vil for både beboere og besøkende bli attraktivt å gå og sykle i stedet for å ta bilen, noe som bidrar til reduserte utslipp, mindre støv- og støyforurensning og dermed bedre folkehelse.

Det tilrettelegges for parkeringsløsninger for sykkel, noe som kan bidra til å få flere til å sykle til og fra området, og er slik et viktig tiltak for å fremme fysisk og mental helse. Planen sikrer gode tilgjengelige og universelt utformede løsninger for både kjørende, syklende og gående.

Ny bebyggelse skal være lesbar, synlig, utadvendt, åpen, oversiktig og opplyst. Mobilitetshuset vil ha overvåkningssystemer.

5.14. Anleggsperiode og planlagt gjennomføring

Utbyggingen medfører anleggsvirksomhet over lang tid. Anleggsperioden kan medføre økte ulemper, både i forhold til HMS, økte støy- og støvplager, anleggstrafikk og redusert framkommelighet for trafikk. Nærhet til boliger, næringsbygg og kontorbygg gjør at arbeidene vil kunne forstyrre omgivelsene. Bestemmelsene vil stille krav til anleggsperioden, for eksempel at nødvendige avbøtende og beskyttende tiltak, skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes, at det skal gjøres prognoser av forventet støy til naboer i bygge- og anleggsfasen og etablering av varslingsrutiner for støyende arbeider. Trafikksikkerheten skal ivaretas i hele anleggsperioden. Bygge- og anleggsfasen skal sikre trygg ferdsel for myke trafikanter i tillegg til å sikre trygg skoleveg.

5.15. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget innebærer investeringer i offentlige anlegg:

- Utbygging av fortau/gate langs Søbstadvegen
- Omlegginger og etablering av nytt VA-anlegg
- Omlegginger og etablering av nytt EL-anlegg

Gjennomføring av planen vil ikke ha økonomiske virkninger for Trondheim kommune. Trondheim kommune vil imidlertid få utgifter til drift og vedlikehold av VA-anlegg og EL-anlegg (gatelys) når disse står ferdige.

6. Planprosess, medvirkning og innsatte innspill

6.1. Planoppstart, medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble sendt til offentlige og private instanser, lag og aktuelle organisasjoner den 15.03.2024, med høringsfrist 12.04.2024. Oppstartsvarselet ble sendt ut digitalt, og grunneiere fikk varselet gjennom Altinn. Varslingsbrev og planinitiativ ble lagt ut på Asplan Viaks hjemmesider.

Varsel ble i tillegg kunngjort i Adresseavisa. Det ble i varslingsperioden arrangert et digitalt informasjonsmøte den 03.04.2024.

Oppsummering av innspill med forslagsstillers kommentar følger i eget vedlegg. Det er ikke varslet innsigelse til planen.

6.2. Sammendrag av merknader med kommentarer

Se eget vedlegg.

6.3. Offentlig høring av planforslaget

Medvirkning planlegges i forhold til lovpålagte krav i plan- og bygningsloven. Det tas sikte på et åpent møte i forbindelse med høringsperioden. I tråd med plan- og bygningsloven § 3-7 skal planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn. Berørte parter og myndigheter, grunneiere, rettighetshavere, naboer/gjenboere, lag og foreninger, regionale og statlige planmyndigheter mfl. vil bli kontaktet gjennom brev. Offentlig ettersyn skal kunngjøres i Adresseavisen. Plandokumentene vil bli lagt ut via Altinn og på kommunens hjemmesider.

6.4. Sluttbehandling og vedtak

Vedtatt reguleringsplan kunngjøres med brev til berørte parter, samt ved annonse i Adresseavisen, og på ovenfor nevnte hjemmesider. Klagefrist er tre uker.



Varsel om oppstart av detaljregulering for Søbstadvegen 3-5 i Trondheim kommune

Ihht. til plan- og bygningslovens §12-8 varsles det oppstart av reguleringsplanarbeid. Forslagsstiller er Søbstadvegen Eiendom AS og plankonsulent er Asplan Viak AS. Planområdet omfatter gnr/bnr. 315/160, 315/31 og 316/43 med tilgrensende samferdselsareal.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fremtidig utbygging av et nytt sentrumskvarter i Søbstadvegen 3-5 på Heimdal.

Sentrumskvartalet planlegges med boliger, næring/dagligvare/ servering, mobilitetshus og et nytt bydelstorg. Eksisterende bebyggelse på tomta planlegges revet.

Det vil avholdes et **digitalt informasjonsmøte onsdag 3.april kl. 18**. Mer info og lenke til møtet finnes på vår hjemmeside www.asplanviak.no/kunngjoringer.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET SENDES INNEN 12.APRIL 2024 TIL
Ingrid B. Sæther, på ingridb.sather@asplanviak.no

asplan viak 

7. Vedlegg

- 01 - Plankart (oppdatert) (pdf og sosi)
- 02 - Reguleringsbestemmelser (oppdatert) (pdf og word)
- 03 - Planbeskrivelse (pdf) *Dette dokumentet*
- 04 - ROS-analyse (PDF)
- 05 - Illustrasjonsplan (oppdatert) (pdf)
- 06 - Illustrasjonshefte (pdf)
- 07 - Klimakriterier, notat (pdf)
- 08 - Tidligfase klimagassberegninger, rapport (pdf)
- 09 - Trafikk - og mobilitetsnotat (oppdatert versjon) (pdf)
- 10 - Støyvurderinger, rapport (oppdatert versjon) (pdf)
- 11 - Luftkvalitet, rapport (pdf)
- 12 - Geoteknisk vurdering, rapport (pdf)
- 13 - Miljøundersøkelser, rapport (pdf)
- 14 - Miljøkartlegging for bensinstasjon, rapport (pdf)
- 15 - Miljøkartlegging for kontorbygg, rapport (pdf)
- 16 - Ombrukskartlegging, rapport (pdf)
- 17 - BGF, notat (pdf)
- 18 - VA-notat med vedlegg (pdf)
- 19 - Innspill i forbindelse med varsel om oppstart (pdf)
- 20 - Oppsummering av innkomne innspill med kommentarer (pdf)
- 21 - Referat fra oppstartmøte (pdf)
- 22 - Vedtak - PS 62/2024 Prinsippsak - Videre prosess i detaljregulering av Søbstadvegen 3-5
- 23 - Stedsanalyse (pdf)
- 24 - Gatesnitt (oppdatert) (pdf)
- 25 - Plan- og profiltegning (pdf)
- 26 - Sporing renovasjon (pdf)
- 27 - Sporing varelevering (pdf)
- 28 - Fjernvirkningsbilder
- 29 - Gateoppriss Heimdal Torg
- 30 - Lokalklima vind (pdf)
- 31 - Reguleringsoversikt (pdf)
- 32 - Trafikk-kart
- 33 - Varslingsannonse (pdf)
- 34 - Varslingskart (pdf)



asplan viak