



Detaljregulering av Heggstad, 199/110 m.fl., detaljregulering , sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 13.09.2018

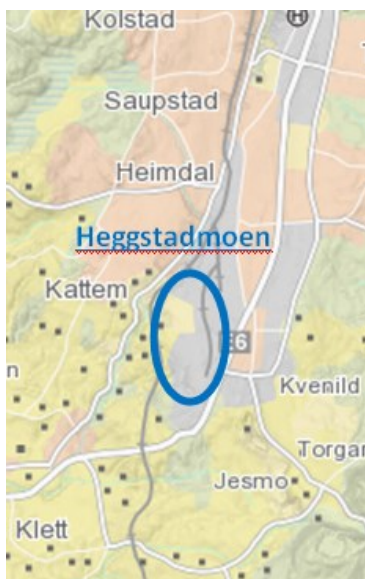
Dato for godkjenning av bystyret : 22.11.2018

Innledning

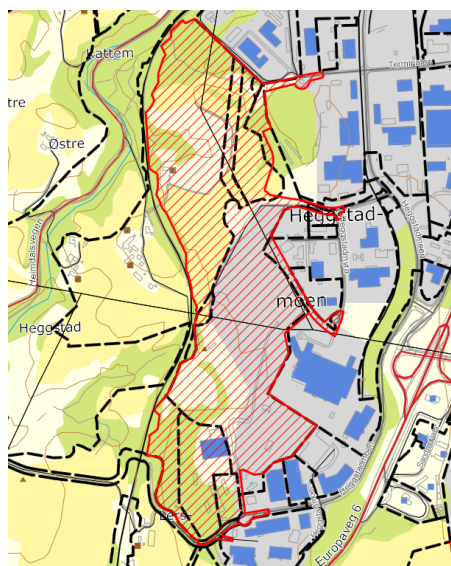
Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulenter, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune, Eierskapsenheten. Komplette planforslag forelå 30.3.2017.

Hensikten med planen er å videreutvikle et knapt 410 daa stort område på Heggstadmoen, basert på de virksomhetene som er lokalisert der i dag, og å etablere nye. Reguleringsplanen skal gi bedre arealutnytting og bidra til et estetisk løft i eksisterende næringsområder, med nye arealer til Renholdsverket, nye vegløsninger og nye næringsarealer.

Oppstartmøtet for planarbeidet var i 2012. Geoteknikk, naturmangfold, landskapstilpasning og tilpasning til mulig logistikkterminal på Torgård har vært hovedutfordringer i planen. Tidlig i 2016 ble tilrettelegging for Sesam et viktig tema. Sesam planlegges som sentralt ettersorteringsanlegg for restavfall og plastemballasje fra husholdninger og hytter i hele Trøndelag. Det er et samarbeidsprosjekt mellom 10 avfallsselskap, som omfatter 75 kommuner i Midt-Norge. Høsten 2018 blir det bestemt hvilken kommune som får Sesam- etableringa. Hvis den ikke kommer på Heggstadmoen, blir tomta brukt til andre, lignende formål.



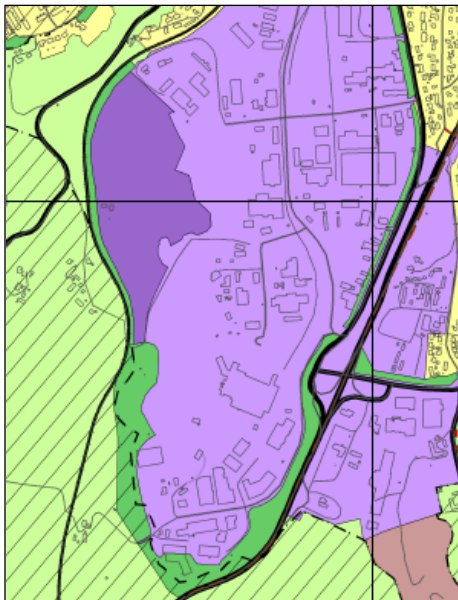
Oversiktskart



Opprinnelig planområde, markert med rød skravur



Flyfoto, med nytt planomriss



Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

I KPA er Heggstadmoen avsatt til både eksisterende og fremtidig næringsformål, omgitt av grønnstruktur. Denne reguleringsplanen tar for seg den vestlige delen av Heggstadmoen. Området er i klasse C blant næringsområder. Det betyr dårlig kollektivdekning, men samtidig nærhet til motorveg og god parkeringsdekning. C-områder bør legges tilrette for arealkrevende virksomheter, med tilstrekkelig plass for oppstilling og manøvrering av tyngre kjøretøy og utendørs lager. Ved etablering av lager, industri og annen virksomhet med lav arbeids- og besøksfrekvens i områder med lav kollektivdekning, kan arealutnyttelsen være under 100 % BRA.

Reguleringsplan

Området dekkes av fire reguleringsplaner, og er i hovedsak regulert til kommunalteknisk virksomhet og industri/lager.

I tilstøtende områder pågår, og forventes det, flere store utbygginger, som utviding av E6 og etablering av logistikknutepunkt på Torgård.

KU-spørsmålet

I oktober 2012 avgjorde kommunen at det ikke skulle kreves planprogram og konsekvensutredning (KU) for dette planarbeidet. Begrunnelsen var:

- Planen var i tråd med KPA
- En hadde allerede oversikt over aktuelle utredningstema for miljø og samfunn
- Utredning av konsekvensene ville bli ivaretatt i planarbeidet

Spørsmålet kom opp igjen mars 2016, da Sesam med drøyt 11 000 m² grunnflate, ble lansert inn i reguleringsplanen. Utredningsarbeidet var godt i gang. Rådmannen har avgjort at tillegget i planlagt bebyggelse ikke tilsier at planprosessen må restartes. Sesam representerer ikke andre utredningstema enn de som allerede var planlagt i 2012. Konsekvensutredning ble derfor ansett som unødvendig i dette planarbeidet.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet på knapt 410 daa ligger 14 km sør for Trondheim sentrum, mellom jernbanen og E6 på Heggstadmoen. Det strekker seg over flere eiendommer. Den største er gnr 199 bnr 110. Eiendommen er feilmerka med 199/1 i plankartet. Trondheim kommune er hovedgrunneier. Området rommer i dag sorteringsanlegg for avfall, lagerområder knytta til denne virksomheten, motorsportsbane, dyrka mark, skogholt, ubebygde tomter samt nærings- og lagerområder.

Natur og landskap

Den østligste delen av planområdet er omtrent flat. I vest faller terrenget til dels i slake bakker, der noe er dyrka. Lenger nord faller det mot Kattemsdalen og elva Sørå i bratte ravinedaler.

De vestligste delene av planområdet inngår i en viltkorridor i KPA, beiteområde for elg og rådyr, og er et svært viktig viltområde. Det ligger tre leirskredgrop i vestkanten av planen, ned mot jernbanetraseen. Leirskredgrop er en rødlista naturtype i kategorien "nært trua". I rasgropa helt

nord i planen er det registrert hekkende fugl, spor etter hjortevilt, og hi av grevling eller rev, men det er ikke funnet rødlistearter av dyr eller planter. Den midterste gropa betraktes ikke lenger som naturmark, da den er planert og oppdyrka. Den sørligste rasgropa er også spolert av div. inngrep.

Det er registrert fiskemåke ved Heggstadrønningen, midt i planområdet. Arten er nært trua. Planområdet ligger innenfor verneplanen til Gaula-vassdraget. Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner.

Landskap og estetikk

På nært hold preges området av tidligere avfallsdeponering samt dagens bruk til gjenbrukstorg og næringsformål. Bebyggelsen har lite helhetlig preg, og det er mye utendørslagring.

Fjernvirkningen varierer med ståsted. Den østligste bebyggelsen på Kattem ligger høyere enn Heggstadmoen, og har derfor innsyn dit. Fra andre kanter er Heggstadmoen generelt lite eksponert. Skogvegetasjon skjærer mot innsyn til selve planområdet fra Klett og omegn. Mye av eksisterende bebyggelse øst for planområdet er allerede synlig fra sør.



Eksisterende bebyggelse øst for planområdet, sett fra E6 rett øst for Klett sentrum

Veg

Planområdet ligger vest for E6. Parallelt med E6 ligger Industrivegen. I vest går jernbanen og Heimdalsvegen. Det er ingen tverrforbindelser mellom Heimdalsvegen og vegene i øst. En gårdsveg går forbi gården på Lersbakken mellom Heimdalsvegen og Heggstadmoen. Boliger i Heimdalsvegen 100 ligger i planområdet, med atkomst fra Heimdalsvegen.

Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) i Industrivegen ligger mellom 5 000 og 7 000 kjt/døgn forbi planområdet. ÅDT på internvegene mellom Industrivegen og planområdet er 1 200-1 500. Det er gang- og sykkelveger og fortau mot planområdet fra østsida og videre internt i området. Langs vegen Heggstadmoen fra krysset med Industrivegen, går en 3 m bred gang- og sykkelveg til snusløyfa i sør. I nordgående retning langs vegen Heggstadmoen er det tosidig fortau. Langs Terminalen og Heggstadmyra er det fortau på ei side. Langs Heimdalsvegen vest for planområdet er det nylig ferdigstilt ny gang- og sykkelveg. Vegene vest for E6 er ikke spesielt ulykkesutsatte. I Sandmoenkrysset har det skjedd fem ulykker de siste fem åra.

Kollektivtilbud

Buss 44 og 80 er først og fremst de som betjener planområdet. Rute 44 går fra Trondheim sentrum via Vestre Rosten og Sandbakken til Heggstadmyra. Arbeidsrute 80 fra Værestrøa via Omkjøringsveien passerer i vegen Heggstadmoen tre ganger om morgenen og tre ganger om ettermiddagen. Med Metrobussen kan det bli endringer. Det går fire ruter langs E6 med avgang sju ganger i timen i retning Melhus, Orkanger og Stjørdal. Langs Heimdalsvegen forbi planområdet går rute 71 mellom Heimdal og Spongdal via Klett. Rute 9 og 43 går langs deler av Heimdalsvegen, og tar av til Kattem. Buss 71 har en avgang i timen. For å komme seg til sentrum med kollektivtransport via Heimdalsvegen kreves det bytte til ny buss eller tog ved Heimdal, hvor nærmeste togstasjon ligger.

Grunnforhold

Det er registrert kvikkeleireforekomster i store deler av området. For det meste er faregraden middels, men lengst sør er det registrert høy faregrad. Kvikkeleiresonene Heggstadrønningen, Heggstad, Stor-Ler og Bekkenget ligger alle innenfor planområdet. Grunnen består av tykke avsetninger av leire og silt over fast bunnmorene. Dybde til fast berg/morene antas å variere mellom 5 og 25 meter.

I Sørådalen langs FV 900 har Statens vegvesen foretatt omfattende planeringsarbeider, primært for framføring av ny gang- og sykkelveg og gjenåpning av Sørabekken. Disse arbeidene har bidratt til å "friskmelde" areal også på østsida av jernbanesporet, vedrørende stabilitet og bebyggbarhet. I ei stabilitetsvurdering til planarbeidet er det likevel påpekt ulike tiltak som må gjennomføres for å oppnå ytterligere forbedring av stabiliteten i området. Disse kommer i tillegg til erosjonssikring av Sørå og Heggstadbekken.

Det er forurensa grunn i området. Særlig gjelder det tidligere Heggstadmoen avfallsdeponi, der sorteringsanlegg og gjenvinningsstasjon ligger nå. Heggstadmoen var kommunens avfallsdeponi fra 1971 til 2009. Frem til 1986 ble alt kommunalt avfall lagt der. Det forventes at sigevann fra fyllinga inneholder svært mange typer forurensning. Etter at forbrenningsanlegget på Heimdal stod ferdig, har det meste av husholdnings- og næringsavfallet gått dit. Avfallsdeponiet ble dermed tatt i bruk til et behandlingsanlegg med ulike aktiviteter.

Flere ledninger krysser planområdet. Blant annet ligger to spillvannsledninger og en overvannsledning mellom rundkjøringen lengst nord i området, og pumpestasjonen.

Noen premisser for planarbeidet

Bygningenes og næringsarealenes funksjon

Heggstadmoen er i utgangspunktet vurdert til å tåle en del «grov» og ustrukturert utelagring, og søkes tilrettelagt for det. Samtidig er det en tendens i tida til at produksjon flyttes innendørs. I hovedsak er det slik at alt som kan lagres ute uten å ta skade, lagres ute. Behovene for lagerareal både ute og inne, er redusert som følge av moderne transportløsninger. Større volum per år håndteres på mindre areal både ute og inne. Råvarer (med lav verdi) og havfabrikata tåler i større grad utelagring enn ferdigvarer (med høy verdi).

Best utnytting

Alle virksomheter som håndterer store varemengder, trenger manøver- og oppstillingsplasser for store kjøretøy. Det kan også være behov for utendørs areal til lagring. Å legge til rette for driftskonsepter der dette er mulig, er en forutsetning for denne typen virksomhet i området. Det tilsier felleisløsninger, der flere bygg og eiendommer kan dele på de samme arealene både til atkomst og til manøvrering inn mot porter i sine respektive bygg.

Næringsbebyggelsen

For bygninger med særlig store etasjehøyder (> 3m) regnes 1 etasje pr. påbegynt 3 m. Ved beregning av utnyttelse for ulike virksomhetstyper, vil teoretiske plan à 3 m kunne være gjeldende for både bygninger som har normale etasjehøyder, men også for virksomheter som ønsker å bygge store lagerhaller. Slike haller har som regel ett plan, men gjerne en høyde på flere teoretiske plan.

Virksomhetstype

KPA åpner ikke for at bebyggelsen på Heggstadmoen kan ha kontor, detaljhandel, bolig eller undervisning/forskning som hovedfunksjon. Dermed vil bygningene mest sannsynlig ha minst én etasje > 3m. Store haller må ha god etasjehøyde, uansett bruk. Behovet for frihøyde over hovedplanet vil variere med næringstype, driftsform og teknologi. I vanlig truckbetjent lager er 7,5 meter realistisk.

Grense for utnytting

I KPA er utnytting til næringsformål satt til 100 – 140 % BRA. Planområdet er vurdert til å ha lav til middels kollektivtilgjengelighet. Utnytting på minimum 110 % BRA tilsier et minimum etasjetall på tre teoretiske plan. På tomter med sokkelsituasjon kan det være aktuelt med fire etasjer og % BRA lik 140-150 %.

Parkering

Parkeringsareal på bakken medregnes i grad av utnytting. Andelen parkering i kjeller er planlagt ut fra de topografiske begrensningene på hver enkelte tomt.

Minimum/maksimum antall plan

For områdene regulert til kun næringsbebyggelse foreslås det minimum 3 plan på flate tomter og 4 på tomter med sokkelsituasjon. Maksimalt antall plan bestemmes av visuell effekt i nær- og fjernvirkning, men funksjonelle grunner tilsier at det ikke vil bli bygd høyere enn 6 plan (17 m gesimshøyde).

Områdestabilitet

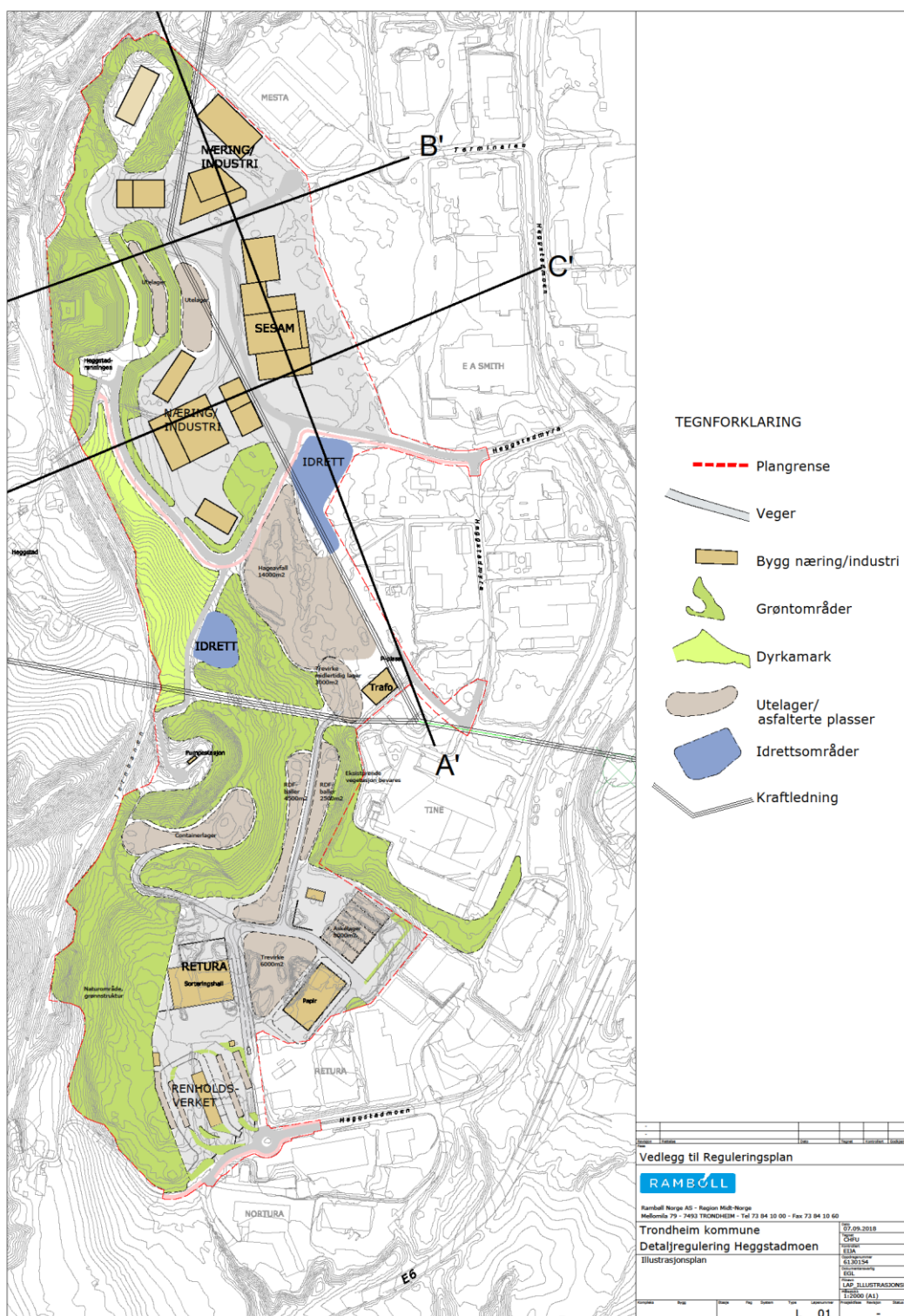
I en tidlig fase i planarbeidet ble det antatt at deler av planområdet ikke var bebyggbare. Den midtre rasgropa er vurdert til næringsformål, ved at den fylles med masser før bygging. Konklusjonen er at den kan bebygges, men bare østlige deler kan fylles til et høyt nivå. Fare for setninger under jernbanen er årsaken. Eventuelle bygg må fundamenteres spesielt, og geoteknisk prosjektering kreves i byggesaken. Soner for stabiliserende tiltak er markert som hensynssoner på plankart og samtidig sikra i bestemmelsene.

Avfallsdeponi

Bebyggelse eller andre tiltak på gammel avfallsfylling er utfordrende på grunn av lite forutsigbare setninger i fyllinga. Det er ikke foreslått ny bebyggelse på de delene av tidligere avfallsdeponi som har over 3 meter mektighet. Nye vegforbindelser legges i størst mulig grad utenfor gammel fylling og kvikkleiresoner.

Beskrivelse av planforslaget

Hovedformålet med planen er å legge til rette for nytt næringsareal, fortrinnsvis for plasskrevende næringer. I prosessen har det blitt vurdert i hvor stor grad området tåler etablering av virksomheter av ulik karakter. Deler av området har kvikkleiregrunn og gammel fylling. Bebyggelse, vegger og andre tiltak er tilpassa de krevende grunnforholdene.



Situasjonsplan

Næringsbebyggelse

N1 (se vedlagt plankart) reguleres til næringsbebyggelse. Maksimal gesimshøyde er 20 m. Det er sikra i bestemmelsene at arealet ikke kan benyttes til næringsområde, før det er etablert en vegforbindelse mellom vegene Heggstadmyra og Heggstadmoen.

N2 ligger for det meste på gammel avfallsfylling, har begrensa muligheter for bebyggelse, og er mest egna til utelagring.

N3 legges til rette for utbygging, inkludert et større område med hensynssone for omforming, H820. Området kan ikke bebygges før alle stabiliserende tiltak beskrevet i Rapport R 1500-5 «Heggstad Søndre – områdestabilitet» er gjennomført. Maksimal gesimshøyde er 18 meter. På grunn av nærvirkningene for bebyggelse mot øst, er regulert høyde på nedre deler maksimalt 12 meter. Minimum utnyttingsgrad er 130 % BRA (innenfor H820 maks 50 % BRA). Området består av ulike platåer i delvis skrående terreng. Dette begrenser valg av type bebyggelse. Det er mulighet for relativt store tomter med plass til utelagring på hver enkelt tomt, i tillegg til eventuelle bygg.

N4 skal ha maksimalt tillatt gesimshøyde på 18 meter for 50 % av bebyggelsen. Resterende 50 % av bebyggelsen kan ha 12 meter høyde. Området kan ikke bebygges før alle stabiliserende tiltak beskrevet i Rapport R 1500-5 «Heggstad Søndre – områdestabilitet» er gjennomført. Minimumsutnytting er 130 %.

N5 består i hovedsak av en nedsenkning i terrenget. Det begrenser utnytting av arealet. Maksimalt tillatt gesimshøyde er 18 meter. Minimumsutnytting er 50 %, beregna med utgangspunkt i hele feltet.

Renovasjonsanlegg (REN)

o_REN1 regulerer dagens nye sorteringsanlegg for husholdningsavfall, næringsavfall og hageavfall. I tillegg legges det til rette områder for lagring av containere og RDF-baller i tråd med Renholdsverkets behov. Internveger løses inne på området. Maksimal tillatte gesimshøyde er 20 meter. Utnyttingsgraden skal ikke overstige 60 % BRA.

Kombinert næring/renovasjonsanlegg

Området kan benyttes til behandling av avfall, og legges til rette for ettersorteringsanlegg for restavfall fra regionen, Sesam. Det er et samarbeidsprosjekt mellom 10 avfallsselskaper, som omfatter 75 kommuner. Anlegget får drøyt 11 000 m² i grunnflate. Det legges til rette for at anlegget kan ha en høyde på 15,5 meter. Utnyttelsesgraden skal ikke overstige 165 % BRA. Reguleringsplanen gir hjemmel for etablering av skorstein som er 10,0 meter over tillatt gesimshøyde, hvis det skulle bli nødvendig for å håndtere lukt. Erfaringer fra tilsvarende anlegg andre steder, tilsier at skorstein sannsynligvis ikke trengs her. Skorsteinen skal være maksimalt 30 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Atkomst til Sesam blir fra øst via Heggstadmoen.

Idrettsanlegg (o_I)

o_I1 er et område på ca. 6,2 daa. Dette området ligger delvis under høyspentanlegg. o_I2 er et område på ca. 2,9 daa. En mulig leietaker kan være RC-klubben.

For o_I1 er det påvist at bruken har påvirkning på støybildet i planområdet, dersom den eksisterende aktiviteten består. Planforslaget legger opp til at 25 % av bygningsmassen kan benyttes til kontorvirksomhet og det er ikke ønskelig at disse støykildene opererer i samme tidsrom som normal arbeidstid. Derfor legger bestemmelsene begrensninger for når på døgnet slike aktiviteter kan foregå innenfor disse områdene.

o_I1: Hverdager: kl. 08.00 – 20.00, lørdager kl. 10.00-19.00, søndager og bevegelige helligdager kl. 13.00-19.00. o_I2: Elektriske biler benyttes og vil ha et støynivå under 60 dBA. Dermed kan aktiviteten være mellom kl. 07.00 og 23.00.

Kombinert byggeformål Energianlegg/Renovasjonsanlegg (o_E/R)

Området tilrettelegges for ny transformatorstasjon. Maksimalt tillatt utnytting er 150 % BRA. Gesimshøyde tillates opptil 12,0 m, så lenge bygget ikke kommer i konflikt med høyspentledning.

Avløpsanlegg (o AV)

Det reguleres for allerede bygd pumpe-stasjon. Pumpe-stasjon tilfaller tiltaks-klasser K1, iht. NVEs tiltaks-klassifisering.

Samferdselsanlegg og annen teknisk infrastruktur

Felles trafikk-løsninger

f_KV1 er felles adkomstveg for bebyggelse planlagt på vestlige deler av N3, o_I1, o_I2 samt nordlige deler av o_REN1. Kjøreveg ned til o_AV, o_REN1 og o_I1 knytter seg på KV1.

f_KV2 er felles adkomstveg over jernbanen.

f_KV3 reguleres med en bredde på 7,0 meter og vil være kjøreveg for de fleste virksomheter i planområdet. Og adkomstveg for o_Komb N/Ren, N3, N4 og N5. I enden av denne vegen, nord i planområdet, vil det være en snuplass som er tilpasset store kjøretøy.

7.4.2 planlagt offentlig veg

Planlagt offentlig veg er merka o_V1, o_V2 og o_V3 på plankartet. Dette gjelder tilknytting til vegen Heggstadmoen, Heggstadmyra, samt ny planlagt veg som kobler sammen Heggstadmyra og Heggstadmoen mellom eiendommene gnr/bnr 200/74 og 217/15.

For o_V1 legges det til rette for flere avkjøringer i tilknytning til renholdsverkets aktivitet. Avkjøringene er koordinert med byggeplan for nytt returanlegg. Dagens snuplass reguleres som rundkjøring, noe som skal bedre lesbarheten i området. Her kan vogntog som har kjørt feil, eller kommer til stengt anlegg snu. Vegen reguleres med bredde 7,0 meter.

o_V2 er ny veg som er en forlengelse av Heggstadmyra og knytter denne vegen sammen med Heggstadmoen. Den vil være adkomstveg for energiområdet. o_V2 skal bygges med minimum bredder som angitt på plankart, henholdsvis 7,0 meter i forlengelsen av Heggstadmyra til Heggstadmoen og 6,0 meter inn til o_E/R.

o_V3 reguleres som kryss for østlig del av området. Dette krysset kobler seg på Heggstadmyra og vil ha en bredde på 8,0 meter.

7.4.3 planlagt privat veg

KV1 er adkomstveg til pumpe-stasjon for sigevann og o_I2

7.4.4 gang- og sykkelveger

Alle gang- og sykkelveger reguleres til offentlig formål. Disse skal opparbeides med bredde 3,0 meter. Etableringen av gang- og sykkelvegene er gjennomgående for området og skaper flere sammenhengende bevegelseslinjer mellom øst-vest gjennom området.

Tilknytting til infrastruktur

Områdene innenfor planen tilknytter seg omkringliggende infrastruktur gjennom tre offentlige vegforbindelser. Alle disse knyttes til veger som ender opp på vegen Heggstadmoen.

Parkering

o_P skal betjene o_I1 og er plassert under høyspentledning. Dette er avklart med linjeeier.

Øvrig parkering løses på egen tomt, og skal være i tråd med Trondheim kommunes parkeringsveileder. Ved beregning av tomteutnytting er det lagt til grunn et parkeringsbehov på

1,5 plasser pr. 100 m² kontorareal og 0,7 plasser pr. 100 m² bruksareal for industribebyggelse. Prosentandelen for hver bebyggelsestype er maksimalt 25 % av totalt BRA kontor og 75 % industri.

Naturområde (o NAT) er i dag prega av skog- og jordbruk. Planen legger opp til at området skal ha samme funksjon som tidligere.

Grønnstruktur (o G1/2/3) vil bli påvirka av tiltak i hensynssone for omforming. Dette innebærer motfylling, som vil endre bruken. Ved regulering til grønnstruktur må området opparbeides med vegetasjon etter at tiltaket er gjennomført.

Hensynssoner

- Faresone - Ras- og skredfare (H310)

Det er avsatt hensynssoner for ras- og skredfare. For sone H310-1, som angir områder med mulig fare for kvikkleireskred, tillates ikke tiltak som kan utløse slike skred.

- Høyspenningsanlegg inkl. høyspentkabler (H370_)

Det er avsatt hensynssoner for høyspentkabel som går gjennom området. Hensynssone H370_1 er for linje med 66 kV. Hensynssonen er 11 meter til hver side av senterlinja. Hensynssone H370_2 er sone for 22 kV linje. Her er hensynssonen 7,5 meter til hver side av senterlinja.

Det er ikke tillatt å oppføre bygg innenfor hensynssonene. Hensynssonen vil opphøre dersom ledningen legges i kabel under bakken.

- Landskap (H550_)

Områder for hensynssone – landskap på plankart skal opparbeides med vegetasjon. Disse områdene vil hindre fjernvirkning, særlig fra Kattem. I tillegg er ikke områdene bebyggbare på grunn av topografiske forhold.

- Bevaring naturmiljø (H560_)

Hensynssone bevaring naturmiljø, hensynssone vilt sikrer at det ikke tillates tiltak som forringer viltkorridorens økologiske funksjon. Det er sikret i bestemmelsene at tiltak etter plan- og bygningslovens § 20-1 ikke tillates.

- Omforming (H820_)

Områder regulert til omforming innebærer en rekke stabiliserende tiltak for området. Disse må utføres i henhold til vedlagte geotekniske vurdering for å sikre stabiliteten i området. Hensynssonene består både av områder for nedplanering og områder for motfylling.

Vann og avløp

Det er utarbeidet egen overordna vann- og avløpsplan for området.

Virkninger av planforslaget

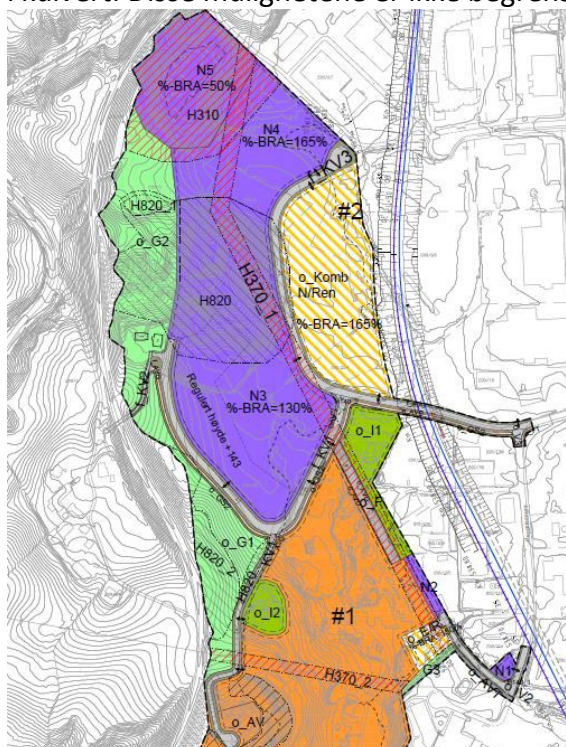
Planen omfatter fortetting av et allerede eksisterende næringsområde.

Forholdet til nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

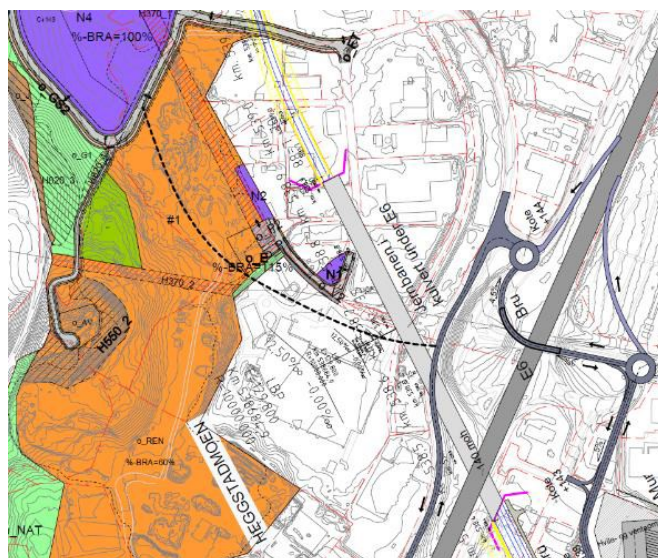
Jernbanedirektoratet tilrår at man går videre med nytt logistikknutepunkt på Torgård.

Planforslaget på Heggstadmoen tar høyde for en mulig fremtidig Torgård-etablering. En eventuell fremtidig ny jernbanetrasé mellom Torgård og Heimdal vil krysse to regulerte vegforbindelser inn til planområdet. Frem til ny godsterminal blir bygd vil disse vegene fungere som adkomstveger

både til ny pumpestasjon, til idrettsområdene og til næringsarealene. Når nye jernbanespor eventuelt blir etablert fra eksisterende Dovrebane til godsterminalen, må det sikres annen adkomst til disse områdene. Det andre alternativet er å legge lokk over jernbanen, og legge vegen i kulvert. Disse mulighetene er ikke begrensa av reguleringsplanforslaget.



Mulig fremtidig jernbanetrasé i øst



Mulig vegtrasé til næringsområdene med stipla linje

Landskap

Nærvirkningene blir estetisk bedre enn i dag. Grøntrabatter med trær mellom gang- og sykkelveger og kjøreveger, samt grønne soner i eiendoms grensene, vil bidra til det. Den tidligere søppelfyllinga blir rehabilitert, og får beplantning med stedeagne treslag. Derimot blir nærvirkningen for den nærmeste boligen på Heggstad forverra av nye bygninger, som kommer øst og nordøst for gårdstunet.

Fjernvirkningen fra de nærmeste gårdstunene og de østligste boligene på Kattem blir mer omfattende enn i dag, i hvert fall noen år fremover (se figurer nedenfor). Gjennomføring av planen vil medføre inngrep i eksisterende skråninger med naturlig trevegetasjon, noe som øker innsynet utenfra. Som avbøtende tiltak skal de nye skråningene beplantes med en blanding av vintergrønn og lauvfellende trevegetasjon. Den eksisterende trevegetasjonen skal beholdes og videreutvikles, der det er praktisk mulig. På grunn av stor avstand mellom Klett og Heggstadmoen, vil sol- og værforhold avgjøre hvordan fjernvirkningen derfra oppleves. Fargebruken, lyst eller mørkt, på den nye bebyggelsen vil ha effekt på synligheten.



Fjernvirkning fra Kattem før utbygging



Fjernvirkning fra Kattem etter utbygging, brune volum

Natur- og kulturmiljøet blir i liten grad berørt, men ca. 2 daa av grønnstrukturen i KPA i nordspissen av planområdet reguleres til næringsformål. Utvidelsen av gjenvinningsstasjonen reduserte i sin tid viltkorridoren med om lag 3 daa. Reguleringsplanen reduserer ikke korridoren ytterligere, med unntak av parsellen i nord. Skredgropene, som er rødlista naturtype, vil bli berørt. Den sørligste og midterste er allerede sterkt påvirket av inngrep. Ved utbygging blir bunnen i rasgropa N5 utnyttet, mens skråningene i stor grad vil kunne forbli urørt, som følge av de geotekniske begrensningene. Det er ikke registrert kulturminner i planområdet.

Sonen for grønnstruktur (regulert naturområde) er vurdert å være tilstrekkelig bred og vil opprettholde sin funksjon som et sammenhengende grøntdrag rundt Heggstadmoen. På denne måten vil den fungere som viltdrag.

Grunnforhold

Store deler av planområdet ligger innenfor kvikkleiresoner. Det er utført sikringstiltak langs Søra og Heggstadbekken, og reguleringsplanen vil bidra til å stabilisere området ytterligere.

Barn og unge, fritidsbruk

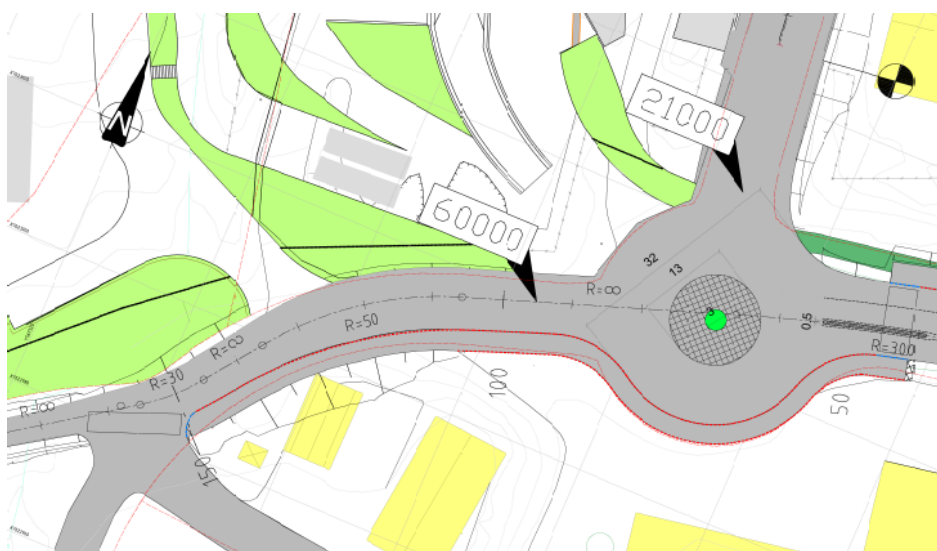
Det er ikke kjent at planforslaget vil få negative konsekvenser for barn og unges interesser. Den aktiviteten for barn og unge som finner sted i planområdet i dag, er i hovedsak organisert. Arealene disse i dag benytter til idrettsformål, vil bli regulert til det formålet. I tillegg reguleres det et område til idrettsformål, noe som vil kunne ha positiv effekt for barn og unges interesser.

Veg-/trafikkforhold

Planområdet vil generere ca. 1200 kjt/døgn i nyskapt trafikk. Denne trafikken vil fordele seg ut mot E6 og Østre Rosten, samt noe mot Heimdal via Industriveien. Sandmoenkrysset, som i dag har avviklingsproblemer, vil få økt trafikkbelastning.

Nytt toplanskryss ved Hårstad og Sentervegen vil avlaste Sandmoenkrysset. Det samme gjelder pårampe fra Heggstadmoen i sør. Området er stort, og flere potensielle utbyggingsområder vil ha konsekvenser for trafikkavviklingen i Sandmoenkrysset. Virksomhetene som kommer i planområdet, gir ikke endring i type transport. Forslaget til nytt vegsystem ivaretar trafiksikkerheten ved å skille på harde og myke trafikanter. Tilgjengeligheten til de viktige bussforbindelsene ville blitt styrka med ny veg forbi Tine-anlegget. Traseen er ikke med i planforslaget. Ny lokalveg med blanda trafikk som kobles til bru over jernbanen i nord, gir ny tilgjengelighet på tvers av Heggstadmoen. Sammen med ny gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen og mot Heggstadmoen i sør øker fremkommeligheten og tilgjengeligheten for gående og syklende.

I løpet av planprosessen er det sett på ulike alternativer for flytting av snuplass ved gjenvinningsstasjonen. Planforslaget regulerer samme situasjon som i dag for biltrafikken, men strammer opp dagens rundkjøring bl.a. med belegningsstein. Gående og syklende må dele vegbane med biler fra tilstøtende reguleringsplan i vest, til den møter regulert gang- og sykkelveg i denne planen. Dette området bør markeres, eksempelvis med annet belegg.



Private og offentlige servicetilbud

Området for renovasjon vil delvis være et offentlig servicetilbud, som mottaksområde for husholdningsavfall og hageavfall. Ny miljøstasjon er bygd helt sør i planområdet. Området for mottak av hageavfall opprettholdes. Dette, i sammenheng med omregulering av snuplass/rundkjøring ved innkjøringen til mottaket til miljøstasjonen, vil bedre trafikksituasjonen og trafikkavviklinga.

Støy

Det er mange ulike støykilder i området i dag. Støysonekartene viser sumstøyen fra industristøy, motorcross/bilbane, vegtrafikk og jernbane. De ulike støykildene har ulike grenseverdier. Planforslaget vil medføre mest støyøkning på kveldstid, med maksimal belastning ved de motoriserte idrettsgrenene som er aktive i området. Det er også flere boliger vest for planområdet som ligger innenfor gul støysone. For dem kan støyen bli noe redusert, ved at nye bygninger vil ha en skjermende effekt. Støyreduksjonen er imidlertid begrensa.

Konsekvenser for næringsinteresser

Plasskrevende virksomheter vil få tilrettelagte arealer med god forbindelse til E6. Det å ha ferdig regulerte arealer for denne typen virksomheter kan også bety at slike virksomheter kan flytte fra mer sentrale områder i byen. Dette er i tråd med prinsippene om «rett virksomhet på rett sted».

Juridiske/økonomiske konsekvenser for kommunen

Ved utbygging av næringsområdene nord i planområdet vil det være nødvendig å etablere nye ledninger for vannforsyning og spillvann. Kostnader og eierskap til disse avklares gjennom utbyggingsavtale mellom private aktører og kommunen.

Det reguleres to nye, felles veger, som tilknyttes dagens offentlige vegsystem. Dette vil medføre privat eierskap og ansvar for drift og vedlikehold av vegene. Utbyggingskostnader avklares gjennom utbyggingsavtale, da flere næringsområder er avhengige av vegforbindelsene som reguleres til felles formål. Denne avhengigheten er sikra i rekkefølgebestemmelsene. Det foreligger kostnadsoverslag for alle offentlige og private veger, offentlige gang- og sykkelveger, samt offentlige parkeringsplasser.

Grønnstruktur innafor planområdet reguleres til offentlig formål. Både opparbeiding, drift og skjøtsel av områdene kan gi økonomisk konsekvens for kommunen. I tillegg reguleres to områder for idrett til offentlig formål. Områdene kan leies ut til aktuelle idrettslige formål, med driftsansvar for leietaker.

Det meste av det som skal skje med Sesam-tomta før beslutning, er grunnundersøkelser og tilrettelegging for infrastruktur, som må gjøres uansett fremtidig bruk.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

ROS-analysen har identifisert risiko knytta til ulike hendelser med løsmasseskred, kvikkleireskred, avrenning av forurensa vann til grunnen, brann og eksplosjonsfare, høyspentledninger, gamle fyllplasser og trafikksikkerhet. Det er beskrevet avbøtende tiltak som må gjennomføres for å minimalisere sannsynligheten for at hendelser inntreffer. Det er også beskrevet hvordan disse er ivaretatt i planmaterialet. Følgende avbøtende tiltak er foreslått:

- Tilstrekkelig drenering av overvann for å hindre avrenning til grunnen
- Rekkefølgebestemmelser sikrer at stabiliserende tiltak er gjennomført før man bygger
- Krav om geoteknisk prosjektering

- Krav om å utarbeide tiltaksplaner ved tiltak som gir inngrep i avfallsfyllinga for å sikre forurensa grunn
- Forbud mot åpen ild nær gasspumpestasjon
- Tette dekker og lufting over tak på eventuelle bygg på deponi
- Hensynssoner for høyspentledninger, med forbud om bebyggelse
- Miljøtekniske grunnundersøkelser gjennomføres og tiltaksplaner utarbeides før arbeider kan igangsettes

Planlagt gjennomføring

Prosjektering av infrastruktur for Sesam starter straks reguleringsplanen er vedtatt. Hvis Sesam blir beslutta lagt til Trondheim, vil bygging av veger og annen infrastruktur mest trolig starte i 2019. For øvrig er ikke detaljer i gjennomføringa av planen klare.

Innspill til planforslaget

Det har vært flere møter med involverte parter. Prosjektgruppa har bestått av følgende aktører: Trondheim kommune (Eierskapsenheten), WSP Norge AS (før Faveo Prosjektledelse AS) og Rambøll Norge AS.

Prosjektgruppa har hatt møter og befaringer med disse aktørene: Terra Entreprenør AS, Trondheim kommune (bydrift, kommunalteknikk, enhet for idrett og friluftsliv), Per og Jorun Hegstad, Lord Eiendom AS, Trondheim RC-bilklubb, Motorklubben Trondhjem, Trondheim Renholdsverk, Jernbaneverket (nå Bane NOR), Tine SA, Rom Eiendom, Pilar Eiendom AS, Edvard Breivoll, Geute Krigsvoll, Olav Imset Lien, Statens vegvesen, Trønderenergi Nett AS, Lord Eiendom, Heggstadmoen næringspark 4 AS, E.A. Smith og Selberg Arkitekter AS.

INNSPILL VED VARSEL OM IGANGSETTING AV PLANARBEID

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Ingen automatisk fredede kulturminner i området. Liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Minner om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8.

Rådmannens kommentar: Tas til etterretning.

TrønderEnergi nett AS søker etter tomt for ny trafostasjon på om lag 1,5-2 daa. Markert ønsket tomt gnr. 200, bnr. 15. *Rådmannens kommentar:* Forslag til ny tomt for trafo er tatt inn i planforslaget.

Statens vegvesen

Pga. mye utvikling og framtidig utvikling i området, vil krysskapasiteten bli overbelastet. Derfor bør temaet trafikk ha stort fokus i planarbeidet. Det forventes trafikkanalyser som belyser kapasitetsberegninger, trafikkavvikling og atkomstforhold. *Rådmannens kommentar:* Det er utarbeidet et eget notat med fokus på trafikkanalyser, atkomstforhold og trafikkavvikling i området. Disse momentene er innarbeidet i planforslaget, for å sikre gode trafikale løsninger.

Frelsesarmeens Eiendommer AS

Opptatt av atkomstmuligheten til anlegget på Heggstadmyra 2, også ved økt trafikkbelastning. Påpeker vanskelige forhold ved atkomsten på dager med snøfall, og frykter en forverring ved økt trafikkbelastning. Ønsker ikke ny etablering av støyende bedrifter i nærområdet.

Rådmannens kommentar: Vegen Heggstadmyra foreslås ført videre slik at det dannes en ring rundt deres eiendom. Dette vil bedre adkomstmulighetene til eiendommen, særlig fra sør.

Området som reguleres, er avsatt til næring og det ønskelig at industri og lagervirksomhet skal etablere seg på Heggstadmoen.

TINE Sentrallager Heimdal kan ha interesse i å utvide arealet sitt på Heggstadmyra 19. Ønsker etablering av aktivitet som er forenelig med deres næringsmiddelvirksomhet. Nabolskapet til Renholdsverket gir utfordringer. *Rådmannens kommentar:* Tine har vært en del av planprosessen og planforslaget er forenlig med deres interesser.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Det må legges vekt på effektiv arealutnyttelse. Når planforslaget blir sendt på høring må det vises plassering og utforming av bebyggelse og atkomst. Viser til kommuneplanbestemmelse § 18.2, hvor det i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning bør være en utnyttelse på 140 % BRA og ved utbygging i områder med tilsvarende lav tilgjengelighet kan utnyttelsen være 100 % BRA. Forutsetter at bestemmelsene i kommuneplanen angående parkeringsplasser blir fulgt, og fortrinnsvis legges under bakken.

Rådmannens kommentar: Forslag til maksimal utnyttelse er tilpassa nær- og fjernvirkninger og andre forhold som setter begrensninger på arealene. Parkeringsveilederen til Trondheim kommune er brukt for å beregne antall parkeringsplasser og det er differensiert mellom ulike områder når det gjelder under og over bakken. Der terrenget tilsier at det er mulig er det regnet areal for parkering under bakken. Maksimalt tillatt parkeringsplasser er sikra i bestemmelsene.

NVE

Store deler av planområdet ligger innenfor registrerte kvikkleiresoner. Kan ikke utelukke at sonene har annen utstrekning enn hva som er kjent. Ved offentlig ettersyn må det foreligge dokumentasjon på tilstrekkelig sikkerhet mot skred, både i anleggsfasen og permanent. Det bør vurderes om planlagt arealbruk kan føre til endra flom- og erosjonsforhold i bekkene i området. Det bør gis en beskrivelse av avbøtende tiltak for å unngå at disse forholdene forverres. Dersom det planlegges utfylling, kulverter, erosjonssikring etc. i elvebekker, må dette komme klart frem i reguleringsplanen. Tiltak om berører vassdrag, må vurderes av NVE etter vannressursloven § 8. *Rådmannens kommentar:* Dokumentasjon mot skred er vist i vedlagte geotekniske rapport og tiltak for å sikre områdestabilitet er innarbeidet i planforslaget. Det er gjort noen vurderinger i forhold til flom og erosjon – se vedlagte VA-rapport.

Jernbaneverket (nå Bane NOR) påpeker geotekniske forhold, sikkerhetsgjerdning mot jernbanen, samt at generell byggegrense mot jernbanen er 30 m iht. jernbanelovens § 10.

Rådmannens kommentar: Byggegrensa er regulert 30 m fra jernbanesporet. Avklart i møte med Bane NOR.

LUKS (Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter)

Det må i detaljreguleringen komme inn sterke føringer vedrørende adkomst for godstransport og vareleveringsareal samt adkomstveier til varemottak. Videre må varemottaksarealene sikres slik at disse ikke kommer i konflikt med adkomst for, syklende, gående etc.

Rådmannens kommentar: Adkomstveiene innenfor planområdet er regulert i henhold til vegvesenets standard og vil oppfylle kravene til god adkomst. Internt på hvert enkelt næringsareal vil vegarealene bli prosjekterte med byggeprosjektene.

Norsk Motor Klubb Trondheim ønsker at deres treningsanlegg blir inntegnet og medtatt i ny reguleringsplan.

Rådmannens kommentar: Innspillet er innarbeidet i planforslaget.

Paul Indergård – Hjemmelshaver gnr. 202, bnr. 1

Ønsker eiendommen regulert til næringsformål for egen bedrift. Ønsker ikke kommunal utnyttelse. *Rådmannens kommentar:* Det er kun en liten del av eiendommen som inngår i planområdet. Den reguleres til naturområde.

Kjell Åge Vold – Hjemmelshaver 200/105 viser til at han har makeskifteavtale med Trondheim kommune angående gnr. 200, bnr. 81 og gnr. 200, bnr. 84. *Rådmannens kommentar:* Innspillet er tatt til etterretning.

Olav Imset Lien – Grunneier gnr. 217, bnr. 2. ønsker å bevare eksisterende skogteig mellom sin gård og renholdsverkets område. *Rådmannens kommentar:* Innspillet er innarbeidet i planforslaget.

INNSPILL VED UTVIDA PLANGRENSE

Fylkesmannen

Alle saker som berører natur og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven § 8-12. Det stilles krav om at det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse ved utarbeidelse av planer for utbygging.

Rådmannens kommentar: Planområdet er vurdert etter prinsippene i naturmangfoldloven. ROS-analyse er gjennomført.

Sør-Trøndelag fylkeskommune minner om aktsomhetsplikten.

Rådmannens kommentar: Aktsomhetsplikten er innarbeidet i planbestemmelsene.

Statens vegvesen er opptatt av at vi ikke må få en tilbakeblokkering på E6 på grunn av dårlig kapasitet i kryssene. Det må derfor gjøres trafikkanalyser og disse må også foreslå trafikkløsninger. *Rådmannens kommentar:* Det er gjennomført trafikkanalyse for området som innebærer hvilke konsekvenser en evt. utbygging på Heggstadmoen får med foreslått arealbruk. Det er sett på hvilken økning man kan få i antall kjøreturer til og fra området, samt hvilken belastning dette kan få for omkringliggende vegnett. Det er ikke sett på mulige trafikale løsninger for Sandmokrysset, da dette forutsettes ivaretatt i reguleringen for Sandmokrysset. Dette er avklart med Statens vegvesen.

INNSPILL TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Fylkesmannen, vilkår for egengodkjenning

Med bakgrunn i T-1442/2016 har Fylkesmannen vilkår til egengodkjenning, inntil det er tatt inn en bestemmelse som angir at den samlede støyen fra industriområdet medfører at boliger og annen støyfølsom bebyggelse får støyforhold på fasade og uteplass som ikke overskrider støygrenser angitt i tabell 3 i T-1442/2016 (Lden 55 dB).

Med bakgrunn i forurensningsloven § 7 om plikten til å unngå forurensning har Fylkesmannen vilkår for egengodkjenning til planen. Fylkesmannen krever bestemmelser som sikrer at driften innenfor planområdet ikke medfører sjenerende lukt for omkringliggende luftfølsom bebyggelse, samt setter krav om etablering av eventuelle nødvendige avbøtende tiltak. I tillegg kreves bestemmelser som sikrer etablering av nødvendige tiltak for å håndtere forurensning og avrenning til grunn og vann.

Rådmannens kommentar: Bestemmelsene som fylkesmannen etterlyser, er tatt inn i det endelige planforslaget. Vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Statens vegvesen, vilkår for egengodkjenning

Med bakgrunn i Nasjonal transportplan må det lages et rekkefølgekrav som sier at næringsområdene N3, N4 og N5 på Heggstad ikke kan realiseres før man får gjort en helhetlig vurdering av den samlede trafikkbelastningen fra Heggstad og den nye godsterminalen på Torgård, sett i sammenheng med de nye kryssløsningene. Hvis vurderingen viser at trafikkavviklingen på E6 vil bli kritisk, må utbyggere bidra vesentlig i løsningen for å oppnå tilfredsstillende trafikkavvikling. *Rådmannens kommentar:* I dialog med Statens vegvesen, ble rammene for den helhetlige vurderinga klarlagt. Trafikkvurderinga er utført. Den viser at trafikkavviklinga på E6 ikke blir kritisk. Det blir ikke nødvendig med tiltak, for å oppnå tilfredsstillende trafikkavvikling. Vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Bane NOR, vilkår for egengodkjenning

Med bakgrunn i Nasjonal transportplan må antall planlagte kryssinger reduseres fra 3 til 2, og det må tas inn bestemmelser om at adkomstveiene må anlegges slik at kravene til frihøyde for jernbanespor ved kryssingsstedene ivaretas. Videre må veisystemet i planområdet legge til rette for at all trafikk over framtidig jernbanetrasé kan knytte seg til det, og benytte de to ovennevnte kryssingsstedene.

Av jernbanetekniske hensyn, miljø- og sikkerhetsmessige hensyn og for å unngå ny bebyggelse/konstruksjoner som i vesentlig grad vil kunne fordyre anleggelse av nye jernbanespor, må det settes en byggegrense på minimum 30 meter fra nærmeste jernbanesportrasé for områdene N1, N6, o_I1 og o_REN2.

Rådmannens kommentar: Planlagte kryssinger er redusert fra 3 til 2. Det er tatt inn bestemmelse om frihøyde for jernbanespor. Det er satt byggegrense på 30 meter, slik Bane NOR krever. Område N6 er tatt ut av planen, sammen med den nordligste adkomstvegen. Område o_REN2 har fått nytt formål, o_Komb N/Ren. Vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

LUKS mener planen må vise hensyn til større kjøretøy, herunder frihøyde, manøvreringsarealer, trafiksikkerhet, atkomst, oppstillingsplass m.m.

Rådmannens kommentar: Ivaretatt i planforslaget.

Posten Norge AS er opptatt av riktig plassering av postkasser, med tanker på minst mulig kjøring inne i boligfelt og å unngå trafikkfarlige situasjoner.

Rådmannens kommentar: Utbygger må gå i dialog med Posten.

TrønderEnergi har ingen kommentarer.

Champion racingclub ønsker ingen parkering under høyspent på deres tomt, samt formulering i bestemmelsene "aktivitet kan godtas".

Rådmannens kommentar: Parkering under høyspent er problematisk. Formuleringa "kan godtas" vil ikke forhindre fortsettelse av dagens aktiviteter.

Paul Indergård har spørsmål om omregulering av hans eiendom fra næring til naturområde.

Rådmannens kommentar: Det er kun en liten del av eiendommen som inngår i planområdet. Den reguleres til naturområde. Arealene som her nevnes er viktige areal for viltkorridor og er sikra som grønnstruktur i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Sør-Trøndelag fylkeskommune minner om den generelle aktsomhetsplikten etter kulturminneloven §8. Videre minner de om at prinsippene om universell utforming.

Rådmannens kommentar: Universell utforming blir ivaretatt i byggesaken.

Trondheim Rc-bilklubb spør om støyrapporten er basert på nitrobiler, eller om den også gjelder el-biler. Hva med aktivitet på kveldstid? *Rådmannens kommentar:* Det fremgår av bestemmelsene at aktivitet som ikke innbefatter støy, kan fravike tidsbegrensningen.

E.A. Smith AS/Smith Stål påpeker at veg f_KV1 er plassert innenfor deres eiendom gnr200/bnr70. *Rådmannens kommentar:* Utbygger bør inngå avtale med grunneier.

LO i Trondheim

Arealet merket med formål o_REN2 bør reguleres til blandet formål renovasjon/næring/lager.

Rådmannens kommentar: Ivaretatt i planforslaget.

INNSPILL VED NY, BEGRENSA HØRING

Fylkesmannen ba om en presisering av bestemmelse§ 3.5 om foruresning. Det er tatt inn ei formulering som beskriver konkrete tiltak, i tråd med fylkesmannens ønske. Det kom ingen andre, nye merknader da planforslaget ble sendt på ny, begrensa høring, etter at det var gjort endringer.

Endringer etter offentlig ettersyn og ny, begrensa høring fremgår av saksfremlegget.

Avsluttende kommentar

Alle vilkår for egengodkjenning, som fylkesmannen, Statens vegvesen og Bane NOR hadde, er innfridd.

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.