



Detaljregulering av Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 02.04.2025
Dato for godkjenning av Bystyret : 19.06.2025
Dato for oppdatering etter bystyrets vedtak : 25.06.2025

Vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, - Heimdal helse- og velferdssenter (alternativ med rundkjøring) som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Eggen Arkitekter AS senest datert 19.03.2025 med bestemmelser senest datert 02.04.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 02.04.2025.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Antallet parkeringsplasser i Heimdal sentrum må i størst mulig grad opprettholdes. De negative konsekvensene en reduksjon av plasser vil gi for det lokale næringslivet må belyses før en eventuell fjerning av parkeringsplasser.

Oppdatering etter bystyrets vedtak omfatter:

Planforslaget ble fremmet med to alternativ til sluttbehandling, alternativ 1 med rundkjøring og alternativ 2 med vendehammer. Alternativ 1 med rundkjøring ble vedtatt av Bystyret.

I beskrivelse av planforslaget og virkninger av planforslaget er alternativ 2 beholdt i teksten og synliggjort med grå tekst. Vurderinger som sammenligner begge alternativ er også beholdt. Dette er gjort for å synliggjøre viktige avveinger i saken.

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Eggen Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim Eiendom. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Planforslaget ligger i Heimdal sentrum mellom Ringvålvegen og J.O. Stavs veg. Planens hensikt er å regulere tomt for Heimdal helse- og velferdssenter med 72 plasser, arealer for hjemmetjeneste, nytt bydelsbibliotek, nytt torg og parkeringskjeller. I tillegg reguleres gang - og sykkelforbindelser, fortau, hensynssone bevaring kulturmiljø, sikringssone friskt, blågrønt areal og eksisterende torg.

Planforslaget fremmes til sluttbehandling med to alternativer, der forskjellen er kjøremønster i planområdet.

Vesentlige utfordringer i planen har vært stedstilpasning til kulturmiljø og en kompleks sentrumssituasjon, bevaringshensyn til eksisterende bebyggelse, byrom og gangforbindelser, støy, parkering, trafikkmønster og trafiksikkerhet.



Flyfoto med veier og funksjoner rundt planområdet, plangrense vist med rød strek.

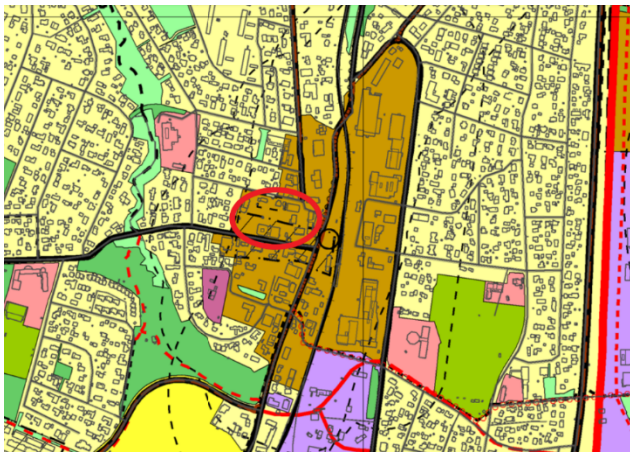
Overordnede føringer for planforslaget og planstatus

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Planforslaget ivaretar planretningslinjene ved å forholde seg til nye krav til blågrønnfaktor i ny KPA og bestemmelsene tillater solceller på tak. Det stilles også krav om miljøoppfølgingsplan, klimagassbudsjett og klimagassregnskap.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

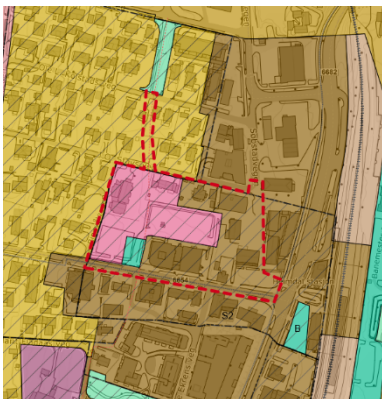
Planforslaget ivaretar planretningslinjene ettersom funksjoner samles i Heimdal sentrum, nært Heimdal stasjon, og slik bygger opp om løsninger for kollektiv og trafiksikkerhet.



Utsnitt fra KPA 2012-24. Hensynssone kulturmiljø vises som skravert område med stiplet linje.

Gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA):

I gjeldende KPA er planområdet avsatt til sentrumsformål, som betyr flere typer arealbruk. Hensynssone kulturmiljø gjelder for bebyggelse på begge sider av Ringvålvegen. Planforslaget ligger i ytre sone for parkering. Foreslått formål tjenesteyting er i tråd med sentrumsformål. Planforslaget regulerer ikke vedtatt hovedsykkelrute i Ringvålvegen (§13.3).



Forslag til ny KPA (2022-2034) viser planområdet avsatt til sentrumsformål, tjenesteyting og blågrønnstruktur. Planforslaget vurderes å være i tråd med forslag til ny KPA (ikke rettskraftig).

Utsnitt ny KPA 2022-2034 der planområdet er vist med stiplet rød linje.

Kommunale overordnede vedtak og temaplaner:

Prosessplan for Heimdal sentrum (vedtatt juni 2020) og mål for sentrumsutviklingen:

Prosessplanen for Heimdal sentrum er førende for planforslaget (byggningsrådet 23. juni 2020, sak 20/178), med mål for sentrumsutviklingen i Heimdal.

Målene er et attraktivt sentrum, tilrettelagt for miljøvennlig transport, gange og sykkel. Viktige virkemidler er fellesfunksjoner som byrom med gode møteplasser, grønne uteoppholdsareal og attraktive forbindelser mellom disse. Opprinnelig skulle målene ivaretas av tre planer: reguleringsplan for vestre del av sentrum, bevaringsstrategi og gatebruksplan med parkeringsstrategi.

Bestillingen om "reguleringsplan for vestre del av sentrum" erstattes delvis av dette planforslaget. Bevaringsstrategien skal sluttbehandles og har vært førende for planarbeidet. En

gatebruksplan har ikke blitt påstartet. Opparbeidelse av Torget og Meieriplassen er ikke sikret i planforslaget, men illustrasjonsplan viser et forslag til løsning. Opparbeidelse bør gjøres som et eget prosjekt der man ser Torget og Meieriplassen i sammenheng med krysset og Stasjonsplassen.

Strategi for bevaring og stedsidentitet for Heimdal sentrum

Høringsforslaget til strategien ble utarbeidet av Byplankontoret og Byantikvaren i 2022 og skal nå sluttbehandles. Rådene i strategien skal ivareta nisjebutikkene, grøntpreg, bylandskap og helhetlige miljø, utvikling og fortetting, verdifulle byrom og bygninger som bør få bevaringsstatus.



Strategien har vært førende for planarbeidet og utformingen av bebyggelsen. Se vurdering av konsekvenser for hvordan føringer er ivaretatt. Strategien tar for seg fire delområder av Stasjonsbyen Heimdal, der planforslaget ligger i delområdene "Ringvålvegen" og "Hagebyen". De to andre delområdene er "Kirkeanlegget" og "Heimdalsvegen".

Utsnitt av strategikartet i strategi for bevaring og stedsidentitet, fra fagnotat til sluttbehandling, datert 27.01.2025. Kartet viser de forskjellige delområdene i innenfor strategien.

Plan for friluftsliv og grønne områder (Bystyret, 31.08.2023):

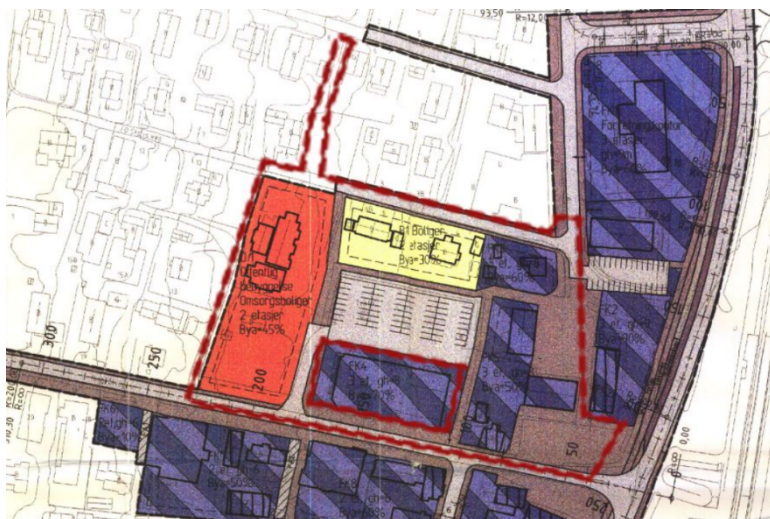
Planens mål er at arealene skal være nok, nært, variert og sammenhengende. Mindre tilrettelagte arealer er også viktige for å sikre mangfold av opplevelseskvaliteter, naturhensyn og økologiske funksjoner. De grønne områdene omfatter blant annet grøntstruktur.

Tilgjengelighetsanalysen viser lav tilgjengelighet på nærmiljøanlegg, lekeareal, park og aktivitetsområder i nordvestre del av Heimdal sentrum.

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan er R1096, «Reguleringsplan for Heimdal sentrum» (bystyret 30.05.2002). Formål er forretning og kontor, offentlig parkering, bolig, tjenesteyting og spesialområde bevaring.

Det tillates inntil 2 etasjer for B1, inntil 3 for feltene FK 2-5 og for O1 etter vurdering. Bak Ringvålvegen 3-7 er 64 offentlige parkeringsplasser regulert. Torget og Meieriplassen er regulerte som bilfrie byrom.



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan der nytt planforslag vises med rød stiptet linje.

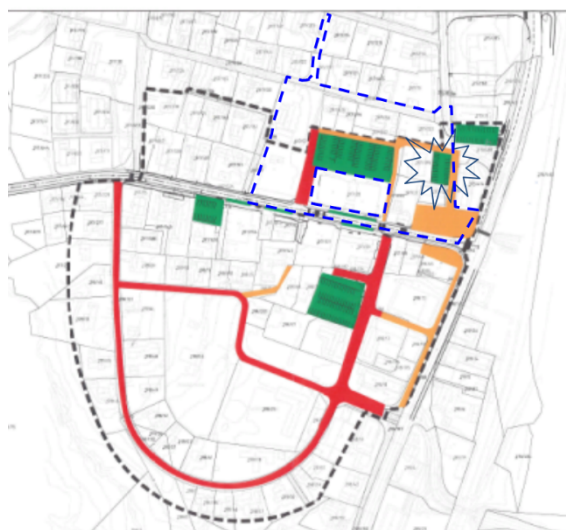
Deler av R1096 utgår med nytt planforslag. Torget og Meieriplassen videreføres med formål offentlig torg, men med bestemmelsesområder til parkering. Se beskrivelse av planforslaget for ny parkeringssituasjon.

Parkeringsplan 2007 (saksnr 06/13076):

Parkeringsplanen (Formannskapet, 22.05.2007) angav sone, forbud og tidsbegrensning for offentlig parkering, samt fartsgrense. Planen ble vedtatt uten avgift for offentlig parkering.

Innenfor nytt planforslag (blå stiptet linje) var det tillatt 70 plasser bak Ringvålvegen 3-7, 20 på Meieriplassen og 7 langs Ringvålvegen. Stjernen viser bilfritt areal fra gjeldende reguleringsplan R1096.

I etterkant av parkeringsplan 2007 ble det også etablert offentlig parkering inne i et utbyggingsprosjekt (Blomkvartalet).



Oversikt over tilgrensende planer:

Vest for planområdet ligger R114

«Reguleringsplan Heimdal tettsted, vest for Heimdalsvegen» vedtatt 06.04.1981. Nordøst for planområdet ligger R159 «Reguleringsplan for J. O. Stavs vei 1 gnr/bnr 197/3», vedtatt 09.03.2000.



Utsnitt som viser tilgrensende planer

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger Kap. 2, §6-8, er det i oppstartsmøte 21.09.2022 avklart at planen ikke er omfattet av krav til konsekvensutredning.

Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 197/57, 197/415, 197/396, 197/156, 197/21, 197/800, 197/804 og 197/805.

Etat Eiendom AS opplyser i merknad til kunngjøring av oppstart at det innen skravert område (på bildet til høyre) er 44 leiligheter og ca. 3000m² med næring. Dette videreføres.



Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er ca. 18,2 daa og ligger like ved Heimdal Stasjon. Planområdet avgrenses av boligområde i vest, Ringvålvegen med forretningsbygninger i sør, J.O. Stavs veg med sentrumsbebyggelse i nord, Søbstadvegen og Bjørndalen i øst.

Dagens tre bolighus i planområdet forutsettes revet. Trondheim kommune eier og leier ut tomannsbolig J. O. Stavs veg 6 og tidligere bofellesskap i J. O. Stavs veg 8, og skal erverve eneboligen J. O. Stavs veg 4. Rundt Meieriplassen og Torget ligger nisjebutikker, caféer, urmaker og fiskehandler. Butikkssenteret Ringvålvegen 3-7 har Rema 1000, apotek, legesenter og vinmonopol.

Transporttilbud

Heimdal Stasjon har god kollektivfrekvens. Toget går minst en gang i timen og tar ca. 15 minutter til Trondheim S. Bussavganger for linje 1 og 2 går minst hvert tiende minutt på ukedager, utenom natt. Heimdal stasjon har kafè, 40 plasser for pendlerparkering, HC-plasser og døgnåpent sykkelhotell med 50 plasser. Planområdet er svært godt tilgjengelig.

I vedtatt hovednett for sykkel skal det legges til rette for hovedsykkelrute langs Ringvålvegen. Slike ruter skal sikres og etableres etter gjeldende KPA § 13.3. Dette er likevel ikke inkludert i planforslaget her. Bakgrunnen for dette er at trafikksituasjon og gatebruk i Ringvålvegen har behov for en selvstendig og helhetlig planlegging.

Stedets karakter

Typisk for Heimdal er små og lave dimensjoner, grønne omgivelser, og små virksomheter. Sentrumsområdene representeres av hagebyen, stasjonsplassen, kirkeanlegget, og kulturmiljøene rundt Ringvålvegen og Heimdalsvegen. Områdene er nærmere beskrevet i bevaringsstrategien for Heimdal.

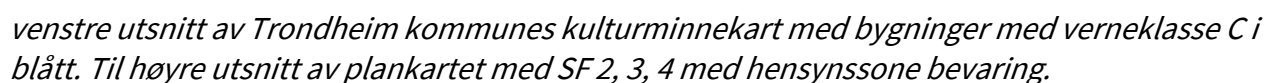
Det historiske tyngdepunktet i sentrum er krysset mellom Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Heimdalsvegen var hovedveg inn til Trondheim. Heimdalsvegen er historisk en svært viktig ferdselsåre og den viktigste handelskata. Opprinnelig med gårder med handel som bigeskjeft, fra 1900, med større virksomheter og forretningsbygninger. Ringvålvegen var landeveg til Byneset.

Utviklingen av Ringvålvegen som Heimdals handlegate vises med historiske byrom og bygninger med variert karakter. De eldste er i malt treverk, de yngre i eksponert tegl. Mindre gårder hadde ofte handel og annen næring i tillegg til bolig. Det er 10 bygg fra før 1940 i tillegg til Forretningsbankens gård fra 1965. Hagebyen fra J. O. Stavs veg og nordover består av boliger etablert fra 1950 og utover. Området er preget av store trehus i hager som utgjør et sammenhengende grøntdrag.

I dag er Ringvålvegen Heimdals handlegate, men preges av utydelig skille mellom bil og byromsbruk. Selv om Meieriplassen og Torget brukes til ærender, gjennomfart og spisesteder, brukes de til parkering og mangler uteoppholds kvaliteter. Meieriplassen er godt skjermet, men har rotete fasader der containere og installasjoner står ute. Begge byrom har publikumsfunksjoner og er godt omsluttet av bygninger av høy kvalitet.

Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, universell utforming

Solforholdene er gode hele dagen. Høydeforskjellen i planområdet er ca. 4 m nordøst - sørvest, og lavest i nordøst. Høydeforskjellen er ca. 1 m nord-sør mellom J. O. Stavs veg og Ringvålvegen, og lavest i nord ved J. O. Stavs veg. Planområdet er godt egnet til å ivareta universell utforming for atkomst, uteoppholdsareal og bygninger.



Søbstadvegen 4:

8

Søbstadvegen 2:

Søbstadvegen 2 ligger i Heimdal sentrum. Det er et forretningsbygg i tegl fra 1985. Huset er i to etasjer pluss loft og det har et stort tak. I første etasje er det butikker. Blomster, kafe og sushi. (per 2021) Bygningen står fram som et vellykket eksempel på postmoderne teglarkitektur. I perioden 1970-1990 ble det reist mange bygg i rød teglstein på Heimdal, men mange er revet eller rivningstruet. Å bevare ett eksempel på denne bebyggelsen er også vesentlig for Heimdals stedsidentitet. (2021) Bygningen har stor betydning for Heimdal sentrum. Bygningen aktiverer begge byrom den grenser inn mot. Per i dag kan denne bygningen sies å være den viktigste for bylivet på Heimdal. (2021)

Ringvålvegen 1:

Ringvålvegen 1 er et enetasjes hus i Heimdal sentrum. Huset ble bygd som kiosk i 1904: K. Herrem kiosk. Huset har saltak, liggende panel og butikkfasade mot Ringvålvegen. Både kledning, taktekking og vinduer er betydelig modernisert, men fasaden har bevart mye av sin opprinnelige komposisjon. Det er synlige aldersverdier i takkonstruksjonen. Uthuset er også en del av dette anlegget og har i enda større grad bevart opprinnelige aldersverdier. (2021)

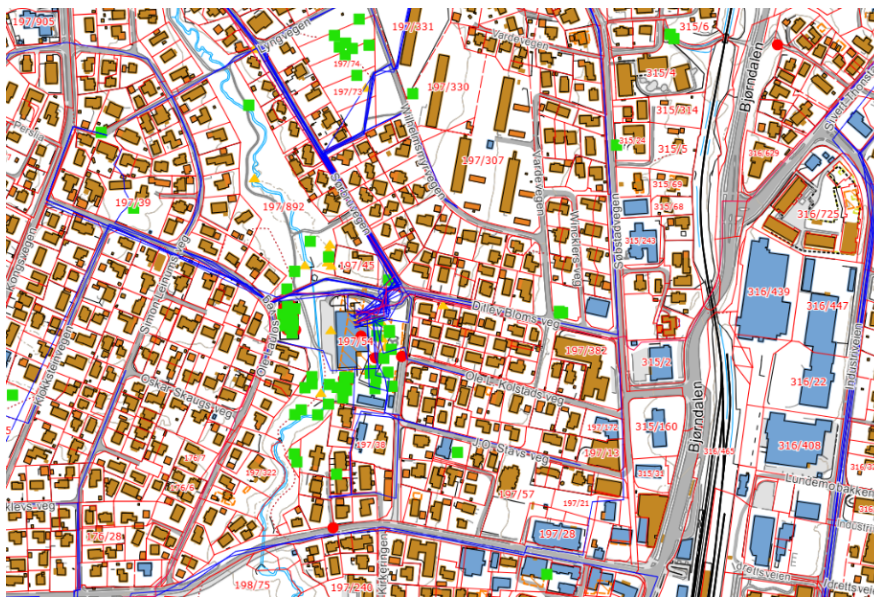
Planforslaget regulerer i stor grad eksisterende situasjon for disse bygningene, med en styrking av verneinteressene gjennom hensynssone kulturmiljø og bestemmelser. Planforslaget åpner for videreutvikling av byrommene rundt som torg og offentlige rom, dette vil også styrke byrommene og stasjonsbypreget for Heimdal.

Naturverdier

Naturverdier er sjekket opp mot Miljødirektoratets foreslåtte kunnskapsgrunnlag, i tråd med "1.2.1 Krav i plan- eller utredningsprogram". Artsobservasjoner fra naturbasekart og artsdatabankens økologiske grunnkart er på åpne arealer i planområdet. Naturbasekart viser fiskemåke som er av nasjonal forvaltningsinteresse og status sårbar (registrert juli 2009, reproduksjon) på Søbstadvegen 3, rett ved planområdet. Innenfor planområdet viser økologiske grunnkart (artsdatabanken.no) registreringer av gråspurv (2020), piggsvin (2010) på Meieriplassen, og tyrkerdue (2022, to individer) bak Ringvålvegen 3-7. Disse har alle status "nær truet". Granmeis (2022) med status "sårbar" er også registrert innenfor planområdet.

Barns og unges interesser, sosial infrastruktur, skolekapasitet, annet

Barnetråkk i planområdet er trolig på vei til Åsheim skole. Stabbursmoen skole ligger også bare noen hundre meter nordvestover.



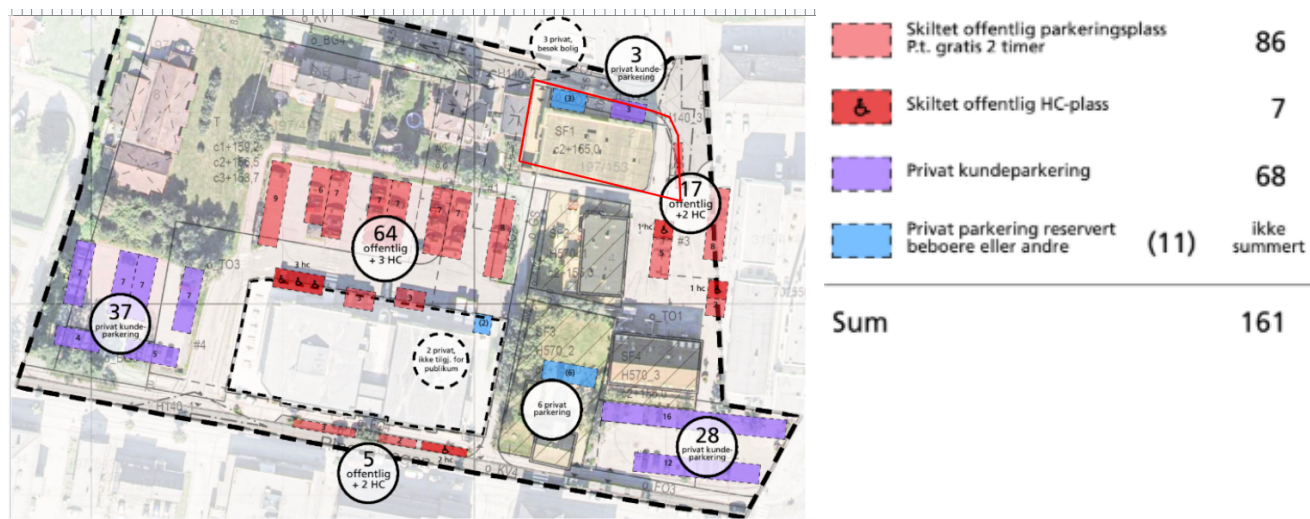
Utsnitt av barnetråkk med barneveg og barnested, 2014, Trondheim kommune.

Ungdomstråkk fra 2018 ved Stabbursmoen ungdomsskole viser at sentrum er lite brukt av ungdommer (prosessplanen, 2020). Planområdet har ingen spesifikke funksjoner for barn eller ungdom utover sentrumsfunksjoner. Dagens bydelsbibliotek ligger på andre siden av jernbanen og det trengs et nytt. Plan for areal til offentlige tjenester viser at Heimdal - Byneset har behov for 2 helse- og velferdssenter fram mot 2050.

Innenfor planområdet ligger flere helsetilbud, som Evident Tannlege Heimdal i J. O. Stavs veg 2 og Heimdal medisinske senter i Ringvålvegen 3-7. Heimdal medisinske tilbyr både fastleger, fysioterapeut og psykomotorisk fysioterapeut, og betjener omkring 7000 pasienter, mange er fra distriktene.

Dagens bilparkeringssituasjon:

Parkeringsplanen fra 2007 åpnet opp for totalt 97 offentlige plasser innenfor planområdet, mens dagens parkeringsomfang utgjør 161 plasser.



Oversikt over skiltede parkeringsplasser og dagens bruk (fra befaring 19.04.2024). Uskiltet privat parkering på eiendommer er ikke med. Eiendomsgrense på J. O. Stavs veg 2 er vist med rødt.

I tillegg til parkeringsarealene fra 2007 brukes også kommunens arealer på Torget og vest for Ringvålvegen 3-7, merket privat kundeparkering. Plassene skiltet som privat kundeparkering ved J. O. Stavs veg ligger delvis på kommunal grunn. Det samme gjelder de nærmeste offentlige plassene på Meieriplassen.

Parkeringsplanen fra 2007 var ikke bindende for de private parkeringsplassene, og åpnet for at private grunneiere fremdeles kunne få merket og utnyttet sine private plasser på egen eiendom. Plassene som i dag ligger på privat grunn og er skiltet privat parkering reservert beboere eller andre, er vist med lyseblått på oversikten.

Grunnforhold:

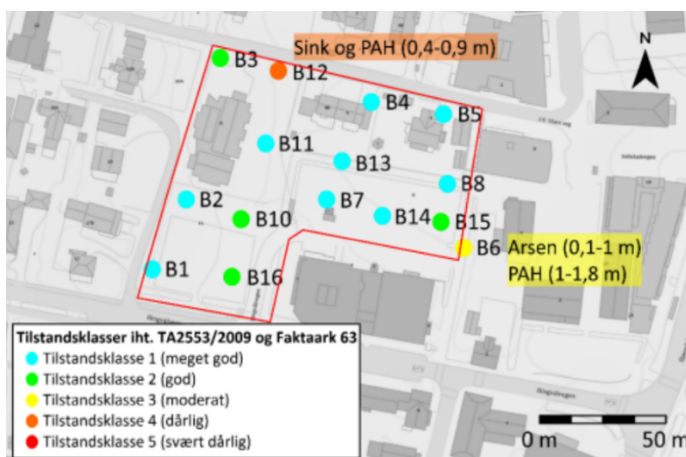
Det er ikke registrert kvikkleire i grunnen. Omtrent ved kote +140 kan det forventes et tynt torvlag. Planområdet ligger ikke i utløpssone for skred iht. områdeanalyse fra Norkart og Trondheim kommune sine temakart. I NGU sin database er planområdet registrert med fyllmasser. Tilliggende områder er registrert med hav- og fjordavsetning, tykt dekke. Planområdet ligger på kote ca. c.+142, under marin grense. NGU har definert området med stor til svært stor mulighet for marin leire.

Geoteknikk vurderes ikke som risikofaktor etter geoteknisk vurderingsnotat. Se ROS - analyse sist revidert 25.02.25 og geoteknisk vurderingsnotat vedlegg nr. "8.2 Geoteknisk vurderingsnotat".

Forurensset grunn og fremmede arter:

Det er mistenkt grunnforurensning fra fyllmasser i planområdet. Punktp prøvene fra B6 og B12 har miljøgifter over normverdi og oppfyller ikke krav til arealbruken. Det vises til "Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan for forurensset grunn, Heimdal HVS", datert 15.01.2023, utført av Afry (uttrykt vedlegg).

Kartutsnittet viser grunnens tilstandsklasse



Håndtering av forurensede masser innenfor planområdet følges opp med krav til tiltaksplan. Se bestemmelse § 9.7. Det er registrert et lite område med fremmedarter som Platanlønn, samt Parkslirekne og Fredløs i privat hage. Håndtering av fremmede arter innenfor planområdet følges opp. Se bestemmelse § 9.8

Nedbør, flom og ekstrem nedbør, vann og avløp, ledninger:

Planområdet er ikke flomutsatt ifølge Temakart Trondheim kommune. Ifølge eksisterende overordnet VA-plan har vannledning i J. O. Stavs veg tilgjengelig slokkevann mindre enn 50 l/s. Det ligger en kommunal ledningstrase i Ringvålvegen med ledninger for vann, felles avløp, overvann og spillvann. Tilgjengelig slokkevann fra kommunens vannledning er større enn 50 l/s.

Håndtering av overvann innen planområdet skal håndteres i henhold til Trondheim kommunes 3-trinnstrategi (§ 3.3). Kravet til blågrønn faktor (§ 3.1) gir også føringer for hvordan overvann skal håndteres. Teknisk plan for vann og avløp skal godkjennes av kommunen før igangsettingstillatelse gis, og det skal sendes inn sluttokumentasjon for VA inklusive åpne overvannstiltak (§ 9.1.2)

Kraftforsyning, trafo, energiforsyning, alternativ energi, fjernvarme:

Planområdet ligger i konsesjonsområdet for fjernvarme og skal tilknyttes fjernvarme. Det er behov for å flytte eksisterende nettstasjon og etablere en ny. Plassering av nettstasjon skal skje i samråd med nettleverandør (§ 3.2).

Trafikkforhold: trafiksikkerhet, ulykker

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2022 for Ringvålvegen mellom Heimdalsvegen og Kirkeringen er ca. 5100 i vegkart til Statens vegvesen. Kartet viser ÅDT sør for krysset mellom Ringvålvegen og Heimdalsvegen på ca. 7600, og ca. 12100 nord for krysset. Søbstadvegen har ÅDT på ca. 6000 inn mot lyskryss.

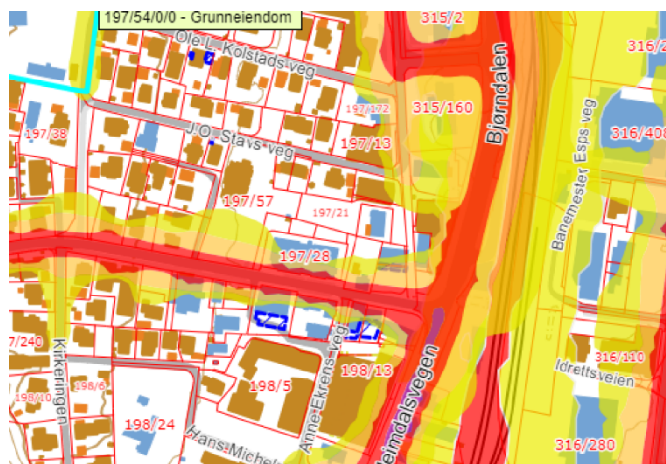
I Statens vegvesen, NVDB Trafikkulykker, er det vist trafikkulykker av ukjent ulykkeskategori i krysset Ringvålvegen - Heimdalsvegen, ved torget, ved Heimdal Optikk / kryss Anne Ekrems veg og ved parkering langs Ringvålvegen vest for Rema.

Det vil alltid være risiko for ulykker i et sentrumsområde som Heimdal. Planforslaget vurderes å redusere denne risikoen med flere grep; hindre gjennomkjøring av planområdet, tydeligere soner for kjørende og myke trafikanter, og et tydeligere kjøremønster. De fleste offentlige samferdselsformålene er det stilt rekkefølgekrav til § (10.3).

Støv og støy

Planområdet ligger i gul støysone for trafikkstøy, delvis skjermet av eksisterende bebyggelse og utenfor jernbanestøy.

Utsnitt, Trondheim kommunes temakart, støysoner 2022 og tidligere kartlegging av døgn 2017.



Beskrivelse av planforslaget

Viktigste endringer siden førstegangsbehandling

Planforslaget er endret etter førstegangsbehandling for å løse innsigelser fra Statsforvalteren, Trøndelag Fylkeskommune, innspill fra interne enheter og naboer. Endringer gjelder kjøremønstre, trafikk sikkerhet, parkering, støy og begrensnings av personbiltrafikk.

- Nye kjøremønstre; det legges fram to alternative kjøremønstre i saken som fremmes til sluttbehandling (kjøre rundt handelssenteret eller snu med vendehammer inne i området)
- Dagens mulighet til å kjøre gjennom planområdet, mellom J. O. Stavs veg og Ringvålvegen stoppes fysisk og dette fremgår på plankartene med regulert blå/grønnstruktur
- Renovasjonsløsningen for helse- og velferdssenteret flyttes fra bestemmelsesområde #5 (plankartet på offentlig ettersyn) til bestemmelsesområde #4 på plankartene til sluttbehandling
- Mengden offentlig tilgjengelige bilparkeringsplasser innenfor planområdet reduseres fra 161 (eksisterende situasjon) til 119 (planforslaget). Dette er også en reduksjon i antall parkeringsplasser fra 1. gangsbehandlingen (150 stykk) og antallet som ble foreslått i begrenset høringen av planforslaget (142 stykk)
- Ved 1. gangsbehandling ble det foreslått at gatearealet rett nord for Evident tannlege (J. O. Stavs veg 2) reguleres til fortau (o_FO2). Arealet brukes i dag til privat bolig- og kundeparkering. Nå foreslås det regulert inn 3 langsgående offentlige parkeringsplasser (o_PP).
- Dagens langsgående parkeringsplasser langs Ringvålvegen fjernes (regulert til o_PP ved 1. gangsbehandling), arealet skal opparbeides som en del av dagens fortau (o_FO4), se rekkefølgekravet § 10.3
- Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av gangvegen i nord (o_GG1), se § 10.3
- Nødvendige tiltak for eksisterende støyfølsom boligbebyggelse i J. O. Stavs veg med tanke på støy og støv er sikret i bestemmelse § 9.10
- Antall beboerrom som tillates med dempet fasade er nå maksimalt 5 stykk, se § 4.1.3
- Hensynssone - bevaring trær er tatt inn på plankartet
- På plankartet "regulering under grunn", innenfor bestemmelsesområde #5, tillates det etablert en gangkulvert (maksimum 8 meters bredde) for en framtidig gangkobling med til handelssenteret.

Til sluttbehandling legges det frem to alternative plankart, der forskjellen er kjøremønster for nærings- og nyttefordatransport. Valg av alternativ har ulike konsekvenser for trafiksikkerhet, arealutnyttelse og økonomi. Se vurdering av planforslaget. Det vil også være viktige tiltak for skilting og parkering som ikke kan bestemmes i reguleringsplan, men som må følges opp i eget skiltvedtak etter at planen er vedtatt.



Til venstre vises plankart med rundkjøringsmønster, til høyre plankart med en vendehammer inn i det grønne arealet i midten. Forskjellene forklares nærmere lenger nede.

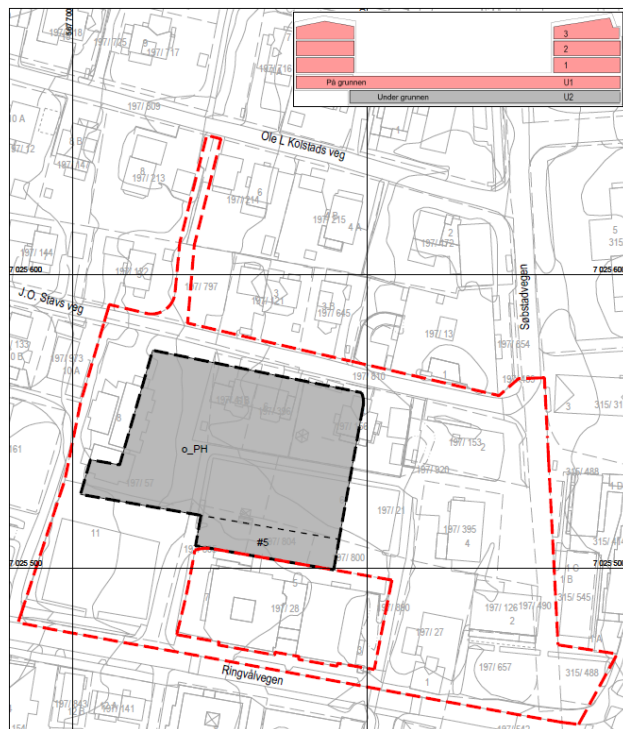
Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Begge alternativene regulerer formål tjenesteyting T (mørkerosa), som omfatter helse- og velferdssenter, hjemmetjeneste og bibliotek. Eksisterende bebyggelse reguleres til sentrumsformål, SF1 - SF4 (brunt), og det tillates ikke bolig i 1. etasje.

Begge plankart regulerer også arealformålene offentlig blågrønnstruktur (grønn), kjøreveg (lysegrå), offentlige arealer for torg, fortau, gang - og sykkelveg (lyserosa), annen veggrunn (mosegrønn), parkering (mørkegrå). I tillegg reguleres bestemmelsesområde #1-#3 for parkering, #4 for renovasjon for helse - og velferdssenter, og hensynssoner for friskt, bevaring av kulturmiljø (SF2 - SF4) og bevaring av trær.

Plankart for U2 med parkeringskjeller gjelder likt for begge alternativene. Det reguleres offentlig parkeringskjeller o_{PH} i U2, og formål tjenesteyting for U1 (se tverrsnitt). I tillegg reguleres det

kulvert til Ringvålvegen 3-7 (bestemmelsesområde #5) som i framtiden kan muliggjøre en gangforbindelse til handelssenteret fra p-kjelleren.



TEGNFORKLARING	
PBL kap 12 REGULERINGSPLAN	
AREALFORMÅL (PBL § 12-5)	
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK	
INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5, nr 2)	
	Parkeringskjeller (2083)
BESTEMMELSER (PBL § 12-7)	
	#5, kulvert til Ringvålvegen 3-7 tillates
JURIDISKE LINJER OG SYMBOL	
	Plangrense
	Grense for arealformål
	Byggegrense
	Grense for bestemmelsesområde

Utsnitt av plankart for kjeller

Planlagt bebyggelse, anlegg og tiltaks plassering og utforming, tilpasning til terreng
Helse- og velferdssenteret og bibliotek blir i tre etasjer, de to kjelleretasjene kommer i tillegg. Grunnet den sentrumsnære plasseringen utføres bebyggelsen samlet som et bymessig kvartal der biblioteksdelen henvender seg mot Ringvålvegen. Rundt kvartalet skal det opparbeides nytt torg, grøntarealer og gangforbindelser.

Nytt helse- og velferdssenteret plasseres nordvest på tomten sammen med nye Heimdal bibliotek. Mot øst utnyttes terrengfallet (ca. 4 m) til direkte innkjøring til parkeringskjeller og varemottak uten behov for utvendig nedkjøringsramper.

Bibliotekets plassering og åpenhet gir en tydelig visuell annonsering fra Ringvålvegen, henvendelse til offentlige plassrom og enkel atkomst for myke trafikanter. Bibliotekets potensial som kulturell storstue styrkes med mulig sambruk av møterom og nærhet til serveringstilbud.

*Situasjonsplan
(rundkjøringsalternativet)*



Illustrasjon fra mulighetsstudie, viser aktuell bebyggelse. Denne er ikke oppdatert med hensyn til det grønne arealet i midten av kvartalet (o_BG2) som forhindrer gjennomkjøring gjennom kvartalet.

Det er bestemt i bestemmelsenes § 4.1.4 at materialene tegl, puss eller malt treverk skal være fremtredende. Det skal være skrå takflater i beboerfløyer, kobbhus tillates. Det er krav til variasjon ved bruk ved arkitektoniske virkemidler som materialbruk og sprang i fasaden. For fløyen i første etasje mot Bibliotekstorget og for biblioteket er det krav til transparente fasader og åpenhet for å bidra til byliv på gateplan.

Grad av utnytting

For formål tjenesteyting settes tillatt BYA til 3700 m². Maksimale kotehøyder er satt i plankart. For tjenesteyting er utnyttelse angitt i BYA. For sentrumsformål settes utnyttelsesgraden til %BYA=100%.

Antall arbeidsplasser

Helse- og velferdssenteret med inntil 72 beboerplasser dimensjoneres for ca. 145 ansatte. Dette omfatter ansatte i turnus, administrasjon og andre ansatte som lege, aktivtør, serviceverter, ergoterapeut og fysioterapeut. Hjemmetjenesten dimensjoneres for 32 ansatte i turnus i tillegg til 9 personer i ledelsen. Biblioteket dimensjoneres for inntil 5 ansatte. Planforslaget gjør ikke endringer i antall arbeidsplasser i eksisterende næringer innenfor planområdet.

Trafikkmønster i de to alternative planforslagene

Felles forutsetninger og løsninger for kjøremønster i begge alternativ:

De to alternativene til plankart har hvert sitt kjøremønster som skal ivareta varelevering og renovasjon for nytt helse - og velferdssenter og andre eiendommer i planområdet. Trøndelag Fylkeskommune som vegeier ønsker at kjøremønstrene skal ivareta at Ringvålvegen kan bli ren metrobusstrasè og trasè for nyttekjøring, samt prioritere gående og syklende og begrense mengden personbiltrafikk langs Ringvålvegen.

Trafikkmønsteret til førstegangshøring la opp til gjennomkjøring fra Ringvålvegen til J. O. Stavs veg via planområdet. Etter førstegangshøring måtte kjøremønster for de tyngste kjøretøyene endres og personbiltrafikken måtte begrenses mer grunnet innsigelser fra Fylkeskommunen, smalt gatetverrsnitt i J. O. Stavs veg og samlet belastning av økt trafikk i J. O. Stavs veg. Trøndelag fylkeskommune har ikke tillatt at personbiler svinger inn i området fra Ringvålvegen, disse kommer derfor nordfra via J.O. Stavs veg. I nord ligger også innkjøringen til P-kjeller, dette er klart mest gunstig terrengmessig.

Felles for begge kjøremønster er at nyttekjøretøyene til butikkssenteret Ringvålvegen 3-7 og renovasjonen til helse - og velferdssenteret får inn - og utkjøring fra Ringvålvegen (med renovasjonsshenting i bestemmelsesområde #4). Innkjøring blir kun via eksisterende avkjørsel, mens utkjøring er forskjellig i kjøremønstrene. Dette forklares mer under hvert alternativ.

Drosje, HC og ambulanse får også inn - og utkjøring fra Ringvålvegen. Trafikk til parkeringskjelleren, bakkeparkering i bestemmelsesområde #1 og varelevering til helse - og velferdssenteret får fremdeles inn - og utkjøring via J. O. Stavs veg.

Det har kommet mange innspill fra beboere i J.O. Stavs veg på at de ikke ønsker personbiltrafikken inn her. Det har imidlertid ikke vært mulig å finne en annen løsning på dette. Støyvirkningene av dette er utredet (se eget avsnitt). Det er likevel positivt at mye av den tyngre trafikken er flyttet til å gå via Ringvålvegen. Unntaket er varelevering til helse- og velferdssenteret, dette er ikke de aller største bilene.

Forskjellen mellom kjøremønsteret i de to alternativene, handler om hva som skal være løsningen for de store bilene som kjører inn fra Ringvålvegen. Herunder renovasjon til helse- og velferdssenteret og varelevering til butikksenteret i Ringvålvegen 3-7. Disse må enten snu i en vendehammer som opparbeides og kjøre tilbake samme veg (vendehammeralternativet); eller så kan det legges til rette for at de kjører ut i den lille avkjørselen øst for Ringvålvegen 3-7, mot Heimdal Optikk (Ringvålvegen 1). Da får de et mønster hvor de kjører rundt Ringvålvegen 3-7 (rundkjøringsalternativet).

Noen få, mindre vareleveringer vil uansett måtte bruke mønsteret med rundkjøring, i begge alternativene. Dette er fordi de skal inn mot sokkelen øst på Ringvålvegen 3-7. Dette gjelder primært varelevering til Vinmonopolet. Her forutsettes det at det ikke skjer rygging på gangvegen. Enten ved stopp på gangvegen, eller ved manøvrering inntil butikksenteret.



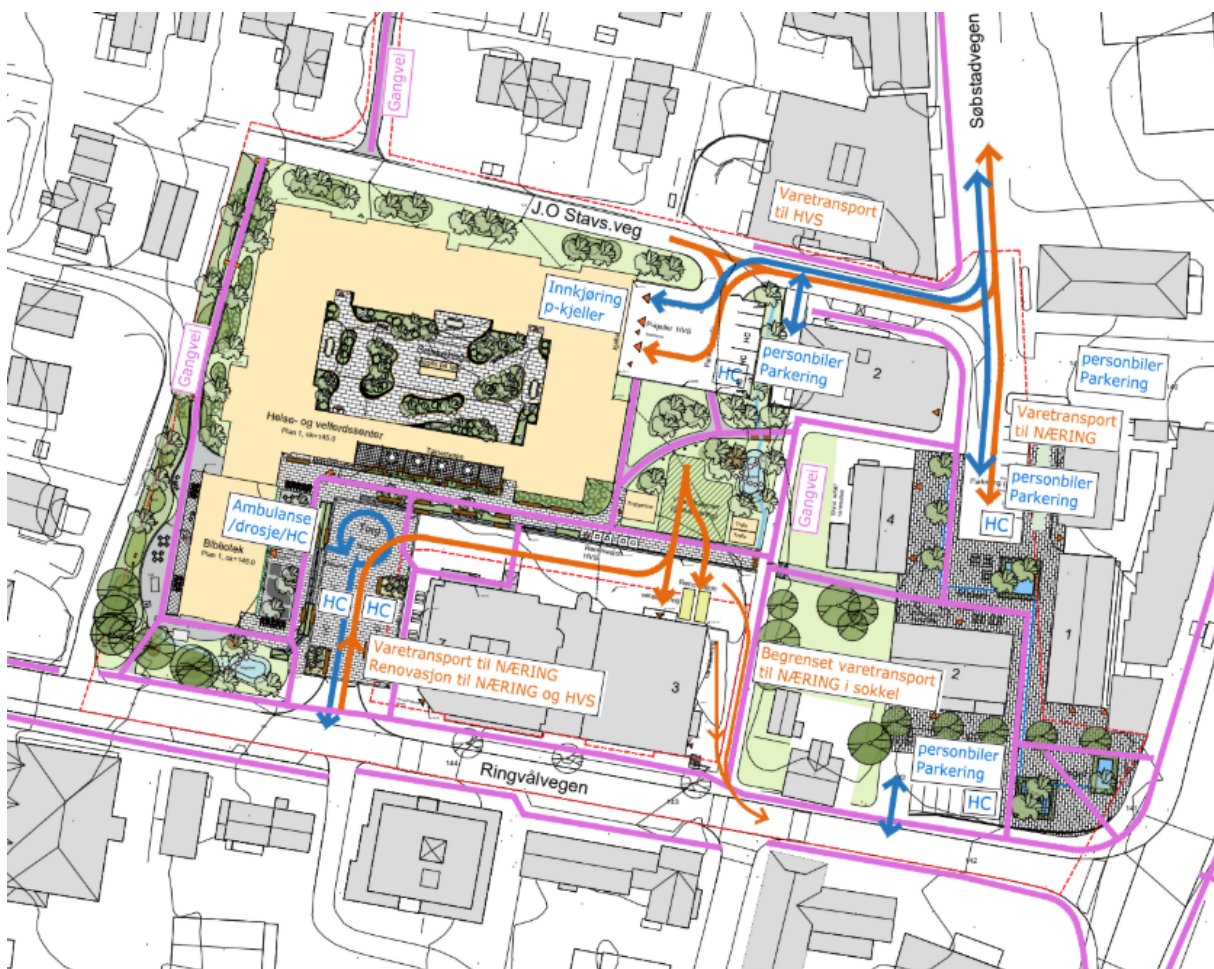
Bilde av aktuell utkjøring øst for Ringvålvegen 3-7 (Kilde: Google Street View)

Som bildet over viser, er det en krevende situasjon trafikkmessig. Det har vært grundige diskusjoner med Trøndelag fylkeskommune i saken, som vegmyndighet på Ringvålvegen.

Planen forutsetter at denne stikkvegen skiltes for begrenset nyttetraffic og med påbudt kjøreretning ut på Ringvålvegen. Dette for at bussen i Ringvålvegen ikke skal forsinkes ved at man venter på å kjøre inn her. Stikkvegen er i utgangspunktet et gang- og sykkelareal og reguleres som det (o_GS i plankart). Gangfeltet over Ringvålvegen kan flyttes slik at det ikke treffer stikkvegen. Det kan flyttes både østover og vestover ved opparbeidelse av fortau istedenfor langsgående parkering til venstre i bildet, dette er regulert i planen.

Dette alternativet beskriver et alternativ som ble valgt bort av Bystyret:

Vendehammeralternativet:



Utsnitt av trafikkplan for alternativ med vendehammer. Oransje pil er varetransport og næring, blå piler er mindre biler som personbiler. Rosa er forbindelser for myke trafikanter.

Kjøremønsteret i alternativet med vendehammer er todelt, der alle nyttekjøretøylene som skal inn fra Ringvålvegen, får felles innkjøring fra eksisterende avkjørsel i Ringvålvegen, mens varelevering til underetasjen i Ringvålvegen 3-7 får utkjøring til Ringvålvegen fra o_GS.

Renovasjon og varelevering for Ringvålvegen 3-7 og renovasjon til helse - og velferdssenteret snur i vendehammer. Løsning for renovasjon og varelevering for Ringvålvegen 3-7 blir likt som i dag, og eksisterende vareleveringsramper beholdes. Vendehammer vil ivareta krav til planhet for varelevering.

Både renovasjonsbil (sporing buss 15 m) og varelevering kjører frem i vendehammer og rygger inn til ramper og komprimatorer i en bevegelse under innkjøring, se utsnitt under. Ved manøvrering i vendehammer er dette den ryggebevegelsen som er i foretrukket retning med tanke på oversikt for sjåfør. Hovedganglinje øst - vest, mellom nytt bibliotekstorg og Meieriplassen blokkeres under oppstilling. Rygging over ganglinjen skjer med bakenden til kjøretøyene først. Gangvei i blågrøntareal o_BG2 legges derfor rundt vendehammeren, slik at myke trafikanter ledes mest mulig utenom arealet for rygging.



Tegnforklaring



Kjøretøyskropp 15 m buss



Hjul



Overheng



Planområde

Tegnforklaring



Kjøretøyskropp 12 m Lastebil



Hjul



Overheng



Planområde

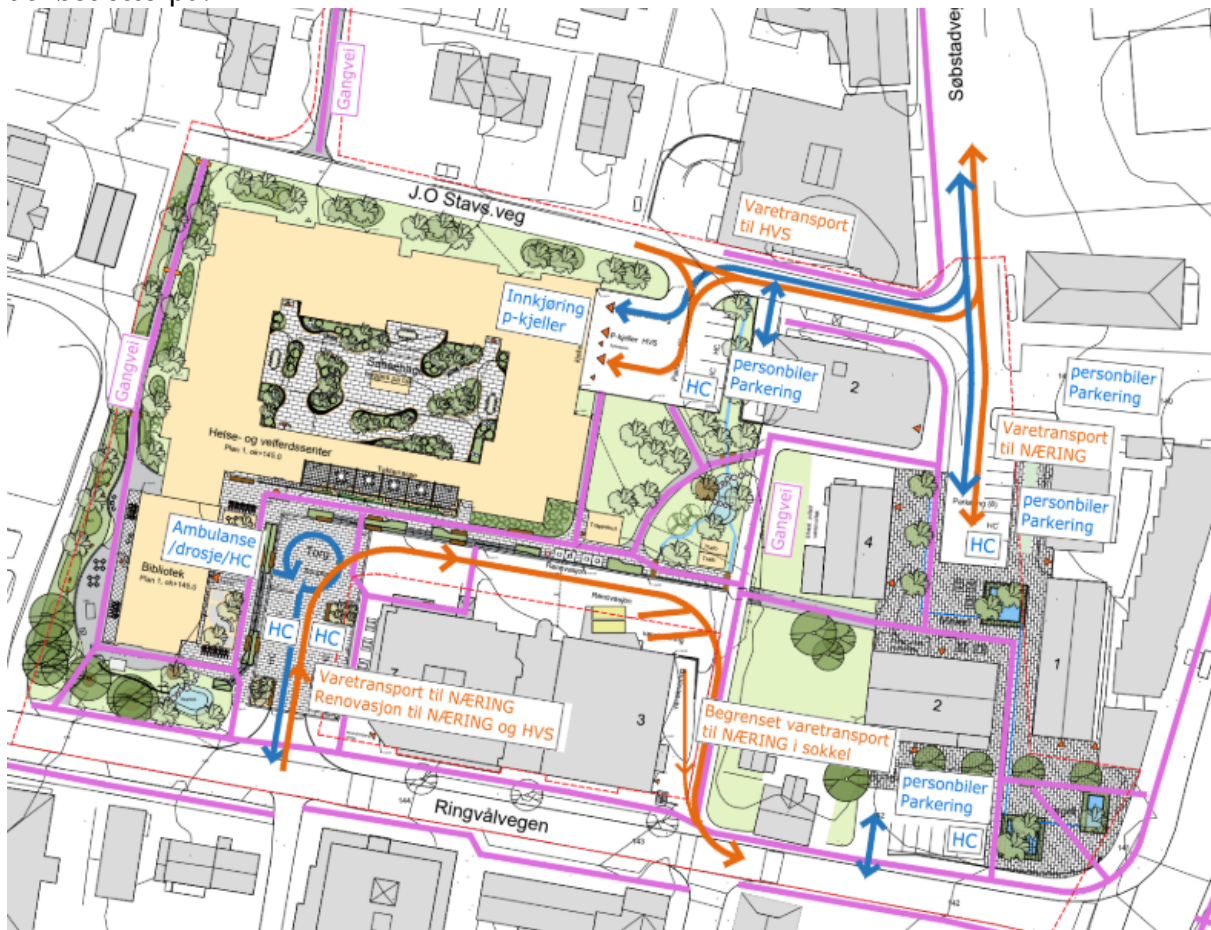
Utsnitt av sporing for alternativet med vendehammer. Biler på 12 og 15 meter er sporet til hhv. avfallskomprimatorer og vareveleveringen til butikkssenteret.

Alternativ med rundkjøring:

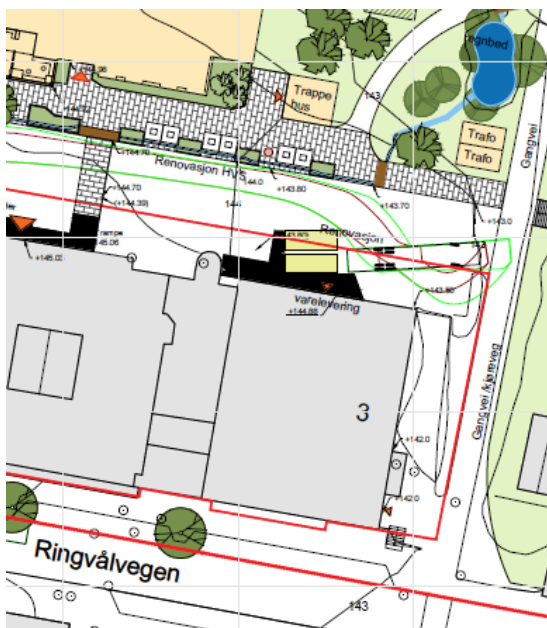
Kjøremønsteret i alternativet med rundkjøring er samlet for alle nyttekjøretøyene som skal inn fra Ringvålvegen. Varelevering og renovasjon for Ringvålvegen 3-7 og renovasjon til helse - og velferdssenteret kjører inn eksisterende avkjørsel vest for Ringvålvegen 3-7. Alle disse kjøretøyene kjører enveiskjørt gjennom området og ut på Ringvålvegen via gang- og sykkelveg o_GS.

Alternativet med rundkjøring ble utarbeidet for å finne en mer trafiksikker løsning der man unngår rygging over gangareal. Etter begrenset høring ble kjøreretningen snudd fra øst - vest til vest - øst, etter ønske fra Fylkeskommunen.

En vesentlig virkning for å få dette til, er at man må bygge om de eksisterende rampene til butikkssenteret i Ringvålvegen 3-7. Rampene må skråstilles slik at det blir mulig for bilene å kjøre ut i øst etterpå.

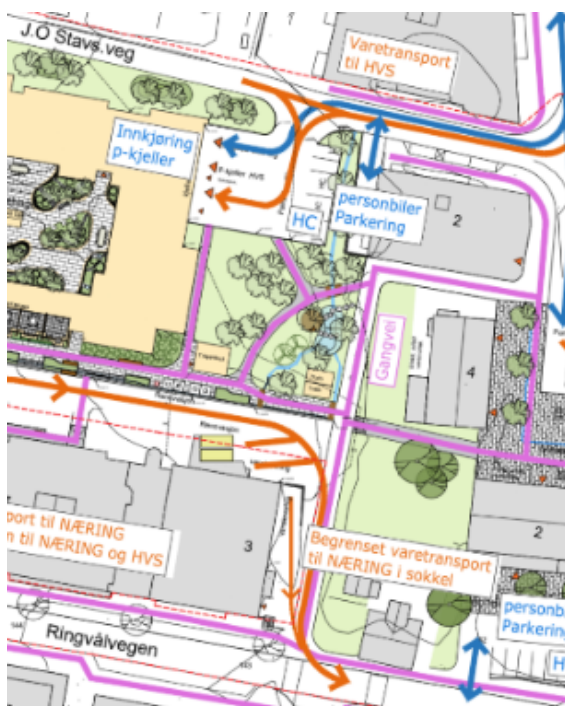


Utsnitt av trafikkplan for alternativ med rundkjøring. Oransje pil er varetransport og næring, blå piler er mindre biler som personbiler. Rosa er forbindelser for myke trafikanter.



Utsnittene over viser sporing for rundkjøringsalternativet (sporing bil 15 m). Brune streker er hjul, lys grønne streker er bilens overheng. Det er en trang situasjon, hvor det går akkurat. Sporingen viser at fronten på bilen vil gå litt over gangvegen i øst før den rygger bakover mot rampe/komprimatorer.

Vurdering av trafiksikkerhet og fordeler og ulemper i begge kjøremønstre:



De to alternativene vist side om side. Vendehammer til venstre, rundkjøring til høyre.

Forskjellen mellom alternativene gjelder hvor mye rygging som blir nødvendig, og hvordan den foregår.

Alternativet med vendehammer har den fordel at det ikke blir nødvendig å bygge om eksisterende ramper på butikkssenteret. Men dette vurderes som et dårligere alternativ med hensyn til byliv og trafikkssikkerhet. I dette alternativet krysses og blokkeres en sentral ganglinje i øst vest-retningen. Dette vil medføre rygging over en ganglinje der mange vil ferdes, og det er trafikkssikkerhetsmessig noe som bør unngås.

Når kjøretøyene blokkerer gangvegen under oppstilling i alternativet med vendehammer, er det fremdeles mulig å gå rundt kjøretøyene. Ganglinje i blågrøntarealet rundt vendehammeren kan redusere konflikt med myke trafikanter, men fotgjengere som skal direkte fra nytt bibliotekstorg til Meieriplassen, Stasjonen eller ned o_GS får en til dels stor omvei på de tidspunktene kjøretøyene står oppstilt.

Trafikksituasjonen på ganglinjen blir vekslende og dermed mindre lesbar for barn, eldre eller andre som har vansker med å orientere seg, enn alternativet med rundkjøring. Det gir også lengre veg å bevege seg for bevegelseshemmede. Dersom alternativet med vendehammer velges er det viktig at man i skiltplan følger opp dette med å skilte tidsbegrenset varelevering til de tidspunktene det er mindre folk. Rygging med bakende over gangareal gir større potensial for ulykker med gående og syklende, enn manøvrering i forkant av kjøretøyet der sjåfør har bedre sikt.

Alternativet med rundkjøring har mindre konfliktpotensial med ganglinjer enn vendehammer, ettersom kryssingen av o_GS skjer *i forkant* av kjøretøyene. Samtidig som man slipper rygging over ny hovedganglinje, brukes det mindre areal til kjøreareal. Dette gjør at man får et større og mer sammenhengende blågrøntareal o_BG2 som blir liggende utenfor gul støysone i ny situasjon. Selv om O_BG2 ikke reguleres til park, blir dette det eneste området i planområdet som blir stille nok til å oppfylle støykrav til park.

Alternativet med rundkjøring gir et mer samlet trafikksystem med bedre lesbarhet og bedre skille mellom trafikantergruppene internt på planområdet. Selv om det er flere store kjøretøy som kjører ut o_GS i alternativet med rundkjøring, vil det være samme mengden trafikk som skal fordeles i de to kjøremønstrene. Mens alternativet med rundkjøring gir mer trafikk på o_GS, kommer de samme kjøretøy til å dobbelt opp krysse det nye torget i alternativet med vendehammer. Begge planalternativ må uansett ivareta varelevering for underetasjen til Ringvålvegen 3-7, der trafikkssikkerhetstiltakene på o_GS og ved utkjøring gjelder begge alternativ.

Alternativet med rundkjøring vil derimot koste kommunen mer ettersom o_GS må bygges om for å tåle mer trafikk enn det som går der i dag, samt ivareta høydekrav for varelevering og at varerampen til Ringvålvegen 3-7 må bygges om.

Rent trafikkfaglig og planfaglig vurderer Byplankontoret alternativet med rundkjøring som det beste alternativet.

Skiltplan:

Det er laget utkast til skiltplan for begge kjøremønstrene, men skilting reguleres ikke i reguleringsplan. På bakgrunn av valgt kjøremønster vil det etter vedtak av reguleringsplanen vedtas en egen skiltplan som skal godkjennes av skiltmyndigheter etter eget regelverk. Forhold som følger av planen og som må skiltes:

- Innkjøringen fra Ringvålvegen, kun for HC, ambulanse, varelevering og næringstransport.
- Avkjørsel sørøst for Ringvålvegen 3-7: kun for næringstransport og med påbudt kjøreretning ut på Ringvålvegen

Andre aktuelle skiltinger vil kunne være tidsbegrenset varelevering for å unngå trafikk i tidspunkt med mange gående.

Universell utforming

Universell utforming av nytt helse- og velferdssenter, nytt bibliotek og utearealer ivaretas av TEK. Universell utforming skal ivaretas i plan for beskyttelse av omgivelsene i anleggsfasen (§ 9.5.1). Tekniske planer må være godkjente for avfallsløsning, offentlige samferdselsanlegg, torgene o_TO1 - o_TO4, offentlig blågrønnstruktur og uteoppholdsareal (§ 9.1). Det sikres HC-parkering på alle parkeringsarealer.

Designprogrammet og normer for infrastruktur, byrom og grøntanlegg i Trondheim vil foreligge våren 2025. Gjelder for både for sosial bærekraft, universell utforming med flere. Denne er ikke vedtatt enda, men bør legges til grunn for utformingen av alle de offentlige arealene i reguleringsplanen. Dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Offentlige torg

Det reguleres fire torg, o_TO1 Meieriplassen, o_TO2 Torget og nytt torgareal o_TO3 og o_TO4. O_TO3 henger sammen med det grønne arealet o_BG2 og o_TO4. Til sammen går de rundt helse- og velferdssenteret. O_TO3 er plassen fremfor biblioteket og kalles i planforslaget for «Biblioteksplassen». Nytt torg skal styrke Heimdal sentrum sammen med eksisterende byrom Torget og Meieriplassen. o_TO4 er avslutningen av offentlige arealer rundt helse- og velferdssenteret nord for grøntområde o_BG2. o_TO4 vil i større grad inneholde manøvreringsareal og enkelte P-plasser og ha adkomst fra J. O. Stavs veg. Det bør likevel fremstå som en integrert del av de offentlige rommene rundt helse- og velferdssenteret.

Blågrønnstruktur, naturmangfold og plan for friluftsliv og grønne områder

Blågrønnstruktur

Flere eksisterende trær mot Ringvålvegen sikres med hensynssone bevaring innenfor blågrønt areal o_BG3. Dette gjelder blant annet furu og gran. Trærne ligger i planlagt anleggssone i riggplan, tett på utgraving til ny kjeller, og er ikke sikret med rotsone. Sikring av rotsonen og

krone under grave - og anleggsarbeidene er blant annet tiltak som bør følges opp i plan for bygge - og anleggsfasen. Beskyttelsestiltak for bevaringsverdige trær er sikret i bestemmelse §9.5.1 for plan for bygge - og anleggsfasen, og er ment å ivareta dette.

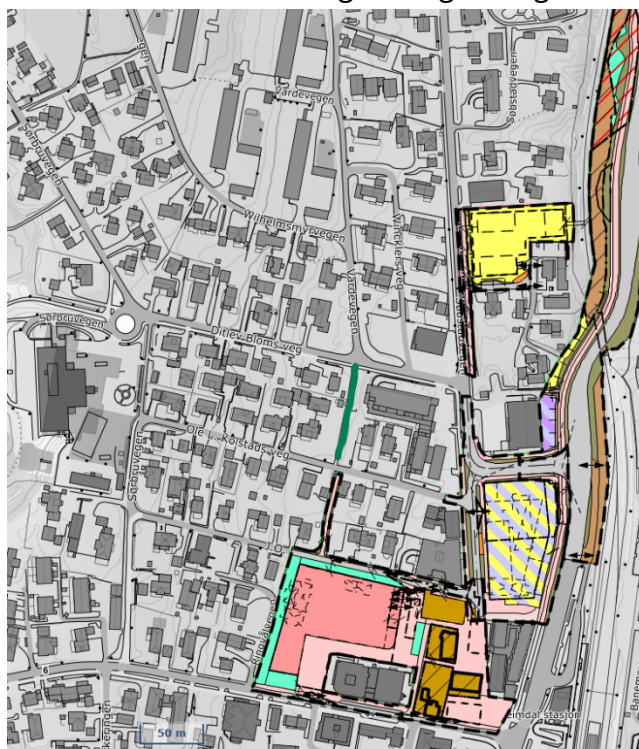
Det skal etableres en snarveg innenfor o_BG1. Bestemmelse §6.3 sikrer at blågrønnstruktur O_BG4 mot J. O. Stavs veg skal beplantes, og tillater etablering av gatetrær som allé.

Rekkefølgekrav sikrer opparbeidelse av alle blågrønne arealer. Beplantning med trær mot J. O. Stavs veg er viktig for å forme gaterommet med forhage. Det er viktig å velge trær og beplantning i o_BG4 med hensyn til eksisterende VA-ledning i vegen, i samråd med Kommunalteknikk VAR. §9.1.5 har derfor krav om uttalelse fra Kommunalteknikk VAR angående planting av trær i o_BG4.

O_BG2 skal det etableres stengsel som hindrer gjennomkjøring. Området skal brukes til fordrøyning og overvannshåndtering og det skal legges til rette for ganglinjer. Det tillates plassering av nettstasjon.

Gangforbindelser og tiltak for gående og syklende

Det sikres gangforbindelser internt, adskilt gang - og kjøreareal, og opparbeidelse av torg o_TO3 (rekkefølgekrav § 10.3), blågrønne arealer og fortau langs J. O. Stavs veg. Gangveg o_GG2 vil sikre at det i framtiden kan bli en offentlig gangforbindelse mellom de to sentrale torgarealene o_TO3 med biblioteket og HVS og til torget o_TO1 med nisjebutikkene på Meieriplassen.



Bildet til venstre viser gangveg o_GG1 som går nordover fra planområdet og treffer på sti/turdrag markert med grønn strek. Bildet til høyre viser eiendomsgrenser med grønne streker.

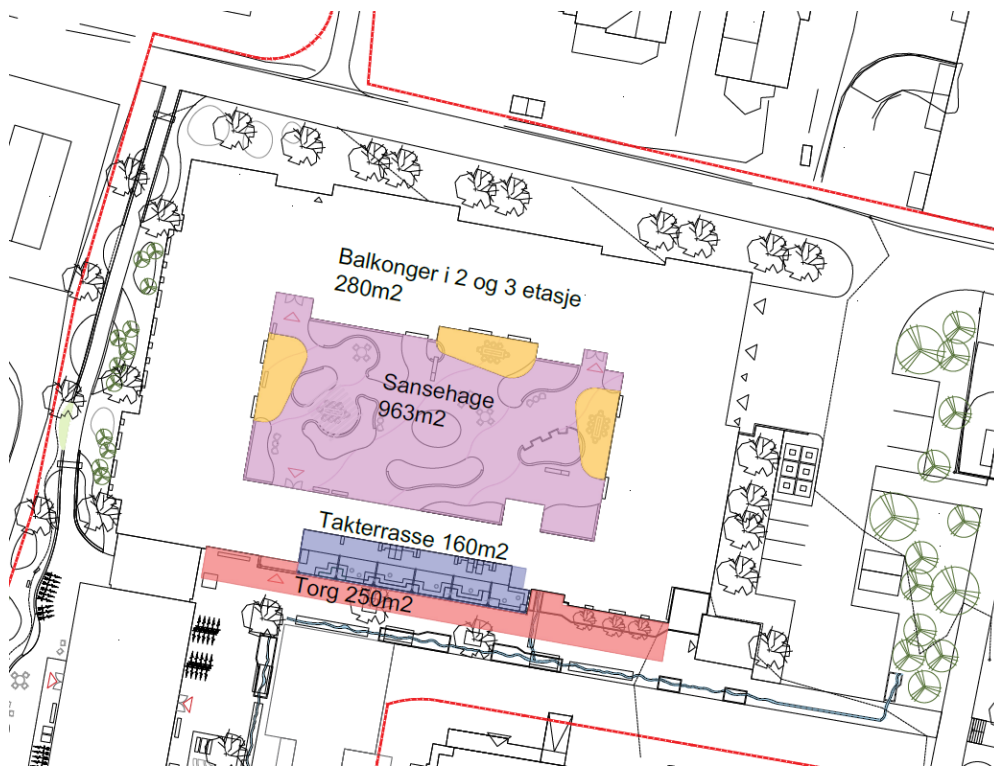
Gangveg o_GG1, nord i planområdet (rekkefølgekrav § 10.3), vil styrke gangforbindelser fra sentrum og nytt bibliotek, mot boligområder i nord. Det er i dag dårlig med gangforbindelser i nord sør-retning i området. Den vil koble seg rett på turdrag nordover mot Ditlev Bloms veg (markert med grønn strek på bildet under) som i neste omgang fortsetter nordover som gangrute i Vardevegen. Turdraget med grønn strek er også vist i plan for friluftsliv og grønne områder. Samlet vil dette utgjøre et viktig alternativt gangtilbud mot sentrum for store deler av boligområdene nord for Heimdal sentrum. Gangtilbudet i Vardevegen vil gi myke trafikanter et rolig alternativ til Søbstadvegen som er utsatt for mye trafikk, støy, støv og smale fortau med fremkommelighetsproblemer. Dette blir enda viktigere med planen her som etablerer målpunkt i form av HVS og bibliotek i enden av denne aksen. Byplankontoret anser den planlagte snarvegen som en viktig "missing link" for å fremme et mer finmasket gangnett på Heimdal. Derfor er den et viktig plangrep.

O_GG1 legger seg i eiendomsgrensen mellom berørte boligeiendommer og forutsetter noe erverv av areal fra Ole L. Kolstads veg 6 og 8. Mot J. O. Stavs veg er den i sin helhet lagt på gnr/bnr 197/797 som eies av kommunen. Gangvegen er regulert med 2,5 meter bredde pluss skulder for nødvendig terrengjustering. 2,5 meter vurderes som en minstebredde for å kunne møtes med for eksempel sykkel eller barnevogn slik at gangforbindelsen er funksjonell. Det vurderes derfor at den planlagte løsningen, på tross av at det forutsetter et eiendomsinngrep, er det minste som er nødvendig for å kunne etablere en gangforbindelse.

Vest for bibliotek/HVS legges det en snarveg i blå/grønnstruktur (o_BG1) som danner buffersone mot vest, som supplerer gangnettet og ligger i forlengelsen av o_GG1.

Uteoppholdsareal:

Det er laget et eget vedlegg «Temaplan uteoppholdsareal». Arealet til uteopphold for beboerne på HVS er i sansehagen, takterrassen, torg foran hovedinngang og vrimleareal, samt balkonger i 2. og 3. etasje.



Utklipp fra "temakart uteoppholdsareal"

Ifølge kommuneplanens arealdel for 2012-2024 § 31.1 om retningslinje for helse- og velferdssenter bør det settes av minst 25 m² godt egnet uteoppholdsareal per 100 m² bruksareal. Det bør videre være samme krav som for boliger, herunder sol for sol og støy på uteoppholdsarealene.

Kravet på 25 m² uteopphold per 100 m² er sikret i bestemmelsene. Det er illustrert at dette løses i temaplanen. Her er beregningsgrunnlaget til uteopphold satt til 5929 m² BRA. Dette arealet som beboerne bruker, parkeringskjellere og lignende er trukket fra. Dette gir krav til 1483 m² uteopphold, mens det er vist 1653 m² slik at kravet er oppfylt.

Alle disse arealene er utenfor gul støysone. Torget foran hovedinngang er sydvendt med mye sol frem til middagstid, i tilknytning til byliv ved biblioteket, og i tilknytning til vrimlearealer innendørs på HVS. Slike torgarealer er anbefalt i kommunens egen veileder for «Reguleringsplaner med helse- og velferdssenter».

Takterrasse på sydfløya vil ha sol over store deler av dagen. Terrasser og verandaer i sansehagen vil ha sol til ulike tider på dagen i sommerhalvåret.

Ettersom beboere har behov for skjerming, blir kvartalet lukket rundt sansehagen, slik at denne blir en atriumshage der man unngår inngjerding. Det er siden førstegangshøring gjort endringer for å få mer sol på sansehagen. Grunnet bygningsstrukturen får ikke hele sansehagen sol, men blir likevel rolig og skjermet. Stuen på alle avdelinger får utsikt til sansehagen. Plangrepet fører

til at det største uteoppholdsarealet i sansehagen får mindre sol enn optimalt, men takterrassen og torget kompenserer for dette.

Parkering, antall p-plasser for bil og sykkel

I kommunens veileder for regulering av helse - og velferdssenter gjelder 18 plasser for besøkende (faktor 0,25) og 11 plasser for ansatte (faktor 0,15) for sykehjem med 72 plasser. Det anlegges nok plasser for besøkende og ansatte i tråd med veilederen. Det legges opp til sambruk mellom disse og offentlig parkering i kjeller.

Planforslaget bygger ned offentlig parkering i sentrum. Totalt er det 161 offentlige plasser i planområdet i dag, etter gjennomføring av planen vil det være 119. Bestemmelsene setter 119 offentlige parkeringsplasser som maks tillatt antall.

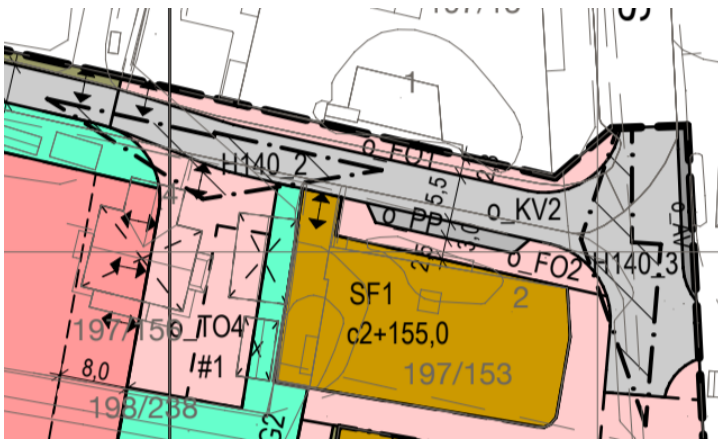
I sokkel og kjeller under nytt helse- og velferdssenter med bibliotek tillates det etablert 92 parkeringsplasser. Av disse tillates 22 i plan U1 som reguleres til tjenesteyting. Disse plassene er tiltenkt kommunale tjenester og drift. Det tillates 70 plasser i plan U2 som reguleres til offentlig parkering. Disse plassene skal være åpne for allmennheten og betjene Heimdal sentrum. Det er planlagt et trappehus i det offentlige byrommet o_BG2 eller o_TO3 som enkel adkomst fra de offentlige plassene i kjeller.

Med bestemmelsesområde #5 (plankart under grunnen) er det lagt inn at det tillates etablert en kulvert fra butikkssenteret i Ringvålvegen 3-7 til offentlig parkeringskjeller. Dette legges inn som en mulighet og vil ikke gjennomføres i forbindelse med etablering av HVS og bibliotek.

På bakkeplan tillates det parkering på byrom og langs veg på følgende steder: Innen o_TO3 og o_TO4 tillates maksimum 10 plasser på bakkeplan, hvorav minimum 8 plasser skal være HC. Innen o_PP tillates maksimum 3 plasser på bakkeplan. Innen #2 tillates maksimum 6 plasser på bakkeplan. Innen #3 tillates maksimum 8 plasser på bakkeplan. Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være minimum 4,5 m x 6 m.

Dagens langsgående parkeringsplasser langs Ringvålvegen sør for Ringvålvegen 3-7 fjernes og reguleres om til fortau for å styrke fremkommeligheten for buss og oversikten i området. Disse plassene har vært utfordrende for bussfremkommelighet. Når det nå legges opp til næringstrafikk på begge sider av Ringvålvegen 3-7, er dette et avbøtende tiltak som sikres med rekkefølgekrav. Endringen legger også bedre til rette for gående.

På nordsiden av J. O. Stavs veg 2 er det i dag registrert 3 private besøksplasser og 3 kundeparkeringsplasser. Disse foreslås erstattet med 3 offentlige parkeringsplasser (o_PP). Vegkoblingen Søbstadvegen og J. O. Stavs veg er i dag trang med tanke på lite tilgjengelig areal for å få til trafikksikre løsninger. Dagens 6 parkeringsplasser er i dag sidestilte, og det mangler fortau for fotgjengere. Med tanke på at det blir mer trafikk i J. O. Stavs veg, foreslås det av trafikksikkerhetsmessige grunner at det etableres fortau på begge sider av J. O. Stavs veg (o_FO1 og o_FO2). Dette gjør at det ikke er plass for dagens parkeringsløsning.



Utklipp fra plankart - situasjonen i J.O. Stavs veg med nye fortau og tre nye langsgående parkeringsplasser (o_PP) i motsetning til dagens situasjon med tverrstilte parkeringsplasser.

Planen innebærer at besøkende til J. O. Stavs veg 2, må bruke offentlige tilgjengelige parkeringsplasser, på lik linje med alle andre som ønsker å besøke Heimdal sentrum. På bakgrunn av innspill fra Evident tannlege, (i J. O. Stavs veg 2) vurderes det likevel som akseptabelt at det reguleres inn 3 langsgående offentlige parkeringsplasser (o_PP) der det tidligere var 6 stykker. Dersom det vil være behov for å reservere disse for Evident tannlege i en tidsperiode på dagen, kan dette gjøres i en etterfølgende skiltplan.

Sykkelparkering

For formålet tjenesteyting sikrer bestemmelsene opparbeidelse av 60 sykkelparkeringsplasser for ansatte innendørs, 40 offentlige plasser innendørs og 30 plasser for besøkende utendørs.

Planforslaget forutsetter at Ringvålvegen 3-7 dekker sykkelparkering på egen eiendom og at sykkelparkering for SF2 og SF4 løses senere som del av eget tiltak for o_TO1 og o_TO2.

Sykkelparkering skal ivaretas iht Trondheim kommunes veileder «krav til parkering». Det er lagt til grunn høringsutkast revidert 08.03.2023. For sykehjem gjelder min 1. pr. 100 m2 BRA. For kultur og fritid (biblioteket) gjelder 3,5 pr 100 m2 BRA. For bebyggelse innen formål tjenesteyting skal det opparbeides 64 plasser for sykkelparkering for ansatte innendørs og tilsammen 30 besøksplasser for sykkel utendørs.

Renovasjon:

All renovasjon løses i o_TO3, og denne trafikken kan kjøre inn fra Ringvålvegen på linje med annen næringstransport. Renovasjon til HVS og bibliotek etableres i bestemmelsesområde #4, der bilen kan stoppe ved siden av konteinere. For butikkssenteret løses renovasjon fra ramper og komprimatorer på nordsiden som i dag. Ved alternativt kjøremønster «rundkjøring» må disse bygges om og skråstilles. Med hensyn til å snu/kjøre ut av kvartalet skal all renovasjonen følge ett av to alternative kjøremønster, som fremmes som to separate alternativer til sluttbehandling. Se egen beskrivelse av disse.

Ringvålvegen 3-7 skal sikres løsning for renovasjon og varelevering i byggeperioden. For sentrumsformål SF1 - 4 tillates videreføring av eksisterende renovasjon til eiendommene, men felles avfallsløsning skal vurderes ved en fremtidig oppgradering av torg o_TO1 og nedgravde containere tillates.

Bestemmelsene krever teknisk godkjenning av avfallsløsning før igangsettingstillatelse, og det stilles rekkefølgekrav om ferdigstilt renovasjonsløsning innen tjenesteyting før brukstillatelse.

Returpunkt nært parkering fra J. O. Stavs veg har vært vurdert, men sikres ikke grunnet ønske om et sted med enklere logistikk.

Sosial infrastruktur

Etablering av nytt helse- og velferdssenter og bibliotek er et stort prosjekt som kan utgjøre et løft for Heimdal sentrum. Det reguleres tre torg, blå/ grønnstruktur og nye gangforbindelser i planen. Ansatte på helsesenteret og i hjemmetjenesten vil kunne bruke kafeer og andre sentrumsfunksjoner. Bibliotekets plassering gir besøkende mulighet for å samordne andre ærender i sentrum. Eksisterende bakeri i Ringvålvegen 3-7 vil få uteservering mot nytt torg og bibliotek. Oppstramming og definering av både gangforbindelser, parkering og kjøremønster vil bidra til en oppgradering som man håper vil føre til flere gående i sentrum, og mer byliv på plasser og torg.

Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp, miljøoppfølging og miljøtiltak.

Bestemmelsene krever miljøoppfølgingsplan, klimagassbudsjett og klimagassregnskap ved rammesøknad og ferdigattest.

For Heimdal HVS er det utarbeidet en klimagassberegning allerede på reguleringsnivå, av Norconsult (*Heimdal HVS – klimagassberegning i reguleringsfase, Norconsult 09.06.2023*). Mål knyttes til Trondheim kommunes Miljøoppfølgingsplan. Ombrukskartlegging for riveprosjekt skal gjennomføres før tillatelse til riving kan gis. Bestemmelser sikrer oppfølging i prosjektfaser. Utslippsfri byggeplass skal etterstrebese.

Løsninger for gående og syklende tydeliggjøres og det etableres ny snarveg gjennom området. Dersom det er ønskelig tillates løsning med solceller på tak. Plasseringen sentralt i Heimdal sentrum gir enkel atkomst med kollektivtransport.

Virkninger av planforslaget

Byform, steds karakter, tilpasning til stasjonsbyen Heimdal og omgivelser:

Strategi for bevaring og stedsidentitet i Heimdal sentrum er sendt til sluttbehandling vår 2025. Planlagt bebyggelse med HVS og bibliotek berører to av de definerte bygningsmiljøene i strategien; «Ringvålvegen» med sentrumsbebyggelse og «Hagebyen» med hage- og villapreget bebyggelse fra J. O. Stavs veg og nordover. Området er også omfattet av hensynssone kulturmiljø i KPA. Tilpasningen til J. O. Stavs vegs karakter med småhus og forhager har vært utfordrende, men planforslaget sikrer flere tiltak for å avbøte høyde - og lengdevirkningen og for å få en utforming tilpasset delområdene i strategien.

Planforslaget regulerer eksisterende kulturminnebebyggelse med verneklasse C med hensynssone "bevaring kulturmiljø". Dette gjelder feltene SF 2, 3 og 4 i planforslaget og omfatter adressene Søbstadvegen 2 og 4 og Ringvålvegen 1. Bygningene utgjør karakteristisk og viktig sentrumsbebyggelse i Heimdal sentrum. Det er gitt føringer for bebyggelsen ved restaurering eller reparasjon, bestemmelse § 7.2. Som en juridisk bindende plan innebærer planforslaget en formalisering og styrking av de allerede kjente og registrerte kulturminneinteressene.

Tomta gis en bymessig kvartalsutforming med helse- og velferdssenteret plassert nordvest på tomta. Eksisterende bebyggelse i J. O. Stavs veg har små dimensjoner, så oppdeling av fasadene på beboerfløyene og tilpasning av høyder og takform er spesielt viktig her. Maksimum tillatte byggehøyder for ny bebyggelse i planforslaget er satt for å redusere høydevirkning mot bebyggelsen rundt, særlig småhusområdene som beboerfløyene vender mot. Beboerfløyene vil få nedtrukket gesims og skal utformes med skrå takflater for å redusere høydevirkninger.

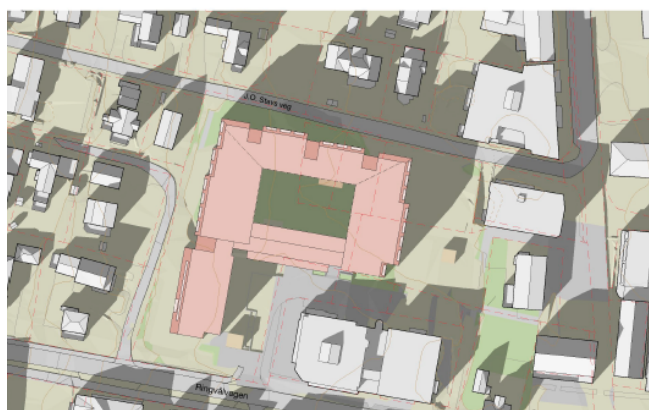
Helse- og velferdssenteret har strenge krav til effektiv drift. Hver avdeling må ha enkel intern logistikk på samme høyde og med innendørs forbindelse. Utnyttelse i tråd med byutviklingsstrategien må forventes. Nedtrapping av bebyggelseshøydene i takt med fallende terreng eller en etasje lavere beboerfløy mot J. O. Stavs veg har derfor ikke latt seg gjøre.

Bestemmelsene § 4.1.4, 4.1.1 sikrer ivaretagelse av skala, dimensjoner, farge og materialbruk og at utforming av ny bebyggelse skal skje i samråd med byantikvaren. Materialene tegl, puss og malt trevirke skal være fremtredende. Fasade langs J. O. Stavs veg skal varieres med minst to arkitektoniske virkemidler, der brudd/ sprang og underdeling i farge- og/ eller materialbruk tillates. Kobbhus på tak tillates. Årsaken til at det ikke er bestemt konkret hvilke virkemidler som skal brukes, er for å ha handlingsrom under prosjekteringen. Materialbruken er det strategien beskriver som typisk for Heimdal sentrum og skaper helhet i det nye anlegget, med nyere og eldre bebyggelse i Ringvålvegen og J. O. Stavs veg.

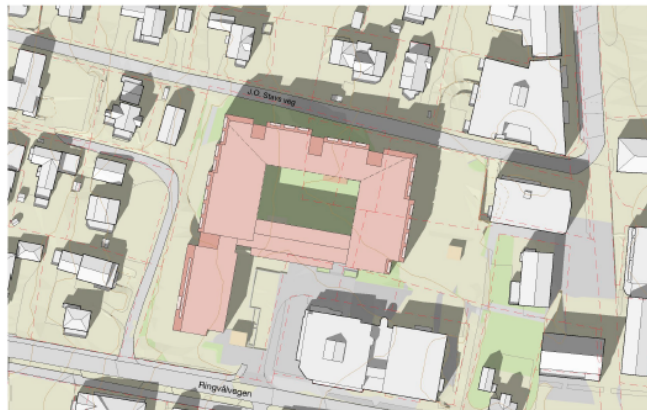
Bestemmelser sikrer redusert høydevirkning med skrå takflater, nedtrukket tak på beboerfløyer, maksimumshøyder for møne, gesims og kobbhus. Tre etasjer med kjelleretasje mot øst og J. O. Stavs veg er mer en rådet om 2 etasjer + loft. Saltak med møneretning på tvers av gate ivaretas for øst - og vestfløy, men ikke for nordfløy. Oppbrudd i fasaden sikres for hver 25 meter, i stedet for hver 10. meter.

For biblioteket skal fasade i 1. etasje mot sør og øst utformes med minimum 50 % åpenhet (gjennomsyn) i form av glass. Foliering tillates ikke (§§ 4.1.1 og 4.1.4). Det har vært et viktig å sikre åpne fasader som gir synlig aktivitet og bidrar til byliv.

Tiltakets virkning på nabobebyggelse.



21. mars kl 15:00



22. april kl 15:00

Skyggevirkninger av ny bebyggelse 21. mars kl. 15.00 og 22. april kl. 15.00.

Uterommene til naboene i J. O. Stavs veg 3, 3B og 5 blir berørt av skyggevirkninger fra nytt helse- og velferdssenter. De får mindre solfylt areal hele mars, hvor de også får skygge på fasaden. Virkningen er mindre i april og gjelder da deler av hagen. Senere på året vil solforholdene fortsatt være gode. Se vedleggene 10 og 11. Dette er en ikke ubetydelig, negativ virkning for de berørte eiendommene. Byplankontoret vurderer likevel at situasjonen kan aksepteres. Dette begrunnes med at ny HVS bygges midt i Heimdal sentrum, hvor det må påregnes at en høyere og større bebyggelse etableres, og de konsekvenser dette medfører. Det er også andre samfunnsmessige gode grunner for planforslaget. Det er heller ikke mulig å tilpasse ny bebyggelse på en slik måte at skyggekonsekvensene kan avbøtes særlig mer, da kravene til en rasjonell drift av helse- og velferdssenteret gjør det nødvendig med bygningsvolum av en viss størrelse.

Vannmiljø (statlige miljømål, Vannforskriften)

Planforslaget vurderes å ikke ha virkninger på Gaulavassdraget da det ligger utenfor området i NVE's kart for verneplan for vassdrag.

Naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, vilt, andre økologiske funksjoner og sammenhenger (Naturmangfoldloven)

Tiltak i planen fjerner dagens grøntareal i nord og vest og det blir en lang byggeperiode. Se kunnskapsgrunnlag under beskrivelse av eksisterende situasjon i tema naturverdier for hvilke arter som er registrert. Det kan ikke utelukkes artsmangfold innenfor planområdet, eller om fugler som er registrert vil påvirkes av anleggsfasen under hekking.

Det er flere tiltak i planforslaget som vil telle positivt for både tilbakeføring av grøntareal, og utbredelse og funksjon til dagens økosystem og arter. Planforslaget sikrer nye trær, bevaring av eksisterende trær, sansehage, blågrønne arealer, der bestemmelsene tillater nyetablering av allébeplantningen i o_BG4 mot J. O. Stavs veg. Dagens vegetasjon ved nisjebutikkene ivaretas.

Det forutsettes at tiltakshaver bærer kostnadene ved miljøforringelse og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder i tråd med naturmangfoldlovens §§ 11 og 12. Kunnskapsgrunnlaget for naturverdier vurderes som godt nok. De registrerte artsobservasjonene anses ikke å få en forverret situasjon etter utbygging. Dette er og vil fremdeles være et bymessig område preget av folk og menneskelig påvirkning. Etter dette anses ikke prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8-12 som berørt av planforslaget.

Barns interesser (statlig planretningslinje om barn og planlegging) og tilgjengelighet for alle til uteområder og gang - og sykkelveinett, kapasitet på sosial infrastruktur

Planforslaget dekker behov for nytt bibliotek og delvis behov for nye helse - og velferdssenter for Heimdal og Byneset. Barn og unges tilgang og tilbud i sentrum vil bedres med gangveg o_GG1, tursti i blågrønnstruktur o_BG1, nytt bibliotek og flere oppholdsmuligheter. Skolevei til Åsheim skole ivaretas, men ny rute fra boligområdene i nord via Vardevegen og gjennom o_GG1 og o_BG1 i planområdet blir kortere og mer skjermet fra trafikk enn dagens rute i Søbstadvegen.

Alternativet uten vendehammer er bedre for barn og unge, grunnet en mer lesbar trafikksituasjon for de yngste, med mer og mer sammenhengende areal til opphold i o_BG2 med gode støyforhold.

Attraktiv og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass (Energi- og klimahandlingsplanen, mål 3.13)

Tilgjengelighet for gående og syklende er ivaretatt i planen. Nybygget vil ikke hindre en eventuell senere oppgradering av Ringvålvegen med gang- og sykkelveg eller annet. Planen bidrar også med å sikre gangforbindelser internt, adskilt gang - og kjøreareal, og opparbeidelse av torg o_TO3, blågrønne arealer og fortau langs J. O. Stavs veg. Tilgang til uteområder og gang - og sykkelnett vil også bedres for andre brukergrupper. Tilgjengelighet ivaretas for alle nye anlegg, i tråd med teknisk forskrift.

Trafikkøkning, vegforhold

For en grundigere beskrivelse av kjøremønster, se under beskrivelse av planforslaget. Kjøremønsteret innebærer enn forbedring av trafikkavviklinga i Ringvålvegen, da det blir mindre trafikk via denne vegen, da personbiler som skal parkere i p-kjelleren vil kjøre via J. O. Stavs veg. Dette medfører økt trafikkmengde i J. O. Stavs veg, og ulemper for naboer, noe som det har kommet flere innspill på i høringa. I etterkant av høring er det likevel endret slik at de fleste tyngre kjøretøy ikke vil komme via J. O. Stavs veg, med unntak av varelevering til Helse- og velferdssenteret.

I nederste del av Søbstadvegen er trafikken (ÅDT) beregnet å øke med 1400 - fra 1500 til 2900. Økningen er betydelig ettersom mye av trafikken flyttes hit. De 1400 turene som er økningen, beregnes å kjøre videre inn i J. O. Stavs veg ca. 50 meter fram til den nye avkjøringen. Selv om økningen er betydelig, vurderer Byplankontoret at trafikkmengdene vil være innenfor hva som er håndterlig i en bysituasjon.

Et avbøtende tiltak er at nederste del av J. O. Stavs veg oppgraderes med asfaltering og får tosidig fortau, dette er sikret med rekkefølgebestemmelse. Dette vil hindre støv. Det er videre krav til støyskjerming av støyutsatt nabobebyggelse (§ 9.10). Støyberegningene som er gjort viser at bebyggelsen nederst i J. O. Stavs veg vil ha behov for støyskjerming i form av fasadetiltak eller lignende.

Trafikkrapportene beregner videre at kryssbelastningen i Søbstadvegen (T-formet vikepliktskryss der Søbstadvegen deles i tre) vil ha en akseptabel trafikkbelastning. Hvis man legger til grunn en framskriving (økning) av trafikken, kan det i fremtiden oppstå tidvis tilbakeblokkering mellom T-krysset og lyskrysset mot Bjørndalen. Med bakgrunn i nullvekstmålet og planer om å flytte trafikk ut av Heimdal sentrum (via Johan Tillers veg til E6) er det ikke sikkert at en slik økning vil skje. Andre kryss i Heimdal sentrum vil få bedre forhold enn i dag på grunn av at mindre trafikk går via Ringvålvegen. Se vedlegg 12 og 13 «Trafikale forhold» og «kapasitetsvurderinger» av Norconsult.

Trafikkrapportene er utarbeidet med utgangspunkt i at næringstrafikk skulle kjøre gjennom det nye kvartalet. Dette er endret, men vil ha liten betydning for den samlede trafikkmengden. Det vil likevel være positivt for støy og vibrasjoner.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Tosidig fortau og fast dekke på 50 meters strekket mellom ny avkjørsel i J. O. Stavs veg og Søbstadvegen, vil ivareta økte trafikkmengder. Opparbeidelse av fortauene som i plankart og økte bredder på vegen fra 4,5 m til 5,5 m vil gjøre det enklere for kjøretøy å passere hverandre, og skille myke trafikanter fra trafikken. Generelt legger planen opp til flere ganglinjer og fortau som legger godt til rette for myke trafikanter.

Parkering

Se omtale i beskrivelse av planforslaget. Offentlig parkering innen planområdet reduseres i antall fra 161 til 119. Størsteparten av disse plassene lokaliseres i kjeller. Dette innebærer at opplevd tilgjengelighet til området med bil vil reduseres. Dette er positivt med tanke på nullvekstmålet, ettersom planområdet har svært sentral beliggenhet. Det kan ha betydning for lokal handelsstand.

Det vil fortsatt være enkelte parkeringsplasser på bakkenivå. Dette vil primært være HC-parkering, samt enkeltplasser som trolig vil skiltes til korttidsparkering ment for ærend i Heimdal sentrum (skilting kan ikke bestemmes i reguleringsplan).

Konsekvenser for næringsinteresser

Krevende forhold for næringsinteresser er byggeperioden, omstilling når bakkeparkering erstattes med parkeringskjeller, endret kjøremønster og et strengere vern av eksisterende nisjebutikker innenfor planområdet.

Som nevnt over vil biltilgjengeligheten til området reduseres. Det har kommet flere innspill på dette i høringa, og handelsstanden er opptatt av nok parkering. Tross et redusert antall plasser som også flyttes ned i kjeller, vil det fremdeles være relativt mange offentlige parkeringsplasser

tilgjengelig til å betjene sentrum.

Det må forventes en krevende bygge- og anleggsfase da store arealer i sentrum vil bli en anleggsplass og fortrenge offentlig parkering og til dels logistikken rundt Ringvålvegen 3-7. Det skal legges konkrete planer for dette, og det skal tas en rekke hensyn, inkludert til butikkssenteret. Dette er sikret i bestemmelser §§ 9.5.1 og 9.5.2.

Planforslaget medfører en formalisering av vern av eksisterende bebyggelse som inneholder forretninger innenfor planområdet. Bebyggelsen tillates ikke revet. Innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø, SF2, SF3 og SF4, skal alle tiltak som omfatter bebyggelsen, torg og uteområde utføres etter samråd med Byantikvaren. I denne dialogen vil det kunne legges til rette for endringer innen rammen av kulturmiljøet.

Støv og støy (Planretningslinje om støy T-1442/2021)

På grunn av utfordrende støyforhold i planområdet, tillates det beboerrom for HVS med dempet fasade som erstatning for stille side for inntil maksimalt 5 av beboerrommene (§ 4.1.3). En begrenset del av fasaden på ny HVS vil være støyutsatt. Det er regnet ut at antall beboerrom som må ha dempet fasade som erstatning for stille side, vil være maksimalt 5. Dette er en liten andel og vurderes som akseptabelt.

For uterommet knyttet til HVS vil det ikke være støy inne i sansehagen som er skjermet av bebyggelse. Av hensyn til støv er det også krav om luftinntak skal plasseres over tak eller bort fra veg. Følgende bestemmelser gjelder: For sansehage tilknyttet helsebygg skal støynivå være $L_{den} \leq 50$ dB. For andre utearealer tilknyttet helsebygg skal støynivå være $L_{den} \leq 55$ dB. Luftinntak skal plasseres over tak eller bort fra veg.

Eksisterende støyfølsom nabobebyggelse er vurdert i Notat "Støyvurdering for eksisterende bebyggelse", Nordconsult datert 07.05.24. Beregningene viser at økt trafikkbelastning gjennom J. O. Stavs veg vil gi J. O. Stavs veg 1 og 2 økte støynivåer på fasadenivåene L_{den} med opptil 5 dB. I denne støyvurderingen er ny trafikkmengde (ÅDT) nederst i J. O. Stavs veg rundet opp til 1500, den er estimert til 1440 i trafikkutredningen.

Det vil være behov for å gjennomføre lokale skjermingstiltak og fasadetiltak for boligene som er rammet. Oppfølging av dette er sikret i bestemmelser § 9.10. Utredningen skriver videre at selv om skjermingstiltak utføres, vil sannsynligvis opplevd plagegrad blant beboerne være høy ettersom støynivåer på fasaden likevel øker merkbart.



Illustrasjon: Støykart for fremtidig situasjon, gul sone beregnet 1,5 m.o.t. Høyeste fasadenivå vises. Skjermdump fra sammendrag støyrapport utarbeidet av Norconsult. Revidert 30.09.2024.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Den samlede virkninger for folkehelse i planen vurderes som god. Kvalitet på uteoppholdsareal er god, det reguleres nytt torg i tillegg til grønne arealer som blå/ grønnstruktur. Snarveg o_GG1 som reguleres vurderes som spesielt positivt for bedre gangforbindelser i bydelen. Tilgjengeligheten til sentrum og kollektivknutepunkt bedres med flere og godt definerte gangforbindelser.

Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Klimagassberegninger i reguleringsfasen er en innledende vurdering. Resultatene viser at Heimdal HVS uten utslippsreducerende tiltak anslås til å ha et klimagassutslipp på rundt 19 880 tonn CO₂e over en analyseperiode på 60 år. Energibruk i drift bidrar mest med 50 % av totale klimagassutslipp, deretter bidrar materialbruk 25 % og transport i drift 22 %.

Ulike klimagassreducerende tiltak er vurdert for å kartlegge tiltak som har størst reduksjonspotensial. Tiltak knyttet til energibruk i drift, materialvalg og transport i drift gir størst reduksjon i klimagassutslipp. Om alle tiltak gjennomføres, vil prosjektets totale klimagassutslipp reduseres med rundt 35 %.

ROS-tema – risiko og sårbarhet

Følgende temaer er spesielt vurdert i ROS-analysen for planlagt situasjon; masseras/skred (geoteknikk), forurenset grunn og fremmede arter, flom og ekstremnedbør, trafikkforhold; ulykker i av- og påkjørsler og med gående og syklende, trafikkstøy og støv, kraftforsyning, brann. Hovedfunn i analysen oppsummeres under.

Se også vedlagt ROS-analyse av Eggen Arkitekter, revidert 25.02.2025, vedlegg 7 til sluttbehandling av planforslaget.

Masseras/skred

Det er ikke registrert kvikkleire i grunnen. Planområdet ligger heller ikke i utløpssone for skred iht. områdeanalyse fra Norkart og Trondheim kommune sine temakart.

For en grundigere vurdering av de geotekniske forholdene vises det til "Geoteknisk vurderingsnotat utarbeidet av AFRY 20.09.2022", (vedlagt saken til 1. gangsbehandling).

Det forventes ikke stabilitetsproblemer ved utførelse og ferdigstilling av tiltaket.

Når planløsningen er valgt og fundamentlastene bestemt av RIB, skal det gjennomføres detaljprosjektering av geotekniske arbeider, se bestemmelse § 9.3

Forurensset grunn og fremmede arter

Grunnen på eiendommen består i hovedsak av fyllmasser over stedegen grunn. Fyllmassenes sammensetning varierer fra sand/grus til omrørte jordmasser blandet med torv. Fyllmassene i øverste meter i B6 og B12 (borrepunkt) tilfredsstiller ikke kravene til arealbruken. Det er behov for supplerende og avgrensende prøvetaking. Det vises til «Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan for forurensset grunn» utarbeidet av AFRY 15.01.2023. (vedlagt saken til 1. gangsbehandling). Krav til tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn er hjemlet i reguleringsbestemmelsene § 9.7

Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet, jmfør «Arter av nasjonal forvaltningsinteresse», kilde Miljødirektoratet. Ved eventuelle funn og håndtering av fremmede arter, vises det til bestemmelse § 9.8

Nedbør, flom og ekstremnedbør, vann og avløp, ledninger:

Det er god avstand til Søra. Det er ikke definert flomfare, flomveger med eller uten åpne bekkelukninger iht. Temakart Trondheim kommune.

Håndtering av overvann ivaretas i tråd med 3 -trinnsstrategien, flomveger ivaretas. Det er ikke problemer med kapasiteten, denne ivaretas i VA-plan. Planforslaget bidrar til at flatene på bakken blir bedre rustet til å ta unna overvann fra ekstremnedbør med blågrønne løsninger og vurderes å ikke påvirke kapasiteten på ledningsnett. Det vises til bestemmelser § 3.3, § 5.3.1, § 6.2, § 9.1.2 og § 10.4

Trafikkforhold: Trafikkmønster, ulykker i av- og påkjørsler, ulykker med gående og syklende, trafiksikkerhet for myke trafikanter:

Det vurderes at planforslaget totalt sett vil bedre trafiksikkerheten med mer trafiksikre krysningspunkt i planforslaget, gir tryggere og tydeligere gangforbindelser som reduserer risikoen for ulykker og det reguleres torgarealer og gangforbindelser. Bestemmelser sikrer krav til utforming for torg og gangforbindelser § 5.3, og rekkefølgebestemmelse § 10.3 sikrer at de fleste offentlige samferdselsarealer er ferdig opparbeidet før brukstillatelse til helse- og velferdssenteret kan gis. Situasjonen for beboere i J. O. Stavs veg 1 og 2 er ivaretatt med tosidig fortau frem til Søbstadvegen.

Det vil alltid være risiko for ulykker, og kjøremønsteret med vendehammer vurderes som mindre trafiksikkert enn kjøremønster med rundkjøring. Kjøremønster med vendehammer krever mer rygging og vending av store lastebiler inne i planområdet. For vendehammeren vil det være et avbøtende tiltak å lede gående nord for snuarealet, som vist i situasjonsplan.

Trafikkstøy- og støv:

Se egne avsnitt lenger opp i planbeskrivelsen. Det blir endringer i trafikkmønster og støyvirkninger. Det er flere vurderinger og bestemmelser i planen omhandler avbøtende virkninger for dette.

Brann, redning og solcelleanlegg

Som del av reguleringsfasen er det utarbeidet temaplan for brann og redning. Temaplanen angir kjørbare atkomst og oppstillingsplasser for brannbil, både eksisterende og planlagte brannkummer og ny brannhydrant. Det er også utarbeidet et premissnotat for brannteknisk vurdering. Det forutsettes heldekkende brannalarmanlegg med direktevarsel til brannvesen, brannseksjoneringsvegg og heldekkende automatisk slokkeanlegg. Ved evt. installasjon av solcelleanlegg skal NEK400:2022 legges til grunn for prosjektering/installasjon.

Kraftforsyning

En nettstasjon må flyttes som følge av prosjektet og det må etableres ny nettstasjon i området. Det er vist en aktuell plassering i situasjonsplan, innen o_BG2. Bestemmelsene hjemler at plassering av nettstasjon skal skje i samråd med nettleverandør. Videre tillates det etablert nettstasjon innen felt o_BG2, dette er også vist i situasjonsplan.

Hvordan planen forholder seg til byvekstavtalen og nullvekstmålet i personbiltrafikken

Planen vurderes samlet som et godt bidrag til nullvekstmålet ved at viktige offentlige arbeidsplasser og målpunkt for besøkende lokaliseres på et sentralt sted med svært god kollektivdekning. Mengden parkering kunne vært redusert ytterligere av hensyn til nullvekstmålet, men parkeringskapasiteten reduseres med om lag 25 %. Nullvekstmålet vurderes samlet sett å være ivarettatt i planen.

Økonomiske konsekvenser, gjennomførbarhet for tiltak i planen

Se saksfremlegget for vurdering av økonomiske konsekvenser. Tiltak i planen er gjennomførbare.

Finansiering og opparbeidelse av Torget og Meieriplassen er ikke avklart, men det foreslås heller ikke rekkefølgekrav knyttet til dette. Disse byrommene vil kunne opparbeides til fullverdige torg på et senere tidspunkt.

Planlagt gjennomføring



Utsnitt av riggplan, datert 19.06.2023, Eggen Arkitekter AS.

Heimdal helse- og velferdssenter med nye Heimdal bibliotek er planlagt med byggestart 2025. For oppfølging av rekkefølgekrav vises det til saksframlegget. Anleggsperioden og plan for vern av omgivelsene ivaretas i bestemmelser. Riggplanen under viser midlertidig bruk av arealer i anleggsfasen.

Planprosessen og innspill til planforslaget

Planoppstart ble varslet til naboer den 01.02.2023 og annonse i Adressa den 04.02.2023. Varsel om planoppstart ble også kunngjort på kommunens hjemmeside. Myndigheter og interesseorganisasjoner ble varslet på epost den 01.02.2023. Fristen for å uttale seg var 28.02.2023. Det ble gjennomført møter med naboer og næringsliv 11.01.2023 og 17.01.2023. I tillegg er det avholdt egne særmøter med ulike fagenheter i kommunen.

Fylkeskommunen ønsket at planen dekket forbindelser og parkering for spesielt sykkel og varslet mulig innsigelse mot etablering av adkomst fra Ringvålvegen. Fylkeskommune, byantikvar og flere private ønsket at rådene i bevaringsstrategien (ikke vedtatt) følges. Foruten stedstilpasning og utforming, var hovedtema hvordan parkering påvirker handlevaner/ næringsliv og borettslaget i J. O. Stavs veg, trafikk og framkomst for renovasjon, varelevering, utrykningskjøretøy og metrobusslinje. Naboer er spesielt opptatt av hvordan økt trafikk fra nyttekjøretøy for butikker langs Ringvålvegen og offentlig parkeringskjeller påvirker trafiksikkerheten i J. O. Stavs veg, og hvordan ny gangveg og skygge på uterom påvirker eiendomsverdien. Alle innspillene ved planoppstart ble fulgt opp/ svart ut i forbindelse med at planforslaget ble førstegangsbehandlet.

Planforslaget ble i Bygningsrådets møte 05.03.2024 vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn med høringsfrist for innspill 29.04.2024. Det ble fattet følgende vedtakspunkter som måtte følges opp før sluttbehandling:

- Rekkefølgekrav til opparbeidelse stilles for snarvegen o_GG
- Planen bør sikre offentlige sykkelparkeringsplasser i kjeller.
- Bestemmelsene sikre krav til god kvalitet på alle uterommene, men spesielt for sansehagen. Fasader i første etasje sør for sansehagen skal være transparente.
- Hjemmetjenesten må sikres større areal, fortrinnsvis i første etasje.
- Pga raske demografiske endringer med flere eldre bør bygningsmassen skaleres for en høyere kapasitet enn 72 dersom mulig. Ber om at kommunedirektøren forbereder en sak ifb investeringssaken som er meldt til bystyret

De tre første punktene over er ivaretatt i planen, se nærmere beskrivelse i fagnotatet. De to nederste punktene er vurdert utenfor planprosessen etter plan- og bygningsloven, i egen sak til formannskapet: sak PS 199/2024 den 11.06.2024.

Planforslaget ble sendt på begrenset høring i tidsrommet 18.10.2024 - 11.11.2024, og omfattet to alternative kjøremønstre for varelevering og renovasjon. Det lå nye støyvurderinger for disse løsningene, spesielt for eksisterende bebyggelse i J. O. Stavs veg 1 og 2. I tillegg omfattet høringa eksisterende parkeringskapasitet og forslag til ny parkeringsandel. Det var også ønskelig å få tilbakemelding på om innsigelsene fra Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren var imøtekommet i saken.

Hvordan innspillene til den begrensa høringa og offentlig ettersyn er svart ut, vises det til vedlegg med merknadsbehandling, vedlegg 15 til sluttbehandling.

Avsluttende kommentar

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