

Saksfremlegg

Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, detaljregulering til sluttbehandling

2025/11059

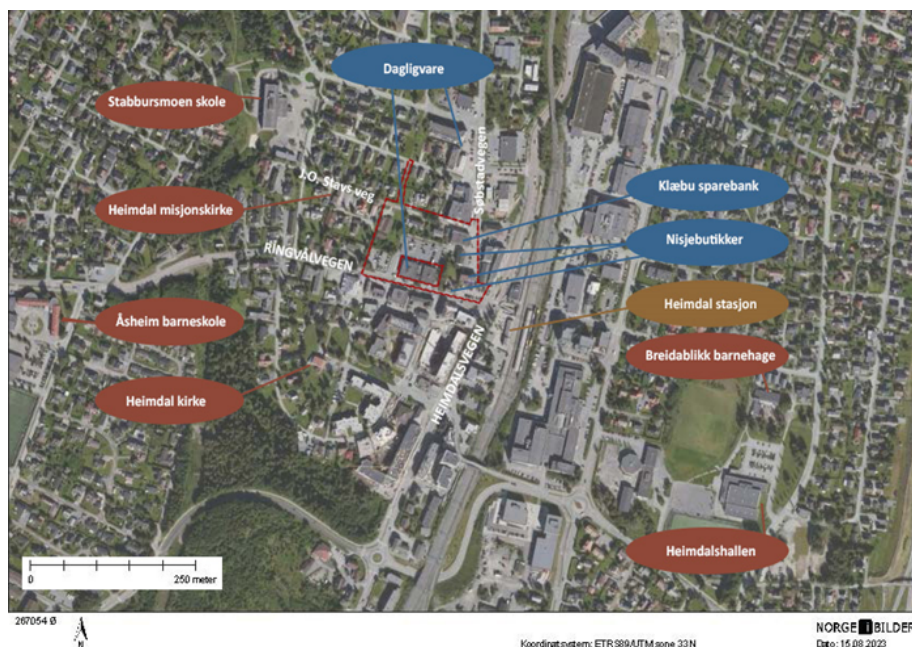
Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

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.

Sammendrag

Saken gjelder regulering av arealer i Heimdal sentrum, med nytt helse - og velferdssenter, nytt bydelsbibliotek i fløy mot Ringvålvegen, hjemmetjeneste, parkeringskjeller, opparbeidelse av nytt torg og ny gangforbindelse mellom sentrum og boligområder i nord og regulering og opparbeidelse av fortau.



Vesentlige utfordringer i planarbeidet har vært trafikkmønster, andel offentlig parkering, trafikksikkerhet, støy, stedstilpasning til sentrumsbebyggelse, byrom og gangforbindelser.

Utsnitt av flyfoto over planområdet (rød strek), veier og funksjoner rundt planområdet

Til sluttbehandling har det vært vurdert to alternativer, der forskjellen er kjøremønster for næringstransport. Begge alternativer er hørt og alle innsigelser trukket for begge alternativ. Byrådet innstiller til bystyret å vedta alternativet med rundkjøring (kjøring rundt handelssenteret i Ringvålvegen 3-7). Dette alternativet gir et godt byrom utenfor helse- og velferdssenteret og

hindrer manøvrering med store kjøretøy inn i byrommet. Alternativer medfører ombygging av varemottaket til handelssenteret og dermed økte kostnader i forbindelse med realisering av planen.

Bakgrunn

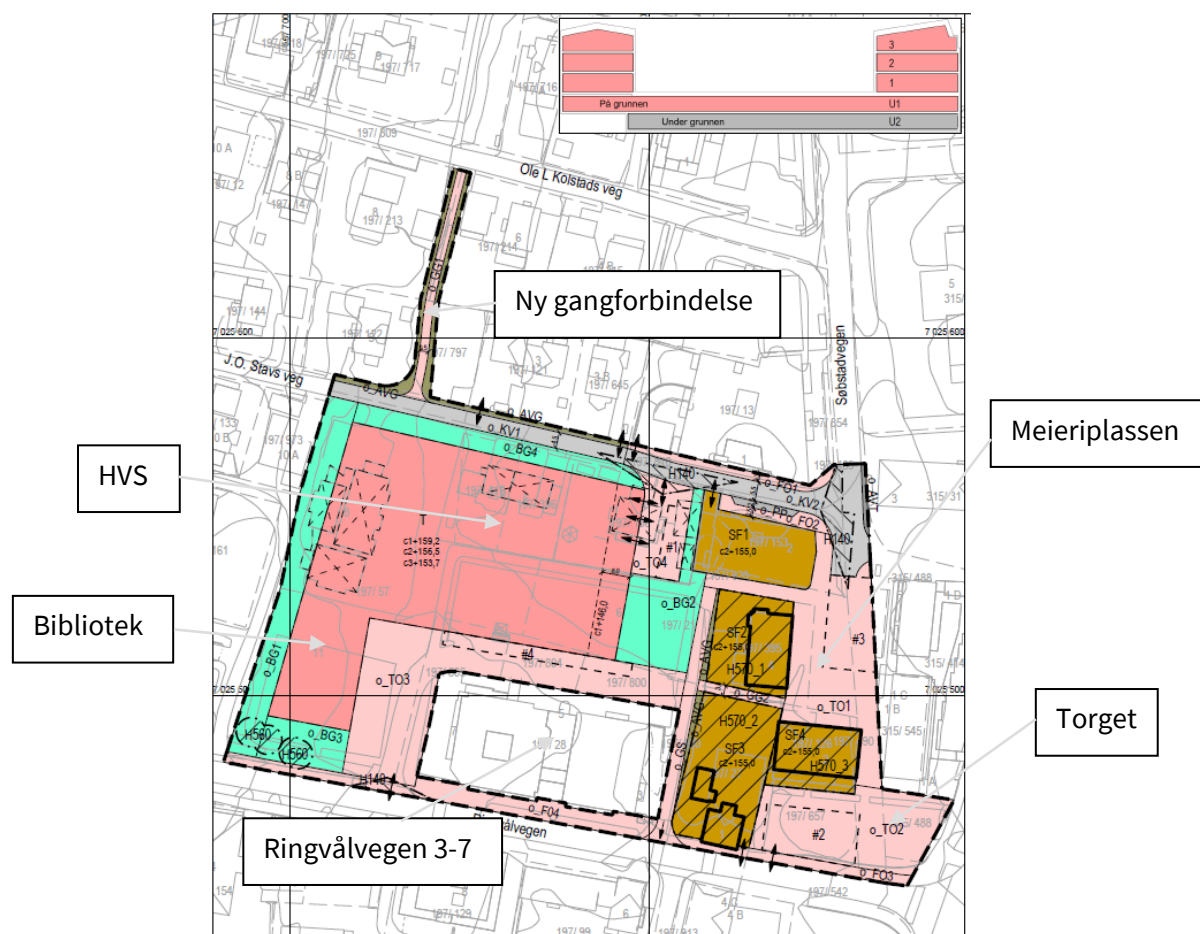
Planforslaget vil ha stor betydning for Heimdal sentrum. Både med hensyn til etablering av nye funksjoner og byrom, og endringer som påvirker trafikk- og parkeringsforhold.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Eggen Arkitekter AS på vegne av Trondheim eiendom. Komplette planforslag forelå 15.12.2023. Det tok tid å komme frem til et fullt utredet og omforent planforslag ettersom det er en kompleks plansak i en tett bysituasjon. Planforslaget var på høring våren 2024. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Til sluttbehandling er det utarbeidet to alternativer, der forskjellen er kjøremønster for næringstransport. Begge alternativ er hørt (begrenset høring) og alle innsigelser er trukket for begge alternativene. Begge alternativene kan vedtas av bystyret.

Fakta

Det er gjort flere endringer i planforslaget siden førstegangsbehandling. Dette gjelder flere forhold rundt logistikk, kjøremønster, parkering og støybestemmelser, for å imøtekomme innsigelser. Dette er nærmere omtalt i planbeskrivelsen.

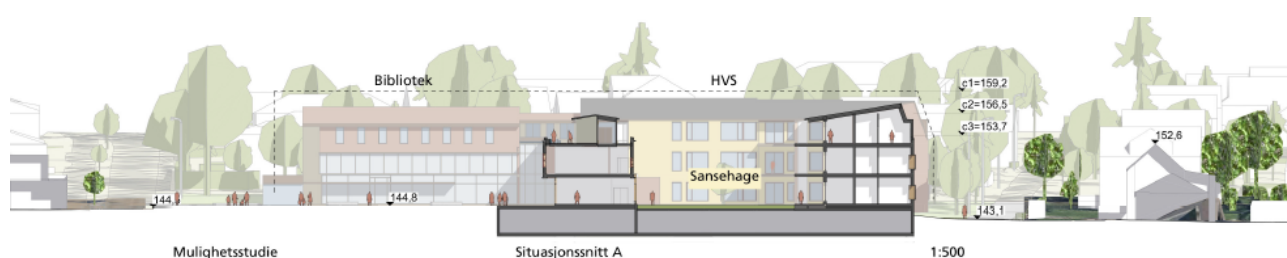


Plankartet viser regulert situasjon med alternativet «rundkjøring», kjøring rundt handelssenteret.

Heimdal helse - og velferdssenter (HVS) planlegges med plass til 72 brukere, med tre etasjer for beboere, samt to etasjer parkeringskjeller under bakken. Nybygget plasseres mot vest og danner en L-form som rammer inn et nytt byrom «biblioteksplassen» mellom Ringvålvegen og J. O. Stavs veg. Fløya mot Ringvålvegen i sør er tiltenkt nytt offentlig bibliotek. Det planlegges en sansehage midt i bebyggelsen som skjermes for støy og støv og flere blågrønne arealer rundt det nye kvartalet. Eksisterende byrom Torget og Meieriplassen reguleres med formål torg. Eksisterende sentrumsbebyggelse videreføres med sentrumsformål SF1 – SF4, og planforslaget regulerer flere nye gangforbindelser mellom eksisterende byrom og boligområder i nord.

Bebyggelsens tilpasning til bysituasjonen med kulturmiljø og gitte føringer for bevaring og stedsidentitet

Snitt sett østfra. Kilde: Eggen Arkitekter AS



Oppriss sett fra Ringvålvegen. Kilde: Eggen Arkitekter AS

Planforslaget som helhet ivaretar føringene i strategi for bevaring og stedsidentitet for stasjonsbylandskapet og delområdene Ringvålvegen og Hagebyen.

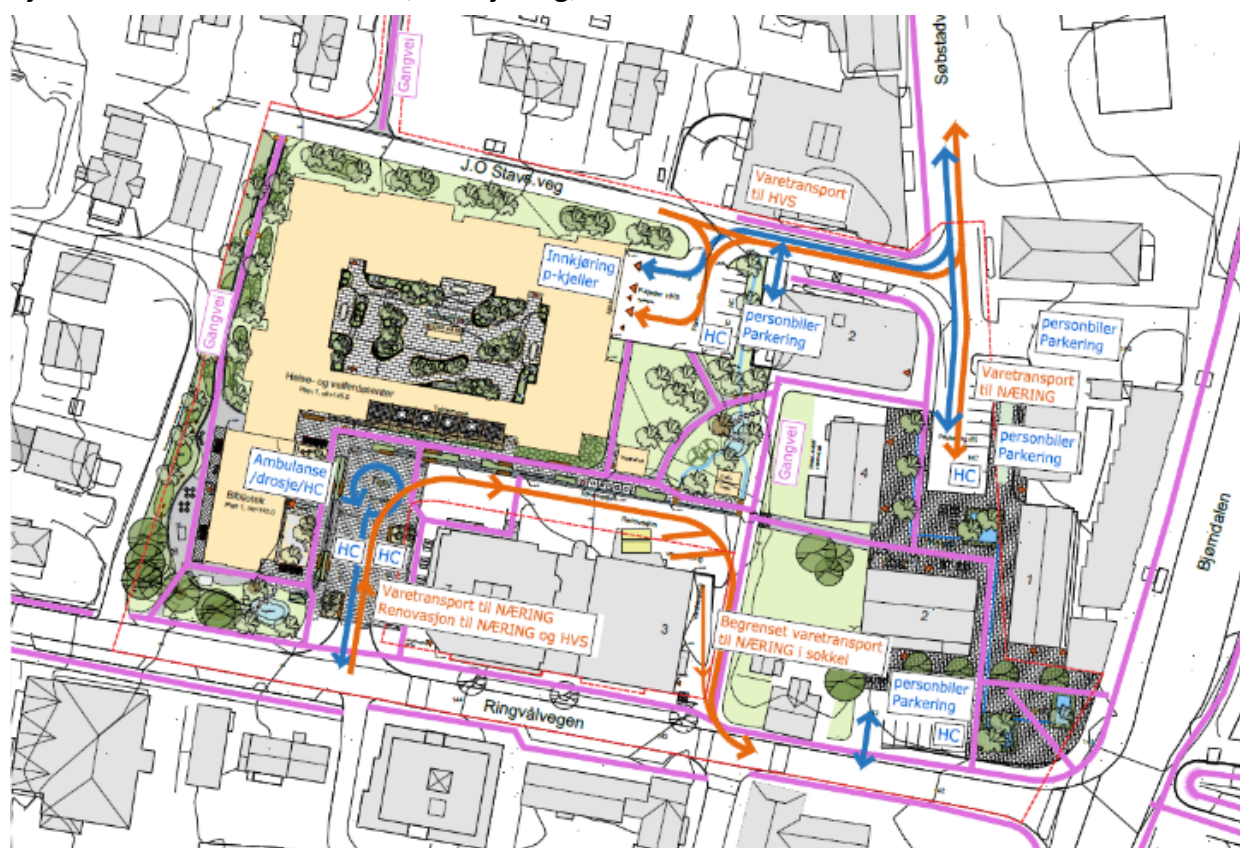
Eksisterende sentrumsbebyggelse videreføres. Rundt Meieriplassen og Torget ligger eldre bevaringsverdig Heimdalsbebyggelse med nisjebutikker. Disse er en viktig del av Heimdal sentrum og foreslås regulert med hensynssone bevaring innenfor sentrumsformålene SF1 – 3. Dette er videreført fra ny KPA og forslag til strategi for bevaring og stedsidentitet for Heimdal (til sluttbehandling vår 2025).

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.

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. Se planbeskrivelse for hvordan tiltakene er sikret i plankart og bestemmelser.

Kjøremønster for ny situasjon med innvirkning på trafikkavvikling og trafiksikkerhet
Kjøremønsteret er endret siden 1. gangsbehandling av hensyn til trafiksikkerhet, arealbruk, støy for eksisterende bebyggelse og det trange gatetversnitt i J. O. Stavs veg. Det blir ikke mulig å kjøre gjennom planområdet mellom J. O. Stavs veg og Ringvålvegen. Det har vært et krav fra fylkeskommunen som vegeier i Ringvålvegen å forhindre gjennomkjøring.

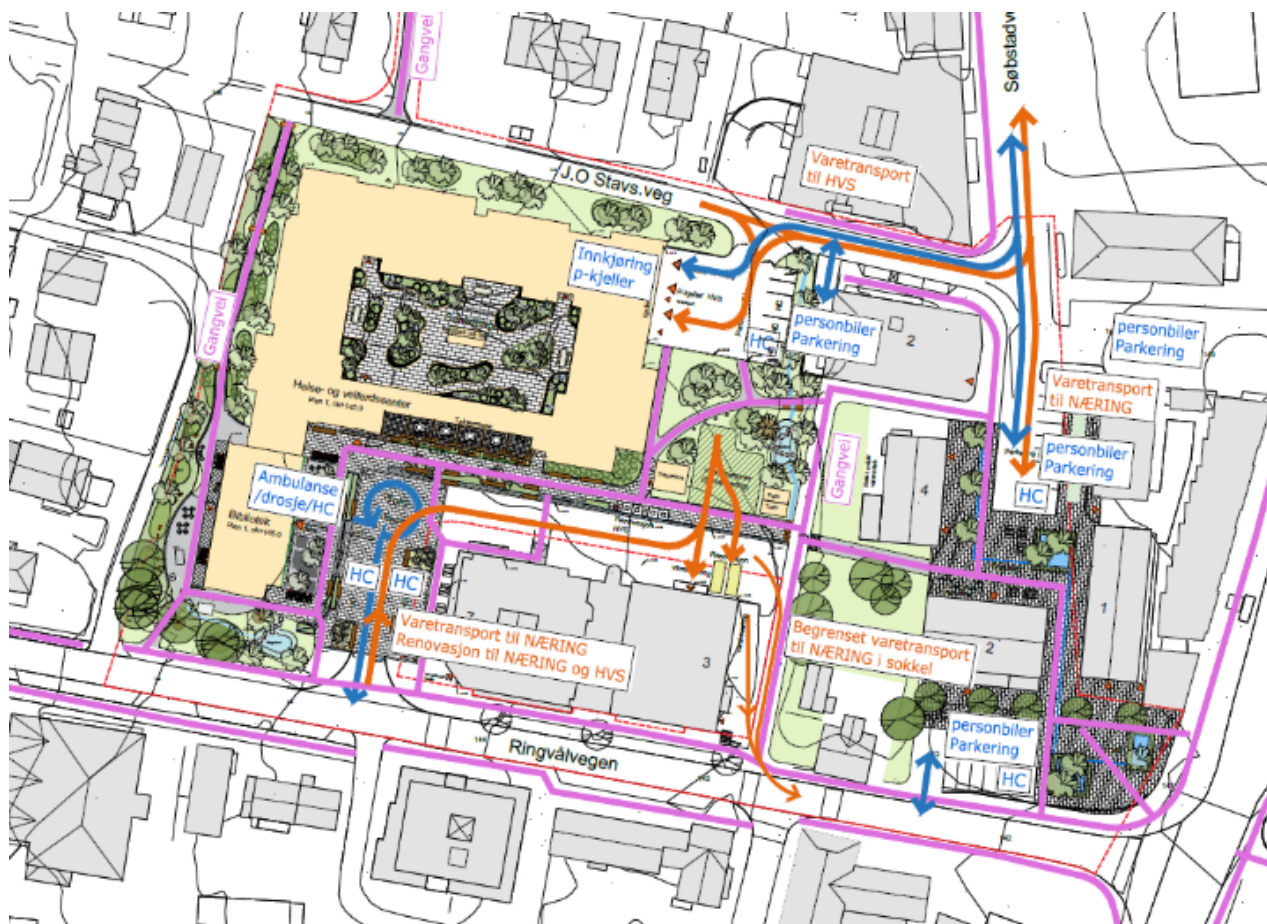
Kjøremønster for alternativ 1 (rundkjøring):



Kjøremønsteret er basert på adskilt inn- og utkjøring fra Ringvålvegen. Varetransport til næring i senteret og renovasjon til næring og helse- og velferdssenteret skal skje med innkjøring fra Ringvålvegen i vest og utkjøring i øst via gang- og sykkelvegen.

Varelevering til helse- og velferdssenteret og adkomst til p-kjeller under HVS vil skje fra nordsiden, via J. O. Stavs veg.

Kjøremønster for alternativ 2 (vendehammer):



Kjøremønsteret med vendehammer har mange likheter med rundkjøringsalternativet. De samme kjøretøyene som skal levere varer og hente renovasjon vil fordeles likt som i alternativ 1. Ulikheten er at kjøretøy fra Ringvålvegen vil ha samme inn- og utkjøring vest for senteret. Dette medfører at kjøretøy må kunne snu i en vendehammer inne i byromsstrukturen. For varelevering til sokkeletasjen i senteret er det åpnet opp for utkjøring øst for senteret som i alternativ 1 så lenge det ikke vil være behov for rygging på gang- og sykkelvegen.

For en grundigere gjennomgang om de ulike kjøremønstrene, vises det til planbeskrivelsen, og Byplankontorets vurdering lenger nede.

Foreslått parkeringsdekning

Det er i planforslaget, uavhengig av alternativet som velges, lagt til grunn en reduksjon av de offentlige parkeringsplassene sammenlignet med dagens situasjon. Offentlig parkering bygges ned og erstattes i kjeller.

I antall er offentlig parkering redusert fra 161 plasser (*i eksisterende situasjon*), via 150 (*offentlig ettersyn - innsigelse*), reduksjon til 142 (*begrenset høring- innsigelse*) og til 119 offentlige parkeringsplasser i planforslaget til sluttbehandling (*innsigelse imøtekommet*). De 119 er fordelt med inntil 27 plasser ulike steder på bakken, og 92 i kjeller under HVS. Alle de 119 plassene vil være eiet og forvaltet av Trondheim kommune som grunneier og som skiltmyndighet.

Plassene i kjelleren er regulert slik (§ 3.4) at plan U1 har reguleringsformål tjenesteyting og skal benyttes i sammenheng med drifta. Her kan det etableres maksimalt 22 plasser. Disse vil kunne brukes av hjemmetjeneste o.l. Plan U2 har reguleringsformål offentlig parkering (o_PH- plankart under grunnen), her tillates maksimum 70 plasser. Blant disse kan det også tenkes sambruk med HVS.

Planen åpner for noen plasser på bakkeplan, innenfor torg o_TO3 og i bestemmelsesområdene #1- #3 på o_TO1, o_TO2 og o_TO4. Dette innebærer at nisjebutikkene rundt Torget og Meieriplassen får et parkeringstilbud i umiddelbar nærhet som i dag.

Privat parkering på eiendommer innenfor planområdet videreføres som de er. For en nærmere beskrivelse om parkering, se planbeskrivelsen side 27.

Byrom og gangforbindelser

Det reguleres fire torg, o_TO1 Meieriplassen, o_TO2 Torget, nytt torgareal o_TO3 og o_TO4 adkomst- og gangsone. o_TO3 går rundt Helse- og velferdssenteret, foran biblioteket og kalles i planforslaget for «Biblioteksplassen». Mellom bebyggelsen SF2 og SF3 reguleres det gangforbindelse mellom «Biblioteksplassen» og Meieriplassen (o_GG2 på plankartet).

Mot nord foreslås en ny gangforbindelse o_GG1 som binder sammen sentrum og boligområdene i nord på en bedre måte enn i dag og med kortere avstand. Det er sikret opparbeidelse av turvei i o_GG1 i en ny tverrforbindelse mellom J.O. Stavs veg og Ole L. Kolstads veg. Tursti i blågrøntareal o_BG1 kobler seg på o_GG1, slik at biblioteket og sentrum i sør forbindes med boligområdene nordover. O_GG1 kobler seg på en sti nordover mot Ditlev Bloms veg som leder videre nord i Vardevegen. O_GG1 legges i grensen mellom to private boligeiendommer og forutsetter erverv av areal.

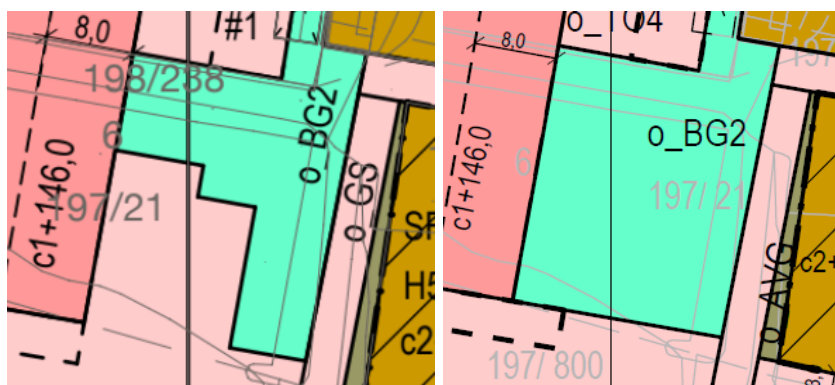
Det er sikret rekkefølgekrav til opparbeidelse av biblioteksplassen o_TO3, turveg o_GG1 og gang – og sykkelveg o_GS. Det er ikke sikret rekkefølgekrav til opparbeidelse av o_TO1 (Meieriplassen), o_TO2 (Torget) eller gangveg o_GG2 som skal forbinde disse med biblioteksplassen.

O_GS skal opparbeides i begge alternativer, men kravet er ulikt utformet avhengig av alternativene som velges. Enten ferdigstilt til brukstillatelse (ved behov for å ta i bruk til mer nyttekjøretøy) eller til ferdigattest for HVS. Derfor er det to varianter av bestemmelse § 10.3, hvor bystyrets valg av alternativ vil avgjøre endelig utforming av bestemmelsen.

Blågrønnstruktur

Arealer til sansehage, blågrønnstruktur BG1 - BG4 og torgene skal oppfylle krav til blågrønnfaktor og vil bidra til klimatilpasning såvel som verdifulle grøntareal. BG2 og BG3 skal fordrøye overvann og kan også ha funksjon som regnbed. BG4 langs J.O. Stavs veg skal opparbeides med ny beplantning og det tillates gatetrær i allé. Beregning av blågrønn faktor og bestemmelser til overvannshåndtering er nærmere omtalt i planbeskrivelsen.

BG2 er større i alternativet med rundkjøring enn i alternativet med vendehammer, ettersom vendehammer krever mer areal til manøvrering.



Utsnitt av plankartene som viser forskjell i størrelse på o_BG2, der alternativ med vendehammer er til venstre, alternativ med rundkjøring til høyre.

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

For helse- og velferdssenteret er det utarbeidet en klimagassberegning allerede på reguleringsnivå. Bestemmelsene krever miljøoppfølgingsplan, klimagassbudsjett og klimagassregnskap ved rammesøknad og ferdigattest. Ombrukskartlegging for riveprosjektet skal gjennomføres før tillatelse til riving kan gis. Det er åpnet for solceller på tak, se planbeskrivelsen for nærmere omtale av klimatiltak.

Byplankontorets vurdering

Oppfølging av målene for sentrumsutviklingen i Heimdal:

Planforslaget vurderes å imøtekomme mange av målene gitt for Heimdal sentrum i prosessplan for Heimdal vedtatt 2020. Føringer i bevaringsstrategien følges opp, og planforslaget erstatter delvis reguleringsplan for vestre del av sentrum. Ny bebyggelse vil bidra til å styrke sentrum med ny aktivitet, bedre skiller mellom trafikantgrupper og bedre gangakser. Det etableres tydelige byrom med gode møteplasser og definerte arealer som vil få et grønt preg.

Planen åpner for at torgene ved nisjebutikkene (O_TO1 og 2) kan bli bedre utformede byrom som vil kunne styrke trivselen for myke trafikanter i sentrum. Dette er likevel uten rekkefølgekrav og parkering tillates inntil videre. En endring forutsetter at kommunen gjennomfører dette i framtida som grunneier og skiltmyndighet.

Byplankontoret ser stadig et behov for en gatebruksplan med parkeringsstrategi for å få til tiltak til å opparbeide eksisterende byrom i helhet med hverandre. Det behøves fremdeles flere tiltak for å få god helhet mellom sentrumsdelene og ivareta Heimdal som distriktssentrum. Blant annet opparbeidelse av Ringvålvegen og Søbstadvegen med allé og hovedsykkelnett, opparbeidelse av Torget og Meieriplassen i sammenheng med Stasjonsplassen og krysset, samt en helhetlig parkeringsplan for hele sentrum.

Tilpasning til kulturmiljø og føringer i strategi for bevaring og stedsidentitet

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.

Planforslaget regulerer eksisterende kulturminnebebyggelse med verneklasse C med hensynssone “bevaring kulturmiljø”, dette gjelder feltene SF 2, 3 og 4 i planforslaget. Dette er 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. Bestemmelsen er utformet i samråd med byantikvar, med hensikt at vernet ikke skal stå i veien for fortsatt drift av nisjebutikkene, så lenge nye tiltak bygger opp under steds karakteren. Som en juridisk bindende plan innebærer planforslaget en formalisering og styrking av de allerede kjente og registrerte kulturminneinteressene.

Den nye bebyggelsen til HVS har arealkrevende funksjoner og medfører behov for store bygningsvolum som er krevende å tilpasse omgivelsene. Byplankontoret vurderer at dette er et gjennomarbeidet og godt prosjekt som er tilpasset så langt som mulig. Det vises til kravene til bebyggelsen omtalt over og bestemmelsene §§ 4.1.1 og 4.1.3. Hensynet til kulturmiljøet i sentrum anses ivarettatt.

Trafikk, kjøremønster, varelevering og renovasjon

Kjøremønsteret har endret seg gjennom planprosessen. Til offentlig ettersyn var det en gjennomkjøringsmulighet gjennom planområdet mellom J. O. Stavs veg og Ringvålvegen. Denne var tenkt skiltet med begrensninger, men ville gjort det enklere med varelevering og andre store kjøretøy, som ikke hadde trengt å snu. Fylkeskommunen mente at skilting ikke var nok og krevde i en innsigelse at muligheten til å kjøre gjennom planområdet stenges fysisk. Hensikten var å begrense all trafikk med avkjørsel mot Ringvålvegen, av hensyn til fremkommelighet for buss. Videre var det ønskelig å holde byrommene i kvartalet mest mulig bilfrie. I tillegg er gatesnittet i J. O. Stavs veg for smalt for de største nyttekjøretøyene.

Planforslaget må derfor inneholde en stenging av tidligere gjennomkjøringsmulighet, dette er en av funksjonene til grøntområdet o_BG2 i plankartet. Dette gjør det mer utfordrende med varelevering, men gir et tydeligere kjøremønster og bedre trafiksikkerhet i J. O. Stavs veg. Dette er lagt til grunn i begge kjøremønsteralternativene.

Trafikk til planområdet nordfra gjennom J.O. Stavs veg

Nytt kjøremønster vil bedre trafikkavviklinga i Ringvålvegen for spesielt kollektivtrafikken da kjøreadkomsten for personbiler vil gå via J.O. Stavs veg. Dette vil medføre ulemper for de nærmeste beboerne i J. O. Stavs veg med økt trafikkmengde. Dette har det kommet flere innspill på i høringa. Planforslaget er nå 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 1440 - fra ca 1500 til 2900. Økningen er betydelig ettersom mye av trafikken flyttes hit. De 1440 turene som er økningen, beregnes å kjøre videre inn i J.O. Stavs veg ca. 50 meter fram til den nye avkjøringen.

For å gi et bilde på hva disse mengdene innebærer, kan det eksempelvis nevnes at Tyholtvegen har ÅDT på 2800 nederst mot krysset Festningsgata / Eidsvolls gate. Lillegårdsbakken mellom

Bakklandet og Singsaker har 1200 ÅDT. Selv om det blir en godt merkbar økning, vurderer Byplankontoret at trafikkmengdene vil være innenfor hva som er håndterlig i en bysituasjon og den vil ikke være betydelig annerledes enn en god del andre trafikkerte gater i bystrøk.

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 det legges 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. 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.

Kjøremønster inne i nytt kvartal – to alternativer

De to alternativene gjelder kjøremønsteret til varelevering til butikkssenteret i Ringvålvegen 3-7, samt renovasjon til butikkssenteret, biblioteket og HVS:



Illustrasjonene viser de to alternativene, med ulikt kjøremønster for næringstransport. Alternativ med rundkjøring til venstre og med vendehammer til høyre. Ganglinjer med lilla farge. En begrenset varelevering til sokkelen i øst ved Ringvålvegen 3-7 vil uansett skje i form av «rundkjøring».

Alternativ 1 (rundkjøring) vurderes som det mest trafikksikre for myke trafikanter som beveger seg gjennom området, da manøvrering av renovasjon og varelevering ikke krever snubevegelse og vil skje over gangareal og kun i forkant av kjøretøyene. Alternativ 2 (vendehammer) krever rygging for varelevering og renovasjon over planlagt gangareal og krever snubevegelse. Det blir

rygging i to omganger, først bakover mot rampa, og fram/tilbake en gang til for å snu. Rygging foregår med bakenden av kjøretøyet først.

Rygginga vil krysse en sentral ganglinje mellom bibliotek/HVS og østover mot Meieriplassen og stasjonen. Situasjonen kan avbøtes ved å lede gående nord for vendehammeren, men korteste vei mot stasjonen og andre målpunkt litt lenger sør, vil gjøre at folk mest sannsynlig vil gå her. Dette er også helt riktig med tanke på tilrettelegging for gange i sentrum.

Begge alternativene berører ganglinjer, da varianten med rundkjøring kjører ut på en gang- og sykkelveg. Når Byplankontoret anbefaler rundkjøring, legges det avgjørende vekt på å unngå rygging med bakende av kjøretøyet først. Dette er erfaringsmessig det klart minst gunstige for trafiksikkerheten ettersom sjåfør får dårligere oversikt enn om manøvrering skjer i forkant av kjøretøyet. Selv om det skal markeres tydelig med skilting og utforming av gateareal, vil det alltid være risiko for ulykker med rygging, men risikoen for ulykker vurderes som mindre med alternativ 1 (rundkjøring).

Alternativ 1 (rundkjøring) gir et tydeligere adskilt trafikkmønster og et større o_BG2 grøntareal i midten av kvartalet. Dette arealet kan få betydelige kvaliteter mellom flere torgdannelser, og er også det eneste grøntområdet i planen som ikke er støyutsatt.

En ulempe med alternativ 1 (rundkjøring) er at det forutsetter en ombygging av rampene ved butikkssenteret. Disse må skråstilles mot øst (se forrige illustrasjon). Dette får økonomiske konsekvenser for det kommunale byggeprosjektet. Løsningen har vært diskutert med eierne av butikkssenteret, men vil forutsette et samarbeid videre. Alternativ 2 med vendehammer vil være noe rimeligere og enklere for byggeprosjektet med helse – og velferdssenter og bibliotek. Trondheim Eiendom som forslagsstiller foretrekker dette alternativet.

Ut fra en planfaglig vurdering mener Byplankontoret at alternativ 1 med rundkjøring er det beste for trafiksikkerheten, effektiv utnyttelse av dyrebare arealer og et attraktivt Heimdal sentrum tilrettelagt best mulig for gange med gode byrom.

Parkering og nullvekstmålet

Mye av arealet som bygges ned er i dag parkering, inkludert parkeringsplassene nord og vest for butikkssenteret. Parkeringsarealene eies av Trondheim kommune. Det vil etableres et tilbud med offentlige plasser i P-kjeller, men med færre plasser enn i dagens situasjon. En reduksjon av antall plasser er positivt for nullvekstmålet, men negativt for handelen. Det er også positivt at gategrunnen i sentrum utnyttes på en bedre måte enn i dag. De offentlige plassene i kjelleren skal kunne betjene offentlig parkering til hele Heimdal sentrum, inkludert for butikkssenteret i Ringvålvegen 3-7. Kun HC plasser og noen parkeringsplasser i tilknytning til nisjebutikkene tillates på gatenivå, i hovedsak som en del av tilgrensende torg.

Det har vært en krevende balansegang i prosessen med hensyn til parkering. Dette gjelder primært parkeringstilbudet for allmennheten med tanke på sentrumsområdet, og ikke arbeidsplassparkering. Handelsstanden har generelt gitt uttrykk for at det er viktig med offentlig tilgjengelig parkering. Byplankontoret mener at planforslaget imøtekommer dette til en viss grad. Heimdal er et viktig handelssentrum for distriktene rundt og har derfor for liten lokalbefolkning i forhold til servicetilbudet. Forretningene på Heimdal står også i en konkurransesituasjon til

kjøpesentre og lignende. Dette kan være en grunn til å ikke redusere tilgjengeligheten til sentrum for mye på for kort tid.

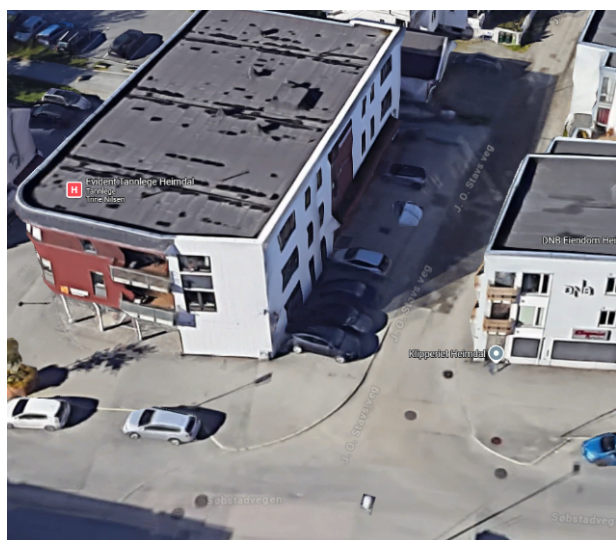
Samtidig har Statsforvalteren hatt innsigelser til at planen inneholdt for mye parkering, med bakgrunn i nullvekstmålet. For å imøtekomme denne innsigelsen er det gjennomført endringer i flere omganger, med to høringsrunder. Byplankontoret gjør særlig oppmerksom på at dersom politisk nivå ønsker å tillate flere P-plasser enn hva som er lagt til grunn i planforslaget, kan dette medføre innsigelse. Dette kan bety forsinkelser for gjennomføring av planen.

Planen griper ikke inn i privat parkering innenfor planområdet (bakgårder o.l.). For de offentlige plassene vil det også kunne skje ytterligere innstramminger i fremtiden, og det vil være under kontroll av kommunen som grunneier og myndighet. Dette er noe av bakgrunnen for at torgarealene (o_T) er regulert som offentlige torg. De vil kunne omdisponeres til byrom helt uten parkering på et senere tidspunkt. Byplankontoret anser at dette er en utvikling som må tas over tid.

Det er en sammenheng mellom parkeringstilbud og transportvalg, og dermed nullvekstmålet. Samtidig er det som nevnt flere hensyn som skal balanseres. Det finnes heller ikke definerte måltall for offentlig parkering som skal betjene et større sentrumsområde. Byplankontoret anser det foreliggende planforslaget med en tydelig reduksjon av offentlig parkering totalt sett, som en adekvat løsning.

Nærmere om enkelte mindre parkeringsområder på gateplan:

De langsgående parkeringsplassene i Ringvålvegen, foran butikkssenteret, foreslås nå omregulert til fortau (o_FO4) for å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for metrobuss. Disse plassene ligger tett på metrobussen og har gitt en del utfordringer. For å få fylkeskommunens aksept for kjøremønstrene, fjernes disse plassene for å styrke framkommeligheten.



for dagens parkeringsløsning.

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 trangt med tanke på lite tilgjengelig areal for å få til trafiksikre 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 trafiksikkerhetsmessige 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

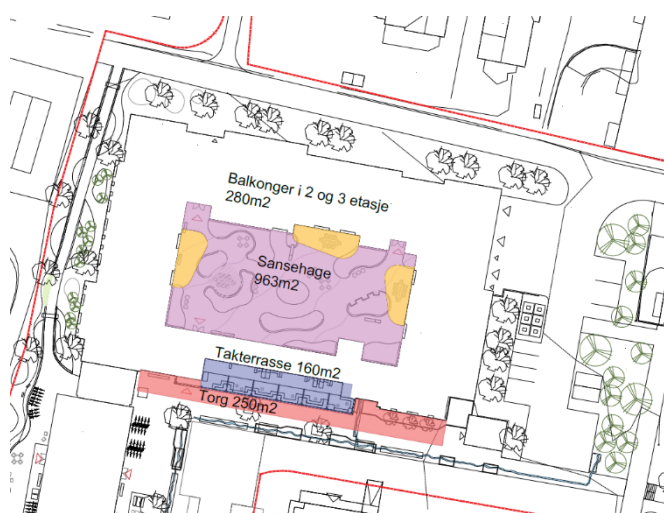
Byplankontoret mener også at besøkende til J. O. Stavs veg 2, må kunne bruke offentlige tilgjengelige parkeringsplasser, på lik linje med alle andre som ønsker å besøke Heimdal sentrum.

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 skiltplanen. Det gjelder også for parkeringsplasser innenfor #3 på o_TO1 Meieriplassen.

Med bedre trafiksikkerhet og tydelig ganglinjer gjennom planområdet, nytt bibliotek og helse- og velferdssenter i gang- og sykkelavstand midt i Heimdal sentrum, reduksjon i antall offentlige parkeringsplasser, vurderes det at planforslaget vil bidra til å kunne nå nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Uteoppholdsarealer med solforhold for helse- og velferdssenteret, byrom og blågrønne arealer

Helse- og velferdssenteret har et krav til uteoppholdsareal på 25 m² uteopphold per 100 m² bruksareal. Dette gir krav til 1483 m² uteopphold, mens det er vist en mengde på 1653 m² slik at kravet er oppfylt. Alle disse arealene er utenfor gul støysone.



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. Stueene på alle avdelinger får utsikt til sansehagen. Plangrepet fører til at sansehagen får mindre sol enn optimalt, men takterrassen og torget kompenserer for dette.

Blågrønnfaktor og uteoppholdsarealer for befolkningen:

Flere grønne uteoppholdsarealer eller parker i sentrum har vært høyt etterspurt av lokalbefolkningen under arbeidet med strategi for bevaring og stedsidentitet. Nylig vedtatt plan for friluftsliv og grønne områder viser at det er for lav tilgang på grønne uteoppholdsarealer. Bedre tilgang på dette var også intensjonen når det i ny KPA ble lagt et blågrønt areal innenfor planområdet mot Ringvålvegen.

Arealer nærmest Ringvålvegen er imidlertid støyutsatt og oppfyller ikke eksempelvis krav til park. Derfor er blågrønt areal o_BG2 i midten av kvartalet viktig for å tilføre sentrum flere grønne arealer med oppholdskvaliteter.

Heimdal sentrum er en tett bysituasjon med ressursknapphet på arealer, særlig de som er godt skjermet fra trafikkstøy. Byplankontoret mener at alternativet med rundkjøring er mest i tråd med arealbehovene befolkningen har spilt inn, og de hensynene som er løftet frem i KPA og plan for friluftsliv og grønne områder. I alternativet med rundkjøring er arealutnyttelsen mer effektiv,

og brukbarheten til o_BG2 blir bedre for barn og andre innbyggere ettersom arealet blir større, tryggere og mer sammenhengende enn i alternativet med vendehammer.

Tilgjengelighet for gående og syklende og hensynet til barn og unge

Det sikres gangforbindelser internt, flere adskilt gang- og kjøreareal, og opparbeidelse av torg o_TO3 (rekkefølgekrav § 10.3), blågrønne arealer og fortau langs J. O. Stavs veg.

Gangveg o_GG1, nord i planområdet (rekkefølgekrav § 10.3), vil styrke grøntforbindelsen som ligger i forlengelse av Vardevegen i plan for friluftsliv og grønne områder. Snarveg i blå/grønnstruktur som danner buffersone mot vest gir sammen med gangveg o_GG1 en verdifull forbindelse og tettere gangnett mellom Vardevegen og tilhørende boligområder i nord og nytt bibliotek.

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. O_GG2 har ikke rekkefølgekrav.

Planforslaget vurderes å bedre tilgjengeligheten og tilbudet (bibliotek) i sentrum for barn og unge selv om det ikke reguleres særskilt areal til rekreasjon for barn og unge.

Sol og skygge for naboer i nord

Uterommene til naboene i J.O. Stavs veg 5, J. O. Stavs veg 3 og 3B blir berørt av skyggevirksomheter fra nytt helse- og velferdssenter. De får mindre solfylt areal hele mars måned, 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. Ny HVS bygges midt i et sentrumsområde, hvor det må påregnes at en høyere og større bebyggelse etableres, i tråd med byutviklingsstrategien. Dette er det også andre samfunnsmessige gode grunner for. 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 og form.

Klima og miljø og støy- og støvforhold:

Hensyn til klima ivaretas med krav til blågrønnfaktor. Det følger en innledende klimagassberegning med plansaken og klimagassregnskap sikres i bestemmelsene. De samlede virkninger for folkehelse i planen vurderes som gode. Kvalitet på uteoppholdsareal skal heves, det reguleres og bygges nytt torg i tillegg til grønne arealer som blå/grønnstruktur.

På grunn av utfordrende støyforhold i planområdet, tillates det beboerrom for helse- og velferdssenteret med dempet fasade som erstatning for stille side for inntil maksimalt 5 av beboerrommene (§ 4.1.3). Dette imøtekommer en av innsigelsene fra Statsforvalteren. Helse- og velferdssenterets utforming som kvartal har gitt en støyfri sansehage. Fløy som ligger i gul støysone er i utgangspunktet ikke planlagt med beboerrom (ikke sikret i bestemmelser).

Nabobebyggelse blir berørt av trafikkstøy i J.O. Stavs veg. Nødvendige lokale skjermingstiltak og fasadetiltak for boligene som berøres er sikret i bestemmelser § 9.10. Det er krav til en plan for å ivareta innendørs støynivå, og det vil bli nødvendig med tiltak ut fra støyberegningene. Beregningene viser at det er marginale forskjeller mellom alternativ 1 og 2 når det gjelder støykonsekvenser for eksisterende støyfølsom nabobebyggelse.

Luftforurensning ser ikke ut som et problem. Spredningsberegning for luftkvalitet er ikke utført grunnet lav ÅDT på de nærmeste vegene. For helse- og velferdssenteret bør likevel luftinntak plasseres bort fra veg. Dette er sikret i § 4.1.3.

Tidligere vedtak

Bygningsrådet fattet følgende vedtak i møte 05.03.2024:

“Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Ringvålvegen 11 og J. O. Stavs veg 4, 6 og 8 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring. Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Eggen Arkitekter AS, datert 19.06.2023, sist endret 01.12.2023, i bestemmelser sist endret 14.02.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 14.02.2024. Før saken går til sluttbehandling bør:

a) Rekkefølgekrav til opparbeidelse stilles for snarvegen o_GG.	a) Det er nå stilt rekkefølgekrav for snarvegen, se bestemmelse § 10.3.
b) Planen bør sikre offentlige sykkelparkeringsplasser i kjeller.	b) Planen sikrer etablering av minimum 40 offentlige plasser for sykkelparkering innendørs, se bestemmelse § 3.4.
c) Bestemmelsene sikre krav til god kvalitet på alle uterommene, men spesielt for sansehagen.	c) Det er stilt krav til blågrønnfaktor innenfor tjenesteyting (sansehagen) på minimum 0,6 og for spesielt torgformålet på minimum 0,5. Det er også krav om tilstrekkelig tykkelse på alle vekstmedium for alle plantefelt, se best. § 3.1.
d) Fasader i første etasje sør for sansehagen skal være transparente.	d) Det er tatt inn en bestemmelse (§ 4.1.4) som sikrer at fasader i første etasje sør for sansehagen skal være transparente.
e) Hjemmetjenesten må sikres større areal, fortrinnsvis i første etasje	Formannskapet behandlet i møte den 11.06.2024 PS 199/2024 Heimdal - plan for bygg for offentlig formål. Følgende vedtak ble vedtatt:
f) 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.	

	kommunale behovene i området. Målet er å lage gode offentlige utearealer og samtidig et møtested for bydelen.
--	---

Venstre kolonne er vedtakspunktene bygningsrådet fattet i møte 05.03.2024.

Høyre kolonne er svar på hvordan punktene er fulgt opp.

Kommunale enheter som har merknader/er uenig i saken

De fleste kommunale enhetene har hatt innspill til planforslaget i det interne samrådet og disse er svart ut/ fulgt opp i planforslaget til sluttbehandling. Deres innspill følger vedlagt i vedlegg nr. 15 merknadsbehandling.

Kommunalteknikk mener snarveg i blå/grønnstruktur må kobles på snarveg o_GG1 (i nord) og trekkes helt ut i Ringvålvegen. Dette bør sikres i plankart. Det bør også sikres møblering i blå/grønnstruktur.

Kommentar: Ønske om gangkobling mellom snarveien i o_BG1, via o_BG4 fram til regulert gangareal o_GG1, er på grunn av motstridende hensyn ikke regulert inn. Feltet o_BG4 er smalt. Det skal være teknisk infrastruktur i grunnen, samt ønske om å etablere gatetrær langs J. O. Stavs veg. Bestemmelse § 6.3 sikrer likevel muligheten for at snarveien kan videreføres innenfor o_BG4. Bestemmelse § 9.2 utomhusplan åpner opp for møblering i blågrønnstruktur.

I tillegg hadde Klima- og miljøenheten, Trondheim parkering, innspill i forbindelse med begrenset høring.

Trondheim Eiendom som forslagsstiller og byggherre ønsker primært alternativ med vendehammer for kjøremønster.

Prosess og medvirkning

Planoppstart ble varslet til naboer den 01.02.2023 og annonse i Adressa den 04.02.2023. Varsel om igangsetting 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. For de konkrete innspillene ved varsel om igangsetting av planarbeidet vises det til planforslaget behandlet ved 1. gangsbehandling med vedlegg.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 05.03.2024 - 29.04.2024. For alle merknader mottatt i høringa (offentlig ettersyn), og hvordan de er svart ut/fulgt opp vises det til vedlegg nr. 15 Merknadsbehandling. Oppsummert handlet merknadene om antallet offentlige parkeringsplasser som nå er redusert sammenlignet med dagens situasjon. Parkering langs Ringvålvegen fjernes, og andre offentlige bakkeparkeringsplasser reduseres i antall. Støy for beboerne på helse- og velferdssenteret og naboer, som nå er ivaretatt i bestemmelser og med avbøtende tiltak. Kjøremønsteret med varelevering, renovasjon og trafiksikkerhet som løses med de to alternative forslagene til kjøremønster. Hvordan planforslaget kan bidra til et triveligere sentrum for myke trafikanter foreslås imøtekommet ved at bebyggelsen får en arkitektonisk utforming i tråd med bevaringsstrategien, definerte torg og at det blir tydeligere skille på kjøre- og gangareal.

Trøndelag fylkeskommune hadde følgende innsigelser til planforslaget (offentlig ettersyn):

1. Innsigelse inntil parkeringsplassene på o_PP langs Ringvålvegen fjernes.
2. Innsigelse inntil avkjørselspil på sørøstlig side av Ringvålvegen 3-7 tas ut av plankartet.
3. Innsigelse inntil det tas inn rekkefølgekrav i bestemmelsene om etablering av stengsel, eventuelt bom eller pullerter på torget.

Alle innsigelsespunktene og de faglige rådene er grundig svart ut i vedlegg nr. 15, merknadsbehandling.

Statsforvalteren i Trøndelag hadde følgende innsigelser til planforslaget (offentlig ettersyn):

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, og med bakgrunn i T-2/16 og SPR-BATP, fremmer Statsforvalteren innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer maksimalt antall parkeringsplasser som bidrar til å nå nullvekstmålet.

2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, og med bakgrunn i T-1442/21, fremmer Statsforvalteren innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer beboerrom mot stille side, og så lenge grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.

3. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, og med bakgrunn i retningslinje T-1520 og T-1442/2021 fremmer Statsforvalteren innsigelse til planen inntil bestemmelsene sikrer at luftforurensing og støy er godt nok ivaretatt i bygge- og anleggsfasen.

Planforslaget ble også sendt på begrenset høring i perioden 18.10.2024 - 11.11.2024. Endringene omfattet to alternative kjøremønstre for varelevering og renovasjon, og det ble gjort nye støyvurderinger for disse løsningene, spesielt for eksisterende bebyggelse i J. O. Stavs veg 1 og 2. Det var også ønskelig å få tilbakemelding på om innsigelsene fra Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren var imøtekommet i saken. Merknadene er oppsummert og svart ut i vedlegget Merknadsbehandling.

Trøndelag fylkeskommune oppretthold innsigelse på kjøremønster og hadde følgende innspill (begrenset høring):

Fylkeskommunen anbefaler at Trondheim kommune velger alternativ 1, og at kjøremønsteret snus for varelevering til det nye helse- og velferdssenteret slik at innkjøring skjer ved det nye biblioteket i vest fra Heimdalsvegen, mens utkjøring skjer øst for Ringvålvegen 3-7. Uansett alternativ, krever fylkeskommunen at varelevering tidsbegrenses utenom rushtid og bibliotekets åpningstider. Det må også bli et forbud mot rygging i veita. Når kommunens løsning er klar, vil fylkeskommunen vurdere å trekke sin innsigelse.

Statsforvalteren i Trøndelag hadde følgende innspill (begrenset høring):

1. Samlet sett vurderes at parkeringsomfanget er for omfattende og bidrar ikke tilstrekkelig for å skulle nå nullvekstmålet. *Innsigelsen opprettholdes* inntil parkeringsomfanget reduseres, og til andel offentlige parkeringsplasser innenfor #1-3 sikres i bestemmelsene.

2. Av støyrapport fremkommer at deler av fasaden ut mot _TO3 Lydnivå vil være Lden 56 på høyeste dB. Plangrepet vurderes å gjøre det mulig å *plassere andre funksjoner i denne delen av*

bygget, slik at pasient/beboerrom plasseres inn mot stille side som oppnås mot sansehagen. Under forutsetning av dette vurderes det at innsigelsen knyttet til beboerrom mot stille side er imøtekommet.

3. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6.3 i T-1442/21 må sikres i bestemmelsene. *Innsigelsen opprettholdes.*

4. Bestemmelsene må sikre tydeligere krav for eksisterende støyfølsom bebyggelse. Vi vil ha innsigelse inntil dette er innarbeidet i planbestemmelsene.

Alle innsigelsespunktene og de faglige rådene fra både Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag er grundig svart ut i vedlegget merknadsbehandling. Trøndelag fylkeskommune trakk sine innsigelser i saken i brev datert 12.02.2025. Statsforvalteren i Trøndelag trakk sine innsigelser i brev datert 21.02.2025.

Byrådets vurdering

Byrådet er ønsker å videreutvikle gode lokalsamfunn og sentrumsområder i tettstedene som ligger utenfor bykjernen, som for eksempel Heimdal. Planforslaget vil gi Heimdal et løft når det gjelder samlokalisering av offentlige funksjoner. Det nye bygget vil huse både nytt helse- og velferdssenter og et nytt offentlig bydelsbibliotek. Byrådet mener dette vil utvikle og styrke Heimdal sentrum. Dette følger også opp målene i Leangenerklæringen der byrådet ønsker å sikre utbygging av sosial infrastruktur som helse- og velferdssenter i tråd med prinsippene i byutviklingsstrategien og KPA.

Gjennom arbeidet med planforslaget er det gjort grundige utredninger av trafikale løsninger. Omfanget av offentlig parkering er redusert for å følge opp innsigelser både fra Trøndelag fylkeskommune og fra Statsforvalteren. Dette gir en reduksjon i offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for Heimdal sentrum fra 161 i dag til 119 ved realisering av planen. Planforslaget (uavhengig av løsning for varelevering) vil redusere trafikken via Ringvålvegen. Dette vil gi bussen bedre fremkommelighet og styrke framtidig hovedsykkelrute. Samtidig vil planforslaget dermed gi økt trafikk forbi J. O. Stavs veg grunnet nytt kjøremønster. Dette vil kreve tiltak for å skjerme eksisterende boligbebyggelse for støy og støv.

Det er en uenighet mellom forslagsstiller Trondheim eiendom og byplankontoret når det gjelder valg av løsning for varelevering. På bakgrunn av dette er det utredet to alternative løsninger, en med vendehammer og en med rundkjøring.

Alternativet med vendehammer:

- Alternativet gir ingen endring i løsningen for renovasjon og varelevering for eksisterende butikkssenter, og dermed ikke behov for ombygging eller erverv. Dette gir en enklere gjennomføring og mindre kostnader.
- Man unngår kontakt med tyngre kjøretøy på gang- og sykkelvegen øst for kjøpesenteret.
- Langs sykehjemmet blir fortauet ca 1,1 meter bredere.
- Deler av parken blir vendehammer for tyngre kjøretøy som kjører over fortauet som går langs sykehjemmet.

Alternativet med rundkjøring:

- Alternativet legger opp til at tyngre kjøretøy kjører inn vest for kjøpesenteret og ut på Ringvålvegen via gang- og sykkelfeltet øst for kjøpesenteret.
- Alternativet gjør at man unngår manøvrering av tyngre kjøretøy på fortauet på sørsiden av helse- og velferdssenteret og at grøntarealet kan opprettholdes.
- Løsningen krever flere bygge- og anleggstiltak for å kunne realiseres. Eksisterende gang- og sykkelveg i øst må bygges om og forsterkes, trær må fjernes og gatelys flyttes. Ramper for varelevering og renovasjon må bygges om og manøvreringsareal erverves. Alternativet har medfører derfor en ekstra kostnad estimert til ca 4 millioner kroner.
- Fortauet forbi helse og velferdssenteret bli 1,1m smalere.
- Tyngre kjøretøy må manøvrere på gang- og sykkelvegen for å rygge inn på varemottaket til senteret. Gang og sykkelvegen må benyttes av tyngre kjøretøy når de skal ut på Ringvålvegen.

Byrådet ser fordeler og ulemper ved begge alternativ. Det er ikke opplagt hva som er den beste løsningen, dette avhenger av hva man legger vekt på i vurderingen. Begge alternativer har ulike utfordringer når det gjelder manøvrering av store kjøretøy og trafiksikkerhet.

Byrådet ønsker å få på plass flere grønne byrom og levende møteplasser i bydelene. Forslaget med rundkjøring vil i gi et større grønt byrom foran helse- og velferdssenteret. Alternativet med vendehammer vil benytte deler av det grønne byrommet til manøvrering av større kjøretøy mellom nytt torg og eksisterende byrom. Alternativet med rundkjøring gir mer areal som kan benyttes til grønt oppholdsareal for befolkningen. Byrådet anbefaler derfor alternativet med rundkjøring til sluttbehandling, da dette følger opp målene for offentlige rom i bydelene, selv om dette medfører en ekstra kostnad. Byrådet mener de økte økonomiske konsekvensene av å velge alternativet med rundkjøring er akseptabel for å sikre et større skjermet offentlig grøntareal.

Byrådet mener dette er et viktig prosjekt for bydelen Heimdal og ser fram til å få på plass et nytt helse- og velferdssenter og et bydelsbibliotek. Byrådet innstiller til bystyret å vedta planforslaget som åpner for rundkjøring for varelevering og renovasjon til eksisterende kjøpesenter, da dette gir et tilgjengelig og skjermet byrom i tilknytning til de offentlige funksjonene.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Areal til sansehage, blågrønnstruktur og torgene skal oppfylle krav til blågrønnfaktor og vil bidra til klimatilpasning såvel som verdifulle grøntarealer.

Klimagassberegninger i reguleringsfasen er en innledende vurdering. Resultatene viser at helse- og velferdssenteret uten utslippsreducerende tiltak anslås å ha et klimagassutslipp på rundt 19 880 tonn CO₂e over en analyseperiode på 60 år. Energibruk i drift er den største bidragsyteren med 50 % av totale klimagassutslipp, etterfulgt av materialbruk og transport i drift med bidrag på henholdsvis 25% og 22 %. Ulike klimagassreducerende tiltak er vurdert for å kartlegge hvilke tiltak som har størst reduksjonspotensial. Tiltak knyttet til energibruk i drift, materialvalg og

transport i drift gir størst reduksjon i klimagassutslipp. Dersom alle tiltakene gjennomføres, vil dette føre til rundt 35 % reduksjon i prosjektets totale klimagassutslipp.

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

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 blågrønnstruktur. Tilgjengeligheten til sentrum og kollektivknutepunktet bedres med flere og godt definerte gangforbindelser.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Dagens næringsareal på ca. 3000m² videreføres. Planforslaget medfører ingen endringer i antall arbeidsplasser i eksisterende næringer innenfor planområdet.

Planforslaget vil kunne ha konsekvenser for dagens næringer i bygge- og anleggsfasen, da de fleste offentlige tilgjengelige parkeringsplassene er lokalisert der nytt helse- og velferdssenter og bibliotek vil komme. Kunder må belage seg på å parkere andre steder i byen eller besøke handelssenteret til fots og med sykkel. Plan for bygge- og anleggsfasen tar blant annet hensyn til alternativ parkeringsløsning for å opprettholde kundegrunnlaget mest mulig, bestemmelse § 9.5.1. Det er også en bestemmelse for midlertidige løsninger i anleggsfasen (§ 9.5.2) for å redusere omgivelsenes ulemper mest mulig.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Dette er et stort byggeprosjekt som vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen. I tillegg til kostnader ved selve byggingen av sykehjem og biblioteket, vil det bli økt driftsansvar som følge av de nye offentlige anleggene. Gangvegen O_GG1 nord i planen, eneboligen i J. O. Stavs veg 4 og fortau i J.O. Stavs veg vil være avhengig av erverv.

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 og fortau. Dette krever erverv.

Alternativ 1 med rundkjøring krever at dagens ramper for varelevering må bygges om for handelssenteret (Ringvålvegen 3-7), som vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Det er foreløpig estimert til å ha en ekstra kostnad på rundt 4 millioner.

Byrådets konklusjon

Planforslaget åpner for at bygging av et nytt helse - og velferdssenter, nytt bydelsbibliotek i fløy mot Ringvålvegen, hjemmetjeneste, parkeringskjeller, opparbeidelse av nytt torg og ny gangforbindelse mellom sentrum og boligområder i nord og regulering og opparbeidelse av fortau i Heimdal sentrum. Planen bidrar til at Heimdal sentrum styrkes og bygger opp under målene om å sikre utbygging av sosial infrastruktur som helse- og velferdssenter i tråd med

prinsippene i byutviklingsstrategien og KPA. Byrådet anbefaler at bystyret vedtar planforslaget med rundkjøring for varelevering og renovasjon til eksisterende kjøpesenter.

Byrådet i Trondheim, 20.05.2025

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, detaljregulering - Heimdal helse- og velferdssenter, fagnotat sluttbehandling
- 2 Vedlegg 1: Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, detaljregulering - Heimdal helse- og velferdssenter, planbeskrivelse sluttbehandling
- 3 Vedlegg 2: Reguleringskart (alternativ med rundkjøring) sist revidert 19.03.2025
- 4 Vedlegg 3: Reguleringskart (alternativ med vendehammer) sist revidert 19.03.2025
- 5 Vedlegg 4: Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8, detaljregulering - Heimdal helse- og velferdssenter, bestemmelser sluttbehandling
- 6 Vedlegg 5: Illustrasjonsplan alternativ rundkjøring datert 22.01.2025 Løvetanna Landskap AS
- 7 Vedlegg 6: Illustrasjonsplan_alt vendehammer 22.01.25
- 8 Vedlegg 7: ROS - ANALYSE Ringvålvegen 11 og J. O. Stavs veg 4, 6 og 8, datert 20.06.2023, revidert 25.02.2025, Eggen Arkitekter AS
- 9 Vedlegg 8: Perspektiver maks tillatt volum, datert 26.06.2023, Eggen Arkitekter AS
- 10 Vedlegg 9: Snitt og oppriss, datert 26.06.2023, Eggen Arkitekter AS
- 11 Vedlegg 10: Solstudie, ny situasjon, datert 26.06.2023, Eggen Arkitekter AS
- 12 Vedlegg 11: Solstudie, dagens situasjon, datert 26.06.2023, Eggen Arkitekter AS
- 13 Vedlegg 12: Kapasitetsvurderinger 24.08.2023 Norconsult
- 14 Vedlegg 13: Trafikale Forhold datert 19.06.2023 Norconsult

- 15 Vedlegg 14: Støyvurdering for eksisterende bebyggelse datert 07.05.2024.pdf
- 16 Vedlegg 15: Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8 – Merknadsbehandling