



Fagnotat – Detaljregulering Sigurd Jorsalfars veg 21 m.fl.

Vår ref.
2024/25491

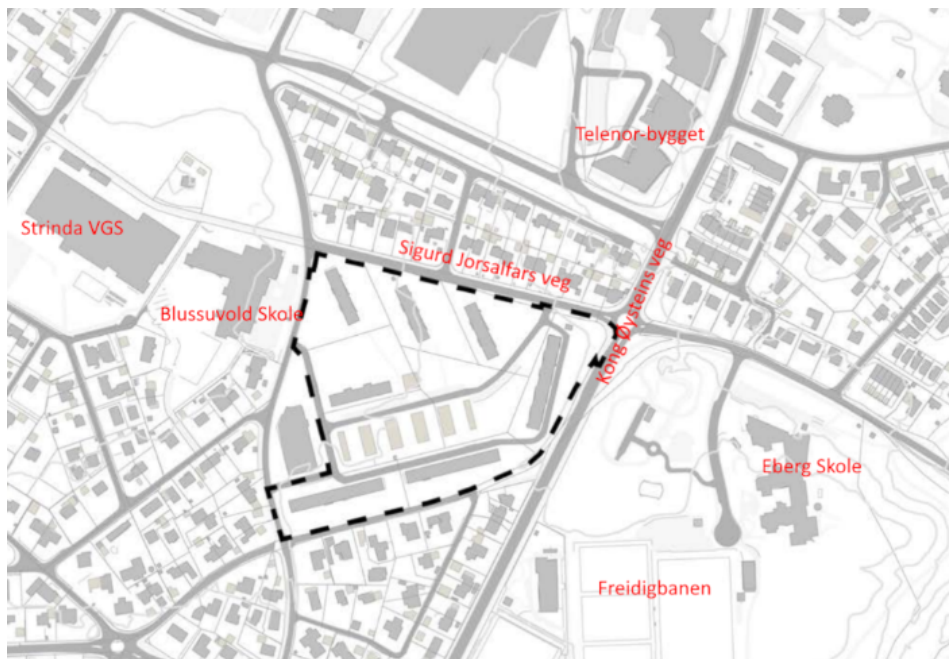
Vår dato
10.08.2025

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Sigurd Jorsalfars veg 21, 23, 25 og 27 og Lillebergvegen 6, 10, 12 og 14 - Detaljregulering - fagnotat offentlig ettersyn

1. Hva gjelder notatet

Notatet gjelder vedtak om høring og offentlig ettersyn for detaljregulering av Sigurd Jorsalfars veg 21. m.fl.



Planområdet vist med svart stiplet strek, med tilgrensende områder omtalt i rødt.

Formålet med planen er å legge til rette for fortetting av boliger og høyere utnyttelsesgrad i eksisterende boligområde, Blussuvold Borettslag. Forslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA), hvor området er avsatt til byggesone 2. Reguleringsplanforslaget er utfyllende

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Holtermanns veg 7

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Blusuvold Utvikling AS. Tomta eies av Blusuvold Borettslag, og planforslaget utarbeides etter avtale med dem.

Komplett planforslag forelå 26.3.25. Reviderte plandokumenter ble innsendt 7.7.25, etter innspill fra byplankontoret, og med mindre justeringer 6.8.25.

2. Beskrivelse av planforslaget

Blusuvold Borettslag består i dag av 210 leiligheter, fordelt på 6 blokker à fire etasjer og en lavblokk. Borettslaget har romslige grøntarealer med mange store trær.

Formålet med planen er å legge til rette for fortetting med ytterligere ca. 212 nye boliger internt på borettslagets eiendom. Planområdet er et brytningsområde mellom småhusbebyggelse og større offentlige bygg. Arealet som bygges ned er for det meste borettslagets garasjer og trafikkareal, men også en del grøntarealer (bygg 5 og 6, se illustrasjon neste side).



Illustrasjon av nåsituasjon: Området som bygges ned er i hovedsak parkeringsareal.

Dagens adkomst mot Sigurd Jorsalfars veg videreføres, mens dagens adkomst mot Lillebergvegen stenges for privatbiler, men opprettholdes for renovasjon og gående/syklende.

Planforslaget har rekkefølgekrav om nytt fortau ved rundkjøringen i Kong Øysteins veg, og snarveg mellom planområdet og bussholdeplass i Kong Øysteins veg.



Utsnitt av illustrasjonsplan: Grå felt mot vest illustrer bebyggelse i planinitiativet på Lillebergvegen 8, som ikke er del av denne plansaken, men som er relevant for vurderingen.

Vesentlige utfordringer i planarbeidet

Planforslaget er siden oppstarten bearbeidet etter innspill fra byplankontoret. Bygg 6 er vesentlig redusert i fotavtrykk, og bygg 3, 4 og 5 er senket med én etasje på hele eller deler av volumene. Takterasser og variasjon i høyder er tilpasset. Planen er etterhvert blitt konkret på hvordan grøntområder og trær sikres i anleggsfasen, og bevares på sikt. Reduksjon av bygg 5's fotavtrykk og utforming av torg har også vært tema, men dette er ikke endret siden oppstarten.

Forholdet til eksisterende bygg i planområdet

Borettslaget har i dag 210 leiligheter, som inngår i planområdet. Området er utbygd presis slik

det ble regulert i 1961, og byggene har antikvarisk verneklasse B. Ingen av boligblokkene skal rives som følge av planforslaget. Intensjonen er at nybyggene etter ferdigstilling skal inngå som en del av borettslaget. Planforslaget legger ikke opp til tiltak på de eksisterende boligblokkene, og de vil for de fleste temaene stå i planområdet som *eksisterende bygg*, dvs. at de ikke omfattes av krav i planen og i KPA. For noen tema påvirkes de eksisterende byggene likevel mer direkte:

- Bestemmelse om parkeringsdekning for bil, i tråd med KPA, vil gjelde for hele planområdet. Ny parkeringsdekning blir noe lavere enn dagens, og eksisterende boliger kan dermed få færre parkeringsplasser enn i dag. Planvedtaket kan imidlertid ikke bestemme hvordan borettslaget internt fordeler et gode som parkering.
- Kravene i KPA til utendørs og innendørs fellesareal er satt på hele planområdet. Som for parkering er det likevel i praksis opp til borettslaget hvordan bruken av fellesareal fordeles mellom nye og eksisterende boliger.
- Renovasjonsanlegg for nybygg planlegges som felles for hele planområdet, men planen kan ikke pålegge de eksisterende byggene å gå over til en ny løsning.
- VA-plan beskriver én ny, samlet løsning for hele borettslaget, men sanering av det eksisterende anlegget kan ikke sikres i planen (følger av eget lovverk). VA-planen må uansett revideres før endelig planvedtak, jmfør krav fra Kommunalteknikk.

Planforslaget vil for øvrig påvirke de eksisterende boligenes utearealer og solforhold.



Perspektiv fra sørvest: Dagens borettslag vist i hvitt, nybygg vist med fargepalett som er sikret i planen. Lillebergvegen 8 i forgrunnen er under regulering, eksisterende butikk er vist med fotavtrykk og planinitiativet er vist transparent

Sykkelveg Brøsetruta

I reguleringen av Brøsetruta, vedtatt 19.10.2023, ble to av borettslagets fire adkomster mot nord regulert til stenging. Dette planforslaget endrer ikke på regulert løsning.

3. Byplankontorets vurdering

Sammendrag

Argumenter for planforslaget:

- Området har store åpne flater som er godt egnet til fortetting
- Ny bebyggelse er planlagt på areal med garasjeanlegg og trafikkareal i dag
- Eksisterende bebyggelse i borettslaget vil fungere som buffer i overgangen mot småhusbebyggelsen. God kvalitet på uteområder og arkitektur sikres
- Eksisterende grøntområder og trær skal i hovedsak videreføres
- Planområdet har god tilgjengelighet både med gange, sykkel og buss
- Nærhet til mange tjenester, idrettsanlegg og lokale sentrum
- Mer trafiksikker renovasjonsløsning og mulighet for sambruk med eksisterende enheter

Argumenter mot planforslaget:

- Bakkeparkering på en stor flate mot Sigurd Jorsalfars veg
- Utforming og plassering av bygg 5
- Plasskrevende/dominerende nedkjøring til parkeringskjeller

Planforslaget er i stor grad omforent med byplankontoret. Behovet for både fleksibilitet og forutsigbarhet er godt avveid i bestemmelser og plankart. Spesielt utforming av utomhusløsningene er gitt fleksibilitet.

Byplankontoret vurderer at det er potensiale for forbedring ved nedkjøring til parkeringskjeller, og utformingen og plassering av bygg 5. At noe av parkeringen legges på bakken er forståelig ettersom den vil tilhøre de eksisterende boligene. I lignende saker kunne disse boligene vært holdt utenfor planområdet, så å sette kravene i denne saken også til dem fremstår noe vilkårlig.

Usikkerheten knyttet til reguleringen av Lillebergvegen 8 er, slik framdriften for de to prosjektene er, ikke mulig å unngå, og bør uansett ikke belaste og forsinke dette prosjektet.

Utnyttelsesgrad

Planforslaget legger til rette for maksimalt 15 500 m² BRA, ikke medregnet kjeller, mindre tiltak eller bakkeparkering. Utnyttelse, inkludert eksisterende boliger i planområdet, er utfra dette ca.

72 % m² BRA. Byggesone 2 i KPA krever minst 100 % BRA, men kun om det er forenelig med bokvalitet og antikvariske verdier. Den relativt lave utnyttelsen for hele planområdet må forstås utfra at eksisterende bebyggelse videreføres, og at dette borettslaget har store uteområder som regnes med, og som er en viktig kvalitet ved området.

For selve utbyggingsområdet (arealet som vil omformes til bolig og kjeller) er utnyttelsen ca. 87 % m² BRA. Her inngår imidlertid også en eksisterende boligblokk i to etasjer. Det er kommet innspill om lavere utnyttelse i internt samråd, men oppsummert mener Byplankontoret at prosjektet har løst de ulike avveiningene på en god måte.

Utforming og byggehøyder

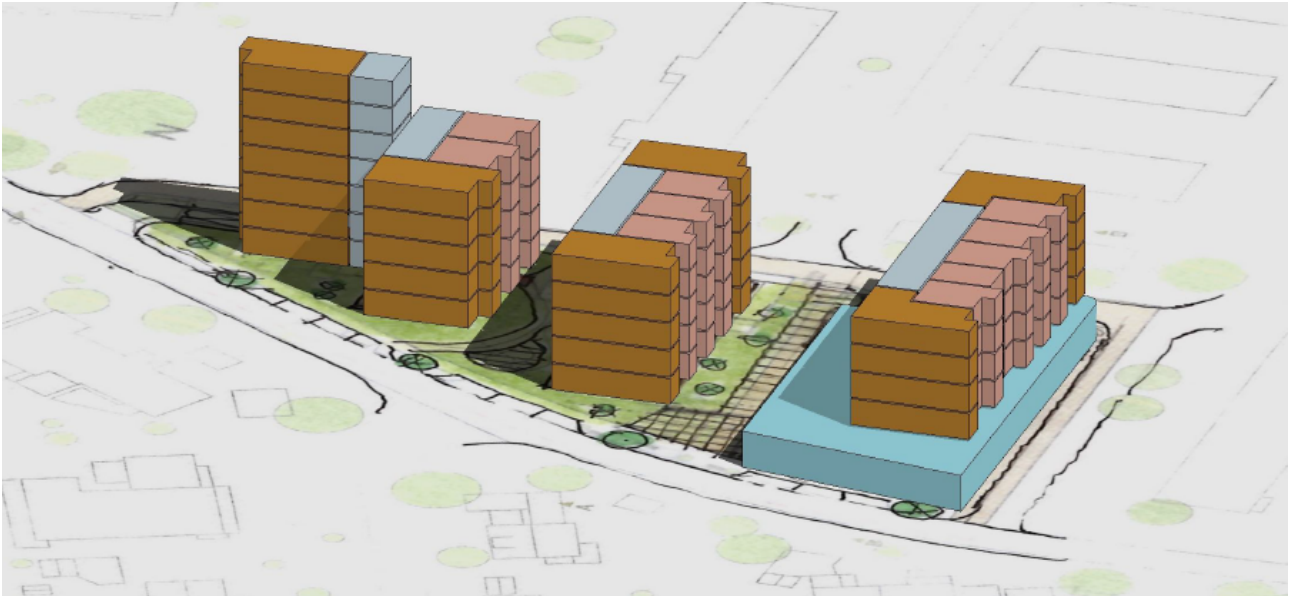
Planforslaget var ved oppstarten høyere utnyttet, men både fotavtrykk og høyder er redusert noe utfra behov for tilpasning til eksisterende bebyggelse og fjernvirkning.

Planforslaget åpner for 5 etasjer på enkelte bygg, mens borettslaget i dag har seks blokker på fire etasjer samt en lavblokk på to etasjer. Forslagstiller mener ikke at dagens byggehøyde bør være førende, men har vektlagt at byggene heller plasseres slik at det oppnås gode utearealer med gode solforhold. Byplankontoret stiller seg bak dette. Konsekvens for naboene utenfor borettslaget er akseptabel, og overgangen til småhusområdene rundt er skånsom, siden eksisterende bebyggelse i borettslaget ligger mellom som en buffer.

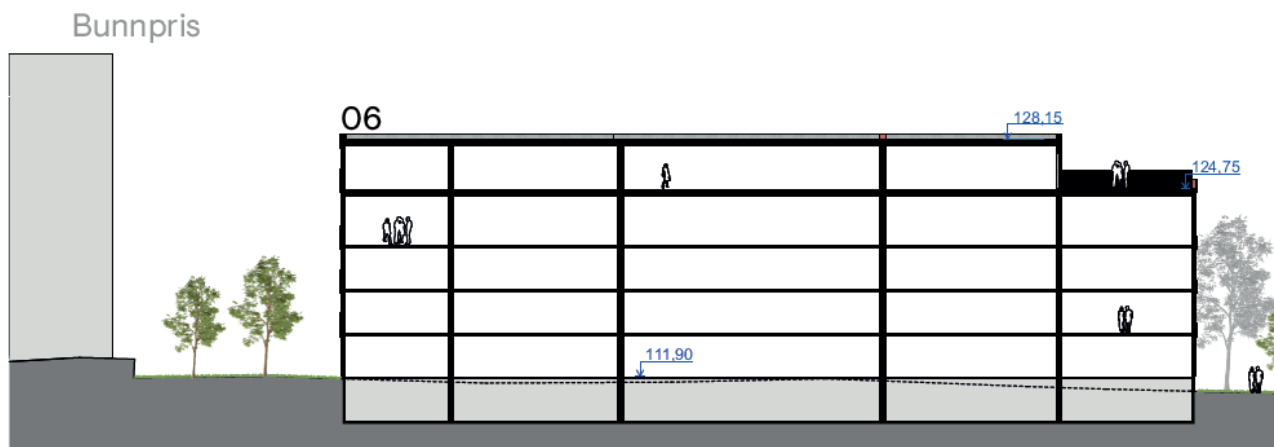
Byggegrenser og maks byggehøyder i plankartet er vist i illustrasjonsplan og snitt, mens byggene tilsvarer skisseprosjektet. Det er satt bestemmelse om maks m² BRA som tilsvarer skisseprosjektet, og byggegrensene ligger tett på fasadeliv i skisseprosjektet. Selv om dette åpner for et svakt avvikende byggplassering, vil volum og høyde være det samme, og virkningen marginal.

Bygg 6

Forholdet mellom Bygg 6 og prosjektet på Lillebergvegen 8 har vært et tema, særlig med utgangspunkt i KPA's føring om at tomt i Byggesone 2 ikke skal utnyttes på en måte som hindrer tilsvarende fortetting på nabotomt. Det er fremdeles uklart hvordan nabotomta skal utvikles. Snitt i denne saken legger til grunn planinitiativet for Lillebergvegen 8, men planinitiativet er ikke omforent med Byplankontoret. Høyder på Lillebergvegen 8 vil også måtte tilpasses det tilstøtende småhusområdet og fjernvirkning. Vurderingen er at Bygg 6 ikke påvirker mulighetene for utvikling på nabotomta, da bygget er trukket unna tomtegrensen og ligger nordvest for nabobebyggelsen.



Fra planinitiativet for Lillebergvegen 8. Bygget lengt mot venstre (nord) er det samme som er gjengitt i snittet under, og er på sju etasjer. Det er avholdt oppstartsmøte, men byplankontoret anser det som lite sannsynlig at prosjektet vil videreføres uten revisjoner av høyde/utnyttelse.



Utsnitt av snitt som viser bygg 6 (til høyre), og foreløpig siste versjon av prosjektet på nabotomten Lillebergvegen 8 (til venstre). En situasjon som vist vil oppfylle TEK-krav til dagslys.

Bygg 5 og #2 Torg

Byplankontoret (og parter i internt samråd) har gitt tilbakemelding om at Bygg 5 enten bør tas ut av prosjektet, eller i det minste reduseres i størrelse, da plassering og størrelse reduserer arealet på det som kunne vært et større, samlende uteareal for hele borettslaget, sentralt i planområdet.

Det er levert en grundig «torganalyse» som del av illustrasjonsmaterialet. Det er utfra dette foreslått et «torg» med et grønt område/lekeplass ved siden av.

Arkitektur og terrengtilpasning

Skisseprosjektet viser nybygg som på en god måte løser variasjon, kvalitet på balkonger og tilpasning til de eksisterende byggene i området. Med planforslaget følger en designmal, og det er satt bestemmelser om utforming, noe som gir forutsigbarhet for det endelige prosjektet i byggesaken.

Byplankontoret ba ved oppstart om at rampe/nedkjøring til parkeringskjeller ble lagt innenfor et bygningsvolum, og har i ettertid bedt om videre bearbeiding av terreng ved nedkjøring til parkeringskjeller. Nedkjøring til parkeringskjeller er lagt relativt skånsomt i terrenget. Den eksponerte kjellermuren er imidlertid relativt lang, og det vil være en klar fordel om lengden kan reduseres, og utformes med mer plass til opphold og bevegelse oppe ved bygg 4.

Byplankontoret ber om ytterligere bearbeiding av terrenget før andregangsbehandling, ev. en konkretisering til byggesaken.



Perspektiv fra utkjøring mot nordøst, med nybygg vist mellom to av borettslagets eksisterende blokker. Nybygg vil ligge med god avstand til omkringliggende gater, med dagens blokker som en visuell buffer.

Grønnstruktur og trær

Bygg 5 og 6 medfører nedbygging av arealer som i dag er grønne, men forøvrig er arealene som omformes parkerings- og trafikkareal. Planen sikrer med hensynssone i plankartet og bestemmelse § 7.2 at trær og grøntområder som ikke bygges ned hensyntas i anleggsfase og byggesaken, og beskyttes i anleggsfasen. Bestemmelsen viser til kommunens egen veileder for arbeid nær trær. Det er i et eget notat om trær (vedlegg 16) vist at riggområder og parkering i anleggsfasen kan løses uten tung bruk av borettslagets plener. Dette har vært en av hovedutfordringene i saken, og er nå løst på en god måte.

Planen sikrer ved bestemmelse § 4.4 et sammenhengende grøntdrag gjennom planområdet, fra krysset Sigurd Jorsalfars veg/Lillebergvegen, til sørøstre hjørne hvor ny bussholdeplass er under regulering. Hensikten med aksene er å sikre en sammenheng i grøntstrukturen gjennom området.

Gange gjennom planområdet kan legges til aksen, men det vil være flere attraktive ruter gjennom planområdet.

Byplankontoret er positive til idéen om en grønn akse, men mener samtidig at aksen forbi Bygg 5 og sørover ikke vil bli tydelig og oppleves som en faktisk grønn korridor. Dette skyldes stor eksponert sokkelvegg ved innkjøring til parkeringskjeller, i tillegg til at aksen deles opp av adkomstveien inn til planområdet, samt lang rampe inn mot parkeringskjelleren. I tillegg må aksen «sno» seg øst for bygg 5.



Bildet viser Bygg 4 lengst til venstre (rosa) med eksponert parkeringssokkel foran, og Bygg 5 i grønt. Den grønne aksen blir i dette området brutt opp og lite sammenhengende.

Byplankontoret mener at dette som minimum bør utbedres ved å bearbeide terrenget ved nedkjøring til kjelleren.

Mobilitet og trafikk

Anslag i vedlagt trafikknotat viser at planforslaget vil øke biltrafikken til 400 ÅDT, fra dagens 300 ÅDT. Det er uvisst hvordan dagens trafikk fordeler seg mellom dagens to utkjøringer fra parkeringsarealene, som gir en viss usikkerhet om trafikkøkningen i den ene gjenværende utkjøringen av de to. Borettslaget har også andre utkjøringer mot Sigurd Jorsalfars veg, men de betjener ikke parkeringsplasser og er dermed lite brukt. Uavhengig av dette vil det være en bedre løsning å føre all biltrafikk ut mot Kong Øysteins veg enn dagens kjøremønster.

Den fremtidige bilførerandelen er beregnet til 16 %, noe som er svært lavt. Til sammenligning har “sentrum uten Midtbyen” en bilførerandel på 19 %, og “Sentrum” en bilførerandel på 12% i RVU 2022. Borettslaget ligger i sonen “indre sørøst” med rapportert bilførerandel på 25%. Byplankontoret er derfor skeptisk til at prosjektet har egenskaper som tilsier at en såpass lav fremtidig bilførerandel som 16%. Vurderingen som har ført til anslaget om 16% bilførerandel er vanskelig å etterprøve. Byplankontorets vurdering er at det som et konservativt anslag bør tas høyde for en fremtidig bilførerandel tilsvarende dagens adferd i sonen. Det tilsvarer 200 flere daglige bilturer og en ÅDT 600 for planforslaget. Økningen tilsier at det lokalt vil bli økt trafikk til tilgrensende veinett rundt planforslaget.

Byplankontoret er likevel positiv til prosjektet utfra dets lokalisering, planlagte parkeringsdekning og tilgjengelighet for gange/sykkel. Området har kort veg til daglige tjenester og skole, og har et godt busstilbud og tilrettelegging for gående og syklende. Holdeplassene Østre Berg 1, 2 og 3 ligger i 500 meter gangavstand fra planområdet og betjenes av metrobuss. Metrobusslinje 3 kjører direkte til sentrum uten bytte, med reisetid 11 minutter. Ny hovedsykkelveg langs Kong Øysteins veg (Nardoruta) er under regulering, mens ny hovedsykkelveg øst-vest i Sigurd Jorsalfars veg (Brøsetruta) er nylig regulert.

Parkering

Antall parkingsplasser i borettslaget er i dag er 160 for 210 boenheter. I planforslagets bestemmelser åpnes det opp for inntil 288 parkeringsplasser (dvs. 0,9 plasser per 100 m² i tråd med KPA), og nytt antall boliger blir rundt 420 boenheter. Dette betyr en endring fra ca. 0,75 plasser per boenhet, til maks 0,69 plasser per boenhet. Antall boenheter er imidlertid ikke nøyaktig bestemt, og høyere antall boenheter vil bety lavere parkeringsdekning. Planens skisseprosjekt viser 422 enheter og 208 p-plasser, dvs. en dekning på 0,49/enhet.

Parkeringen skal fordeles mellom dagens beboere og de nye enhetene, men dette vil være opp til det framtidige borettslaget og kan ikke sikres i planen. Marginen mellom antall plasser i skisseprosjektet og hva bestemmelsen åpner for (i tråd med KPA), gir en viss usikkerhet omkring trafikkanalysen og klimaprofilen. Utfra borettslagets høringsinnspill bør dette vurderes på nytt før andregangsbehandlingen. Bestemmelse om maks BRA og leilighetsfordeling, kombinert med at omfanget av parkeringskjeller er begrenset av bestemmelsesområde i kartet, begrenser handlingsrommet til å anlegge flere plasser enn hva skisseprosjektet viser.

Felles parkering for dagens borettslag og nye enheter skal ligge i ny kjeller, og som bakkeparkering for opptil 60 biler mot Sigurd Jorsalfars veg. Byplankontoret er generelt skeptisk til bakkeparkering, men mener det i denne saken kan aksepteres, da borettslaget ønsker å videreføre en mindre del av dagens bakkeparkering for dagens beboere, og en større parkeringskjeller vil ha andre negative følger. I tillegg er arealet delvis støyutsatt, og borettslaget har flere andre tilsvarende eller bedre området for uteoppholdsareal. Det er satt bestemmelse om at arealet brytes opp med grønne innslag og at trærne i området bevares.

Det settes av HC- og besøkparkering sentralt i området, og disse skal utgjøre minst 5 % av parkeringsplassene totalt. KPA spesifiserer ikke antall gjesteplasser, i planforslaget er det satt bestemmelse om at besøkparkering inngår i den generelle bestemmelsen om maks 0,9 pr. 100 m² BRA. Avhengig av borettslagets ønsker i høringen bør det vurderes å sikre at besøkparkeringen legges utendørs.

Trafikksikkerhet

Fortetting av borettslaget vil medføre mer gange og sykling til og fra området. Det er satt rekkefølgekrav om nytt fortau langs Sigurd Jorsalfars veg mellom utkjøring og rundkjøringen i Kong Øysteins veg. Sigurd Jorsalfars veg er nylig regulert med ny sykkelveg og fortau, og Kong Øysteins veg er under regulering.

Planforslaget vil fjerne biltrafikk fra Lillebergvegen, som er skoleveg, har mye gange, ikke noe eget sykkeltilbud, og lengre avstand til hovedvegnettet. Mens det i dag kjøres fritt gjennom planområdet, vil planen fjerne all kjøring internt i området utover renovasjon og nyttekjøring. Området får dermed et kjøremønster som er tryggere for omgivelsene. Totalt medfører planen en økning på ca ÅDT 100 fra planområdet, og dette føres ut mot Sigurd Jordsalfars veg i nordøst.

Det er satt av areal til fortau på internveg nordøst i planområdet.

Uterom, fellesrom

Uterom er avsatt i tråd med KPA, og vil være felles for nybygg og eksisterende bygg.

Vest for bygg 5 er det avsatt et område for et samlende torg/sentralt uteoppholdsareal for hele borettslaget, og dette er sikret som et bestemmelsesområde. Byplankontoret mener dette området bør settes av som eget formål; *Uteopphold*. Dette er både for å gjøre hovedstrukturen i planen mer lesbar og tydelig, og for å skille på områder hvor eksempelvis sykkelparkering, boder og andre tiltak skal tillates, og hvilke områder som skal være forbeholdt uteopphold. Planen sikrer også et større innendørs fellesareal ved torget. Situasjonsplan viser lekeareal fordelt innenfor det området som nå skal utvikles.



Vest for bygg 5 (til høyre i bildet) anlegges et sentralt torg, og innendørs fellesareal legges i tilknytning til torget.

VA

Planforslagets overvannsløsning er noe uklar og ikke tilstrekkelig utredet til å kunne vurderes. Dette gir også en viss usikkerhet i vurderingen av blågrønn faktor, men ikke såpass at det er til hinder for å sende planen på høring. Føringene for disse temaene er uansett gitt i kommunens VA-krav. Kommunalteknikk og Byplankontoret mener at dette kan behandles etter høring.

4. Kommunale enheter som har innspill/er uenige i saken

Kommunalteknikk, Byggesak og Byantikvar har delvis overlappende innspill om lavere utnyttelse generelt, fjerning eller reduksjon av bygg 5, større avstand mellom byggene 1-4 og strengere krav til sol på fasade enn det som er angitt i KPA. Byplankontoret stiller seg bak ønsket om reduksjon av bygg 5, utfra et ønske om en større, samlende uteplass. Planforslaget er siden oppstart redusert ved at bygg 6 har fått et betydelig mindre fotavtrykk, og at andre bygg har blitt senket med én etasje.

Kommunalteknikk og Klima og Miljø har bedt om strengere krav til bevaring av trær og sikring av nye trær. Det er siden siste samråd utarbeidet et nytt notat om trær i planområdet, som etter byplankontorets vurdering ivaretar temaet godt, og det er lagt en hensynssone; *Bevaring naturmiljø*, over områder med eksisterende trær som skal bevares. Det er registrert 201 trær i planområdet, mens det i forslag til blågrønn faktor ligger an til planting av ca. 100 nye trær.

Flere enheter ba ved oppstart om parkering i eget mobilitetshus, subsidiært plassering av rampe til parkeringskjeller innenfor et av bygningsvolumene. Forslagsstiller ønsker ikke eget mobilitetshus på grunn av arealbeslaget et slik bygg vil medføre, og begrensninger i hvor det kan plasseres. Det er ikke noe spesifikt med prosjektet som tilsier at det bør kreves mobilitetshus akkurat i dette prosjektet.

Kommunalteknikk har bedt om fortau i Lillebergvegen. Dette ligger som rekkefølgekrav for planarbeidet på nabotomten, Lillebergvegen 8. Byplankontoret mener imidlertid at planforslaget for Sigurd Jorsalfars veg har en mindre direkte konsekvens for gange i Lillebergvegen, og det finnes allerede et 2,7 meter bredt fortau på vestsiden av Lillebergvegen.

Planforslaget er samkjørt med pågående prosjektering av ny sykkelveg og VA-løsning i Sigurd Jorsalfars veg.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget sikrer gode utendørs fellesarealer, og disse skal være felles for både eksisterende og nye boliger i planområdet. Ved det sentrale uteoppholdsarealet «torget» er det sikret et innendørs areal som oppfyller KPA-krav. Planbestemmelsene sikrer at hele borettslaget har bruksrett til arealet. Ordlyden åpner for ulik bruk, blant annet fellesrom for beboerne og som også kan brukes som gjestebolig for besøkende til borettslaget.

Bestemmelsene sikrer at minst 50 % av de nye boligene blir tre- eller fireroms, og at minimum 10 % skal være fireroms. Byplankontoret vurderer dette som god fordeling. Størrelse på de ulike typene leiligheter er ikke sikret. Enkelte av de eksisterende boligene vil få redusert sol og utsikt.

Arealet som bygges ned er i hovedsak trafikkareal/garasjer, men delvis plen (bygg 5 og 6, samt bakkeparkering). Uteområdene vil med planforslaget oppgraderes med nye lekeplasser og uteoppholdsområder, og er slik sett positivt for folkehelsen. Økt antall beboere vil også gi grunnlag for et større fellesskap og mer mangfold.

Planforslaget medfører ny, universelt utformet kobling for gående mot bussholdeplass i Kong Øysteins veg, og nytt fortau i Sigurd Jorsalfars veg mot Kongs Øysteins veg.

6. Konsekvenser for næring

Planforslaget påvirker ikke næringsvirksomheter i området, utover å gi et større kundegrunnlag i nærområdet.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Klimagassregnskap er vedlagt planforslaget, jamfør krav i KPA § 15.2.

Prosjektet skårer godt, spesielt på materialbruk og transport i drift. Overordnet har prosjektet en ambisjon om å redusere CO₂-utslipp med 20 % fra referanseverdier i BREEAM. Dette fordrer samarbeid med totalentreprenør og gode materialvalg, eventuelt også fra energi i drift, og er ikke sikret i bestemmelsene.

Fjernvarmetilkobling for boligene er sikret i bestemmelsene.

Den fremtidige bilførerandelen i planområdet er i det vedlagte trafikknøtet beregnet til 16 %, noe som er svært lavt, men som nevnt i avsnitt 3 er byplankontoret skeptisk til et såpass lavt anslag.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser (rekkefølgekrav, skolekapasitet):

Planforslaget sikrer nytt fortau langs Sigurd Jorsalfars veg, som må overtas av kommunen. Det reguleres ellers ikke offentlig vegareal.

Planområdet ligger i Eberg skolekrets, som har begrenset kapasitet, beregnet til 17 ledige plasser om 6-10 år. Blussuvoll Ungdomsskole har god kapasitet. Det er satt rekkefølgekrav om tilstrekkelig kapasitet.

9. Prosess og medvirkning

Det er gjennomført nabomøte på nett i forbindelse med oppstarten (20. januar 2025). Tema som går igjen i innspillene fra oppstarten er strøkskarakter, byggehøyder, økt trafikk, tap av grøntområder, støy og belastning i anleggsperioden, villparkering, og helhetsvirkning sammen med prosjektet på Lillebergvegen 8.

De mest direkte berørte naboene bor selv i borettslaget, som via borettslagets styre også er grunneier og planbestiller, og de vil dele fellesarealer. Disse beboerne er forståelig nok mer positive til planforslaget, da gjennomføring av det vil medføre muligheter for renovering av eksisterende boligblokker.

Lillebergvegen 8 (Bunnpris) startet på omregulering av sin tomt omtrent samtidig med borettslaget, men har ikke kommet like langt. Byplankontoret har oppfordret til samarbeid og samkjøring mellom de to forslagstillerne, men kan ikke pålegge felles planlegging. Siste tilgjengelige utgaver av tegninger for Lillebergvegen 8 er i dette planforslaget vist i en del snitt. Det er uklart når et komplett planforslag for Lillebergvegen 8 vil være ferdig.

10. Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Mindre justeringer i tråd med Byplankontorets vurderinger i dette fagnotatet bør gjøres før sluttbehandling.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sigurd Jorsalfars veg 21, 23, 25 og 27 og Lillebergvegen 6,10,12 og 14 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket PKA Arkitekter AS, datert 28.11.2024, sist endret 3.7.2025, i bestemmelser sist endret 6.8.2025, og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 6.8.2025.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Vedlegg:

- 1 Reguleringsbestemmelser Sigurd Jorsalfars veg 21
- 2 Planbeskrivelse Sigurd Jorsalfars veg 21
- 3 Plankart Sigurd Jorsalfars veg 21_20250703
- 4 Plankart Sigurd Jorsalfars veg 21_20250703
- 5 Vedlegg 01 Varsel, annonse og adresseliste
- 6 Vedlegg 02 Kopi av innkomne innspill
- 7 Vedlegg 03 Oversiktskart
- 8 Vedlegg 04 Illustrasjoner
- 9 Vedlegg 05 Stedsanalyse_PKA_Bjørbekk & Lindheim
- 10 Vedlegg 6 ROS-analyse Sigurd Jorsalfars veg 21
- 11 Vedlegg 07 Mobilitet_Asplan Viak
- 12 Vedlegg 08 Overordnet VA plan_Structor
- 13 Vedlegg 09 Miljøteknisk notat_Norconsult
- 14 Vedlegg 10 Støyutredning_Proveno

- 15 Vedlegg 11 Vurdering av luftkvalitet_Rambøll
- 16 Vedlegg 13 Klimagass_Fredensborg Bolig
- 17 Vedlegg 14 Kraftforsyning_Norconsult
- 18 Vedlegg 15 Blågrønn faktor_Bjørbekk & Lindheim
- 19 Vedlegg 16 Trær på området