



Fagnotat

Vår ref.
2023/8382

Vår dato
28.10.2024

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

Søbstadvegen 3 og 5, detaljregulering - Fagnotat

1. Hva notatet gjelder

Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting på Søbstadvegen 3 og 5, som skal omfatte dagligvare, forretning/næring og boliger, samt parkeringsplasser og andre funksjoner i et mobilitetshus. I den sørlige delen av planområdet planlegges en liten møteplass. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet planlegges revet.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i forslagsstillers vedlagte planbeskrivelse. Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Søbstadvegen Eiendom AS. Forslag til komplett planforslag forelå 11.06.2024. Et komplett forslag ble mottatt etter korrigeringer den 25.09.2024.

Det er uenighet mellom Byplankontoret og forslagsstiller på følgende punkter:

- **Stedstilpasning:** Byplankontoret mener at planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til Heimdal sentrums karakter og kulturhistoriske verdier. Forslaget fremstår som for massivt og tett, med en sammenhengende sokkeletasje som strekker seg over to av dagens kvartaler. Denne utformingen står i kontrast til den tradisjonelle strukturen med mindre, oppdelte bygningsvolumer. Det er nødvendig at planforslaget bearbeides for å sikre en bedre tilpasning til dagens struktur i sentrum, noe forslagsstiller ikke støtter.
- **Forholdet til nullvekstmålet:** Byplankontoret påpeker at planforslaget overskrider nullvekstmålet ved å inkludere for mange parkeringsplasser uten at det er sikret at disse blir offentlige, eller at de skal erstatte parkeringsplasser på gateplan på Heimdal.

Fagnotatet drøfter det innsendte planforslaget. Etter en samlet vurdering anbefaler Byplankontoret at planforslaget avvises i sin nåværende form, slik at det kan bearbeides videre i tråd med vedtatte bestemmelser om stedstilpasning i KPA (både ny og gammel), *Bevaringsstrategi for Heimdal sentrum*, *Byutviklingsstrategien* og *nullvekstmålet*.

Tidligere vedtak i saken:

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

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

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

Fortetting av Heimdal sentrum har lenge vært ønsket. I 2002 ble det vedtatt en ny sentrumsplan for Heimdal som la opp til lav utnyttelse og bebyggelse på maks 3 etasjer. I 2007 ble det gjennomført en mulighetsstudie i samarbeid mellom Trondheim kommune, ROM eiendom og private aktører for å vurdere mulighetene for tettere utbygging. I vedtak av 31.07.2007 støttet bygningsrådet mulighetsstudien, men uttrykte skepsis til bebyggelse over 4 etasjer i Heimdal sentrum, og krevde at gode uterom skulle legges på bakkeplan, ikke kun som takhager.

I 2020 ble [prosessplan for Heimdal sentrum](#) vedtatt, som vektlegger bevaring av stasjonsbyens historiske kvaliteter gjennom lav bebyggelse og småskala, med forsiktig fortetting. [Strategi for bevaring og stedsidentitet](#), som er til sluttbehandling høsten 2024, bygger videre på prinsippene fra prosessplanen.

2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet

Planområdet på ca. 6,3 daa ligger sentralt i Heimdal sentrum, avsatt til sentrumsformål i både gjeldende og ny kommuneplan (KPA). I øst grenser det til Bjørndalen, jernbanen og hovedsykkelveinettet, mens Søbstadvegen, en kollektivtrasé, ligger nord. Planområdet består i dag av et næringsbygg og en nedlagt bensinstasjon.



Figur 1 KPA 2012-2024, som er rettskraftig per 26.10.2024. Planområdet markert i rød. Hensynssone kulturmiljø i svart skravur.



Figur 2 Ny KPA, som enda ikke er rettskraftig per 26.10.2024. Planområdet markert i rød. Hensynssone kulturmiljø i svart skravur.

Kulturmiljøet i Heimdal sentrum

Heimdal sentrum utgjør et større kulturmiljø med historisk verdi, særlig som stasjonsby. Planområdet grenser til en hensynssone for kulturmiljø, som har til formål å bevare kulturhistorisk verdifull bebyggelse og det særpregede miljøet, men det er ikke hensynssone i selve planområdet. Sør for området ligger Meieriplassen, et viktig samlingspunkt med nisjebutikker som bidrar til lokal stedsidentitet, som på sikt har potensiale til å utvikles til et mer bymessig torg, slik det er regulert til. I vest grenser området til Søbstadvegen, en gate preget av tre etasjers bygninger fra 1990-tallet og småhusbebyggelse. Planområdet er en del av stasjonsbyen Heimdal, og utviklingen av tomten vil i høy grad påvirke sentrum.



Figur 3 Heimdal sentrum sett mot vest. Planområdet markert med rød linje.

Planlagt bebyggelse

Den planlagte bebyggelsen består av en sammenhengende sokkel i to etasjer. Den øverste sokkeletasjen rommer dagligvarebutikk, parkering og varelevering. Etasjen er 6 meter høy og

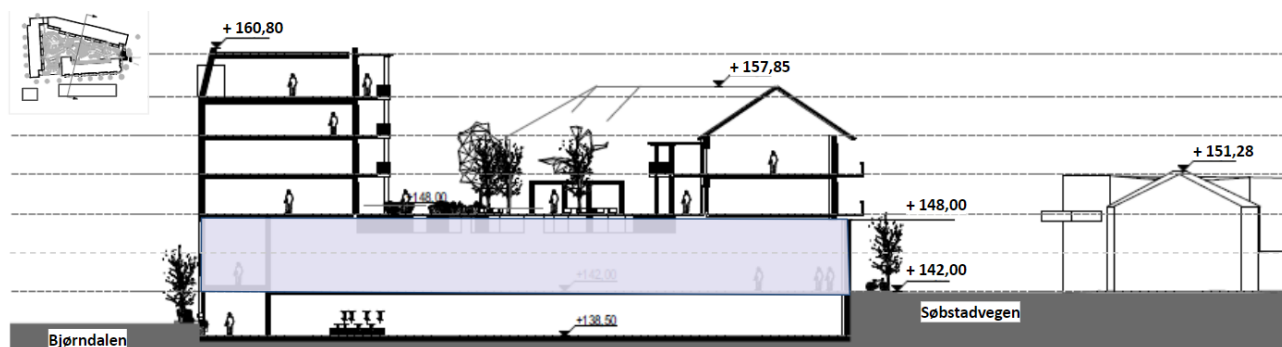
dekker store deler av eiendommen. På grunn av terrengeforskjellen ligger etasjen på bakkenivå mot Søbstadvegen, og en etasje opp mot Bjørndalen. Den underste sokkeletasjen ligger mot Bjørndalen. Her er det parkering for boligene. I ytterste del av sokkelen mot Bjørndalen er det flere mindre arealer for næring, fellesarealer og boliginnganger.

Over sokkeletasjene er det foreslått to separate leilighetsbygg med ca. 107 boliger og felles uterom. Bebyggelsen består av en L-formet bygning og et annet leilighetsbygg, med etasjehøyder fra 2 til 6 over sokkelen.

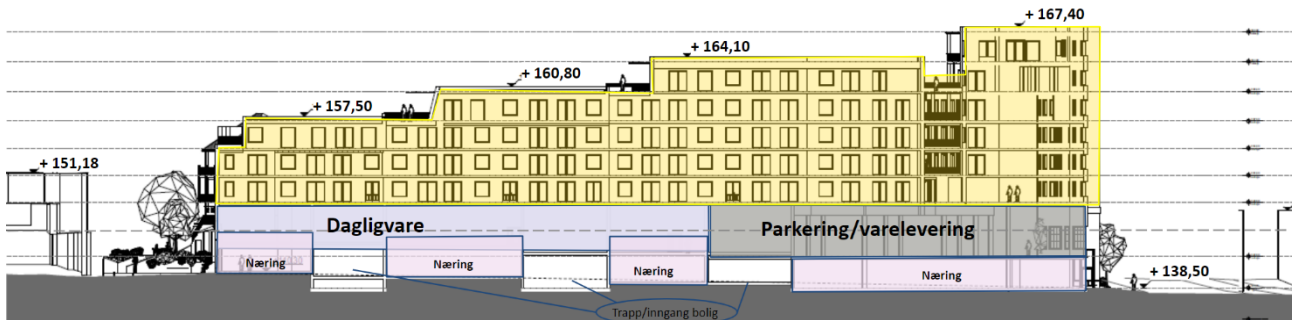


Figur 4 Planforslaget sett mot nord. Den røde linja viser uterommet på tak, et nivå på 6 meter over Søbstadvegen og enda høyere over Bjørndalen.

Øverste sokkeletasje er 6 meter høy, noe som vil oppleves som to etasjer, siden en boligitasje vanligvis er rundt 3 meter. Planforslaget beskriver bebyggelsen som tre etasjer mot Søbstadvegen, men den vil oppleves som fire. Det er 6,57 meter høyere enn motsatt side av Søbstadvegen. Mot Bjørndalen i nord er det planlagt åtte etasjer, men dette vil oppleves som ni, med en byggehøyde på 28,9 meter over terreng på det høyeste.

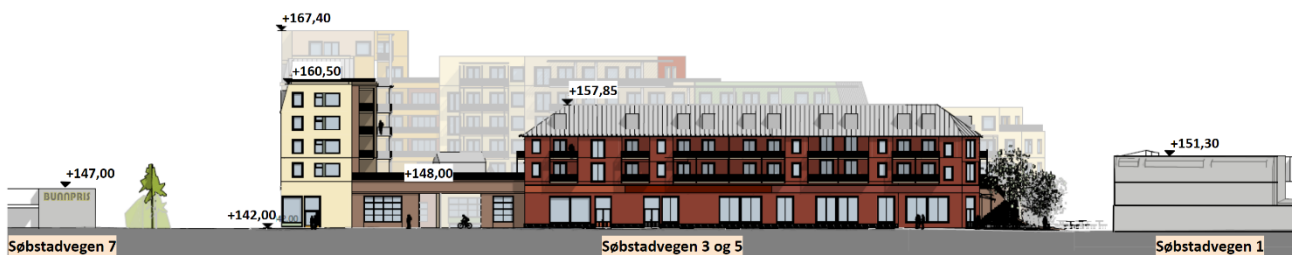


Figur 5 Snittet viser sokkeletasjen i lilla og terrengeforskjellen mellom gatene, med eksisterende bebyggelse til høyre.



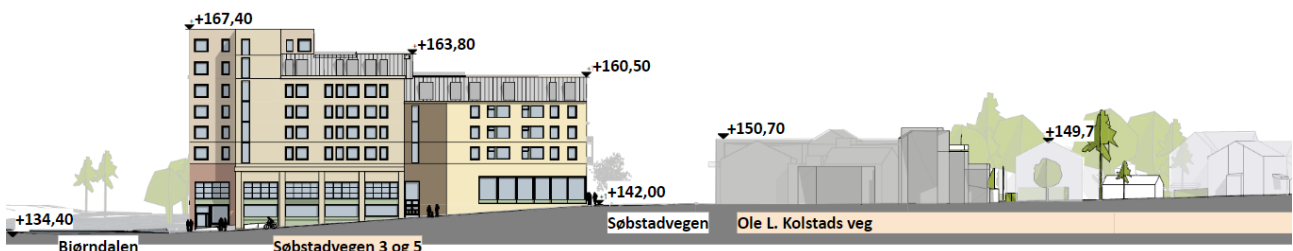
Figur 6 Snittet viser foreslåtte høyder mot Bjørndalen. Eksisterende bebyggelse er vist i hvitt til venstre og til høyre.

Figur 6 viser et snitt av planforslaget langs Søbstadvegen, som tydelig illustrerer høydeforskjellene mellom eksisterende bygninger og den nye bebyggelsen. Den høyeste bygningen i forslaget er +167,40, mens eksisterende bebyggelse ligger rundt +151,30, noe som tilsvarende 5 etasjer over dagens bebyggelse som er på omtrent 3 etasjer.’



Figur 7 Planområdet sett mot øst. Eksisterende bebyggelse markert i grått – Søbstadvegen 1 og 7.

Det er en markant høydeforskjell mellom den nye og eksisterende bebyggelsen. Snittet viser hvordan den nye bebyggelsen vil forholde seg til den eksisterende bystrukturen, noe som er vesentlig for vurderinger av områdets stedstilpasning og arkitektoniske sammenheng.



Figur 8 Planområde sett mot sør. Eksisterende bebyggelse og kulturmiljø er vist til høyre, langs Ole L. Kolstads veg

Tetthet

Totalt tomteareal er oppgitt til å være ca. 6,3 dekar. Totalt tillat BRA bolig er 10 150 m². Planen

åpner for inntil 107 boenheter. Dersom vi bruker antall boenheter som er vist i planforslaget vil boligtettheten bli ca. 17 boliger per dekar. For å kunne sammenligne tetthet i boligplaner er det i § 27 i KPA definert at 70 m² BRA brukes som gjennomsnittsstørrelse på en bolig ved beregning av tetthet. Denne beregningsmåten gir en tetthet på ca. 23 boliger per dekar. Det er høy tetthet, spesielt når man tar med i betraktninga at dette er i tillegg til arealene i sokkeletasjene til parkering, forretning og næring.

Det reguleres en dagligvareforretning inklusive lager og kontor/pauserom på inntil 2000 m² BRA. Øvrig forretning-/næringsareal tillates med inntil 600 m² BRA.

Uteoppholdsareal

Boligenes uteoppholdsarealer planlegges løst på taket over første etasje og på private balkonger eller terrasser. Bygningsvolumet skjerner boligene og uteoppholdsarealet mot støy fra vei og jernbane. Prosjektet oppnår et minste uteoppholdsareal tilsvarende 30 kvm per 100 kvm BRA / 30 kvm per boenhet. Dette er i samsvar med nylig vedtatt KPA (ikke rettskraftig), mens gjeldende KPA krever 50 m² her.

Forbindelsen mellom boligens uteareal og bakkeplan/gate planlegges som en trapp i sør og gjennom heis/kjeller. Det planlegges også for et lite torg/møteplass utenfor inngang til dagligvarebutikken i sør.



Figur 9 Trapp mellom boligens uteareal og bakkeplan/gate. Illustrasjonen viser foreslått torg/møteplass utenfor dagligvarebutikken.

Adkomst og parkering

Biladkomsten er via Søbstadvegen inn i et parkeringsanlegg, også kalt mobilitetshus, som i hovedsak skal inneholde bilparkeringsplasser for næring og bolig inklusive delemobilitet og lade plasser, sykkelparkering og varelevering.

Til sammen planlegges det for 94 bilparkeringsplasser. Det foreslås en parkeringsdekning på minimum 0,1 og maksimum 0,9 plasser per 70 m² BRA eller per boenhet, noe som overstiger kravene i ny KPA som ligger på maksimalt 0,7. For dagligvare, forretning og næring foreslås det etablert inntil 50 parkeringsplasser for bil, som utgjør ca. 1,9 parkeringsplasser per 100m² næring. Ny KPA tillater maks 1,0. Bilparkering for næringsdelen vil være plassert i sokkeletasjen, mens parkeringskjeller vil benyttes for boligene.

Antall sykkelparkeringsplasser for boligene skal være minimum 2,5 sykkelparkeringsplass pr. 100 m² BRA. Det skal etableres minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m² BRA forretning og næring. Sykkelparkering er løst både innendørs og utendørs.

3. Byplankontorets vurdering

Byplankontoret er positive til utviklingen av Søbstadvegen 3 og 5, da dette kan bidra til å styrke sentrum med flere kvaliteter og funksjoner. Flere boliger gir flere folk i gatene, flere kunder og mer aktivitet på Heimdal. Det er bra. Tomtens sentrale beliggenhet gir prosjektet en viktig rolle i utviklingen av Heimdal, og vil være avgjørende for hvordan sentrum fremstår og oppleves i fremtiden. En godt gjennomført utvikling vil kunne forsterke byens struktur, forbedre det offentlige rom, og bidra til å oppfylle målene om et mer attraktivt og funksjonelt sentrum.

Imidlertid ser Byplankontoret noen utfordringer knyttet til planforslaget. Planforslaget vurderes å være i strid med flere sentrale bestemmelser i Kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024, spesielt § 9 om *Byforming og arkitektur*, samt *Bevaringsstrategi for Heimdal sentrum* og Byutviklingsstrategiens prinsipper om en «*by i øyehøyde*». I tillegg vurderes planforslaget til å ha for mye bilparkering.

Stedskarakter og kulturhistoriske hensyn (§ 9.1 og § 9.7 i KPA)

Byplankontoret vurderer at planforslaget bryter med § 9.1 og § 9.7 i KPA 2012-2024. Omgivelsene rundt planområdet er preget av småskala bebyggelse med 2-3 etasjer, en oppdelt bygningsstruktur og et historisk preg som stasjonsby. Planområdet grenser til en hensynssone for kulturmiljø som har til formål å bevare dette preget. § 9.7 krever at tiltak i nærheten av kulturhistoriske områder skal tilpasses og vektlegge områdets verdier.

Den foreslåtte utbyggingens bygningsvolum og høyder, står i for stor kontrast til områdets småskalapreg og utfordrer den etablerte bygningsstrukturen. Forslaget skaper en betydelig kontrast til den eksisterende bebyggelsen og bryter med § 9.1 i KPA 2012-20124 som stiller krav om at fortettingsprosjekter skal tilpasses stedets karakter. Samtidig ligger det innenfor område som både i ny og gamle KPA er satt av som områder der brudd er forventet.

Planområdet grenser til, men er ikke pekt ut med hensynssone bevaring, hverken i ny eller gammel KPA. Forslaget svekker de kulturhistoriske verdiene i henhold til § 9.7 i KPA 2012-2024 noe. Selv med en foreslått trinnvis nedtrapping av høydene mot eksisterende bebyggelse øst og vest for planområdet, mener Byplankontoret at forslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til omgivelsene. Planforslaget oppleves fremdeles som for massivt og tett, og innebærer i for stor grad et for markant brudd med omgivelsene.

Byarkitekten og byantikvaren uttaler til saken at planforslaget ikke tar nok hensyn og anbefaler at byggehøydene ikke bør overstige 4-5 etasjer for å bevare småskalapreget i området. De uttaler også at siktlinje fra Ole L. Kolstads veg bør bevares. Det kan også nevnes at forslaget til arkitekturstrategi for Trondheim (ikke vedtatt) fremhever byggemåten med stor sokkel og boliger på toppen som en utfordring å få integrert godt i omgivelsene.



Figur 10 3D-modellen viser planforslaget for Søbstadvegen 3 og 5.



Figur 11 Perspektivillustrasjon, sett mot sør.

Bebyggelsesstruktur og siktlinjer (KPA § 9.2 og § 9.4)

Planforslaget kan sies å bryte med kravet i § 9.2 om helhetlig utforming av byrom og bebyggelsesstruktur, samt § 9.4, som understreker viktigheten av å bevare eksisterende siktlinjer og visuell sammenheng i området. Planforslaget slår sammen to kvartaler til ett og skaper en massiv og sammenhengende fasade på opptil 90 meter. Fotgjengervernlige byer har gjerne kortere fasader, og helst ikke lengre enn 70 meter, jamfør ny KPA.

Forslagstiller har vist hvordan fasaden kan deles opp slik at det ser ut som at kvartalet består av flere og ulike bygg. Dette er en god løsning. Både ulik materialbruk, fargebruk, små sprang, ulik gesims og ulik takform gjør at man kan kjenne igjen stasjonsbyens størrelser og rytme. Dette bør tas med videre. Selv om det er gode grep er det ikke tilstrekkelig som avbøtende tiltak. Fortsatt er storkvartalet noe for langt, og bebyggelsen for høy.

Den foreslåtte fasaden blokkerer siktlinjer fra vest mot øst over jernbanen, og reduserer den visuelle åpenheten.



Figur 12 Siktlinjer som gir visuelle koblinger mellom Heimdal sentrum og landskapet rundt

Byplankontoret vurderer dette som uheldig. Viktige siktlinjer bør ivaretas bedre, spesielt fra J. O. Stavs veg og Ole L. Kolstads veg mot øst. Et parkeringsanlegg som fondmotiv er uheldig, og bidrar ikke til å skape en gåvennlig og attraktiv by. Dersom akse skal bygge igjen bør fondmotivet forbedres.



Figur 13 Perspektiv fra Ole L. Kolstads veg. Planområdet sett mot øst. Til venstre: planforslaget og innkjøring til parkeringsanlegg. Til høyre: dagens situasjon.

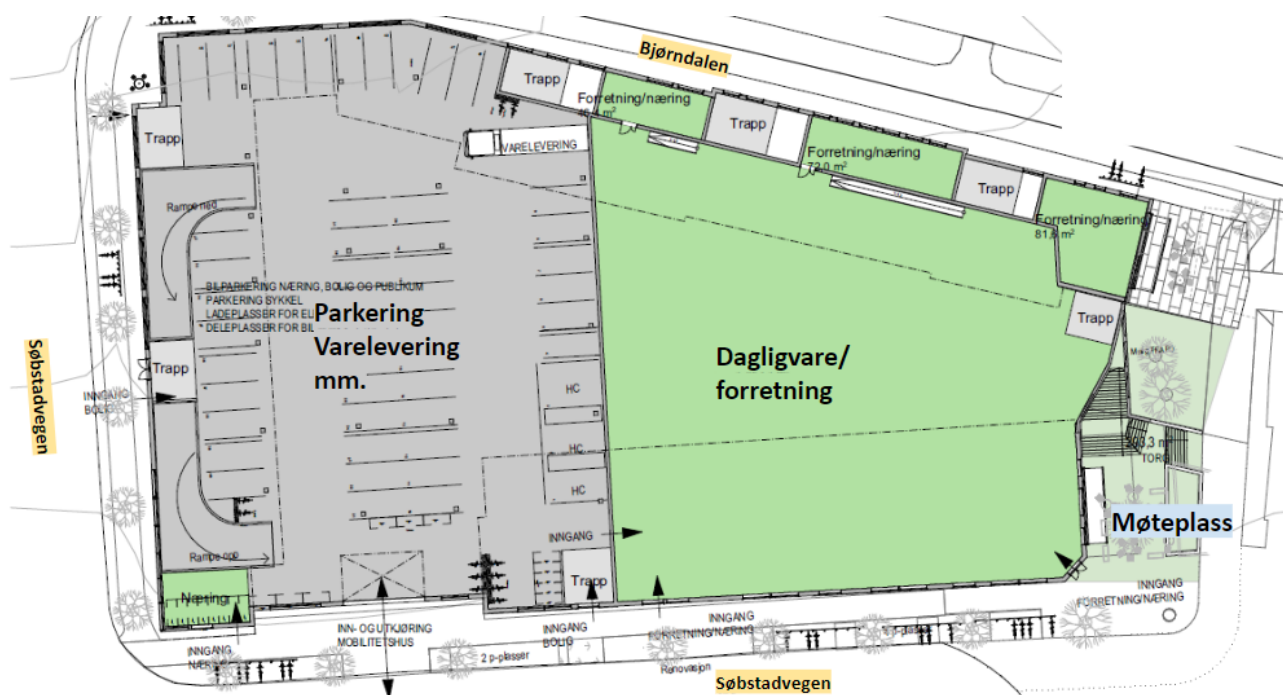
Utforming av gatene og fasadeliv

Det er viktig at planområdet, med sin sentrale plassering i Heimdal sentrum, bidrar til et attraktivt og levende bymiljø. Fasader og utformingen av førsteetasjene spiller en avgjørende rolle for hvordan sentrum oppleves, spesielt med tanke på nærheten til Søbstadvegen og Bjørndalen, som er viktige ferdselsårer til flere målpunkter i området.

Planforslaget viser en første etasje mot Søbstadvegen, som i hovedsak rommer en dagligvarebutikk og parkering. Det har byplankontoret erfaring med at vil gjøre at fasadene blir lukkede, slik at kvartalet kan bli lite attraktivt å ferdes langs.

Forslagstiller har som avbøtende tiltak lagt inn flere små næringsareal mot både Bjørndalen og Søbstadvegen, og har illustrert flere innganger til dagligvarebutikken, og har sikret i bestemmelsene i § 5.2.3 at fasader mot bakkeplan skal ha et åpent og transparent uttrykk med stor andel glass i første etasje. Det er en god start, men byplankontoret er fortsatt bekymret for at de dominerende funksjonene dagligvarebutikk og parkeringsareal mot Søbstadvegen ikke i tilstrekkelig grad vil bidra til et levende byliv.

For å forbedre bylivet langs Søbstadvegen mener vi at det bør inkluderes flere utadrettede funksjoner som butikker, kafeer og mindre forretningslokaler. En variert bruk av første etasje, gjerne med uteservering, vil gjøre området mer innbydende for både beboere og besøkende.



Figur 14 Plan 1 består av dagligvareforretning, parkering og varelevering.

Videre vurderer Byplankontoret det som uheldig at parkering er plassert på bakkeplan mot Søbstadvegen, da dette gir en dominerende plassering. For å styrke Søbstadvegens rolle som en levende bygate, bør parkeringen flyttes under bakkenivå. Det er også ønskelig at dagligvarebutikken vurderes plassert enten under bakken eller i sokkeletasjen mot Bjørndalen, for å bedre tilpasse bygningen til områdets småbykarakter. Selv om det er gjort forsøk på variasjon i fasaden og flere innganger, burde innholdet og plasseringen av funksjoner i første etasje mot Søbstadvegen vært annerledes for å skape et levende bymiljø.

Planforslaget legger til rette for å etablere mindre butikklokaler og boliginnganger langs østfasaden mot Bjørndalen, noe som vurderes som positivt. Dette tiltaket skaper aktivitet langs førsteetasjen mot Bjørndalen, som er en viktig ferdselsåre for fotgjengere og syklister.



Figur 15 Fasade mot Bjørndalen og Søbstadvegen nord for planområdet.

Illustrasjonen under viser fasaden mot Søbstadvegen i nord, utformet med glassfasade som gir innsyn til parkeringsplasser og en parkeringsrampe. Dette er fasaden som møter reisende til Heimdal sentrum nordfra, når man kommer opp gjennom Bjørndalen. Til tross for den åpne glassflaten, skaper den lukkede funksjonen en lite inviterende og lite hyggelig fasade å ferdes langs. Slik det er skissert, bidrar ikke denne løsningen til et levende og attraktivt bymiljø.



Figur 16 Fasade mot Søbstadvegen i nord. Første etasje består i hovedsak av parkeringsareal.

Parkering og trafikk

Planforslaget omfatter parkering både i første etasje og kjeller, og beskrives som et mobilitetshus som skal romme flere funksjoner. Det foreslås en parkeringsdekning på minimum 0,1 og maksimum 0,9 plasser per 70 m² BRA eller per boenhet, noe som overstiger kravene i ny KPA som ligger på maksimalt 0,7. Byplankontoret mener at parkeringsdekningen for boligene bør reduseres ytterligere, spesielt med tanke på planområdets nærhet til alt av service og handel, kollektivtransport og hovedsykkelvegnett.

Antallet planlagte bilparkeringsplasser for næring/forretning i planforslaget ligger over makskravet på 1,0 plasser per 100 m² BRA i ny KPA. Planforslaget tillater ca. 50 parkeringsplasser, som utgjør omtrent 1,9 plasser per 100 m² BRA. Økningen begrunnes med at parkeringsplasser fra Heimdal sentrum fjernes og plasseres i mobilitetshuset. Det er imidlertid ikke sikret at andre plasser i sentrum faktisk fjernes, noe som kan føre til en netto økning i

antallet parkeringsplasser. I tillegg åpner reguleringsbestemmelsene for offentlig parkering i mobilitetshuset, men det er ikke juridisk grunnlag for å sikre slike plasser i et privat anlegg. For at dette ikke føre til økning av parkeringsplasser i Heimdal sentrum, er det behov for tiltak som fjerner andre plasser og/eller avtaler om drift av offentlige plasser i denne planen. Dette forutsetter andre parallelle prosesser utover hva som kan sikres i planforslaget.

Illustrasjonene av planløsningen for parkeringsplasser viser at planforslaget legger opp til omtrent 94 parkeringsplasser totalt, fordelt på 46 for bolig og 48 for næring. Sett bort fra eventuelle plasser som er ønsket sikret til offentlig bruk og som samtidig erstatter annen parkering, vurderer Byplankontoret at prosjektets egen parkering for bolig bør reduseres, gitt den sentrale beliggenheten. I tillegg anbefales det at det maksimalt legges til rette for 1 parkeringsplass per 100 m² næring. I lys av kommunens forpliktelser opp mot nullvekstmålet, mener Byplankontoret det er grunn til å være ekstra restriktiv med parkering her.

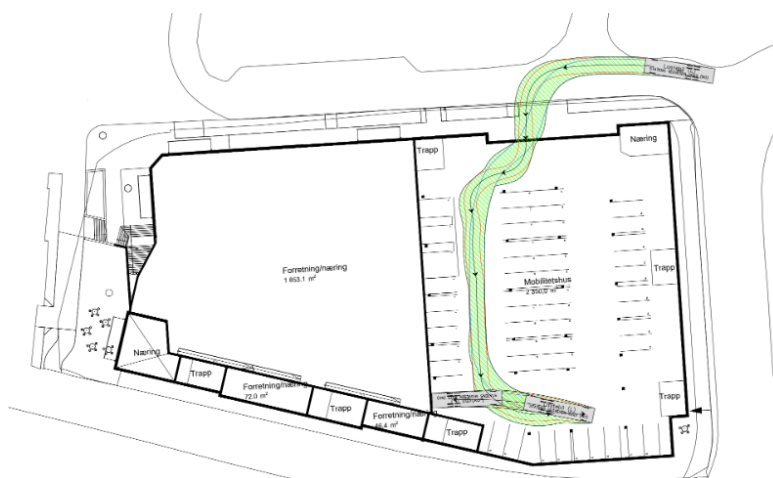
Planforslaget inkluderer omtrent 320 sykkelparkeringsplasser for bolig og næring, med areal for både innendørs og utendørs parkering. En betydelig del av plassene er plassert innendørs, mens andre er i møbleringssonen og annen veggrunn langs Søbstadvegen. For å sikre at Søbstadvegen fremstår som en levende bygate, er det viktig å være oppmerksom på at mange sykkelparkeringsplasser langs veien kan skape en barriere i gatemiljøet. Det er derfor nødvendig å finne en god balanse mellom sykkelparkering og et attraktivt bymiljø.

Trafikk

Planforslaget vil påvirke den trafikale situasjonen i området, spesielt i kombinasjon med naboplanen i sørvest, som omhandler Heimdal helse- og velferdssenter. Søbstadvegen vil få økt trafikk med anslagsvis 2670 turer per årsdøgn, en økning på rundt 1770 turer fra dagens nivå. Trafikkøkningen vil imidlertid hovedsakelig begrense seg til avkjørselen til prosjektet, slik at Søbstadvegen og boligene lengre inn i gaten i mindre grad vil merke denne økningen. Byplankontoret vurderer trafikken som akseptabel, men peker på at en lavere parkeringsdekning, vil kunne forbedre situasjonen ytterligere.

Varelevering

I planforslaget er det foreslått varelevering innendørs, noe Byplankontoret vurderer som utfordrende. Selv om sporing med 12 meter lange lastebiler viser at inn- og utkjøring gjennom mobilitetshuset fungerer greit, kan blindsoner og rygging av varebiler skape konflikter med fotgjengere og syklist. Parkeringsplasser kan også hindre effektiv varelevering. Byplankontoret har bedt



forslagsstiller om å vurdere utendørs varelevering, med henvisning til prosjekter som Lilleby, hvor varelevering for Kiwi og Coop skjer i lommer utenfor bebyggelsen. Da kunne den 6 meter høye sokkelen vært redusert i høyde. Forslagsstiller argumenterer imidlertid for at innendørs varelevering er mest hensiktsmessig for dette prosjektet, med hensyn til metrobuss, situasjonen rundt torget, utformingen av Søbstadvegen, og gang-/sykkelløsningen mot Bjørndalen.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk

Byplankontoret vurderer at planforslaget har for mange parkeringsplasser for boliger og næring, og er ikke i tråd med [nullvekstmålet for personbiltrafikk](#). Selv om parkeringskravet for boliger er redusert fra gjeldende krav, har man drastisk økt antallet parkeringsplasser for næringsvirksomheten. Byplankontoret mener at planområdets sentrale beliggenhet, med nærhet til viktige transportknutepunkter som bussholdeplasser med blant annet to metrobuslinjer, jernbanestasjon og hovedsykkelrute, gjør det unødvendig å ha så mange parkeringsplasser. Den gode kollektivdekningen og tilgjengeligheten til hverdagsfunksjoner som skoler, barnehager og butikker, tilsier at det bør legges større vekt på å fremme miljøvennlige transportalternativer. Byplankontoret mener at antallet parkeringsplasser må reduseres.

Figur 17 Foreslått varelevering innendørs i mobilitetshuset, med innkjøring fra Søbstadvegen i vest.

Bokvalitet

Felles uterom over bakkeplan

Prosjektet oppnår et minste uteoppholdsareal tilsvarende 30 m² per 100 kvm BRA / 30 kvm per boenhet i tråd med ny KPA (ikke rettskraftig), mens gjeldende KPA krever 50 m². Byplankontoret vurderer det som akseptabelt å legge til rette for kun 30 m² i planen, selv om ny KPA enda ikke er rettskraftig, men at plasseringen av uterom på taket av sokkeletasjen kan ha flere negative konsekvenser. Sentrumet på Heimdal har klare bymessige kvaliteter, men også utfordringer; byrommet på Heimdal torg fikk dårligst score av alle undersøkte byrom i 2023 (bylivsundersøkelsen). Undersøkelsen viser at byrommet ikke oppleves som trygt nok til å la barn leke fritt. Uterom plassert høyt over bakken skaper en avstand mellom beboerne og det offentlige rom, noe som reduserer muligheten for visuell og fysisk interaksjon med omgivelsene. I tillegg reduseres muligheten for å skape tilgjengelige uterom og urbane kvaliteter i øyehøyde.

Forslagstiller har lagt inn trapper opp til uterommet for å avbøte på dette. Trappen kan brukes av mange, men ikke alle. Fortsatt vi de med rullestol eller med barnevogn måtte bruke heisen for å komme fra gata til felles uterom 6 meter over bakken.

For å sikre bedre bokvalitet og styrke integreringen med det omkringliggende bymiljøet, anbefaler Byplankontoret at uterommene vurderes plassert nærmere bakkenivå. Dette vil ikke bare forbedre tilgjengeligheten, men også fremme en mer sammenhengende og inkluderende bystruktur der beboerne får enklere tilgang til offentlige rom og tjenester.

Støy

Planområdet er utsatt for støy fra veitrafikk og jernbanen i øst. I planforslaget er de fleste

leilighetene plassert slik at de vender mot gårdsrom, noe som gir mulighet for at soverom og oppholdsrom kan plasseres i stille soner. Reguleringsbestemmelsene åpner for at noen hjørneleiligheter ikke vil oppnå tilfredsstillende støynivå; for disse leilighetene foreslås det kompensierende tiltak som dempet fasade, gode fellesutendørsarealer, felles innendørsareal, samt tilgang til lys, utsikt og solfylte områder.

Sol- og skyggevirkninger

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

Skolekapasitet

Planområdet ligger i skolekretsen til Stabbursmoen barneskole og Åsheim ungdomsskole. Det er begrenset skolekapasitet i området, men dette er planlagt utbedret ved bygging av nye Stabbursmoen skole som vil bli en ren barneskole.

4. Konsekvenser for sosial bærekraft

Fortettingen av Søbstadvegen 3 og 5 er et positivt tiltak, da det kan gi økt aktivitet og liv i området. Ved å tilrettelegge for flere boliger og næringsfunksjoner, vil fortettingen bidra til en mer levende bystruktur som fremmer sosial interaksjon.

I tillegg kan fortettingen bidra til en bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, som kollektivtransport og gang- og sykkelveier, noe som fremmer bærekraftig mobilitet. Gjennom fortetting med kvalitet og en styrking av stedets identitet kan Heimdal bli et hyggeligere og mer samlende sted som folk føler tilhørighet til.

5. Konsekvenser for næring

Planområdet består i dag av et næringsbygg i to etasjer og en nedlagt bensinstasjon, der enkelte bedrifter, inkludert spisestedet Stjernegrillen, holder til. Flere leietakere har allerede fått nye lokaler og planlegger å flytte.

Planforslaget åpner for at både eksisterende og nye bedrifter kan etablere seg i tilrettelagte forretnings- og næringsarealer i området. Dette kan styrke det lokale næringslivet ved å tilby lokaler som tilpasses ulike virksomheter, og dermed skape flere arbeidsplasser og økt verdiskaping. En variert næringsstruktur kan også tiltrekke flere besøkende, noe som vil stimulere til økt aktivitet og liv i området.

Flere beboere i Heimdal sentrum kan også føre til en styrking av lokaløkonomien, ettersom det kan øke etterspørselen etter tjenester og varer i nærområdet.

6. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Fortetting av tomten vil fremme gange og sykling, da det blir flere boliger nært et stort

kollektivknutepunkt. Parkeringsdekningen er satt lavere enn i gjeldende KPA, men ikke lavt som i ny KPA

7. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Planen vil ikke ha økonomiske virkninger for Trondheim kommune.

8. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart ble sendt til offentlige og private instanser, lag og aktuelle organisasjoner den 15.03.2024, med høringsfrist 12.04.2024. Varsel ble i tillegg kunngjort i Adresseavisa. Det ble i varslingsperioden arrangert et digitalt informasjonsmøte den 03.04.2024.

Hovedtemaene i innspillene er manglende stedstilpasning, bekymring for trafiksikkerhet, støy og miljøhensyn, manglende tilrettelegging for barn og unge i Heimdal sentrum, og behovet for å sikre god kollektivtrafikkinfrastruktur i Heimdal sentrum.

9. Byplankontorets anbefaling

Argumenter for planforslaget:

- I tråd med vedtatt arealbruk i gammel og ny KPA.
- Flere boliger i kollektivknutepunktet, der det er lett å reise med grønne reiser.
- Fortettingen vil styrke Heimdal sentrum med flere kvaliteter, funksjoner og boliger, noe som vil gi økt aktivitet og byliv.
- God materialbruk, fargebruk og fasadeinndeling.
- Positivt med mindre arealer for næring, fellesarealer og boliginn ganger langs Bjørndalen.

Argumenter mot planforslaget:

- Høy tetthet og bebyggelse som ikke passer inn i den eksisterende småhusbebyggelsen i området.
- Forringer siktlinjer
- Bygningstypen med næringsetasje og boliger oppå gir flere ulemper.
- Høy første etasje med dagligvarebutikk og parering, gir lukkede fasader mot Søbstadvegen i vest.
- For mange parkeringsplasser
- Innendørs varelevering gir flere ulemper.

Det er mye bra i planforslaget. En utvikling her vil være positivt for Heimdal sentrum, og det er mange gode grep i utforming av fasadene, i fargebruk og forming av takene i prosjektet. Byplankontoret anbefaler allikevel at planforslaget avvises nå, og bearbeides mer før ny behandling og offentlig ettersyn. Bebyggelsen bør reduseres i høyde for å sikre bedre stedstilpassing. I tillegg bør antallet parkeringsplasser reduseres, gitt områdets nærhet til kollektivtransport og sentrum. De bør også flyttes bort fra gateplan.

Byplankontoret mener det bør ses på en løsning hvor en todeling av kvartalet ivaretar siktlinje fra Ole L. Kolstads veg, alternativt at sikten herfra får et bedre fondmotiv enn parkeringshusets innkjøring. Sokkelen bør reduseres i høyde og utstrekning slik at uterommet på taket ikke er like frakoblet bystrukturen rundt, men omtrent på nivå med Søbstadvegen. Mindre plass til

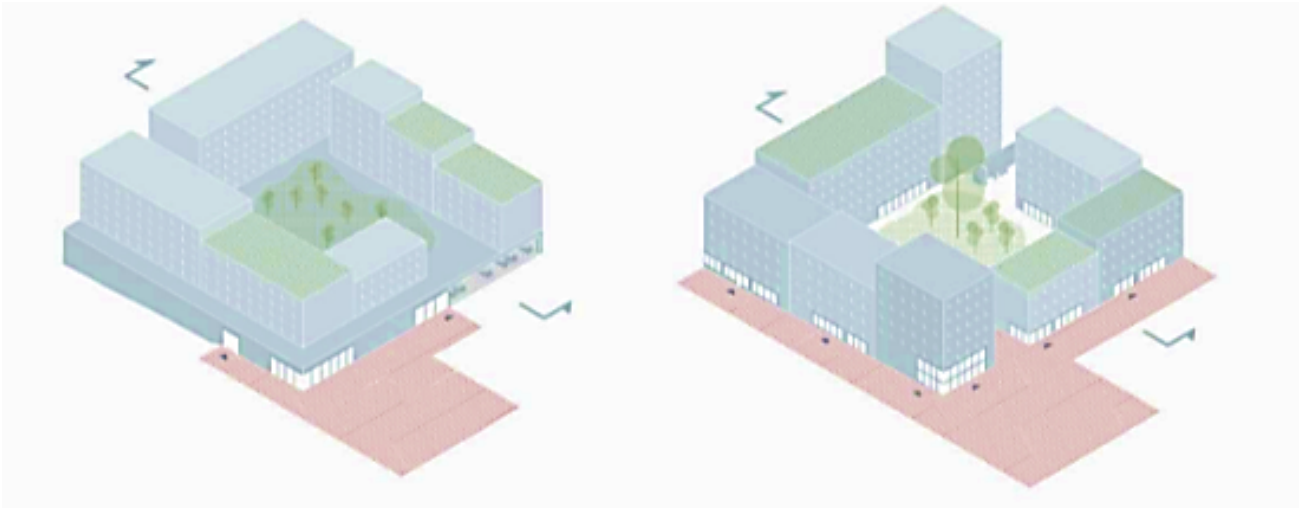
parkering i en slik løsning ville være positivt for nullvekstmålet, alternativt bør parkeringen i sin helhet legges under bakken. Støy inn i kvartalet kunne vært avhjulpet med delvis kontorformål på de mest støyutsatte arealene

Illustrasjonen under viser viktige forhold som bør vektlegges. Enkelte forhold er allerede delvis ivare tatt, men bør styrkes eller videreutvikles. Fortetting av Søbstadvegen 3 og 5 må skje med kvalitet og tilpasses både kulturmiljøet og områdets karakter for å sikre en stedstilpasset utvikling som styrker Heimdal sentrum.



Figur 17 Viktige hensyn som må vektlegges i planforslaget.

Figur 18 under viser et fylt kvartal med innvendig kommunikasjon, og uterom på tak, som fører til lite attraktive fasader mot omgivelsene. Illustrasjonen til høyre viser hvordan et tradisjonelt bymessig kvartal er bygd opp, hvor uterommet inne i kvartalet får være en forlengelse av byrommet og bygatene rundt kvartalet.



Figur18 Utforming av kvartaler. Uterom på tak vs. tradisjonelt bymessig kvartal.

Dersom Byutviklingsutvalget ønsker å sende planforslaget på høring og offentlig ettersyn slik det foreligger, gjør Byplankontoret oppmerksom på følgende forhold som bør sikres bedre til sluttbehandling:

- For de høyeste bygningene (i L-form) viser plankartet en generell tillatt høyde på kote 160-168 på hele volumet. Dette betyr det samme som tillatt kotehøyde 168, og den illustrerte variasjonen i høyde er ikke sikret. Dette må deles opp tydeligere i plankartet.
- Trappa fra torget opp til uterommet på sokkelen bør jobbes videre med. Den er viktig for kobling og tilgjengelighet. Bestemmelse § 5.2.5 krever at den skal være «raus og bred» men det bør formuleres forpliktende krav til kvalitet og bredde. En god og bred trapp tar litt plass og det må gjøres nærmere vurderinger av plasseringen sett i forhold til torgareal og plasseringen innover i kvartalet. Plasseringen bør bestemmes i plankart med bestemmelsesområde.
- Bestemmelse § 5.2.3 om utforming har mange gode intensjoner, men bør gjøres mer forpliktende og mindre åpen for tolkning. Ellers kan det bli vanskelig å sikre intensjonene fullt ut ved byggesaksbehandling. Det tillates også balkonger, tak og takutstikk inntil 1 meter ut over offentlige arealer. Dette bør vurderes nærmere og kan gi utfordringer for drift.
- Tillatte overbygg på tak (heishus, tekniske anlegg etc) på inntil 4,5 meter på inntil 10 % av takflaten, samt pergola, drivhus, rekkverk (takterrasser) bør illustreres for at saken skal være best mulig opplyst.
- Det tillates inntil 60 % småleiligheter (1- og 2-roms). Det kan vurderes om dette bør nedjusteres noe.

10. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å avvise forslag til detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak, datert

11.06.2024, og beskrevet i forslagsstillers bestemmelser og planbeskrivelse, begge datert 10.06.2024.

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

Vedlegg som følger den politiske saken:

- Vedlegg 1: Forslagsstillers planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Forslagsstillers reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Forslagsstillers stedsanalyse
- Vedlegg 5: Illustrasjonshefte inkl. sol og skyggeanalyse
- Vedlegg 6: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 7: Gateoppriss og fjernvirkning
- Vedlegg 8: ROS-analyse
- Vedlegg 9: Sporing renovasjon og varelevering
- Vedlegg 10: Internt samrådsmatrise
- Vedlegg 11: Merknadsbehandling

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring:

- Vedlegg 12: Geoteknisk utredning
- Vedlegg 13: Støyrapport
- Vedlegg 14: Luftkvalitet
- Vedlegg 15: VA- utredning
- Vedlegg 16: Trafikkanalyse
- Vedlegg 17: Lokalklima