

# Saksfremlegg

## Søbstadvegen 3 og 5 - detaljregulering til offentlig ettersyn

2024/32093

### Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring med følgende endringer:

1. Bebyggelsens høyder må reduseres til mellom 4-6 etasjer og det må sikres varierte høyder i plankart og bestemmelser. Oppdaterte illustrasjoner må følge planen ut på høring.
2. Parkeringsbestemmelsene må endres slik at de er i tråd med nylig vedtatt KPA.
3. Trapp mellom torg og uterom må sikres bedre i bestemmelsene med krav til bredde og plassering. Kobling mellom bakkeplan og uterom må styrkes.
4. Tillatte overbygg på tak (heishus, tekniske anlegg etc) på inntil 4,5 meter på inntil 10 % av takflaten, samt pergola, drivhus, rekkverk (takterrasser) må illustreres for at saken skal være best mulig opplyst.
5. Leilighetsfordelingen må endres slik at det tillates en mindre andel småleiligheter enn det som ligger i planforslaget (60% 1- og 2-roms).

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.

### Sammendrag

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.

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.

Byrådet mener planforslaget må bearbeides før det kan sendes ut på offentlig ettersyn. Byrådet innstiller derfor på at planen sendes på høring men med en del omfattende endringer når det gjelder høyde, form, parkering og leilighetsfordeling.

## Bakgrunn

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

Tidligere vedtak i saken:

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 boligens 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.

## Fakta

Planområdet er 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 hovedsykkelveinet, 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.

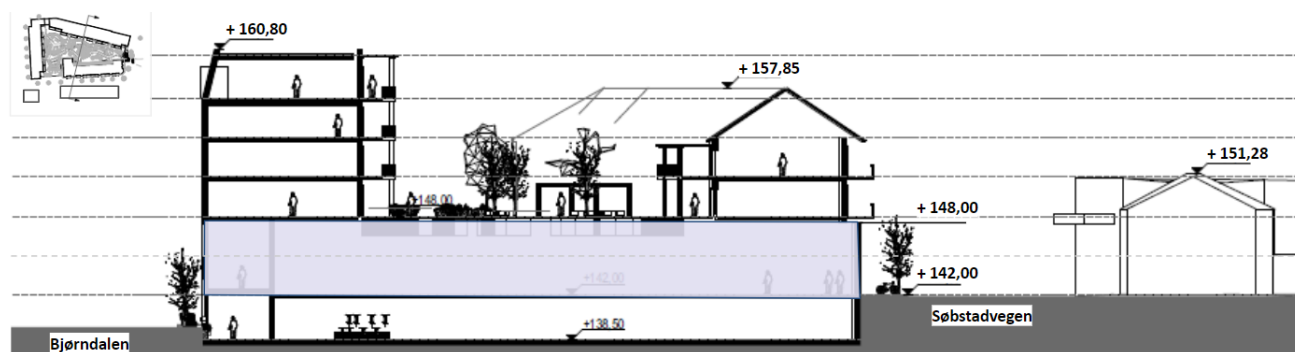
Planlagt bebyggelse Den planlagte bebyggelsen består av en sammenhengende sokkel i to etasjer. Den øverste sokkeletasjen rommer dagligvarebutikk, parkering og varelevering. Etasjen er 6 meter høy og dekker store deler av eiendommen. På grunn av terrengforskjellen ligger etasjen på bakkenivå mot Søbstadvegen, 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.

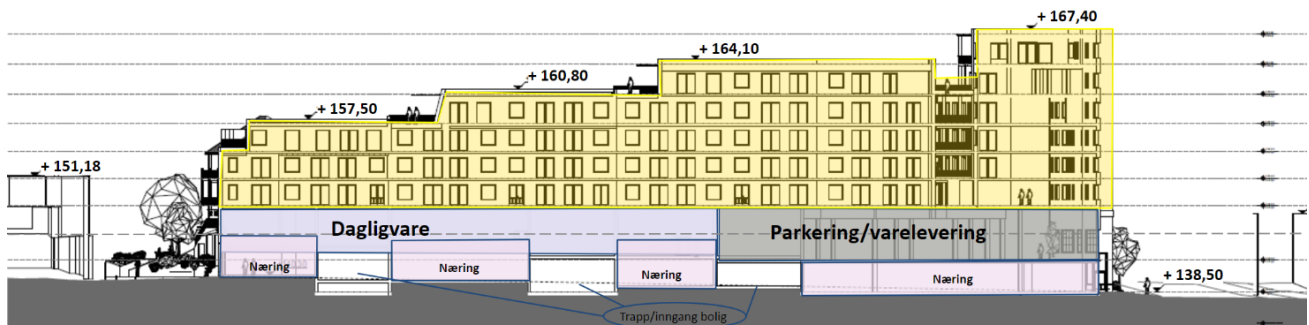


Figur 4 Planforslaget sett mot nord. Den røde linja viser uterommet på tak, et nivå på 6 meter over Søbstadvegen og enda høyere over Bjørndalen.

Øverste sokkeletasje er 6 meter høy, noe som vil oppleves som to etasjer, siden en boligetasje 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 terrenget på det høyeste.

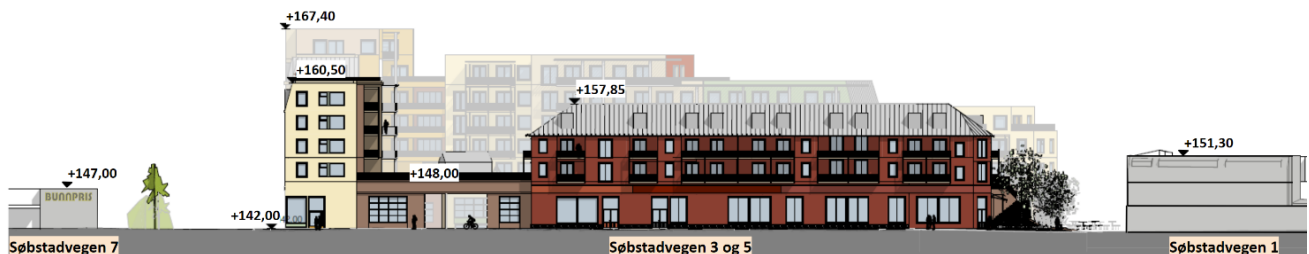


Figur 5 Snittet viser sokkeletasjen i lilla og terrengforskjellen mellom gatene, med eksisterende bebyggelse til høyre.



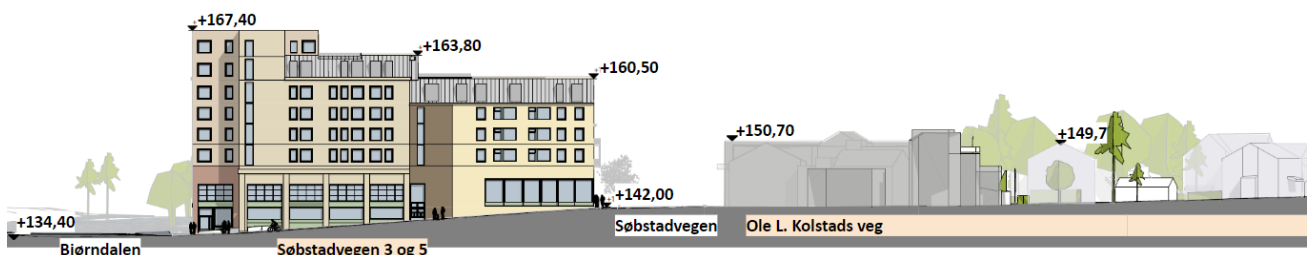
Figur 6 Snittet viser foreslåtte høyder mot Bjørndalen. Eksisterende bebyggelse er vist i hvitt til venstre og til høyre.

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 tilsvarer 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> BRA brukes som gjennomsnittstørrelse 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 m<sup>2</sup> BRA. Øvrig forretning-/næringsareal tillates med inntil 600 m<sup>2</sup> BRA.

### Uteoppholdsareal

Boligenes uteoppholdsarealer planlegges løst på taket over første etasje og på private balkonger eller terrasser. Bygningsvolumet skjermer 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 m<sup>2</sup> 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 uterom 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 ladeplasser, 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 m<sup>2</sup> 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 100m<sup>2</sup> næring. Ny KPA tillater maks 1,0. Bilparkering for næringsdelen vil være plassert i sokkeletasjen, mens parkeringkjeller vil benyttes for boligene.

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

### Utfordringer i planforslaget

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. Fotgjengervennlige 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

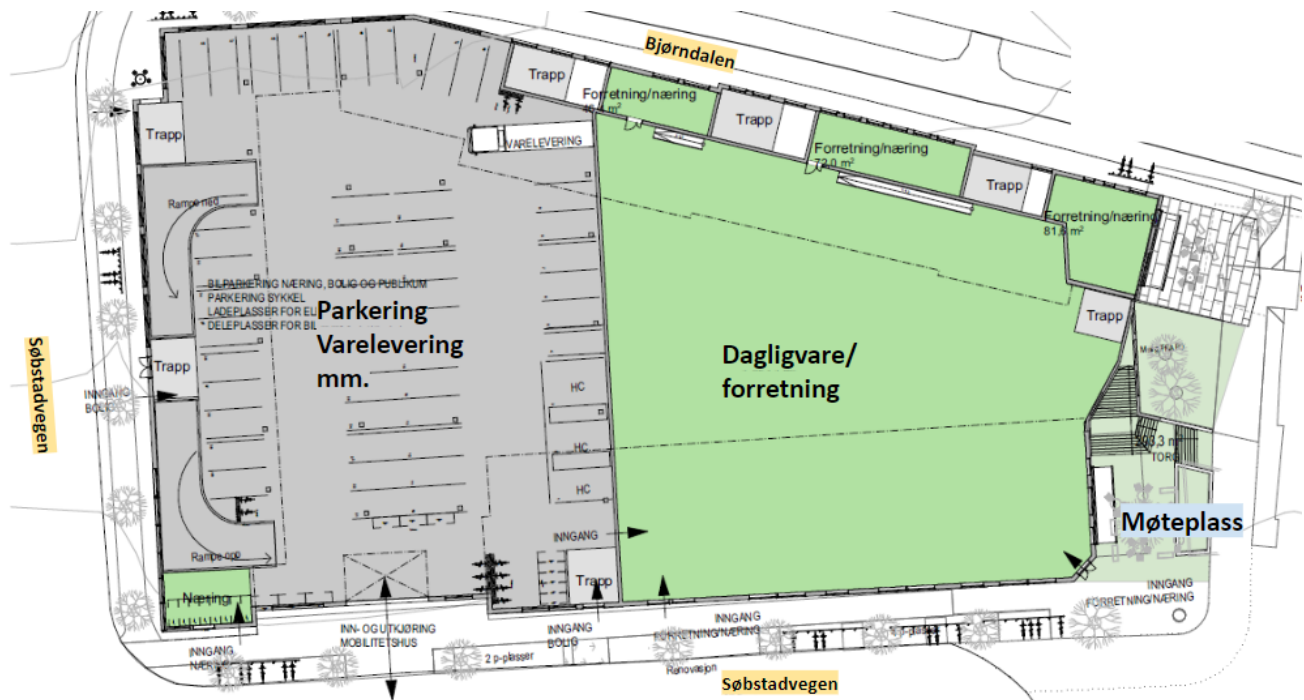
Det er viktig at planområdet, med sin sentrale plassering i Heimdal sentrum, bidrar til et attraktivt og levende bymiljø. Fasader og utformingen av førsteetasjene spiller en avgjørende rolle for hvordan sentrum oppleves, spesielt med tanke på nærheten til Søbstadvegen og Bjørndalen, som er viktige ferdselsårer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



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

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BRA i ny KPA. Planforslaget tillater ca. 50 parkeringsplasser, som utgjør omtrent 1,9 plasser per 100 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> næring. I lys av kommunens forpliktelser opp mot nullvekstmålet, mener Byplankontoret det er grunn til å være ekstra restriktiv med parkering her.

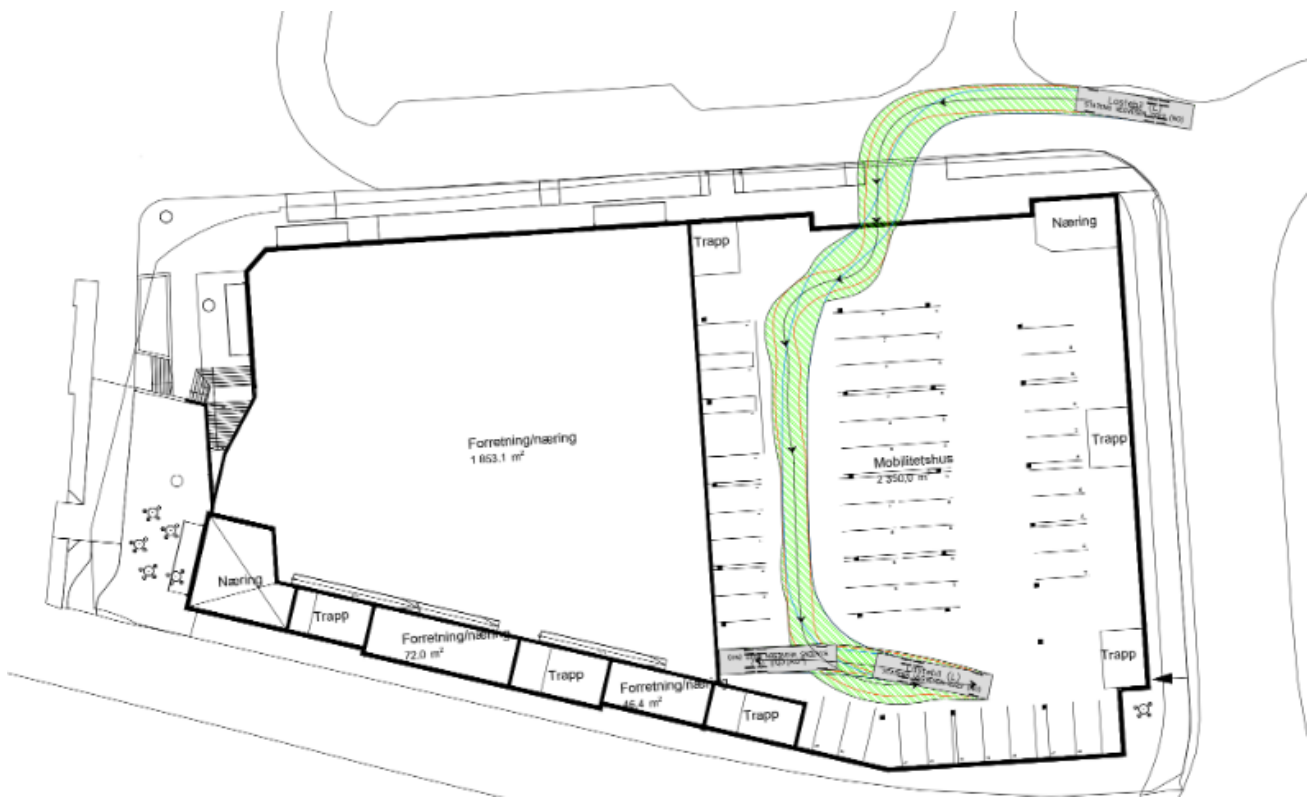
Planforslaget inkluderer omtrent 320 sykkelparkingsplasser for bolig og næring, med areal for både innendørs og utendørs parkering. En betydelig del av plassene er plassert innendørs, mens andre er i møbleringssonen og annen veggrunn langs Søbstadvegen. For å sikre at Søbstadvegen fremstår som en levende bygate, er det viktig å være oppmerksom på at mange sykkelparkingsplasser 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 syklistene. 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.



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

### 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.

### Bokvalitet

#### *Felles uterom over bakkeplan*

Prosjektet oppnår et minste uteoppholdsareal tilsvarende 30 m<sup>2</sup> per 100 kvm BRA / 30 kvm per boenhet i tråd med ny KPA (ikke rettskraftig), mens gjeldende KPA krever 50 m<sup>2</sup>. Byplankontoret vurderer det som akseptabelt å legge til rette for kun 30 m<sup>2</sup> 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 mot stille side. 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 skyggevirksomheter

Planområdet ligger fordelaktig til når det gjelder sol- og skyggevirksomheter. 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.

## **Byrådets vurdering**

Byrådet er opptatt av å videreutvikle gode lokalsamfunn og sentrumsområder i tettstedene som ligger utenfor bykjernen, som for eksempel Heimdal. Søbstadvegen 3 og 5 ligger tett på Heimdal sentrum, oppå kollektivknutepunktet, og er i nylig vedtatt kommuneplanens arealdel avsatt til byggesone 1. En utvikling her vil være positivt for Heimdal sentrum og i tråd med vedtatte mål om å bygge tett på kollektivknutepunkt og lokalsenter.

Byrådet er opptatt at av det må fortettes med kvalitet på en hensynsfull måte overfor omgivelsene og strøkskarakteren i de enkelte bydelene, og at det kun bygges høyhus i områder som egner seg for dette. Strøkskarakteren på Heimdal er relativt lav bebyggelse på 3-4 etasjer. Selv om byggesone 1 legger føringer for høy utnyttelse, ligger også byggesonen inntil hensynssone kulturmiljø og utvikling må tilpasses omkringliggende strukturer, slik at Heimdals identitet blir ivaretatt. For å nå klima- og naturmålene er det avgjørende at vi utnytter arealene effektivt. Byrådet mener prosjektet er for høyt og ruvende, men at det er gjort grep for å sikre kvalitet i prosjektet gjennom utforming av fasader, fargebruk og takform. Byrådet anbefaler likevel at bebyggelsen reduseres til mellom 4-6 etasjer og at det sikres variasjon i høydene.

Prosjektet har i oversendt forslag et for stort brudd med omkringliggende bebyggelse og ivaretar ikke Heimdal som et attraktivt lokalsentrum med gode kvaliteter. Høydene som ligger i planforslaget nå gir bebyggelse som er over 5 etasjer høyere enn dagens bebyggelse i området. Dette gir ikke et fortettingsprosjekt som ivaretar strøkskarakter eller tilgrensende hensynssone kulturmiljø. Byrådet mener derfor at bebyggelsen kan variere mellom 4-6 etasjer. Dette er fremdeles høyt sammenlignet med eksisterende bebyggelse og det må i videre behandling fortsatt jobbes med stedstilpasning og arkitektur. Det foreslås også et vedtakspunkt om illustrering av tillatte overbygg på tak, da dette har betydning for bebyggelsens virkninger.

Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning som er høyere enn det åpnes for i KPA som nylig er vedtatt. Byrådet mener parkeringsdekningen må følge kravene satt i vedtatt KPA både for næring og bolig. Planområdet ligger tett på kollektivknutepunktet på Heimdal med både Metrobuss og tog. I tillegg er det gangavstand til et stort lokalsentrum Heimdal, der de fleste hverdagsbehov kan dekkes.

For å sikre attraktive omgivelser er det viktig med gode byrom og forbindelser. I planforslaget er det lagt opp til at det skal etableres et lite torg utenfor dagligvarebutikken i sør. Dette er et positivt tiltak, men siden uterommene planlegges på tak må det sikres at det blir gode forbindelser mellom nivåene. Trapp mellom torg og uterom må sikres med krav til bredde og plassering til sluttbehandling. Det er også viktig at koblingen mellom bakkeplan og uterom styrkes slik at det fremstår som åpent og tilgjengelig.

Planen åpner for at det bygges inntil 60 % ett og toromsleiligheter. Byrådet er bekymret for at en så høy andel små leiligheter kan bidra til at det blir hyppig utskifting av beboere og et lite stabilt bomiljø. Byrådet mener området rundt Heimdal sentrum har god tilgjengelighet av familieboliger og at det er viktig at det tilføres en variert boligsammensetning der det også blir mulig for mindre husholdninger å etablere seg. I planen åpner imidlertid for en stor andel små leiligheter, og det er ønskelig at andelen små leiligheter i prosjektet reduseres. Det er viktig at leilighetene sikres andre kvaliteter som gjør at god bokvalitet blir ivarettatt. Dette må sees i sammenheng med at bebyggelsen reduseres.

Byrådet er ikke enig med fagenheten om at planforslaget skal avvises, men anbefaler planen lagt ut på høring med en del endringer.

### **Konsekvenser for klima og det 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.

### **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

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.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planen vil ikke ha økonomiske virkninger for Trondheim kommune.

### **Byrådets konklusjon**

Byrådet innstiller på at planen legges ut på høring, men med en del endringer. Prosjektet er for stort og omfattende, slik at det må gjøres endringer på høyde og utforming for å sikre stedstilpasning til Heimdal sentrum. Det er tatt inn vedtakspunkter om høyde, utforming, parkering og leilighetssammensetning. Byrådet mener illustrasjoner må oppdateres i tråd med vedtaket før planen kan sendes på høring.

Byrådet i Trondheim, 07.11.2024

Kristian Dahlberg Hauge  
byrådsleder

Lars Viko Gaupset  
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Søbstadvegen 3 og 5, detaljregulering - Fagnotat
- 2 Planbeskrivelse Søbstadvegen 3 og 5
- 3 2. Plankart Søbstadvegen 3 og 5
- 4 3. Reguleringsbestemmelser Søbstadvegen 3 og 5
- 5 4. Stedsanalyse
- 6 5. Illustrasjonshefte inkl. sol- og skyggeanalyse
- 7 6. Illustrasjonsplan
- 8 7. Gateoppriss og fjernvirkning



- 9 8. ROS-analyse
- 10 9. Sporing renovasjon og varelevering
- 11 10. Internt samrådsmatrise
- 12 11. Merknadsbehandling