



Fagnotat

Vår ref.
2023/8413

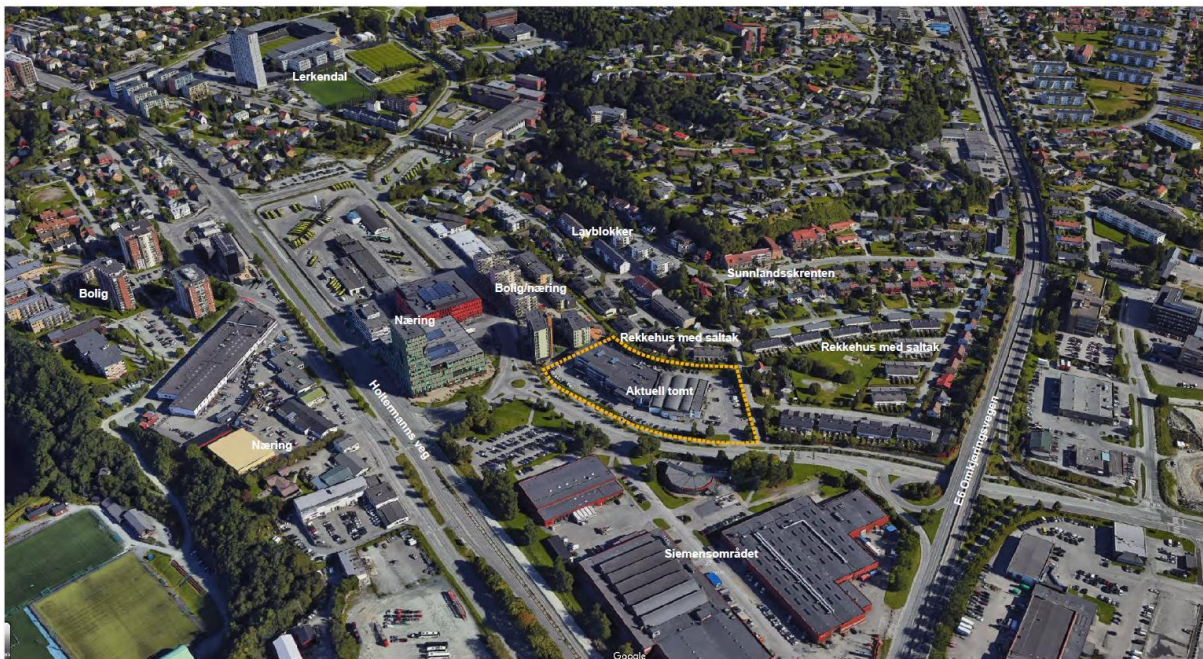
Vår dato
12.05.2025

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

Bratsbergvegen 2, detaljregulering - offentlig ettersyn

1. Hva gjelder notatet

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for boliger med noen studentboliger, utadvendte virksomheter med tilhørende utearealer og møteplasser. Plangrepet er en kvartalsstruktur med tre gårdsrom som bindes sammen med gangforbindelser og grønnstruktur, der bebyggelsen brukes som støyskjerm mot Bratsbergvegen.



Skråfoto av dagens situasjon der planområdet fremgår med gul stiplede linje. Kilde: Skibnes Arkitekter AS

Hovedutfordringen er at planforslaget avviker vesentlig fra områdeplanen for Tempe og Sorgenfri som skal sluttbehandles. En del av avvikene under er et resultat av det pågående arbeidet med områdeplan og var ikke i områdeplanforslaget som lå ute på høring.

- a)** Det foreslås bilparkeringskjeller innenfor planområdet, mens områdeplanen for Tempe og Sorgenfri krever at bilparkering løses i felles mobilitetshus.
- b)** Planforslaget viderefører ikke rekkefølgekrav fra områdeplanen om mobilitetshuset og opparbeidelse av Sorgenfrivegen.
- c)** Planforslaget foreslår mindre andel innendørs fellesareal, færre sykkelparkeringsplasser for sykkelvogner og lastesykler og mindre andel soldekt uteoppholdsareal på nøkkeltidspunkt enn i områdeplanen.
- d)** Planforslaget foreslår renovasjon innenfor areal avsatt til offentlig blågrønnstruktur i områdeplanen.
- e)** Planforslaget foreslår at blågrønnstruktur reguleres privat med offentlig turveg gjennom planområdet mens i områdeplanen foreslås blågrønnstruktur regulert offentlig i sin helhet.
- f)** Det er også avvik fra områdeplanen på hvor avfallsløsningen for andre bruksformål enn bolig skal lokaliseres, da områdeplanen kun tillater at dette løses innomhus.
- g)** Planforslaget åpner opp for en stor andel av ettroms boenheter, som er i strid med områdeplanen.

Byplankontorets vurderinger av utfordringene er grundigere kommentert under hovedpunkt 4.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Bratsbergvegen 2 AS. Endelig komplett planforslag forelå 20.01.2025.

Dette fagnotatet har et høyt detaljnivå for å synliggjøre forholdet mellom dette planforslaget og pågående områdeplan. Byplankontoret anbefaler at planforslaget stanses for å omarbeides. Begrunnelse for dette fremgår av Byplankontorets vurderinger av planforslaget og konsekvenser planforslaget vil ha.

Det var tidligere tatt høyde for at planforslaget for Bratsbergvegen 2 og områdeplanen for Tempe og Sorgenfri kunne fremmes samtidig. Da det arbeides med å løse innsigelse(r) i områdeplanen, fremmes planforslaget for Bratsbergvegen 2 nå.

2. Tidligere førende vedtak

Formannskapet fattet følgende vedtak i "Orienteringssak om framdrift for områdeplan Tempe, Sorgenfri og Valøya", sak 1/23 den 10.01.2023:

Vedtak:

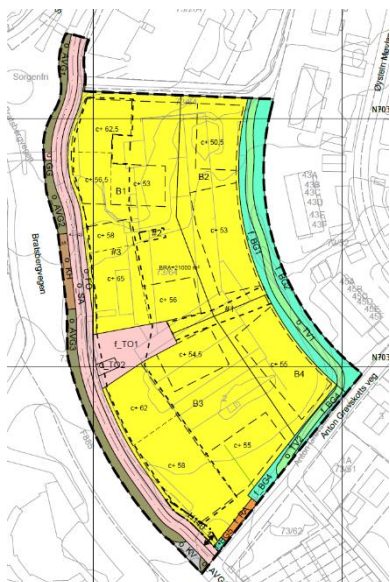
Formannskapet tar sak om framdrift for Områdeplan for Tempe og Sorgenfri, og håndtering av nye planinitiativ innenfor området, til orientering.

Saken ble fremmet for å få politisk avklaring på hvordan en skulle ta høyde for pågående og kommende plansaker innenfor området til områdeplanen mens områdeplanarbeidet pågikk. Det er viktig at området utredes og vurderes samlet og at forutsetningene for utvikling sikres i en overordnet plan, før man går i gang med store prosjekt som vil kunne ha betydning for området. Områdeplanen skal sikre forutsigbarhet for kommende detaljreguleringer. Kommunedirektøren vurderte at det beste vil være å avvente oppstart av reguleringsplaner inntil områdeplanen er sluttbehandlet. Dersom private planforslag likevel startes opp, vil de kunne behandles parallelt med områdeplanen. I så fall måtte planforslaget ved oppstart være i tråd med føringene fra forrige høringsversjon av områdeplanen. Forslagsstillere må da være klar over risikoen for at det underveis kan komme endrede forutsetninger fra arbeidet med områdeplanen.

3. Beskrivelse av planforslaget

For grundigere beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold og utdyping av planforslaget, vises det til vedlagt planbeskrivelse med vedlegg.

Planlagt arealbruk



Planlagt arealbruk er boligbebyggelse (også for studenter), renovasjon og torg, blågrønn struktur (turdrag med turvei), fortau, gangveg, sykkelanlegg, annen veggrunn og kollektivholdeplass.

Kartutsnittene viser forslag til plankart (Asplan Viak AS), og illustrasjonsplan (Skibnes Arkitekter AS)

Planlagt bebyggelse og funksjoner



Forslaget viser et bruksareal (BRA) på ca. 20600m² og høyder på 3-8 etasjer. Utnyttelsen er på 176 % og planområdets avgrensning er på ca. 16 daa. Det skal etableres minimum 200 boenheter. Innenfor felt B1-B4 tillates oppført bebyggelse med boliger og studentboliger. Første etasje mot Bratsbergvegen og torget skal ha en gjennomsnittlig etasjehøyde på minimum 4,0 meter.

Oversiktsbilde av planforslaget (Skibnes Arkitekter AS)

I første etasje tillates det etablert utadrettede virksomheter som forretninger, bevertning og tjenesteyting med inntil 800 m² BRA. Det tillates også kontorfellesskap, fellesareal og/eller bokaler i første etasje. Bokaler er et næringsareal og en bolig i samme enhet.

For leilighetssammensetning vises det til bestemmelse § 5.2.6. Planforslaget foreslår at en høy andel kan være ett-roms. Dette er i strid med områdeplanen som ikke tillater ettroms, og som har mer fokus på større boenheter og en mer variert sammensetning. Det tillates studentboliger innenfor hele planen utfra bestemmelser, mens illustrasjoner viser at disse er lokalisert innenfor felt B3 (frittliggende blokk E). Illustrasjonsmaterialet viser 226 stk boenheter som inkluderer 6 studentparhybler og 4 studentkollektiv.

Innenfor kvartalet skal det være variasjon i høyder, volumoppbygging, fasadeliv, fargebruk og arkitektonisk uttrykk. Fasadene skal ha gode visuelle kvaliteter, solide materialer, god utførelse og ha tiltalende detaljer. Fasadeutforming skal bidra til variasjon og rytme mot gater og byrom, og bidra til attraktive oppholds- og gangsoner langs fasadene. Material- og fargebruk skal hensynta eksisterende karakter i området. Bygningene skal ha farger som innbyrdes harmonerer med hverandre (bestemmelse § 5.2.5). Se illustrasjonsheftet for flere illustrasjoner. Bebyggelsen skal plasseres i landskapet slik at første etasje korresponderer med høydenivå på omkringliggende terreng/ fortausnivå, og at det sikres trinnfrie overganger ved inngangspartier (bestemmelse § 5.2.1).



Fasadeprinsipp 1:200

Fasadeprinsipp av planforslaget (Skibnes Arkitekter AS)

Planforslaget sikrer et samlet totalt innendørs felles oppholdsareal på minimum 75 m², men det er illustrert ca. 400m² innendørs fellesareal. For hva fellesarealet kan inneholde, vises det til bestemmelse § 5.2.8. Mengden innendørs felles oppholdsareal avviker fra områdeplanen der kravet er at minst 5 % BRA pr 100m² bolig skal settes av til innendørs fellesskapsløsninger. For planforslaget utgjør dette 5 % av ca. 20.000m² BRA til boligformål som gir et krav på minst 1000m² BRA til innendørs fellesskapsløsninger. Byplankontorets vurderinger om temaet fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Bokvaliteter, støy, støv og vindforhold

Planlagt bebyggelse, med fasade ut mot Bratsbergvegen, vil få støynivåer opptil Lden = 67 dB, som tilsvarer rød støysone. I illustrasjonsmaterialet er de fleste boenheter gjennomgående og har soverom eller stue mot stille side, med unntak av enkelte hjørneleiligheter som vil få dempet fasade. De leilighetene som ikke er gjennomgående, vender ut mot fellesarealet eller mot sør. Samtlige leiligheter har utsikt fra stue/hoved oppholdsrom mot landskap, grøntområde/ fellesområde eller mot gate. Balkonger og terrasser er i all hovedsak orientert slik at de får mest mulig sol. Studentboliger/ hybler kan være ensidig belyst fra nord eller øst forutsatt at de har gode lysforhold, god tilgang til uterom og tilfredsstillende støyforhold, bestemmelse § 5.2.6. Bestemmelse § 3.3 åpner opp for at inntil 10 % av boenhetene kan få dempet fasade. Dette er en større andel enn hva som anbefales i retningslinjen for støy T-1442, som kun tillater en mindre andel med dempet fasade, og bestemmelsene (§ 3.6) i områdeplanen som tillater dempet fasade for en liten andel. Byplankontorets vurderinger om temaet fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Store deler av areal på bakkenivå vil få støynivåer under grenseverdi for tellende uteareal uten skjerming. De planlagte takterrassene vil kunne oppnå tilfredsstillende støynivåer og vindforhold ved bruk av tett rekkverk og tette vindskjermer, bestemmelse § 11.1.1. Bebyggelsesstrukturen vil skjerme utearealer og turdrag for støy og støv.

Uteoppholdsarealer og sol/skyggeforhold

Boligenes felles uteoppholdsarealer løses på bakkeplanet (de tre gårdsrommene) og på store takhager i tillegg til private balkonger/terrasser. Boligene vil få tilgang til både private, halvprivate og offentlige uteoppholdsarealer. Uterommene vil ligge skjermet for støy fra veg. Blågrønnstruktur er ikke tatt med i uteromsregnskapet.

Det stilles krav om minimum 35 m² uteoppholdsareal pr. 100m² BRA eller per boenhet (§ 5.2.7). Videre er kravet at halvparten av uteoppholdsarealet skal opparbeidet som felles, noe som gir et krav på minimum $6731\text{m}^2 / 2 \Rightarrow 3366\text{m}^2$ til felles uteoppholdsareal. Det er også krav om at halvparten av uteoppholdsareal til felles bruk skal etableres på bakkeplan: $3366\text{m}^2 / 2 \Rightarrow 1683\text{m}^2$. Mengden felles uteoppholdsareal er oppgitt å være ca. 5596m², og felles uteoppholdsareal på bakkeplanet er oppgitt å være ca. 3800m².



Figur 20 Solbelyst areal kl 12 (21.03)



Figur 21 Solbelyst areal kl 13:30 (21.03)



Figur 22 Solbelyst areal kl 15 (21.03)



Figur 23 Solbelyst areal kl 18 (23.06)

Figuren viser solbelyst og skyggelagt uteoppholdsareal. De gule arealene er solbelyst uteoppholdsareal på de ulike tidspunktene. De grønne arealene viser avsatt uteoppholdsareal som er skyggebelagt.

Blågrønnstruktur er ikke tatt med i uteromsregnskapet. Kilde: Skibnes Arkitekter AS

Planforslaget imøtekommer kravet til mengden uteoppholdsareal, både felles og privat, og til andel uteoppholdsareal som må være på bakkenivå. Planforslaget avviker med områdeplanens kvalitetskrav til uteoppholdsareal når det gjelder mengde felles soldekt uteoppholdsareal i tidsrommet mellom 13.30 og 15 på vårjevndøgn, da kravet er at minst 1683m² skal være soldekt, mens planforslaget viser 1400m² er solbelyst i denne perioden. Byplankontorets vurderinger om temaet fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Blågrønnstruktur og turveg

Planforslaget foreslår at blågrønnstruktur reguleres privat (f_BG) med offentlig turveg (o_TV) gjennom planområdet. Bestemmelse § 7.1 gir føringer om et grønt turdrag der det tillates etablert vegetasjon som skjerming mot tilgrensende bebyggelse. Det tillates også etablert benk/sittegrupper og naturbaserte løsninger for overvannshåndtering, så lenge det ikke hindrer ferdsel på gangforbindelsen. o_TV skal opparbeides som en tursti i grus, med minimum 3 meter bredde. Turstien skal ha god sammenheng med gangvei i forlengelse av Anton Grevskotts veg. Videre er det gitt rekkefølgekrav om opparbeidelse av blågrønnstruktur og turvegen som er knyttet til de to nærmeste feltene felt B2 og B4, se § 10.4, og blågrønn struktur skal tilkobles eksisterende grøntdrag. Det foreslås at blågrønne tak og grønne fasader skal være en del av den lokale overvannsdistribusjonen, og kravet til blågrønn faktor er på 0,8.

Områdeplanen regulerer offentlig blågrønnstruktur (o_BG1) på dette arealet og ikke privat blågrønnstruktur. Planforslaget avviker med områdeplanen på dette punktet, i tillegg er det foreslått privat renovasjonsanlegg innenfor dette arealet som også avviker med områdeplanen. Opparbeidelse av turveg er i tråd med områdeplanen. Byplankontorets vurderinger om temaet fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Adkomstforhold, varelevering, renovasjon og parkering



Alle type kjøretøy får adkomst fra sør som vist med adkomstpil på plankartet. Varelevering og midlertidig renovasjon foreslås via gårdsrommene, som primært skal nyttes til uteoppholdsarealer.

Ny boligbebyggelse skal tilknyttes stasjonært avfallssuganlegg § 10.1. Hovedløsning for renovasjon foreslås løst i sørenden innenfor felt f_RA på plankartet. I tillegg foreslås det en midlertidig løsning inne i det midtre gårdsrommet (bestemmelsesområde #2) inntil det felles stasjonære avfallssuget er etablert. Henting av renovasjon vil også skje i det midterste gårdsrommet.

Planforslaget avviker med områdeplanen da renovasjon er foreslått innenfor areal avsatt til offentlig blågrønnstruktur i områdeplanen. Det er også avvik fra områdeplanen på hvor avfallsløsningen for andre bruksformål enn bolig (næringsavfall) skal lokaliseres, da områdeplanen kun tillater at dette løses innomhus. Næringsavfall er også vist i renovasjonsfeltet utendørs.

Planforslaget legger til rette for en sammenhengende parkeringskjeller under bebyggelsen mot Bratsbergvegen. Innkjøring til p-kjeller er via bilheis i sørvestre bygning. Bilparkeringskjeller er et vesentlig avvik fra områdeplanen da privat parkering skal løses i felles mobilitetshus lenger nord utenfor planområdet, områdeplanens bestemmelse om parkering § 3.8. Byplankontorets vurderinger om både renovasjon og parkering fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Mengde bilparkeringsplasser som er vist i kjelleretasjen er 72 (inkludert HC), i tillegg foreslås det ca. 8-10 p-plasser for delebilordning. Bestemmelser i planen gir rom for mellom 69-179 stk. bilparkeringsplasser. Det åpnes opp for at delebilordninger kan erstatte privat boligparkering, § 3.8.

Parkering	Sykkel	Bil
	Antall plasser	Antall plasser (min - maks)
Bolig	660	22 - 132
Besøk/nyttekjøretøy bolig		44
Forretning og tjenesteyting	24	0
Besøk/nyttekjøretøy forretning og tjenesteyting		3
Totalt	684	69 - 179

Tabellen viser min og maks bil- og sykkelparkering som forslagsstiller legger til grunn for planforslaget

Områdeplanen for Tempe og Sorgenfri åpner opp for kun parkeringsareal til nyttekjøretøy og HC-parkering innenfor planområdet. I tillegg kan delebilordninger erstatte boligparkering med inntil 10 parkeringsplasser per delebil, for inntil 50 % av parkeringskravet. For studentboliger kan 100 % parkeringskravet erstattes av delebiler, bestemmelse § 3.8.

Byplankontoret vil gjøre oppmerksom på at mange av parkeringsplassene vil kunne erstattes av delebiler som vil redusere antallet parkeringsplasser. Potensielt vil antallet plasser i kjeller bli høyt dersom ikke bestemmelsene justeres. Hele dette temaet bør bearbeides ytterligere ut fra om det skal tillates parkeringskjeller eller ikke.

Krav til sykkelparkering tar utgangspunkt i kravet fra områdeplanen for de ulike formålene, men det er foreslått at kun 7,5 % (minimumskrav) av plassene skal være store nok for sykkelvogner og lastesykler. I områdeplanen er kravet minst 15 % for sykkelvogner og lastesykler. Byplankontorets vurderinger om temaet fremgår under hovedpunkt 4 i fagnotatet.

Samferdselsanlegg

Det planlegges nytt fortau, sykkelveg og bussholdeplass langs Bratsbergvegen, med tilknytning til opparbeidete gang- og sykkeløsninger langs Sorgenfrivegen. Planforslaget er samkjørt med Trøndelag fylkeskommunes pågående gang- og sykkelprosjekt i Bratsbergvegen.

Mobilitetshub

Innenfor det private torget (f_TO1) foreslås det et offentlig torgareal o_TO2 på plankartet som skal være minimum 25m² og brukes til offentlige deleløsninger for mikromobilitet. Planforslaget åpner opp for at mobilitetshuben kan inneholde deleordninger for sykkel, lastesykkel, sparkesykkel, informasjon om delebilordning og evt. andre mobilitetstilbud. Delebyler foreslås lokalisert i parkeringskjeller.

Områdeplanen gir føringer for planområdet om at det kan settes av areal på inntil 100m² på bakkeplanet til delemobilitetsløsninger, og at det tillates parkeringsplasser for inntil 3 delebiler på bakkeplanet. Lokalisering av delebilordningen avviker fra områdeplanen da delebiler foreslås lokalisert i p-kjelleren. Det er også driftsmessig uheldig at offentlig mobilitetshub er lagt innenfor et privat areal.

Tilknytning til teknisk infrastruktur (Energi og VA)

Det skal etableres ny trafostasjon i forbindelse med tiltaket. Det er ennå ikke tatt stilling til om den skal etableres innendørs eller utendørs. Bebyggelsen skal tilknyttes fjernvarmeanlegget (§ 3.11)

Overordnet VA-plan viser foreslåtte løsninger for vann, spillvann og overvann på tomten. Endelig dimensjonering av ledninger skal avklares ved detaljprosjektering. All prosjektering og utføring skal skje i henhold til kravene gitt i Trondheim kommune sin VA-norm, samt gjeldende regler og forskrifter, bestemmelse § 10.1

4. Byplankontorets vurdering

Planforslaget har mange gode kvaliteter. Det viser bymessige grep som overordnet sett er riktig måte å bygge på her. Kvartalsstruktur med tre store gårdsrom, og en nedtrapping mot småhusbebyggelsen i øst, er et godt plangrep. Bebyggelsen brukes som støyskjerm, samtidig åpner strukturen opp muligheten for å etablere forbindelser og møteplasser i og mellom gårdsrommene. Videre sikrer planen aktive fasader og fellesfunksjoner mot Bratsbergvegen, på hjørner og torg, og bestemmelser sikrer trinnfrie overganger mellom gulvnivåene. Det sikres variasjon i volum og høyder, og stilles fasadekrav som muliggjør en utforming med kvalitet.

Hovedutfordringen med planforslaget er at det likevel avviker vesentlig fra viktige føringer som det legges opp til i områdeplanen for Tempe Sorgenfri. Dette er grundigere beskrevet og vurdert lenger ned i fagnotatet.

Dersom planforslaget vedtas lagt ut på offentlig ettersyn som det foreligger, vil det undergrave pågående planarbeid med områdeplanen Tempe Sorgenfri og den forutsigbarheten som er gitt alle andre private parter involvert i områdeplanarbeidet. Derfor er det viktig at bystyret gjennom områdeplanen bestemmer seg for ambisjonsnivået som skal gjelde for området og at dette følges opp i detaljplanen her.

Samtidig må kommunen ta stilling til dette planforslaget nå dersom det ikke skal tapes saksbehandlingsgebyr. Byplankontoret mener at planforslaget, slik det foreligger, ikke bør vedtas lagt ut på offentlig ettersyn, men stanses for å omarbeides. Byplankontoret mener at dette kan bli et godt prosjekt etter bearbeiding og politiske beslutninger knyttet til områdeplanen.

Listen under viser en kort oversikt over byplankontorets viktigste faglige vurderinger i saken.

Argumenter for planforslaget:

- Vil kunne styrke sentrumspreget med rett arealbruk, ønsket utnyttelse, og kvaliteter på bakkeplanet ut mot offentlige gater og rom.
- Det er en viktig og positiv utvikling for byen at man får utnyttet bedre denne type sentralt beliggende arealer.
- Det er tatt hensyn til småhusbebyggelsen i øst med nedtrapping av byggehøyder.
- Mobilitetshub som åpner opp for deleordning.

Argumenter mot planforslaget slik det foreligger:

- Vesentlige avvik (rekkefølgekrav) fra områdeplanen Tempe Sorgenfri. Dette undergraver planarbeidet med områdeplanen og gitt forutsigbarhet for andre berørte aktører, og som kan gi presedens for andre berørte plansaker.
- Områdeplanens rekkefølgekrav om opparbeidelse av Sorgenfrivegen er ikke videreført i planforslaget.
- Bilparkering foreslås løst i bilparkeringskjeller innenfor planområdet i stedet for i felles mobilitetshus (avvik fra rekkefølgekrav).
- Lokalisering av delebilordningen i p-kjeller, er i strid med områdeplanen, hvor dette foreslås løst på bakkeplanet. Det er også driftsmessig uheldig at mobilitetshuben er vist som

- Følger opp rekkefølgekravet om opparbeidelse av turveg i regulert grønnstruktur.
 - Kravet til blågrønn faktor oppnås.
 - Rekkefølgekrav til offentlige samferdselsanlegg i Bratsbergvegen er tatt inn i planforslaget.
- offentlig torgareal innenfor et privat torgareal.
 - Mindre andel innendørs fellesareal enn kravet i områdeplanen.
 - Mindre andel sykkelparkeringsplasser for sykkelvogner og lastesykler enn kravet i områdeplanen.
 - Arealet som i områdeplanen er regulert til blågrønnstruktur o_BG1 er i planforslaget foreslått felles (privat) som er i strid med områdeplanen.
 - Plassering av midlertidig renovasjonsløsning i gårdsrommet (bestemmelsesområde #2) utfordrer både kvalitet og trafikksikkerhet på uteoppholdsareal på bakken. I tillegg er hovedrenovasjon plassert innenfor offentlig grønnstruktur i områdeplanen.
 - Det er ikke tatt inn begrensninger på antall boenheter som skal bruke midlertidig renovasjonsløsning.
 - Avvik på minimumskravet til soldekte uteoppholdsareal.
 - For høy andel (foreslått inntil 10 %) boenheter som tillates med dempet fasade

Vurdering av planforslaget opp mot områdeplan for Tempe og Sorgenfri (under behandling)

Når det gjelder regulerte formål, er planforslaget i all hovedsak i tråd med områdeplanen for Tempe og Sorgenfri. Områdeplanen regulerer planområdet til kombinert formål B/K/T6 og offentlig blågrønnstruktur med tilhørende samferdselsarealer der disse rekkefølgekravene gjelder:

§ 4.6 Ny boligbebyggelse skal tilknyttes stasjonært avfallssuganlegg. (Sikret i reguleringsplanens bestemmelse § 3.10)

§ 10.2 Opparbeidelse av Sorgenfrivegen m.m. knyttet til brukstillatelse (Avvik)

§ 10.8 Opparbeidelse av sykkelveg med fortau langs Bratsbergvegen m.m. knyttet til brukstillatelse. (Sikret i reguleringsplanens bestemmelse § 10.2)

§ 10.13 Opparbeidelse grøntdrag knyttet til brukstillatelse. (Sikret i reguleringsplanens bestemmelse § 10.4)

§ 10.28 Mobilitetshus knyttet til brukstillatelse (avvik)

Avvik om opparbeidelse av Sorgenfrivegen m.m. (§ 10.2)

I områdeplanen for Tempe og Sorgenfri er det rekkefølgekrav om opparbeidelse av regulert løsning for gatesnittet i Sorgenfrivegen. Dette kravet er lagt på en rekke felt, deriblant Bratsbergvegen 2. Eksisterende løsning i Sorgenfrivegen er ikke god nok, og store deler av gatesnittet er ikke tilpasset en bysituasjon, men utformet som en ren kjøreveg for biltrafikk. Det mangler blant annet fotgjengeroverganger og en sammenhengende sykkelløsning som må opparbeides. Sorgenfrivegen vil være beboerne i Bratsbergvegen sin korteste/foretrukket forbindelse for gang og sykkel til Midtbyen, og viktige fellesanlegg i bydelen, som det nye bydelstorget og mobilitetshuset. Det er viktig at det gjøres mer attraktivt å gå og sykle, og det er vurdert at oppgraderingen av Sorgenfrivegen også er nødvendig for fremtidige beboere i Bratsbergvegen 2.

Avvik om mobilitetshus (§ 10.28)

I områdeplanen for Tempe og Sorgenfri er det krav om at all bilparkering (bortsett fra nytte og HC) skal samles i et mobilitetshus på felt P/K/T. Dette er et viktig grep i planen og vil bidra til at Trondheim kommune kan nå sine mål om en reduksjon på 20 % i personbiltrafikken.

Planforslaget avviker fra kravet ved å legge all parkering i kjeller under bebyggelsen. I vedlagt notat (vedlegg nr. 6) argumenterer forslagsstiller for denne løsningen. I notatet viser forslagsstiller til TØI sin rapport om boligparkering i store norske byer fra 2015, og argumenterer for at folk i gjennomsnitt aksepterer å gå 155 meter til parkering. Det vises også til markedsundersøkelser som sier at en stor del av befolkningen ikke er villig til å kjøpe en bolig uten parkering eller med parkering langt unna boligen. Det argumenteres deretter med at områdeplanen gjennom grepet med mobilitetshus strider mot intensjoner og mål om en variert bolig og befolkningssammensetning.

Målet med områdeplanen er å legge føringer for en langsiktig byutvikling på Tempe og Sorgenfri. Grepet med mobilitetshus bygger opp om dette målet og er et virkemiddel for å planlegge for en framtid der færre skal bruke personbil til daglige ærend og en mindre bilbasert by. Mobilitetshus er et grep som legger til rette for en slik endring av reisevaner, ved å gjøre det mer attraktivt å ta miljøvennlige transportvalg. I tillegg kan et mobilitetshus bidra til å fredeliggjøre nabolagene ved å redusere trafikken i bolig gatene. Tempe-Sorgenfri har en sentrumsnær og attraktiv beliggenhet, med byens beste kollektivforbindelser, og for de fleste er det enkelt å sykle, gå eller ta bussen i hverdagen. Bydelen er dermed godt egnet for å løse parkering i et mobilitetshus.

Ifølge rapporten fra TØI, som forslagsstiller viser til i sin argumentasjon, er avstand til parkering et virkemiddel som kan fungere for å påvirke transportmiddelbruken (Christiansen et.al, 2015, SII). Økt avstand til bilen kan redusere sannsynligheten for at den blir brukt, uten at dette påvirker antall reiser (Christiansen et.al, 2015, SII). Ifølge rapporten kan et par minutter endret reisetid i favør av sykkel eller kollektiv bidra til å øke konkurransekraften mot andre transportmidler (Christiansen et.al, 2015, S15). Det må være enklere å velge gang, sykkel og kollektiv enn bilen, dersom folk skal gjøre det. I rapporten er det undersøkt hvilken avstand beboere maksimalt ønsker å gå fra boligen. 38 % oppgir at de er villige til å gå mer enn 150

meter til parkeringsplassen og forskerne mener dette tyder på at det er betalingsvillighet for boliger som har parkeringsplass anlagt i flere minutters gangavstand fra boligen (Christiansen et.al, 2015, S17). Fra planforslaget til mobilitetshuset er det 500-700 meter, avhengig av hvor man befinner seg i planområdet.

Plasseringen av mobilitetshuset i områdeplanen gjør at for de aller fleste boliger vil det være kortere til buss og kollektiv enn bil og plasseringen vil derfor styrke konkurransekraften til miljøvennlige transportmidler betraktelig. Mobilitetshuset gjør det fortsatt mulig å ha tilgang til bil når man trenger det, men det er mindre sjanser for at bilen blir det foretrukne transportmiddelet i hverdagen. Mobilitetshuset er foreslått som en del av et bredt mobilitetstilbud i området, et nettverk som gjør at det for de aller fleste daglige gjøremål blir enklere og mer naturlig å bruke gang, sykkel og kollektiv enn bilen. Byplankontoret mener løsning for parkering og mobilitetshus som foreslås i områdeplanen vil kunne ha stor betydning for å nå ambisjoner for mobilitet og redusert bilbruk.

Områdeplanen for Tempe og Sorgenfri legger opp til et nettverk av mobilitetspunkt. Et slikt punkt kan inneholde delebiler, sykler og el. sparkesykler. Disse er foreslått spredt rundt omkring i området slik at avstanden til nærmeste punkt for de aller fleste ikke overstiger 100 meter. For Bratsbergvegen 2 er det lagt opp til at det innenfor planområdet skal opparbeides et slikt punkt, som har plass til 3 delebiler. Slike delingsløsninger, som mobilitetshuset legger opp til, gjør at færre trenger å eie egen bil.

Avvik fra § 4.3 Fellesareal innendørs og bokvalitet

Planforslaget sikrer kun samlet innendørs felles oppholdsareal på minimum 75m² BRA (0,3 - 0,4 %) for en boligmasse på ca. 20.000m² i bestemmelsene. Mens det er synliggjort i illustrasjonsmateriale at dette utgjør ca. 400m² (2 % av total boligmasse i planforslaget). Denne andelen er ikke sikret i bestemmelsene.

Områdeplanen krever at det sikres minst 1000m² BRA (5 %) for samme boligmasse. Bakgrunnen for dette er at forslaget til områdeplan har en sterk ambisjon om å løfte boligsosiale forhold, blant annet i sammenheng med pågående områdesatsning.

I KPA 2022-2034 vil kravet til fellesareal innendørs (§ 10.3) være minimum 175 m² for minimum 200 boenheter. Planforslaget avviker også fra KPA, men i mindre grad enn hva kravet er i områdeplanen. Områdeplanen skal gjelde foran KPA.

Forslagsstiller mener det erfaringsmessig er behov for mindre areal enn kravet i områdeplanen, og behovet er ofte flere små arealer til ulike formål.

Siden Tempe og Sorgenfri er et områdesatsområde er det spesielt viktig å legge til rette for god sosial bærekraft. Opplevelsen av et sosialt fellesskap der man bor er en viktig del av dette, og det må planlegges for å bygge gode fysiske omgivelser slik at fellesskap kan oppstå.

Gode felles innendørs oppholdsarealer vil kunne øke attraktiviteten til boligene, gjør deleløsninger mulig, og gjør det også mulig å få en god bokvalitet selv om man bor tett.

Sosiale boformer har et potensial for inkludering, er med på å redusere ensomhet og kan gi en følelse av trygghet og tilhørighet i bygningen. Byplankontoret mener det er viktig at det sikres nok mengde innendørs fellesskapsløsninger for å kunne skape et godt bofellesskap og nære innendørs møteplasser for de som skal bosette seg her. Byplankontoret mener andel innendørs fellesskapsløsninger må følge føringer gitt for områdeplanen. Gode sosiale boformer er et av de viktige grepene for å oppnå god sosial bærekraft i tråd med områdesatsingen.

Avvik fra § 3.8 parkering (færre sykkelparkeringsplasser for sykkelvogner og lastesykler)

Områdeplanen krever at minst 15 % av plassene skal være store nok for sykkelvogner og lastesykler. Forslagsstiller mener at 15 % er for høyt antall og som svært plasskrevende og foreslår derfor 7,5 % i stedet.

Byplankontoret mener at det å kunne tilby en stor andel sykkelparkeringsplasser tilrettelagt for sykkelvogner og lastesykler er et viktig grep for å gjøre det lettere å velge sykkel som transportmiddel, og dermed i større grad bidra til å nå nullvekstmålet. Bruken av sykkelvogner og lastesykler har økt i de siste årene og det er sannsynlig at bruken fortsetter å øke i framtida. Det er derfor viktig å sikre nok infrastruktur for miljøvennlig transport. Byplankontoret kan ikke se at dette skal være umulig å få til innenfor planforslagets rammer. Planområdet ligger langs hovedsykkelruter og viktige kollektivårer for buss, og det er et veldig godt sykkeltilbud i området med tilnærmet flate gang- og sykkelveger mot sentrum.

Avvik fra § 5.5 Blågrønnstruktur (o_BG1)

I områdeplanen skal o_BG1 opparbeides som blågrønnstruktur med en forbindelse for gående på minimum 3 meters bredde og være offentlig. Dragene skal kobles på eksisterende grøntdrag og fungere som en sammenhengende buffer mellom ny og eksisterende bebyggelse. Det kan etableres noen sittegrupper og steder som kan tilrettelegges for aktivitet så lenge det ikke hindrer ferdsel. Områdene skal beplantes. Naturbaserte løsninger for overvannshåndtering, som regnbed, kan etableres innenfor grøntdraget.

Planforslaget foreslår eierforholdsmessig at grønnstrukturen utenom offentlig turveg reguleres til felles (privat) blågrønnstruktur, noe som er i strid med forslaget til områdeplan.

Byplankontoret mener det er viktig at hele arealet sikres offentlig og ikke bare turvegen for å sikre nødvendig offentlige sidearealer og bred nok offentlig passasje gjennom området. Grøntdraget har en overordnet funksjon i områdeplanen og binder flere kvartaler sammen. Derfor er det også planlagt å være offentlig, og framtidig forvaltning av grøntdraget bør skje samlet av kommunen.

Byplankontoret anbefaler derfor at hele arealet som er regulert til blågrønnstruktur o_BG1 i områdeplanen videreføres med offentlig eierskap i planforslaget Bratsbergvegen 2.

Vurderinger av foreslåtte renovasjonsløsning; lokalisering og midlertidig bruk

Midlertidig renovasjonsløsning foreslås etablert inne i det midterste gårdsrommet som primært skal brukes til uteoppholdsareal. I planforslaget er det heller ikke gitt begrensninger på antall boenheter som kan knyttes til den midlertidige avfalls løsningen.

Byplankontoret mener foreslått lokalisering av midlertidig renovasjonsløsning (bestemmelsesområde #2) er utfordrende med tanke på innvirkninger det vil ha på trafiksikkerheten og gårdsrommenes egnethet som uteoppholdsareal. Renovasjonsbilen må kjøre inn i gårdsrommet som skal brukes til uteoppholdsareal og rygge for å kunne snu. Dette er en risiko for brukerne av arealet, som i dette tilfellet skal være uterom for folk.



Ut fra erfaringene med midlertidig renovasjonsløsning, ønskes det en begrensning på antall boliger tilknyttet løsningen. Dette skyldes flere faktorer: Midlertidige renovasjonsløsninger skaper generelt uforutsigbarhet for beboere og Trondheim renholdsverk, og uforutsigbarheten øker med flere boenheter, noe som vanskeliggjør effektiv drift. Midlertidige løsninger er arealkrevende. Det krever areal til containere og manøvrering. Vanligvis vil midlertidige nedgravde containerne kunne gjenbrukes som et returpunkt for området, men i områdeplanen er det allerede avklart hvor returpunkt skal etableres og det er ikke innenfor planområdet. Å tillate flere boenheter på midlertidig løsning vil kreve flere containere som ikke vil være nødvendig senere, noe som er ressurskrevende og lite bærekraftig.

Utsnitt illustrasjonsplan (Skibnes arkitekter AS) med kjøremønster for renovasjonsbil med rød markering, og der oransje markering viser de midlertidige renovasjonsløsningene

Forslagsstiller mener at midlertidig renovasjonsløsning ikke vil oppleves som en dårlig løsning for beboere eller naboer. Innspillet fra kommunen (kommunalteknikk renovasjon) om å sette begrensning på antall boliger som kan knyttes til et midlertidig avfallssystem (maksimum 60 boenheter) mener forslagsstiller vil kunne forsinke utbyggingen i mange år. I planprosessen har forslagsstiller uttrykt at de er åpne for å se nærmere på en løsning i sør, der renovasjon samles, både midlertidig og permanent løsning.

Kjørbare arealer og areal for avfallsanlegg vurderes heller ikke som endel av uteoppholdsareal og gjør at gårdsrommene som berøres får redusert uteromskvaliteter sammenlignet med om det ikke var kjøring inne i gårdsrommet.

Byplankontoret registrerer at dette kun er planlagt som en midlertidig løsning, men mener renovasjonsløsningen er utfordrende dersom den plasseres inne i gårdsrommet for uteopphold.

Der skal barn kunne leke, og da er det uheldig med rygging av den store renovasjonsbilen.

Byplankontoret oppfordrer til at det sees nærmere på å re-lokalisere den midlertidige renovasjonsløsningen slik at det ikke medfører kjøring inn i gårdsrommene.

Renovasjonsløsningen kan heller ikke plasseres innenfor offentlig formål slik det er foreslått i planforslaget da dette er i strid med områdeplanen (offentlig grønnstruktur). Områdeplanen åpner opp for at returpunkt skal plasseres på andre arealer innenfor områdeplanen.

Byplankontoret støtter kommunalteknikk om at det settes et maksimumskrav på antall boenheter som kan tilknyttes den midlertidige avfallsløsningen før planen eventuelt sluttbehandles.

Vurdering av avviket fra kravet til mengde soldekt uteoppholdsareal

Planforslaget avviker som nevnt med minimumskravet til solbelyst uteoppholdsareal på bakkeplanet for en del nøkkeltidspunkt. Se kapitlet *Uteoppholdsarealer og sol/skyggeforhold* under beskrivelse av planforslaget. Det vises til bestemmelse § 4.4, bokstav e) i områdeplanen.

Forslagsstiller argumenterer avviket med at planforslaget ivaretar følgende kriterier:

- a) Alle boenheter har maksimalt 100 meter trygg gangavstand fra hovedinngang i bygget til nærmeste del av uteoppholdsarealet på bakkeplan.
- b) Arealet er sammenhengende.
- c) Uteoppholdsarealet skjermet for trafikk, støy og luftforurensing.
- d) Boenheter i første etasje vil få oppholdsareal på terreng i direkte tilknytning til boenheten.

Byplankontoret mener det er utfordrende dersom kravet til mengde soldekt uteoppholdsareal fravikes, da kravet er et minimumskrav som skal bidra til å sikre god kvalitet på felles uteoppholdsarealer i planforslag og bidra til å sikre nødvendig bokvalitet.

Det er likevel positivt at den totale mengden felles uteoppholdsareal og mengden felles uteoppholdsareal på bakkeplanet er nesten dobbelt så stor som minimumskravet.

Byplankontoret mener planforslaget burde bearbeides før en eventuell sluttbehandling av planforslaget, slik at planforslaget imøtekommer minimumskravet til soldekt uteoppholdsareal. Dette virker å være mulig uten at det krever omfattende endringer i plangrepet. Det enkleste grepet vil være å redusere antall boenheter, men beholde BRA boligmasse som igjen kan gi større boenheter og mer variert leilighetssammensetning. Ettersom det er mange små leiligheter i forslaget bør dette være mulig.

Vurdering av andel boenheter som tillates med dempet fasade

Bakgrunnen for at dette temaet tas opp, er at andelen boenheter (10 %) som foreslås med dempet fasade i dette prosjektet, vil kunne gi ca. 20 stykk boenheter som får dårligere støyforhold. Erfaringsmessig er dette en andel som er høyere enn hva statsforvalteren aksepterer.

Det er likevel grunn til å påpeke, at hva som faktisk vil være «riktig» andel boenheter med dempet fasade vil variere fra sak til sak, men at det bør tilstrebes at andelen reduseres mest mulig med tanke på bokvalitet. Store prosjekter med mange boenheter kan naturligvis omfavne flere boenheter som må ha dempet fasade enn små prosjekter.

Byplankontoret mener det også bør legges til grunn i vurderinga at planforslaget er lokalisert i et byutviklingsområde der det er ønskelig med høy tetthet selv om det er lokalisert langs trafikkert veg.

Byplankontoret anbefaler at før planforslaget evt. sluttbehandles, bør det arbeides med at andelen boenheter som kan tillates med dempet fasade reduseres. Dette for å sikre bedre bokvalitet i planforslaget og for å i større grad imøtekomme føringer i retningslinjen for støy T-1442 og hva som anbefales i områdeplanen.

Hvordan planforslaget imøtekommer nullvekstmålet

Byplankontoret mener planforslaget kunne gjort mer for å nå nullvekstmålet.

Selv om planforslaget er innenfor områdeplanens krav til mengde bilparkering, er det uheldig at det foreslås at bilparkering skal løses i p-kjeller innenfor planområdet. Det vises spesielt til vurdering av avviket for mobilitetshus. Planforslaget ambisjon om å prioritere delebilordning kunne også vært høyere. I tillegg foreslås det å redusere kravet til sykkelvogner og lastesykler med halvparten av det som foreslås i områdeplanen.

Det legges opp til høy arealutnyttelse hvor det bygges tett langs kollektivtraséer, gangveger/fortau og sykkelveger. Det blir adkomst for myke trafikanter fra alle sider av bebyggelsen, som gjør det enkelt å bevege seg gjennom området. Det er lite stigning og korte reisetider på sykkelruter inn mot Midtbyen, og mot store arbeidsplasskonsentrasjoner og studiesteder i retning sentrum. Det er kort avstand til lokalservicetilbud.

Med bakgrunn i planområdets lokalisering i byen, og de gode fasilitetene som både er til stede i dag, og planlegges, mener Byplankontoret at planforslaget er for lite ambisiøst i å forsøke å nå nullvekstmålet. Planforslaget kunne gjort det enda enklere å velge gange, sykkel og kollektiv som transportmiddel.

5. Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Under er det listet opp andre kommunale innspill byplankontoret mener er viktige å få belyst i saken, samt innspill som ikke er fulgt opp/der enighet ikke er oppnådd med forslagsstillere.

Klima- og miljøenheten (naturforvaltning) mener planforslaget ikke er “komplett” da naturmangfoldsrapporten ikke redegjør tilstrekkelig for planens virkning for naturmangfoldet. Byplankontoret som planmyndighet har vurdert at planforslaget kan behandles selv om det er mangler i dokumentasjonen. Materialet er nå supplert med en grundigere beskrivelse av naturmangfoldet, og som vurderes som tilstrekkelig til at planforslaget kan behandles.

Kommunalteknikk (byrom og grønnstruktur) gir innspill på mulig plasskonflikt for turveg o_TV2 mellom B2/B3 og Anton Grevskotts veg, og f_GB4 (grøntrabatt) blir vanskelig å gjennomføre her og gir utfordrende privat/off. eierforhold. De spør om turvegen heller kan kobles til høyere opp i Anton Grevskotts veg?

Byplankontoret registrerer at dette innspillet fra kommunalteknikk ikke er tatt stilling til av forslagsstiller. Det foreslås derfor at det før en evt. sluttbehandling av planforslaget sees nærmere på forholdene som tas opp for å optimalisere planforslaget. Det gjøres oppmerksom på at Byplankontoret legger til grunn at all grønnstruktur innenfor planområdet reguleres offentlig som en videreføring av områdeplanen.

Kommunalteknikk (renovasjon): bestemmelser angående midlertidige løsninger bør stå i rekkefølgekrav: Det kan gis midlertidig brukstillatelse for inntil 60 boliger med midlertidig renovasjonsløsning. Midlertidig renovasjonsløsning skal være godkjent av Trondheim kommune før igangsettingstillatelse kan gis.

Byplankontoret støtter innspillet fra kommunalteknikk renovasjon for midlertidige renovasjonsløsninger og har foreslått at dette følges opp før en evt. sluttbehandling av planforslaget.

MoS samferdsel: For andelsprosent av sykkelparkeringsplasser som er store nok for lastesykler og sykkelvogner bør følge områdeplanen/ny KPA. Støtter Byplankontorets vurdering om at parkering løses i mobilitetshus jf. områdeplanen. Midlertidig renovasjon inne i gårdsrommet er uheldig med tanke på trafiksikkerhet og bør ikke tillates. Kjøring, og spesielt rygging inne i planområdet er svært trafikkfarlig, særlig i et areal for gående og syklende.

Byplankontoret er enige med MOS samferdsel på alle punktene, og som følges opp i plansaken som skal til behandling.

6. Konsekvenser for sosial bærekraft og områdesats

Byplankontoret mener planforslaget i større grad kunne bidratt til sosial bærekraft og til å imøtekomme målene i områdesats for Tempe-Sorgenfri.

Tempe-Sorgenfri er utpekt som en av tre levekårssoner som inngår i områdesatsingene i Trondheim kommune. Formålet med områdesatsingene er å bidra til sosialt bærekraftige lokalsamfunn for og med innbyggerne på Lademoen, Tempe-Sorgenfri og Møllenberg, og å snu områdenes negative levekårsutvikling i et langsiktig perspektiv. Målsettingene i områdesatsingene vektlegger at god bokvalitet og bostabilitet er viktig for at Tempe-Sorgenfri kan bli et godt sted å bo.

Det er positivt at ny bebyggelse (åpen kvartalsstruktur) med tilhørende uteareal skal utformes med hensyn til folk med nedsatt bevegelighet. Universell utforming ivaretas gjennom teknisk forskrift og normkrav for utforming. Det samme gjelder for næringsdelen av bebyggelsen.

Det er også positivt at planforslaget legger til rette for utadrettede virksomheter og sosiale møteplasser, spesielt rundt torget. Det skal etableres felles takhager som gir sosialt avgrensede,

skjermede, solfylte og støyfrie uterom. Planforslaget vil kunne bidra til å styrke relasjoner og nærmiljø.

Det er likevel uheldig at planforslaget foreslår at en stor andel leiligheter kan være ett-roms, noe som også er i strid med områdeplanen. Det burde sikres flere større boenheter og færre små for å unngå en mer monoton demografisk sammensetning innenfor planområdet. Mange små leiligheter kan medføre større gjennomtrekk av beboere der boforhold preges av korte leieavtaler og ikke bidrar til bostabilitet.

Når det foreslås at en stor andel leiligheter kan være ett-roms, mener Byplankontoret at det da ville være naturlig og fornuftig å sikre at krav til innendørs fellesområder er i tråd med hva som minimum anbefales i områdeplanen. Det samme gjelder å ta hensyn til minimumskravet til soldekt uteoppholdsareal i planforslaget.

7. Konsekvenser for næring

Planforslaget medfører at dagens næringsvirksomhet må relokaliseres. Dette omfatter forretninger som fotograf, bryggeriutstyr, treningsstudio, bingolokaler, danseskole og innendørs golfbane. I tillegg er det i dag en bruktbilforhandler der. Dette utgjør ca. 9900 m² BRA næringsareal som må relokaliseres.

8. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planen har en ambisjon om minimum 40 % reduksjon av klimagassutslipp knyttet til materialer sammenlignet med referanseprosjekt med standard materialvalg.

Bygninger og uterom skal etableres i bærekraftige materialer og med miljø- og ressursvennlige løsninger. Ved valg av materialer skal det tas hensyn til materialenes påvirkning på miljø og klima samt materialenes evne til å tåle fremtidige klimaendringer. Det skal benyttes klimarobuste materialer med lang levetid og lave utslipp over livsløpet, bestemmelse § 5.2.5.

Klimagassberegninger for tidligfase tar utgangspunkt i etablering av p-kjeller innenfor planområdet, siden dette ligger i forslaget. Beregningene synliggjør ikke hvordan mobilitetshus istedenfor P-kjeller, eller bevaring istedenfor riving av bebyggelse, kunne ha endret klimagassregnskapet.

Planområdet er ikke skredfarlig. Det vil ikke være fare for at planområdet vil bli berørt av skred fra nærliggende soner eller at planlagt utbyggingstiltak vil kunne utløse et skred. Bestemmelse § 11.1.5 vurderes som dekkende for de geotekniske forholdene.

Ettersom det er påvist forurensede masser på tiltaksområdet stilles det i henhold til Forurensningsforskriftens kap. 2, krav om utarbeidelse av en tiltaksplan for forurenset grunn som skal beskrive gravearbeidene og disponering av massene, bestemmelse § 11.1.3.

9. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Det må påregnes økt driftsansvar da turvegen i grønnstrukturen reguleres offentlig.

Dersom planforslaget ikke får rekkefølgekrav om mobilitetshus og Sorgenfrivegen kan dette føre til et mer tyngende gjennomføringsansvar på kommunen eller andre aktører med utbyggingsinteresser innenfor planområdet.

Planområdet er innenfor Nidarvoll barneskolekrets og Sunnland ungdomsskolekrets. Det er ledig kapasitet innenfor begge skolekretsene.

Dersom behandling av planforslaget utsettes, eller planforslaget sendes tilbake til administrasjonen for bearbeiding uten at det gjøres et vedtak, som medfører en senere behandling, vil kommunen miste saksbehandlingsgebyr.

10. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart ble sendt til offentlige og private instanser, lag og aktuelle organisasjoner den 09.08.2024, med høringsfrist 06.09.2024. Oppstartsvarselet ble sendt ut digitalt, og grunneiere fikk varselet gjennom Altinn. Varslingsbrev og planinitiativ ble lagt ut på Asplan Viaks hjemmesider. Varselet ble i tillegg kunngjort i Adresseavisa.

Alle innspill fra de andre kommunale enhetene er vedlagt saken i vedlegg nr. 5.

Alle innspill i forbindelse med varsel om oppstart følger saken oppsummert i vedlegg nr. 4.

Oppsummert handlet innspillene fra offentlige og private organisasjoner om følgende temaer: Sikre god arealutnyttelse, rett lokalisering, parkering/ delebil, naturmangfold med rødlistede arter og trær, bygge-og anleggsfasen, hensynet til arbeidet med områdeplanen for Tempe og Sorgenfri, støy; andel boenheter med dempet fasade, støy og helsekonsekvensutredning, hensynet til barn og unge, bokvalitet og universell utforming, sosial bærekraft, ROS, samferdsel, kulturminner, kollektivforhold, grunnforhold, brann- og redning, varelevering og energi.

Berørte naboers innspill handlet om følgende temaer:

Høydevirkninger, innsyn fra ny bebyggelse, solforhold på deres eiendom, støyvirkninger, hvordan parkeringssituasjonen blir, hensynet til områdesats på Tempe og Sorgenfri, faren for gentrifisering, møteplasser og offentlige arealer.

Alle innspill vurderes som godt nok svart ut/fulgt opp til at planforslaget kan behandles.

11. Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler å stanse planforslaget nå, og at det omarbeides før det legges fram for ny førstegangsbehandling.

Dette er Byplankontorets aller viktigste innvendinger til planforslaget som bør løses i et framtidig forslag:

- Lokalisering av bilparkering i planforslaget skal løses i tråd med områdeplanen for Tempe Sorgenfri, i et felles mobilitetshus.

- Manglende rekkefølgekrav om mobilitetshuset og opparbeidelse av Sorgenfrivegen tas inn i planforslaget.
- Krav til mengde innendørs felles oppholdsareal skal være i tråd med områdeplanen for Tempe og Sorgenfri.

Når disse vesentlige tiltakene ikke følges opp i planforslaget, tiltak som handler om å få på plass nødvendig infrastruktur innenfor områdeplanen, vil planforslaget undergrave områdeplanen og den forutsigbarhet andre berørte aktører som har pågående plansaker innenfor områdeplanen har.

Mindre punkter som byplankontoret anbefaler det også at det jobbes spesielt videre med i planforslaget er:

- mengden sykkelparkeringsplasser for sykkelvogner og lastesykler
- samle renovasjonsløsning ved å flytte det vekk fra offentlige arealer i tråd med områdeplanen og sette begrensninger på antall boenheter som kan bruke midlertidig renovasjonsløsning til maksimum 60 boenheter
- redusere andelen boenheter som kan tillates med dempet fasade til maks 5-7 %
- delebilordningen med tanke på antall og plassering
- andelen ettroms leiligheter må vurderes på nytt for å være mer i tråd med områdeplanen
- eierskapet til blågrønnstruktur (o_BG1) innenfor områdeplanen skal også være offentlig i planforslaget

Byplankontoret mener at rekkefølgekravene og de foreslåtte punktene i større grad kunne bidra til at planforslaget imøtekommer områdesatsingen sine målsetninger, og være i tråd med områdeplanen for Tempe og Sorgenfri.

Forslagsstiller er kjent med Byplankontorets innvendinger, men det er ikke kommet til enighet for å endre planen i tråd med Byplankontorets innspill.

12. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å stanse forslag til detaljregulering av Bratsbergvegen 2 slik den nå foreligger, og ber om at den omarbeides i tråd med byplankontorets anbefaling før den fremmes på nytt.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS, datert 13.01.2025 og sist endret 06.03.2025, bestemmelser sist endret 11.03.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, datert 13.01.2025.

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

Vedlegg som følger den politiske saken:

- Vedlegg 1: Forslagsstillers (Asplan Viak AS) planbeskrivelse datert 13.01.2025
- Vedlegg 2: Reguleringskart datert 13.01.2025 sist revidert 06.03.2025
- Vedlegg 3: Forslagsstillers (Asplan Viak AS) reguleringsbestemmelser datert 11.03.2025
- Vedlegg 4: Merknadsbehandling innspill varsel om oppstart, datert 09.12.2025
- Vedlegg 5: Merknadsbehandling innspill kommunale enheter, datert 11.02.2025
- Vedlegg 6: Notat avvik fra parkeringsløsning og fellesarealkrav, Trym Eiendom AS, datert 11.03.2025
- Vedlegg 7: Illustrasjonshefte, Skibnes Arkitekter AS

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring:

- Vedlegg 8: ROS- analyse datert 13.01.2025
- Vedlegg 9: Geoteknisk vurdering, Dr. Techn. Olav Olsen, datert 14.10.2024
- Vedlegg 10: Støyrapport, Brekke Strand, sist datert 16.12.2024
- Vedlegg 11: Overordnet VA-plan, Structor Trondheim AS, datert 10.01.2025
- Vedlegg 12: Notat tidligfase klimagassberegninger, Asplan Viak AS, revidert 10.01.2025
- Vedlegg 13: Lokalklimaanalyse - vind og vindkomfort datert 21.01.2025
- Vedlegg 14: Helsekonsekvensutredning, Asplan Viak AS, datert 09.01.2025
- Vedlegg 15: Beregning blågrønnfaktor, datert 10.01.2025
- Vedlegg 16: Miljøgeologisk datarapport, Dr. Techn. Olav Olsen, datert 27.05.2022
- Vedlegg 17: Trafikk og mobilitet, Asplan Viak AS, datert 20.12.2024
- Vedlegg 18: Utredning luftkvalitet, Brekke Strand, datert 19.12.2024
- Vedlegg 19: Innsatsplan brann, Proveno AS, datert 10.01.2025
- Vedlegg 20: Brannnotat, Proveno AS, datert 20.12.2024