

11.03.2025

Detaljplan for Bratsbergvegen 2 – Avvik fra parkeringsløsning og fellesarealkrav i områdeplanforslag for Tempe og Sorgenfri

Innledning/ sammendrag

Som byplankontoret påpeker i sitt tilbakemeldingsbrev datert 17.02.2025 avviker planforslag for Bratsbergvegen 2 på noen punkter fra høringsforslag til områdeplan for Tempe Sorgenfri. Dette gjelder blant annet krav om privatbilparkering i felles mobilitetshus og størrelse på fellesarealer.

Foreliggende notat gir en nærmere begrunnelse for hvorfor områdeplanens krav om et felles mobilitetshus og høye fellesarealkrav anses som uheldige for utviklingen av Bratsbergvegen 2. Videre vil det redegjøres for hvordan det fremlagte detaljplanforslaget imøtekommer intensjonen bak disse kravene på alternative og mer hensiktsmessige måter.

Mobilitetshus

Forslaget i områdeplanen om å samle bilparkering i et (de)sentralt mobilitetshus skaper bekymring for boligprosjektets gjennomførbarhet og for befolkningssammensetningen i bydelen.

Undersøkelser viser at folk i gjennomsnitt aksepterer å gå 155 meter fra boligen til parkeringsplassen (Christiansen m.fl., 2015). Byplankontoret har basert seg på en maksimal gangavstand til mobilitetshuset på 500 meter, noe som ligger godt over hva en vesentlig andel av befolkningen mener er en akseptabel gangavstand. Bratsbergvegen 2 ligger hele 800 meter fra mobilitetshuset. Likevel foreslår områdeplanen at også denne eiendommen kun skal basere seg på privatbilparkering i mobilitetshuset.

Forskning og markedsundersøkelser viser at en stor del av befolkningen ikke er villig til å kjøpe en bolig uten parkering eller med et parkeringstilbud som ligger langt unna boligen (EiendomsMegler 1/ Sparebank1 SMN, 2024). Løsningen med et mobilitetshus medfører derfor at det blir svært krevende å få solgt boliger til kjøpere med god betalingssevne, til barnefamilier, til kvinner og til eldre (Christiansen m.fl., 2015). Konsekvensen blir at boligprosjekt i bydelen vil rette seg mot markedssegmenter som aksepterer en krevende parkeringsløsning eller fravær av parkeringsmuligheter, dvs. studentboliger eller små leiligheter for førstegangsetablerere og investorer (utleie).

Etter vårt syn strider en slik boligsammensetning med intensjonene i områdeplanen og med målene i områdesatsingen Tempe-Sorgenfri. Vi mener innsendt planforslag viser hvordan området kan utvikles til å bli et attraktivt boligområde med en variert bolig- og befolkningssammensetning. For å oppnå dette er vi helt avhengig av å kunne tilby parkeringsplasser til noen av leilighetstypene, med en gangavstand som er akseptabel for folk flest.

Detaljplanen foreslår en svært lav parkeringsdekning og har kun parkeringskjeller under noen av husene. Ved å begrense tilgangen til privatbilkparker, dempes bilbruk i området. Vi mener derfor at detaljplanen bygger oppunder nullvekstmålet. Planen legger videre til rette for grønne og frodige utearealer ved kun å plassere parkeringskjellere under noen av husene, og ikke under gårdsrom.

Fellesarealer

I retningslinjene til forslag til ny KPA 2022-2034 står det at det skal settes av minimum 75 m² fellesareal i prosjekt med over 100 boenheter, pluss 0,5 m² pr boenhet over 100 boenheter. For Bratsbergvegen 2 vil dette utgjøre ca. 135 m² fellesareal.

I forslag til områdeplan for Tempe og Sorgenfri stilles det krav om at minst 5 % BRA pr 100m² bolig skal settes av til innendørs fellesskapsløsninger. For Bratsbergvegen 2 utgjør dette ca. 1000 m² fellesareal. Et krav om 1000 m² fellesareal ligger langt over hva som er nødvendig for å kunne gi et fullverdig, attraktivt fellesarealtilbud. Til sammenligning har boligprosjektet Fyrstikkbakken (Oslo), kjent for sin satsning på fellesarealer, 250 m² fellesarealer for 160 boenheter. I dette inngår sauna, selskapslokale, treningsrom og gjesteleiligheter.

Selv om det kan høres ut som en flott boligkvalitet å ha tilgang til svært store fellesarealer, har disse arealene en prislapp for de nye beboerne. Konsekvensen av å øke bruksarealet med 5%, er at boligprisene (og klimagassutslippene) også økes med 5%. I tillegg vil driften av lokalene medføre en økning i felleskostnadene på over 1000 kroner i måneden for hver husstand. Dette er kostnader som vi mener det er helt urealistisk å kunne velte over på boligkjøper.

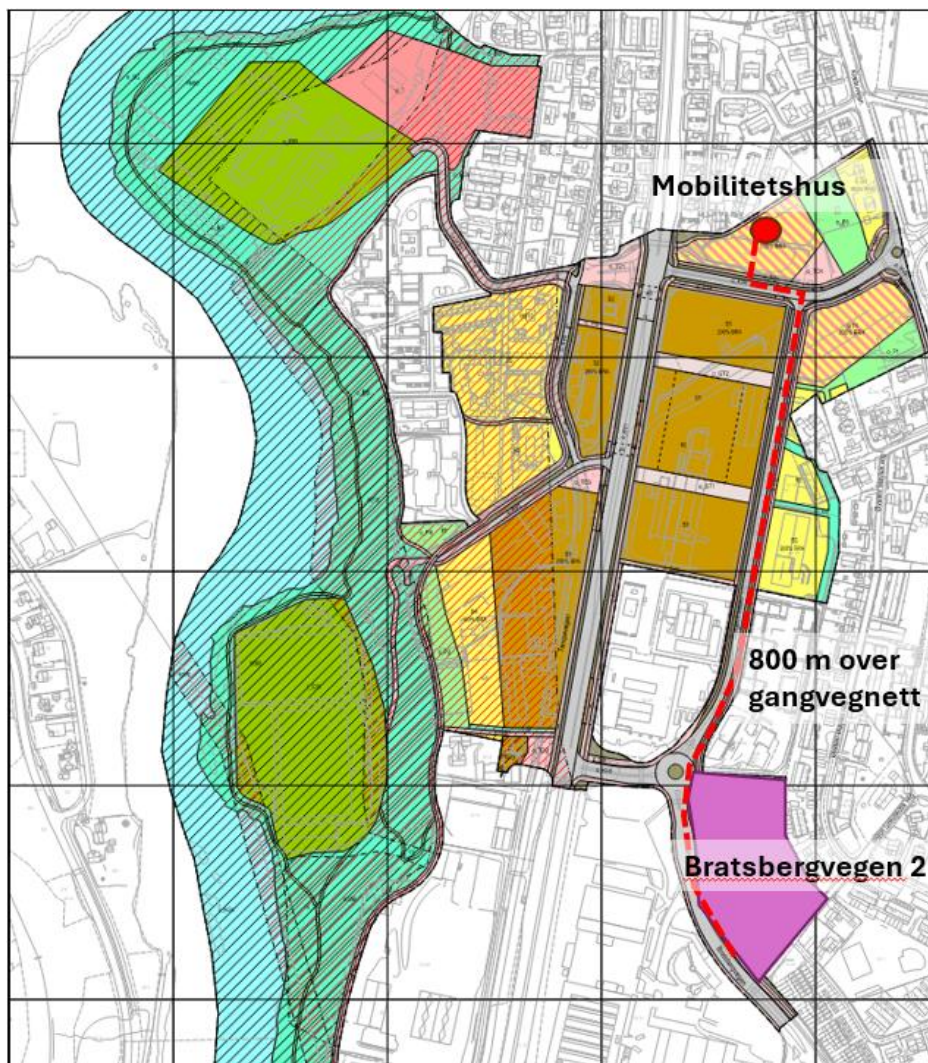
Vi mener at retningslinjene til KPA ligger på et realistisk nivå når det gjelder etterspørsel etter og betalingsevne for fellesarealene. En økning i fellesarealkravet utover retningslinjene i KPA medfører at boligprosjektene på Tempe og Sorgenfri ikke vil være i stand til å konkurrere med boligprosjekt i andre bydeler, og dermed ikke blir realisert.

Mobilitetshus, nærmere begrunnelse

I innledningen/sammendraget har vi kort belyst utfordringene knyttet til områdeplanens løsning med mobilitetshus for boligenes salgbarhet og for den fremtidige befolkningssammensetningen i området. De påfølgende avsnittene vil utdype og begrunne disse bekymringene nærmere. Vi mener en kritisk vurdering av parkeringsløsningene er essensiell for å sikre en bærekraftig og attraktiv utvikling av Tempe-Sorgenfri, og for å unngå uforutsette, negative konsekvenser for bydelen.

Parkeringsløsning i områdeplanen

Forslag til områdeplan for Tempe og Sorgenfri sier at all bilparkering tilknyttet de nye utviklingsområdene skal plasseres i et mobilitetshus, som er plassert i utkanten av området for å unngå kjøring internt i bydelen. Mobilitetshuset er planlagt lengst nord i planområdet, ca. 800 meter fra Bratsbergvegen 2, se figur 1.



Figur 1: Gangavstand fra Bratsbergvegen 2 til planlagt mobilitetshus i områdeplanforslag

Parkeringskravet i forslag til områdeplan er satt relativt lavt, med min. 0,1 og maks. 0,6 biloppstillingsplasser pr. 100 kvm BRA. Dette er en del lavere enn nylig vedtatt KPA, som har et parkeringskrav på 0,2 – 0,9 biloppstillingsplasser pr. 100 kvm BRA for byggesone 2 (som Bratsbergvegen 2 er en del av).

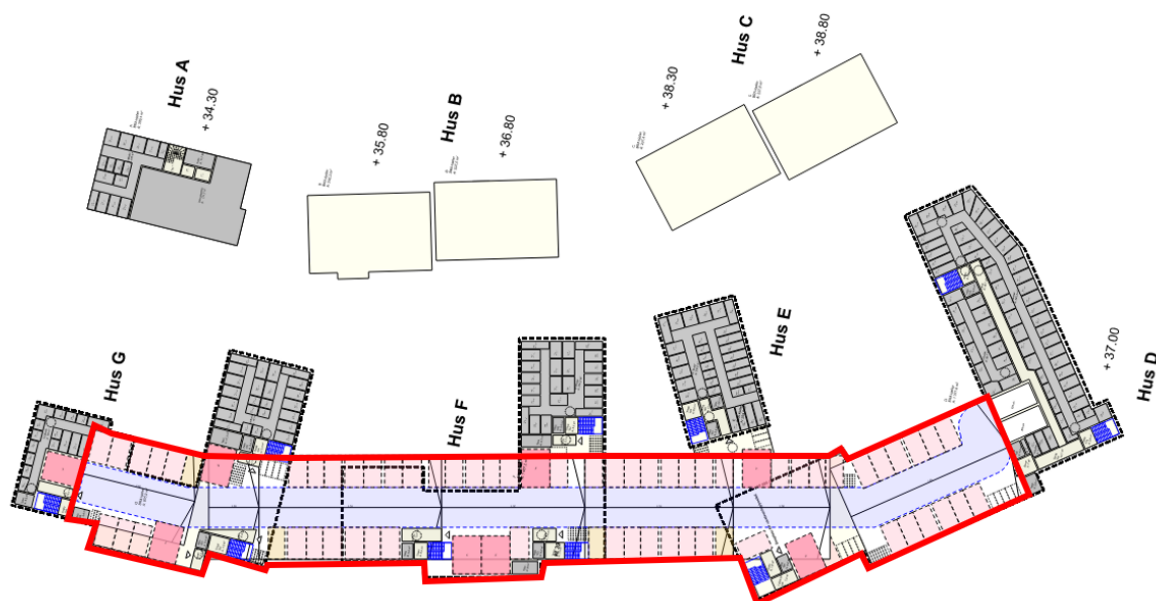
Parkeringsløsning i detaljplan for Bratsbergvegen 2

Parkeringsløsningen i detaljplan for Bratsbergvegen 2 følger områdeplanens lave parkeringskrav, med min. 0,1 og maks. 0,6 biloppstillingsplasser pr. 100 kvm BRA.

For planforslaget utgjør dette følgende parkeringsdekning:

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

Parkeringskjeller er i reguleringsplanen kun tillatt plassert under boligbebyggelsen nærmest Bratsbergvegen (se figur 2), slik at uterommene innenfor planområdet vil kunne opparbeides med trær og frodig vegetasjon uten å komme i konflikt med underliggende parkeringskjeller.



Figur 2: Forslag til kjellerplan i detaljplan for Bratsbergvegen 2, bilparkering markert med rød strek

Gjennomførbarhet og sikring av en variert boligsammensetning

Hovedbegrunnelsen for den avvikende parkeringsløsningen i detaljplanforslaget, sammenlignet med områdeplanforslaget, ligger i boligprosjektets gjennomførbarhet og sikring av en variert boligsammensetning. Den foreslåtte løsningen med et mobilitetshus plassert 800 meter fra boligene er kun aktuelt for et begrenset segment av boligmarkedet.

Forskning underbygger denne påstanden, og fremhever dermed viktigheten av å revurdere parkeringsløsningen for å ivareta de overordnede målene om en variert boligsammensetning, samtidig som nullvekstmålet ivaretas:

Hvor mange har behov for en parkeringsplass?

I tilleggundersøkelse til RVU 2022 oppgir 80% av respondentene i Trondheimsregionen at de enten eier eller disponerer bil, og hele 91% disponerer førerkort for bil (Opinion, 2023). Andelen respondenter som disponerer førerkort har økt med 1 prosentpoeng fra 2019 til 2022 i Trondheimsregionen.

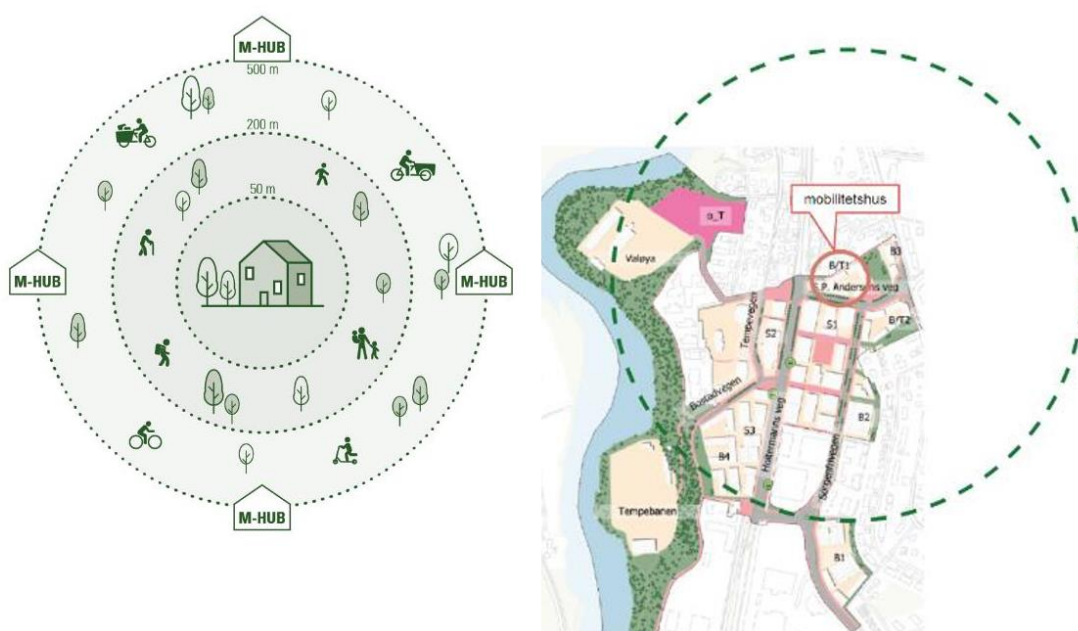
I en forbrukerundersøkelse som Eiendomsmegler1 utførte i september 2024 kom det fram at respondentene vektlegger tilgangen til en parkeringsplass som den nest viktigste kvaliteten ved kjøp av en eventuell ny bolig (Eiendomsmegler 1/ Sparebank1 SMN, 2024). Dette sammenfaller med vår opplevelse av boligmarkedet; mange kjøpere ønsker fortsatt å ha mulighet til å kjøpe en parkeringsplass ved sin nye bolig. Tilgang til delebil erstatter iht. EM1s undersøkelse i svært lite grad etterspørselen etter privatbilparkering.

Hva oppleves som en akseptabel gangavstand til parkering?

De fleste har i dag tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I Trondheim oppgir 96% av respondentene i RVU 2022 at de har tilgang til parkeringsplass ved boligen sin (Opinion, 2023). De fleste parkeringsplasser ligger nær boligen (91%). 5% må gå 50-100 meter til parkeringsplassen og 2% mellom 100 og 200 meter.

Forskningen på hva som anses som en akseptabel gangavstand mellom bolig og parkeringsplass er begrenset. Den eneste identifiserte studien, en tilleggsundersøkelse til RVU 2013/2014 (Christiansen m.fl., 2015), antyder at den gjennomsnittlige maksimalt akseptable avstanden ligger på 155 meter, med en median på 100 meter. Studien viser også at 38 prosent aksepterer 100-200 meter, mens omtrent 35 prosent ønsker en maksimal avstand på 50 meter. Det er viktig å merke seg at studien ikke undersøker aksept for gangavstander over 200 meter.

Uenighet preger fagmiljøene når det gjelder akseptabel gangavstand til mobilitetshus. På et fagseminar om mobilitetshus arrangert av byplankontoret høsten 2023, var det kun én foredragsholder som anså 500 meter som akseptabelt. De vellykkede eksemplene fra Malmö og Helsingborg, ofte referert til, er fra områder med flere mobilitetshus plassert tettere på boligene, supplert med andre parkeringsløsninger som kjellere, gateparkering og bakkearealer. Dette indikerer at en kombinasjon av løsninger, med kortere gangavstander til parkering, sannsynligvis vil være mer suksessfull enn perifere mobilitetshus med lengre gangavstander.



Figur 3: Illustrasjon fra JAJA Architect som viser en avstand på 500 meter i luftlinje fra mobilitetshus

Byplankontoret har lagt til grunn en avstand i luftlinje på 500 meter som maksimalt akseptabel avstand mellom mobilitetshus og boliger på Tempe og Sorgenfri. Som vist i figur 3, hentet fra JAJA Architects presentasjon på kommunens dialogmøte mobilitetshus 04.12.2024, ligger hele Bratsbergvegen 2 utenfor sirkelen som angir en luftlinje på 500 meter fra planlagt mobilitetshus.

Det er uklart hvorfor områdeplanen holder fast ved at Bratsbergvegen 2 skal basere seg på mobilitetshuset, når kommunens egne vurderinger viser at eiendommen i sin helhet ligger utenfor området som har en akseptabel gangavstand fra mobilitetshuset (figur 3).

Hva kjennetegner boligkjøpere som er minst villig til å gå mer enn 50 meter?

Christiansen m.fl. (2015) har undersøkt hva som skiller personer som er opptatt av å ha kort avstand til parkeringsplassen fra dem som er villig til å gå lengre. Kunnskap om dette kan bidra til å skape forståelse for hvordan en løsning med et perifert mobilitetshus påvirker befolkningssammensetningen i en bydel.

Forskningen viser at oddsen for å være villig til å gå lenger til parkeringsplassen reduseres med økende alder, for kvinner og for de som har barn i barnehagealder. Disse gruppene kan man dermed

forvente vil være mindre representert i en bydel hvor eneste parkeringsløsning er et mobilitetshus beliggende langt unna boligene.

I henhold til RVU 2022 oppgir 1 av 10 på landsbasis at de har fysiske problemer som begrenser deres mulighet med tanke på transportmuligheter. 74% av disse oppgir at det er problematisk å gå, og om lag 30% oppgir at det er vanskelig å reise med kollektivtransportmidler. Dette impliserer at for omtrent 10% av befolkningen vil etablering av et mobilitetshus/fravær av lett tilgjengelig parkering, kunne ha alvorlige konsekvenser for deres daglige mobilitet. Det er verdt å merke seg at en vesentlig andel i denne gruppen ikke har HC-bevis, og dermed ikke får tilbud om HC-parkering innenfor planområdet.

Hvordan vil et mobilitetshus påvirke befolkningssammensetningen i bydelen?

Forskning og markedsundersøkelser viser tydelig at tilgjengelighet til parkering er en avgjørende faktor for mange boligkjøpere. Boliger uten parkering eller med utilfredsstillende parkeringsløsninger oppleves som lite attraktive for kjøpere med høyere betalingsevne, barnefamilier, kvinner og eldre. Et konsept som mobilitetshus, uten tilstrekkelig nærhet til boligene, risikerer å redusere boligprosjektets attraktivitet og dermed begrense dets potensielle målgruppe.

Konsekvensen av manglende/ krevende parkeringsløsninger er at boligprosjekter tvinges til å fokusere på segmenter som er mer villige til å akseptere en suboptimal parkeringssituasjon, slik som studenter, førstegangsetablerere eller investorer interessert i utleie. En slik utvikling vil skape en ensidig boligsammensetning som strider mot intensjonene i områdeplanen og målene i områdesatsingen Tempe-Sorgenfri.

For å realisere ambisjonen om et attraktivt boligområde med en variert bolig- og befolkningssammensetning, er det essensielt å tilby tilfredsstillende parkeringsløsninger for enkelte leilighetstyper, med en gangavstand som er akseptabel for folk flest. Dette vil sikre at boligprosjektet appellerer til et bredere spekter av potensielle kjøpere og bidrar til et mer levende og inkluderende lokalsamfunn.

Tempe og Sorgenfri vil også i framtiden være en bydel preget av mye biltrafikk, da flere hovedveger krysser området. Kjøpere av en bolig i Bratsbergvegen 2 vil med områdeplanens parkeringsløsning, fortsatt oppleve at de bor i en trafikkert bydel, selv om de selv i stor grad hindres i å kjøre bil. Dette gjør det ekstra krevende å finne aksept for områdeplanens parkeringsløsning hos potensielle boligkjøpere.

Hvordan ivaretar detaljplanen områdeplanens ambisjoner/ nullvekstmålet

Til tross for at parkeringsløsningen avviker fra områdeplanen, mener vi at detaljplanen ivaretar områdeplanens intensjoner, herunder nullvekstmålet, på en tilfredsstillende måte.

Områdeplanen begrunner løsningen med mobilitetshus på følgende måte:

1. Færre privatbilturer/ nullvekstmålet
Avstanden til parkering blir lengre, og det blir dermed mindre attraktivt å velge bilen til kortere kjøreturer
2. Fleksibilitet i bruk
Mobilitetshuset kan inneholde andre fellesfunksjoner som delesykler, sykkelverksted, utleie av utstyr, kafe, arbeids- og leseplasser og andre møteplasser
3. Sosial bærekraft
Lett tilgjengelighet til privatbilen i kjeller under hvert byggefelt vil kunne motvirke sosial bærekraft i området ved at beboerne kan ta heis ned til p-kjeller og kjøre ut uten kontakt med andre beboere.

Nullvekstmålet

Detaljplanen bidrar til å realisere nullvekstmålet, primært gjennom en svært restriktiv parkeringsdekning. Ved å begrense tilgangen til privatbilverking, dempes bilbruk i området.

Detaljplanen legger til rette for at kun boligene langs Bratsbergvegen har en kjeller direkte under eget hus. Avstanden mellom de øvrige boligene og parkeringskjelleren er i gjennomsnitt mer enn 50 meter. Forskning viser at avstander over 50 meter kan bidra til å redusere bilbruken (Christiansen m.fl., 2015). Behovet for svært lange gangavstander for å oppnå en effekt på bilbruken synes dermed overflødig, da allerede en gangavstand på mer enn 50 meter bidrar til å redusere bilbruken.

Fleksibilitet i bruk

Planlagte parkeringskjeller ligger kun under noen av boligene, der det uansett ville blitt etablert kjellere. Ved eventuell manglende etterspørsel etter parkeringsplasser kan arealet enkelt omdisponeres til boder, lagringsrom, varehåndtering, sykkelparkering eller tilfluktsrom. Dette sikrer langsiktig anvendelighet og tilpasningsevne til fremtidige behov.

Valget av bilheis fremfor tradisjonell rampe bidrar ytterligere til arealbesparelse. Dette reduserer det totale fotavtrykket til parkeringsløsningen, frigjør verdifullt areal på bakken og muliggjør en mer effektiv utnyttelse av tomten. Samlet sett representerer planene for parkeringskjelleren en kostnadseffektiv og bærekraftig løsning som optimaliserer ressursbruk og gir mulighet for fleksibel tilpasning i fremtiden.

Sosial bærekraft

Planforslaget legger til rette for store, gode fellesarealer, torg/ gårdsrom/ takterrasser og delemobilitet som sikrer at naboer kan møtes. 75% av beboerne vil ikke ha tilgang til privatbilverking, og vil dermed ikke «forsvinne i kjelleren og kjøre ut». De resterende 25% vil fortsatt ha mange muligheter til å møte naboene, da mange av de daglige turene vil kunne foregå i nabolaget (handleturer, arbeidsreiser, undervisning mm) og sannsynligvis vil foretas til fots.

Referanser

Reisevaner i de 7 største byregionene med tilleggsvvalg 2022. Nasjonal reisevaneundersøkelse (2023). Opinion

Boligparkering i store norske byer - parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk (TØI rapport 1425/2015). Petter Christiansen. Jan Usterud Hanssen. Kåre Skollerud

Markedsundersøkelse (2024), Eiendomsmegler 1/ Sparebank1 SMN

<https://www.mn24.no/nyheter/i/Rzo1WW/kjoeper-parkeringsplass-til-700-000-kroner-vi-maa-ha-bil>