



Detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 23.02.2026

Dato for godkjenning av bystyret : 27.08.2026

Dato for oppdatering etter bystyrets vedtak: 04.09.2026

Det er noe avvik mellom planbeskrivelsen og bystyrets vedtak av 27.08.2026. Dette skyldes endring i plankart og bestemmelser som følge av vedtakspunkt i bystyrets vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5, r20230040 med reguleringskart utarbeidet av Asplan Viak i målestokk 1:1000 datert 14.11.2025, reguleringsbestemmelser datert 23.02.2026 og planbeskrivelse datert 23.02.2026, med følgende endringer:

- 1. Sjuende etasje fjernes. Høyeste kotehøyde reduseres med 3,5 meter til maksimum kote+ 161.*
- 2. Bestemmelse § 3.2.5 Utforming, 1. ledd, endres til: «Øverste etasjer skal utformes som inntrukne toppetasjer og/eller skråtak ut mot gatene. Skråtak kan brytes opp med karnapper dersom det bidrar til økt arkitektonisk kvalitet.»*
- 3. Det tas inn følgende tillegg i bestemmelse § 3.2.5 Utforming: «Fasader på mobilitetshuset skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet og god lesbarhet. Begge hjørner av mobilitetshuset mot Søbstadvegen skal ha utadrettede funksjoner på gateplan.»*
- 4. Mobilitetshuset skal legge til rette for parkering og andre mobilitetsløsninger som er offentlig eller allment tilgjengelige. Det tas derfor inn følgende tillegg i bestemmelse § 3.2.1 Arealbruk: «Mobilitetshuset skal være allment tilgjengelig».*
- 5. For å bedre ivareta hensynet til universell utforming av uteoppholdsareal skal det tas inn følgende tillegg til bestemmelse § 3.2.7 Felles uteoppholdsareal, 3. ledd: «Innvendig heis til felles uteoppholdsareal skal plasseres med god synlighet fra Søbstadvegen.»*
- 6. Søknad om tiltak skal fremmes til politisk behandling.*
- 7. Tilleggspunkt til bestemmelse "3.2.6 Leilighetssammensetning": Minstestørrelse for boenhetene er 30 m2 BRA. Bakgrunnen for forslaget er kravet i bestemmelse § 10.2 Kvaliteter ved boenhetene i KPA 2022- 2034.*

8. I reguleringsbestemmelsene § 3.2.7, andre ledd er om opparbeidelse av leke - og møteplasser på felles uteareal legges følgende bestemmelse til: «På felles leke - og uteoppholdsareal skal det etableres lekeapparater til allmenn benyttelse»

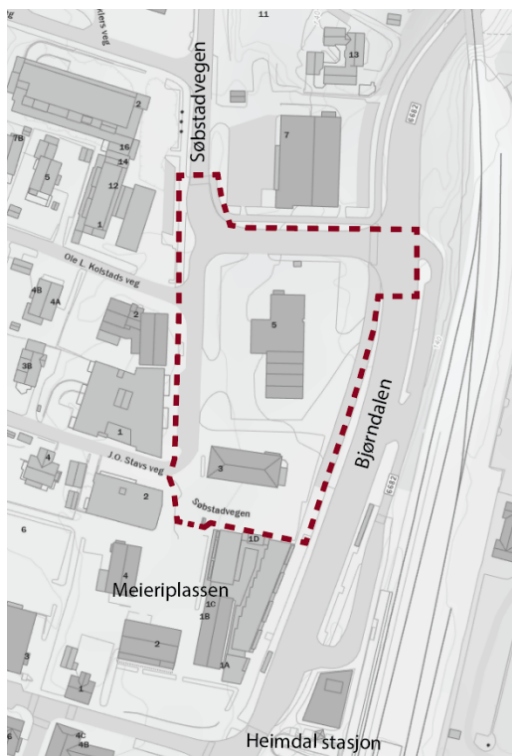
Vedtaket er fattet i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Søbstadvegen Eiendom AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting innenfor Søbstadvegen 3 og 5 på Heimdal. Planområdet planlegges med boliger, dagligvare, forretnings- og næringsareal, mobilitetshus og møteplass. Eksisterende bebyggelse på tomte skal rives.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens planbeskrivelse til førstegangsbehandling, men det er gjort mindre endringer for å belyse planforslaget bedre.



Oversiktskart

Planstatus – førende planer for området

Prosessplan for Heimdal sentrum

Prosessplanen beskriver mål for utviklingen i Heimdal sentrum. Planen skal legge til rette for fortetting, økt attraktivitet og bruk av miljøvennlige transportløsninger. Viktige forhold som må avklares på Heimdal er fellesfunksjoner som torg og plasser, grønnstruktur, gange og sykkel og kobling til ny jernbanestasjon.

Heimdal sentrum – strategi for bevaring og stedsidentitet

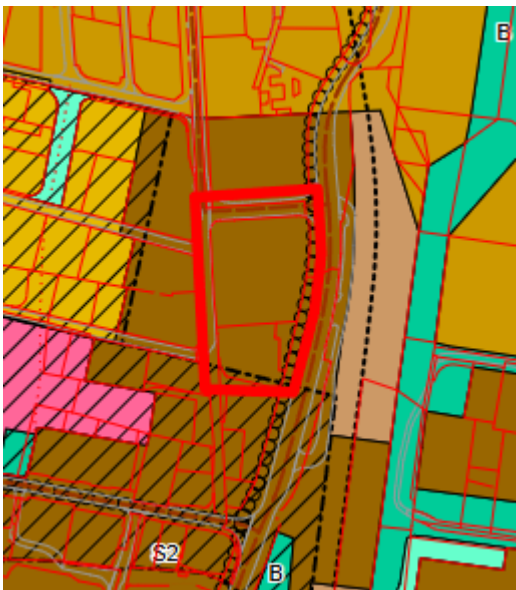
Bevaringsstrategien viser til at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlig transport prioriteres. Heimdals identitet som småby, stasjonsby og kommunesenter bør ligge til grunn og synliggjøres i videre utvikling. Planområdet ligger utenfor de angitte verneklassene og tomtene omtales ikke spesifikt i dokumentet.

Byutviklingsstrategien

Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050 ønsker en fortetting rundt viktige kollektivknutepunkt og en utvikling som ivaretar prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Planområdet ligger langs viktige kollektivåre for buss og tog, og en utvikling på eiendommene vil bidra til å redusere transportbehovet slik at nullvekstmålet kan nås.

Kommuneplanens arealdel 2022-34

I gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA) er eiendommene avsatt til byggesone 1 sentrumsformål, felt S2. Øst for tomte er det vist en hovedsykkelvegtrasé, og sør for tomte ligger en hensynssone for kulturmiljø som berører planområdet såvidt. Nord og øst for tomte er Søbstadvegen og Bjørndalen vist som kollektivtrasé.



Utsnitt KPA 2022-34

Gjeldende regulering

Gjeldende regulering er r1096 Heimdal sentrum, vedtatt 2.5.2001 som viser eiendommene med blandet formål forretning/kontor. Arealet i øst berøres av r20170039 *Heimdal omstigningspunkt*, vedtatt 21.06.2018 og er vist som samferdselsformål.

Planområdet grenser inntil nylig vedtatte *detaljplan for Ringvålvegen 11 og J.O. Stavs veg 4, 6 og 8*, som regulerer nytt helse- og velferdssenter (r20220040 vedtatt 19.06.2025), samt pågående *detaljplan for Bjørndalen fra Søbstadvegen til Okstadøy* (r20230028), som regulerer ny

hovedsykkeltrase langs Bjørndalen.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet og arealbruk

Planområdet omfatter eiendommene med gnr/bnr. 315/31 (Søbstadvegen 3), 315/160 (Søbstadvegen 5) og 316/43. I tillegg omfatter planområdet deler av eiendommene med gnr. 315 og bnr. 345, 488 og 492; gnr. 197 og bnr. 13, 21, 153, 172, 464, 489, 809, 854 og 939; samt gnr/bnr. 316/636.

Planområdet ligger som en del av Heimdal sentrum langs Søbstadvegen. Området avgrenses av Søbstadvegen i nord og vest, og av Bjørndalen i øst. Planområdet avgrenses videre av et kombinert næring-/boligbygg i sør. Planområdets størrelse er på ca. 10 daa, der selve utbyggingstomta er på ca. 6259 m².

Området består i dag av et næringsbygg i to etasjer (Søbstadv. 3) og en nedlagt bensinstasjon (Søbstadv. 5). Næringsbygget huser flere bedrifter, deriblant spisestedet Stjernegrillen. Ved bensinstasjonen står det en midlertidig brakkerigg. Langs Søbstadvegen, på motsatt side av gata og sørover, er det innslag av både butikker og andre publikumsrettede tjenester.



Dagens situasjon

Stedskarakter og landskap

Heimdal sentrum har i dag en kombinasjon av lav, eldre bebyggelse (stasjonsbyen) med innslag av nyere og tyngre bebyggelse. Selve sentrum har i dag mange grå asfaltflater, framstår utflytende og mangler gode, bilfrie uterom. De høyt trafikkerte veiene, Ringvålveien og Bjørndalen/Heimdalsveien, går gjennom sentrum. Heimdal sentrum har en underdekning av nærmiljøanlegg og mangler tilbud for rekreasjon og grønne områder.

Planområdet ligger i et område med slak terrengstigning mot vest, og med små høydeforskjeller.

Kulturminner og kulturmiljø

De kulturhistoriske verdiene i området er knyttet til den historiske bebyggelsen og den landlige bystrukturen som omslutter gater og plasser. I ny KPA ligger det en hensynssone kulturmiljø som så vidt berører søndre del av planområdet. Langs Søbstadvegen ligger flere bygninger registrert med antikvarisk verdi.



Utsnitt fra kommunens kulturminnekart. Blå bebyggelse har antikvarisk verdi, og lilla bebyggelse høy antikvarisk verdi

Naturverdier

Med bakgrunn i naturbase.no, er det ikke registrert noen naturverdier innenfor planområdet. Det ble gjort to observasjoner av fiskemåke (VU- sårbar) innenfor planområdet i 2009. Det er ikke registrert hekkeplass innenfor planområdet.

Rekreasjonsverdi og barns og unges interesser

Planområdet anses å ikke ha områder for rekreasjonsverdi i dag.

Det er registrert barnetråkk i området. Det er påpekt at særlig Søbstadvegen nord for planområdet gjennom Ditlev Bloms veg oppleves som utrygg skoleveg. J. O. Stavs veg og Ole L. Kolstads veg er vist som skoleveger som ikke oppleves som farlige. Begge disse vegene er smale grusveger uten fortau. Til Stabbursmoen skole (barneskole) i nordvest er det mulig å gå langs Ditlev Bloms veg lengre nord da denne har 3 meter bredt fortau, men dette er en omvei i forhold til de to andre vegene. Til Åsheim skole (ungdomsskole) i sørvest er det også godt tilrettelagt for myke trafikanter, enten med fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau.

Trafikk

Bil

Det er beregnet en turproduksjon på rundt 700 turer per virkedøgn for næringsbygget (Søbstadv. 3) innenfor planområdet. Selv om bensinstasjonen (Søbstadv. 5) er lagt ned, brukes arealet til parkering for ansatte som bor i brakkeriggen på tomte. Omfanget av turer til/fra

bensinstasjonstomta antas derfor å være rundt 300 turer per virkedøgn. Samlet gir dette en turproduksjon på rundt 1000 turer per virkedøgn, det vil si rundt 900 turer per årsdøgn. Antallet bilturer er beregnet å være rundt 500 bilturer per årsdøgn (ÅDT).

Adkomst for kjørende til bensinstasjonstomta er både fra Søbstadvegen i nord og i vest, mens adkomst til næringsbygget er fra Søbstadvegen i vest. Det er mye parkeringsareal innenfor planområdet i dag. Det er ikke registrert trafikkulykker i området etter at krysset i nordøst (Søbstadvegen x Søbstadvegen) ble ombygd og gjort mer oversiktlig i 2020. Fartsgrense langs Bjørndalen i øst er 40 km/t. Fartsgrensen ellers rundt planområdet 30 km/t.

Gange og sykkel

Det er tilrettelagt med fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau langs de mest trafikkerte vegene i området. Trafikksituasjonen i Heimdal sentrum er i stor grad preget av biltrafikk og parkering, og jernbanen utgjør en barriere for kryssing øst-vest.

Kollektiv

Kollektivdekningen i området er god, og både Heimdal jernbanestasjon og kollektivknutepunkt for metrobuss 1 og 2 ligger like ved planområdet.

Sosial infrastruktur

Planområdet ligger innenfor Stabbursmoen skolekrets (barneskole) og Åsheim skolekrets (ungdomsskole), og gangavstanden er på henholdsvis 300 meter og 1 km. Det er begrenset skolekapasitet i området, men dette er planlagt utbedret ved bygging av nye Stabbursmoen skole som vil bli en ren barneskole.

Teknisk infrastruktur

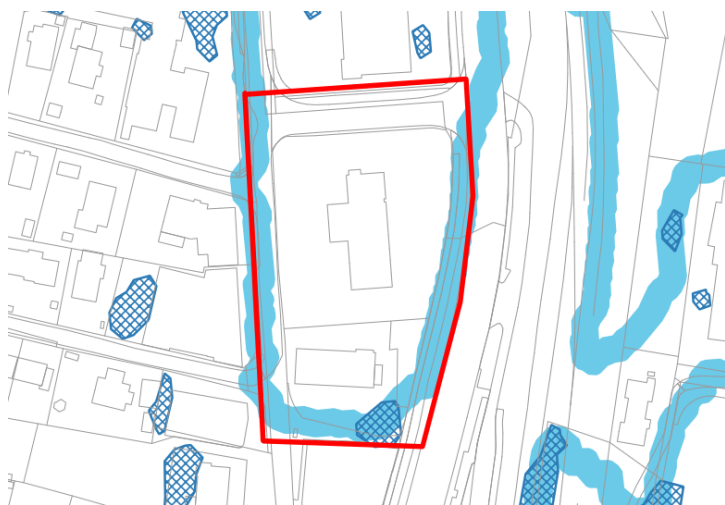
Vann og avløp innenfor planområdet består av stikkledninger fra eksisterende bebyggelse som skal rives. Det ligger i tillegg kommunal infrastruktur (500 SP 2006 og 500 OV 2006) langs gang- og sykkelveg i Bjørndalen, og en 200 VL 2019 vest for planområdet langs Søbstadvegen.

Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense og grunnundersøkelser viser at løsmassene består av en lagdelt blanding av leire og finkornete friksjonsmasser, med sporadiske innslag av humus. Prøvetakingen i den sørlige enden av planområdet viser et løst lagret topplag med antakelig stedlige fyllmasser bestående av myr/humus, grus, sand, silt og leire. Mot dybden viser resultatene fra prøvetakingen middels til fast, og lite sensitiv, leire med innslag av silt og sandlag. Det er sondert ned til dybder mellom 30-64 m under terreng uten at berg ble påtruffet. Grunnvannstanden på området er tolket til ca. 1,6 m under terreng basert på poretryksmålinger.

Utbyggingsområdet ligger ikke innenfor en registrerte kvikkleiresoner, eller aktsomhetsområdet for skred eller flom. Nærmeste registrerte kvikkleiresone er 213 Heimdal, som ligger ca. 230 meter nord for planområdet. Utførte grunnundersøkelser på og omkring planområdet viser ingen forekomst av kvikkleire eller sprøbruddmateriale. Med bakgrunn i topografi og registrerte grunnforhold i området anses planområdet å ligge utenfor fare for å bli rammet av eventuelle kvikkleireskred.

Trondheim kommunes aktsomhetskart for flom, viser at det går en flomvei rundt Søbstadvegen 3 og 5.



Flomveier

Forurensning i grunnen

Miljøgeologiske undersøkelser har avdekket forurensning i 6 av 13 undersøkte borrepunkter. Påvist forurensning skyldes forhøyede nivåer av olje (alifater og totale hydrokarboner), samt arsen, bly, PAH-forbindelser og PCB. Det er påvist forurensning opp til tilstandsklasse 5 i ett punkt, mens i øvrige borpunktene er det påvist masser i opptil tilstandsklasse 3 eller oljeforbindelser mellom 100-500 mg/kg THC, altså inert avfall.

Det er i tillegg utført miljøkartlegging i forbindelse med planlagt riving av eksisterende bygg. Formålet med kartleggingen er å avdekke eventuelle forekomster av helse- og miljøfarlige stoffer som må håndteres i forbindelse med riving og avfallsdisponering.

Støy og luftforurensing

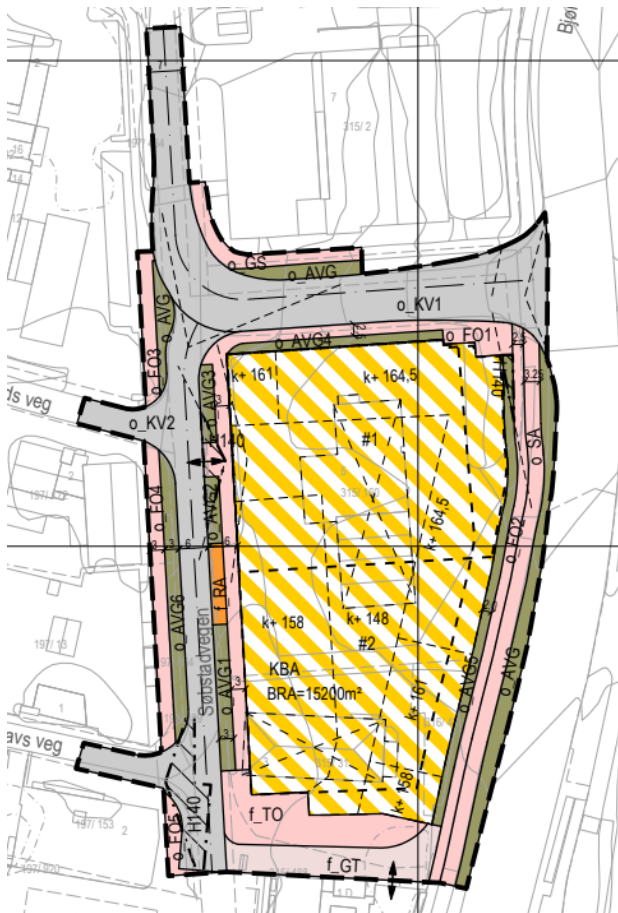
Planområdet er utsatt for støy fra både veg og jernbane, og ligger i rød (mot nord og øst) og gul (mot vest og sør) støysone.

De overordnede luftsonekartene viser store årlige variasjoner i utstrekning av luftforurensningssoner. Luftsonekart for de sammensatte årene 2018-2022 er sammenlignet med luftsonekart for et «dårlig» år (2022). I årene med høyeste luftforurensning, befinner deler av planområdet seg i en rød luftforurensningssone, men i de fleste årene befinner deler av området seg i gul luftforurensningssone som følger veien fv 6682 Bjørndalen som går øst for planområdet.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Planområdet reguleres med kombinert formål bolig/forretning/tjenesteyting med tilhørende renovasjonsanlegg, torg, samferdselsformål og bestemmelsesområde for mobilitetshus.



Plankart

Planlagt bebyggelse

Planforslaget legger til rette for en foretting med dagligvare, noe tjenesteyting og nye sentrumsnære boliger på Heimdal. Kvartalet planlegges som en høy næringsetasje/-sokkel med boliger i etasjene over. Plan 1 (første etasje) mot Søbstadvegen planlegges med dagligvareforretning og mobilitetshus/parkering. Plan U (sokkel) mot Bjørndalen planlegges med en utadvendt sokkelløsning med areal for handel, tjenesteyting og/eller fellesarealer. Det legges til rette for utadvendte førsteetasjer rundt hele kvartalet, og spesielt mot Søbstadvegen og Bjørndalen. Kvartalet er ca 42 m (i sør) til 65 m (i nord) bredt, og 109 m (i vest) til 112 m (i øst) langt.

Over den høye førsteetasjen, er det foreslått boligbebyggelse i 2-5 etasjer. Bebyggelsen har de laveste høydene mot eksisterende bebyggelse i vest og sør, og den høyeste mot nordøst. Boligbyggene planlegges som to hovedvolumer; et volum med tre etasjer mot Søbstadvegen i vest, og et større bygningsvolum i en L-form langs Søbstadvegen i nord og Bjørndalen i øst. Dette volumet vil få varierende høyder og trappe seg opp til totalt sju etasjer mot Bjørndalen i nord. Bygningsvolum over næringsetasjen vil ha form som en kvartalsstruktur, for å kunne skjerme boliger og boligenes uteoppholdsareal mot støy fra veg og jernbane.

Bestemmelsene sikrer krav til utforming. Fasadene skal ha gode visuelle kvaliteter, solide materialer, god utførelse og tiltalende detaljer. Variasjon i farge og materialbruk skal brukes for å bryte opp bygningsmassen, og bebyggelsens fasader skal deles opp vertikalt med brudd. Mot

Søbstadvegen er det planlagt et lavere volum med saltak.



Perspektiv fra sørvest



Perspektiv fra nordvest

Utnyttelse

Planforslaget legger til rette for en utnyttelse på maks 15.200 m² BRA. Areal for mobilitetshus, parkering, boder, lager etc. i plan U/sokkel er ikke medregnet i tillatt BRA.

Planforslaget åpner for minimum 100 boenheter, og skisseprosjektet viser ca.105 boliger med en gjennomsnittlig størrelse på ca. 65-70 m² BRA. Det tillates etablert en dagligvareforretning på inntil 2100 m² BRA. Øvrig forretnings-/tjenesteytingsareal tillates etablert med inntil 600 m² BRA. Mobilitetshus i plan 1 tillates etablert med inntil 2350 m² BRA.

Nøkkeltall vist i illustrerte skisseprosjekt:

Formål / funksjon	Areal (BRA)
Tillatt BRA (unntatt mobilitetshus, boder etc. i plan U)	15.200 m2 BRA
Bolig	ca. 10.150 m2 BRA ca. 6.480 m2 BRA-I
Dagligvareforretning, inkl. kontor, lager, pauserom	ca. 2.100 m2 BRA
Øvrig forretning/tjenesteyting plan U	ca. 575 m2 BRA
Mobilitetshus plan 1	ca. 2.350 m2 BRA
Mobilitetshus plan U	ca. 2.000 m2 BRA
Boder, sykkelparkering, lager etc. plan U	ca. 1.815 m2 BRA
Totalt BRA (alle etasjer)	ca. 19.000 m2 BRA
Tomteareal	ca. 6.250 m2 BRA
Tomteutnyttelse	% BRA = 245 %

Bokvalitet

Planforslaget legger til rette for minimum 100 boenheter, og det er illustrert ca. 105 boenheter i skisseprosjektet. Det er ikke vist 1-roms leiligheter i vedlagte skisseprosjekt, men bestemmelsene åpner for en leilighetssammensetning der maksimum 10 % kan være 1-roms leiligheter. Minimum 20 % av boenhetene skal være 2-roms, minimum 50 % skal være 3-roms eller større, og minimum 10 % skal være 4-roms eller større leiligheter. Alle boenheter skal som utgangspunkt ha soverom eller stue mot stille side, men inntil 5 % kan etableres med dempet fasade som erstatning for stille side. Dette gjelder enkelte hjørneleiligheter. Støykrav i rød og gul støysone skal tilfredsstilles.

Leiligheter og balkonger vil få gode lys- og solforhold, og de fleste boenhetene vil være gjennomgående eller hjørneleiligheter. De leilighetene som ikke er gjennomgående vil vende ut mot felles uteareal.



Gateoppriss sør-nord mot Bjørndalen



Gateoppriss nord-sør mot Søbstadvegen

Det skal etableres et samlet innendørs felles oppholdsareal på minimum 50 m². Fellesarealet skal ligge i første boligetasje eller i sokkel, og ha direkte kontakt med gaterommet og hovedadkomst til boligene. Fellesareal kan inneholde fellesfunksjoner som gjesteleilighet, verksted eller kjøkken, men med kvaliteter tilsvarende oppholdsrom.

Uterom

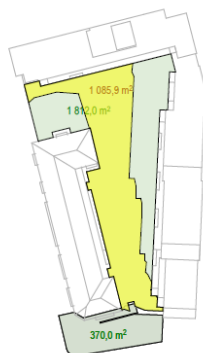
For ny boligbebyggelse skal det settes av minimum 30 m² uteoppholdsareal pr. 100 m² BRA eller boenhet, hvorav minst halvparten skal opparbeides til felles lek og opphold. Prosjektet ivaretar kravet om at minst 50 % av uteoppholdsarealet skal være fellesareal, hvorav minst 20 % på bakkeplan. Bakkeplan i denne sammenheng betyr imidlertid areal oppå sokkel 6 m over bakken, da boligenes krav til uteoppholdsareal planlegges løst på taket over næringsetasjen, i tillegg til private balkonger og takterrasser. Det skal sikres tilstrekkelig dybde til etablering av trær på deler av taket.

Forbindelsen mellom boligenes uteareal og torg/gate planlegges etablert som en bred trapp i sør. Trappen kan ha variasjon i bredde, men skal være minimum 6 meter bred mot torget. Deler av trappen tillates utformet som et amfi og med soner for opphold.

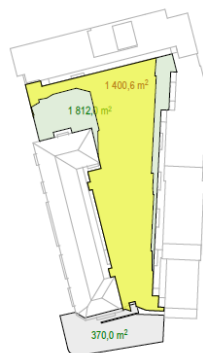
Boligene vil få tilgang til både private, halvprivate/felles og offentlige uteoppholdsareal, der de private og halvprivate vil ligge skjermet for støy fra jernbane og veg. Alle boenheter har maksimalt 100 meter trygg gangavstand fra hovedinngang i bygget til nærmeste del av felles uteoppholdsareal. Arealet er sammenhengende, og minst halvparten har sol i minst 3 timer ved vårjevndøgn etter klokka 12, samt klokka 18 midtsommers. Boenheter i første boligetasje vil få oppholdsareal på terreng i direkte tilknytning til boenheten.



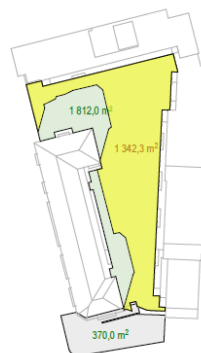
Illustrasjonsplan



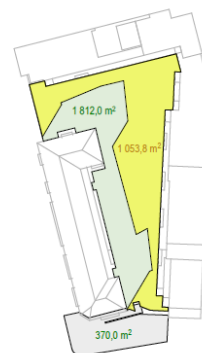
Vårjevdagn kl 12



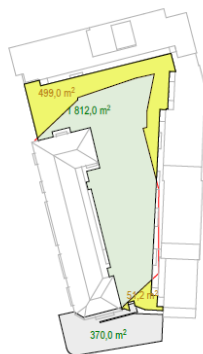
Vårjevdagn kl 13



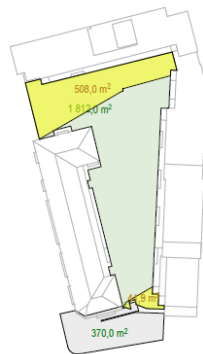
Vårjevdagn kl 14



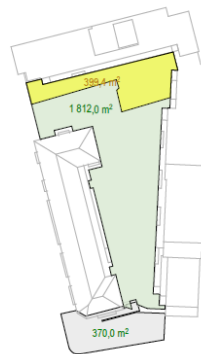
Vårjevdagn kl 15



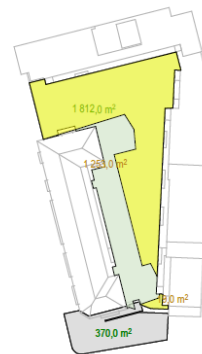
Vårjevdagn kl 16



Vårjevdagn kl 17



Vårjevdagn kl 18



Midtsommer kl 18

Solstudier uteareal

Nøkkeltall uteromsregnskap i illustrerte skisseprosjekt:

Formål / funksjon	Antall
Bolig (BRA)	ca 10.150 m2 BRA
Bolig (BRA-I)	ca. 6.185 m2 BRA-I
Antall boenheter	ca. 105
Krav til uteareal	ca. 3.200 m2
Fellesareal bakkeplan	ca. 1.800 m2
Andel fellesareal i prosjektet	57 %
Andel fellesplan på bakkeplan solbelyst i minst 4 timer ved vårjevndøgn (21.mars) kl.12-16	60 %
Oppnådd solfylt utoppholdsareal på bakkeplan kl.18 21.juni	70 %
Privat uteareal (balkonger og terrasser)	ca. 1.490 m2
Sum uteareal totalt	ca. 3.300 m2
Sum uteareal per boenhet	ca. 30 m2
Torg	ca. 350 m2

Torg, gatetun og byrom

Planforslaget legger til rette for et felles, men offentlig tilgjengelig torg sørvest i planområdet, i god kontakt med Søbstadvegen som skal oppgraderes som en sentrumsgate. Torget er vist med et areal på ca. 350 m², og vil ligge med nærhet til Meieriplassen lenger sør. Torget får en lun plassering, er vestvendt og har dermed et stort potensial for å kunne bli et attraktivt sted å oppholde seg. Størrelse på torget gir rom for uteservering, møblering, beplantning og opphold.

Det skal i tillegg etableres en tverrforbindelse for gående mellom torget og Bjørndalen, og videre

mot kollektivholdeplasser. For å fortsatt ivareta adkomst til parkeringskjeller for Søbstadvegen 1, reguleres denne forbindelsen som gatetun. Gatetunet kan likevel opparbeides i sammenheng med torget, men det må være god lesbarhet med tanke på hva som er kjørbart areal og ikke. Det regulerte gatetunet opprettholder siktaksen fra J.O. Stavs veg til jernbaneområdet, og videre til området på østsiden av jernbanen. Regulert torg og gatetun utgjør til sammen et areal på ca. 650 m².



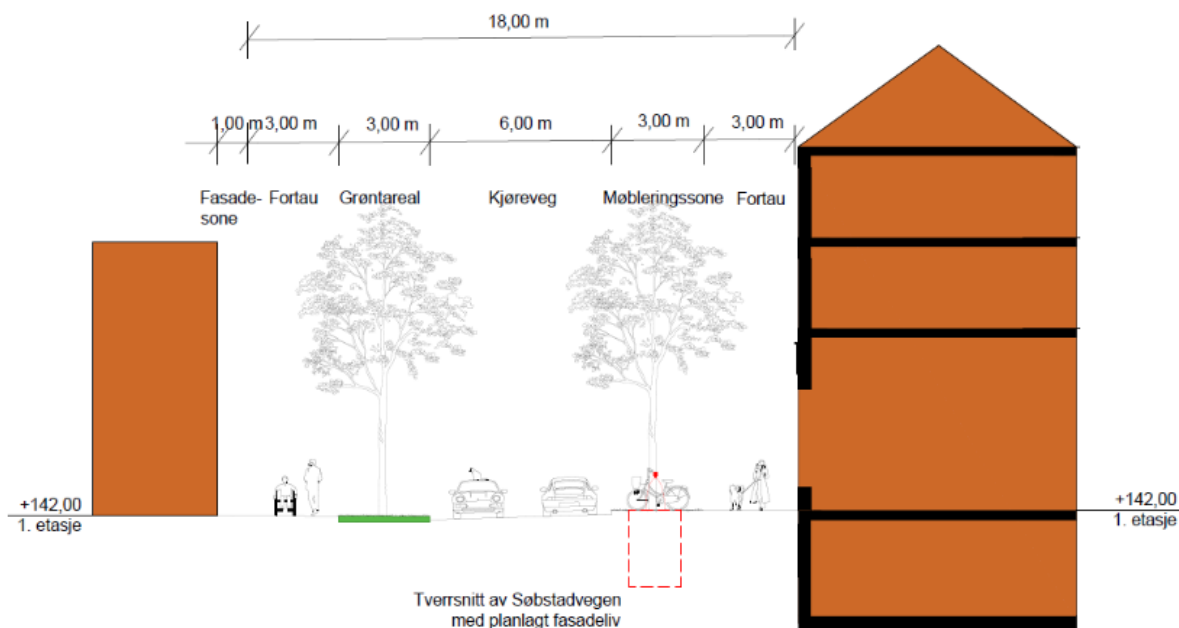
Forslag til utforming av torg og trapp opp til felles uterom oppå sokkel

Det foreslås i tillegg en mindre åpen plass nordøst i planområdet mot Bjørndalen. Arealet er støytsatt og vil ikke bli tilrettelagt for opphold på samme måte som torget i sørvest. Arealet kan likevel bli en møteplass/knutepunkt for gående og syklende, særlig om det etableres utadvendte funksjoner i lokalene innenfor.

Prosjektet har lagt vekt på å skape et grønt preg, og areal regulert som annen veggrunn rundt kvartalet skal opparbeides med gatetrær og vegetasjon. Universell utforming av uteareal sikres med blant annet håndløper for støtte i trapper, tydelig merking av trinn, taktil oppmerking ved gangfelt og god belysning.

Gate, fortau, gang- og sykkelforbindelser

Søbstadvegen skal utvikles til en urban bygate (sentrumsgate) for byliv, handel og rekreasjon, med fortau og utadrettet virksomhet på begge sider av gata. Søbstadvegen vil sammen med det nye torget og Meieriplassen i sør, kunne bli en attraktiv bevegelseslinje for gående og syklende på Heimdal. Innenfor gatesnittet i vest tillates det etablert gatetrær, møblering og sykkelparkering. Dette utgjør formålet annen veggrunn på 3,0 meter. Innenfor reguleres et fortau på 3,0 m som ligger helt inntil byggegrensa for ny bebyggelse. Senterlinje for Søbstadvegen er i planforslaget flyttet 0,5 m vestover i forhold til dagens senterlinje, og hele gatesnittet inngår i reguleringsplanen.



Tverrsnitt Søbstadvegen

Det reguleres også et nytt fortau med bredde 2,5 meter langs Søbstadvegen i nord, med tilknytning til gang-/sykkelveg langs Bjørndalen. Mot øst reguleres et felt for snøopplag med 2 meters bredde, men dette må ses i sammenheng med nye innganger til både boliger og næring/forretning. Planforslaget er tilpasset fylkeskommunens planer for ny sykkelvei langs Bjørndalen, slik at det her reguleres framtidig sykkelveg med fortau

Parkering

Planforslaget stiller følgende krav til parkering innenfor planområdet:

Formål	Parkeringskrav for sykkel	Parkeringskrav for bil
Bolig	minimumskrav er den høyeste verdien av 3 plasser per 100 m ² BRA eller 1,5 plass per boenhet	min 0,1- maks 0,7 plass per 100 m ² BRA
Forretning	minimum 3 plasser per 100 m ² BRA	maks 1 plass per 100 m ² BRA
Tjenesteyting	minimum 3 plasser per 100 m ² BRA	maks 0,5 plass per 100 m ² BRA

For bolig, forretning og tjenesteyting viser skisseprosjektet cirka 320 parkeringsplasser for sykkel. Det er avsatt areal for både innendørs (mobilitetshus) og utendørs (fortau, annen veggrunn) sykkelparkering, parkering for lastesykler, samt plasser for lading og servicefasiliteter.

For bolig, forretning og tjenesteyting viser skisseprosjektet cirka 100 parkeringsplasser for bil. Samtlige plasser er lagt innendørs i mobilitetshus, med unntak av HC-parkering som kan ligge på gateplan. Minimumskrav til HC-parkering er den høyeste verdien av 5 % av alle parkeringsplasser

eller 1 plass per 1500 m² BRA. I tillegg tillates det etablert maksimum 10 parkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy, samt maksimum 6 bilparkeringsplasser for elbil-lading.

Planforslaget legger til rette for at det planlagte parkeringsanlegget skal etableres som et mobilitetshus, der det åpnes for offentlig parkering, en felles lokalisering av ulike transportmiddel med deling av parkeringsplasser, ladeplasser, biler og/eller andre kjøretøy, pakkeutlevering og eventuelt utlevering av varer. Mobilitetshuset skal ha en konstruksjon som muliggjør ombygging til forretning/bolig dersom mobilitetsbehovet i fremtiden endrer seg.

Varelevering for forretning vil skje innomhus, som en del av arealet for mobilitetshuset på plan 1.

Teknisk infrastruktur

Det skal etableres en ny innendørs trafostasjon i forbindelse med tiltaket. Tilkomst til trafo vil skje fra Bjørndalen.

Overordnet VA-plan viser foreslåtte løsninger for vann, spillvann og overvann på tomten. Oppgitte ledningsdimensjoner og -materialer er veiledende. Endelig dimensjonering av ledninger må 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.

Område for felles renovasjon foreslås plassert langs Søbstadvegen med stopp i gata.

Virkninger av planforslaget

Forholdet til overordnede planer

Planforslaget anses å være i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging. Det legges til rette for en utvikling som fremmer kompakte byer og et redusert transportbehov. Planforslaget legger videre til rette for å kunne velge miljøvennlige transportformer, med god nærhet til kollektivtrafikk og hovedsykkelveier.

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel 2022-2034 og kommuneplanens samfunnsdel, Trondheimsløftet, 2022-2032, som har som mål at Trondheim skal være en bærekraftig by, der det er godt å leve. Trondheim skal bli et grønnere og mer sirkulært samfunn og en by med sterke fellesskap. Planforslaget legger til rette for fortetting og nye sentrumsnære boliger på Heimdal, og berører verken landbruksareal eller områder for natur og friluftsliv. Det legges opp til en tetthet i henhold til KPA, og det søkes å oppnå et attraktivt bolig- og bymiljø.

Planforslaget er i tråd med byutviklingsstrategien som ønsker en fortetting rundt viktige kollektivknutepunkt og en utvikling som ivaretar prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Planområdet ligger langs viktige kollektivåre for buss og tog, og en utvikling på eiendommene vil bidra til å redusere transportbehovet slik at nullvekstmålet kan nås.

Planforslaget anses også å være i tråd med prosessplan for Heimdal sentrum som beskriver mål for utviklingen i Heimdal sentrum. Planen skal legge til rette for fortetting, økt attraktivitet og bruk av miljøvennlige transportløsninger. Viktige forhold som må avklares på Heimdal er fellesfunksjoner som torg og plasser, grønnstruktur, gange og sykkel og kobling til ny jernbanestasjon. Mål for utviklingen er knyttet til tanken om den gåvennlige byen med fokus på miljøvennlig transport, og ønsket om et godt og attraktivt bymiljø.

Nær- og fjernvirkninger

Det foreslås høy bebyggelse, spesielt i nord og øst mot Bjørndalen. Bebyggelse med opptil 7 etasjer og sokkel vil skille seg fra øvrig bebyggelse i Heimdal sentrum, og vil framstå som godt synlig i landskapet. Bebyggelsen vil være godt synlig fra tiliggende vei og gang- og sykkelvegnett, og vil være spesielt godt synlig når man kommer nordfra fra Bjørndalen hvor bebyggelsen er høyest.



Nærvirkning fra Heimdal stasjon, og fjernvirkning fra Stabbursmoen skole

Stedskarakter og landskap

Planområdet ligger sentralt i Heimdal sentrum, som er i ferd med å omformes fra et bilbasert sentrumsområde med lav tetthet til å bli en tett og bymessig bebyggelse med høy boligandel. Gateløpene anses å utgjøre de viktigste siktaksene i området, som siktlinjen mellom J.O. Stavs veg og Bjørndalen, og disse vil fortsatt opprettholdes. Planlagt bebyggelse vil bidra til å definere gaterommet i Søbstadvegen og etablere bygg mot Bjørndalen.

Bebyggelsen med tilhørende gater, fortau, torg og uteområder skal utføres med bymessig kvalitet og framstå som en naturlig start på sentrumsbebyggelsen nordfra. Det planlegges utadvendte fasader både for sokkel og 1. etasje, og det stilles krav om at minimum 50 % av fasadene på bakkeplan skal ha et åpent/transparent uttrykk. Material- og fargebruk skal hensynta eksisterende karakter i området. Bygningene skal ha farger som innbyrdes harmonerer med hverandre. Fargesetting og materialbruk skal bidra til variasjon i bymiljøet.

Lange monotone fasader skal unngås. Bebyggelsens fasader skal deles opp vertikalt med brudd slik at bygningsmassen framstår som separate bygg med egne fasader, og egne innganger. Fasadene skal ha gode visuelle kvaliteter, solide materialer, god utførelse og tiltalende detaljer.

Utbyggingen vil ikke medføre nye store inngrep i terrenget, men skal tilpasses tilgrensende gater og veier.

Sol- og skyggevirkninger

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

Forholdet til naturmangfoldloven

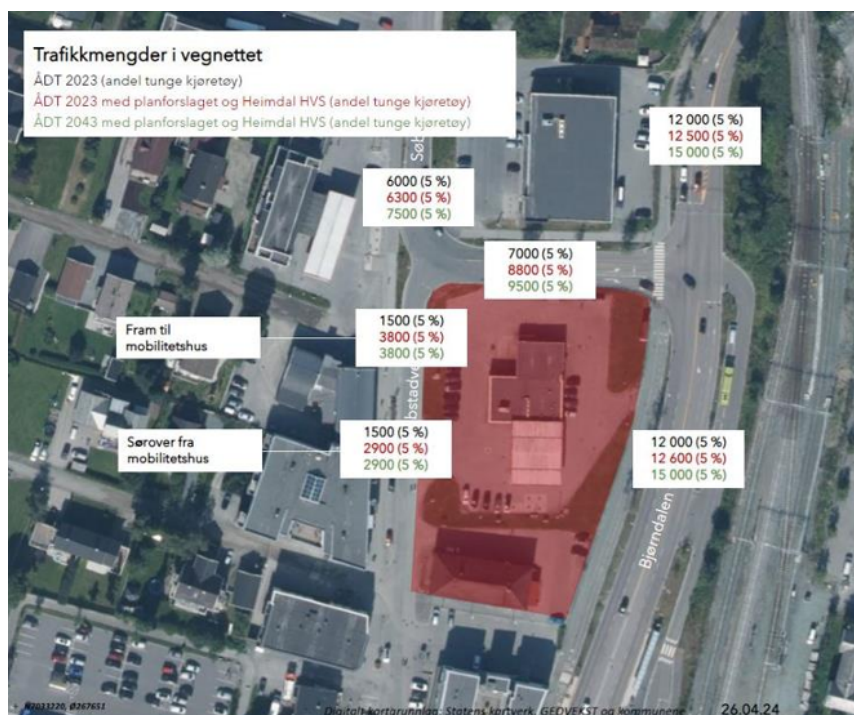
Det er ikke registrert noen naturverdier innenfor planområdet, jf. beskrivelsen av planområdet. Det er derfor ikke krav om vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12.

Trafikk

Bil

Turproduksjonsberegningene viser at planforslaget vil gi rundt 1350 bilturer per årsdøgn (ÅDT), en vekst på 850 ÅDT sammenlignet med dagens bruk.

Det er utført kapasitetsberegninger for å se på avvikling i krysset Bjørndalen x Søbstadvegen i fremtidig situasjon. I dette inngår planforslaget og planlegging av nytt helse- og velferdssenter i Ringvålvegen. Resultatene fra kapasitetsberegningene viser noe endring i belastning for de ulike vegarmene, men krysset er fortsatt beregnet å ha god avvikling med dagens trafikk pluss trafikk fra planforslaget og planlagt helse- og velferdssenteret (Heimdal HVS). Inkludert trafikkvekst 20 år fram i tid er belastningsgraden i krysset beregnet å være rundt 0,85 i høyeste belastede vegarm, en belastningsgrad med akseptabel avvikling i rush. Krysset Søbstadvegen x adkomsten til planområdet er også vurdert å ha god avvikling, både med nevnte planer og fremskriving 20 år fram i tid.



Trafikkmengder i tilliggende vegnett

Gange og sykkel

Planområdet ligger ved en regional hovedsykkeltrasé langs Bjørndalen som i dag er tilrettelagt med gang- og sykkelveg. Det foregår planarbeid for utbedring av tilbudet langs Bjørndalen, hvor det planlegges for fire meter bred sykkelveg og to meter bredt fortau mellom Heimdal og Selsbakk. Langs Søbstadvegen nord for planområdet planlegges det også for etablering av fortau, eventuelt fortau med sykkelfelt. Et allerede godt gang- og sykkelnettverk vil forsterkes ved ferdigstilling av disse planene.

Planforslaget legger opp til fortau langs nordsiden av planområdet som vil legge til rette for adkomst for myke trafikanter direkte fra nord. Inngang for myke trafikanter vil også etableres fra vest, sør og østsiden av bebyggelsen. Lengden på bebyggelsen i retning nord-sør vil være over 100 meter, men adkomst for myke trafikanter midt på bygget vil gjøre at det i mindre grad oppleves som en barriere. Bestemmelsene tillater ikke lange monotone fasader. Fasadene skal deles opp vertikalt med brudd, slik at bygningsmassen framstår som separate bygg med egne fasader og egne innganger.

Kollektiv

Det går rutebuss i begge retninger mellom Bjørndalen og Søbstadvegen, og langs Bjørndalen. Det er beregnet noen få sekunders økt forsinkelse med trafikk fra planforslaget og med trafikk fra planlagte Heimdal helse- og velferdssenter, men dette vil ikke medføre store endringer for kollektivtrafikken. Justeringer av signalplanen kan i større grad prioritere ønskede trafikkstrømmer i krysset.

Mobilitetshus

Etablering av mobilitetshus i ytterkanten av sentrum, i kombinasjon med fjerning av gateparkering, kan bidra til å skape et sentrumsområde med økte kvaliteter. Fjerning av gateparkering frigjør areal slik at tilbudet for myke trafikanter kan forbedres, samtidig som man får en mer oversiktlig trafikksituasjon og økt trafikksikkerhet for alle trafikanter. Et mobilitetshus kan gi et mer attraktivt sentrumsområde og å bidra til en større andel gang- og sykkelreiser til fordel for bilturer, da det er mange målpunkt i kort avstand fra planområdet.

Formålet med mobilitetshuset vil videre være å samle transporttilbud i en felles lokasjon og begrense trafikken i sentrum ved å samle parkeringstilbudet i utkanten av sentrumskjernen. Det gir mulighet for mer effektiv bruk av plassene og kjøretøyene ved deling, og å øke andelen sykkelreiser ved deleordning for lastesykkel og elsykkel. Det vil også forenkle muligheten for bruk av elbil ved å legge til rette for elbillading.

Forholdet til byvekstavtalen og nullvekstmålet

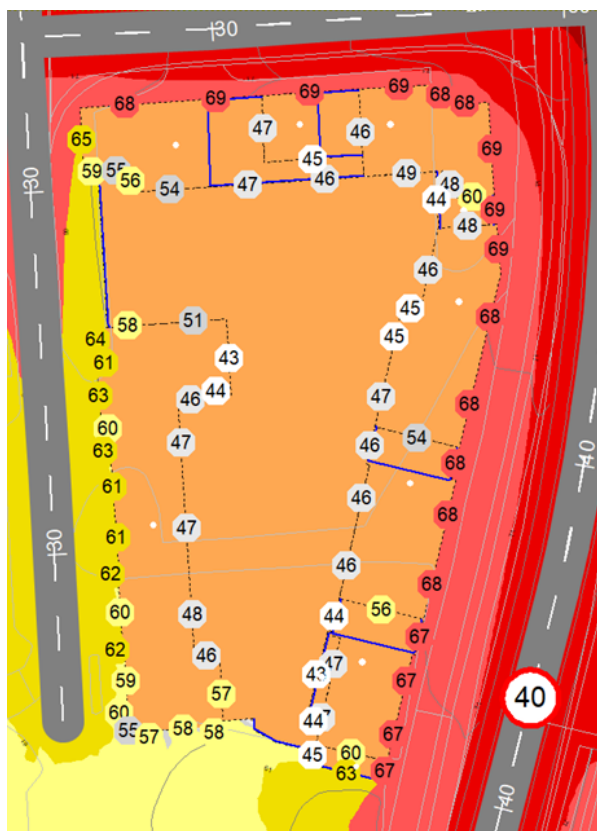
Det er allerede et godt tilbud for gående og syklende mellom planområdet og sentrale målpunkt i nærområdet, samt til bussholdeplasser og togstasjon. Det er også flere planer for forbedring av gang- og sykkeltilbudet i nærområdet. Planforslaget legger opp til adkomster for myke trafikanter fra alle sider av bebyggelsen, i tillegg til etablering av fortau på nordsiden. Det legges til rette for etablering av sykkelparkering både ute og inne.

Etablering av mobilitetshus muliggjør en arealeffektiv deling av parkeringsplasser, delebilordninger og deleordninger for elsykler og varesykler. Ved etablering av én adkomst for kjørende trafikk, nokså langt nord i Søbstadvegen, reduseres omfanget av kjørende trafikk sør for innkjøringen.

Planområdet ligger innenfor byggesone 1 i KPA 2022-2034 og sentrumsområde S2; bydelssentra med kollektivknutepunkter for metrobuss og/eller togstasjon. Det er metrobussholdeplasser i direkte tilknytning til planområdet, og Heimdal stasjon er under 200 meter gangavstand fra planområdet.

Støy

Ny bygningsmasse vil ligge delvis i rød støysone med høyeste beregnede fasadenivå $L_{den} = 69\text{dB}$. Bygningsmassen har stille side mot gårdsrom hvor soverom og oppholdsrom kan plasseres, avhengig av beregnet lydnivå ved fasade for den enkelte leilighet. Alle bygg og etasjer har stille side mot gårdsrom. Det vil være leiligheter som ligger i både nedre del av støysone (55,5-60,5 dB), øvre del av gul støysone (60,5-65,5 dB) og i rød støysone (over 65,5 dB).



Støysonekart ved 4 m høyde og høyeste beregnede fasadenivå, uavhengig av etasje

Bestemmelsene åpner opp for at det tillates støynivå over grenseverdier, forutsatt avbøtende tiltak. Kompenserende tiltak, ut over dempet fasade, vil være gode fellesutearealer ute, fellesareal inne, lys og utsikt, solfylte private balkonger/terrasser innenfor grenseverdiene. Krav til innendørs støynivå i oppholds- og soverom kan generelt løses med gode lydvinduer. Konkrete krav til fasadeelementer må vurderes i senere fase når endelig planløsning og andel glassareal foreligger. I fasader med fri sikt mot jernbane må det beregnes samlet støy for veg og bane.

I beregning av støynivå på uteoppholdsareal er det forutsatt 1,2 m høye tette rekkverk på takterrasser. Beregninger viser at alt planlagt felles utendørs oppholdsareal på tomte får støynivå under grenseverdi.

Luftforurensning

Det er gjennomført en luftkvalitetsvurdering i forbindelse med planarbeidet, og beregnet konsentrasjon av nitrogen dioksid (NO_2) og svevestøv (PM_{10}) for utbyggingsscenario er vurdert

mot retningslinjer gitt i Miljødepartementets Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520). Spredningsberegninger med bygninger og terreng tyder på at trafikkutslipp fra fv 6682 i Brundalen vil medføre en gul luftforurensningssone som strekker seg så vidt inn over planområdet grense i øst og nord. Rød luftforurensningssone vil i liten grad strekke seg utover veiskulder. Bygninger vil ikke bli berørt av gul luftforurensningssone. Luftkvaliteten ved planlagt bygg forventes å være god, og avbøtende tiltak anses ikke som nødvendig.

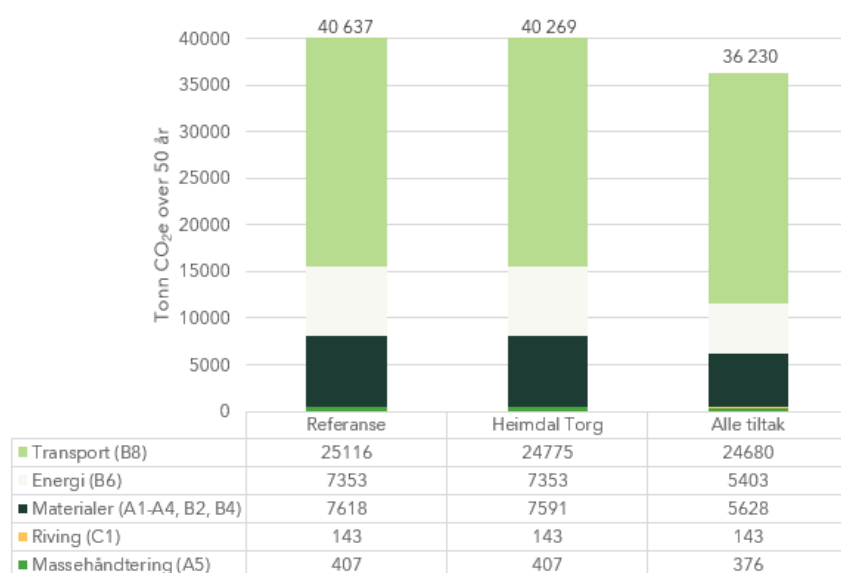
Næringsinteresser

Noen av dagens leietakere innenfor planområdet har fått nye lokaler de skal flytte til. Planforslaget medfører at både eksisterende og nye bedrifter kan etablere seg i nye tilrettelagte forretningsareal innenfor planområdet. Planforslaget åpner ikke for reguleringsformålet næring, men forretning og tjenesteyting.

Miljøoppfølging

Krav om tiltaksplan gir retningslinjer for graving i og håndtering av forurenset grunn, og skal være godkjent av Trondheim kommune før gravestart. Sanering av helse- og miljøfarlige stoffer skal utføres iht. gjeldende regelverk og av firma med godkjenning for slik sanering. Håndtering (også ombruk og gjenvinning) skal dokumenteres iht. forskrifter og retningslinjer.

Det er utført miljøkartlegging i forbindelse med planlagt riving av eksisterende bygg innenfor planområdet. Formålet med kartleggingen er å avdekke eventuelle forekomster av helse- og miljøfarlige stoffer som må håndteres i forbindelse med riving og avfallsdisponering. Sanering av helse- og miljøfarlige stoffer skal utføres iht. gjeldende regelverk og av firma med godkjenning for slik sanering. Håndtering (også ombruk og gjenvinning) skal dokumenteres iht. forskrifter og retningslinjer.



Totalt klimafotavtrykk fra referanseprosjekt, prosjektet Heimdal torg, og prosjektet Heimdal torg med alle tiltak

Det er utarbeidet et eget notat som vurderer klimakriterier i *Klimaveileder for plan- og*

byggesaker Trondheim kommune. Notatet fyller ut kriteriesett med tiltak som kan bidra til reduserte klimagassutslipp fra utbyggingsprosjektet. Det er gjennomført tidligfase klimagassberegninger for prosjektet. Utredningen identifiserer bidragsyttere til klimagassutslipp og viser mulighetsrommet for at utbyggingen reduserer sine klimagassutslipp fra material- og energibruk, sammenlignet med en referanse.

Basert på forutsetningene som er gjort i denne vurderingen, er det beregnet en klimagassreduksjon på 0,9 % sammenlignet med et referansescenario. I tillegg er det utredet flere tiltak for å redusere klimagassutslippet fra utbyggingen. Dersom alle de foreslåtte tiltakene blir prosjektert og inkludert i prosjektet, kan prosjektet oppnå en reduksjon på 10,8 % sammenlignet med referansen.

Overvannshåndtering

Planlegging og dimensjonering av overvannshåndtering skal utføres iht. vedlegg 5 til VA-norm for Trondheim kommune. For å sikre en god og helhetlig overvannshåndtering, skal tre-trinnsstrategi for overvannshåndtering følges.

Det planlegges tiltak som oppsamling av overvann til vanning, terrengforsenkninger, noe med infiltrering og noe med fordrøyning som hovedfunksjon. I tillegg er det til rette for å skape biologisk mangfold på større areal hvor det er krav om vekstmedium med dybde > 60 cm. Disse arealene vil også bidra til å holde vannet tilbake (fordrøye) ved nedbør. Det vil også bli plantet flere trær hvor vannet kan ledes til og fordrøyes.

Løsmassekart fra ngu.no viser at området består av fyllmasser. Basert på denne informasjonen er det forventet at området har god infiltrasjonskapasitet. Tiltakene nevnt over som vil ta de «dagligdagse» nedbørshendelsene, er i hovedsak tiltak som vil forsinke avrenningen. Disse etableres derfor med drenering som samler opp overvann som føres til trinn 2 (tre-trinnsstrategien).

Regulert vegareal samsvarer med eksisterende vegareal og overvannshåndtering i vegareal forventes opprettholdt. Endelig valg av dimensjon og utførelse av fordrøyningssystemer avklares i videre detaljprosjektering av overvannshåndtering for området. Flomvei sør for Søbstadvegen 3 ivaretas.

Blågrønn faktor (BGF)

Minstekrav til BGF er i KPA satt til 0,8 for boligprosjekter innenfor sone 1 og 2. Det er ingen blågrønne strukturer innenfor planområdet i dag. For å få høyest mulig score på BGF er det gjennomgående sett på muligheter for størst mulig tykkelse på vekstlaget for vegetasjon på tak. Dette gjelder takflatene på byggene i nord og øst, samt i det indre gårdsrommet på sokkelen. Stor tykkelse på vekstlaget i deler av det indre gårdsrommet gir muligheter for etablering av trær og annen vegetasjon. Stor grad av permeable dekker, trerekker ut mot kjørevege, samt at all overflateparkering legges inne i mobilitetshuset, er med på å gi prosjektet en høy blågrønn faktor. Beregning av BGF viser at prosjektet kan oppnå en blågrønn faktor på 0,77. Å komme opp mot denne faktoren krever ekstra stor tykkelse på vekstlag på takhage med påfølgende behov for større høyde til bygg og kraftigere bærekonstruksjoner.

Folkehelse og kriminalitetsforebyggende tiltak

Planforslaget legger til rette for fortetting og økt bruk av området. Flere boliger, utadvendt virksomhet, mer aktivitet, et attraktivt torg og gode utearealer vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å ferdes i området. Det vil bli økt bruk av eksisterende gang- og sykkelforbindelser, og Søbstadvegen vil få et større bygatepreg med bredt fortau.

Ny bebyggelse med tilhørende uteareal skal utformes med hensyn til folk med nedsatt bevegelse. Universell utforming ivaretas gjennom teknisk forskrift og normkrav for utforming. Det samme gjelder for næringsdelen av bebyggelsen.

Planområdet vil ligge nært kollektivtransport og langs veg med opparbeidete fortau, og det vil for både beboere og besøkende bli attraktivt å gå og sykle i stedet for å ta bilen, noe som bidrar til reduserte utslipp, mindre støv- og støyforurensning og dermed bedre folkehelse.

Det tilrettelegges for parkeringsløsninger for sykkel, noe som kan bidra til å få flere til å sykle til og fra området, og er slik et viktig tiltak for å fremme fysisk og mental helse. Planen sikrer gode tilgjengelige og universelt utformede løsninger for både kjørende, syklende og gående.

Ny bebyggelse skal være lesbar, synlig, utadvendt, åpen, oversiktlig og opplyst. Mobilitetshuset vil ha overvåkningssystemer.

Anleggsperiode og planlagt gjennomføring

Utbyggingen vil medføre anleggsvirksomhet over lang tid. Anleggsperioden kan medføre ulemper både i forhold til HMS, økte støy- og støvplager, anleggstrafikk og redusert framkommelighet for trafikk. Nærhet til boliger, næringsbygg og kontorbygg gjør at arbeidene vil kunne forstyrre omgivelsene. Bestemmelsene stiller krav til anleggsperioden, for eksempel at nødvendige avbøtende og beskyttende tiltak, skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes, at det skal gjøres prognoser av forventet støy til naboer i bygge- og anleggsfasen og etablering av varslingsrutiner for støyende arbeider. Trafikksikkerheten skal ivaretas i hele anleggsperioden. Bygge- og anleggsfasen skal også sikre trygg ferdsel for myke trafikanter i tillegg til å sikre trygg skoleveg.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som har tatt høyde for klimaendringer. Sjekkliste for risiko og sårbarhetsforhold er benyttet for identifisering av mulige uønskede hendelser, og mulige uønskede hendelser som er identifisert er urban flom/overvann og utslipp av farlige stoffer/akutt forurensning. Risikoreduserende tiltak er ivaretatt i bestemmelser.

Innspill til planforslaget

Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til offentlige og private instanser, lag og aktuelle organisasjoner den 15.03.2024, med høringsfrist 12.04.2024. Oppstartsvarselet ble sendt ut digitalt. Varslingsbrev og planinitiativ ble lagt ut på Asplan Viaks hjemmesider, i tillegg til at det ble i Adresseavisa. Det ble i varslingsperioden også arrangert et digitalt informasjonsmøte den 03.04.2024. Det kom inn 12 merknader. Disse ble svart ut i eget vedlegg til førstegangsbehandling.

Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 13.01-24.02.2025. Det kom inn 19 eksterne og 2 interne merknader til planforslaget. Merknadene er svart ut i et eget dokument vedlagt saken. Innspillene fra offentlige myndigheter og mange privatpersoner peker på høy utnyttelse, høye bygg og utfordrende sokkelarkitektur, renovasjon, støy og trafikk.

Statsforvalteren og Trøndelag fylkeskommune hadde innsigelse til planforslaget. Statsforvalteren hadde innsigelse i forhold til utredning av støy; andel leiligheter tillatt med dempet fasade og ivaretagelse av luftforurensning og støy i bygge- og anleggsperioden. Fylkeskommunen hadde innsigelse i forhold til bredde på annen vegggrunn mot øst, og tilpasning til planforslag for hovedsykkeltrasé i Bjørndalen. Innsigelsene er imøtekommet og bekreftet trukket av både Statsforvalteren og fylkeskommunen.

Endringer før høring og offentlig ettersyn

Før høring og offentlig ettersyn ble følgende endringer gjennomført for å imøtekomme byutviklingsutvalgets vedtakspunkt ved førstegangsbehandling:

- maks høyde ble redusert fra 8 til 7 etasjer, inkludert sokkel mot Bjørndalen
- bestemmelsene om parkering ble endret i tråd med KPA
- det er tatt inn bestemmelse om utforming av trappa i sør opp til felles uterom på sokkel
- maks høyde på tekniske installasjoner på tak er redusert fra 4,5 m til 1,5 m
- krav om leilighetsfordeling er endret for å sikre en mindre andel småleiligheter

Endringer etter høring og offentlig ettersyn

- tjenesteyting er tatt inn som formål på plankartet, i tråd med bestemmelsene
- næring er tatt ut av bestemmelsene, i tråd med plankartet. Dette skyldes at man her ønsket å åpne for "næring" i form av forretning/tjenesteyting og ikke som reguleringsformål
- høyden på bebyggelsen i vest er justert fra +161 til +158 Ved en feil ble denne økt fra +158 til +161 da planforslaget ble revidert etter førstegangsbehandling og før høring
- offentlig returpunkt o_RA er tatt ut av planforslaget
- planforslaget er tilpasset vedtatt plan for Heimdal helse- og velferdssenter ved overlapp i sørvest
- planforslaget er tilpasset planforslaget for hovedsykkeltrasé i Bjørndalen
- støyutredningen er revidert
- makskrav til andel leiligheter med dempet fasade er redusert fra 15 % til 5 %

I tillegg er det gjort mindre endringer i plankart og bestemmelser.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Byplankontorets innstilling til reguleringsforslaget framgår av fagnotatet.