

# Saksfremlegg

## Søbstadvegen 3 og 5 - detaljregulering til sluttbehandling

2024/32093

### Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende 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.

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

### Sammendrag

Saken gjelder sluttbehandling av detaljregulering av Søbstadvegen 3 og 5.

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for utbygging av boliger, forretninger og tjenesteyting, samt parkeringsplasser og andre funksjoner i et mobilitetshus. Bebyggelsen er utformet som et stort kvartal med en sammenhengende sokkel/base med boliger og uteoppholdsareal over. Bebyggelsen er planlagt i inntil sju etasjer og med en høy førsteetasje.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget ikke vedtas, og mener det må endres vesentlig på flere punkter for at det skal kunne anbefales. Byplankontoret mener området må deles i to kvartaler,

og peker forøvrig på høy utnyttelse, store byggehøyder, manglende kvaliteter på bakkeplan og mangelfull stedstilpasning som vesentlige utfordringer i planarbeidet.

Byrådet viser til at det har vært tatt stilling til hovedgrepet i planforslaget gjennom tidligere politiske vedtak, og byrådet mener dette bør legges til grunn. Byrådet er imidlertid enig i Byplankontorets vurdering om at planforslaget bryter med bydelens skala, og at særlig byggehøydene mot nord og øst er for store. Byrådet mener derfor at den sjuende etasjen må fjernes og at øverste etasje må utformes som enten inntrukket toppetasje eller skråtak slik at gesimsen blir lavere. Byrådet mener også at det er viktig at fasader på mobilitetshuset utformes med høy arkitektonisk kvalitet, og at begge hjørner av mobilitetshuset mot Søbstadvegen får utadrettede funksjoner på gateplan. Ettersom prosjektet har stor synlighet og påvirkning på opplevelsen av Heimdal sentrum, anbefaler byrådet at det stilles krav om at byggesaken skal legges fram til politisk behandling.

## Bakgrunn

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

Forutsetninger for planarbeidet ble behandlet som prinsippsak i Bygningsrådet 05.03.2024 (sak PS 62/2024). Bygningsrådet gjorde følgende vedtak:

*Punkt a. Bygningsrådet vedtar at det videre planarbeidet for Søbstadvegen 3 og 5 skal fortsette med forslagsstillers planforslag.*

*Punkt b. Bygningsrådet ber om at det arbeides videre med varierende etasjeantall mot Bjørndalen for å skape variasjon uten at det slippes inn støy på uteoppholdsareal og på boligenes stille side.*

*Punkt c. Det er viktig at høyder inn mot Søbstadveien blir holdt lave slik planforslaget viser og vurdert brutt opp for å sikre en god overgang mot omgivelsene i den gamle stasjonsbyen Heimdal.*

*Punkt d. Planarbeidet tillates startet opp med disse forutsetningene, jf. plan- og bygningsloven § 12-8. Det vises til forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan-og bygningsloven §§ 2 og 4.*

*Søbstadveien 3. vurderes bevart eller at materialer fra bygget i stor grad gjenbrukes.*

Komplett planforslag forelå 25.09.2024. Saken ble førstegangsbehandlet i Byutviklingsutvalget 04.12.2024 (sak PS 86/2024) hvor følgende ble vedtatt:

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

- 1. Bebyggelsens høyder må reduseres til mellom 4-7 etasjer og det må sikres varierte høyder i plankart og bestemmelser. Oppdaterte illustrasjoner må følge planen ut på høring.*

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

Som en oppfølging av byutviklingsutvalgets vedtak gjorde forslagsstiller følgende endringer i planforslaget før det ble sendt på høring og offentlig ettersyn:

1. Toppleiligheten i nordøst ble fjernet, noe som reduserte makshøyden fra 8 til 7 etasjer, inkludert sokkel. Hovedstrukturen og volumene ellers ble beholdt, og høydelinjer ble tatt inn i plankartet. 3D-illustrasjoner og gateopprikk ble revidert.
2. Parkeringsbestemmelsene ble justert i tråd med KPA, med unntak av 6 ekstra parkeringsplasser tilrettelagt for elbil-lading.
3. Utforming av trappa i sør ble i større grad sikret gjennom tydeligere krav til bredde, plassering og utforming i bestemmelsene.
4. Bestemmelsen om maks høyde på tekniske installasjoner på tak ble redusert fra 4,5 til 1,5 meter over gesims.
5. Bestemmelsen om leilighetsfordeling ble endret slik at kravet til 3-roms og større leiligheter ble økt fra 40 % til 50 %, noe som innebærer en reduksjon av andelen småleiligheter (1- og 2-roms) i planen med 10 %. Planforslaget åpner nå for at maks 50 % av leilighetene kan være små leiligheter (1- og 2-roms).

Etter høring og offentlig ettersyn er det gjort følgende endringer i planforslaget:

- 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 kote +161 til kote +158. Ved en feil ble denne økt fra kote +158 til kote +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.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget ikke vedtas. Byplankontoret mener planforslaget må endres vesentlig på flere punkter for at det skal kunne anbefales. Forslagsstiller har ikke ønsket å gjøre disse endringene. Innspill fra andre kommunale enheter, offentlige myndigheter, naboer og

berørte støtter i stor grad Byplankontorets vurdering. Byplankontoret peker på høy utnyttelse, store byggehøyder, manglende kvaliteter på bakkeplan og mangelfull stedstilpasning som vesentlige utfordringer i planarbeidet. Byplankontoret mener prosjektet må deles opp i to kvartaler som ville gitt en redusert sokkel/base med uterom på bakkeplan, et mer finmasket gangnett, redusert fasadelengde, ivaretagelse av siktlinjer og en byform og skala som samsvarer mer med kvartalsstørrelsen i Heimdal sentrum. Byplankontorets vurderinger er nærmere beskrevet i vedlagte fagnotat.

Det vises også til vedlagte planbeskrivelse for utfyllende beskrivelse av planforslaget.

## Fakta

### Planområdet

Området ligger sentralt i Heimdal sentrum. Planområdet på ca. 10 daa, der selve utbyggingsområdet er på ca. 6,3 daa. Området avgrenses av Søbstadvegen i nord og vest, og av Bjørndalen i øst. Planområdet avgrenses videre av et kombinert nærings-/boligbygg i sør. Planområdet består i dag av et næringsbygg (Søbstadvegen 3) og en nedlagt bensinstasjon (Søbstadvegen 5).



*Dagens situasjon.*

Heimdal sentrum utgjør et større bygningsmiljø med historisk verdi, spesielt knyttet til Heimdal som stasjonsby. Sør for området ligger Meieriplassen, et viktig samlingspunkt med nisjebutikker som bidrar til lokal stedsidentitet, og som på sikt har potensial til å utvikles til et mer bymessig torg slik det er regulert. Søbstadvegen er en gate preget av tre etasjers bygninger fra 1990-tallet

og småhusbebyggelse. Planområdet er en del av stasjonsbyen Heimdal, og utviklingen av tomte vil påvirke Heimdal sentrum i stor grad.



*Planområdet sett fra sørøst og øst.*

## **Beskrivelse av planforslaget**

### Hovedgrep

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for fortetting innenfor Søbstadvegen 3 og 5 med boliger, forretninger og tjenesteyting, samt parkeringsplasser og andre funksjoner i et integrert mobilitetshus. I den sørlige delen av planområdet planlegges en møteplass i form av et lite torg. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet skal rives.

Den planlagte bebyggelsen består av en sammenhengende sokkel i 2 etasjer (tilsvarer omtrent 3 normale etasjer i høyde), med blokkbebyggelse og uterom over. Den høye sokkelen dekker hele planområdet, med unntak av et torg og gatetun i sør. Den øverste sokkeletasjen rommer dagligvareforretning og parkering. På grunn av terrengforskjellen ligger den på bakkenivå mot Søbstadvegen, og en etasje opp mot Bjørndalen. Den nederste sokkeletasjen ligger under terreng mot Søbstadvegen, og på bakkenivå mot Bjørndalen. Her er det planlagt parkering, i tillegg til areal for forretning/tjenesteyting, fellesarealer og boliginnganger i ytterste del mot Bjørndalen. Over sokkeletasjene er det foreslått to leilighetsbygg i 2-5 etasjer og minimum 100 boenheter, samt felles uterom. Leilighetsbyggene består av en L-formet bygning med flatt tak mot nord og øst, og en bygning med saltak mot vest.

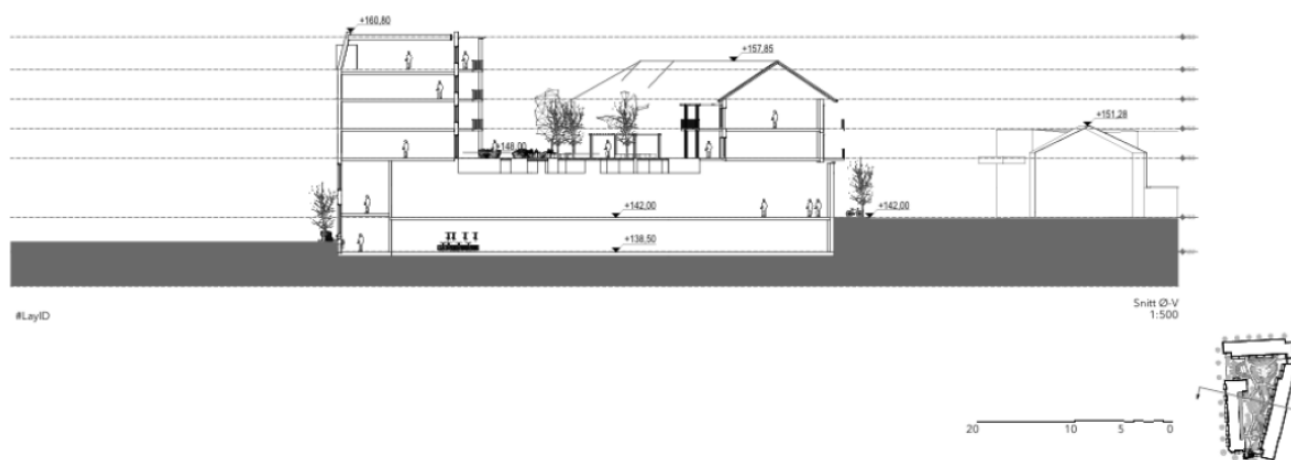


*Planforslaget sett ovenfra fra vest, oversiktsbilde (Byplankontorets illustrasjon).*

### Byggehøyder

Det er en markant høydeforskjell mellom ny og eksisterende bebyggelse. Snitt viser hvordan den nye bebyggelsen vil forholde seg til den eksisterende bystrukturen. Den høyeste bebyggelsen i planforslaget er kote +164,5, mens eksisterende bebyggelse ligger rundt kote +151,30. Øverste sokkeletasje er 6 meter høy, og fordi en boligetasje vanligvis er rundt 3 meter høy, vil den oppleves som to etasjer.

Planbeskrivelsen beskriver bebyggelsen som 3 etasjer mot Søbstadvegen, men i realiteten vil den da oppleves som 4 etasjer, pluss saltaket som på alle illustrasjoner er vist med takark/takoppløft som bestemmelsene åpner for. Dette er 6,7 meter høyere enn eksisterende nabobebyggelse på motsatt side av Søbstadvegen. Mot Bjørndalen i nord er det planlagt 7 etasjer, inkludert 2 etasjer med sokkel. Den totale byggehøyden vil være 26,5 meter over terreng på det høyeste punktet mot nordøst. Denne høyden tilsvarer omtrent 8 normale etasjer.



*Snitt øst - vest, Søbstadvegen til høyre, Bjørndalen til venstre.*



*Snitt sør - nord langs Bjørndalen.*

### Tomteutnyttelse

Planforslaget angir i bestemmelsene at samlet bruksareal innenfor planområdet ikke skal overstige 15 200 m<sup>2</sup> BRA. Innenfor dette tillates det etablert en dagligvareforretning med inntil 2100 m<sup>2</sup> BRA. Øvrig areal for forretning/tjenesteyting tillates med inntil 600 m<sup>2</sup> BRA. Mobilitetshus i plan 1 tillates etablert med inntil 2350 m<sup>2</sup> BRA. Samlet bruksareal tilsvarer, ifølge fagnotatet, en tomteutnyttelse på 200% BRA.

Bestemmelsene angir ikke maksimum utnyttelse for bolig, men det skal etableres minimum 100 boenheter, der illustrert prosjekt viser ca. 105 boenheter. Utbyggingsområdet er på ca. 6,3 daa. Om man tar utgangspunkt i 105 boenheter, så gir dette en boligtetthet på minimum på 16,7 boliger per dekar. Om man bruker en gjennomsnittsstørrelse på leiligheter på 70 m<sup>2</sup> BRA, så gir dette en tetthet på 23 boliger per dekar.

### Leilighetssammensetning

Bestemmelsene sier at maksimum 10 % av leilighetene kan være 1-roms leiligheter, mens minimum 20 % skal være 2-roms, minimum 50 % skal være 3-roms eller større, og minimum 10 % skal være 4-roms eller større. Det er ikke sikret minimumsstørrelse på leilighetene.

### Uteoppholdsareal

Boligenes uteoppholdsareal er tenkt etablert på sokkelen 6 meter over gatenivået i Søbstadvegen, samt på takterrasser og private balkonger. Det reguleres også et lite torg i sør. Bygningsvolumet skjærer det felles uteoppholdsarealet mot støy fra veg og jernbane. Det skal settes av minimum 30 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal per 100 m<sup>2</sup> BRA eller per boenhet, hvorav minst halvparten skal opparbeides til felles lek og opphold. Planforslaget ivaretar andelen fellesareal, men ingenting er lagt på bakkeplan. Felles uteareal er lagt oppå sokkel 6 meter over bakken, mens KPA sier at minst 20 % av felles uteareal skal være på bakkeplan.

Forbindelsen mellom felles uterom og bakkeplan/gatenivå vil være gjennom heis/kjeller og via en trapp i sør. Trappa kan ha variasjon i bredde, men skal være minimum 6 meter bred mot torget.

Deler av trappa tillates utformet som et amfi og med soner for opphold. Det er ikke sikret eller vist noen gangpassasjer gjennom sokkelen.

### Adkomst og parkering

Biladkomst er via Søbstadvegen og inn i et mobilitetshus i to sokkeletasjer. Mobilitetshuset skal legge til rette for areal til delemobilitet, elbillading, parkering for boliger, forretning og tjenesteyting, sykkelparkering og varelevering og pakke/vareutlevering. I planbeskrivelsen framgår det at det åpnes for offentlig parkering i mobilitetshuset, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Det foreslås følgende parkeringsdekning i tråd med KPA:

- Bolig: minimum 0,1 og maksimum 0,7 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA eller per boenhet.
- Forretning: maksimum 1 parkeringsplass for bil per 100 m<sup>2</sup> BRA.
- Tjenesteyting: maksimum 0,5 bilparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA.
- Besøkende og nyttekjøring: maksimum 10 parkeringsplasser. I tillegg åpner bestemmelsene for etablering av maksimum 6 ekstra parkeringsplasser tilrettelagt for elbil-lading.

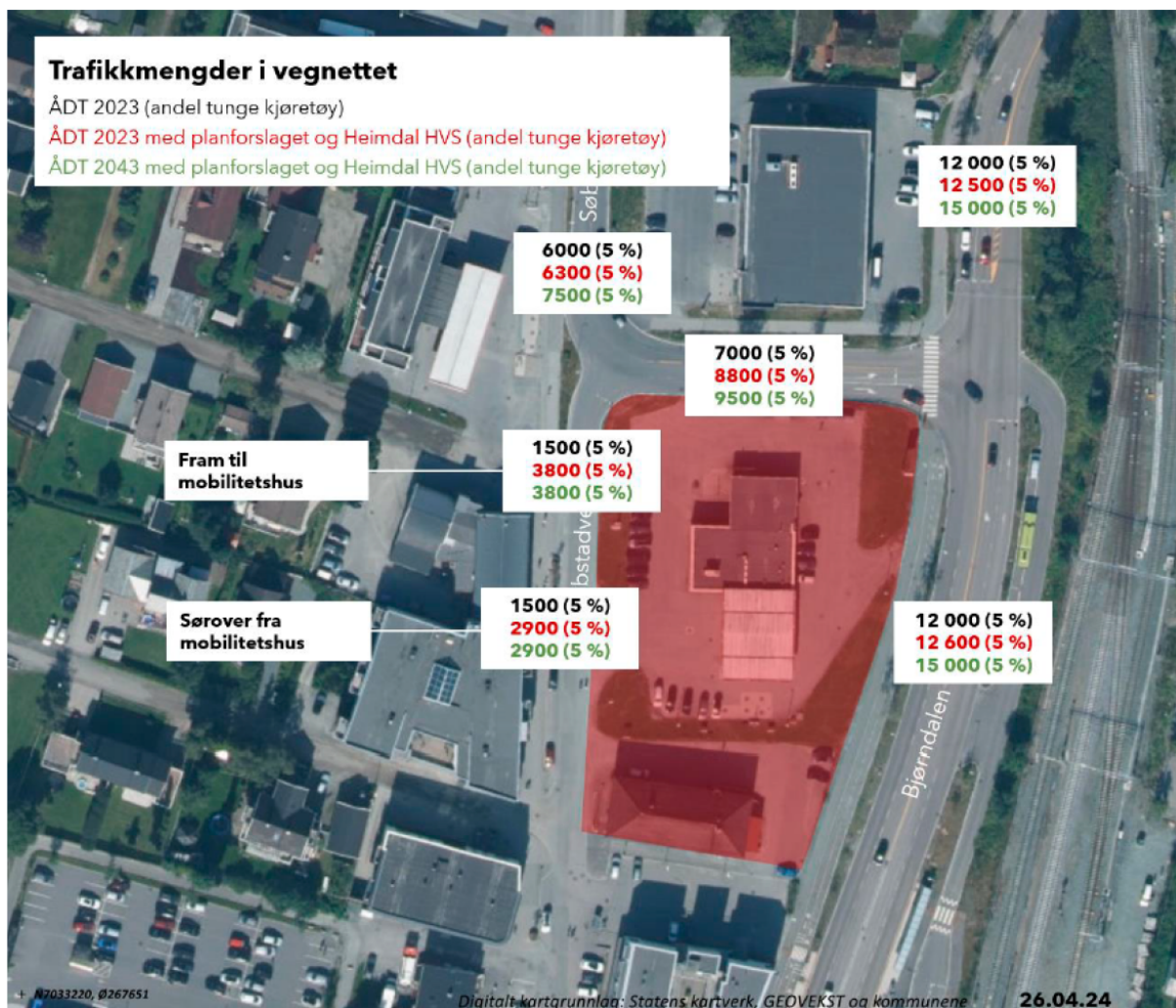
Sykkelparkering er i tråd med KPA og skal etableres både innendørs og utendørs.

### Trafikk

Trafikkutredningen viser en beregnet turproduksjon på i underkant av 3000 turer til og fra planområdet per virkedøgn. Gitt at årsdøgnstrafikken er 90% av virkedøgnstrafikken, tilsvarer det rundt 2670 turer per årsdøgn. Samlet antall turer er beregnet fordelt med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen fra "Sørbyen sør" fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 2019.

|                       | Til fots | Sykkel | Kollektiv | Bilfører | Passasjer | Totalt       |
|-----------------------|----------|--------|-----------|----------|-----------|--------------|
| <b>Andel</b>          | 18 %     | 12 %   | 12 %      | 50 %     | 8 %       | <b>100 %</b> |
| <b>Turer per døgn</b> | 480      | 320    | 320       | 1350     | 200       | <b>2670</b>  |

*Forventet reisemiddelfordeling og beregnet antall turer per reisemiddel per årsdøgn for planlagt bebyggelse (Kilde: Rapport - Trafikkanalyse og mobilitetsplan Heimdals Torg, Asplan Viak).*



Trafikkmengder i nærliggende vegnett for dagens situasjon (år 2023), år 2023 med planforslaget og Heimdal helse- og velferdssenter og år 2043 med planforslaget og Heimdal helse- og velferdssenter. Andel tunge kjøretøy i parentes. Planområdet er markert med rødt (Kilde: Rapport - Trafikkanalyse og mobilitetsplan Heimdal Torg, Asplan Viak).

Det bør bemerkes at Byplankontoret i fagnotatet har vurdert at trafikkutredningen ikke legger til grunn maksimal utnyttelse ut fra bestemmelsene i planen, og at trafikkmengder vil kunne variere etter omfang av tjenesteyting og antall boliger. Bestemmelsene legger imidlertid klare begrensninger på samlet andel forretninger og tjenesteyting. Dersom dette legges til grunn, vil det kun være mindre variasjoner i beregnet turproduksjon ut fra muligheten for variasjon i antall boliger og boligstørrelser.

### Varelevering

Varelevering er tenkt løst innomhus i sokkel. Byplankontoret har i fagnotatet, vurdert at denne kan bli utfordrende, da det er uheldig at man må manøvrere vareleveringen innimellom parkeringsplasser og trappeoppgang. Det vil være gående som beveger seg i området rundt lastebilen som rygger. Byplankontoret har derfor bedt forslagsstiller vurdere utendørs varelevering i lommer utenfor bebyggelsen. Forslagsstiller argumenterer imidlertid for at dette er svært vanskelig å få til uten at det går på bekostning av metrobussens fremkommelighet,

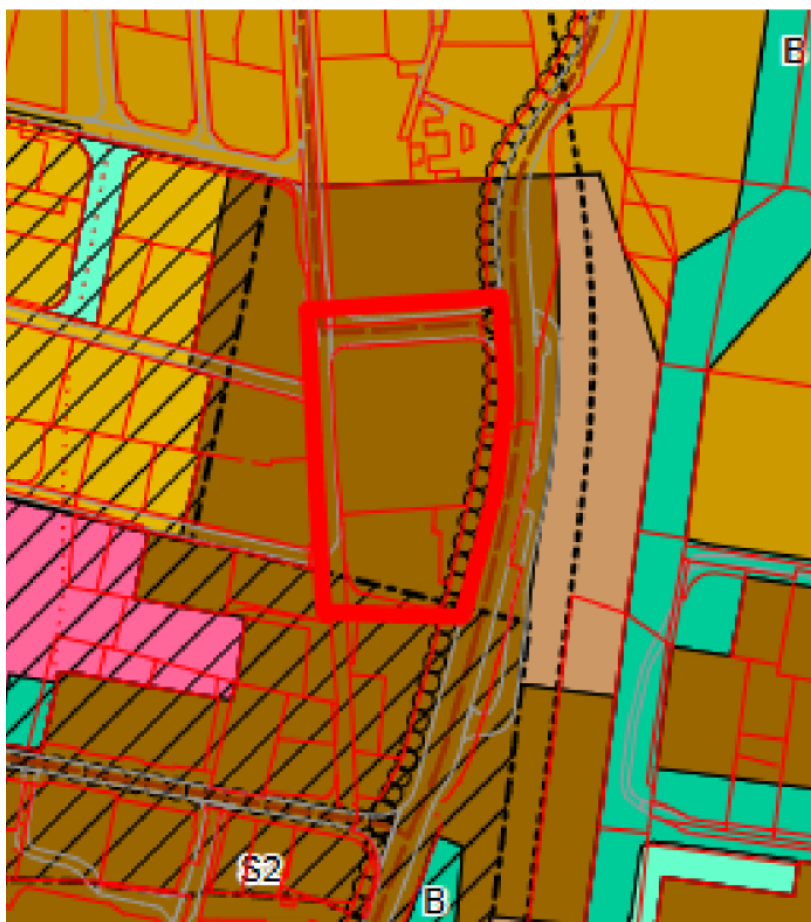
kryssing av gang-/sykkelsystem, samt at det vil være uheldig for fasadenes funksjon mot Søbstadvegen.

### Skolekapasitet

Planområdet ligger innenfor Stabbursmoen skolekrets hvor det per i dag er registrert ledig skolekapasitet.

### **Forholdet til overordnede planer og føringer**

#### Kommuneplanens arealdel 2022-2034



*Utsnitt av KPA 2022-2034.*

Området er avsatt til byggesone 1 sentrumsformål (S2) i kommuneplanens arealdel 2022-34 (KPA). Planområdet grenser til en hensynssone for kulturmiljø (KPA), som har til formål å bevare kulturhistorisk verdifull bebyggelse og det særpregede miljøet. Selve planområdet omfattes ikke av hensynssonen.

Planforslaget legger til rette for fortetting i form av forretning, tjenesteyting og boliger i tråd med arealformålet i KPA. Byplankontoret har i fagnotatet vurdert at planforslaget er i strid med sentrale overordnede føringer i kommuneplanens arealdel (KPA). Dette gjelder følgende bestemmelser:

- § 8 om arkitektur og byform:
  - § 8.2: Nye tiltak skal være i samspill med omgivelsenes arkitektur og steds karakter, og fremme stedets egenart, eksisterende kvaliteter og kulturmiljø og tilføre bymiljøet nye kvaliteter.
  - § 8.3: Menneskets opplevelse fra gateplan skal gi premisser for utforming av bygninger og byrom, og med tilhørende retningslinje; volumoppbygging og

fasadeutforming bør bidra til variasjon og rytme mot gater og byrom, og attraktive oppholds- og gangsoner langs fasader.

- § 9.4 om overordnede strukturer: Viktige landskapstrekk, siktlinjer og landemerker, offentlige gater og byrom, blågrønne strukturer og offentlig tilgang til sjø og vassdrag skal være premissgivende for bystrukturen.
- § 10.4 om kvalitet på uterom: for byggesone 1, felt S2 - S5, skal det etableres 30 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal per boenhet eller per 100 m<sup>2</sup> BRA, der minst 50 % skal etableres som fellesareal, hvorav minst 20 % på bakkeplan.
- § 12.2 om blågrønn faktor: Alle planforslag skal dokumentere at Trondheim kommunes norm for blågrønn faktor kan oppfylles ved gjennomføring av planen. Ved tiltak som er omfattet av pbl § 20-1 a og l, skal Trondheim kommunes norm for blågrønn faktor være dokumentert oppfylt.
- § 23.2: Ny bebyggelse skal utformes og plasseres slik at den ikke er til hinder for at omkringliggende eiendommer kan utvikles med tilsvarende tetthet og kvalitet, der hvor dette kan være aktuelt.
- Retningslinje til § 23.2: Ved planlegging av ny bebyggelsesstruktur bør kvartaler ha maksimal bredde/lengde på 70 meter.
- Planforslaget ivaretar andelen fellesareal, men ingenting er lagt på bakkeplan. Felles uteareal er lagt oppå sokkel 6 meter over bakken. Dette er avvik fra KPA som sier at 20 % av felles uteareal skal være på bakkeplan.

#### Byutviklingsstrategien og nullvekstmålet

Planforslaget er i tråd med hovedtrekkene i Byutviklingsstrategien for Trondheim ved at det foreslås fortetting og boligbygging nært lokalsenter. Planforslaget bryter imidlertid med strategiens mål om en by i øyehøyde. Høy sokkel med uterom og boliger over vil skape en barriere i Heimdal sentrum, og gi dårlig samspill mellom gater og gårdsrom.

Når det gjelder nullvekstmålet, legger planforslaget opp til grep som både er positivt og negativt i forhold til dette. Det er positivt med etablering av et mobilitetshus som legger til rette for miljøvennlige transportformer og tilbyr mobilitetsløsninger utover bilparkering. Samtidig fører prosjektet til en større andel parkeringsplasser for bolig, forretning og tjenesteyting.

Illustrert prosjekt viser totalt 86 parkeringsplasser for bil, for alle funksjonene samlet. Et mobilitetshus, som har til hensikt å redusere bilavhengighet og fremme bærekraftige transportløsninger, bør i utgangspunktet tilstrebe en ytterligere reduksjon i andelen parkeringsplasser, men Byplankontoret vurderer i fagnotatet at det, av hensyn til den lokale handelsstanden på Heimdal, er viktig å opprettholde en viss andel parkeringsplasser.

#### Heimdal sentrum - strategi for bevaring og stedsidentitet

*Prosessplan for Heimdal sentrum*, vedtatt i 2020, vektlegger bevaring av stasjonsbyens historiske kvaliteter gjennom lav bebyggelse og småskala, med forsiktig fortetting. "*Heimdal sentrum - strategi for bevaring og stedsidentitet*" ble vedtatt 19.06.2025, og bygger videre på prinsippene fra prosessplanen. Strategien setter fokus på Heimdals historikk og stedsidentitet, og gir forslag til bevaring og videreutvikling av Heimdal sentrum. Det er en målsetting at Heimdal sentrum skal videreutvikles som et attraktivt sentrum for boliger og nyetableringer, og der miljøvennlig

transport prioriteres. I dette ligger det å bygge opp om det som gir Heimdal sentrum sin stedsidentitet i den videre utviklingen.

Byplankontoret mener at planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til Heimdal sentrums karakter og kulturhistoriske verdier i henhold til den vedtatte strategien. Planforslaget fremstår som for massivt og tett, med en sammenhengende sokkeletasje som strekker seg over to av dagens kvartaler. Kvartalet er ca. 42 meter (i sør) til 65 meter (i nord) bredt, og 109 meter (i vest) til 112 meter (i øst) langt. Denne utformingen står i kontrast til den tradisjonelle strukturen med mindre, oppdelte kvartaler, som ellers preger det historiske sentrumet på Heimdal. At dette prosjektet legger en sammenhengende sokkel over to hele kvartaler innebærer en svekkelse av karakteren og bystrukturen på Heimdal.

### **Innkomne merknader og innsigelser**

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

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 13.01.-24.02.2025. Det kom inn 21 merknader, hvorav 11 private, 2 fra lag/organisasjoner/foreninger, 2 interne, og 6 fra offentlige myndigheter, inkludert Rådet for byarkitektur. De fleste av merknadene går ut på at merknadshaverne mener at planforslaget ikke støtter opp om Heimdal sentrum sitt særpreg og at forslaget fremstår altfor høyt og massivt.

Naboer og andre private peker på at planforslaget ikke bidrar til en positiv utvikling av Heimdal sentrum ved at det ikke tar hensyn til de eksisterende omgivelsene, og ikke har fokus på bymiljø og barn og unge. De mener at planforslaget ikke er i tråd med føringene som er gitt for Heimdal gjennom prosessplanen, bevaringsstrategien og KPA. Prosjektet gir lite attraktive uteområder i et område som allerede mangler grøntområder og gode møteplasser for barn og unge, og ivaretar ikke siktlinjer. Prosjektet må ta hensyn til den gamle stasjonsbyen slik at førsteinntrykket av stasjonsbyen for de som kommer mot eller fra Trondheim ikke vil være den enorme bebyggelsen som nå foreslås. Fasaden mot Bjørndalen er altfor lang. De er også kritiske til trafikkvurderingen, og bekymret for at økt trafikk vil gi mer støy og dårligere trafiksikkerhet. Heimdal Arbeiderlag er i tillegg særlig opptatt av siktlinjen i J.O. Stavs veg som stenges av bebyggelse i sju etasjer.

Innspillene fra offentlige myndigheter peker på mye av det samme som naboene.

Fylkeskommunen peker blant annet på at hovedtrekkene i planen vil gi negative konsekvenser for stedsutviklingen på Heimdal, da denne typen arkitektur ("sokkelarkitektur") er trukket frem som spesielt negativ i kommunes arkitekturstrategi, og at flere av prinsippene strider mot føringer gitt i KPA og regional plan for arealbruk (RPA). Den høye nivåforskjellen på uteareal med 6 m over gatenivå i Søbstadvegen, er særlig uheldig med tanke på generell brukbarhet, universell utforming, stedsutvikling og hvor trygt det vil føles å bruke arealene. Kvaliteten på utearealet vurderes som dårlig, og trappen i sør anses ikke som brukbar for små barn, barn i barnevogner, eldre, mennesker med nedsatt funksjonsevne. Parkeringsarealene plassert på bakkenivå i flere etasjer, vil gi svært høye og livløse fasader, særlig mot nord. Disse inviterer ikke til interaksjon

mellom bygg og gate, og anses derfor å føre til negativ stedsutvikling i form av redusert liv i gatene.

Rådet for byarkitektur har i likhet med Byarkitekten satt fokus på denne typen arkitektur da de mener at dette er en bygningstype som fører med seg flere ulemper. Rådet mener at dette er en stor og sentral eiendom som må utvikles med varige kvaliteter som kommer hele bydelen til gode. Rådet anser at planforslaget legger opp til for stor utnyttelse og at det fører til en rekke negative konsekvenser som blant annet for store høyder og et ikke tilfredsstillende gatemiljø. Bebyggelsen fremstår massiv i sin sammenheng og blokkerer siktlinjer mellom øst og vest. Rådet påpeker også at angitt etasjetall gir en misvisende fremstilling av reell høyde. At bebyggelsen plasseres på en sokkel er til hinder for å oppnå gode kvaliteter.

Forslagsstiller har ønsket å holde fast ved planforslagets hovedgrep til førstegangsbehandling, og viser til at byutviklingsutvalget vedtok å sende saken på høring og offentlig ettersyn. Det er derfor mange innspill som ikke er imøtekommet i planforslaget.

Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelse til planforslaget inntil annen veggrunn langs Bjørndalen ble utvidet fra 1 til 2 m, og veglinjene i krysset Søbstadvegen – Bjørndalen ble justert sørover i samsvar med planarbeidet for hovedsykkeltrasé gjennom Bjørndalen. Dette er justert til sluttbehandling, og fylkeskommunen har trukket varsel om innsigelse, jf. e-post av 25.09.2025.

Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget inntil det var vist at støy er ivaretatt i tråd med *retningslinje T- 1442/21* og bestemmelser og planbeskrivelse var oppdaterte i tråd med dette, samt at bestemmelsene sikret at luftforurensing og støy var godt nok ivaretatt i bygge- og anleggsfasen. Dette er nå sikret i planforslaget, og Statsforvalteren anser innsigelsene som imøtekommet, jf. brev av 13.05.2025 og 07.09.2025.

## **Byrådets vurdering**

### **Hovedgrep og stedstilpasning**

Planområdet utgjør møtet med Heimdal sentrum fra nord. Bebyggelsen vil ha stor påvirkning på opplevelsen av Heimdal sentrum og vil kunne endre stedets karakter. Byrådet mener derfor at en god stedstilpasning er særlig viktig.

Det er bra at denne sentrale tomten på Heimdal bygges ut, og at det tilføres nye boliger og servicefunksjoner som kan styrke Heimdal som lokalsenter. Dette er i samsvar med føringene for byggesone 1 i KPA. I bestemmelsene til KPA framgår det også bl.a. at nye tiltak skal være i samspill med omgivelsenes arkitektur og stedskarakter, og fremme stedets egenart, eksisterende kvaliteter og kulturmiljø og tilføre bymiljøet nye kvaliteter (§ 8.2). Videre framgår det at viktige landskapstrekk, siktlinjer og landemerker skal være premissgivende for bystrukturen (§ 9.4).

Planen grenser til hensynssone for bevaring av kulturmiljø med eksisterende bebyggelse i 2-3 etasjer. Nyere bolig- og næringsbygg som ligger som en del av kvartalsstrukturen i Heimdal sentrum og sørover langs Heimdalsvegen, er oppført i maksimum 5 etasjer. Selv om planområdet

ligger utenfor selve hensynssonen, utgjør dette området en naturlig del av den gamle stasjonsbyen.

Byrådet er enig i Byplankontorets vurdering om at planforslaget bryter med bydelens skala. Volumoppbyggingen, med høyest bebyggelse der terrengnivået er lavest, bygger ikke opp om hovedtrekkene i landskapet. Byrådet mener at stedstilpasningen er for dårlig, og at hensynet til stasjonsbyens historiske kvaliteter ikke tilstrekkelig vektlagt. Tomteutnyttelsen er høy, og byggehøydene innebærer et klart brudd med både eldre og nyere bebyggelse i området. Denne vurderingen understøttes av innkomne høringsuttalelser og merknader.

Et "sokkelbygg" som strekker seg over to eksisterende kvartaler er krevende å innpasse. Grepet skaper lange ganglinjer og bebyggelsen stenger for sikt fra gatenettet i vest. Forslagsstillers hovedbegrunnelse for å ikke åpne for en forbindelse og siktlinje gjennom kvartalet, er at en åpning vil slippe trafikkstøy inn i kvartalet og gjøre det vanskeligere å etablere gode boliger.

Byrådet viser til at plansaken har vært behandlet politisk flere ganger, og at forslagstiller gjennom tidligere vedtak har fått aksept for konseptet med et stort kvartal med en sammenhengende sokkel/base. Byrådet mener derfor at hovedgrepet i planen må anses som avklart. Spørsmålet om byggehøyder og tilpasning av bygningsvolumet er imidlertid påpekt både i bygningsrådets behandling av prinsippssaken i 2024, og i byutviklingsutvalgets vedtak ved første gangs behandling av planforslaget i 2025. Byrådet vil derfor ha hovedfokus på disse problemstillingene i sin vurdering i sluttbehandlingen.

### **Byggehøyder**

Byutviklingsutvalget vedtok ved første gangs behandling av planforslaget at bebyggelsens høyder må reduseres til mellom 4-7 etasjer og at det må sikres varierte høyder.

Endringene som ble gjort før høring og offentlig ettersyn, innebærer at en toppleilighet i åttende etasje på nordøstre hjørne er tatt ut. Det er ikke gjort andre endringer i byggehøyder eller volumoppbygging av betydning. Byrådet mener denne endringen ikke er tilstrekkelig til å følge opp byutviklingsutvalgets vedtak når det gjelder endringer i byggehøyder og tilpasning av bygningsvolumet. Byrådet vil påpeke at på grunn av den høye førsteetasjen, har det nordøstre hjørnet fortsatt en høyde som tilsvarer omtrent 8 normale etasjer.



*Forslag til første gangs behandling. Fjernet volum markert med rød sirkel (Forslagstillers illustrasjon).*

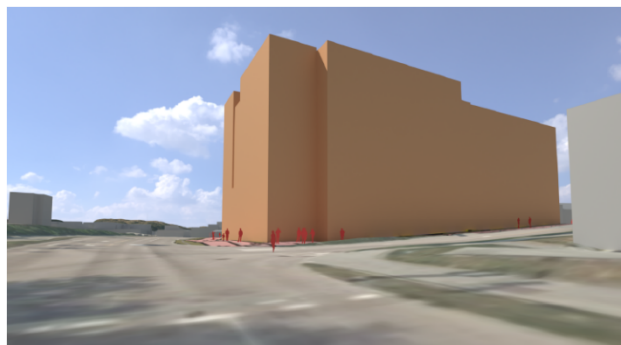


*Forslag til høring og offentlig ettersyn (Forslagstillers illustrasjon).*

Illustrasjonene, utarbeidet av forslagsstiller, som fulgte planforslaget til sluttbehandling, viste ikke virkninger av bebyggelsen fra nordøst i øyehøyde, der de visuelle virkningene er størst. Byplankontoret har utarbeidet nye forenklete illustrasjoner basert på 3D-modellen. Byplankontoret har også fått laget en fysisk modell. Forslagsstiller har i tillegg kommet med supplerende illustrasjoner etter at fagnotatet var utarbeidet. Deler av dette er vist i saksframstillingen. Det samlede materialet viser etter byrådets vurdering at særlig byggehøydene mot nord og øst er for store. Bebyggelsen virker svært dominerende ved ankomst til Heimdal sentrum fra nord. Høyden vil også skape skygge og legge begrensninger på framtidige utviklingspotensialer for nabotomta i nord.



*Fra Bjørndalen sett fra nordøst (Forslagstillers illustrasjon, supplerende materiale).*



*Byplankontorets forenklete volummodell, sett fra nordøst, i øyehøyde fra bil i Bjørndalen når man ankommer Heimdal sentrum fra nord. Røde figurer viser dimensjon på fotgjengere.*

Byrådet viser til høringsuttalelse fra Trøndelag fylkeskommune som stiller seg kritisk til planforslaget på grunn av byggehøyder opp i sju etasjer. De har forståelse for ønsket om høy utnyttelse nært kollektivpunkt, men peker på at tilpasning til lokal byggeskikk og stedets

særpreg likevel er viktig å bevare. Trøndelag fylkeskommune mener bebyggelsen ikke bør være høyere enn 4-5 etasjer for å ikke påvirke kulturmiljøet negativt.

Byrådet mener byggehøydene på den høyeste delen må reduseres med en etasje, dvs. at hele den sjuende etasjen som ligger på det nordøstre hjørnet må fjernes, og kotehøyden på den høyeste delen av bebyggelsen reduseres med 3,5 meter til maksimum kote+ 161. Den faktiske høyden på nordøstre hjørne vil da utgjøre omtrent sju normale etasjer. I tillegg mener byrådet at den øverste etasjen må formes, enten som en inntrukket toppetasje eller formet tak/skråtak for å dempe høydevirkningen ytterligere. Noe av det reduserte volumet som følge av å fjerne sjuende etasje kan kompenseres ved å forlenge sjette etasje mot sør innenfor høydelinjene som begrenser utstrekning av kote+ 161 i plankartet.



*Planforslaget sett ovenfra fra sørvest. Rød sirkel, lagt inn på forslagstillers illustrasjon, viser utstrekning av den sjuende etasjen som byrådet mener må fjernes.*

### **Sokkeletasje og parkeringsanlegg**

Sokkelen/basen går over to plan. Den nederste (plan U) blir liggende under gatenivå mot Søbstadvegen i vest, og over gatenivå mot Bjørndalen og delvis over gatenivå mot Søbstadvegen i nord. Den øverste sokkeletasjen (plan 1), som har en høyde på 6 meter, ligger i plan med Søbstadvegen i vest.

I illustrasjonene er det vist små næringslokaler i plan U langs Bjørndalen, mens øvrige deler av denne etasjen er utnyttet til parkering, boder og lager. Deler av denne parkeringsetasjen blir liggende over gateplan mot Søbstadvegen i nord. I plan 1, som i sin helhet ligger over gateplan, er ca. halvparten av arealet utnyttet til forretninger og resten til parkeringsanlegg og varemottak. Løsningen gir et parkeringsanlegg som er eksponert i fasadene i andre etasje mot Bjørndalen og i delvis to etasjer mot Søbstadvegen i nord.

Byrådet mener at å legge store deler av parkeringen på gatenivå ut mot fasadene ikke er et godt grep med hensyn til bylivet i Heimdal sentrum. Parkeringsanlegg gir lukkede fasader og bidrar ikke til attraktive og trygge byrom. Byrådet vil påpeke at Søbstadvegen i nord er en viktig

ferdselsåre for gående, og at gata bør ha mest mulig åpne og aktive fasader. Byrådet mener derfor det må sikres at begge hjørner av mobilitetshuset mot Søbstadvegen får utadrettede funksjoner på gateplan, og at fasader på mobilitetshuset utformes med høy arkitektonisk kvalitet og god lesbarhet.



*Plan U (Forslagstillers illustrasjon).*



*Plan 1 (Forslagstillers illustrasjon).*

## Arkitektur

Det arkitektoniske uttrykket, slik det er illustrert, framstår etter byrådets vurdering som uryddig, med en sammenstilling av flate tak og ulike former for skrå takflater og takopplett. Fasadene forøvrig virker flate og skjematisk, særlig gjelder dette den lange fasaden mot Bjørndalen.

Bygningsvolumet med saltak mot Søbstadvegen er i utgangspunktet langt bedre tilpasset stedets skala og karakter. Men som et volum innbygget i den høye sokkelen/basen, virker formen ikke godt innpasset i resten av kvartalet. Prosjektet framstår etter byrådets vurdering uten en klar arkitektonisk idé.

Den høye sokkelen som ligger under hele den bebygde delen av planområdet, gjør at bygningskomplekset framstår stivt og følger ikke det fallende terrenget mot nord på en naturlig måte.



*Fra Bjørndalen sett fra øst og nordover langs Bjørndalen (Forslagstillers illustrasjon, innsendt til sluttbehandling).*



*Sett ovenfra fra nordvest i krysset Søbstadvegen og Bjørndalen (Forslagstillers illustrasjon, innsendt til sluttbehandling).*

Fortetting med boliger over en stor sokkel eller base, som skal inneholde både en stor dagligvareforretning, parkering og varelevering, har vist seg i flere prosjekter i Trondheim å være krevende å få til på en måte som bidrar til et godt bymiljø. Byrådet viser til at Byarkitekten har løftet denne typologien som en særskilt problemstilling, blant annet i den nylig vedtatte arkitekturstrategien.

Byplankontoret har i fagnotatet redegjort for at de mener at planforslaget bryter med flere sentrale føringer i arkitekturstrategien. Byrådet vil særlig trekke fram følgende mål i arkitekturstrategien:

- Helhetlig utforming: *Bygg og uterom skal utformes med en helhetlig idé som løser flere oppgaver og skaper merverdi for samfunnet (Mål 1)*

- Samspill mellom bebyggelse og landskap: *Bebyggelsen skal underordne seg det karakteristiske landskapet og inngå i helheten (Mål 3)*
  - *Ivareta siktlinjer og viktige landemerker (Mål 3.2)*
  - *La bebyggelsen følge terrenget og møte bakken (Mål 3.5)*
  - *Vær bevisst på ulempene knyttet til parkeringskjellere (Mål 3.7)*
- Egenart og stedestilpasning: *Nye tiltak skal fremme stedets egenart, eksisterende kvaliteter og kulturminner, samt tilføre bymiljøet nytt særpreg (Mål 4)*
  - *Styrk bydelenes unike karakter (Mål 4.1)*
  - *Prioriter utforming av gater og byrom (Mål 4.3)*
  - *Bygg videre på de unike bydelenes historie (Mål 4.6)*
- Attraktivt og aktivt byliv: *Skap byrom og gater som legger til rette for aktiv bruk, møter mellom mennesker og gode opplevelser for gående (Mål 5)*
  - *Skap en by i øyehøyde (Mål 5.1)*

Det er bra at bestemmelsene stiller krav om inndeling av fasadene. Det kan bidra til å skape variasjon og dempe virkningen av de lange fasadene. Det er også positivt at bestemmelsene stiller krav om god materialbruk og fargebruk.

Byrådet mener imidlertid at det arkitektoniske uttrykket må bearbeides slik at det framstår mer helhetlig. Dette gjelder særlig takform og generelt utforming av den øverste etasjen. Det er positivt at det stilles krav om saltak på bebyggelsen mot vest som er tilpasset den eldste bebyggelsen i området. Som redegjort for foran, mener byrådet at bestemmelsen også må stille krav til takform på de øvrige delene av bebyggelsen. Inntrukket toppetasje eller formet tak som gir en tydelig og lavere gesims vil bidra til at bebyggelsen oppleves lavere fra gateplan.

Endelig fasadeutforming bestemmes ikke i reguleringsplanen, og det må jobbes videre med utvikling av kvalitet i prosjektet innenfor de rammene som settes i plankart og bestemmelser. Ettersom prosjektet har stor synlighet og påvirkning på opplevelsen av Heimdal sentrum, anbefaler byrådet at det stilles krav om at byggesaken skal legges fram til politisk behandling.

### **Byrom og uteoppholdsareal**

En av utfordringene med et "sokkelbygg" med boliger over, er at mesteparten av uteoppholdsarealet blir liggende høyt over bakkenivå. Kravene til mengde uteoppholdsareal som er gitt i KPA er oppfylt, og utearealet blir godt støydempet, men kravet om at minst 20 % av felles uteoppholdsareal skal legges på bakkeplan oppfylles ikke. Det er derfor særlig viktig at adkomsten fra gateplan til utearealet får en god løsning.

Adkomst fra gateplan er foreslått løst med en trapp i sør hvor høydeforskjellen er ca. 6 meter. Utforming av trappeanlegget har vært en viktig problemstilling i planarbeidet. Det er gjort endringer etter første gangs behandling. Løsningen er vist i illustrasjoner, og bestemmelsene sikrer god bredde på trappa. Byrådet mener utforming av trappa i seg selv er tilfredsstillende løst.

Byrådet vil imidlertid stille spørsmål ved om trappa i tilstrekkelig grad ivaretar kravene til universell utforming av utearealene. I bestemmelse § 2.2. *Universell utforming* står det at dersom det etableres trapp som del av utearealet, skal det til arealet også etableres trinnfri atkomst. Med en høydeforskjell på 6 meter, er heisforbindelse eneste alternativ for tilgjengelighet med bl.a.

rullestol, rullator og barnevogn. Byrådet mener det må stilles krav om at innvendig heis må plasseres slik at den har god synlighet fra Søbstadvegen i nærheten av den utvendige trappa.

Det skal også nevnes at planforslaget tilfører positive elementer ved at det etableres et felles torg som vil være allment tilgjengelig i sør.



*Torget med trappa til takhagen (Forslagstiller illustrasjon).*

### **Parkeringsanlegg/mobilitetshus**

I bestemmelse § 2.6 står det at parkering skal etableres i et mobilitetshus i plan 1 og plan U. Det er imidlertid uklart hva som skiller mobilitetshuset fra en vanlig privat parkeringskjeller. Kravene til parkeringsdekning er i bestemmelsene angitt etter arealformål i tråd med bestemmelser i KPA. Det framgår av bestemmelsene at det i tillegg kan etableres inntil 10 bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy, men det er ikke satt krav til et minimums antall plasser for besøkende. Det er ikke regulert offentlig parkering.

Dersom intensjonen er at parkeringsanlegget skal tilby parkering og andre mobilitetsløsninger som er offentlig eller allment tilgjengelig, må dette klargjøres og sikres i bestemmelsene.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Fortetting av tomte vil fremme gange og sykling, da det blir flere boliger nært et stort kollektivknutepunkt og en hovedsykkelrute. Dette kan bidra til at flere velger sykkel og buss fremfor bil, som igjen kan bidra til bedre folkehelse og å redusere utslipp fra biltrafikk. Samtidig vil etablering av minimum 100 nye boenheter generere ny trafikk.

Det er utarbeidet et 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. Disse tiltakene er ikke sikret gjennom planforslaget, men skal vurderes i detaljprosjekteringen.

Bestemmelsene sikrer at overvann skal håndteres i hht. 3-trinnsstrategien jf. Trondheim kommunes VA-norm. Planbeskrivelsen beskriver konkrete løsninger for overvannshåndtering som oppsamling av overvann til bruk for vanning, terrengforsenkninger (noe med infiltrering og noe med fordrøyning som hovedfunksjon), samt planting av flere trær hvor vannet kan ledes til og fordrøyes. Dette er derimot ikke sikret i bestemmelsene som sier at naturbaserte løsninger for overvannshåndtering skal vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Inn- og utkjøring til parkeringskjeller er lagt nordvest i planområdet, og kan komme i konflikt med eksisterende flomvei. Overordnet VA-notat slår fast at det er viktig at flomvei ivaretas ved utbyggingen. Forslagsstiller har vist til at dette vil bli sett nærmere på i detaljprosjekteringen. Løsning og prosjektering av overvann er forøvrig omtalt i bestemmelse § 8.8.

Planforslaget innebærer at tomta blir bebygd med mange harde flater som gjør at naturlig infiltrasjon av vann blir vanskelig. Betongdekke over sokkel og p-kjeller vil dekke hoveddelen av planområdet. Det gjør det vanskelig å håndtere overvann og skape gode blågrønne kvaliteter i prosjektet. Det vil ikke kunne plantes store trær i disse områdene, og regnbed over et betongdekke gir svært begrenset infiltrasjonskapasitet.

Bestemmelsene i planforslaget stiller krav om blågrønnfaktor (BFG) på 0,6, mens kravet i KPA er 0,8. Utearealet som ligger på et betongdekke over forretningsareal og parkeringsanlegg vil gi begrenset mulighet til å plante store trær og regnbed med stor infiltrasjonskapasitet. Dette er en følge av hovedgrepet i planen, og en høyere blågrønn faktor vil derfor være vanskelig å oppnå.

## **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

Planområdet består i dag av en nedlagt bensinstasjon og et næringsbygg i to etasjer der flere bedrifter holder til.

Planforslaget åpner for at både eksisterende og nye bedrifter kan etablere seg innenfor området ved at det reguleres for forretning og tjenesteyting. Dette kan styrke det lokale næringslivet ved å tilby lokaler som tilpasses ulike virksomheter, og dermed skape flere arbeidsplasser og økt verdiskaping. En variert næringsstruktur kan også tiltrekke flere besøkende, noe som vil stimulere til økt aktivitet og liv i området. Dette er imidlertid ikke sikret i planforslaget.

Flere beboere i Heimdal sentrum kan også øke etterspørselen etter tjenester og varer i nærområdet.

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen vil ikke ha andre økonomiske virkninger for Trondheim kommune enn drifts- og vedlikeholdsansvar for samferdselsarealer som reguleres til offentlig formål i planen. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav, deriblant opparbeidelse av fortau mot nord (o\_FO1) og øst (o\_FO2).

## Byrådets konklusjon

Byrådet viser til at det har vært tatt stilling til hovedgrepet i planforslaget gjennom tidligere politiske vedtak, og byrådet mener dette bør legges til grunn. Byrådet mener imidlertid at særlig byggehøydene mot nord og øst er for store.

Byrådet mener at planforslaget kan vedtas med følgende endringer:

7. Sjuende etasje fjernes. Høyeste kotehøyde reduseres med 3,5 meter til maksimum kote+ 161.
8. 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.»*
9. 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.»*
10. 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».*
11. 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.»*
12. Søknad om tiltak skal fremmes til politisk behandling.

Endringene vil innebære at negative virkninger av planforslaget blir redusert. Endringene er konkrete og ligger innenfor de ytre rammene i det planmaterialet som har vært på offentlig ettersyn og høring. Endringene imøtekommer merknader og faglige råd. Det har vært dialog med forslagsstiller gjennom flere møter i forbindelse med sluttbehandlingen.

På bakgrunn av dette mener byrådet disse endringene kan vedtas av bystyret i sluttbehandlingen, og at det ikke er behov for ny høring. Planmaterialet må rettes opp i tråd med bystyrets vedtak.

Byrådet i Trondheim, 27.05.2026

Kjetil Ovrid Reinskou  
byrådsleder

Trond Grønli Åm  
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Søbstadvegen 3 og 5, detaljregulering - fagnotat til sluttbehandling
- 2 Planbeskrivelse
- 3 Reguleringskart
- 4 Reguleringsbestemmelser
- 5 Revidert illustrasjonsplan
- 6 Revidert langsnitt
- 7 Revidert støyrapport
- 8 Oversikt boliger med stille side
- 9 Innspillsmatrise
- 10 Merknad fra Rådet for byarkitektur
- 11 Innkomne merknader
- 12 3D-illustrasjoner Byplankontoret
- 13 3D-illustrasjoner forslagsstiller