

Foreløpig planbeskrivelse Søbstadvegen 19A

Planinitiativet inneholder premissene for det videre planarbeidet i tråd med Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven.

a) Formålet med planen

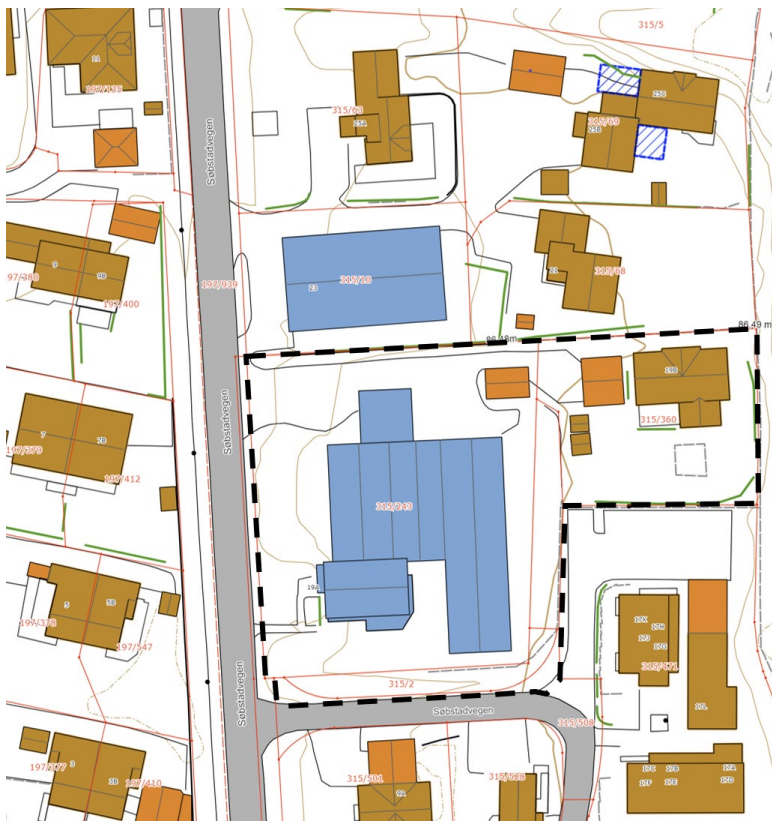
Planinitiativet omhandler regulering til boligformål med endret utnyttelse og utforming enn eksisterende reguleringsplan fra 1981.

Planforslaget er i tråd med gjeldende KPA 2012-2024 av 21.03.2013, som viser eksisterende boligbebyggelse for de aktuelle arealene.

b) Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

Planområdet omfatter eiendommen 315/243, 315/360, 315/477 og 315/2. I tillegg tas det med en del av 315/508 som er et felleseid areal som er regulert til felles avkjørsel.

Til sammen har planforslaget en størrelse på ca. 4.000m². Forslag til omregulering tilrettelegger for en effektiv utnyttelse av eiendommen og bedre enn det som er mulig gjennom de gjeldende reguleringsplanene for området.



Figur 1. Situasjonskart over eiendommen. Kilde www.trondheim.kommune.no

GNR/BNR	AREAL	EIER
315/243	2.602m ²	Søbstadvegen 19 AS
315/360	1.023m ²	Søbstadvegen 19 AS
315/477	179m ²	Søbstadvegen 19 AS
315/2	187m ²	Søbstadvegen 19 AS
Totalt	3.991m²	

Planområdet er på 3.991 m² og ligger like nord for Heimdal sentrum, mellom Søbstadvegen og jernbanelinjen. Området preges av både eneboliger, gamle lagerhaller og med kommunale omsorgsboliger som nær nabo i øst.

Det er opparbeidet en felles adkomstveg sør for vår tomt, og eksisterende lagerbygg har også en gruset adkomstvei fra Søbstadvegen.

En regulering av eiendommen vil gi et supplerende boligtilbud nær Heimdal sentrum. Planområdet ligger ca. 300 meter gangavstand fra torget i Heimdal sentrum og 400 meter fra Heimdal stasjon.

De nye boligene vil ha en meget god beliggenhet, med tanke på målsettingene i byvekstavtalen. Det ligger meget godt til rette for at all vekst i persontrafikk kan gjøres med kollektiv, sykkel og gange.

Planområdet vil få virkninger for de omkringliggende naboeiendommene, i form av ny bebyggelse. Sol- og skyggeforholdene vil dokumenteres i forbindelse med utarbeidelse av komplett plan til førstegangsbehandling, men i forhold til nøkkeltidspunktene i uteromsnormen ligger det til rette for å kunne utnytte eiendommen på en god måte. Det er sånn sett gunstig at Dovrebanen og Bjørndalen utgjør naboskapet mot øst.



Figur 2. Streetview med Heimdal sentrum i bakgrunnen. Kilde. Google maps.



Figur 3. Flyfoto for den aktuelle eiendommen. Kilde www.trondheim.kommune.no.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det foreslås ny bebyggelse på eiendommen i form av leiligheter.



Figur 4. Perspektiv utarbeidet av Voll arkitekter

Planinitiativet inneholder 48 leiligheter, med til sammen en utnyttelse på 4.270m² BRA. I materialet som er illustrert er det en leilighetsfordeling på 9 to-romsleiligheter, 36 tre-romsleiligheter og 6 fire-romsleiligheter. Dette er en foreløpig fordeling med en relativt høy andel store leiligheter, i forhold til sammenlignbare prosjekt.



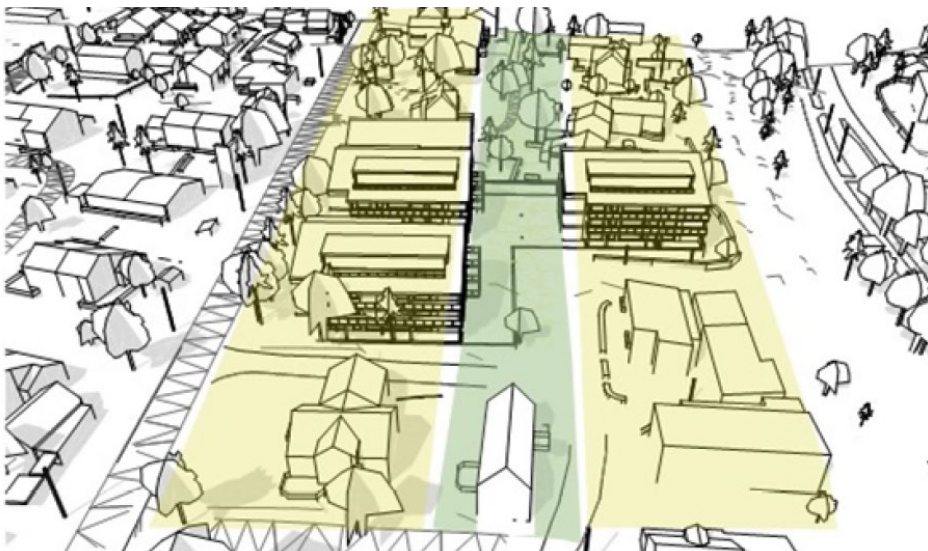
BYGGHERRE
RÅDGIVEREN

Med et samlet areal på ca. 3.100m² BRA-S, gir dette en gjennomsnittlig størrelse på 65 m² pr. boenhet.

Planinitiativet viser to bygningsvolum mot Søbstadvegen som ligger med gavlene mot veien. I tillegg foreslås et leilighetsbygg mot øst, som da får en tilbaketrukket beliggenhet fra veien. Bebyggelsen er sørvendt og får fine solforhold ettermiddag/kveld. I tillegg vil volumene ha en skjermende effekt mot Søbstadvegen, som bidrar til kvalitativt gode uteoppholdsareal.

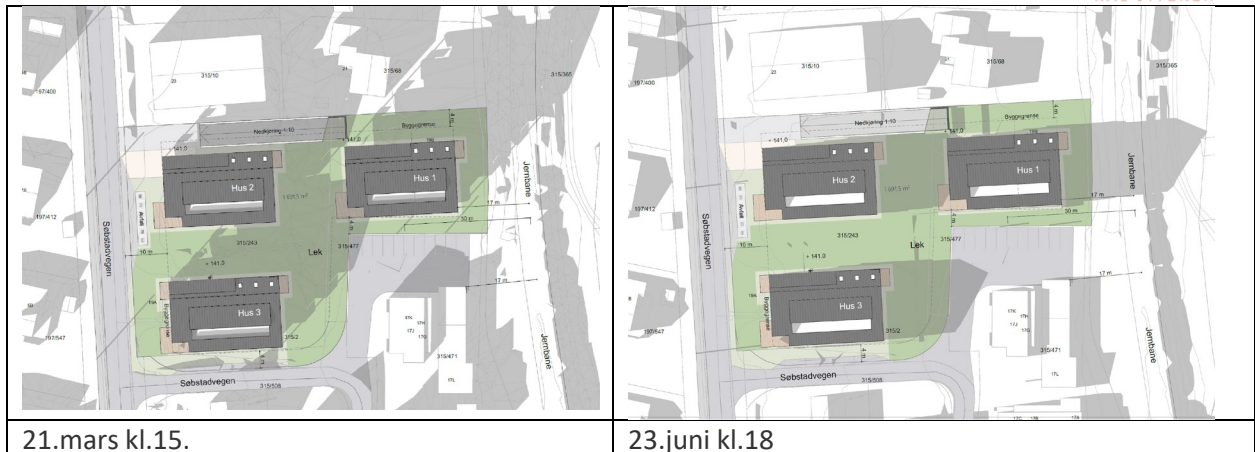
Det har også vært vurdert en vestvendt orientering for den nye bebyggelsen, som vil gi en mer skjermet situasjon i «gårdsrommet». Vi har likevel kommet fram til at det blir en hyggeligere situasjon mot offentlig veg med sørvendt orientering, samtidig som det skaper en åpenhet inn i området.

Det ligger godt til rette for å tenke foretting i dette område med en bebyggelse langs Søbstadvegen. og en bebyggelse langs jernbanen og etablere en åpen grønstruktur mellom bebyggelsen i en nord-sør-akse.



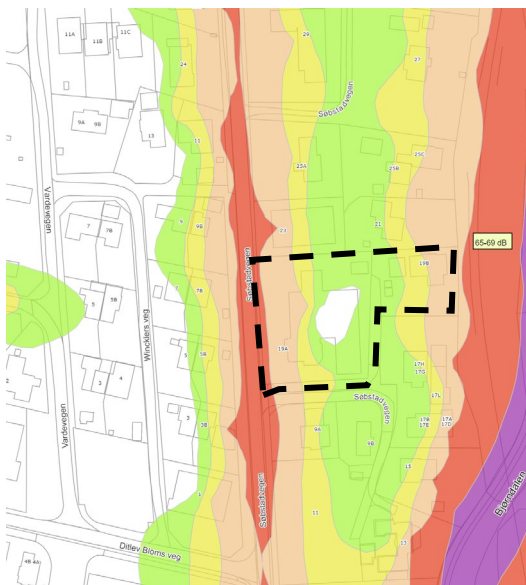
Figur 5. Skisse som viser grønstruktur gjennom området, nord-sør. Voll arkitekter

Sol- og skyggeforholdene for dette plangrepet viser skygge på naboeiendommen mot nordøst, men dette vil variere gjennom ulike tidspunkt på dagen og i forhold til de ulike årstidene.



Støysituasjonen for eiendommen viser at Søbstadvegen skaper en del støy. I 2021 var det en årlig trafikkmengde på 3900ÅDT forbi planområdet. Det er også noe støy fra Bjørndalen som ligger vesentlig lavere i terrenget. I tillegg passerer Dovrebanen rett øst for planområdet, og slik at ny bebyggelse må også forholde seg til denne støykilden.

Mot Søbstadvegen vil leilighet mot vest ligge i gul støysone. Det vil jobbes videre med løsning for hvordan uteplass og soverom kan skjermes, slik at støysituasjonen blir tilfredsstillende. Det er 30 km/t forbi planområdet.



Figur 6. Støykart for vegtrafikk. Kilde Trondheim kommune

Ved å plassere relativt store leiligheter mot vest vil de bli gjennomgående, slik at det ligger til rette for å skape en god situasjon for alle leilighetene.

Parkering

Prosjektet inneholder til sammen 46 p-plasser, hvorav 2 hc-plasser. Situasjonsplanen viser at 42 parkeringsplasser foreslås plassert i kjeller, mens det tilrettelegges for 4 p-plasser på terreng.

Fordelt på 48 leiligheter, vil dette være en p-dekning på ca. 0,88 plasser pr. boenhet i kjeller. Gitt planområdet sin nærhet til kollektive reisemåter som metrobuss og tog, samt hovedsykkelrute, kan det være mulig med en noe lavere parkeringsdekning.

Det er for øvrig gunstig å tilrettelegge for mest mulig parkering under terreng, slik at arealene på bakken kan forbeholdes uteoppholdsareal.

Iht parkeringsnormen sist revidert 2014, ligger derimot planområdet i ytre sone. Her er kravet 1,2 parkeringsplasser pr/boenhet. Dette minimumskravet må sies å være relativt utdatert, både med tanke på hvilken sone Heimdal sentrum er plassert i, men også at det opereres med minimumskrav. Det bør heller legges til rette for maksimumskrav for sentrumsnære områder som Heimdal, noe som ventelig vil foreslås i forbindelse med rev. av KPA.

c) Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det totale utbyggingsvolumet målbart areal i planinitiativet er ca. 4.300m² BRA.

Byggehøydene for leilighetene er 3.etasjer, men hvor takflaten også utnyttes på en effektiv måte og i praksis blir en 4.etasje. Dette er en god måte å tilpasse seg nærområdet, selv om det ikke er en ensartet bebyggelse i nærområdet. Et snitt for prosjektet viser at volumene har en høyde fra terreng til møne på ca. 13,7 meter.



Figur7. Snitt nord-sør. Voll arkitekter.

d) Funksjonell og miljømessig kvalitet

Planområdet vil få en effektiv arealbruk, uten at utnyttelsen blir for utfordrende i forhold til omgivelsene. Miljømessig vil prosjektet forholde seg til gjeldende krav og retningslinjer for denne typen prosjekter.

Noen sentrale tema for prosjektet, vil være håndtering av overvann og energibruk i de nye boligene. Dette vil tillegges vekt i forbindelse med planprosessen og etter hvert detaljprosjektering når prosjektet nærmer seg gjennomføring.

Når det gjelder miljømessig kvalitet i selve byggeriet vil det bli nærmere vurdert når prosjektet etter hvert detaljprosjekteres.

e) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Reguleringsplanen sin tilpasning til omgivelsene vil være et sentralt tema når reguleringsplanen etter hvert sendes på høring. Planområdet ligger nær Heimdal sentrum, samtidig som det er eksisterende småhusbebyggelse mot vest, nord, og delvis sørover. Samtidig har det vært innslag av større næringsbebyggelse i området, med både verksted og ulik produksjon (Isbjørn soveposer).

Eksisterende steds karakter viser mest småhusbebyggelse, selv om det også er leilighetsbygg i området. Samtidig er planområdet sin sentrale beliggenhet på Heimdal, med spesielt god nærhet til tog, metrobuss og hovedsykkelrute, naturlig å tenke en sentrumsrettet utvikling med større volum.

Landskapsmessig er Heimdal sentrum et relativt flatt område, med tilnærmet samme terrenghøyder fra Ringvålvegen i sør og videre nordover. Planområdet er derfor ikke så eksponert i forhold til omgivelsene.

På motsatt side av Bjørndalen er det ny bebyggelse som bygges på den tidligere brannstasjonen på Heimdal, og områdene som tidligere ble benyttet av Heimdal Sag. Her oppføres det bymessig bebyggelse i 4-7.etasjer.

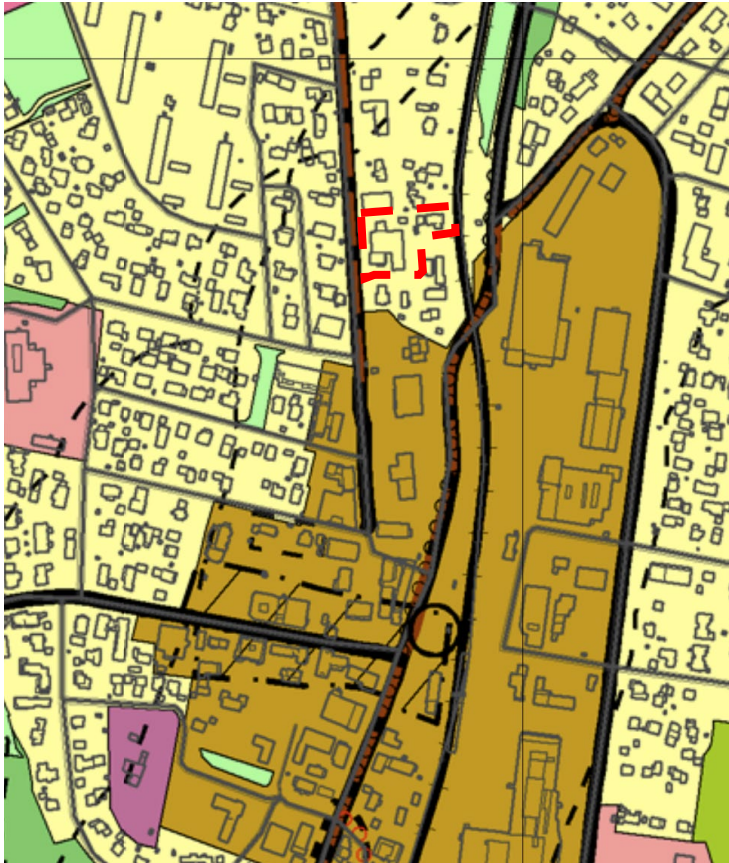
Eiendommen sin utnyttelse er i planinitiativet ca. 12 boliger/daa. Denne utnyttelsen vurderes å være høy, men området sin beliggenhet forsvaret samtidig en god utnyttelse. Så lenge gjeldende kvalitetskrav tilfredsstilles mtp. sol- og skygge, uteareal og støy, er det naturlig å tilrettelegge for den utnyttelsen som foreslås.

f) Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

Kommuneplanens arealdel for 2012-2024 (vedtatt 2013) viser det aktuelle området som eksisterende boligformål. Samtidig er planområdet sin avgrensning nær sentrumsformålet sin avgrensning på Heimdal, slik det framgår av figuren nedenfor. Det er også slik at planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde lokalsenter.

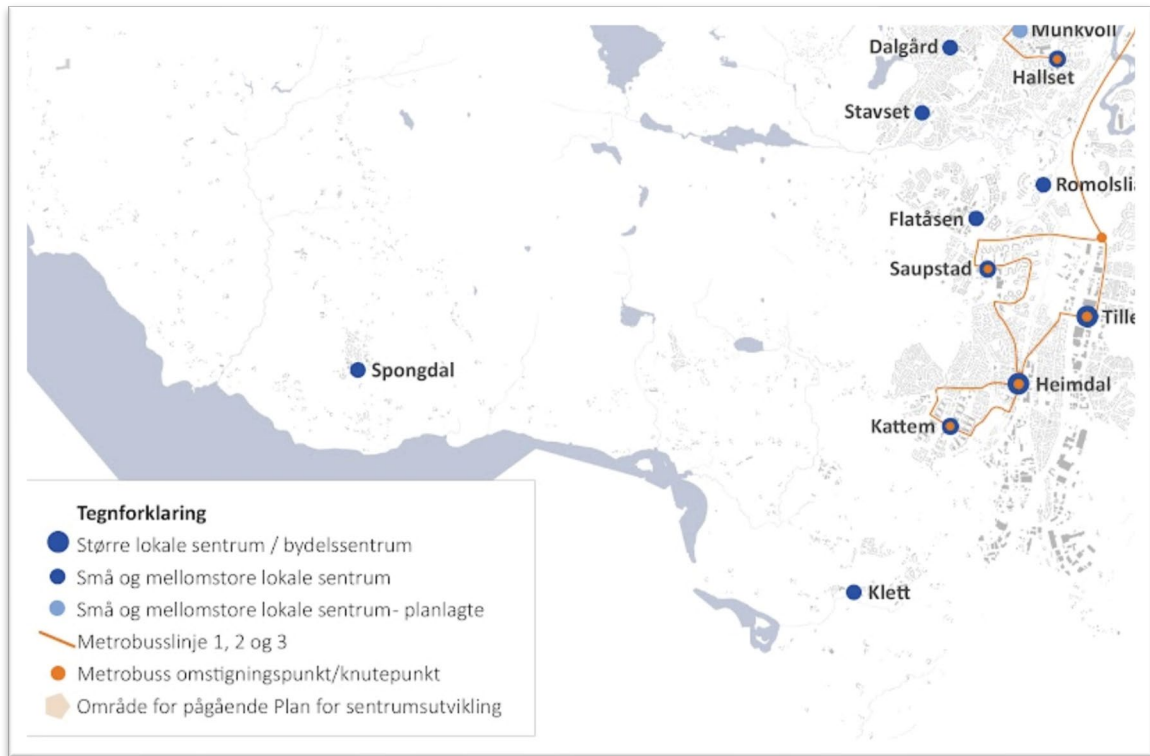
Det er også naturlig å nevne at sentrumsformålet sin avgrensning på Heimdal, har varierende avstand fra torget/Heimdal stasjon, som må sies å være det mest sentrale punktet på Heimdal. Sentrumsformålet sin avgrensning varierer med en avstand på ca. 350-500 meter. Ut fra overordnet

nivå, kan det synes som om avgrensningen nordover primært er satt med utgangspunkt i den eksisterende situasjonen i området.

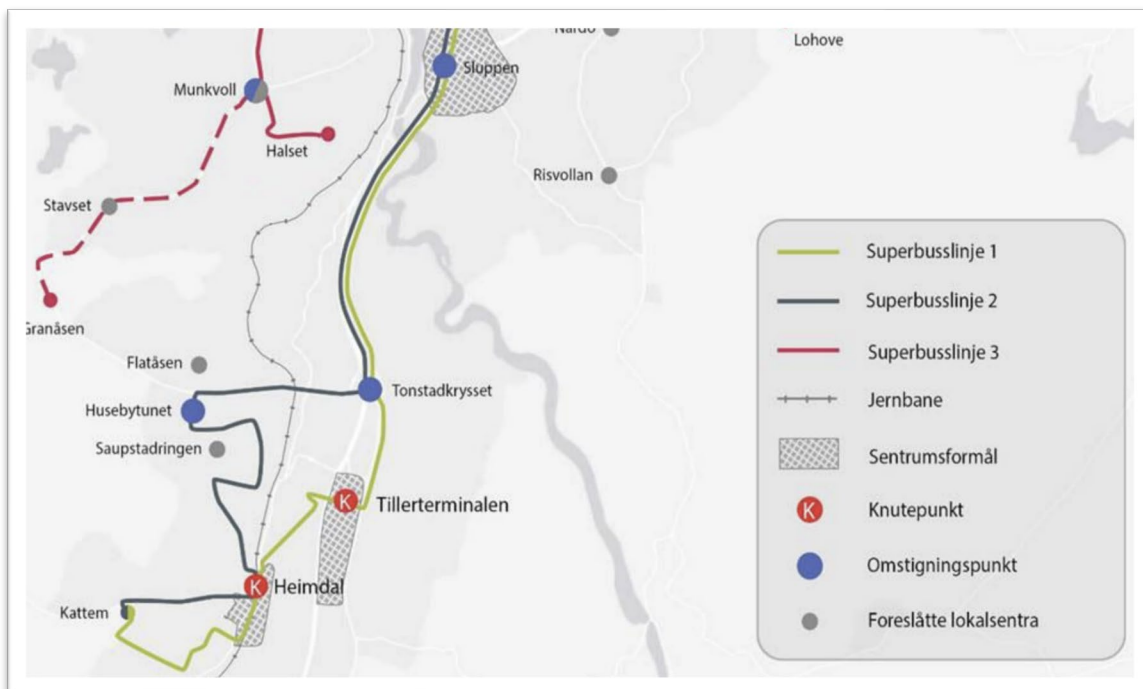


Figur 8. Utsnitt av gjeldende KPA 2012-2024 datert 21.03.13.

Figurene under er hentet fra kommunen sine arbeider med lokalsenterstruktur og Miljøpakken sitt arbeid med rutestruktur. Begge viser Heimdal sentrum sin sentrale og viktige lokalisering.



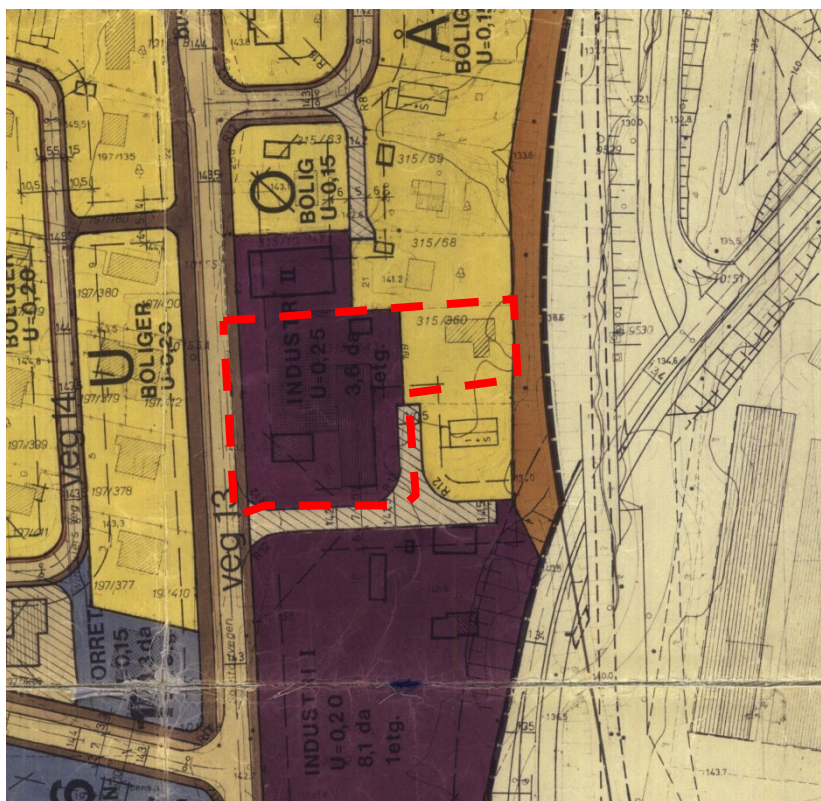
Figur 9. Illustrasjon fra Byutviklingsstrategien for Trondheim 2050.



Figur 10. Fra rapporten "Framtidig rutestruktur i Stor-Trondheim 2019-2029. Figuren viser Heimdal sin status som knutepunkt, og metrobusslinjer som er satt i drift.

Gjeldende regulering

Gjeldende reguleringsplan for den aktuelle eiendommen er r0114 av 06.04.1981.



Figur 11. Gjeldende regulering r0114.

Den ene delen av reguleringsplanen mot øst viser boligbebyggelse, mens arealene inn mot Søbstadvegen er regulert til industri.

Gjeldende regulering er relativt godt i samsvar med eksisterende situasjon, da det innenfor industriformålet i dag står en bebyggelse med skilt J.B.Berg Lettmetall.

I tillegg vises et areal som er avsatt til felles avkjørsel, som sikrer atkomst fram til spesielt den eksisterende eneboligen.

Av Trondheim kommune sin kartløsning vises det også at det er igangsatt arbeid med regulering for nytt fortau langs Søbstadvegen. Ved å gå inn på Miljøpakken sine sider finner man følgende informasjon:

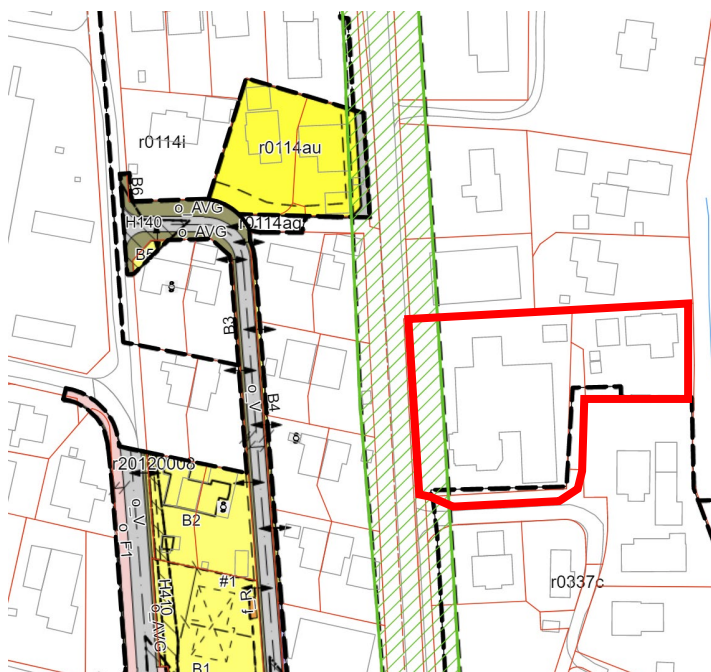
«Miljøpakken planla i en tidlig fase å bygge fortau langs Søbstadvegen på strekningen Saupstadringen til Ditlev Bloms veg nær Heimdal sentrum. Strekningen er ca. 1 km. Prosjektet er senere utvidet til å omfatte utbedring av vegbanen av hensyn til Metrobuss, samt sykkeltilbud og fortau for å gi et godt tilbud også til myke trafikanter. Det var ikke mulig å bygge om veien før Metrobuss startet i 2019, men det er bygd en permanent og en midlertidig stasjon for Metrobuss linje 2.

Det er laget fire alternative løsninger for å utbedre veien (se [Rapport forprosjekt Søbstadvegen](#)). Endelig valg av løsning venter imidlertid på andre prosesser i området, som [forlengelse av Johan](#)

Tillers veg og mulige tiltak på sideveiene som bidrar til mindre trafikk. Utvikling av sentrumsområdet kan også få betydning for strekningen.

Når det gjelder nytt fortau på østsiden av Søbstadvegen, har det i prosjektet Bringebærhagen lenger nord, ikke blitt gjennomført. Vi foreslår derfor ikke fortau på østsiden av Søbstadvegen her heller, men legger oss likevel ca. 10 meter fra vegkant med den nye bebyggelsen.

Det er også naturlig å tenke at en evt. forlengelse av Johan Tillers veg vil gi avlastende effekt på Heimdal sentrum, som igjen kan påvirke valg av løsning for den sentrumsnære delen av evt. nytt fortau for Søbstadvegen.



Figur 12. Kartutsnitt hvor grønn skravur viser grense for igangsatt planarbeid for Søbstadvegen. Framdrift for arbeidet er ikke kjent.

g) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Planområdet har tidligere vært benyttet til industri/næringsformål og boligformål mot øst. Eiendommene både sør- og nord for planområdet forventes fortsatt å bli benyttet til boligformål, og ny bebyggelse vil i noe grad berøre den eksisterende bebyggelsen. Området vurderes å bli mer rendyrket som boligområde, når en utdatert industribebyggelse og et eldre bolighus, erstattes med ny boligbebyggelse.

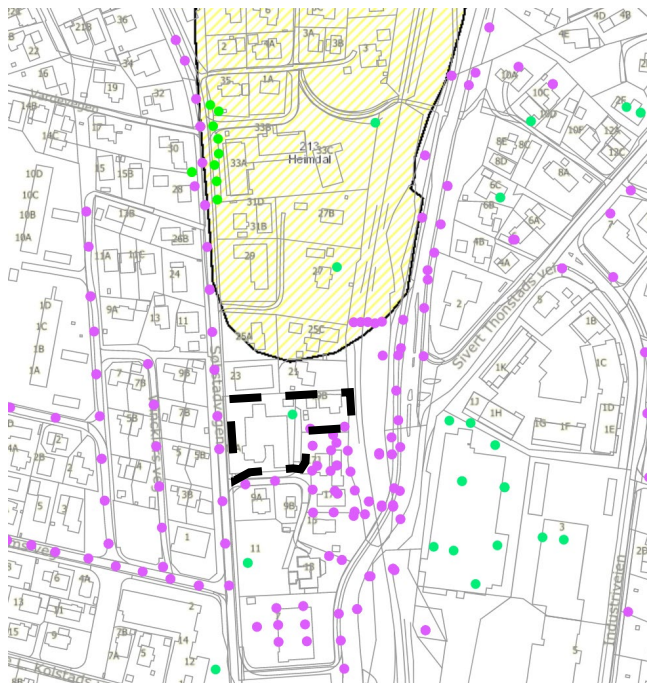
Naboeiendommene mot nord/nordøst vil i noe grad påvirkes av en ny bebyggelse. Sol- og skyggeforholdene vil dokumenteres i samsvar med uteromsnormen, når planforslaget sendes på høring.

Boligbebyggelsen rett mot øst vil også få noe endret solforhold, men dette er først seint på kvelden om sommeren (etter nøkkeltidspunkt for uteromsnormen).

Nabobebyggelse sør for planområdet vil ikke påvirkes av den nye bebyggelsen når det gjelder solforhold.

- h) Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet
 Det planlegges for en trafiksikker og god atkomstsituasjon til eiendommen. Løsningen med eksisterende situasjon vil fortsatt benyttes, men avkjørselen vil strammes opp og gjøres noe bredere. Dette vil gi en oversiktig situasjon ved av- og påkjøring til Søbstadvegen, som også har lav hastighet. Framtidig situasjon vil også ivareta renovasjonsbil og nødvendig «nød- og nyttetransport», med egen lomme inntil Søbstadvegen. På denne måten unngår man å kjøre renovasjonsbilen inn i området.

Grunnforholdene vil også ivaretas i planforslaget som sendes inn. I forbindelse med utarbeidelse av planinitiativ vurderes grunnforholdene å være godt dokumentert, da kvikkleirsone 213 «Heimdal» har sin avgrensning noe lenger nord. Kvikkleiresonen har lav faregrad.



Figur 13. Kartutsnitt som viser utførte grunnundersøkelser og KL-sone "Heimdal" nord for planområdet.

I forbindelse med Trondheim kommune sitt prosjekt for Søbstadvegen 17, ble det i 2008 utarbeidet grunnundersøkelser med borpunkt tett på nabogrensen (R1440). Det ble i rapporten konkludert med at det er en mindre dal i området, som har vært vesentlig dypere tidligere. Dalen var gjenfylt med leire iblandet organisk masse. Fundamenteringsforholdene ble vurdert som dårlige, og utbygger ønsket å fjerne fyllmassene.

j) Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det vil tas initiativ til et evt. informasjonsmøte om planprosessen i forbindelse med offentlig ettersyn, dersom det vurderes som nødvendig utover vanlige varslingsrutiner.

k) Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt.

Innholdet i planforslaget vurderes ikke å falle inn under kriteriene som er nevnt i Forskrift om konsekvensutredning vedlegg 2. Det kreves følgelig ingen konsekvensutredning for dette planforslaget. Planbeskrivelsen vil likevel beskrive hvilke konsekvenser som må forventes som følge av planforslaget.

Trondheim, 22.juni 2022