

# Saksfremlegg

## Havsteinflata 7 - detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/22904

### Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av *Havsteinflata 7, detaljregulering* ut til offentlig ettersyn, samtidig som det legges på høring. Før høringen skal følgende endringer gjøres i materialet:

1. Plankartets påskrift for tillatt høyde justeres med tanke på fri etasjehøyde på minimum 3,5m i første etasje felt BB1a og suppleres med beskrivelse eller notat som omtaler mulighet for eventuell fremtidig næringsvirksomhet mot Byåsvegen. Økt etasjehøyde må også vurderes mht. behov for å justere maksimal byggehøyde på relevante illustrasjoner.

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

### Sammendrag

Saken gjelder planforslag til detaljregulering av Havsteinflata 7, for å etablere boliger med tilhørende samferdselsanlegg.

### Bakgrunn

Reguleringsplanen er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Planen er vist på plankart i målestokk 1:500. Planen er sikret med bestemmelser vist i reguleringsbestemmelser datert 06.06.2025. Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sivilingeniør Godhavn AS på vegne av Godhavn Utbygging AS.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt 11.11.2024. Komplette planforslag forelå 30.04.2025.

### Fakta

#### Beskrivelse av planforslaget

Formålet med planarbeidet er å fortette med boliger på Havsteinflata. Eksisterende enebolig på tomte er forutsatt revet. Planforslaget regulerer 35-40 boenheter. Utbyggingsområdet er på omtrent 1,7 dekar.

#### Dagens situasjon

Planområdet ligger øst for Byåsveien, innenfor lokalt sentrum på Havstad. Vestsiden av Byåsveien er dominert av større bebyggelse med lamellblokker i fire etasjer, enkeltblokker på fem etasjer og et større nytt boligprosjekt på 6-7 etasjer. Havsteinflata ligger på østsiden av

Byåsveien, og er utbygd hovedsakelig med rekkehus og eneboliger. Området ligger i direkte nærhet til bussholdeplassen Havstadsenteret, som blant annet betjenes av metrobuss. Byåsveien er utfordrende med hensyn til støy, støv, høy fart og trafikkmengde.



En vannledning med stor dimensjon går gjennom planområdet, langs Byåsveien. Det er viktig å ikke bygge nærmere enn 6 meter til denne. Dersom vannledningen viser seg å ligge dypere enn 3 meter vil avstandskravet øke. Hensynssone for vannledning beslaglegger derfor en større andel av arealet innen byggesone 1 innenfor planområdet.

### Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planområdet ligger både i byggesone 1 S3 (sentrumskjerne S3) og byggesone 2 (se kartfaksimile nedenfor). Intensjonen med byggesonen er å få til et levende bydelssenter, utformet med korte gangavstander og god visuell kontakt mellom målpunkter. For Havstad er det regulert byggesone 1 på begge sider av Byåsveien for at Byåsveien på sikt skal kunne oppleves som en bygate.



Bebyggelsens første etasje ut mot sentrale offentlige gater og byrom skal fortrinnsvis inneholde utadrettet virksomhet, eventuelt innendørs fellesareal og kantiner. Første etasje i nye bygg skal ikke inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom.

I byggesone 2 tillates det også høy tetthet, men der er det ikke krav om utadrettede fasader, slik som det kreves i byggesone 1.

### Foreslått bebyggelse

Planforslaget regulerer to bygg på henholdsvis fem og fire etasjer, med sammenhengende kjeller under begge byggene. Bebyggelsen er trappet ned mot øst, for å tilpasse seg eksisterende bebyggelse.



Planforslaget regulerer 2630 m<sup>2</sup> BRA, som tilsvarer omtrent 140% utnyttelse av eiendommen. Forslaget regulerer mellom 35 og 40 nye boliger. Bygget langs Byåsveien skjærer utearealer på bakken mot støy fra Byåsveien. Uterommet ligger primært nord for - og mellom bebyggelsen.

Det er sikret i bestemmelser at materialbruk i fasadene i hovedsak skal være tegl og trekledning.

Planforslaget sikrer forhager og innganger mot Byåsvegen. Det skal etableres en forbindelse mellom metrobussholdeplass og Havsteinflata, og en plassdannelse i tilknytning til denne. Parkering løses i hovedsak (inntil 8 biler) i kjeller med innkjøring fra Havsteinflata. Det skal settes av 3 til 11 p-plasser for bil, i tillegg til halvparten av totalt 79 sykkelparkeringsplasser. Det sikres areal for HC parkering og en gjesteparkeringsplass i kjeller, men biler tillates også på bakken.

### Vesentlige utfordringer med planarbeidet har vært:

Å etablere bymessig fortetting langs metrobusstrase samtidig som man ivaretar eksisterende boligområder har vært en hovedutfordring for planarbeidet. I tillegg har støy og støv fra Byåsveien, tilpasning til eksisterende VA-ledning og å sikre bokvalitet for nye og eksisterende beboere vært vesentlige utfordringer.

### Virkinger av planarbeidet:

Planen gir flere boliger i lokalt sentrum på Havstad. Flere boliger vil gi noe økt trafikk i Havsteinflata, som er en rolig boliggate i dag. Ny bebyggelse bryter med eksisterende bebyggelse langs Havsteinflata, men får et bymessig uttrykk som bygger opp under det lokale sentrumet på Havstad som er regulert i ny KPA. Regulert bebyggelse kaster skygge på naboeiendommer i nord.

### Byplankontorets vurdering:

#### *Argumenter for planforslaget:*

- Boligfortetting i tråd med overordnet plan og nullvekstmål

- Bebyggelse i byggesone 1 har volum og utforming som gir positivt anslag for sentrumskjerne på Havstad
- Krav om innganger og forhager gir kvaliteter ut mot Byåsveien.

#### ***Argumenter mot planforslaget:***

- Forslaget beslaglegger naboeiendom for å realisere ønsket fortetting
- Planen sikrer ikke torg med urbane kvaliteter
- Planen sikrer ikke utadrettet virksomhet i første etasje i byggesone 1
- Uheldig løsning for renovasjon binder opp areal i byggesone 1
- Uteoppholdsareal har for dårlig brukskvalitet
- Regulerer ikke helårs gangtilbud i Havsteinflata
- Manglende ambisjoner for klima og miljø

#### **Forhold til overordnet plan**

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Forslaget ligger i overgangen mellom byggesone 1 og byggesone 2, hvor fortetting er et mål. Planlagt bebyggelse samsvarer med ønsket fortetting. I byggesone 1 er det særskilte krav til arealbruk og kvalitet for å sikre at ny bebyggelse bidrar til utviklingen av gode lokale sentra. Planforslaget avviker fra disse:

1. Etablerer ikke offentlig torg eller park på 500m<sup>2</sup> i strid med bestemmelser til bymiljø (§23.3.4).
2. Etablerer bolig i første etasje i byggesone 1 i strid med bestemmelser til arealbruk (§ 23.3.2). Bestemmelsene gir føringer om at første etasje i nye bygg ikke skal inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom, men derimot utadrettet virksomhet, eventuelt innendørs fellesareal og kantiner m.v..
3. Sikrer ikke sammenhengende byromsnettverk (§ 23.2)

Avvikene skyldes i hovedsak målkonflikter mellom utnyttelse, stedstilpasning og kvalitetskrav.

#### **1. Etablerer ikke offentlig torg eller park i strid med bestemmelser til bymiljø (§23.3.4)**

KPA stiller krav om at det skal etableres offentlig torg eller park på minst 500m<sup>2</sup> der det ikke finnes fra før i byggesone 1, ved etablering av nye byggetiltak over 1000 m<sup>2</sup> BRA, helt eller delvis innenfor felt S2-4. I Havstein lokale sentrum er det ingen offentlige torg eller parker på minst 500m<sup>2</sup>. Det er etablert torg sør for Byåsveien 162-168, men dette er regulert som felles og tilknyttet serveringstilbudet på serveringsstedet Kompis. Ellers sikrer KPA grøntformål og idrettsformål tilknyttet det lokale sentrum. Grøntformålet i sør er ikke opparbeidet per i dag.

Planforslaget sikrer ikke offentlig torg eller park på 500m<sup>2</sup>, men sikrer beplantning og sitteplasser langs offentlig gangvei mellom bussholdeplassen og Havsteinflata.

Forslagsstiller argumenterer med at kravet om 500m<sup>2</sup> offentlig torg eller park er urimelig når planområdet er på 1,7 daa. De viser også til at torget i Byåsveien 162 og planlagt nytt torg i forslag til reguleringsplan for Byåsveien 158 vil kunne dekke behovet for det lokale sentrum. Forslagsstiller mener at mål om fortetting er viktigere på denne tomte enn etablering av offentlig byrom.

Byplankontoret er enig i at krav om å etablere offentlig torg eller park på 500m<sup>2</sup> i sin helhet ikke er aktuelt å kreve innenfor planområdet. Derimot er det viktig med offentlig tilgjengelige byrom i byggesone 1. En forutsetning for å bygge tett her er at prosjekter bidrar til det nye offentlige bymiljøet. Byplankontoret vurderer at plassdannelsen langs gangveien (markert med rødt omriss nedenfor) kan gi et tilstrekkelig tilskudd til det lokale sentrumet.

Forslagsstiller mener deler av arealet langs gangveien også skal settes av til renovasjon for nye boliger og HC-parkering.



*KPA regulerer byggesone 1, S3 Havstein lokale sentrum. Sør for byggesone 1 regulerer KPA blågrønnstruktur og idrettsanlegg*

Arealet er støyutsatt, så ved å plassere renovasjon her, frigjøres areal som er mer egnet til uteoppholdsareal andre steder. Forslagsstiller sier at det ikke er tilstrekkelig areal til å løse renovasjon ved avkjørselen fra Havsteinflata.

Byplankontorets vurdering er at arealet som ligger mot Byåsveien ikke bare er støyutsatt restareal, men en mulighet for å etablere et offentlig sted med urbane kvaliteter i forbindelse med bussholdeplassen der metrobussene stopper. Byplankontoret mener derfor at felt BB2 i plankartet (regulert til boligformål) heller bør reguleres til et felles torg, og at det må sikre opparbeidelse med beplantning og større trær, benker og sykkelparkering.



*Faksimile av plankart med omriss av arealet (felt BB2) som byplankontoret foreslår avsatt til offentlig urbant byrom.*

## 2. Etablere bolig i første etasje i byggesone 1 i strid med bestemmelser til arealbruk (§ 23.3.2)

Bestemmelse §32.3.2 til KPA stiller krav til arealbruk i byggesone 1. Ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom skal det ikke være boenheter. Her skal det i hovedsak være utadrettede fasader, eventuelt innendørs fellesareal.

Planforslaget åpner kun for boligbebyggelse, også i første etasje. Forslagsstiller viser til at det legges opp til mye næringsvirksomhet på andre siden av Byåsveien, og at dette dekker etterspørselen i det lokale sentrumet. Forslagsstiller viser til at forhager og innganger til

boenheter ut mot Byåsvegen gir en bymessig og aktiv fasade som styrker det lokale sentrumet. I tillegg sikres det at innendørs fellesareal plasseres i første etasje.

Byplankontoret kan være enig i at det er tilstrekkelig næringsareal på vestsiden av Byåsvegen til å dekke behovet i Havstad lokale sentrum per i dag, og at det derfor kan være akseptabelt med boligbebyggelse i første etasje i byggesone 1 her i tråd med dagens behov. Samtidig skal byggesone 1 bygge opp om framtidige behov for lokalsenterfunksjoner. Over tid kan det være aktuelt med næringslokaler, tjenesteyting, servering eller forretning på østsiden av Byåsveien også. For å tilrettelegge for dette må det sikres en minimum brutto etasjehøyde i første etasje på inntil 4,5 meter, og tas inn bestemmelse som åpner opp for næringsaktører i første etasje. Dette gjør at boligbebyggelsen kan transformeres til næringslokaler på sikt. I tillegg gir det en ekstra kvalitet til boligene i første etasje. Forslagsstiller ønsker ikke å sikre ekstra etasjehøyde i plan 1, for å unngå at bebyggelsen blir høyere og gir større skyggevirksomheter. Ekstra skyggevirksomheter er foreløpig ikke dokumentert.

Byplankontoret mener det er positivt med innendørs fellesareal i første etasje, forhager og flere innganger langs fasaden med henvendelse mot Byåsveien. I tillegg mener Byplankontoret at innendørs fellesareal må plasseres med henvendelse mot torget i sør. Dette må sikres i planens bestemmelser.

### 3. Sikrer ikke sammenhengende byromsnettverk (§ 23.2)

KPA stiller krav om at områder innenfor byggesone 1 og 2 skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk.

Planforslaget åpner for bebyggelse som bryter den visuelle forbindelsen/siktlinjen fra Havsteinflata mot bussholdeplassen og gangfeltet i Byåsvegen. Planforslaget sikrer imidlertid opparbeidelse av en gangvei mellom bussholdeplassen og Havsteinflata, rett sør for den planlagte bebyggelsen.

Planområdet er lite og bebyggelsen er tilpasset for å utnytte tomte for å få til fortetting i tråd med overordnede føringer. Forslagsstiller peker på at en reduksjon av bebyggelsens fotavtrykk vil måtte kompenseres med et høyere bygg for å nå krav om minimumstetthet i byggesone 1. Dette ville gitt en dårligere stedstilpasning til omkringliggende bebyggelse på østsiden av Byåsveien.

Byplankontoret vurderer at hensynet til god utnyttelse av tomte her veier tyngre enn hensynet til sikt fra Havsteinflata til overgangen i Byåsvegen. En eventuell reduksjon av bygningen langs Byåsveien vil dessuten medføre at uteoppholdsarealet blir støyutsatt.

### **Uheldig renovasjonsløsning beslaglegger areal i byggesone 1**

Returpunktet for renovasjon er plassert sør i planområdet, på et areal i tilknytning til snarveien mellom Havsteinflata og Byåsveien.

I tillegg til å beslaglegge arealet som Byplankontoret mener bør utvikles som et møtested med urbane kvaliteter, binder løsningen opp areal i byggesone 1 utenfor planområdet. Det er fordi løsningen forutsetter at renovasjonsbilen snur i snuplassen i enden av Havsteinflata.

På dette strekket <i>kan</i> det kan være mulighet til fortetting langs	
---	--

Byåsveien, dersom vegen fjernes. Ved at planen legger opp til å bruke denne vegen kan planen vanskeliggjøre en videre utvikling på resterende areal i byggesone 1 på østsiden av Byåsveien. Den store vannledningen ligger også her, så det er ikke sikkert det er så stor mulighet, men det er ikke vurdert.

Byplankontoret har gitt tilbakemelding om at renovasjonsløsning bør omarbeides, og legge til rette for felles renovasjonsløsning med Havsteinflata 1-5. Dette kan ivaretas ved å plassere renovasjon i forbindelse med adkomst til Havsteinflata 1-5 og parkeringskjeller for ny bebyggelse. Alternativ plassering er markert med rødt i illustrasjonen over (mot opprinnelig vist blå/oransje).



Forslagsstiller har problematisert dette, og sier at det ikke er tilstrekkelig areal mellom bebyggelsen til å få plass til vendehammer og sporing for renovasjonsbil. En slik løsning vil også blokkere adkomst til parkeringskjeller og garasjer for Havsteinflata 1-5.

Byplankontoret mener at blokkering av innkjørsel kan aksepteres, da det ikke er veldig ofte dette vil forekomme, og fordi renovasjonsbilen bruker kort tid. Byplankontoret mener også at en mindre reduksjon av utnyttelsesgrad på eiendommen kan aksepteres, siden det vil tilrettelegge for bedre utnyttelse av resterende areal i byggesone 1.

### **Marginalt uteoppholdsareal med lav brukskvalitet**

Felles uteoppholdsareal i planen er fordelt på areal sør, nord, mellom ny bebyggelse og på tak (markert med rød stiplet linje innenfor planområdet i illustrasjonsplan).

Uteoppholdsarealet mellom bebyggelsen er på grensen til hva som kan aksepteres. Arealet er smalt, får lite sol og framstår ikke åpenbart egnet som bruk til lek og opphold. Dersom dette smaleste arealet tas ut av regnskapet, blir samlet uterom for lite til å nå minimumskravet i KPA.

Løsningen som er vist forutsetter at arealet brukt til adkomst til parkeringskjelleren for de nye boligene legges på naboeiendommen (gnr/bnr 96/246).

Forslagsstiller mener uterommet har gode brukskvaliteter og ikke er i strid med minstekravene i KPA. De påpeker at det smale uterommet bidrar til at beboere møtes i hverdagen, som bidrar til felleskap. Uterommets kvalitet er sikret i bestemmelsene og vil ivaretas videre prosjektering.

Videre viser forslagsstiller til at dersom bebyggelsen tilpasses for å få til et bredere uterom, vil det gå på bekostning av tettheten i planen.



I tillegg til uteoppholdsarealet som regnes med i uteromsregnskapet har prosjektet utendørs kvaliteter som ikke kan medregnes på grunn av støy, i form av forhager langs Byåsveien. KPA åpner opp for økt støy på ¼-del av felles uteoppholdsareal innenfor byggesone 1 (inntil 3 dB over grenseverdi i T-1442/21), men støynivåene på uteoppholdsarealet langs Byåsveien er høyere enn det som KPA åpner opp for. Disse arealene har likevel en verdi for bokvaliteten og for gatemiljøet.

Byplankontoret ønsker å fremheve at det er vanskelig å oppnå minstekrav til tetthet i byggesone 1 og 2 på små eiendommer (som f.eks. en eneboligtomt), da en forholdsvis stor andel av eiendommen vil gå med til å løse forhold som adkomst, renovasjon og parkering. Hensynet til ønsket utnyttelsesgrad veier ikke tyngre enn minimumskrav til uteoppholdsareal og andre kvalitetskrav i KPA.

Byplankontoret mener at planforslaget bør omarbeides med redusert utnyttelsesgrad før høring for å sikre tilstrekkelig uteoppholdsareal av god kvalitet.

### **Uenighet om regulering av helårs gangtilbud langs Havsteinflata**

Byplankontoret har ikke lyktes i å komme til enighet med forslagsstiller om regulering av fortau langs Havsteinflata. Dette vil sikre areal for fotgjengere langs Havsteinflata som kan driftes gjennom hele året.





Havsteinflata er biladkomstvei for planforslaget, men også en viktig vest-øst forbindelse for myke trafikanter i nærområdet som skal til matbutikk, bussholdeplass, barnehage eller skole. Bilde til venstre viser dagens situasjon.

Forslagsstiller mener at fortau er et unødvendig inngrep siden Havsteinflata har lite trafikk og fungerer godt i dag. I tillegg mener forslagsstiller at planforslaget ikke vil medføre økt trafikk, da planforslaget kun gir en mindre økning i antall parkeringsplasser.

Forslagsstiller hevder at fortau i tråd med kommunal standard vil innebære inngrep for husene ut mot Havsteinflata, medføre store klimagassutslipp og påføre utbygging uforholdsmessig store kostnader.

Byplankontoret vurderer det som nødvendig med fortau for å sikre helårs gangtilbud. Fortettet boligsituasjon vil også medføre økt biltrafikk knyttet til renovasjon og varelevering samt mange nye reiser av myke trafikanter. Fortettet boligsituasjon medfører generelt krav om regulering av fortau langs adkomstvei, for å sikre etablering av gangtilbud som kan vinterdriftes der dette ikke er ivaretatt. En videre fortetting i byggesone 1 vil gjøre dette behovet enda større. Ved å snevre inn kjørearealet til 5 m kan man etablere fortau med tilstrekkelig bredde for vinterdrift langs Havsteinflata på nordsiden, med kun mindre inngrep i private hager. Gaterommet blir smalere som følge av dette, noe som kan ha positive konsekvenser i form av redusert fart.



Skisse av vegplan (over) viser Byplankontorets forslag til løsning for Havsteinflata. Grønt areal viser midlertidig anleggsområde, rosa areal viser forslag til fortau. Løsningen beslaglegger noe areal av eksisterende hager for boliger på nordsiden av Havsteinflata.

Byplankontoret mener at rekkefølgekrav om opparbeidelse av 100 meter fortau er et rimelig krav for et planforslag av denne størrelsen. Gjennom internt samråd har både Kommunalteknikk

(veg), Barnas representant og Mobilitet- og Samferdsel kommet med tilbakemeldinger som støtter opp under Byplankontorets vurdering.

### Foreslått bebyggelse

Planforslaget regulerer to boligbygg, med henholdsvis 5 etasjer mot Byåsen og 4 etasjer mot Havsteinflata. Mot Byåsvegen fremstår prosjektet som et godt utgangspunkt for videreutvikling av det lokale sentrumet.

Bygget mot Havsteinflata virker massivt mot omkringliggende småhusbebyggelse, men KPA åpner opp for brudd med strøkskarakter til fordel for fortetting.

Høydene gjør at det blir skyggevirksomheter på nabobebyggelsen i nord, og takterrasser gir innsyn i omkringliggende hager.



*Illustrasjon til venstre viser bebyggelse sett fra Byåsveien. Til høyre vises bebyggelse sett fra Havsteinflata.*

Planforslaget sikrer estetiske kvaliteter i form av materialkvaliteter (tegl og treverk), transparent utforming av rekkverk samt store og rytmiske åpninger i fasaden.

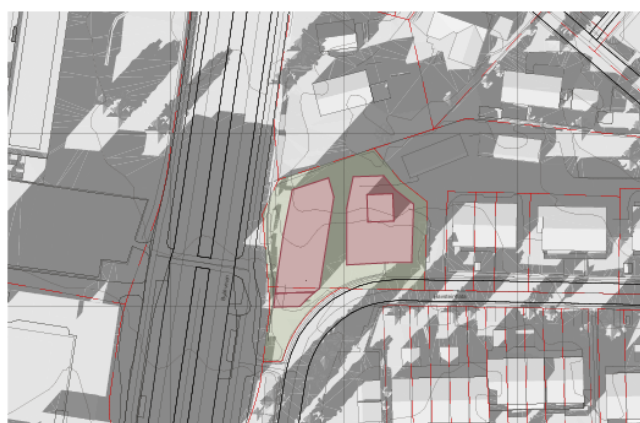
Planlagt utnyttning er noe høyere enn minimumskravet i KPA. Byplankontoret mener at dersom tettheten skal tas noe ned for å løse tilstrekkelig uteareal, vil en reduksjon av bygget lengst øst gitt bedre stedstilpassning mot småhusbebyggelsen.

### Sol og skygge for naboeiendommer

Konsekvenser for naboer er vist i vedlegg 12 – Sol og skygge. Foreslått utnyttelse av eiendommen gir skygge for naboeiendommene i nord og øst. Illustrasjonen viser situasjonen kl. 15:00 den 23. mars, hvor uteoppholdsareal for eiendommene i nord i stor grad er skyggelagt av ny bebyggelse. Kl 18.00 er konsekvenser størst for naboene mot øst. Dagens eksisterende enebolig kaster ikke skygge på naboeiendommene.

KPA (§ 23.2) sier at 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 er aktuelt.

Foreslåtte byggehøyder i planforslaget medfører begrensninger for potensiell utvikling og transformasjon av tilgrensende eiendommer i nord og øst.



Volum Solstudie 21. mars kl 15

## Behov for tinglyst rett til adkomst medfører usikkerhet for gjennomføring av planen

Planområdet består av Havsteinflata 7 Gnr/Bnr. 96/11 og 96/247 med tilhørende adkomstvei eid av Sameiet Havsteinflata 1, 3 og 5. Havsteinflata 7 har tinglyst veirett for bruk av adkomstveien.



Sameiet Havsteinflata 1, 3 og 5 har gitt innspill ved oppstart av planarbeid om at denne veiretten er avgrenset til å gjelde adkomst til en sokkelleilighet og ikke kan utvides til å gjelde for et større leilighetsbygg med 35-40 boenheter.

Forslagsstiller har gitt tilbakemelding om at dette er privatrettslige forhold som ikke er en del av planbehandlingen.

Planmyndigheten har ikke rettslig grunnlag til å løse privatrettslige forhold i planfasen, men Byplankontoret vil poengtere at dette kan være en vesentlig utfordring for planens gjennomførbarhet.

Av vegplanen som følger planforslaget fremgår det ikke hvordan adkomsten for naboene påvirkes av tiltaket. Både vegplan og situasjonsplan bør omarbeides slik at både eksisterende og nye koter fremgår, for å synliggjøre konsekvensene av planforslagets bruk av veien til nedkjøring til parkeringskjeller.

## Tilrettelegging for brann- og redning

Planforslaget forutsetter at rømning ved brann skal skje via stigebil, og har vist oppstilling på egen situasjonsplan som innledningsvis fulgte planforslaget. Revidert forslag har blitt ettersendt.

Byplankontoret vurderer at innledende forslag ikke er en akseptabel løsning, da den forutsetter oppstilling av stigebil på naboeiendom (Havsteinflata 1-5) og legger føringer for fremtidig utvikling og bruk av eiendommen.

I tillegg må stigebil stå på flatt underlag, og kan f.eks. ikke stå på kantstein/vegskulder, på tvers av fortau og vegbane med høydeforskjell eller i nedkjøringsrampe til parkeringskjeller (med helning 1:12). Illustrasjonsplanen viser heller ikke sporing av stigebilen på den interne adkomstvegen. Revidert forslag viser oppstilling i vegarealet til Havsteinflata.

Manøvreringsareal for rømningsstige medfører også at de fleste trærne som fremgår av illustrasjonsplanen ikke nødvendigvis er realiserbare. Gatetrær er viktig i det lokale senteret, så dette må avklares om lar seg løse. Størrelse på trær avhenger for øvrig også av nærhet til V/A.

Byplankontoret mener at planforslaget før høring må synliggjøre at sikker rømning kan ivaretas uten å ta i bruk areal på privat naboeiendom.

Revidert situasjon viser annet løsningsforslag.



*Røde firkanter viser nødvendig flatt areal for oppstilling av stigebil. Sirkler viser nødvendig manøvrerings- areal for stige ved ulike høyder. Opprinnelig plan og revidert løsning vist med utsnitt i ramme til høyre.*

## Arkitekturstrategien

Arkitekturstrategien ble vedtatt i bystyret 22. mai 2025. Selv om materialet er utarbeidet i forkant av vedtaket har forslagsstiller arbeidet aktivt med å sikre god arkitektonisk utforming av prosjektet. Planforslaget redegjør for hvordan planen forholder seg til Arkitekturstrategien i *Vedlegg 25-Forholdet til Kommuneplanens arealdel 2022-2034 og Arkitekturstrategi for Trondheim.*

Byarkitekten har gitt innspill til planforslaget gjennom internt samråd, som er vedlagt fagnotatet. Byarkitekten mener at foreslått utnyttelsesgrad er for høy, at den foreslåtte bebyggelsen langs Byåsveien har ok høyde og form, men at bygget mot øst er både for høyt og bredt. Byarkitekten peker også på at planen ikke i tilstrekkelig grad sikrer offentlige kvaliteter til lokalt sentrum på Havstein. I tillegg mener Byarkitekten at løsning med forhager er ønskelig, men problematiserer løsningen med adkomst til parkeringskjeller i rampe.

## Skolekapasitet

Planområdet søker til Åsveien skole og Sverresborg ungdomsskole, og begge skoler har ledig kapasitet per 20.01.2025. Det skal dokumenteres tilstrekkelig skolekapasitet før det kan gis rammetillatelse for nye boliger.

## Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Se vedlagt matrise fra internt samråd, hvor kommunale enheter har kommet med tilbakemelding på reguleringsplanen. Planen er noe justert etter samråd for å sikre noe større bredde på uteoppholdsarealet og større offentlig plassrom langs gangveien. HC-parkering sikres nå i p-kjeller, men uten tilstrekkelig høyde for stor HC-bil, som er en retningslinje i KPA. Høyere p-kjeller ville gitt større rampe og sokkel som får uheldige nabovirkninger.

## Prosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart av planarbeid 11.11.2024, med frist for innspill 06.1.11. Det ble avholdt informasjonsmøte ved Sverresborg klubbhus 20.11.2024. Planen mottok totalt 15 innspill til varselet, hvor 7 av disse var fra offentlige myndigheter og øvrige innspill fra naboer og grunneiere.

Offentlige myndigheters merknader omfatter temaer som god arealbruk og fortetting, overordnede planer og samsvar med disse, barn og unges interesser, universell utforming, bokkvalitet, fylkesvei og sykkelvei, nullvekstmål, trafiksikker skolevei, ulike miljøaspekter (som klimaprofil og klimagassregnskap, energiforbruk, materialbruk, overvannshåndtering, støy, luftkvalitet og forurenset grunn), trafiksikkerhet, fremkommelighet, samfunnssikkerhet, skredfare, flomfare, kulturminner, branntekniske krav, forsyning av energi og behov for infrastruktur.

Temaer i innspill fra naboer og grunneiere er bekymringer knyttet til økt trafikk og redusert trafiksikkerhet, manglende parkeringskapasitet og villparkering, høyde og volum på planlagte bygg og deres innvirkning på strøkskarakter og bokkvalitet, reduksjon av grøntarealer, støy, og verditap på eiendommer. Det er også uttrykt ønske om en mer hensynsfull tilpasning til eksisterende omgivelser.

## Byrådets vurdering

Byrådet mener planforslaget har kommet langt nok til å kunne fremmes for førstegangsbehandling. Forslaget slår an en tone med tanke på fortetting som man må forutsette vil fortsette over tid.

Arealet egner seg til fortetting. Arealet merket som BB2 på plankartet kan, sammen med tilstøtende deler av BB1 ved gangpassasjen mellom Havsteinflata og Byåsveien, opparbeides både for noe opphold og som uformell møteplass – samtidig som det løser renovasjon. Dette gir en plassering som både unngår løfting av bunntømte avfallsbeholdere over fortau, samtidig som brukerne ofte benytter denne vegen uansett.

Planforslagsstiller har også argumentert for at den ekstra innvendige høyden som handicaptilpassede biler krever i en parkeringskjeller er u hensiktsmessig – og har derfor primært lagt opp til å tillate dette på terreng. Byrådet ønsker innspill på løsningen som ev. innebærer lavere frihøyde enn anbefalt i KPA.

Bygningshøyder kan, tross noe ulemper knyttet til skyggelegging av tilstøtende områder, vurderes som akseptable i byggesone 1. Byrådet ønsker at innvendig fri høyde i første etasje mot Byåsveien økes noe (til minimum 3,5 meter) slik at ikke begrenset etasjehøyde forhindrer framtidig bruk til næring eller annen utadrettet virksomhet.

Teknisk forskrift angir kun funksjonskrav på dette området, altså at høyden må være tilpasset tenkt og framtidig bruk. Den moderate økningen av innvendig fri høyde gir dermed rom for fleksibilitet med hensyn til framtidig bruk.

Dette gir en liten økning av byggehøyder i forhold til opprinnelig vedlagt materiale, og krever at plankart justeres mht. påskrevet maksimal høyde. Øvrige illustrasjoner som påvirkes og endres grunnet økningen, må vurderes omtalt i et eget vedlegg eller notat som følger saken før den legges ut til høring. Vi viser til vedtakspunkt 1.

Planforslaget sikrer fortau langs eget utbyggingsområde, og gir gående en trygg forbindelse langs den delen av Havsteinflata som nå transformeres. Det etableres også en snarvei til Byåsveien. Byrådet vurderer at det er først ved ytterligere utbygging sørover langs Havsteinflata at det oppstår et større behov for å ta av private boligtomter for å gi fortau i retning den mindre trafikkerte (sammenlignet med Byåsveien) Statsråd Kroghs veg. Slik videre utbygging vil i praksis være avhengig av at man enten benytter større deler av dagens rekkehusområde i Havsteinflata - eller også legger om gatetverrsnitt og gateplassering for å innpasse mer bymessig bebyggelse langs Byåsveien. Begge deler vil måtte antas å utløse krav til fortau, og dette vurderes å være et med naturlig stadium å knytte et krav om fortau til - siden det også må innebære vegarbeider. Den lave parkeringsdekningen i prosjektet gjør også at det genereres få biler som følge av de nye boligene.

Plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste viser i nylig mottatt revisjon endret oppstillingsplass for sluknings- og stigebil. Byrådet ønsker høringsinnspill på løsningen.

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

Oppstarten av detaljreguleringsplanen var før *Klimaveileder for plan- og byggesaker i Trondheim kommune* ble rettskraftig. Utover tilrettelegging for grønne reiser, og fortetting innenfor område med god kollektivdekning, sikrer ikke planforslaget klimaambisjoner for planlagte tiltak.

Planforslaget medfører klimagassutslipp fra riving, massetransport i forbindelse med etablering av boder og parkeringsplasser i kjeller, samt nedkjøringsrampe, og fra byggeriet i seg selv.

Det er ikke utarbeidet klimagassberegninger eller fylt ut klimakriterier for planforslaget. Planen sikrer heller ikke klimaambisjon i sine bestemmelser. Byplankontoret anbefaler at planen suppleres med overnevnte dokumentasjon for at planmaterialet skal være i tråd med Trondheim kommunes klimaveileder.

Regulerte tiltak medfører fjerning av de fleste av eksisterende trær på eiendommen. Forslagsstiller sier at to av trærne (en bjørk og en furu) muligens kan bevares, men at rotsone antagelig vil bli betydelig berørt blant annet av ny gang- og sykkelvei langs Byåsveien. Klima- og miljøenheten har gitt tilbakemelding i internt samråd om at planen må ta inn bestemmelse som sikrer nyplanting av stedeegne løvtrær, men forslagsstiller peker på at dette kommer i konflikt med hensynssone til hovedvannledning som ligger parallelt med Byåsveien.

Planforslag skal dokumentere oppnåelse av normtall for blågrønn faktor som en del av planmaterialet. For Havsteinflata 7 er det forutsatt at normtall skal oppnås blant annet ved å plante flere større trær (større enn 10 m). Byplankontoret mener at dokumentasjonen må

bearbeides, da flere av trærne er vist innenfor arealet som er vist som manøvreringsareal for stigebil i rømnings situasjon.

### **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

Planforslaget regulerer bolig i første etasje innenfor byggesone 1, i strid med bestemmelser for byggesone 1 (§23.3.2. Arealbruk) som sier at første etasje mot sentrale offentlige gater og byrom skal fortrinnsvis inneholde utadrettet virksomhet og ikke inneholde boenhet.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planen sikrer opparbeidelse av regulerte tiltak med rekkefølgekrav.

### **Byrådets konklusjon**

Det er viktig at vi bygger ut nok og varierte boliger tilpasset folks ulike behov, og at det sikres gode rekreasjonsmuligheter, lekeplasser, grøntområder og effektive transportløsninger. Planforslaget bygger opp under dette med nærhet til kollektivtilbud og lokalsenter – og plassering av renovasjon og en liten plassdannelse ved passasje til Byåsveien. Forhager gir gunstig vegetasjon og utforming over et område avsatt for VA. Framtidig mulighet til utadrettet næring bidra også til å tilrettelegge for at planområdet kan bidra til et godt lokalsamfunn.

Selv om prosjektet medfører en tydelig transformasjon og større byggehøyder, mener byrådet at det legger til rette for en ønsket utvikling slik det forutsettes i kommuneplanens arealdel og i byrådserklæringen. Planforslaget anbefales derfor lagt ut til offentlig gjennomsyn og høring for å hente innspill til videre utvikling fram mot sluttbehandling.

Byrådet i Trondheim, 27.08.2025

Kristian Dahlberg Hauge  
byrådsleder

Lars Viko Gaupset  
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Havsteinflata 7, detaljregulering, offentlig ettersyn
- 2 Vedlegg 1 - Plankart

- 3 Vedlegg 2 - Reguleringsbestemmelser
- 4 Vedlegg 3 - Planbeskrivelse
- 5 Vedlegg 5 - Kopi av alle innkomne innspill etter varslings- og samrådsprosess
- 6 Vedlegg 9A - Illustrasjonsplan uten HC - parkering utendørs
- 7 Vedlegg 9B Illustrasjonsplan HC - parkerings utendørs og renovasjon byttet plass
- 8 Vedlegg 11 - Perspektiver nær- og fjernvirkning
- 9 Vedlegg 10 - Snitt, fasader og gateopprikk
- 10 Vedlegg 12 - Sol- og skygge
- 11 Vedlegg 25 - Forholdet til KPA og arkitekturstrategi
- 12 Vedlegg 29 - Klima- og bærekraftsprofil Havsteinflata 7
- 13 Vedlegg 28 - Uteromsregnskap
- 14 Vedlegg 31 - Svar - innkomne innspill etter varslings- og samrådsprosess
- 15 Vedlegg 35 - Tilsvar byplans merknader før fagnotat
- 16 Vedlegg 37 - Matrise - internt samråd Havsteinflata 7
- 17 Revidert oppstillingsplass stigebil brann- og redning.pdf