

Vår ref.: Trygve Leikvam

Trondheim: 28.10.2025

Eiendom: **Havsteinflata 7 Gnr/Bnr. 96/11 og 96/247. Detaljregulering**

Sak: **Planbeskrivelse alternativ 2 (tre etasjer i bygg mot øst)**



Figur 1: Planområdet oversiktsbilde

Innhold

Bakgrunn	4
Aktører	4
Hensikten med planarbeidet (alternativ 2)	4
Vesentlige utfordringer	4
Planstatus og rammebetingelser	4
Statlige retningslinjer/rammer/føringer	4
Overordnede planer	4
Gjeldende reguleringsplaner	7
Tidligere vedtak i saken	7
Planprogram/Krav om konsekvensvurdering	7
Tilgrensende planer	8
Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	8
Berørte eiendommer	8
Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet	9
Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	9
Stedets karakter	9
Landskap	9
Kulturminner og kulturmiljø	9
Naturverdier	10
Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder, sosial infrastruktur og barns interesser	10
Landbruk	10
Trafikkforhold	10
Teknisk infrastruktur	10
Grunnforhold	11
Støyforhold	11
Luftforurensning	11
Risiko- og sårbarhet	11
Beskrivelse av planforslaget	11
Planlagt arealbruk, reguleringsformål (alternativ 2)	11
Planlagt bebyggelse	12
Utbyggingsvolum og byggehøyder	14
Grad av utnytting (alternativ 2)	15
Bomiljø/bokvalitet	16
Parkering	16

Tilknytning til infrastruktur.....	16
Trafikkløsninger	17
Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon	18
Planlagte offentlige anlegg.....	18
Klima, miljøtiltak og nullvekstmålet	19
Universell utforming.....	19
Uteoppholdsareal.....	20
Kollektivtilbud.....	20
Kulturminner	21
Tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjenesten.....	21
Virkninger av planforslaget	22
Landskap.....	22
Byform, steds karakter og viktige siktlinjer	23
Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser	23
Trafikkøkning, vegforhold.....	24
Beredskap og ulykkesrisiko	24
Barns interesser.....	24
Kapasitet på sosial infrastruktur, skole og barnehage	24
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett.....	24
Forurensning	26
Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo.....	26
Gående og syklende	27
Klimaendringer	28
Folkehelse.....	28
Anleggsperioden.....	29
Planlagt gjennomføring	29
Tidsplan	29
Økonomiske konsekvenser.....	29
Gjennomførbarhet for tiltak i planen	29
Planprosess og innkomne innspill	30
Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram	30
Sammendrag av merknader med kommentarer.....	30

Bakgrunn

Aktører

Sivilingeniør Godhavn AS er både forslagsstiller og plankonsulent for reguleringsplanen Havsteinflata 7. Eggen arkitekter bistår med arkitekturfaglig kompetanse og prosjektering.

Hensikten med planarbeidet (alternativ 2)

Hensikten med planarbeidet er å fortette og videreutvikle sentrumskjernen Havstad. Planområdet består i dag av to eiendommer og én enebolig med utleie i sokkelen. Denne skal rives og erstattes med anslagsvis 30 - 34 leiligheter fordelt på to bygg. Tilleggsforslaget alternativ 2 er ikke i tråd med kommuneplanens arealdel eller byutviklingsstrategien.

Vesentlige utfordringer

Planområdet ligger øst for Byåsveien grensende til rekkehus- og eneboligområder med innslag av større blokker. Ny bebyggelse kommer tett på eksisterende eneboliger og rekkehus og det må derfor tas særskilt hensyn til naboers interesser.

Langs fortauet i Byåsveien vest for planområdet ligger det en 600mm VA – ledning med avstandskrav på 6 meter. Dette har ført til at ny bebyggelse er trukket østover og ut av sikkerhetssonen.

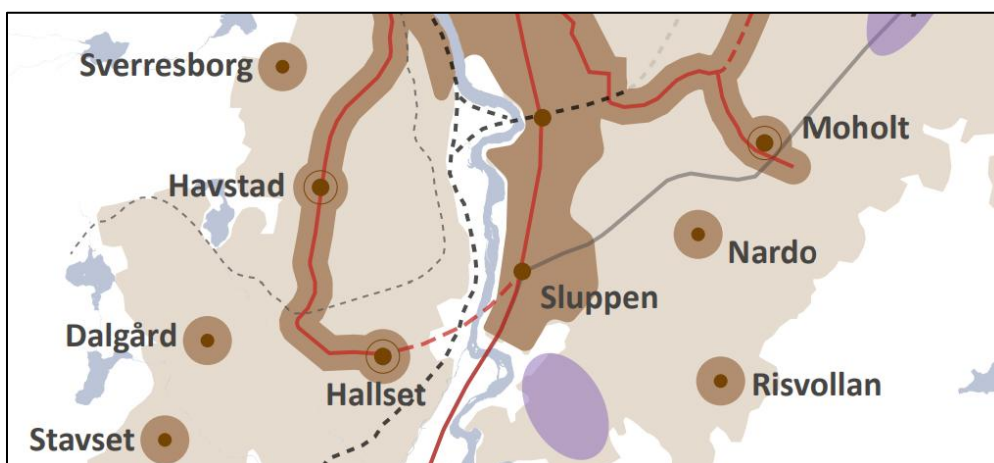
Planstatus og rammebetingelser

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

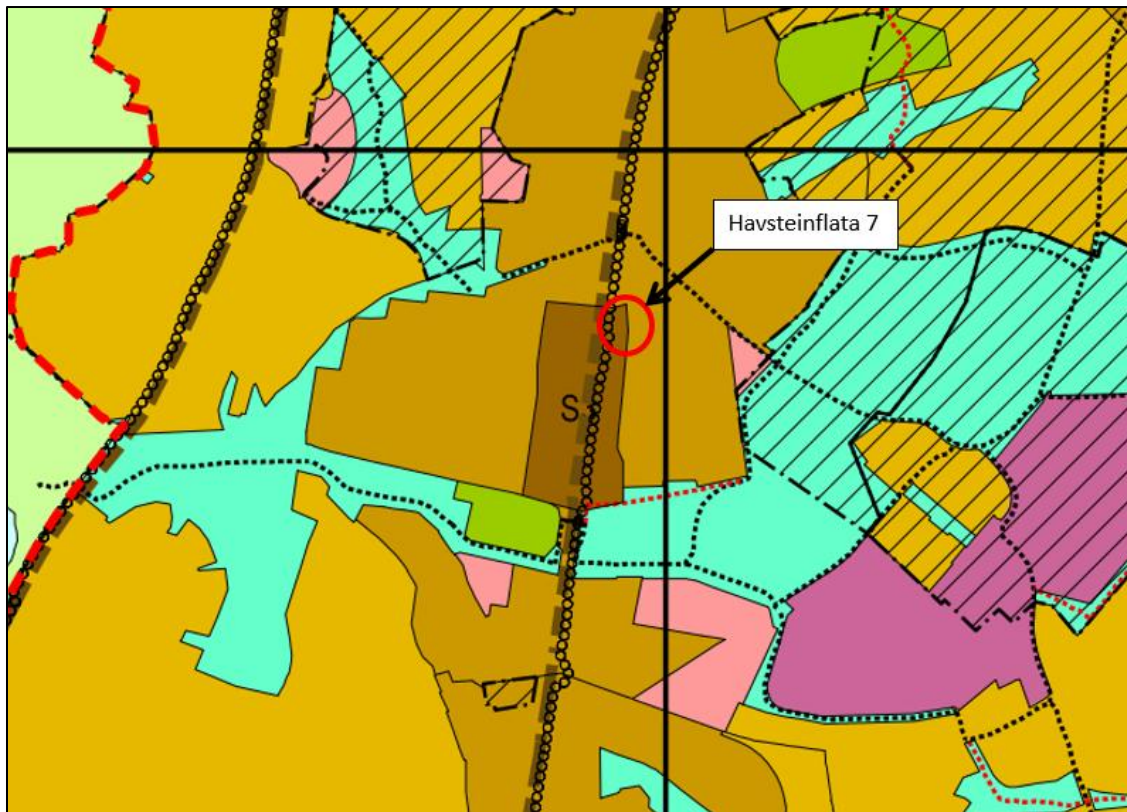
Planforslaget bygger opp under «Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet» fastsatt 20.12.2024. Kapittel 3. og 4. fremhever viktigheten av nye utviklingsområders lokalisering og bidrag til miljøvennlig transport. Nye utviklingsområder skal legge til rette for redusert transportbehov og god bokvalitet. Havsteinflata er lokalisert i vedtatt bysentrum Havstad og byggesone 1 og 2 avsatt til fortetting i Trondheim kommunes arealplan. Planområdet er bebygd i dag og planen er derfor arealnøytral.

Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel 2024 – 2032 har avsatt Havsteinflata 7 til byggesone 1 og 2 med minstekrav om henholdsvis 130 og 100% utnyttelsesgrad. Planområdet befinner seg i bydelen Havstad, som er avsatt til bydelssenter i Byutviklingsstrategien vedtatt 2020. I henhold til byutviklingsstrategien skal Havstad videreutvikles som et bysenter med forutsetningene fortetting og transformasjon.



Figur 2: Byutviklingsstrategien fram mot 2050



Figur 3: Kommuneplanens arealdel 2024 – 2032

Byggesone 1 og 2 utgjør til sammen de mest sentrale byområdene i kommunen, hvor det skal legges til rette for at hovedandelen av nye boliger lokaliseres. Arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i byggesone 1 og 2 langs kollektivbuen og ved de store knutepunktene. Byggesone 1 skal utvikles med et mangfold av publikumsfunksjoner tilpasset stedets omland, og et aktivt og levende bymiljø. Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk. 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. Langs fasader som henvender seg mot hovedgater og offentlige byrom skal det vurderes etablert utendørs møbleringssone som muliggjør tilrettelegging for utendørs byliv.

Komplett planforslag i alternativ 2 er på flere punkter ikke i tråd med kommuneplanens arealdel.

1. Planforslaget oppnår ikke minstekravet til utnyttelse på 100% i planområdets byggesone 2.

Planområdet er delt mellom byggesone 1 og byggesone 2, der parsellen i sone 2 er ca. 910m². Bebyggelse i sone 2 er i alternativ 2 foreslått med tre etasjer og 780m² BRA. Dette gir en utnyttelsesgrad på 85% som er 15% under minstekravet i KPA. Opprinnelig planforslag med 4. etasjer mot øst vist i alternativ 1 har en utnyttelse på 114% og er i tråd med kommuneplanens arealdel.

2. Samlet utnyttelse for byggesone 1 og 2 blir 125% som er under minstekravet for en byggesone 1.

Planforslaget foreslår å bygge under minstekravet i en byggesone 1 og 2 i et bydelssenter som er i strid med kommuneplanens arealdel og byutviklingsstrategien.

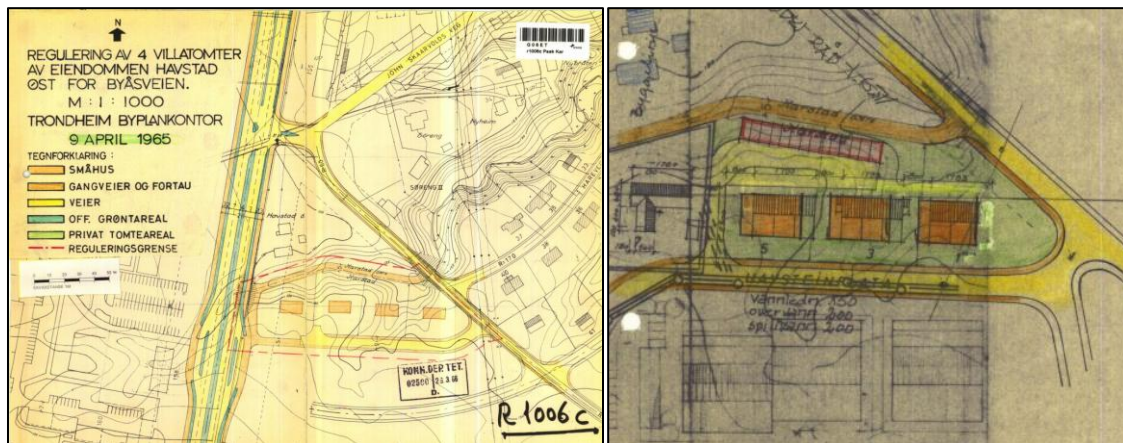
3. Planforslaget legger opp til boliger på førsteplan som er i strid med § 23.3.3, punkt e: «*Første etasje i nye bygg skal ikke inneholde boenheter ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom. Første etasje i eksisterende bygg skal ikke bruksendres til boenheter.*»

Det er ikke planlagt næringsareal i førsteetasje i bebyggelse mot Byåsveien da øvrig næring i bydelen er plassert på andre siden av veien. Næringer som allerede er i området er tre dagligvarekjeder, restaurant, apotek og frisør. Det er under planlegging ny kafe med tilhørende torg. Alt dette skjer på vestsiden av Byåsveien. På østsiden vil det være vesentlige utfordringer med å etablere næring, da førsteetasjen er begrenset i areal. Næringsareal må ha både lager, egne renovasjonsordninger og vareleveringsareal. Dette er det arealmessig i praksis helt umulig å få til, samtidig som det skal opprettholdes gode uteareal for boligene. Det framstår også som uheldig å trekke næringstrafikk inn i et slikt boligområde som fra før ikke har denne type trafikk.

Ny bebyggelse i Havsteinflata 7 henvender seg til Byåsveien. Bygningen er trukket lengre unna enn bebyggelsen på motsatt side som følger av hensynet til en større vannledning. Når ny bebyggelse som følge av ledningen ikke kan plasseres inntil veien på "urbant vis" framstår det som mer naturlig å legge boliger på førsteplan. Boligene på førsteplan er gitt et forhagepreg for å styrke den urbane karakteren Havstad sentrum skal transformeres til. Bygningen framstår da mer utadrettet enn tradisjonelle boliger som ofte forsøker å skjerme seg. Urbane bygater med forhagepreg er i tråd med både KPA og arkitekturstrategien. Det anlegges i tillegg fellesareal med større vinduer på deler av førsteplan ut mot Byåsveien. Det er tre leiligheter som har fasade og adkomst mot Byåsveien. Disse tre har alle soverom og oppholdsareal mot stille side mot øst.

4. Planforslaget er ikke i tråd med KPA § 23.3.4. punkt a, da det ikke etableres torg på 500m². Etablering av torg på 500m² er ikke realistisk for et prosjekt i denne størrelsen da det ikke er nok areal tilgjengelig. Det opparbeides likevel et offentlig rom med sitte- og møteplass i gjennomgangen mellom Byåsveien og Havsteinflata, og i som må sees i sammenheng med bussholdeplassen. Et slikt torg er mer tilpasset prosjektets størrelse og vil da heller ikke undergrave møteplassene som skal anlegges rundt næringsarealene på vestsiden.

Gjeldende reguleringsplaner



Figur 4: Gjeldende reguleringsplan r1006c stadfestet 1966 og ny bebyggelsesplan fra 1971

Gjeldende reguleringsplan (1006c) er fra 1966 og ansett som utdatert. Boligområde nord for veien Havsteinflata var opprinnelig regulert til fire småhus med et flertalls leiligheter. Det er avsatt plass til tilhørende garasjeanlegg tilsvarende én bil per leilighet og veibanen skal ifølge bestemmelsene bygges etter de lengde- og tverrprofiler planen forutsetter. På slutten av 60 – tallet ble Havsteinflata 7 skilt ut og bygd som en enebolig. Havsteinflata 1, 3 og 5 ble et eget sameie og ble bygd ut mellom 1972 og 73. Ny bebyggelsesplan ble stadfestet i 1971 og vises i figur 3. Resterende boligområder sør for veien Havsteinflata ble bygd ut samtidig som nr. 7 på slutten av 60 – tallet (egen reguleringsplan fra 1967).

Tidligere vedtak i saken

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble avholdt 07.03.2024.

Ved førstegangsbehandling i byutviklingsutvalget 24.09.2025 i Trondheim kommune, ble det fremmet tilleggforslag om at bebyggelsen også skulle sendes på høring med inntil tre etasjer i bygg mot øst, i tillegg til opprinnelig forslag der bebyggelse mot øst var 4. etasjer.

Det foreligger en privatrettslig adkomstrettighet over naboeiendommen i øst, til eiendommen Havsteinflata 7.

Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

Ihht. plan og plan- og bygningsloven §12-9 og forskrift om konsekvensutredning, stilles det ikke krav til planprogram eller konsekvensutredning.

Tilgrensende planer

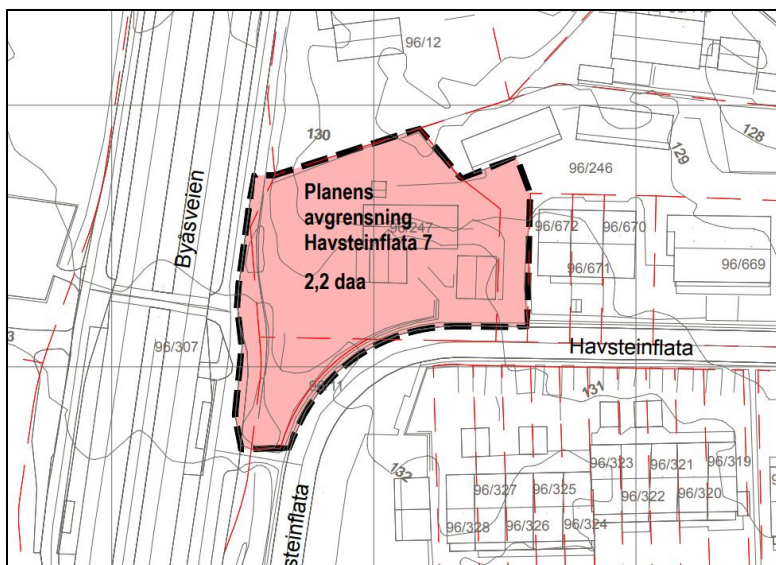


Figur 5: Reguleringsplan r20140038 og r20200004 (under regulering)

Vest for planområdet på andre siden av Byåsveien er det større moderne leilighetsbygg, butikker og diverse servicetilbud. R20140038 er ferdig utbygd, mens r20200004 er under regulering. R20140038 har en høyde tilsvarende syv etasjer, mens foreløpige plandokumenter for r20200004 har regulert høyde mellom åtte og ni etasjer.

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer



Figur 6: Planavgrensning reguleringsplan r20240010, Havsteinflata 7

Planområdet består av Havsteinflata 7 Gnr/Bnr. 96/11 og 96/247 med tilhørende adkomstveg eid av Sameiet Havsteinflata 1, 3 og 5. Havsteinflata 7 har tinglyst veirett for bruk av adkomstvegen. Planavgrensningen omfatter i tillegg fortau og snarvei mellom Byåsveien og sørsiden av Havsteinflata 7. Offentlig areal mellom fortau langs Byåsveien og Havsteinflata 7 er også inkludert da dette vil være en av hovedadkomstene til de nye leilighetene.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet er lokalisert i Havstad bydelssenter på Byåsen, Trondheim vest. Området er fra tidligere bebygd og det finnes én enebolig med sokkel på eiendommen i dag. Havsteinflata 7 består av to eiendommer 96/11 og 96/247, på til sammen ca. 1800m². Den totale planavgrensningen er omtrent 2,2 dekar. Planlagt adkomst er lik som dagens situasjon og inngår derfor i planavgrensningen.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Det ligger en enebolig med enhet for utleie på eiendommen i dag. Nord for eiendommen er det et lite eneboligstrøk med noen rekkehus. Øst og sør ligger det et større rekkehusområde. Byåsveien og bussholdeplass ligger i vest inntil eiendommen. Det er igangsatt bygging av ny enebolig på nabotomt i nord.

Stedets karakter

Havstad/Havstein har en variert steds karakter basert på områdets bebyggelsesstruktur. Vestsiden av Byåsveien er dominert av større bebyggelse med lamellblokker i fire etasjer, enkeltblokker på fem etasjer og et større nytt boligprosjekt på syv etasjer (Kiwi). Østsiden av veien har større variasjon i form av småhus og blokkbebyggelse. Havsteinflata består av en større andel rekkehus på to og en halv etasje, og videre østover flere eneboliger. Nord for Havsteinflata er det eneboliger og noen rekkehus, men også et større boligprosjekt fra 2017 (Josefinesvingen) som har bebyggelse i fra én til tre etasjer pluss sokkel. Videre nordover er det lamellblokker i fire etasjer. Området ble bygget ut på 60 og 70 – tallet der bilen har vært i fokus.

Den nyere bebyggelsen i området består av 2 prosjekter (1 under planlegging). Disse løfter ikke bare boliger, men også uteoppholdsareal vekk fra bakkeplanet og møter gata med store næringslokaler som fremstår lukkede. Josefinesvingen har en større sokkel med butikk og parkeringskjeller under boligene og utearealene sine. Byåsveien 162 (Kiwi) ble ferdigstilt i 2022 og består av en sammenhengende ubrutt sokkel på rundt 90m, med boliger på tre til fire etasjer over. Byggets høyde tilsvarer syv etasjer og framstår lukket mot Byåsveien. Bebyggelsen åpner seg mer mot sør, der det er anlagt torg med restaurant. Utviklingen på Byåsveien 158 er fortsatt under regulering, men foreløpige dokumenter viser til en høyde på syv til ni etasjer.

Rekkehusbebyggelsen øst og sør for planområdet møter bakkeplanet og aktiviserer gata med private utearealer. Mye av bebyggelsen ligger gatelangs, og henvender seg mot gaterommet, men ettersom dette er privat areal varierer det hvor imøtekomende det er. Det er også større arealer avsatt til parkering som beslaglegger mye areal. Området oppleves som stedvis intimt og trebygningene er jevne i karakter og størrelse, og de henger tett sammen i en ryddig struktur. Variasjon i detaljering/fasader/ uteareal gjør at området ikke blir monotont.

Området er som nevnt avsatt til byggesone 1 og 2 i KPA, samt et bydelssenter i byutviklingsstrategien. Dette innebærer at steds karakteren skal endres i tråd med den nye byutviklingspolitikken. Området er forutsatt en urban transformasjon. Dagens steds karakter blir derfor i mindre grad førende for utvikling av nye prosjekt.

Landskap

Havstein ligger på et platå mellom en åskam mot bymarka i vest og en jevn skråning mot nordøst. Hele området heller slakt ned mot nord, men oppleves som et flatt sted.

Kulturminner og kulturmiljø

Ingen registrerte kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet.

Naturverdier

Ingen registrerte viktige naturverdier innenfor eller i nærheten av planområdet. Se vedlegg «Naturmangfoldsutredning». AR5 data fra Nibio har planområdet og omegn kategorisert som bebygd.

Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder, sosial infrastruktur og barns interesser

Havstein og Havstad nærmiljøanlegg ligger innenfor en radius på 400 meter, mens til Åsveien skole med hall for håndball, basket, innebandy og allidrett er det ca. 800 meter. Begynnelsen på lysløypa skitrase som er tilknyttet bymarka er 300 meter unna, og Havsteinrunden (turdrag) strekker seg gjennom nabolaget. Barnehage med lekeplass ligger i nabolaget, og golfbanen er omtrent 250 meter unna. Det er tre butikkjeder i umiddelbar nærhet i tillegg til både restaurant og apotek, og det er lysregulert overgang over Byåsveien til disse. Bussholdeplassen for metrobuss linje 3 ligger inntil eiendommen og Havstein kirke ligger ca. 450 meter unna. Nyborg barneskole med tre ballflater og diverse lekeapparater ligger 350 meter fra planområdet. Bymarka ligger omtrent én kilometer fra planområdet. Planområdet ligger 10 minutter fra midtbyen med buss og sykkel.

Planområdet ligger innenfor Åsveien barneskolekrets og Sverresborg ungdomsskolekrets. Begge har ledig skolekapasitet.

Landbruk

Ingen registrerte landbruk i nærområdet. Landbruk berøres ikke av planforslaget.

Trafikkforhold

Byåsveien er høyt trafikkert med fartsgrense på 50km/t, og er hovedtraseen for reiser mellom Byåsen og midtbyen. ÅDT er registrert til 11000 og 3% andel lange kjøretøy. Dette er hovedadkomsten til planområdet, men det er også mulig å komme fra Breidablikkveien ved å kjøre via John Skaarvolds veg og Statsråd Krohgs veg. John Skaarvolds veg har ÅDT på 600 og 2% lange kjøretøy og er betydelig mindre trafikkert enn Byåsveien. Den brukes hovedsakelig av beboerne og de som skal til Havstein fotballbane da det er smal vei med mange fartsdumper og er derfor lite egnet som snarvei fra Havstad til Breidablikk. Veien er per i dag en del av et testprosjekt der det er satt opp midlertidig fortau og er derfor enveiskjørt. Statsråd Krohgs veg har ikke registrert ÅDT grunnet lav og lokal trafikk. Havsteinflata er blindvei kun adkomst for beboere og har ingen registrert ÅDT. Se eget vedlegg for trafikk.

Teknisk infrastruktur

Vest for planområdet ligger en 600mm VA – ledning. Planlagt bebyggelse ivaretar avstandskravet i VA – normen til Trondheim kommune på seks meter. Eksisterende enebolig forutsatt revet, og er tilkoblet ledningsnett i Havsteinflata med private rørledninger. Disse forutsettes oppgradert og omlagt for å imøtekomme nytt behov. Se vedlagt VA – plan/notat.

Lokal strømledning forvaltet av Tensio går inne på eiendommen tilknyttet nettverk i Havsteinflata. Forutsatt oppgradert og omlagt.

Kabel forvaltet av Telenor går over planområdet i sør. Ivaretas i prosjekteringsfasen.

Hovedledning for fjernvarme dimensjon DN500 ligger like vest for planområdet. Tiltaket berører ikke ledningen.

Grunnforhold

Grunnundersøkelser utført av GeoNorway AS viser at løsmassene generelt består av et topplag med antatte fyllmasser med varierende mektighet på ca. 0,5 – 1,5 m, over et lag med organisk materiale med mektighet på ca. 0,5 – 1,5 m. Under det organiske laget ligger det siltig leire som er noe oksidert og minner om tørrskorpe som er veldig fast. Videre med dybden er det antatt fast leirelag med varierende innhold av grovere materialer silt, sand og grus.

Planområdet ligger ikke innenfor, eller i utløpsområdet til, noen kjente faresoner for kvikkleireskred. Det er ikke påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale i forbindelse med grunnundersøkelsene på tomten, eller avdekket kvikkleire/sprøbruddmateriale i forbindelse med grunnundersøkelser i nærheten av tomten. I henhold til aktsomhetskart for flom og stormflo og skred i bratt terreng fra NVE Atlas, ligger planområdet utenfor registrerte aktsomhetssoner for flom og stormflo og skred i bratt terreng.

Støyforhold

Planområdet ligger i rød, øvre gul og gul støysone. Støykilden er Byåsveien og T-1442/21 stiller krav om tilgang til stille side for boenheter i støyutsatte områder. Det er i forbindelse med komplett planforslag utarbeidet støyutredning som viser at alle boenheter oppnår tilgang på stille side.

Luftforurensning

Luftutredning fra reguleringsplan under utarbeidelse for Byåsveien 158 benyttes for arbeidet med reguleringsplan for Havsteinflata 7.

Resultatene viser at ingen av grenseverdiene for NO₂ i forurensningsforskriften eller retningslinje T-1520 overskrides på planområde med trafikkmengden for 2019 og utslippsfaktorer for kjøretøy for 2020. Anbefalt luftkvalitetskriteriet for høyeste timeskonsentrasjon overskrides på hele det modellerte området.

Resultatene viser at ingen av grenseverdiene for PM₁₀ i forurensningsforskriften overskrides i planområde med trafikkmengden for 2019 og utslippsfaktorer for kjøretøy for 2020. Planlagt bebyggelse grenser delvis med vestfasaden for bygg B1 mot gul sone i T-1520 for PM₁₀ høyeste døgnmiddelkonsentrasjon. Dette løses ved balkong, oppholdsrom og soverom mot stille side i øst utenfor gul sone. Anbefalt luftkvalitetskriteriet for høyeste timesmiddelkonsentrasjon overskrides i planområdet.

Risiko- og sårbarhet

ROS – analysen har utredet følgende risikoer:

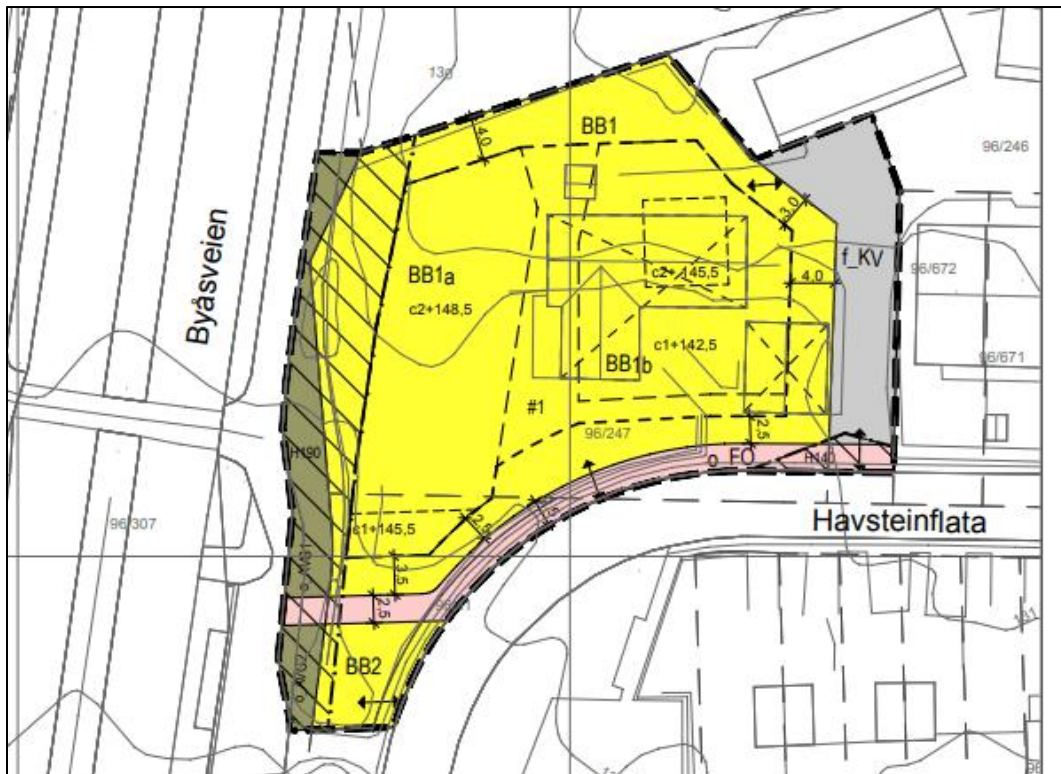
- Ekstremnedbør og flom
- Støv og støy; trafikk
- Brann
- Ulykke i av-/påkørsler, ulykke ved gående/syklende, trafikkulykke ved anleggsgjennomføring og skolebarn ferdes gjennom området

Se vedlagt ROS – analyse for detaljert utredning.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål (alternativ 2)

Formålet med planen er å regulere Havsteinflata 7 til boligformål.



Figur 7: Plankart reguleringsplan Havsteinflata 7

Planlagt bebyggelse



Figur 8: Foreslått bebyggelse. Det presiseres at det er lagt inn volum for fremtidig høyde på 4. etasjer for naboeiendommene i øst. Årsaken til dette er at intensjonen til tilleggforslaget var å hensynta naboer mot øst. I tillegg er også disse eiendommene i en byggesone 2 og har minstekrav til utnyttelse tilsvarende 4. etasjer.



Figur 9: Foreslått bebyggelse

Planforslag inneholder to bygg på henholdsvis fem og tre etasjer, der parkering legges i kjeller under bygg B. Boder er plassert i kjeller under bygg A. Bygg A er fem etasjer og ligger langs Byåsveien for å skjerme egne utearealer for støy fra veien. Bygg B ligger mot øst og er på tre etasjer for å møte nabobebyggelsen på to og en halv etasje. Det planlegges utearealer mot sør og nord, samt felles takterasse på bygg B. Adkomstveg for bil vil være den samme som i eksisterende situasjon fra Havsteinflata via Statsråd Krohgs veg. Hovedadkomst for gående og syklende vil være fra Byåsveien via opparbeidet ny gangveg/fortau mellom Havsteinflata og Byåsveien. I forbindelse med snarveiene blir det også opparbeidet møteplass i sør. Fasade på bygg A mot vest vil ikke ha godkjente utearealer som følger av støy, men vil fungere som et urbant hagepreg/forhager. Fokuset vil være på hvordan disse arealene møter gata for å bygge opp strøkets urbane karakter i tråd med arkitekturstrategien og byutviklingsstrategien, der attraktive og aktive gateplan skal være i fokus og at byen skal utvikles i øyehøyde.



Figur 10: Foreslått bebyggelse



Figur 11: Foreslått bebyggelse

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det foreslås to bygg på henholdsvis fem og tre etasjer med tilhørende parkeringsanlegg i kjeller under bygg B. Boder plasseres i kjeller under bygg A og byggene er forbundet under bakken. Bygg på fem etasjer er plassert langs Byåsveien, mens bygg på tre etasjer er plassert i øst. Byggene vil ha etasjehøyder på ca. 3 meter som gjør de henholdsvis mellom 9 og 16 meter høye.



Figur 12: Høyder og snitt med eksisterende bebyggelse på naboeiendom i øst.



Figur 13: Høyder og snitt med forventet fremtidig bebyggelse på naboeiendommer øst i tråd med byggesone 2.

Grad av utnytting (alternativ 2)

Foreslått samlet utnyttelsesgrad i komplett planforslag er ca. 125% som tilsvarer omtrent 2245m² BRA. Bestemmelsene åpner for 2375m² BRA. Dette for å ivareta areal for diverse som overbygg,

parkeringsareal på bakkeplan, sykkelparkering etc. Planområdet ligger i både byggesone 1 og 2 i KPA, samt videreutvikling av bydelssenter, fortetting og transformasjon i byutviklingsstrategien. Areal under bakken er ca. 750m². Foreslått volum tilsvarer mellom 30 og 34 leiligheter. Minstekravet til utnyttelse er 130% i byggesone 1.

Bomiljø/bokvalitet

Det planlegges for en variert leilighetssammensetning med ett, to og treroms leiligheter, der største andelen blir to- og treroms. Størrelsen varierer fra 30m² til 120m² og gir forutsetninger for en variert sammensetning av beboere. Alle leiligheter har tilgang til stille side og har enten balkong eller privat uteoppholdsareal på bakkeplan. Det anlegges felles takterrasse på bygg B for alle beboere. Fellesareal legges i førsteetasje på bygg A i form av to rom med til sammen ca. 30m² flerbruksformål. Eksempelvis kan det største rommet være både møterom og kjøkken.

Planforslaget har gode solforhold med skjermet uteareal vendt mot sør og lav trafikkert vei i Havsteinflata. Uteareal mot nord oppnår gode solforhold på ettermiddag/kveld og kompletterer utearealet mot sør sine solforhold utover kvelden. Takterrassen har gode solforhold hele dagen.

Parkering

Parkering legges i kjeller under bygg B med nedkjøring på nordsiden. Foreslått parkeringsdekning er mellom 0,1 og 0,4, og beboerparkering plasseres i kjeller. HC – parkerings plasseres ute, og det legges til rette for én gjesteparkering enten ute eller i kjeller.

HC – parkering plasseres på bakkeplan fordi det er anbefalt 2,6 meter frihøyde i parkeringskjeller ved HC - parkering. 2,6 m frihøyde er ikke et hensiktsmessig byggetiltak hverken av samfunnsøkonomiske årsaker, ei heller av miljømessige. Det vil utløse behov for å grave ut enda større volum masser for å få kjelleren høy nok og betydelig mer bruk av betong og bærekonstruksjoner, som også fører til større utslipp av CO₂. Gulvet må plasseres lavere da byggets høyde er regulert fast. Dersom det skal reguleres høyere vil dette gi ringvirkninger for naboenes sol- og siktforhold. Nedkjøringsrampen må forlenges, noe som vil ta areal både fra uteareal og kjeller. Lavere plassering av kjellergulv krever også mer kompliserte løsninger for spillvann. Alle overnevnte faktor er med på å fordyre leilighetene og redusere boligkvalitetene, og ikke en ønsket konsekvens. Løsning er da å plassere HC – utendørs, men innenfor kravet om 25 meter fra hovedinngang med universelt utformet tilkomst.

Sykkelparkering skal anlegges i kjeller med plass til både vanlige og lastesykler. I tillegg anlegges sykkelparkering på bakkeplan. Kravet til sykkelparkering er ca. 75 plasser der 50% skal være under tak.

Tilknytning til infrastruktur

Det opparbeides ny gangveg/fortau fra Havsteinflata til bussholdeplassen Havstadsenteret. Dagens snarvei opprettholdes, så det blir to forbindelser i ny situasjon. Ny gang/sykkelvei mot Byåsveien vil være Havsteinflata 7s hovedadkomst, i og med at et fåtall av beboerne vil ha anledning til å ha privatbil.

Prosjektet skal tilknyttes eksisterende teknisk infrastruktur, og der det er nødvendig oppgradere til tilfredsstillende kapasitet. Dette avgjøres i prosjekteringsfasen.

Trafikkløsninger



Figur 14: Vegplan

Adkomst for bil er lik dagens situasjon fra Havsteinflata via Statsråd Kroghs veg. Hverken Havsteinflata eller Statsråd Kroghs veg har registrert ÅDT ettersom de er lavt trafikkerte veier og har derfor kapasitet til å tåle tilført trafikk i forbindelse med nye boliger. Dagens innkjøring til sokkel i eksisterende enebolig vil være lik i ny situasjon da nedkjøring til kjeller vil være der dagens parkering for sokkel er i dag. Frisiktsone ved inn- og utkjøring til eiendommen er sikret i plankartet. Ytterligere oppgraderinger av veien er ikke ansett som nødvendig da dagens bruk av eiendommen inneholder fire biloppstillingsplasser, og ny situasjon tilrettelegger for åtte p-plasser. Økningen er derfor på kun fire parkeringsplasser og ikke ansett som en vesentlig endring. Havsteinflata har per i dag fortau på begge sider av veien på strekningen mellom Havsteinflata 7 og Statsråd Kroghs veg.

Trondheim kommune varslet i sin tilbakemelding fra oppstartsmøtet at det kan bli foreslått rekkefølgekrav om fortau langs Havsteinflata, basert på vedtak 141/15. Vedtaket gir føringer for opparbeidelse av fortau ved 30 boenheter eller mer. Vedtaket er basert på gammel KPA der parkeringskravet var 1,2. Krav i ny KPA er mellom 0,1 og 0,7. KPA 2024 – 2032 § 4.3 stiller krav om helårs trafiksikkert gangareal for gående og syklende til nærmeste skolevei og bussholdeplass.

Adkomsten for gående og syklende vil være fra Byåsveien og direkte inn til planområdet. Opparbeidelse av ny snarvei med fortau i sør, samt de urbane hagene mellom bygg A og Byåsveien har direkte tilknytning til buss, gang- og sykkelnettverket og er derfor å regne som områdets hovedadkomst. Prosjektet bygger på prinsippene om miljøvennlig bærekraftig fortetting og henvender seg til gata og bussholdeplassen. Det er derfor tydelig at gangadkomstene mot vest er planrådets hovedadkomst og ikke bilveien. Hovedadkomsten har tilstrekkelig fortau og ingen biltrafikk. Vedtak 141/15 og KPA § 4.3 er derfor imøtekommet i planforslaget.

Havsteinflata 7 er ikke eier av dagens adkomstveg, men har en tinglyst bruksrett i veien.

Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner og eksisterende terreng/situasjon

Havstad er i byutviklingsstrategien fra 2020 vedtatt som bydelssenter og derfor forventet transformert og fortettet. Eksisterende reguleringsplaner i området er fra 60 – tallet og ikke ansett som relevant etter nyere planføringer, med unntak av noen fra nyere tid (Byåsveien 158, Byåsveien 162 og John Skaarvolds veg 40A). Nyere reguleringsplaner fra Byåsveien er i tråd med utviklingen av Havstad sentrum og har til hensikt å fortette langs kollektivaksene med mye tilbud av varer og tjenester for å redusere transportbehovet samt øke menneskelig aktivitet. Reguleringen av Havsteinflata 7 har samme hensikt, men oppnår ikke minstekravet til utnyttelse i kommuneplanens arealdel.

Det er et tydelig skille mellom småhusbebyggelse og blokkbebyggelse på øst- og vestsiden av Byåsveien, noe som skal hensyntas til en viss grad. Planforslag for Havsteinflata 7 må forholde seg til en annen typologi enn reguleringsplanene på vestsiden da østsiden har større andel småhus, men også større lamellblokker mot nord. Likevel er forutsetningene at området er under transformasjon, og derfor skal ikke nye reguleringsplaner formes etter eksisterende småhusbebyggelse fra 60- tallet. Foreslått ny bebyggelse på Havsteinflata 7 ivaretar noe av steds karakteren på Havsteinflata ved å trappe høyden fra Byåsveien og ned mot småhus i øst. Bygg nærmest eksisterende småhus er tilnærmet samme høyde som nabobebyggelse. Nasjonale og kommunale føringer forutsetter at det bygges høyt og tett i bykjernene og langs kollektivakser for å imøtekomme nullvekstmålet i personbiltrafikken. Planforslaget (alternativ 2) imøtekommer ikke disse kriteriene da man har for lav utnyttelse av eiendommen i henhold til gjeldende regelverk. Bebyggelse på Havsteinflata 7 er betydelig lavere enn ny bebyggelse på vestsiden av veien. Havsteinflata 7 skal ikke bare stedstilpasses østsiden av veien, men også vestsiden da dette er vedtatt at skal være sammenhengende områder. Ny bebyggelse skal derfor ha et urbant uttrykk, noe planforslaget ivaretar. Småhusbebyggelse i øst er avsatt til byggesone 2 i KPA 2024 – 2032 og derfor også forutsatt revet og fortettet med minstekrav til utnyttelse 100%. Eksisterende steds karakter er derfor ikke vektet på samme måte som det ville vært gjort utenfor et sentrumsområde. Alternativ 2 er ikke i tråd med fremtidig steds karakter av området da bygg mot øst vil være lavere enn fremtidig ny bebyggelse i resten av sone 2 på Havstein. Dette er ikke en ønsket utvikling da Havsteinflata 7 ligger nærmest Byåsveien, og det er da naturlig at denne bebyggelsen er høyere enn nabobebyggelsen.

Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges ingen offentlige anlegg annet enn en møteplass i sør ved gjennomgang mellom Havsteinflata og Byåsveien. Denne sonen møbleres for opphold og gjennomgang, samt løsning for renovasjon.

Naboer i øst ble opprinnelig tilbudt oppgradering av sine fellesarealer mot at forslagsstiller fikk rive eksisterende garasjeanlegg. Initiativet til dette kom fra naboene selv. Naboer skulle da få muligheter for å kjøpe parkeringsplass med tilhørende bod i nytt parkeringsanlegg under bakken. Det ble også foreslått et alternativ hvor forslagstiller kjøpte ut garasjene for å bygge små rekkehus på samme sted. Alle alternativer ble avvist og derfor har ikke forslagsstiller mulighet eller planer om å oppgradere fellesanlegg utenfor egen eiendomsgrense.

Det er igangsatt planlegging av sykkelvei langs Byåsveien vest for planområdet. Planforslaget for Havsteinflata 7 trekker foreslått bebyggelse vekk fra veien og berører ikke arbeidet med sykkelruta.

Klima, miljøtiltak og nullvekstmålet

Planforslaget bygger opp under nullvekstmålet til Trondheim kommune ved nærheten til kollektivtransport og servicetilbud. Reguleringsplanen følger det såkalte ABC – prinsippet med «rett virksomhet på rett plass», da boligene lokaliseres i et bydelssenter for å redusere transportbehovet. Planområdet er lokalisert på en metrobussholdeplass og har tre ulike dagligvarebutikker innen ett minuttsgang. Andre servicetilbud er restaurant, frisør, apotek, nærmiljøanlegg, turterreng og fritidsaktiviteter som golf. Parkeringsdekningen er i henhold til krav i KPA basert på klimamålene. Trondheim kommunes prinsipp om arealnøytralitet ivaretas ved å fortette et eksisterende boligområde uten viktige natur eller landbruksverdier.

Planforslaget ivaretar Trondheim kommunes tre – trinns- strategi for naturlig håndtering av overvann (se VA -notat og plan).



Figur 15: Blågrønn faktor og overvannshåndtering

Skiferstein fra tak på eksisterende enebolig kan gjenbrukes på utearealene til nye boliger eller benyttes i andre prosjekter. For å igangsette anleggsarbeidet kreves det kun at en enebolig med garasje blir revet. Belegningsstein fra innkjørsel og gangveg for dagens enebolig kan gjenbrukes i uteareal i nytt prosjekt eller i andre prosjekter. Det skal forsøkes å bevare noen større trær mot nord.

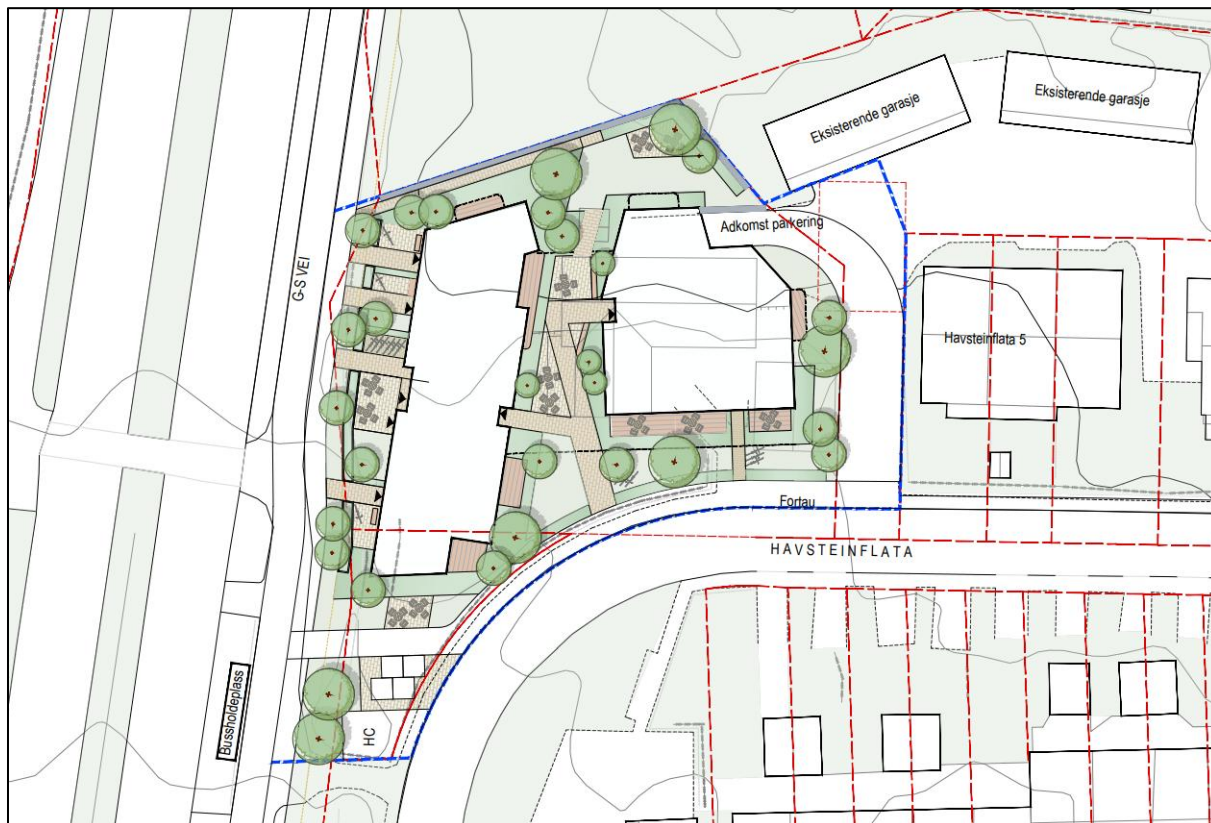
Det leveres en klimaprofil som er begynnelsen på et klimaregnskap ved komplett planforslag. Klimaregnskapet skal ferdigstilles i prosjekteringsfasen.

Kommunen har varslet at de kan komme til å stille rekkefølgekrav om fortau. Begrunnelse på hvorfor forslagsstiller mener dette unødvendig og ikke et godt planfaglig grep er utredet i trafikknotatet som følger planforslaget.

Universell utforming

Prinsippene om universell utforming ivaretas i teknisk forskrift, KPA og uteromsveilederen. Landskapet er relativt flatt, og det er derfor enkelt å tilpasse uteområdene. Fortau/snarvei til bussholdeplass vil være universelt utformet.

Uteoppholdsareal

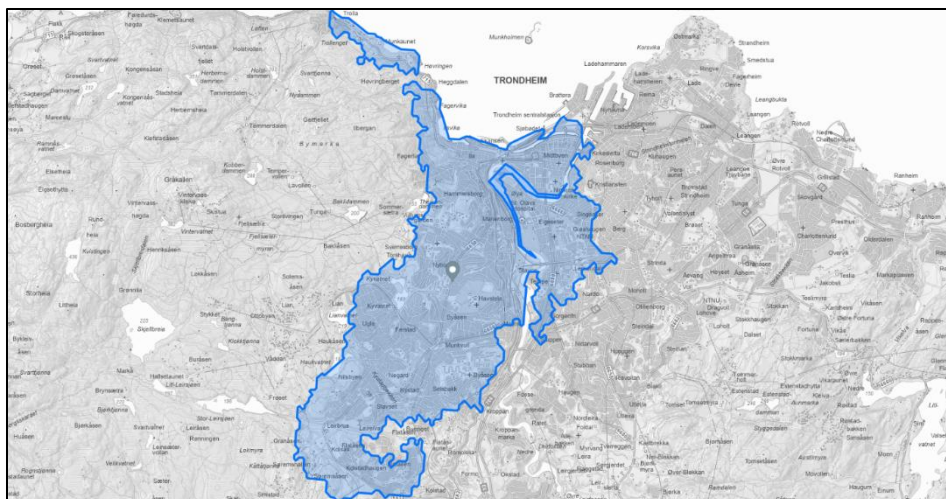


Figur 16: situasjonsplan Havsteinflata 7

Uterom plasseres mot sør med areal for opphold og lek. Det etableres i tillegg uteareal mot nord for å fange opp kveldssola på Byåsen. Begge arealene oppnår tilfredsstillende støynivå (se vedlagt støyrappport). Snarvei i sør skal opparbeides som et bindeledd mellom Byåsveien og Havsteinflata, og vil samtidig være en tverrforbindelse for de som reiser mellom Havstein og Havstad. Renovasjon og HC – parkering plasseres i sør. Vest for bygg A vil det være urbane forhager som vender seg mot gata. Dette skal bidra til å skape et godt bybilde med attraktive og aktive fasader ut mot gata. Det vil også legges til rette for sitteplasser og sykkelparkering der. Arealet mellom bygg A og Byåsveien medregnes ikke i uteromsregnskapet da det ikke er tilfredsstillende støyforhold.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger på kollektivholdeplassen Havstadsenteret betjent av metrobuss linje tre. Metrobusslinjene er bussene med hyppigst avganger byen og Havstadsenteret har 7 avganger i timen under rushtid. Linje 13 og 23 betjener også holdeplassen med 7 avganger i timen til sammen. Ved alle linjene til sammen har Havstadsenteret 14 avganger i timen under rushtid.



Figur 17: Rekkevidde 30 minutter med buss fra planområdet

Holdeplass ved planområdet er betjent av metrobusslinje 3 og har de hyppigste avgangene i byen sammen med de andre metrobussene. Buss nr. 23 og 26 passerer også, og til sammen har holdeplassen 12 avganger i timen i normaltid og opp mot 21 i rushtid (AtB, 2025). Man kan nå Trolle i nord, Kolstad i sør, Sluppen i øst og midtbyen i nord på under 30 minutter. Buffersonene i figur 9 har tatt utgangspunkt i busstidene i rushtid. Treffer man på bussene kan man komme lengre ut mot Lade på under 30 minutter. Reisetid til midtbyen fra planområdet er ca. 10 minutter. Kollektivdekningen kategoriseres som meget god.

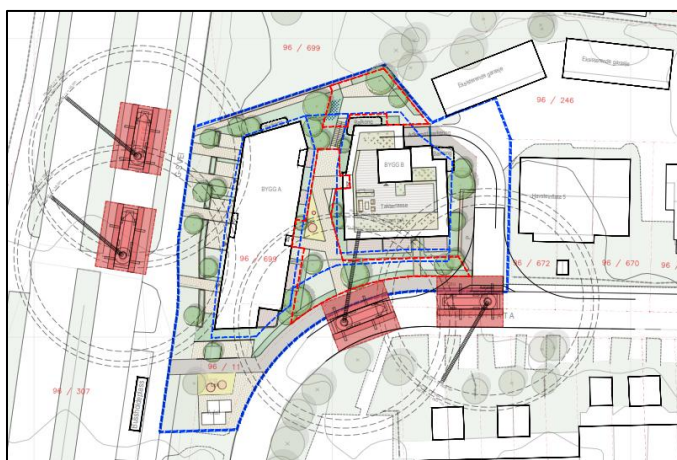
Tilgang for gående til bussholdeplassen er meget god da bussholdeplassen ligger inntil planområdet uten behov for kryssing av vei avhengig om man skal sør- eller nordover. Planforslaget legger til rette for gjennomgang fra Havsteinflata til Byåsveien sør for planområdet.

Kulturminner

Ingen registrerte kulturminner i nærområdet.

Tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjenesten

Oppstilling brannbil med stige vises på situasjonsplanen. VA – notatet viser til tilstrekkelig slokkevannskapsitet i området. Det etableres ny brannkum på eksisterende vannledning i Havsteinflata.



Figur 18: Oppstilling brannbil

Virkninger av planforslaget

Landskap

Det presiseres at det er lagt inn volum for fremtidig høyde på 4. etasjer for naboeiendommene i øst. Årsaken til dette er at intensjonen til tilleggsforslaget var å hensynta naboer mot øst. I tillegg er også disse eiendommene i en byggesone 2 og har minstekrav til utnyttelse tilsvarende 4. etasjer.



Figur 19: Fjernperspektiv fra nordøst



Figur 20: Fjernperspektiv fra nord



Figur 21: Fjernperspektiv fra sør

Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer

Den nye bebyggelsen vil bryte opp den tidligere stedskarakteren på Havsteinflata da eksisterende bebyggelse hovedsakelig består av rekkehus. Ny bebyggelse vil i motsetning til eksisterende vende seg mot gata og Byåsveien. Dette er i henhold til KPA, byutviklingsstrategien og arkitekturstrategien. Bygg mot veien er på fem etasjer, mens bygg mot eksisterende bebyggelse er på tre etasjer. Eksisterende rekkehus er på to og en halv etasje.

Havsteinflata 7 er ment å oppfattes fra et gateperspektiv da vestsiden av veien også utvikles i tråd med nye arealføringer. Området skal bli et sentrum og ha høy utnyttelse med mye aktivitet. Ny bebyggelse på Havsteinflata 7 er flere etasjer lavere enn nytt boligprosjekt på vestsiden av veien, samt planlagt nytt prosjekt i Byåsveien 158 (Bunnpris). Terrenget på havsteinflata skråer slakt fra sør mot nord, som gjør at mønehøyden på rekkehusene lengst mot sør har høyere kotehøyde enn gesimsen til nye boliger i bygg B på Havsteinflata 7. Grunnet 3. etasjer på bygg B (alternativ 2) får landskapsbilde en unaturlig silhuett og en nedtrapping fra 5. etasjeren virker umotivert. Se figur 12. Særlig da det forutsettes at eksisterende bebyggelse mot øst i framtiden er forventet at skal erstattes med bebyggelse i 4. etasjer.

Ny bebyggelse plasseres nord for eksisterende og vil derfor ta begrenset med solforhold. Eksisterende rekkehus har ingen tydelige siktlinjer som påvirkes av nytt prosjekt.

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser

Tiltaket vil ha en ulik utforming og arkitektur enn eksisterende nabolag i øst da KPA forutsetter dette. Ny bebyggelse vil være mer lik bebyggelse på vestsiden av veien. Tiltaket vil legge til rette for et mer aktivt by- og fasadeliv langs Byåsveien der det i dag kun er en hekk og ubenyttet areal. Ny bebyggelse passer godt inn i landskapet da det allerede er en stor andel blokker i området og det er forutsatt

flere i fremtiden. Planområdet heller slakt mot nord som gir en naturlig overgang til nye utearealer mot nord og nedkjøring til p – kjeller bak bygg B.

Trafikkøkning, vegforhold

Parkeringsdekningen er satt til mellom 0,1 – 0,4, og komplett planforslag viser åtte plasser i kjeller i tillegg til én HC – plass og gjesteparkering utendørs. Dagens bruk er fire biler som betyr en økning på fem biler i et nabolag det bor opp mot 200 mennesker i. Endringen i trafikkmengde er derfor ikke ansett som merkbar. Trafikk i anleggsperioden skal løses i plan for anleggsperioden som sendes inn ved søknad om rammetillatelse.

Beredskap og ulykkesrisiko

Planforslaget ivaretar forholdende for beredskapskjøretøy i tråd med teknisk forskrift. Se vedlagt plan for brannoppstilling.

Sannsynligheten for ulykker i nærområdet er ikke forventet å øke som en konsekvens av prosjektet, og det gjøres derfor ikke ytterligere tiltak.

Det tilrettelegges for mulig fremtidig tilfluktsrom i kjeller.

Barns interesser

Naboer har uttrykt bekymring for økning i trafikk på Havsteinflata da veien hyppig brukes som lekeareal. Veien er en lokal blindvei kun ment for beboere og har derfor lite trafikk. Planforslaget har lav parkeringsdekning og vil derfor ikke forverre situasjonen etter ferdigstilt prosjekt. Under anleggsperioden vil det være en merkbar økning da større kjøretøy vil operere i området. Barn kan likevel leke i gata på Havsteinflata da det er samlet veistrekning på over én kilometer internt på området. Det betyr at man kan trygt leke andre steder enn der anleggstrafikken opererer. Det er i tillegg et eget lokalt nærmiljøanlegg i sør som trygt kan benyttes.

Nye utearealer har lekeapparater tilpasset mennesker i alle aldre.

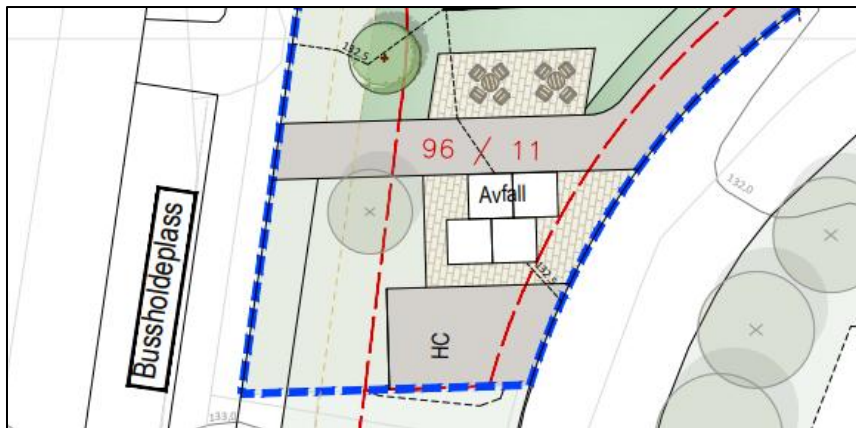
Barns interesser anses som ivaretatt da ingen av barnas lekearealer i dag forringes, men det tilføres nye.

Kapasitet på sosial infrastruktur, skole og barnehage

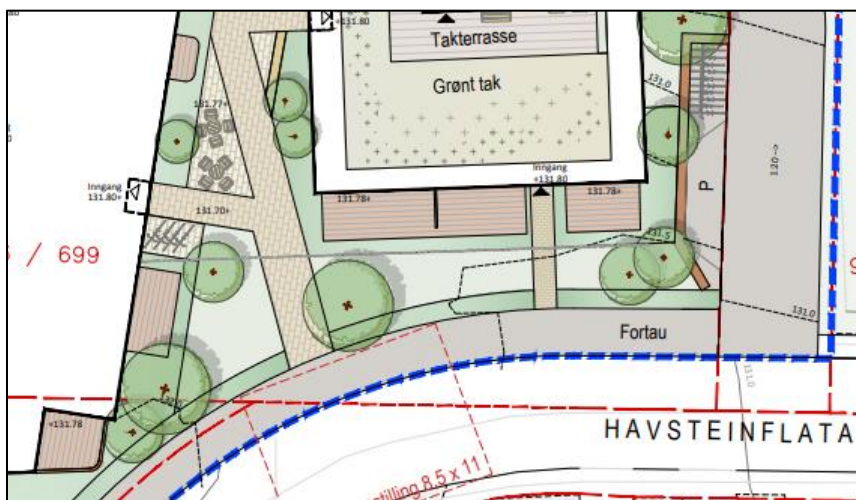
Havsteinflata 7 er et fortettingsprosjekt og inneholder maks 34 boenheter, det er derfor ikke forventet å påvirke kapasiteten på sosial infrastruktur i området. Leilighetene er hovedsakelig ikke tiltenkt barnefamilier da det er mer naturlig at de søker til eneboliger og rekkehus i området. Planområdet ligger i Åsveien skolekrets som har ledig skolekapasitet per i dag.

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Hovedtrase for gang- og sykkelveinett går langs Byåsveien. Havsteinflata 7 har direkte bilfri adkomst til Byåsveien og det opparbeides gangveg/fortau for å styrke denne forbindelsen se bilde.



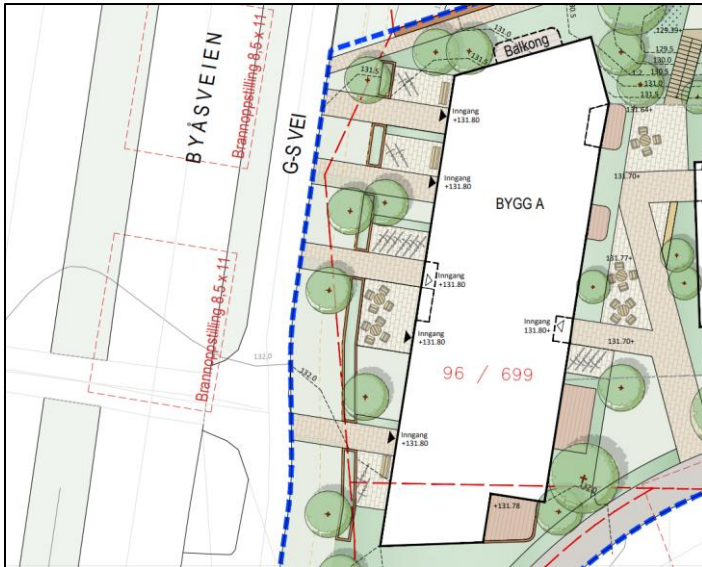
Figur 22: Regulert fortau/gangveg mellom Byåsveien og Havsteinflata.



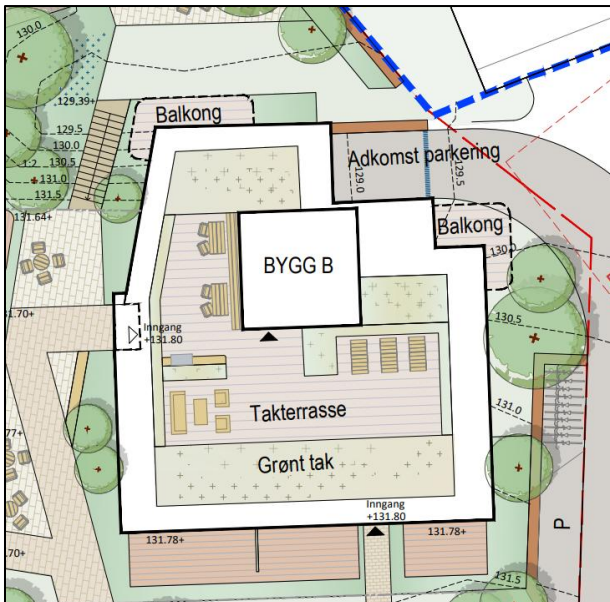
Figur 23: Uterom sør, universelt utformet med direkte trinnfri adkomst fra fortau.



Figur 24: Uterom nord, universelt utformet med trinnfri adkomst fra Byåsveien.



Figur 25: Urbane forhager, universelt utformet med trinnfri adkomst fra uterom nord, sør og fra Byåsveien. Ikke medregnet i uteromsregnskapet grunnet støy.



Figur 26: Uterom på tak med tilkomst fra trapperom og heis

Forurensning

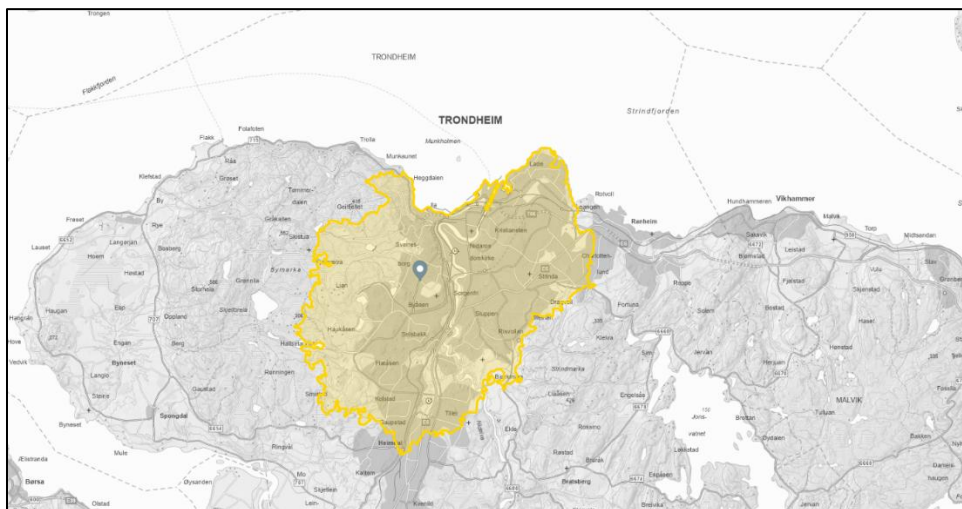
Det er ikke forventet ytterlig forurensning av tiltaket annet enn hva som er normalt fra et byggeprosjekt av aktuell størrelse. Derimot bygger tiltaket opp under kommunens klimastrategi med å bygge med få parkeringsplasser i nærheten av kollektivtransport. Dette reduserer utslipp som følger av privatbilen. Det er ikke funnet spor av forurenset grunn i henhold til Grunnundersøkelser utført av GeoNorway AS og derfor ikke masser som krever spesialbehandling.

Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

Det er tilstrekkelig vannforsyning i området til å dekke nytt behov (se vedlagt VA – notat). Prosjektet skal tilkobles fjernvarme og Statkraft har varslet at de har kapasitet til å forsyne prosjektet. Tensio

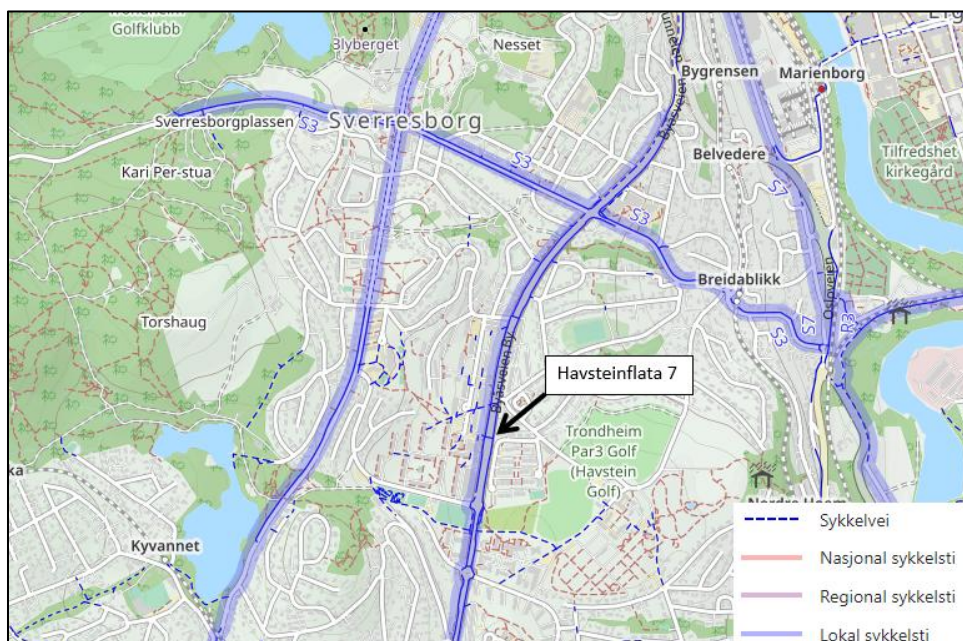
har varslet at det må trekkes opp nye kabler fra NS00974 og at det må skiftes transformator i nevnte nettstasjon. Dette følges opp i byggesaken.

Gående og syklende

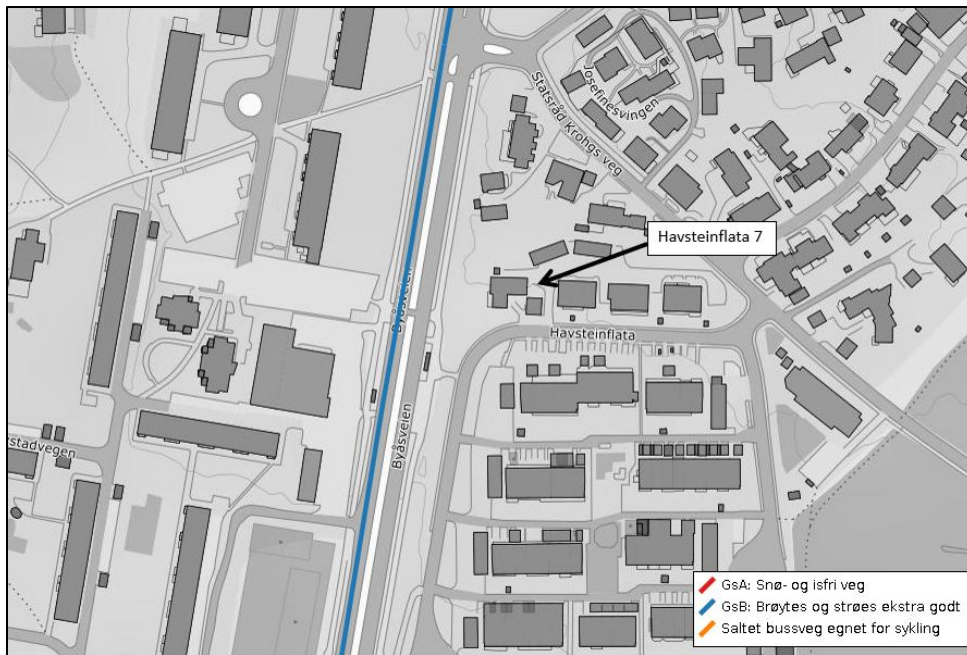


Figur 27: Rekkevidde 30 minutters reisetid med sykkel fra planområdet

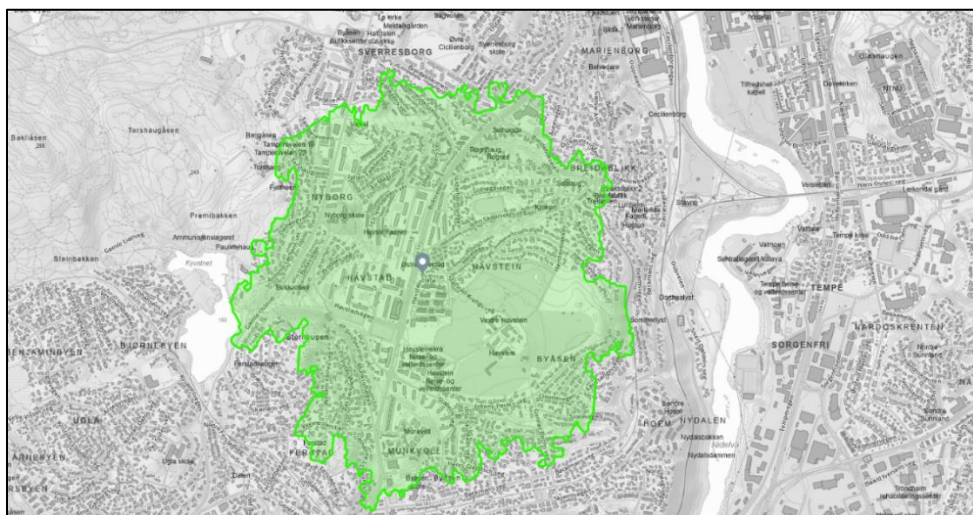
Det er separat gang- og sykkelveg fra rundkjøringen ved 7eleven på Munkvoll, og sørover forbi Byåsveien 164 (Kiwi). Gang- og sykkelvegen går på begge sider av veien, men stopper ca. 150 meter før Havsteinflata 7. Likevel anses hele strekket langs Byåsveien fra midtbyen til Kolstad som en lokal sykkelsti ifølge Miljøpakkens sykkelkart over Trondheim. Det vil settes av plass for framtidig sykkelvei langs østsiden av Byåsveien mellom planområdet Havsteinflata 7 og veien. Sykkelsti vest for Byåsveien driftes gjennom vinteren i form av brøyting og ekstra god strøing. Forholdene for å benytte sykkel som transportmidler er godt tilrettelagt. Tilkomst for sykkel til planområdet vil hovedsakelig være fra Byåsveien, men kan også enkelt nås fra Havsteinflata via Statsråd Krohgs veg.



Figur 28: Sykkelnettverk Byåsen



Figur 29: Vinterdriftet sykkelvei



Figur 30: Rekkevidde 15 minutters gange fra planområdet

Rekkevidden av femten minutters gange fra planområdet. Innenfor buffersonen er det både barnehager, skoler, idrettsanlegg, butikker, begynnelsen av bymarka, golfbane, buss, trikk og mer. For kryssing av Byåsveien er det lysregulert gangfelt ved planområdet.

Klimaendringer

Ingen registrerte faresoner for flom, skred eller kraftig værforhold. ROS – analysen har utredet for fremtidig økning av ekstremnedbør. Løsninger for overvann er dimensjonert for å tåle fremtidig økning i nedbørsmengder.

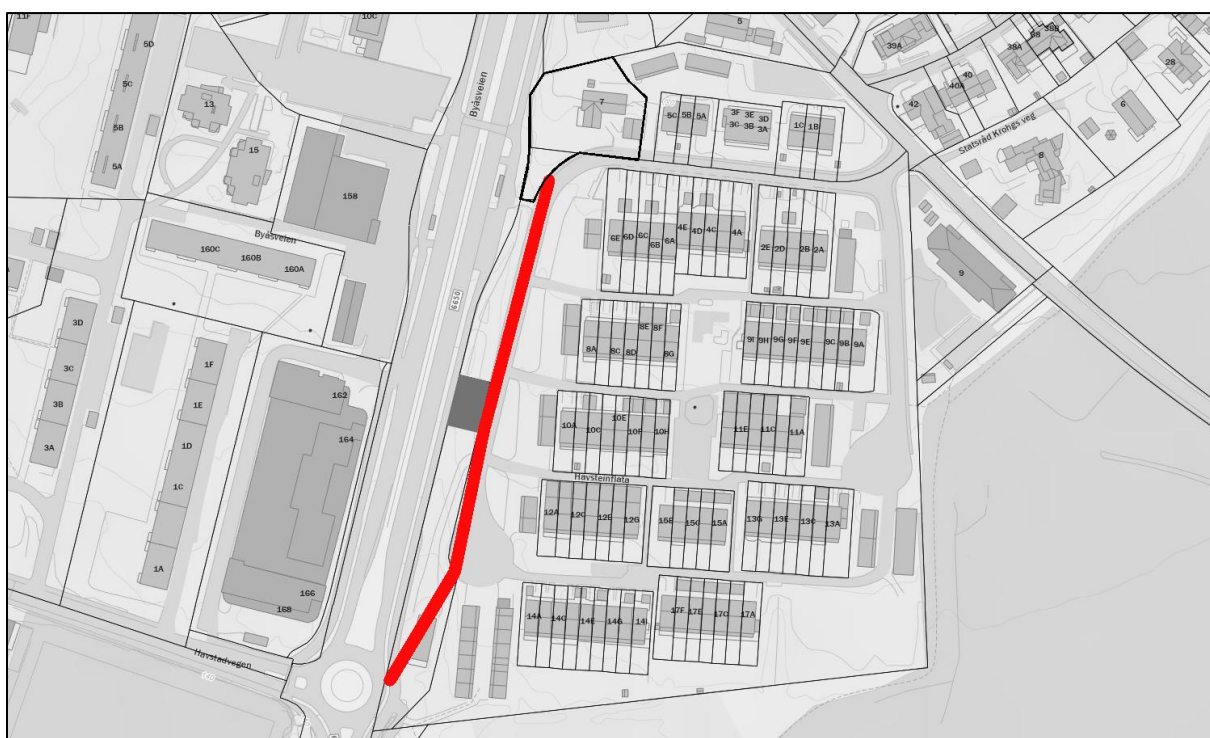
Folkehelse

Det er utført en helsekonsekvensutredning basert på mal oversendt fra Trondheim kommune/byplankontoret (se vedlagt).

Basert på krav til boligprosjekter fra Trondheim kommune vil tiltaket styrke folkehelsen da kravene imøtekommes. Tiltaket er sentral lokalisert i et område med mye aktivitet og tilbud, høy standard på nybolig, skjerming i tråd med T-1442/21 og T-1520, attraktive utearealer og gode solforhold. Det er gangavstand og gode bussforbindelser til vanlig dagligdagse gjøremål.

Anleggsperioden

Forslagsstiller har avtale med Norgesgruppen som eier eiendommen 96/311, om plassering av anleggsrigg. Adkomst for anleggstrafikk vil enten gå fra Havsteinflata via Statsråd Krohgs veg eller fra eiendom 96/311 dersom Trøndelag fylkeskommune gir tillatelse til å etablere en midlertidig av/påkjøring i rundkjøringen ved Havstadbanen. Det vil da ikke være behov for snuplass for anleggstrafikk inne i nabolaget Havsteinflata og vil gi betydelig bedre trafiksikkerhet under anleggsperioden. Eventuelt kan man unngå gjennomkjøring i Statsråd Krohgs veg samt bolig gatene på Havsteinflata. Se under, riggplass markert grått, anleggsvei markert rødt som en fjerde arm på rundkjøringen.



Figur 31: Forslag adkomstveg tungtransport i anleggsfasen, grå rektangel er anleggsrigg

Planlagt gjennomføring

Tidsplan

Forventet byggestart 2026. Estimert byggetid 16 - 18 måneder.

Økonomiske konsekvenser

Det er ingen forventede økonomiske konsekvenser for kommunen som følger av tiltaket.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Dersom kommunen fremmer rekkefølgekrav om fortau, vil prosjektet få redusert kvalitet som følger av store kostnader knyttet til ombygging av veiprofil og oppgradering av eksisterende fortau. Klimagassregnskapet vil bli betydelig forverret da det er store utslipp forbundet med slike tiltak.

Planprosess og innkomne innspill

Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. planprogram

Anmodning om oppstartsmøte ble sendt til Trondheim kommune/byplankontoret 04.07.2023.

Byplankontoret ga tilbakemelding om at planmaterialet må suppleres før saken kan behandles, noe som ble gjort 25.01.2024. Oppstartsmøte ble avholdt 07.03.2024. Grunnet arbeidet med ny KPA i løpet av 2024 valgte forslagsstiller å sette arbeidet med reguleringsplanen for Havsteinflata 7 på vent. KPA 2024 – 2032 ble vedtatt 06.09.2024, og varsling av planoppstart for Havsteinflata 7 ble sendt ut 11.11.2024 med frist for innspill 06.1.2024. Allmøte ble avholdt på Sverresborg klubbhus 20.11.2024 og planen mottok totalt 15 innspill til varselet. Syv merknader fra offentlige myndigheter og åtte fra privatpersoner/sameier. Flere private har sendt inn både individuelle innspill og samlet i regi av sameier eller huseierlag. Oppstart ble varslet med kunngjøring i Adresseavisen og med brev i post. Offentlige aktører ble varslet per epost.

Merknader er svart ut i eget vedlegg og er lagt ved leveransen av komplett planforslag.

Sammendrag av merknader med kommentarer

Merknader fra offentlige myndigheter er standardformulerte som er vanlig praksis ved varsel om planoppstart, og tydeligere innspill vil forekomme ved høring. Samtlige innspill uttrykker tydelig støtte til sterk fortetting innen planområdet.

Merknader fra private aktører omhandler stort sett de samme bekymringene og det kommer tydelig frem at prosjektet ikke er ønsket i nabolaget. Sentrale tema som går igjen er stedstilpasning, sol- og skygge, villparkering og bokvalitet for eksisterende beboere. Dette er merknader som er forventet ved fortetting i et eksisterende bomiljø.