



# TRONDHEIM KOMMUNE

## Tråanten tjielte

### Detaljregulering av Dyrborg, gnr/bnr 421/272 og 422/228 m.fl., r 20160037, nytt offentlig ettersyn

#### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 19.02.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <data>

#### INNLEDNING

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av YME Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Dyrborg Panorama.



Oversiktskart



Planavgrensning

#### Formål med planen

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for boligbebyggelse på rett sted, i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim kommune. Det legges opp til en variasjon i boligtyper og felles uterom for lek og sosiale møteplasser. Bebyggelsen skal oppdeles i flere volum. Terrenget må avtrappes og terrasseres, på grunn av det bratte terrenget. Planen legger opp til bedre løsninger for gående, både hva gjelder trafiksikkerhet og snarveier gjennom området.

#### Tidligere behandling

Planforslaget var på offentlig ettersyn og høring i 2022. Bygningsrådets behandling av 11.01.2022 og andre innkomne merknader fra den gang viste at planforslaget ikke var helt løst for å være gjennomførbart. Blant annet dreide det seg om utforming av krysset Byåsvegen/ Sverre Hassels veg, trafiksikker skoleveg til Åsveien skole, redusert bilatkomst fra Byåsvegen,

Postadresse:  
ORNAV  
Byplankontoret  
Postboks 2300 Torgarden  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:  
NO 942 110 464

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)  
[www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no)

bredde på Sverre Hassels veg, luftkvalitet, støy, utforming av renovasjonsløsning, snarveger, utforming av tak og bevaring/flytting av Sverre Hassels veg 14.

Planforslaget er på bakgrunn av innsigelser og innspill som kom i 2022, utvidet og endret så mye, at det er nødvendig med nytt offentlig ettersyn og høring.

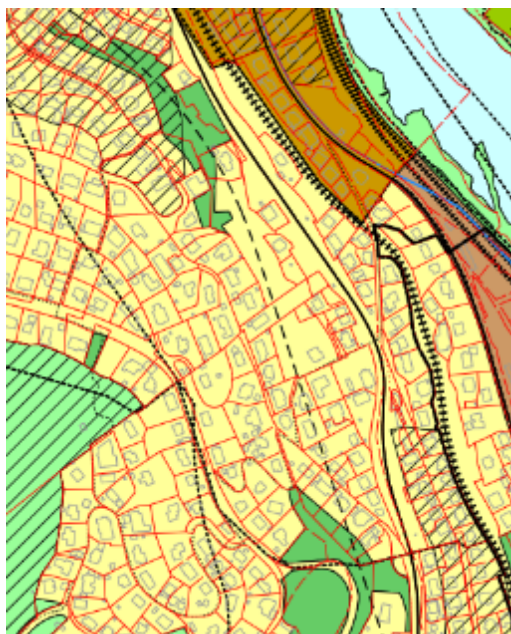
### Vesentlige utfordringer i planen

Områdets beliggenhet har gjort det krevende å finne gode løsninger for trafiksikkerhet, inkludert skoleveg og utforming av bebyggelsen. Det østvendte og bratte terrenget har vært en utfordring, i forhold til krav til boligtetthet, sol på felles uteareal på ettermiddag/kveld og eksisterende nabobebyggelse.

### Planstatus

Størstedelen av planområdet er avsatt til eksisterende byggeområde i kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA). Et mindre område er avsatt til grønnstruktur. Hele planområdet ligger innenfor et bestemmelsesområde for kollektiv og midtre sone for parkering og uterom.

Planområdet omfattes av R224a, \*BEBYGGELSESPAN- DYRBORG, KFR. Reguleringsplan med bestemmelser for Byåsveien 54b, 56 og del av Dyrborg med flere, plan 224.\* R224a ble vedtatt 29.10.2002. Området er i bebyggelsesplanen regulert for 47 boenheter med atkomst fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Høye støttemurer var nødvendig for at regulert atkomst skulle kunne etableres.



KPA 2012-2024



R0224a

Planforslaget er i hovedsak i tråd med KPA, da størstedelen er avsatt til område for nye boliger. En mindre del av planområdet, del av eiendommen gnr/bnr421/272, er vist som grønnstruktur.

Bebyggelsesplanen er eldre enn 2011. KPA gjelder foran bebyggelsesplanen da det er motstrid mellom disse planene.

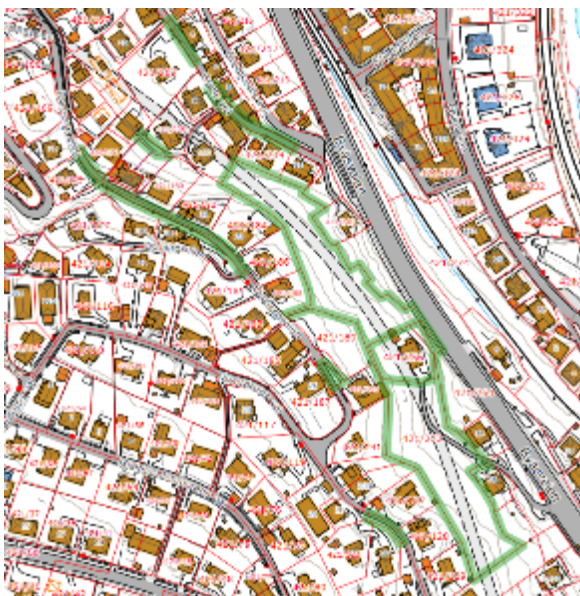
Tilgrensende reguleringsplaner:

- R0224: Reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for Byåsveien 54 B, 56 og del av Dyrborg m/flere. Planen er vedtatt 20.02.1986.
- R0224B: Adkomstveg til Dyrborg. Planen er vedtatt 17.09.2004. Gjelder mindre vesentlig regulering med samme bestemmelser tilhørende r0224.
- R307: Reguleringsplan for Vestbyen i Trondheim og tilstøtende strøk av Strinda herred (strøket Stavne–Wullumsgården). Planen er vedtatt 16.11.1932 og gjelder vedtekter til reguleringsplan.
- R0426: E6 Osloveien på strekningen Dorthealyst – Steinberget. Planen er vedtatt 31.08.2006 og har bestemmelser tilknyttet til anleggsvirksomhet over og siden av konstruksjoner under grunnen (tunnel).
- R0580: Byåsveien 47, 49, 51, 68, 70, 70B, 70C, 72, 72B, 72C, 74, 76, Fridtjof Nansens vei 57, 58 og 60. Planen er vedtatt 26.05.1959. Gjelder utvidelse av Byåsveien.
- R0580c: Byåsveien 34, Byåsveien 48 samt ny adkomstvei til Byåsveien nr. 36, 38b m.fl. Planen er vedtatt 08.10.1963. Gjelder regulering av strekning av Byåsveien og forslag til innregulering av adkomstvei og busslommer.
- R1064: Gamle Åsvei på strekningen Byåsveien–Breiblikkveien, samt adkomst til Byåsveien nr. 99 og 101. Planen er vedtatt 10.08.1967 og gjelder utvidelse av Gamle Åsvei.

## PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

### Planområdet

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 421/272 og 422/228 med flere. Det omfatter et areal på cirka 16.700 m<sup>2</sup>.



Gnr. 421, bnr. 272



Gnr. 422, bnr. 228

### **Beliggenhet og avgrensning**

Planområdet ligger på nedre del av Byåsen, ca. 2 km fra Trondheim sentrum. Området avgrenses av Byåsveien i øst, eneboligområder i Sverdrups vei i vest og Sverre Hassels vei/Sverdrups vei i sør. I nord grenser planområdet til grønnstruktur som strekker seg mot Ila.

### **Dagens bruk og tilstøtende arealbruk**

Innenfor planområdet er det to bebygde boligeiendommer, resterende areal er tett og høy løvskog. Tilstøtende arealer er boligeiendommer, samferdselsanlegg og grønnstruktur.

### **Stedets karakter og eksisterende bebyggelse**

Dyrborg er i stor grad preget av frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende hager som gir området et grønt preg. Mye av bebyggelsen er oppført i første og andre kvartal på 1900-tallet, og flere bygg er gitt antikvarisk klassifisering. Området består hovedsakelig av trehusbebyggelse, med varianter av saltak. Bebyggelsen er jevnt over i to til tre etasjer, i tillegg har de fleste hus høy sokkel.

Bebyggelsen med atkomstveier ligger i linjer langs kotene. Noen svært bratte veier forbinder ulike nivåer. Det er god utsikt mot nordøst-øst fra all eksisterende bebyggelse.



*Oversiktsbilde*

### **Landskap**

Dyrborg ligger i en åsside som strekker seg fra Bymarka ned til Nidelva, og som utgjør en av byens vegger. Innenfor åssiden er det flere plataer, med både bebyggelse og innslag av grønt. Området er østvendt, noe som er utfordrende når det gjelder å kunne oppfylle krav om sol på uteareal på ettermiddag.



*Planområdet sett fra Elgeseter bru*

### **Kulturminner og kulturmiljø**

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet, men noe av nabobebyggelsen er registrert med antikvarisk klasse C og B.

Planområdet ligger tett opp mot en hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel, 14.3 Steinberget med tilliggende områder. Planområdet omkranses av sju villaer som på kommunens aktsomhetskart for kulturminner er markert med klasse C; bygning med antikvarisk verdi.



Byantikvaren har i forbindelse med planprosessen uttalt at også Sverre Hassels vei 14 er å anse som et viktig kulturminne med bakgrunn i bygningens arkitektoniske verdi og som en del av det bygde kulturmiljøet, i tillegg til at det er en interessant personhistorie knyttet til eiendommen.

### **Landskapets estetiske og kulturelle verdi**

Planområdet utgjør i dag et sammenhengende grøntbelte som ligger mellom bebyggelsen på Dyrborg/Sverresli og Byåsveien. Det er samspillet mellom landskapet og bygningene som gir den estetiske og kulturelle verdien av området.

### **Naturverdier**

Planområdet berører en fremmed art med lokal verdi, som er rødlistet, jamfør Trondheim kommunes kart over «Biomangfold og naturverdier».

### **Rekreasjonsverdi**

Det er ikke tilrettelagt for rekreasjon innenfor planområdet. Skogen er bratt, og det er ikke registrert noen større bruk av skogen til lek/opphold.

### **Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet**

Planområdet har atkomst fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Byåsveien er en fylkesvei med ÅDT på cirka 8000 i 2020. I 2015 var ÅDT cirka 12 200. Byåsveien har to kjørefelt i hver retning. Sverre Hassels vei er en smal atkomstvei til 10-15 boliger, uten fortau og har en bredde på 3-3,5 m.

### **Kollektivtilbud**

Området har god tilgjengelighet til kollektivtransport med bussholdeplass i umiddelbar nærhet, i Byåsvegen. I tillegg til flere rutebusser, passerer metrobuss med 10 avganger i timen i rushtrafikk og 6 avganger i timen i normal rute, kveld og helg. Det er dessuten kun 250 meter ned til trikkeholdeplass fra planområdet. I tillegg er det kort avstand (ca. 800 meter) til Ila som er knutepunkt for flere lokal- og regionalbusser.

### **Gang- og sykkeltilbud**

Byåsveien har fortau på hver side, men fortau på vestre side i nordgående retning er svært smalt. Det er lysregulert kryssing like nord for bussholdeplass, med et fortau på cirka 1 meters bredde på vestsiden.

### **Trafikksikkerhet**

I løpet av de siste 10 år er det ingen politirapporterte personskadeulykker i krysset Byåsveien/Sverre Hassels vei. Det er registrert to sykkelulykker i nedre del av Sverdrups vei (kalt Melandsøbakken), hvor veien krysser Byåsveien. Atkomstvegene på Byåsen er smale og bratte, og stort sett alle mangler fortau. Dette gjelder også Sverre Hassels vei. Melandsøbakken er svært bratt, og flere hus har ikke kjøreatkomst vinterstid. Den er stengt for trafikk fra Byåsveien, men punktet er fortsatt trafikkfarlig, noe også skaderapporteringen viser. Det er generelt dårlige gangforbindelser på Nedre Byåsen.

### **Sosial infrastruktur**

Området ligger sentrumsnært med god tilgang til offentlige og private tjenester. I Ila finnes både legesenter, flere matbutikker, treningssenter, park, skole, restauranter og lignende tilbud.

Det er ikke registrert barnetråkk i området, og det er ikke kjent at arealet innenfor planområdet benyttes av barn i dag.

Planområdet tilhører Ila barneskolekrets, men grensen til Åsveien barneskolekrets går i Melandsøbakken, i tomtegrensa mot nord. Det er vurdert skoleveg til begge skolene. Begge barneskoler har beregnet ledig kapasitet om 6-10 år. Ungdomsskole er Sverresborg for begge skolekretsene, og her er det også kapasitet. Innenfor en radius på 1 km fra planområdet finnes det 13 barnehager.

### **Universell utforming**

Planområdet er bratt og per i dag ikke universelt utformet.

## Offentlige ledninger

Det ligger både offentlige og private vann- og avløpsledninger i området. Langs østsiden av Byåsveien ligger det kommunale 150 mm vannledning og 375mm fellesledning. Fra Byåsveien og ned til Nyveibakken ligger det en 525 mm overvannsledning. Det ligger en 100 mm vannledning, samt en fellesledning i Sverdrups vei ned til Byåsveien. En 315mm fellesledning går gjennom planområdet i nord fra Fridtjof Nansens veg og ned til Byåsveien. Det finnes også private ledninger fra Sverdrups vei 37 og 39 gjennom planområdet.

## Energiforsyning

Det er for liten restkapasitet med hensyn til strømforsyning. Ny nettstasjon må etableres ved utbygging og må godkjennes av netteier.

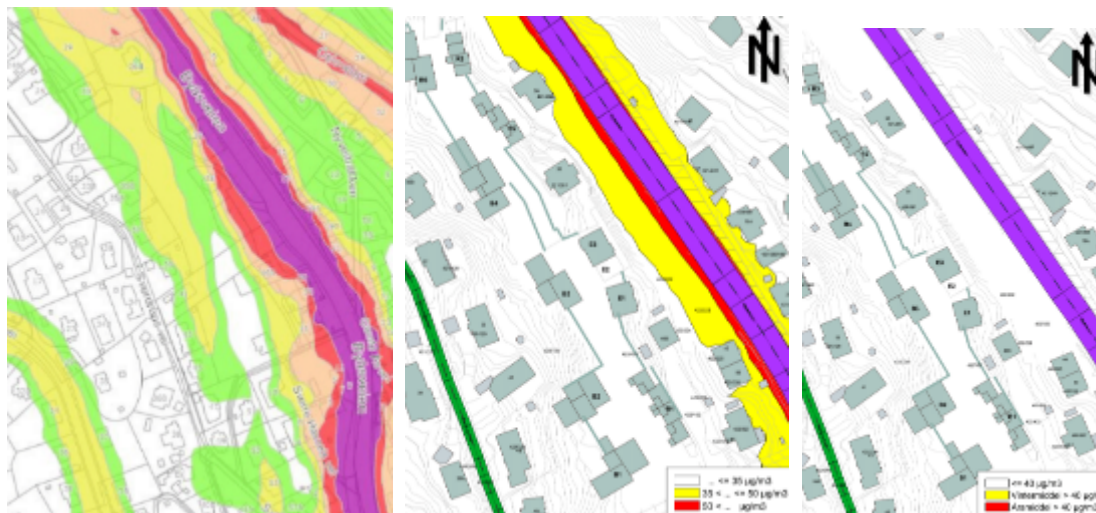
## Fjernvarme

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

## Støyforhold og luftkvalitet

Rapport for vurdering av støy er utarbeidet av Brekke & Strand. Støykart viser at store deler av planområdet ligger i gul støysone fra veitrafikk. Planområdet ligger også i gul støysone fra helikopter ved St. Olavs hospital.

Rapport for vurdering av luftkvalitet er utarbeidet av Brekke & Strand. Beregningene i rapporten viser at gulluftsone strekker seg ca. 15 m ut fra Byåsveien. Den planlagte bebyggelsen ligger dermed i hvit sone og er ikke berørt.



Støykart

Luftsonekart PM<sub>10</sub>, beregningshøyde 1,5 meter

Luftsonekart NO<sub>2</sub>, beregningshøyde 1,5 meter

## Grunnforhold

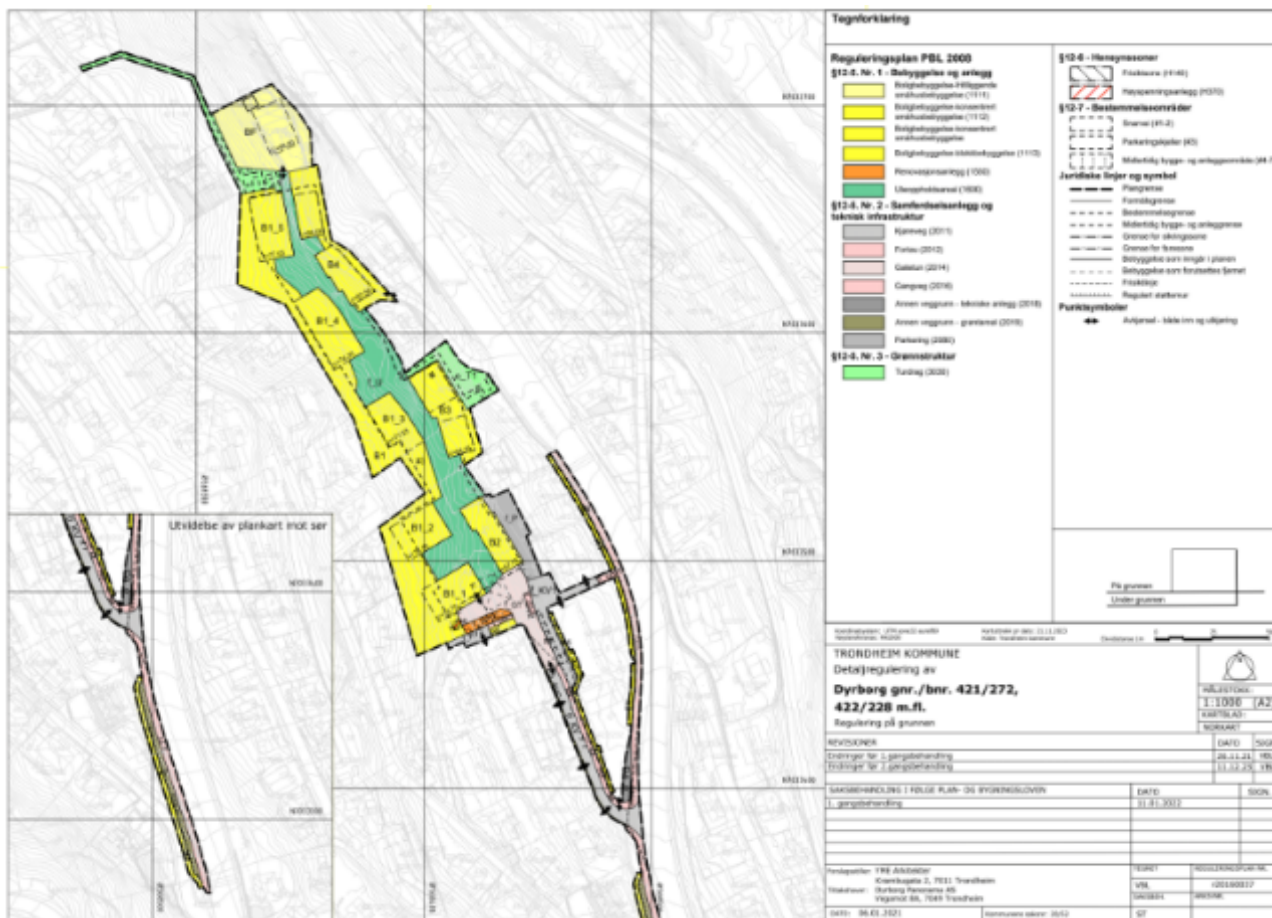
NVE`s bratthetskart viser at det er opp til gjennomsnittlig ca. 35 grader helning. Lokalt er det små skrenter og partier som er brattere, men også flattere partier.

Rambøll har utført en ingeniørgeologisk grunnundersøkelse av planområdet. Olav Olsen har

foretatt en geoteknisk vurdering i 2021. Området ligger innenfor aktsomhetsområdet for jord- og flomskred. Det er usikker forekomst av radon i området. Det er ikke registrert kvikkleire innenfor området, eller annen rasisiko. Grunnforhold er berg med tynt dekke av løsmasser. Fordi Marienborgtunnelen ligger under planområdet foreligger det krav om avklaring for sprengning.

## BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### Plankart og illustrasjonsplan



Plankart





*Illustrasjonsplan*



*Illustrasjon av midtdel av planområdet*



*Illustrasjon av nordre del av planområdet*



*Illustrasjon av søndre del av planområdet*

### **Reguleringsformål**

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

- Bebyggelse og anlegg, PBL §12-5, nr. 1
  - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (1111)
  - Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)

- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (1113)
- Renovasjonsanlegg (1550)
- Uteoppholdsareal (1600)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, PBL §12-5, nr. 2
  - Kjøreveg (2011)
  - Fortau (2012)
  - Gatetun (2014)
  - Gangveg (2016)
  - Annen veggrunn-teknisk anlegg (2018)
  - Annen veggrunn-grøntareal (2019)
  - Parkering (2080)
- Grønnstruktur PBL §12-5, nr. 3
  - Turdrag (3030)
- Hensynssoner
  - Frisikt(H140)
  - Høyspenningsanlegg (H370)
- Bestemmelsesområde PBL §12-7
  - Snarvei (#1-2)
  - Parkeringskjeller (#3)
  - Midlertidig bygge -og anleggsområde (#4-7)

### Bebyggelsens plassering og utforming

Ny bebyggelse legges på begge sider av fremtidig forlengelse av Sverre Hassels veg.



*Illustrasjon av byggestruktur*

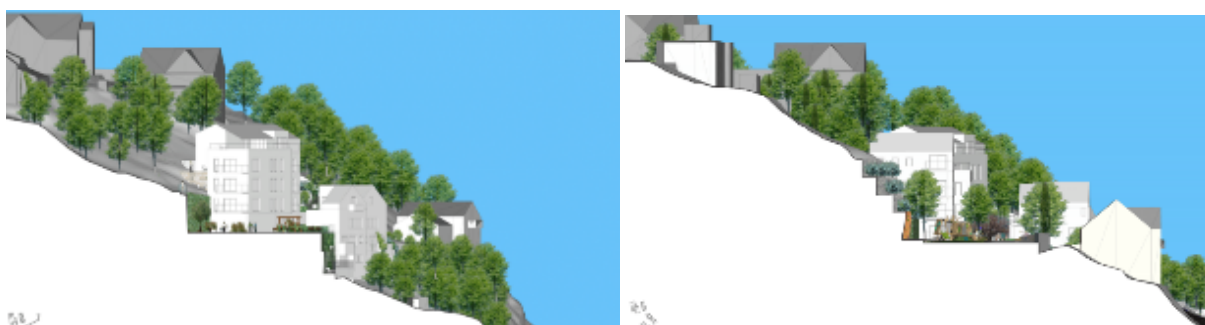
Parkering legges under et lokk, slik at det frigjøres flate og bilfrie arealet over bakken. Det blir bare tilbringertjenester og nyttekjøretøy som brann -og redning over bakken. Nabo i Byåsveien 26b skal også ha tinglyst rett til å kjøre over gatetunet.



*Illustrasjon av areal over parkeringslokket*

Planen legger opp til variert boligbebyggelse, med leilighetsbygg, rekkehus og tomannsboliger. Rekkehus og tomannsboliger er lagt mot øst, for å skjerme utearealer og øvrig bebyggelse for støy og for at p-kjellers sidevegg i størst mulig grad skal bli tildekket. Leilighetsbyggene er lagt mot vest, med noe trapping oppover i terrenget. Leilighetsbyggene foreslås med saltaksform, for at de skal innpasse seg i området.

Det stilles krav i bestemmelsene om at terrenget skal terrasseres. Terrassene skal benyttes til oppholdsareal, og det skal tilstrebes maks en etasjehøyde mellom hver terrassering. Terrassene skal beplantes for å dempe effekten av høye vegger. Der det er mulig skal naturlig fjell bevares. Det skal etableres trapper for å forbinde de ulike nivåene i utearealet.



*Illustrasjon av terrassering*

Byggenes maksimumhøyder er angitt på plankartet. Mønehøyden reguleres i bestemmelsene med minimums- og maksimums takvinkel. Byggenes høyder er satt, med tanke på at det skal bli minst mulig redusert utsikt for naboer i Sverdrups veg. Leilighetsbyggene i vest har høyde som varierer mellom 3 og 6 etasjer. Rekkehusene og tomannsboligene mot vest er på 3-4 etasjer.

### **Grad av utnytting**

Maksimum samlet bruksareal skal ikke overstige BRA=7100m<sup>2</sup>. Dette gir en utnyttelse på 70% BRA. BRA er regnet etter TEK 17 §5-4. Areal helt eller delvis under terreng er ikke medregnet. Boareal delvis under terreng med minst en fasade over terreng er medregnet.

Krav i bestemmelsene sikrer at antall boenheter blir minimum 50 og maksimum 60. Med maksimum antall boenheter blir det en tetthet på 5,8 boliger/dekar. Det er illustrert 52 boenheter i planforslaget, hvorav 39 boenheter er leiligheter.

### **Boligstørrelser**

Minimum 50 % av boenhetene skal være 4-roms leiligheter eller større. Maksimum 2 % av boenhetene kan være 1-roms leiligheter. Ingen boenheter skal være under 35 m<sup>2</sup>.

### **Folkehelse**

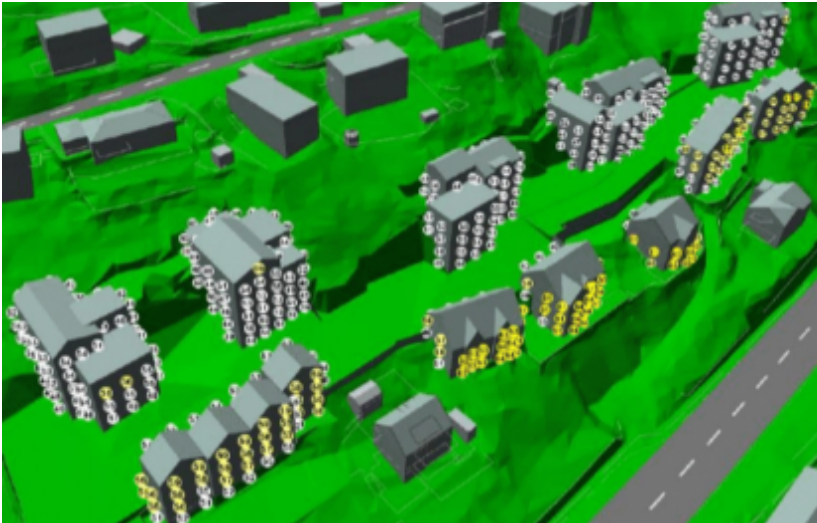
Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Trondheim sentrum. Det er knapt 1 km ned til Ila, hvor det er dagligvareforretninger, offentlige og private tjenester og park. Det er kort avstand til Dyrborgskogen og Vestlia idrettsanlegg. Til Theisendammen, som også har badeplass, er det ca. 1,5km. Det er mulig å ta både buss og trikk fra planområdet til ulike utfartssteder i Bymarka. Planområdet har svært god kollektivdekning, med holdeplass for metrobuss i umiddelbar nærhet, noe som vil gjøre det mulig å bo her uten å være avhengig av bil. Ny snarveg, gangveg og trapper gjennom planområdet gir god atkomst til metrobussholdeplass både for nye beboere og eksisterende naboer. Det gir samtidig bedre sammenheng til Ila og trikkeholdeplass ved Nyveibakken.

### **Bomiljø og bokvalitet**

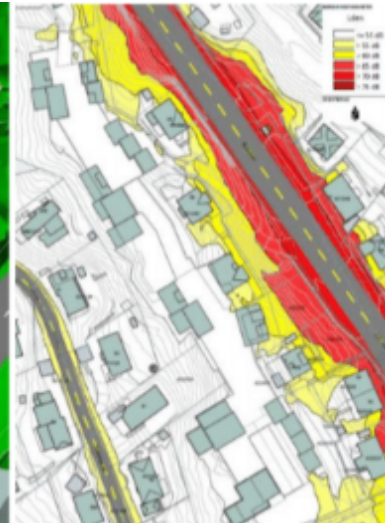
Bebyggelsen er lagt rundt et bilfritt felles uterom, hvor det skal etableres muligheter for rekreasjon og lek. Hovedinnganger legges til det bilfrie uterommet. Ettersom dette også er atkomstarealet for myke trafikanter, ligger det til rette for mange sosiale møter og dannelsen av et godt nabolag. Det sikres et felles innendørsareal i tilknytning til uterommet, for å ytterligere legge til rette for sosiale møter mellom naboene. Rekkehusene, som er plassert foran parkeringsarealet, gir skjerming mot støy, og bidrar samtidig til lune uteoppholdsareal for boligene.

Rekkehus og tomannsboliger får flott utsikt mot øst/nordøst, de fleste får direkte atkomst fra uteoppholdsarealet, samt direkte atkomst fra P-kjelleren. Både uteoppholdsarealer og de aller fleste boenhetene er sikret gode utsiktsforhold.

Det vil være en del støy på fasader mot øst/nordøst. Krav til støytiltak sikres i bestemmelsene. Oppdeling av bebyggelsen i flere volum, sikrer at det blir mye fasade og lys fra flere sider.



*Støy på fasade  
rekkverk*



*Støy på uterom uten skjermende*

### **Parkering for bil og sykkel**

Bilparkering etableres i kjeller. Det skal avsettes minimum 0,5 og maksimum 1 p-plass for bil per boenhet. Det vil bli tilrettelagt for ladepunkt for elbil i tråd med TEK. Minimum 5% av parkeringsplassene for bil skal være for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Det skal avsettes egne parkeringsplasser for gjester i parkeringskjeller, minimum 2 stk.

Det skal avsettes minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70m BRA. Minimum 80% av sykkelparkering skal være under tak. 7% skal være tilpasset lastesykkel. Det skal etableres rom for sykkelvedlikehold og vaskemuligheter.

### **Hovedatkomst**

Hovedatkomst er fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Sverre Hassels vei foreslås utvidet og opparbeidet med fortau på høyre side i nordgående retning frem til avkjøring til boliger på østre side av planområdet, ved Sverdrups vei. Deler av Sverre Hassels veg og deler av atkomstarealet i det nye området reguleres som et gatetun. Dekket over P-kjeller er kjørbart, og kan benyttes til hente-bringetjenester og varelevering. Det skal i hovedsak ikke være vanlig trafikk over dekket.

### **Omlegging av vegsystem**

Krysset Sverdrups vei (videre omtalt som Melandsøbakken) og Sverre Hassels vei er et utfordrende kryss per i dag. En utvidelse av Sverre Hassels vei gjør ikke dette enklere.

Melandsøbakken er svært bratt, og for å kunne benytte Sverre Hassels vei som atkomst til planområdet, må denne kryssende vegen rettes ut og ha et mye flatere snitt for å kunne håndtere renovasjon, brann -og redning. På bakgrunn av dette foreslås det at Melandsøbakken deles i to, og øvre del avsluttes i Sverre Hassels vei.

Som atkomst til boliger øst for Sverre Hassels vei etableres en ny, mindre bratt veg med

avkjøring lengre sør i Sverre Hassels vei. Gjennomkjøring fra Sverdrups vei ned til Sverre Hassels vei stenges slik at man unngår kjøring i den bratteste delen av bakken. Det vil fortsatt være forbindelse via trapp både for syklende og gående.

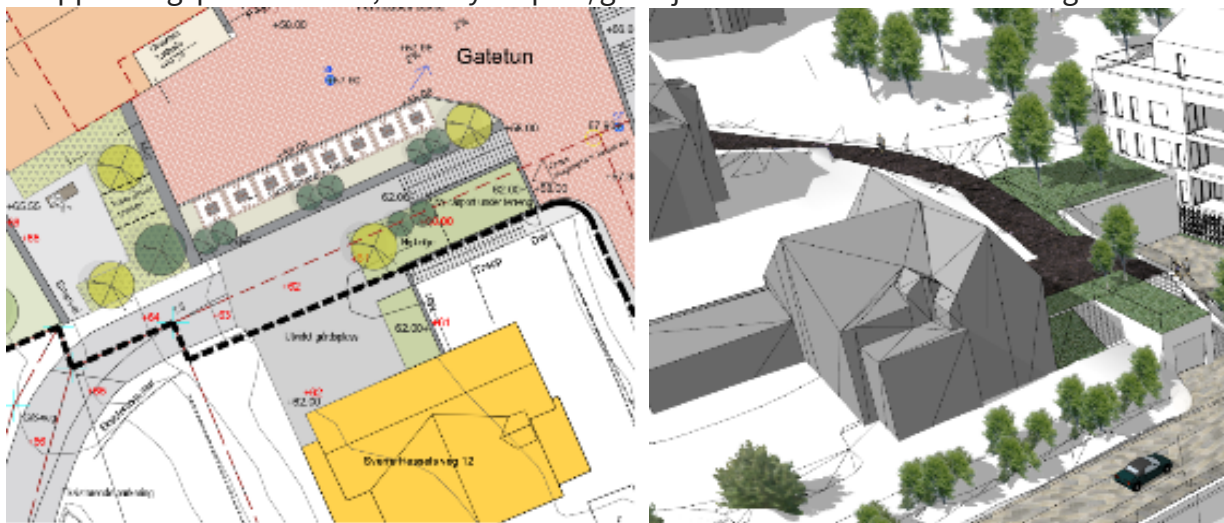
Bakken opp forbi Sverre Hassels veg 12 har en stigning på 1:4 til 1:5. Etter Sverdrups veg 51 blir det mindre bratt, fra 1:6 til 1:9 sørover opp mot krysset i Sverdrups veg.



Sverre Hassels veg 12 har i dag atkomst via gårds plass fra Sverdrups vei. De har i tillegg biloppstillingsplass langs gaten i Sverre Hassels veg. Det er i dag en svært bratt gjennomkjøring fra Sverre Hassels veg til Sverdrups veg. Denne gjør at man kan komme til huset fra begge atkomstvegene. Gjennomkjøringen er i midlertid vanskelig å bruke på vinterstid på grunn av stigning.

Løsningen som er skissert med carport/garasje for Sverre Hassels veg 12 vil også gjøre det mulig å planerer/ utvide gårds plassen slik at den blir mer brukbar når det kommer til tverrfall og gi mulighet for 2 biloppstillingsplasser (grønn markering på utsnittet over).

Dersom det etableres en liten mur ca. midt på den nordre fasaden til Sverre Hassels veg 12 kan gårdsplassen planeres slik at den blir tilnærmet flat. Dette vil gi mulighet for 3 biloppstillingsplasser totalt, inkl. ny carport/garasje nede ved Sverre Hassels veg.



*Illustrasjoner viser forslag til ny veg- og parkeringsløsning ved Sverre Hassels veg 12*

Flere av nabomerknadene som kom ved forrige offentlig ettersyn, dreide seg om ønske om å stenge gjennomkjøringen fra Sverre Hassel veg opp til Sverdrups veg. Dette både fordi bakken er svært bratt og det oppstår trafikkfarlige situasjoner, men også for å bedre ivareta myke trafikanter og unngå økt trafikk i Sverdrups veg.

Det er ikke en forutsetning for prosjektet å stenge gjennomkjøringen. Renovasjonsbil bruker ikke gjennomkjøringen da den er for smal og bratt.

Løsning sikrer de myke trafikantene som skal ned til Byåsveien, man unngår trafikkfarlige situasjoner med bil i en altfor bratt bakke, samt at man skaper en bedre parkeringsløsning for Sverre Hassels vei 12 fra Sverre Hassels vei.

### **Offentlig fortau langs Byåsveien**

Det smale fortauet på vestsiden av Byåsveien utvides på strekningen fra Sverre Hassels vei og nordover til metrobussholdeplass. Fortauet foreslås med en bredde på 3m, med unntak av et mindre strekk ved Lindemanngården, hvor bredden er ca. 2,5m. Fortauet utvides også fra utkjøringen ved Sverre Hassels vei sørover opp til lysregulert overgang ved utkjøringen ved Sverdrups vei.

### **Nye trapper**

Det er registrert flere ulykker i overgangen mellom Melandsøbakken og Byåsveien, særlig med sykkel. Ettersom fortauet langs Byåsveien utvides, blir det en høydeforskjell mellom fortau og nedre del av Melandsøbakken. En trapp i overgangen vil løse den oppståtte høydeforskjellen, og samtidig vil trappen kunne trekkes noe bort fra fortauet. Med denne løsningen vil man unngå

sykling ned bakken.

Det sikres også en trapp som forbinder øvre og nedre del av Melandsøbakken. Trappen er plassert slik at det skal være lett å lese hvordan man beveger seg opp Melandsøbakken.

Det forutsettes at trapper utføres slik at de kan benyttes om vinteren.

### **Snarveg fra metroholdeplass til utbyggingsområdet**

Det sikres i bestemmelser og plankart en snarveg fra metroholdeplass i Byåsveien, via gitterristtrapp opp til gatetun, via gatetun og videre via gitterristtrapp opp til Dyrborgveien. Offentligsnarveg mellom Byåsveien opp til gatetunet og fra gatetunet opptil Dyrborgveien.



*Bildene viser løsning med gitterrist. hvor vegetasjon får vokst gjennom.*

### **Atkomst til Byåsvegen 26b**

Byåsvegen 26B har i dag en bratt atkomstveg fra Byåsveien, som de deler med Byåsveien 36 og 38. Avkjørselen ligger midt i metrobussholdeplass Nyveibakken. Atkomstveien kan ikke benyttes som kjøreatkomst om vinteren til 26B. Byåsvegen 26B får i planforslaget ny kjøre -og gangatkomst via Sverre Hassels vei. Boligen kan også få tilgang til parkeringsplass i parkeringskjelleren.

### **Universell utforming**

Planforslaget medfører at gangvegen gjennom det nye boligområdet får stigningsforhold i tråd med krav til universell utforming. Således vil også felles uteoppholdsareal bli tilgjengelig for alle. Uteoppholdsareal på øvre nivåer innenfor felt B1 vil kunne nås med heis. Øvrige krav om universellutforming følger av lovverket. Det er kjørbare veg frem til alle hovedinnganger, for tilbringertjenester, taxi og ambulanse.

### **Uteoppholdsareal**

Planforslaget medfører at det kan etableres felles uteoppholdsarealer med ulike soner for aktivitet, rekreasjon og møteplasser mellom ny bebyggelse på dekke over p-kjeller, på terrasserte nivåer mellom bebyggelse og på leilighetsbyggenes takterrasser. Det skal tilrettelegges for aktivitet for ulike aldersgrupper/behov. Samtlige boenheter vil i tillegg få felles



uteoppholdsareal, i form av private balkonger, markterrasser og/eller takterrasser.

Planområdet ligger i en østvendt skråning. Solforholdene er derfor gode tidlig på dagen, men ikke på ettermiddag. Det er ikke mulig å nå krav om solbelyst areal på nøkkeltidspunkt. Det er søkt å kompensere for dette ved å plassere takterrasser (både for rekkehus og blokker) slik at de får mest mulig sol. Det er også søkt å optimalisere solforholdene for lekeplassene. I tillegg sikres det et felles innendørs oppholdsrom i en av leilighetsbyggenes første etasjer, med direkte tilknytning til uteoppholdsarealet. Krav til uteoppholdsareal er 50m<sup>2</sup> per enhet.

Kravet til uteareal er 50m<sup>2</sup> pr. boenhet. Illustrert antall boenheter er 52. Krav til uteareal blir da 52 boenheter x 50m<sup>2</sup>=2600m<sup>2</sup>. Ved makskrav på 60 boenheter er kravet: 60 boenheter x 50m<sup>2</sup> = 3000 m<sup>2</sup>.

Antall boenheter	Krav til uteoppholdsareal: 50m <sup>2</sup> pr enhet	Balkonger og terrasser	Felles uteoppholdsareal på terreng	-hvorav gangvei	Samlet uteoppholdsareal med gangvei	Samlet uteoppholdsareal uten gangvei
52	2600m <sup>2</sup>	1763 m <sup>2</sup>	2503m <sup>2</sup>	785m <sup>2</sup>	4266 m <sup>2</sup>	<b>3481 m<sup>2</sup></b>

Tabell for uteareal

### Tilknytning til vann og avløp

Det bygges en gjennomgående parkeringsgarasje gjennom hele feltet. Det vil ikke være mulig å legge ledninger på nedsiden av feltet, da det her ligger private tomter. Det legges derfor gjennomgående ledninger i garasjen. Disse legges i åpen kulvert/grube med rist i garasjegulv, slik at de er tilgjengelige for inspeksjon og eventuell utskiftning. Vannledning kommer inn i feltet fra nord. Det anlegges kummer i garasjen for levering til brannvann og forbruksvann. Brannvann trekkes opp og over dekket på parkeringskjeller til atkomstveg for brannbiler. For å få fram tilstrekkelig brannvann legges det 180 mm ledning. Spillvann ledes i hovedsak mot sør og ut mot Sverre Hassels veg. For de nordligste byggene ledes spillvannet nordover gjennom garasjen og ut i nordenden av garasjen. Her knyttes ledningen til omlagt 315 mm ledning ned fra Sverdrups vei. For nordlige bygg på nedsiden av garasjen, knyttes disse direkte til omlagt ledning. Alle interne spillvannsledninger legges med diameter på 160 mm. Overvann fra feltet samles i ledningsnett i kulvert under garasjegulvet. Alt vann føres fram til innkjørselen til feltet fra Sverre Hassels vei. Det anlegges fordrøyningsanlegg på parkeringsarealet nedenfor byggene. Det legges 250 mm ledning på strekk fra nordenden av feltet og fram til midten av parkeringskjelleren. Derfra legges 300mm fram til fordrøyningsanlegg.

### Plan for avfallsløsning

For de nye boligene, skal det tilrettelegges for bunntømte nedgravde containere som skal plasseres innenfor f\_ BRE. Løsningen blir felles for alle boenheter innenfor planen, samt 10 av de eksisterende boligene i nærområdet. Nedkast blir maksimalt 200 meter fra boligenes

inngangsdør. Forslag til plassering av nedkast er inntegnet i illustrasjonsplanen. Dersom de nærmeste naboene skal benytte anlegget, gir trapp fra nedre del av Sverre Hassels vei direkte atkomst til gatetun med nedkast.

## Energi

Det stilles krav til etablering av ny nettstasjon innenfor planområdet. Planområdet ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og vil ikke bli tilknyttet.

## Risiko og sårbarhet (ROS)

ROS-analyse følger planforslaget som eget vedlegg. Den konkluderes med at det er behov for tiltak i forhold til følgende:

- Overvannshåndtering ved styrtregn og urban flom
- Stabilitet og rasfare
- Kapasitet i kraft- og teleforsyningen
- Dokumentasjon av skole- og barnehagekapasitet
- Trafikksikkerhet
- Støv og støy
- Plan for beskyttelse av omgivelser i anleggsfasen

## VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

### Landskap

Planforslaget vil endre stedet fra skog til et bebyggt område, og slik endre opplevelsen av stedet. Areal som skal bebygges utgjør omtrent halvparten av et skogsparti. Skogsparti som ikke inngår i planen vil bli stående uberørt.



*Fjernvirkning med trær fra Elvegata*

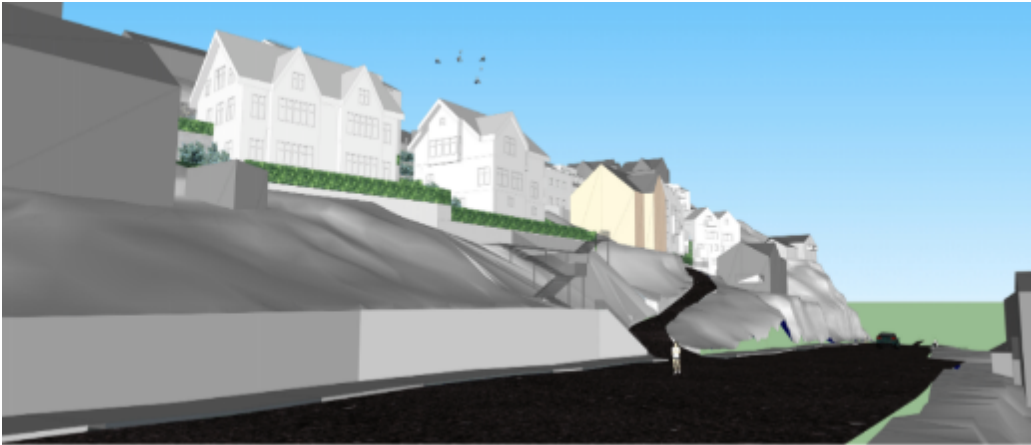


*Fjernvirkning uten fasadematerialer og trær fra Elvegata*

Planområdet ligger godt nede i åssiden, slik at en utbygging her ikke vil påvirke de store landskapstrekkene/ silhuetten av åsen, men åssiden vil bli mindre grønn. Eksisterende grønne områder som ikke skal bebygges, vil så langt det lar seg gjøre bevarer eller revegeteres. Planforslaget sikrer grønne uterom som binder planområdet sammen med eksisterende grønnstruktur, og det skal lages snarveg gjennom området.



*Nærvirkning med trær fra Byåsveien*



*Nærvirkning uten trær fra Byåsvegen*



*Nærvirkning fra Utsikten ved Fridtjof Nansen veg*

### **Stedets karakter/byform og estetikk**

Det er arbeidet med å tilpasse den nye bebyggelsen til omkringliggende bebyggelse, i tråd med områdets grunnstruktur, med atkomstveg langs kotene. Planforslaget innfører nye typologier i området, i form av rekkehus og leilighetsbygg. På grunn av det bratte terrenget er det først og fremst i fjernvirkningen man vil se planforslaget i sammenheng med øvrig bebyggelse på Dyrborg. Sett fra Elvegata, er åssiden preget av frittliggende volum, med grønne mellomrom, og det er en variasjon i farger og takformer. Den nye bebyggelsen blir inndelt i frittstående volum, om enn noe større en villaene rundt. For å tilpasse seg skalaen i nærområdet, er volumene underdelt. Terrenget på Dyrborg er bratt, og man finner i området store skjæringer og

støttemurer, særlig i forbindelse med veg. Det meste av den eksisterende bebyggelsen på Dyrborg har også høy sokkel. Det har vært et viktig element i planprosessen å søke å unngå høye murer. Dette er sikret dels gjennom plassering av bebyggelsen, dels gjennom krav i bestemmelsene om terrassering og behandling av skjæringer ved hjelp av materialbruk og beplantning. Planområdet har flott utsikt mot fjorden og resten av byen. Eksisterende bebyggelse ovenfor planområdet, vil ikke miste utsikt.

### **Geologi**

Planforslaget forutsetter noe sprengning/skjæring i berg. Det er lagt inn bestemmelse for å sikre tunnel ved eventuell sprengning. Geoteknisk og ingeniørgeologiskrapport viser at tiltaket er gjennomførbart.

### **Geografi**

Planområdet ligger gunstig til, med umiddelbar nærhet til kollektivtrafikk (metrobus, buss, trikk) og kort veg til sentrum og sosial infrastruktur. Det bratte terrenget gir noen utfordringer, men disse er håndtert i planforslaget.

### **Demografi**

Planforslaget innebærer en variasjon i både boligtypologi og størrelse, og kan derfor tilføre området beboere i ulike livsfaser. Dette er positivt.

### **Hensynssone Steinberget**

Snarveg til Dyrborgveien vil i helt øverste del gå inn i hensynssonen Steinberget. Snarvegen er tenkt utformet som gangbane/trapp som punktfunderes, slik at mest mulig vegetasjon bevares. Snarveien vil derfor ha liten konsekvens for hensynssonen.

### **Bygg med antikvarisk klassifisering**

I dagens situasjon står Byåsveien 38 (antikvarisk klasse C) alene, med en grønn bakgrunn. Byåsveien 38 vil bli liggende inne blant den nye bebyggelsen. Den nye bebyggelsen er trukket bort fra det eksisterende bygget, for at bygget fortsatt vil fremstå som et frittliggende punkthus.

Det foreslås å flytte Sverre Hassels vei 14 slik at det blir nabo med Byåsveien 38. I tillegg skal det etableres en tomannsbolig med tilsvarende historisk uttrykk ved siden av Sverre Hassels vei 14, slik at det blir en liten klynge med bygg som er typisk for området med grønne hager rundt mot Byåsveien. Disse vil fremstå tydelig i fjernvirkningene både sammen og hver for seg. Byantikvaren har i forbindelse med plansaken uttalt at Sverre Hassels vei 14 er å anse som et viktig kulturminne med bakgrunn i både bygningens arkitektoniske verdi og en del av det bygdekulturmiljøet. I tillegg er det en interessant personhistorie knyttet til eiendommen. Sverre Hassels vei 14 står i dag plassert midt i den framtidig hovedatkomsten til det nye prosjektet. Det er kun i dette området at renovasjon og innkjøring til P-kjeller kan løses. Huset er tidligere forutsatt revet, men det foreslås nå å flytte huset til ved siden av Byåsveien 38. I tillegg vil huset få tilgang til parkering i kjeller og direkte atkomst til snarveg ned til metrobusen.

Utvidelse av Sverre Hassels vei gjør at det må etableres en støttemur der det i dag er en skråning, vest for Sverre Hassels vei 3 (antikvarisk klasse C). Dette vil i mindre grad påvirke opplevelsen av bygget, som hovedsakelig er fra Byåsveien, da fasaden er sørvendt.

Opplevelsen av Sverre Hassels vei 5-11 (antikvarisk klasse B), Lindemanngården, er først og fremst fra Byåsveien. Bygget ligger svært nær veibanen, særlig det sørøstre hjørnet. Statens vegvesen har ønsket utvidelse av fortauet til 3 m. Foreslått løsning har en innsnevring til 2, 5 m ved Lindemanngårdens sørøstre hjørne, for å kunne gi dette en god utforming. Vestsiden av Lindemanngården er i dag en gårdsplass som benyttes til parkering, en bod, en skråning med villnis. Foreslått ny nedkjøring til Sverre Hassels vei 5-11 m.fl. vil gi opparbeidelse av veg og mur på tomten. Veg og mur vil opparbeides lengst vest på tomten, med god avstand til det eksisterende bygget. Løsningen vil bidra til en oppgradering av tomten, og gi en ryddig situasjon. Eksisterende bod må rives, og vil erstattes. Denne boden er fra nyere tid, og således ikke av antikvarisk verdi.

### **Naturmangfoldslovens (Kap II)**

Rambøll har gjennomført en vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet ved gjennomføring av tiltak på Dyrborg. Rapporten konkluderer med at sett fra et nasjonalt og regionalt nivå, vil utbygging av området ikke være spesielt konfliktfyllt i forhold til tap av naturmangfold. Sett fra et lokalt nivå, kan det være relevant å ta vare på lommer som dette skogholtet. Det foreslås å sikre at trær tas ned utenfor hekkesesong, og at jord fra området håndteres riktig for å hindre spredning av platanlønn. Dette er fulgt opp i bestemmelsene.

### **Rekreasjonsinteresse/folkehelse**

Selve utbyggingsområdet er i dag ikke i bruk til rekreasjon. Planforslaget gir opparbeidete uterom og lekeplasser, som vil kunne komme til gode for nye beboere og naboer. For nye beboere vil nærhet til parker, friområder, herunder Dyrborgskogen og Bymarka, og idrettsanlegg gi mulighet for rekreasjon og trening. Nærhet til sosial infrastruktur, servicefunksjoner og tjenester, skoler med mer bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange eller sykkel.

Planen vil medføre tryggere gangveger og fortau, som kan stimulere til økt gange og sykling også for beboere i nærområdet.

Uteområdene er skjermet for støy, og har gode solforhold tidlig på dagen. På grunn av tomtas plassering vil det være lite sol på ettermiddag. Det er søkt å kompensere for dette ved å gi alle beboere tilgang til takterrasser. Det er søkt å optimalisere solforhold for lekeklassene og det sikres et innendørs fellesareal.

### **Trafikkforhold**

Planforslaget vil bidra til tryggere, mer trafikksikker og bedre atkomst til både eksisterende og nye boliger fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Det skal opparbeides fortau langs Sverre Hassels vei og oppgradering av fortau langs Byåsveien. Etablering av p-kjeller gir trygg ferdsel på

områdets fellesarealer på bakkeplan. Ny snarveg mellom Dyrborgveien og Byåsveien, lokal snarveg fra det nye boligfeltet til metrobussholdeplassen, samt nye trapper mellom Sverdrups vei (Melandsøbakken) og Byåsveien, bidrar til tryggere og mer effektiv ferdsel til og fra kollektivtilbudet. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

### **Barns interesser**

Planområdet blir i dag ikke benyttet av barn og unge. Nytt planforslag vil bidra til gode uterom og trygge arealer for barn og unge. Trafikksikkerheten i nærområdet bedres, inklusiv skoleveg. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

### **Sosial infrastruktur, skole- og barnehagekapasitet**

Planforslaget har liten påvirkning på den sosiale infrastrukturen.

### **Universell utforming**

De nye boligene vil bli utformet i tråd med krav som stilles i TEK17, inkludert atkomst og fellesarealer. Utbedringene som gjøres på veier og fortau i området er forbedringer med tanke på universell utforming, selv om det bratte terrenget begrenser hva som er mulig. Konsekvensene av planforslaget vurderes som positive.

### **Energibehov, energiforbruk**

Bebyggelsen utføres i henhold til krav i TEK 17. Energibehov og energiforbruk forventes å ikke avvike fra tilsvarende ny bebyggelse. Området ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og vil derfor ikke tilknyttes dette. Restkapasitet i eksisterende el-tilførsel er ikke tilfredsstillende, og det stilles derfor krav til etablering av ny nettstasjon før utbygging.

Prosjektet er meldt inn som et BREEAM- prosjekt og flere alternativer til energiforsyning vil utredes for å nå kravene knyttet til sertifiseringen. Fram til innsendelse av rammesøknad vil det også utredes ulike tiltak for å spare energi og eventuelt produsere energi. Både bergvarme og solceller på tak kan være mulige løsninger her. Leilighetsbyggenes geometri og plassering inn mot terreng gjør at noen av leilighetene vil kunne nå energiklasse B og dermed innfri krav til grønne lån. Det registreres ingen negative konsekvenser med hensyn til energibehov eller energibruk.

### **ROS**

Gjennomført ROS-analyse avdekker behov tiltak/krav tilknyttet:

- Løsninger for slukking og rømning. Det skal sikres fremkommelighet for slukkebil.
- Tilstrekkelig siktforhold og trygg av- og påkjøring til planområdet.
- Fortau langs Sverre Hassels vei og utvide/oppgradere fortau langs Byåsveien.
- Overvannshåndtering. Dette løses ved en kombinasjon av fordrøyning/innfiltrering.
- Sikringstiltak mot skred.

Samlet vurdering er at planområdet er tilstrekkelig egnet for planlagte tiltak, med de tiltak som er sikret i planforslaget for å unngå mulige uønskede hendelser.

## **Gjennomførbarhet**

Området forutsettes utbygget i ett byggetrinn. Behov for sprengning og hvordan dette skal gjennomføres må avklares med tunneleier, som er Cecilienborgtunnelen. Byggefasen kan på grunn av terrenget bli utfordrende, og det er derfor medtatt i bestemmelsene at plan for gjennomføring skal innsendes allerede ved søknad om tiltak. Planforslaget forutsetter at private må avstå noe eiendom for å utvide felles atkomstvei og fortau. I byggefasen må det leies noe areal av naboeiendommene på nedsiden av Sverre Hassels vei til midlertidig anleggsområde langs felles atkomstveg.

## **Endringer fra gjeldende planer**

Grøntarealet i KPA, som det nå bebygges på, kan sies å være erstattet i planen av det nye offentlige turdraget, som er lagt inn for å sikre snarvegen til Dyrborgveien. Det er videreført bestemmelse fra r0426 som skal sikre avklaring med eier av veitunnel (E6) førsprengning.

Gjeldende reguleringsplan, R0224a, har vært tema i mange naboinnspill. Gjeldende plan r0224a tilrettelegger for 47 nye boenheter. Planforslaget tilrettelegger for maksimalt 60 nye boenheter. Gjeldende plan har en gjennomgående veg med en stor forstøtningsmur mot øst. I planforslaget er vegen erstattet av en parkeringskjeller, og det er foreslått rekkehus/eneboliger mot øst, som begrenser høye murer. Sammenlignet med gjeldende plan ligger planforslaget jevnt over ca. en etasje høyere, det betyr på omtrent samme høyde som tillatte trappehus i gjeldende plan. I nord er avviket nærmere to etasjer. Videre stilles det krav om saltaksform i planforslaget, slik at man får en lavere gesimshøyde. Eksisterende plan har hovedsakelig bebyggelse mot vest. Planforslaget har bebyggelse både mot vest og øst, med et uteoppholdsareal mellom bebyggelsen. Gjeldende plan har krav om 1,5 p-plasser pr enhet. Ved 47 enheter vil dette si ca. 70 p-plasser. Planforslaget krever minimum 0,5-maks 1,0 p-plasser pr enhet, som ved 60 enheter vil utgjøre 30-60p-plasser. Det er en endring fra gjeldende plan, men faktisk antall parkeringsplasser vil gå ned.

## **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Kommunen vil være ansvarlig for drift og vedlikehold av Sverre Hassels vei. Kommunen vil være ansvarlige for drift og vedlikehold av den offentlige snarvegen mellom Byåsveien og Dyrborgveien og offentlig friareal benevnt o- T1 i planforslaget. Noen av arealene er i dag privat grunn som skal overtas av kommunen ved ferdigstilling. Deler av snarvegen vil munne ut i gatetunet og denne delen vil driftes og vedlikeholdes av sameiet.

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

Planforslaget legger opp til etablering av nye boliger i et sentralt område avsatt til boligbygging og fortetting. Fortetting i bynære områder i tilknytning til kollektivknutepunkt og/eller linjer med miljøvennlige transportalternativer vil være et viktig bidrag til bærekraftig byutvikling, og står sentralt i kommunens strategi for å oppnå nullvekstvisjonen. I Trondheim finnes bare et fåtall områder som scorer like høyt som planområdet på måloppnåelse i forhold til nullvekst.



Planforslaget innebærer videre en oppgradering av forholdene for myke trafikanter, og en snarveg for hele nærområdet til metrobussholdeplass. Dette kan gjøre det enklere både for nye og eksisterende beboere   gå, sykle eller kj re buss, i stedet for å bruke bilen.

### **Avveining av virkninger**

Forslaget er i tråd med overordnede føringer, og ut i fra vurderingene mot nullvekstmålet er det et riktig sted for boligfortetting.

Rapporten om naturmangfold konkluderer med at det i et lokalt perspektiv kan være negativt at deler av skogen blir utbygd. Det er formildende at over halvparten av skogsbeltet blir stående.

Det er nærhet til både sentrum og rekreasjonsområder via gange, sykkel eller kollektivtransport. Snarveg til metroholdeplass og gode løsninger for sykkelparkering på inngangsplanet vil gjøre det enkelt å velge buss og sykkel som reisemiddel.

Uterommene vil være st yskjermet, men det er vanskelig å oppfylle krav om sol på ettermiddag, på grunn av tomtas orientering. Det er søkt å kompensere for dette gjennom plassering av takterrasser, et innendørs fellesareal samt at solforhold for lekeplasser er søkt optimalisert.

Prosjektet balanserer forholdet mellom fortetting og tilpasning til eksisterende bystruktur og miljø. Det er gjort tiltak for tilpasning til området, og disse er sikret i bestemmelsene. Høyder er tilpasset naboer i vest, slik at de ikke skal miste utsikt. Nærområdet få bedre trafikkikkerhet, særlig for myke trafikanter ved opparbeidelse av fortau og snarveger. Med ny nedkjøring fra Sverre Hassels vei vil flere av naboeiendommer få en bedre biladkomst, særlig på vinteren.

Samlet sett er virkningene av planforslaget overveiende positive.

### **Planprogram/krav om konsekvensutredning**

Planforslaget er hovedsakelig i tråd med overordnet plan og medfører ingen vesentlige samfunnsmessige konsekvenser som tilsier at planforslaget faller inn under krav i forskrift om konsekvensutredning.

### **Planlagt gjennomføring**

Byggeprosessen vil bli igangsatt n r planen er endelig vedtatt.

## **PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL**

### **Medvirkningsprosess**

NORCONSULT og Trondheim kommune avholdt oppstartmøte den 10.06.16. Kunngjøring av oppstart av planarbeid ble annonsert i Adresseavisen 25.10.16, med frist for innspill 16.11.16. Varsel om oppstart ble sendt til berørte naboer, gjenboere og myndigheter per post og e-post, datert 25.10.16. Det ble avholdt nabomøte 22.11.16. Planforslaget ble sendt ut til berørte parter 25.04.17, med frist for innspill innen 19.05.17. Det ble avholdt flere arbeidsm ter med

byplankontoret. Komplette planforslag ble innsendt 16.11.17, men ble ikke ansett som komplett av byplankontoret. Det er senere komplettert i flere runder. TAG arkitekter overtok som plankonsulent 01.01.2018. Det er avholdt arbeidsmøter med byplankontoret 05.09.2018, 24.10.18, 27.06.2019, 11.09.2019, 07.10.2019. Byantikvaren deltok 24.10.18. Etter avtale med byplankontoret ble de nærmeste naboene i øst varslet på nytt, og tilbudt møte med plankonsulent og tiltakshaver. Følgende naboer ble tilskrevet 08.02.2019: Byåsveien 38, 46B, 48, 50, Sverre Hassels vei 3, 5-11. 15 og 17. Det ble avholdt møter med eiere av Byåsveien 38, Byåsveien 50, Sverre Hassels vei 3, Sverre Hassels vei 5-11 (Lindemanngården) og Sverre Hassels vei 15. Løsninger for atkomstveg og utvidelse av fortau ble justert på bakgrunn av disse møtene. Det kom ingen nye formelle innspill i denne runden. YME arkitekter overtok som plankonsulent 01.03.2021, da reguleringsarkitekt byttet firma fra TAG arkitekter til YME arkitekter. Det er arbeidet videre med planforslaget, og det har vært løpende dialog og flere arbeidsmøter med kommunen og Byantikvaren. Detaljreguleringen ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring 03.12.2022. Det ble avholdt et møte med kommunen 17.01.2023. I mai 2023 kom det et nytt notat fra Byantikvaren angående Sverre Hassels vei 14. Det ble avholdt nytt møte med Byantikvaren angående form på tak og bevaring og flytting av Sverre Hassels vei 14 den 06.07. 2023. For å sikre trygg skolevei ble det varslet en mindre utvidelse av planavgrensningen den 22.09.23.

### **Sammendrag av merknader med kommentarer**

Det kom 31 innspill til planen fra private og 8 innspill fra offentlige instanser. Det høye antall innspill skyldes delvis at det har vært flere varslingsrunder, samt at det har vært et stort engasjement hos naboene. Alle innspill er svart ut i et eget vedlegg. Hovedsakelig har de private innspillene handlet om trafiksikkerhet/trafikkavvikling, skoleveg, steds karakter, tetthet/typebebyggelse, høyder/utsikt, samt grunnforhold. De offentlige innspillene handler i all hovedsak om utforming, utnyttelse og trafikk.

Følgende endringer og suppleringer er gjort siden forrige gang reguleringsforslaget lå ute til offentlig ettersyn og var på høring:

- Krysset Byåsveien/Sverre Hassels veg er omarbeidet i samråd med Trøndelag fylkeskommune. Senterlinjen er justert til maks stigning 7 %. Maks stigning er i underkant av 14 %. Krysset er strammet inn. Vegen er senket frem mot krysset.
- Gjennomkjøring fra Sverre Hassels veg til Sverdrups veg stenges for biltrafikk. Det blir kun gjennomgang for gående og syklende. Dette sikrer at man unngår økt trafikkbelastning i Sverdrups vei. Det vil også hindre trafikkfarlige situasjoner ved kjøring i den bratteste delen av bakken på vinterstid.
- Sverre Hassels veg reguleres offentlig.
- Atkomst til eiendommene bnr. 421/260, 261 tas ut av planen.
- Nødvendige tiltak for å sikre trygg skoleveg er sikret i bestemmelsene, enten elevene herfra skal til Ila eller Åsveien skole. Dersom Ila blir skole, må det etableres en trygg krysning av Bergsligata. Dersom Åsveien blir skole, så må det på plass en trygg krysning av Sverre Hassels vei og utvidelse av fortau langs vestre side av Byåsvegen.
- Både rekkehus og leilighetsbyggene vil få saltak, det er sikret som krav i bestemmelsene.

- Sverre Hassels veg 14 foreslås i samråd med byantikvaren bevart og flyttet til tomt ved siden av Byåsveien 38. En ny tomannsbolig med tilsvarende historisk uttrykk plasseres ved siden av, for å dempe fjernvirkning.
- Det foreslås endringer i bestemmelsene for å sikre god utforming av bygg og høyder, blant annet ved krav om sprang i fasadene og at plan for fasadematerialer og fargebruk skal utarbeides i samråd med byantikvaren.
- Krav i bestemmelsene sikrer at terrenget blir terrassert og at rekkverk på takterrasser skal være transparent.
- Det blir ikke en sammenhengende offentlig snarveg fra metroholdeplass i Byåsveien til Dyrborgvegen. Planforslaget legger opp til en snarveg fra Byåsvegen til Dyrborgveien, som delvis går over offentlig og delvis felles grunn. Det vil si at deler av turvegen går gjennom det nye byggeområdet. Det er krav i bestemmelsene om utforming av snarveg, med sitteplasser og belysning.
- Bestemmelser er oppdatert slik at det er samsvar mellom anbefalinger i støyrapporten og krav i bestemmelsene. Det tillates at støynivå overskrider grenseverdiene under forutsetning av det gjøres avbøtende tiltak.
- Rapport for vurdering av luftkvalitet er utarbeidet av Brekke & Strand. Den konkluderes med at ny bebyggelse vil ligge i hvit sone og at luftkvaliteten ikke påvirkes av at skog fjernes i et så lite område som det dreier om her.
- Areal med skog som hogges kan antas er det samme som det ubebygde tomtearealet, altså ca. 8 daa. Skogen i dette området har ifølge NIBIO sine kart middels bonitet som gir et utslipp på 20,3 tonn CO<sub>2</sub> per daa. Det gir et CO<sub>2</sub> utslipp på (20,3 x 8 = )162,4 tonn for fjerning av trærne i dette området.
- Det illustrerte materiale har økt med ca. 200m<sup>2</sup> BRA. Dette skyldes at det har kommet til en del overbygd areal for å skjerme uteoppholdsarealene for helikopterstøy, mer sykkelparkering og noen mindre justeringer av bebyggelsen.
- Gesimshøyder er justert i tråd med at det blir saltak. Samlet høyde er ikke økt.
- Minimumskrav til antall boenheter er tatt inn i bestemmelsene.
- Minimumskrav til bilparkering er nedjustert fra 0,8 til 0,5 plasser per enhet/70m<sup>2</sup> BRA
- Krav til sykkelparkering er økt fra 2 til 2,5.
- Nye boliger skal ha bunntømte nedgravde containere som skal plasseres innenfor f\_ BRE. Løsningen blir felles for alle boenheter innenfor planen, samt 10 av de eksisterende boligene i nrområdet. Dersom de nærmeste naboene skal benytte anlegget, gir trapp fra nedre del av Sverre Hassels vei direkte atkomst til gatetun med nedkast.
- Prosjektet er meldt inn som et BREEAM prosjekt og flere alternativer til energiforsyning vil utredes for å nå kravene knyttet til sertifiseringen. Både bergvarme og solceller på tak kan være mulige løsninger her. Leilighetsbyggenes geometri og plassering inn mot terreng gjør at noen av leilighetene vil kunne nå energiklasse B og dermed innfri krav til grønne lån.
- Jorddybde for trær og busker er sikret i bestemmelsene.
- Utforming av trapper og snarveger med hensyn til vintervedlikehold.

- Alt overvann fra feltet samles i ledningsnett i kulvert under garasjegalvet og sendes videre til fordrøyningsanlegg.

### **Avsluttende kommentar**

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