

# Saksframlegg

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

Arkivsaksnummer: 2023/8465

### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Dyrborg, gnr/bnr 421/272 og 422/228 m.fl. ut til offentlig ettersyn på nytt, samtidig som det sendes på ny høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket YME Arkitekter, datert 16.012021, sist endret 11.12.2023, i bestemmelser sist endret 19.02.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 19.02.2024.

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

### Saken gjelder

Forslaget til reguleringsplan er utarbeidet av YME Arkitekter som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Dyrborg panorama AS.

Planforslaget legger til rette for variert boligbebyggelse i en bratt østvendt skråning. Hensikten med planen er å oppnå et utbyggingskonsept som er bedre tilpasset stedet og terrenget og som øker utnyttelsen sammenliknet med gjeldende regulerings plan. Hovedutfordringene i planarbeidet har vært å finne en god balanse mellom fortetting i bratt terreng og hensyn til steds karakter, virkninger for omgivelsene og trafiksikkerhet.



Plankart



Illustrasjon av byggestruktur

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Saksframlegg – arkivsak Dyrborg, gnr/bnr 421/272 og 422/228 m.fl., detaljregulering (20/52)

## Bakgrunn

Planforslaget var på offentlig ettersyn og høring i 2022. Bygningsrådets behandling av 11.01.2022 og andre i 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, trafikksikker skoleveg til Åsveien skole, redusert bilatkomst fra Byåsvegen, bredde på Sverre Hassels veg, luftkvalitet, støy, utforming av renovasjonsløsning, snarveger, utforming av tak og bevaring av Sverre Hassels veg 14.

Merknadene har ført til endringer i prosjektet, hvor de viktigste endringene er:

- Endring i typologi og utforming.
- Sverre Hassels vei 14 bevares og flyttes ved siden av Byåsveien 38.
- Alle volum har fått saltak.
- Optimalisering av veigeometri og sikt for utkjøringen fra Sverre Hassels vei
- Utbedring av skolevei, ved utvidelse og oppgradering av fortau fra Sverre Hassels vei til Sverdrups vei
- Gjennomkjøring mellom Sverre Hassels vei og Sverdrups vei stenges.
- Økt høyde i parkeringskjeller
- Mer plass til sykkelparkering
- Endres fra 2 plasser per enhet til 2,5. 7% til lastesykkel.
- Redusert antall enheter (89 ved oppstart, 52 til ny høring, sikret maks 60 min. 50 leiligheter
- Overbygd uteoppholdsareal mot helikopterstøy.
- Sammenhengende offentlig turveg helt fra Byåsveien fram til Dyrborgveien, er tatt ut siden forrige gang planen var på offentlig ettersyn og høring.

## Forholdet til gjeldende planer

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er størstedelen av området definert som boligbebyggelse. En liten del omfatter framtidig grønnstruktur i KPA12-24. Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde kollektivåre. KPA stiller krav om minimum 6 boliger per dekar i kollektivåre.

Gjeldende reguleringsplan r0224a, vedtatt 3.7.2001, gir en utbygging på 47 boenheter. Gjeldende plan har lagt atkomsten på en måte som krever høye støttemurer, noe som er én av grunnene til at forslagsstiller ønsker å lage en ny plan.

## Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger opp til variert boligbebyggelse, med leilighetsbygg, rekkehus og tomannsboliger. Bebyggelsen legges på begge sider av et felles uterom, med grønne areal og utsyn imellom bygningsvolumene.



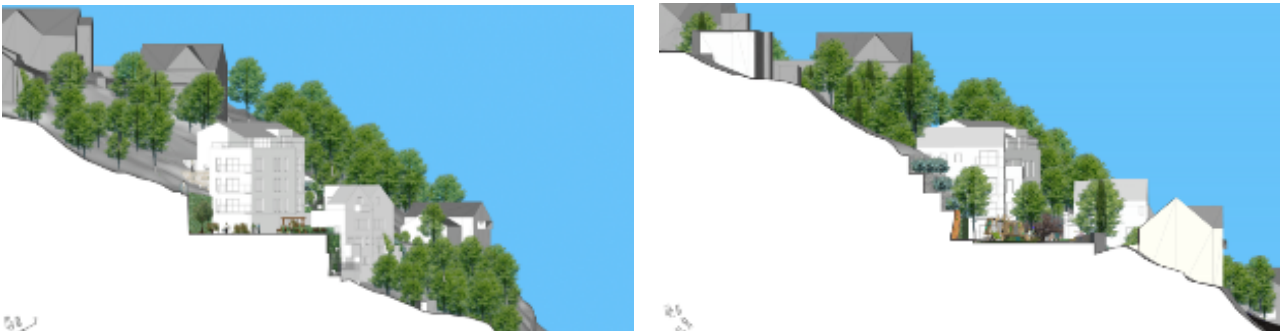
*Illustrasjon av areal over parkeringslokk*

Sverre Hassels vei forlenges med et felles gatetun og det bygges på begge sider av dette. Bilparkering legges under lokk. Det blir et tilnærmet bilfritt oppholdsareal og atkomst for myke trafikanter oppe på lokket. Det blir kun kjøring for tilbringertjenester og nyttekjøretøy som brann- og redning. Arealet er ikke regnet med i uteromsregnskapet.

Rekkehus og eneboliger foreslås lagt nærmest Byåsveien, for å skjerme utearealer og øvrig bebyggelse for støy, samt at p-kjellers sidevegg i størst mulig grad blir tildekket.

Leilighetsbyggene er lagt med trapping oppover i terrenget. Leilighetsbyggene foreslås med saltaksform, for at de skal passe i området. Boenhetene får i hovedsak utgang på terreng.

Terrassene skal benyttes til oppholdsareal. Det skal etableres trapper for å forbinde de ulike nivåene i utearealet. Bygningsvolumene er delt opp i mindre komponenter.



*Illustrasjon av terrassering*

Maksimum samlet bruksareal skal ikke overstige BRA=7100m<sup>2</sup>. Dette gir en utnyttelse på 70% BRA. Krav i bestemmelsene sikrer minimum 50 og maksimum 60 antall boenheter. 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. 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>.

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>.

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 70 m<sup>2</sup> BRA. Minimum 80% av sykkelparkering skal være under tak. 7% skal være tilpasset lastesykkel. Det skal etableres rom for sykkelvedlikehold og vaskemuligheter.

Deler av Sverre Hassels vei foreslås utvidet og opparbeidet med fortau. Deler av Sverre Hassels veg og deler av atkomstarealet i det nye området reguleres som et gatetun. Dekket over P-kjeller er kjørbart, og skal bare benyttes til hente-bringetjenester og varelevering.

Krysset Sverdrups vei (videre omtalt som Melandsøbakken) og Sverre Hassels vei er et utfordrende kryss per i dag. Melandsøbakken er svært bratt. For å kunne benytte Sverre Hassels vei som atkomst til planområdet, må den 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.

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 dermed lys fra flere sider.

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.

Planen forutsetter en offentlig snarveg fra metroholdeplass i Byåsveien opp til gatetunet, via en trapp. Det forutsettes også en offentlig snarveg fra gatetunet oppover til Dyrborgveien.



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

Byåsvegen 26B får i planforslaget ny kjøre- og gangatkomst via Sverre Hassels vei. Boligen kan også få tilgang til parkeringsplass i parkeringskjelleren.

Vann- og avløpsledninger vil gå gjennom parkeringsgarasjen. Det er vanskelig å legge ledninger på nedsiden av feltet, da det her ligger private tomter. Det anlegges kummer i garasjen for levering til brannvann og forbruksvann. Brannvann trekkes opp og over dekket på parkeringskjeller 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. Alle interne spillvannsledninger legges med diameter på 160 mm.

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.

### **Virkninger**

Det er dårlige solforhold på vinterstid i området. Men utsiktsforhold er gode og området ligger sentrumsnært. Planområdet har flott utsikt mot fjorden og resten av byen. Eksisterende bebyggelse ovenfor planområdet, vil ikke miste utsikt.

Denne delen av Byåsen er et karakteristisk småhusområde, med villabebyggelse med stor variasjon i fargebruk og utforming. Ny bebyggelse vil bryte noe med steds karakteren i området når det gjelder struktur og skala. For å tilpasse seg skalaen i nærområdet, er volumene underdelt og det legges opp til saltak. Det er lagt vekt på å unngå høye murer.





*Fjernvirkning uten trær sett fra Elvegata*

Areal som skal bebygges utgjør omtrent halvparten av et skogsparti. Skogsparti som ikke inngår i planen vil bli stående uberørt. 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. Planforslaget sikrer grønne uterom som binder planområdet sammen med eksisterende grønnstruktur, og det skal lages snarveger.

Da planområdet ligger i en bratt skråning, vil det måtte etableres mange forstøtningsmurer mellom bebyggelsen. Det er jobbet med å begrense høyde på murene, slik at de trappes gradvis ned mellom bebyggelsen.

På bakgrunn av at planområdet har lite tilgang på sol, er det lagt opp til en del takterrasser. Det er kort avstand fra eksisterende bebyggelse til ny bebyggelse, og bokvalitet for eksisterende boliger vil kunne bli påvirket.

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

Planområdet ligger gunstig til, med umiddelbar nærhet til kollektivtrafikk (metrobus, buss, trikk) og kort veg til sentrum og sosial infrastruktur.

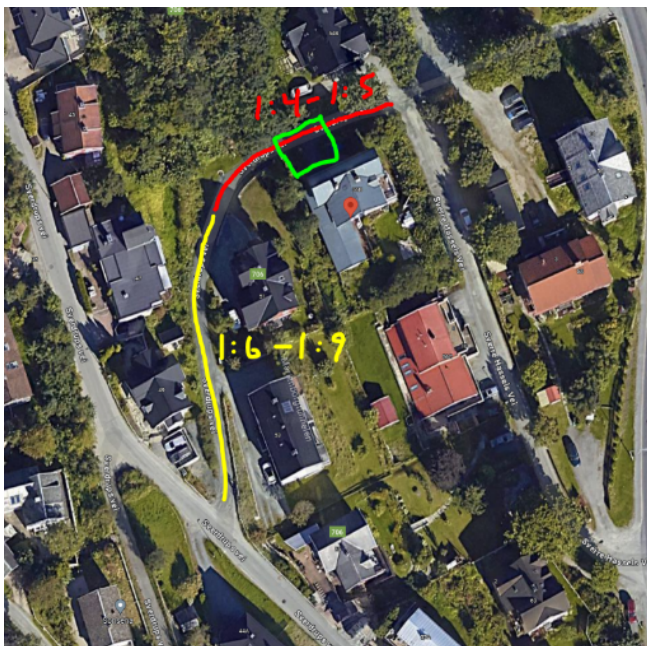
Sverre Hassels vei 14 må flyttes. Den blir isteden nabo med Byåsveien 38. Det skal etableres en tomannsbolig med tilsvarende historisk uttrykk ved siden av Sverre Hassels vei 14, slik at det blir en liten klynge med bygg som er typisk for området med grønne hager rundt mot Byåsveien.

Utbygging av området vil ikke være spesielt konfliktyllet i forhold til tap av naturmangfold. Men det sikres at trær tas ned utenfor hekkesesong, og at jord fra området håndteres med tanke på å hindre spredning av platanlønn.

Planforslaget vil bidra til tryggere, mer trafikksikker og bedre atkomst til både eksisterende og

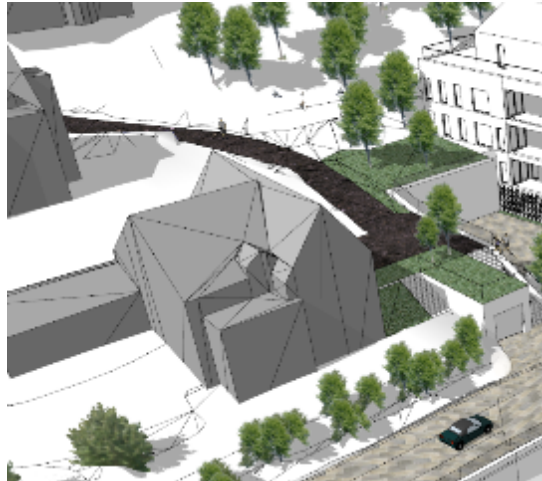
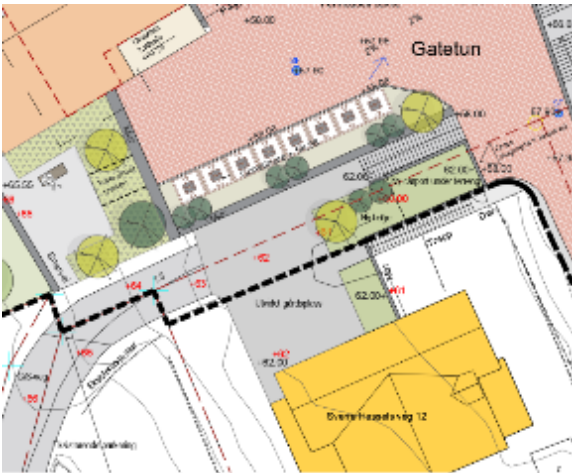
nye boliger fra Byåsveien via Sverre Hassels vei. Det skal opparbeides fortau langs Sverre Hassels vei og oppgradering av fortau langs Byåsveien. Ny snarveg mellom Dyrborgveien og Byåsveien, snarveg fra det nye boligfeltet til metrobussholdeplassen, samt nye trapper mellom Sverdrups vei (Melandsøbakken) og Byåsveien, bidrar til tryggere og mer effektiv ferdsel til og fra kollektivtilbudet. Trafikksikkerheten i nærområdet bedres, inklusiv skoleveg.

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.



*Kart som viser stigningsforhold*

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). Følgende illustrasjon viser en mulig parkerings og garasjeløsning for Sverre Hassels veg. Det er sikret som krav i bestemmelsene at det skal opparbeides en ny parkeringsplass for denne eiendommen.



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

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 å gå, sykle eller kjøre buss, i stedet for å bruke bilen.

## Vurdering

Reguleringsforslaget anses klar for ny behandling, med de endringer og suppleringer som er gjort siden forrige gang reguleringsforslaget lå ute til offentlig ettersyn og var på høring. 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.

Innsigelser som kom i 2022 er ikke formelt avklart. Det tas sikte på innsigelser kan avklareres gjennom ny høring.

Til sluttbehandling vil det bli vurdert om de offentlige snarvegene som er foreslått i planen nå, skal gjøres om til felles areal.

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil være ansvarlig for drift og vedlikehold av Sverre Hassels veg.

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. Deler av snarvegen vil kunne ut i gatetunet og denne delen vil driftes og vedlikeholdes av sameiet.



## Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 26.02.2024

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
Byplansjef

Synøve Tangerud  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg som følger den politiske saken**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan

### **Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring**

- Vedlegg 5: Innspill med tilsvar
- Vedlegg 6: Illustrasjoner
- Vedlegg 7: Notat skoleveg
- Vedlegg 8: Notat naturmangfold
- Vedlegg 9: Luftkvalitetsrapport
- Vedlegg 10: Trafikkanalyse
- Vedlegg 11: Støyrapport
- Vedlegg 12: Geoteknisk rapport
- Vedlegg 13: VA- notat
- Vedlegg 14: Ingeniørgeologisk rapport
- Vedlegg 15: Forurenset grunn, datarapport
- Vedlegg 16: Ros- analyse
- Vedlegg 17: Brann- notat