FROST EIENDOM

Teglgården
Hornebergvegen 7A
7038 Trondheim

(+47) 73 96 97 00
eiendom@frost.no
www.frost.no

Ref.: arkivsak 2023/9903

Dato: 26.2.2026

Kyvannsvegen 34, krav om gangareal

I forbindelse med innsending av reguleringsforslag for Kyvannsvegen 34, har byplankontoret stilt krav om opparbeidelse av fortau langs Kyvannsvegen, fram til trikkeholdeplass og kryss ved Sigrid Johansens veg. Det vil si en strekning på ca. 450 meter. Fortauet er ikke regulert pr i dag. Byplankontoret viser til § 4.3 i KPA, som sier følgende om ny bebyggelse og krav til gangareal. Konkret viser tilbakemeldingsbrevet til at Kyvannsvegen betjener mer enn 30 boliger, og følgelig må det opparbeides separat areal for gående.

> § 4.3 Før det kan godkjennes ny bebyggelse innenfor tettstedene skal det være sikret tilfredsstillende helårs gangareal til nærmeste holdeplass og skole. For tiltak med inntil 1000 m^2 BRA kan krav om opparbeidelse av gangareal begrenses til tomtas utstrekning.
>
> *Der en adkomstveg betjener mer enn 30 boliger bør det være et eget areal for gående.*
>
> (*hentet fra KPA 2022 – 2034*)

Formuleringen i KPA er ikke entydig, noe som også saksbehandler tydelig er klar over. Saksbehandler velger å vise til at lokalvegen har »mer enn 30 enheter». Dette er isolert sett en riktig vurdering, da det er registrert 90 boenheter som har adresse Kyvannsvegen, i den delen fra trikkeholdeplassen og oppover. Begrensningen på 30 enheter er imidlertid en retningslinje, og ikke en bestemmelse. Det blir ut fra dette resonnementet feil å hevde at etablering av separat gangareal er et krav i KPA.

Opparbeidelse av et separat gangareal iht. til normal kommunal standard på en strekning på 450 meter, vil koste mellom 25 – 30 mill. (tall basert på prosjekter i kommunal regi i Trondheim). Det vil si at etablering av et slikt system langs Kyvannsvegen vil koste ca. 1.5 mill. pr boenhet, eller 15.000 kr pr kvm boligareal. For å sette dette i perspektiv, så er den dyreste samlede infrastrukturen som er registrert i Trondheim pr nå, på 6.000 kr pr kvm boligareal (KPI-justert), på Lade (tall hentet fra Masteroppgave NTNU 2025). Et slikt opparbeidelseskrav/rekkefølgekrav vil derfor i praksis bli et byggeforbud, noe som ikke er tillatt, jfr PBL § 3.1.

Kravet vil også være i strid med lovens krav til forholdsmessighet. Dvs. at prosjektet skal ikke dekke en større andel av kostnadene enn det det forårsaker i form av belastning på infrastrukturen. Det vises i så måte til Frithjof-dommen fra Oslo, som tydeliggjør dette på en god måte. Kyvannsvegen 34 foreslår 20 nye boenheter. Pr dato har 90 boligenheter adresse til Kyvannsvegen fra trikkeholdeplassen og opp (hentet fra AI-søk 24.02). Det nye prosjektet vil etter utbygging utgjøre ca. 18% av totalbelastningen på vegen (sett bort fra gjennomgangstrafikk). Slik vi ser det, med

bakgrunn i overnevnte dom, ikke være rettslig grunnlag for å velte et slikt krav i sin helhet over på utbyggingsprosjektet.
Vi stiller også spørsmål om plankontorets realitetsvurdering av dagens klart mest brukte skoleveg, Gløttrenna. Gløttrenna brøytes ikke, men fungerer som områdets mest brukte skoleveg. Befaringer og fotodokumentasjon viser at barna bruker turstien, selv om det er snø. Den generelle bruken av gløttrenna er så omfattende, at stien tråkkes opp umiddelbart etter snøfall. Eller evt. at det kjøres med tråkkemaskin, som gir samme effekt.

Byplankontoret kommenterer heller ikke at de minste barna i dette området uansett har rett på skoleskyss. Etter vår oppfatning er Gløttrenna et veldig godt alternativ som skoleveg, og dette dokumenteres allerede gjennom omfattende bruk. Plan og bygningslovens nødvendighetskrav er derfor vanskelig å argumentere med her.

Kommunen har anbefalt planoppstart i denne saken. Dersom plankontoret allerede ved oppstart mente at det måtte bygges separat gangareal langs hele Kyvannsvegen, måtte en slik sentral planpremiss vært formidlet allerede da. Det er ikke gjort. Tvert om er det skriftlig formidlet at fortau må reguleres inn langsmed tomten. I tilbakemeldingen fra plankontoret datert 18.02 kan det framstå som de mener at det er økningen fra opprinnelig foreslåtte 16 enheter, til 20 enheter, som utløser dette kritiske rekkefølgekravet. Vi stiller oss helt uforstående til at 4 nye enheter, målt opp mot 90 eksisterende boenheter, skulle tilsi at det må bygges et anlegg til inntil 30 mill. Hvis plankontoret mente det var en reell risiko for å utløse et rekkefølgekrav på dette nivået, burde myndigheten ha avvist forslag til planoppstart. Det er åpenbart at et lite prosjekt, med en slik kostnadsovervelting , ikke vil være i tråd med plan- og bygningslovens § 3.1

> Planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig.

(*hentet fra plan og bygningsloven § 3,1*)

Ikke minst vil det også ha vært nødvendig å stille krav om at fortauet da måtte reguleres i sin helhet. I og med at fortauet ikke er regulert, er det heller ikke mulig å bygge et slikt fortau. Vi kan ikke legge skjul på at vi oppfatter dette rekkefølgekravutspillet som en form for press, for å redusere prosjektets størrelse, og fordi man mangler andre gode faglige og juridiske argumenter.

Avslutningsvis vil vi igjen minne om kommunaldepartementets brev av 15.09.2025, hvor kommunene sterkt oppfordres til å bistå til økt boligbygging og raskere framdrift. Denne tomten er svært godt egnet til familieboliger, og sammenlignet med andre rekkehusprosjekter i byen, har den også en helt ordinær tetthet. Og prosjektet kan realiseres raskt, til en fornuftig pris.