

## Saksfremlegg

---

### Detaljregulering av Dyrborg, r20160037, Offentlig ettersyn

---

Arkivsak 20/52

#### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av *Dyrborg* ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Før sluttbehandling skal følgende innarbeides i planforslaget:

1. Bebyggelse mot øst, rekkehus og eneboliger i rekke, skal utformes med fullt saltak mot øst, med møneretning på tvers av terrenget (øst-vest) for å bryte ned inntrykket av en sammenhengende horisontal bebyggelse i fjernvirkningen. Det skal være tillatt med takterrasse på deler av saltaket som vender mot vest.
2. Avkjøring fra Byåsveien til boliger i gnr/bnr 421/ 260 og 421/263 stenges. Disse eiendommene skal få rettigheter til adkomst og renovasjon som reguleres i planen.
3. Renovasjonsløsning skal være felles for flere eiendommer i tilknytning til planområdet. Dette må ivaretas til sluttbehandling. Det skal konkretiseres hvem denne skal gjelde for.
4. Rekkefølgekrav om opparbeiding av offentlig snarvei fra metroholdeplassen, opp langs planområdet og helt opp til Dyrborgveien.
5. Det må sikres flere parkeringsplasser til sykkel.
6. Planområdet må utvides for å sikre midlertidig areal til gjennomføring i bygge- og anleggsfasen.

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

#### Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av YME Arkitekter AS som plankonsulent på vegne av forslagsstiller Dyrborg Panorama.

Planforslaget har som hensikt å tilrettelegge for variert boligbebyggelse i en bratt østvendt skråning. Nytt planinitiativ skyldes et ønske om å gi mulighet for et utbyggingskonsept med bedre tilpasning til stedet og terrenget, og samtidig øke utnyttelsen sammenliknet med gjeldende 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 og illustrasjon av planområdet i fugleperspektiv*

### **Forholdet til gjeldende planer**

Planforslaget er for store deler av planområdet i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er størstedelen av området definert som boligbebyggelse. En liten del av eiendommen 421/272 omfatter framtidig grønnstruktur i KPA12-24. Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde kollektivåre, hvor KPA stiller krav om minimum 6 boliger per dekar.

Gjeldende reguleringsplan r0224a, vedtatt 3.7.2001, gir en utbygging på 47 boenheter. Gjeldende plan har lagt adkomsten 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**

Det planlegges for ny variert boligbebyggelse, ordnet langs et felles uterom, med grønne rom og utsyn imellom bygningsvolumene. Rekkehus og eneboliger foreslås lagt mot Byåsveien i øst, for å skjerme utearealer og øvrig bebyggelse for støy, samt at p-kjellers sidevegg i størst mulig grad kan tildekkes. Leilighetsbyggene er lagt mot vest, med noe trapping oppover i terrenget.

Boenheter får i hovedsak utgang på terreng. Terrassene skal benyttes til oppholdsareal, og det skal tilstrebes maks en etasjehøyde mellom hver terrassering. Det skal etableres trapper for å forbinde de ulike nivåene i utearealet innenfor felt B1, og disse trappene sikres i bestemmelser.

Det foreslås en underdeling av bygningsvolumene i mindre komponenter, ved hjelp av form og farge. Leilighetsbyggene foreslås med noe skrånende takform, som skal bygge opp under oppdelingen av volumene. Rekkehusene har flate tak, med takterrasser for å utnytte de mest solfylte arealene for uteopphold.

Både ny og eksisterende bebyggelse har dårlige solforhold på vinterstid, men flotte utsiktsforhold og bynærhet. Ny bebyggelse bygger videre på eksisterende veistruktur i området; Adkomstveien forlenges nordover langs kotene, og det bygges på begge sider av denne. Hovedgrepet er å legge parkering under lokk, slik at parkeringsareal blir liggende under bakken, med et tilnærmet bilfritt oppholdsareal over med adkomst for myke trafikanter. Her er det kun kjøring for tilbringertjenester og nyttekjøretøy som brann- og redning. Arealet er ikke regnet med i uteromsregnskap.

## **Virkninger**

### Virkninger for byen og fjernvirkning

Denne delen av Byåsen er et karakteristisk småhusområde preget av eneboligtomter med punkthus/villabebyggelse med stor variasjon i fargebruk og utforming. Ny bebyggelse vil bryte med stedskarakteren i området både når det gjelder form, struktur og skala. Store deler av arealet er i dag en grønn, skogkledd skråning, som er svært synlig fra flere steder i byen. Tilnærmet all vegetasjon vil forsvinne ved utbygging og landskapsbildet vil endres.

Eksisterende bebyggelse langs Byåsveien, på nedsiden av planområdet, får ny bebyggelse tett på og vil i størst grad være påvirket av planforslaget. I hovedsak er den største ulempen endring fra å bo ved natur, til å få en ganske stor utbygging helt innpå seg. I tillegg har ny bebyggelse takterrasser og innsyn fra disse vil bli en ulempe. Også naboene på oversiden av planområdet vil oppleve endringene, særlig med støy i bygge- og anleggsfasen.

### Etablering av murer i et bratt terreng

Ettersom planområdet ligger i en bratt skråning, vil det måtte etableres mange forstøtningsmurer mellom bebyggelsen. Disse vil synes godt i landskapet, også fra andre deler av byen. Det er jobbet med å begrense høyde på murene, slik at de trappes gradvis ned mellom bebyggelsen. Unntaksvis vil noen murer bli høyere pga at terrenget er svært bratt. Det er jobbet med å sikre at boenheter oppover i etasjene får direkte utgang på terreng. Til sluttbehandling bør murenes materialitet og maksimal høyde sikres.

### Innsyn for naboer på østsiden

På bakgrunn av at planområdet har lite tilgang på sol, er det lagt opp til en stor del takterrasser. Både leilighetsbyggene og rekkehusene sikres takterrasser, som oppnår noe bedre solforhold enn arealet på bakken. Uteareal på tak kan være krevende mot Byåsveien 36, 38 og 46b, med tanke på innsyn. Det er kort avstand fra eksisterende bebyggelse til ny bebyggelse, og bokvalitet for eksisterende boliger vil på bakgrunn av dette bli dårligere.



*De tre småhusene på nedsiden av planområdet vil oppleve flest negative virkninger av et stort fortettingsprosjekt tett på deres bolig. Her sees to av boligene på nedsiden.*

### Bygge- og anleggsperioden

Bygge- og anleggsperioden vil være krevende for naboer på oversiden og på nedsiden av planområdet. For å muliggjøre boligbygging i området er det nødvendig å sprengte fjell og etablere bergskjæringer som tilfredsstiller krav til sikkerhet. Løsmassedekket over berg må i tillegg sikres på toppen av bergskjæringene. Spesielt byggene i vest, B1-B5, medfører høye bergskjæringer i bakkant. Høyde på bergskjæringene estimeres til opp mot 18 meter. Planområdet må utvides for å sikre dette arealet til sluttbehandling, for å få en forutsigbar byggeprosess.

Det er i plankartet ikke lagt inn ekstra areal til fyllinger og skjæringer og midlertidig bygge og anleggsområde. Til sluttbehandling må dette legges inn.

Ettersom parkeringskjeller etableres på eksisterende adkomst til BF, er det uklart i plansaken hvordan det er tenkt å løse adkomst til denne eiendommen i bygge- og anleggsfasen. Det er sikret i bestemmelsene at dette skal løses.

### Trafikk

For å løse nødvendige trafikale utfordringer i planen, vil mange naboer bli berørt. Disse virkningene er beskrevet i dokumentet «behov for grunnerverv», i trafikkrapport og notat om skolevei. Samtidig som det vil føre til noen negative virkninger, vil også disse tiltakene føre til en forbedret trafikal situasjon både for de som bor i direkte tilknytning til planområdet og for planområdet. Virkningene for naboer er dokumentert i plansaken.

Adkomst i planforslaget er fra Sverre Hassels vei, som vil utvides og få et fortau på østsiden av veien. Videre krysses avkjøring ned til nedre del av Sverdrups vei, og det etableres et areal for adkomst over et gatetun både for fotgjenger, kjørende og renovasjon.

Det etableres en parkeringskjeller som strekker seg langs hele tomta. Taket til denne parkeringskjelleren skal fungere som et mest mulig bilfritt uteareal som skal løse adkomst for gående og syklende. Dette dekket skal også være kjørbart for hente- bringetjenester (matkasser, varelevering, flyttebil mm), utrykningskjøretøy og brannredningsbil. Planforslaget legger opp til at disse må benytte kjørbare gangveger i utearealet (f\_U). Denne adkomsten er ikke sikret i plankart eller bestemmelser. Til sluttbehandling må det vurderes hvordan denne løsningen kan sikres juridisk. Kjørbare gangveger er ikke medregnet i uteoppholdsarealet.

Sverdrups vei, som i dag er en svært bratt bakke som ender brått i Byåsveien, vil endre karakter for å kunne håndtere renovasjonsbil og gi en god adkomst til nytt planområde. Gatetunet (F\_GT) blir noenlunde flatt, og det etableres en trapp (f\_GV2) videre ned fra gatetunet mot øst. Nederst mot Byåsveien fører et utvidet fortau langs vestsiden av Byåsveien til en høydeforskjell som gjør at det blir nødvendig å etablere en trapp (f\_GV1). Det etableres en ny nedkjøring fra Sverre Hassels veg til boliger på nedsiden av Sverre Hasselsvei.

### **Kommunedirektørens vurdering**

Å bygge boliger på Dyrborg vil være et positivt tilskudd til fortetting med sentrale boliger i Trondheim. Området ligger bynært og nær gode rekreasjonsområder. Kommunedirektøren mener det er riktig å tilrettelegge for boliger her. Planforslaget legger opp til et betydelig antall nye boliger i kort avstand til Trondheim sentrum. Dette legger til rette for at flere kan gå og sykle.

Samtidig er området sårbart med hensyn til de grønne verdiene, fjernvirkningen og synligheten fra østsiden av byen. Området er krevende å bebygge fordi det er bratt og nordøstvendt. Høye bygninger og stor tetthet vil bryte med områdekarakteren og kan gi uheldige skyggevirksomheter. Bebyggelsen i planforslaget er 4-6 etasjer høy, men ligger lavere enn nabobebyggelse i bakkant. Det vil bli store terrenginngrep og høye murer mellom bebyggelse og på nedsiden av bebyggelsen. Det er tungtveiende argumenter både for og i mot utbygging.

Sett fra Elvegata



*Illustrert ny bebyggelse sett fra Elvegata*

#### Konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Planområdet ligger bynært, kun 2 km fra Trondheim sentrum og 1 km fra Ila. Planforslaget tilfører nærområdet positive kvaliteter, som bedre trafiksikkerhet gjennom et bredere fortau langs Sverre Hassels vei og videre på vestsiden av Byåsveien, helt ned til metroholdeplass og fotgjengerovergang over Byåsveien. Det reguleres inn en offentlig snarvei fra metroholdeplassen opp langs planområdet og helt opp til Dyrborgveien. Denne snarveien kobler seg på eksisterende snarvei som går helt opp til Dyrborgskogen, og er en viktig kobling for planområdet opp til nærmiljøet og nabolagskvaliteter som Theisendammen, Dyrborgskogen, Vestbyhuset og lokalsentrum på Sverresborg. I tillegg vil den forkorte avstanden for mange beboere på nedre Byåsen til kollektivtilbudet i Byåsveien.

Forslagsstiller ønsker ikke at det legges inn rekkefølgekrav på opparbeidelse av den offentlige snarveien, da de mener den ikke er nødvendig for planen. Kommunedirektøren mener snarveien er en viktig kobling for planområdet opp til nærmiljøet. Snarveien styrker argumentasjonen for utbygging i dette området.

Det er i planen lagt inn rekkefølgekrav kun på den nedre del av snarveien, opp til f\_U i nord. Denne delen av snarveien er viktig å få etablert samtidig med bygging. Den vil være vanskelig å etablere i ettertid. Dersom resterende del av snarveien ikke legges inn som rekkefølgekrav til sluttbehandling, er det uavklart når og eventuelt om snarveien vil bli etablert.

Grepet med leilighetsbygg i bakkant, og rekkehus i forkant, er med på å skape et byrom i form av gatetun, med mulighet for mange ulike soner og aktiviteter og som legger til rette for sosiale møteplasser. I tillegg er det en variasjon i boligtypologi som også inneholder

ganske store leiligheter, noe som kan gi bynære boliger til barnefamilier. Sykkelparkering legges til inngangssonene fra uteoppholdsarealet og gjør sykkelene like tilgjengelig som bilen, noe som kan bidra til at det er lettere å leve miljøvennlig. Planforslaget legger opp til antall plasser for sykkelparkering i tråd med KPA. Leilighetsstørrelser og typologi legger til rette for familieboliger, og Kommunedirektøren mener det til sluttbehandling bør sikres flere parkeringsplasser til sykkel. Parkeringsdekning er i noe lavere enn KPAs krav for Midtregionen. Sammen med kollektivholdeplass i umiddelbar nærhet vil planforslaget støtte opp under kommunens mål om reduksjon i personbiltrafikken.

#### Antikvariske hensyn

Området ligger innenfor Sverre Pedersen hagebyplan for Vestbyen som i seg selv har mange elementer som bør søkes bevart av hensyn til naboer og det lokale nærmiljøet, og også av hensyn til fjernvirkningen sett fra Midtbyen, Ila og Øya. Åssiden er veldig eksponert fra byen og oppleves som et grønt villaområde.

Plangrepet med rekkehus i front, som gir mulighet for mindre volum og større mulighet for forskyvning og oppdeling er gjort for å bedre hensynta omgivelsene og bysilhuetten. For at ny bebyggelse skal kunne spille godt sammen med landskap og eksisterende bebyggelse bør bebyggelsen ha en saltaksform. Dette vil dempe høydevirkningen av bebyggelsen og gi en variasjon som kan dempe de negative fjernvirkningene.

Forslagsstiller er ikke enig i dette, da de mener at det er på takterrassene det vil bli tilfredsstillende solforhold, ettersom det er dårlige solforhold i utgangspunktet.

Kommunedirektøren mener at det kan bli vanskelig å oppnå gode nok støyforhold for takterrassene, ettersom det er mye trafikkstøy fra Byåsveien. Samtidig er det mot vest en får nyttegjørt seg av gode solforhold. Når en samtidig tar i betraktning fjernvirkning av den nye bebyggelsen, mener Kommunedirektøren det er riktig at takform på enebolig- og rekkehusbebyggelsen mot øst endres til fullt saltak med møneretning øst-vest. Det anbefales at det kan etableres takterasse på halve taket mot vest. På denne måten oppnår takterrassene gode støyforhold, man unngår innsynsproblematikk for bebyggelse på nedsiden, og rekkehusene oppleves mer som enkeltenheter.

#### Trafikale hensyn

Avkjørselen som BF deler med Byåsveien 36 og 38 (Gnr/Bnr 421/260 og 421/261) i dag, ligger midt i metroholdeplass Nyveibakken. Boligene har også sin renovasjonsløsning i tilknytning til denne avkjørselen. I dag må renholdsverket stå i metroholdeplassen langs Byåsveien for å hente avfall fra disse boligene. Kommunedirektøren anbefaler at avkjørsel stenges til sluttbehandling, og at disse to boligene får biladkomst via ny plan. Det betyr at det må sikres adkomst til P-kjeller for disse to boligene. Denne adkomstveien reguleres om til o\_TV i planforslaget, og vil være startpunkt for ny offentlig snarvei opp til Dyrborgveien. Gang- og sykkeladkomst til boligene vil være via o\_TV.

Dette er ikke avklart i planprosessen ettersom det er et ønske fra Kommunedirektøren og ikke nødvendig for gjennomføring av denne plansaken. Forslagsstiller har ingen innvending mot at dette tas inn, men ønsker ikke å initiere en slik løsning.

Det har i planprosessen vært klart at det er et behov for å koble flere av de boligene som ligger i nær tilknytning til planområdet på renovasjonsløsningen til de nye boligene. Renovasjonsløsningen må dimensjoneres for at naboer skal kunne koble seg på. Før sluttbehandling må det avklares hvilke enheter som skal kobles på.



*Illustrasjonen viser hvordan en saltaksform kan myke opp fjernvirkning av ny bebyggelse*

#### Skolekapasitet

Planområdet tilhører Ila barneskolekrets, som ikke har skolekapasitet. Planområdet ligger på grensa til Åsveien barneskolekrets som har ledig kapasitet. Sverresborg ungdomsskole har ledig kapasitet.

#### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Kommunen vil få drifts- og vedlikeholdsansvar for alle offentlige samferdselsarealer og tekniske løsninger.

Tiltak som ligger i planen er bare delvis sikret gjennom rekkefølgekrav. Det ligger ikke inne i rekkefølgekrav om opparbeidelse av hele strekningen av den offentlige snarveien. Dette innebærer at det er kommunen som må dekke utgifter til opparbeidelse og eventuelt erverv av disse arealene.

#### **Medvirkningsprosess**

Det har vært stort engasjement rundt planarbeidet fra naboer. I hovedsak handler det om høyde, brudd med steds karakter og trafiksikkerhet.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget med de endringene som er foreslått i innstillingen og i dette saksfremlegget.

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

Kommunedirektøren i Trondheim, 3.12.2021

Einar Aasved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagervik  
byplansjef

Tonje Bostad  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

- Vedlegg1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart (på og under grunnen)
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplaner
- Vedlegg 5: Illustrasjonsmateriale
- Vedlegg 6: ROS analyse
- Vedlegg 7: Ingeniørgeologisk rapport
- Vedlegg 8: Geoteknisk vurdering
- Vedlegg 9: Forurenset grunn
- Vedlegg 10: Støyfaglig utredning
- Vedlegg 11: Naturmangfold
- Vedlegg 12: VA Notat
- Vedlegg 13: VA Plan
- Vedlegg 14: Trafikkanalyse og veiplaner
- Vedlegg 15: Skoleveg
- Vedlegg 16: Tilrettelegging innsats brann
- Vedlegg 17: Varslingsdokumenter
- Vedlegg 18: Behov for grunnerhverv
- Vedlegg 19: Følgebrev
- Vedlegg 20: Merknadsbehandling