

**MØTEINNKALLING - Nr.4 / 2024**

Møtet gjelder	Rådet for byarkitektur
Møteinnkaller	Byarkitekten
Møte nr.	4 - 2024
Møtetidspunkt	07.05.2024, 12:30 - 15:30
Sted	<b>Holtermanns veg 7, Blokk B, Møterom 5.etg.</b>
Deltakere:	Møteleder: Are Risto Øyasæter (Byarkitekt) Referent: Einar Bye Mette Bye (Byantikvar)
Håndverkerforeningen NTNU, AB-fakultetet Næringsforeningen NLA TAF	Rådsmedlemmer: Torgeir Rønning Steffen Wellinger, Fredrik Shetelig (vara), Line Snøfugl Storvik Trond Heggem, Astrid Kjølén (vara) Ragnhild Snustad, Charles-Edmond Francois (vara)
Byplankontoret	Gjester: Kjersti Myrvang, Andreas Berggren Kjønsvik
Meld forfall til:	einar.bye@trondheim.kommune.no / tlf: 46676670
Vedlegg:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Presentasjon Dyrborg</li><li>2. Dyrborg - Planbeskrivelse</li><li>3. Dyrborg - Planbestemmelser</li><li>4. Dyrborg - Referat arbeidsmøte med Byantikvar</li> <li>5. Avisartikkel, Bergens Tidende 24.04.2024 <i>Byrådet foreslår å legge ned Byarkitekten og klimaetaten: – Lite annet enn symbolpolitikk</i></li></ol>

**ER DU INHABIL ELLER FORHINDRET?**

Hvis du er inhabil eller ikke kan møte (helt/delvis): Gi beskjed til Byarkitekten ved enten:

einar.bye@trondheim.kommune.no, tlf: 466 76 670 eller are-risto.oyaseter@trondheim.kommune.no

## 4.1 Godkjenning av referat og agenda

## 4.2 Plansak: Dyrborg (gnr/bnr 421/272 og 422/228)

Saken ligger ute til [offentlig ettersyn](#) med høringsfrist 13.mai.

Byplankontoret har trukket fram to problemstillinger som de ønsker innspill på:

### Problemstilling 1

En god behandling av ny og eksisterende vegetasjon kan gjøre virkningene av ny bebyggelse mykere. Det er viktig at landskapsarkitektur blir godt ivaretatt i denne saken. Bør § 4.15 i bestemmelsene forsterkes?

**§ 4.15 Bevaring vegetasjon** *Det skal utarbeides en plan som viser hvilken vegetasjon som skal fjernes og tiltak for revegetering, nyplanting og tynning av eksisterende vegetasjon.*

Det mangler krav om at tiltak i en slik plan skal gjennomføres.

### Problemstilling 2

Hvor går tålegrensen for tillatt utnyttelse? Det er veid opp mot:

- Beliggenhet/ Byveksttalen
- Påvirkning på naboer
- Nye boliger med flott utsikt over byen
- Silhuetten påvirkes ikke vesentlig
- Variasjon i takformer og volumer

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.

## 4.3 Politisk sak angående rådets videre drift

Byarkitekten har forfattet et saksframlegg basert på den gjennomførte evalueringen, i tråd med forrige møtes punkt 3.4. Av respekt for saksgangen vil ikke saksframlegget deles med Rådet i sin helhet før det er offentliggjort, men gjennomgås på møtet.

Hovedkonklusjonene er kort oppsummert:

- Evalueringen bekrefter at rådet for byarkitektur er en viktig ressurs.
- Rådet for byarkitektur bør videreføres, men møtehyppigheten bør reduseres noe.
- Rådet søkes videreutviklet så langt det er mulig med de ressurser som er tilgjengelig, i tråd med konklusjoner og anbefalinger fra evalueringen som er gjennomført.

## 4.4 Arkitekturstrategien

Arkitekturstrategien ble vedtatt lagt ut på høring 23. april og er tilgjengelig på [Byarkitektens nettside](#). Høringsfrist er 23.juni 2024.

I forrige møte fikk Rådet anledning til å komme med sine tilbakemeldinger. Jevnt over var inntrykket godt, og kommentarene gikk mer på detaljer enn på det overordnede. For eksempel ble det trukket fram at punktene i del 2 i større grad kan spisses slik at de blir mer treffende under sin kategori, at man unngår overlappende punkter, og at rekkefølgen i større grad reflekterer prioritet. Et forslag er også at de innledende tekstene kan oppsummeres punktvis for å tydeliggjøre og forsterke budskapet. Det ble også foreslått at teksten om Trondheims særlige utfordringer burde være den siste av de innledende tekstene.

Avslutningsvis ble det diskutert hvorvidt Rådet ønsker å utarbeide en formell høringsuttalelse til strategien. Byarkitekten som har utarbeidet strategien bør i så fall utelates fra denne prosessen. Vi tar en beslutning på dette i møtet.

## 4.5 Kronikk angående foreslåtte endringer i KPA

Oppfølging av punkt 3.2.1 fra forrige møte:

*[Nye forslag til endringer i KPA](#) ble sendt på tillegghøring 20.02.2024, med høringsfrist 06.04.2024. Formålet med endringene var blant annet å oppnå en generell forenkling og forkorting av bestemmelsene. I forslaget til endringer er samtlige bestemmelser under kapittel 8 om arkitektur og byform foreslått endret til retningslinjer. Det betyr i praksis at disse paragrafene bare blir veiledende, og ikke førende.*

Det ble da konkludert med at Byarkitekten skulle skrive en kronikk, med ønske om innspill fra Rådet. Vi går gjennom et utkast i møtet.

## 4.6 Nytt fra Byarkitekten

- 4.6.1 Som omtalt på [Arkitektur.no](#) og i [Bergens Tidende](#) ble det 24.april kjent at Byrådet i Bergen går inn for å legge ned Byarkitekten i Bergen. Hvordan etaten skal legges ned er fremdeles uklart, men en flytting av etaten inn under Plan- og bygningsetaten vurderes som en mulighet. Siden nyheten ble kjent har det kommet flere [støtteerklæringer](#), blant annet i et [åpent brev](#) fra Byarkitektene i Trondheim, Stavanger, Indre Østfold, Lillestrøm og Ullensaker.

Er dette en sak Rådet bør engasjere seg aktivt i? Hvordan?

## **4.7 Eventuelt**

## **4.6 Neste møte**

Neste møte er den 4. juni.

Vi vurderer å kalle inn både hovedrepresentanter og vararepresentatene til dette møtet for å gi nye representanter en mulighet til å bli litt bedre kjent med rådets praksis og med de andre rådsmedlemmene.

# Dyrborg, nye boliger

Presentasjon til Rådet for byarkitektur

[Lenke til høringsutkast med alle vedlegg](#)

# Beliggenhet

Planområdet sett fra Elgeseter bru



# Formål med planen

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for boligbebyggelse på rett sted, i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim kommune.

Bebyggelsen skal oppdeles i flere volum. Terrenget må avtrappes og terrasseres, på grunn av det bratte terrenget.

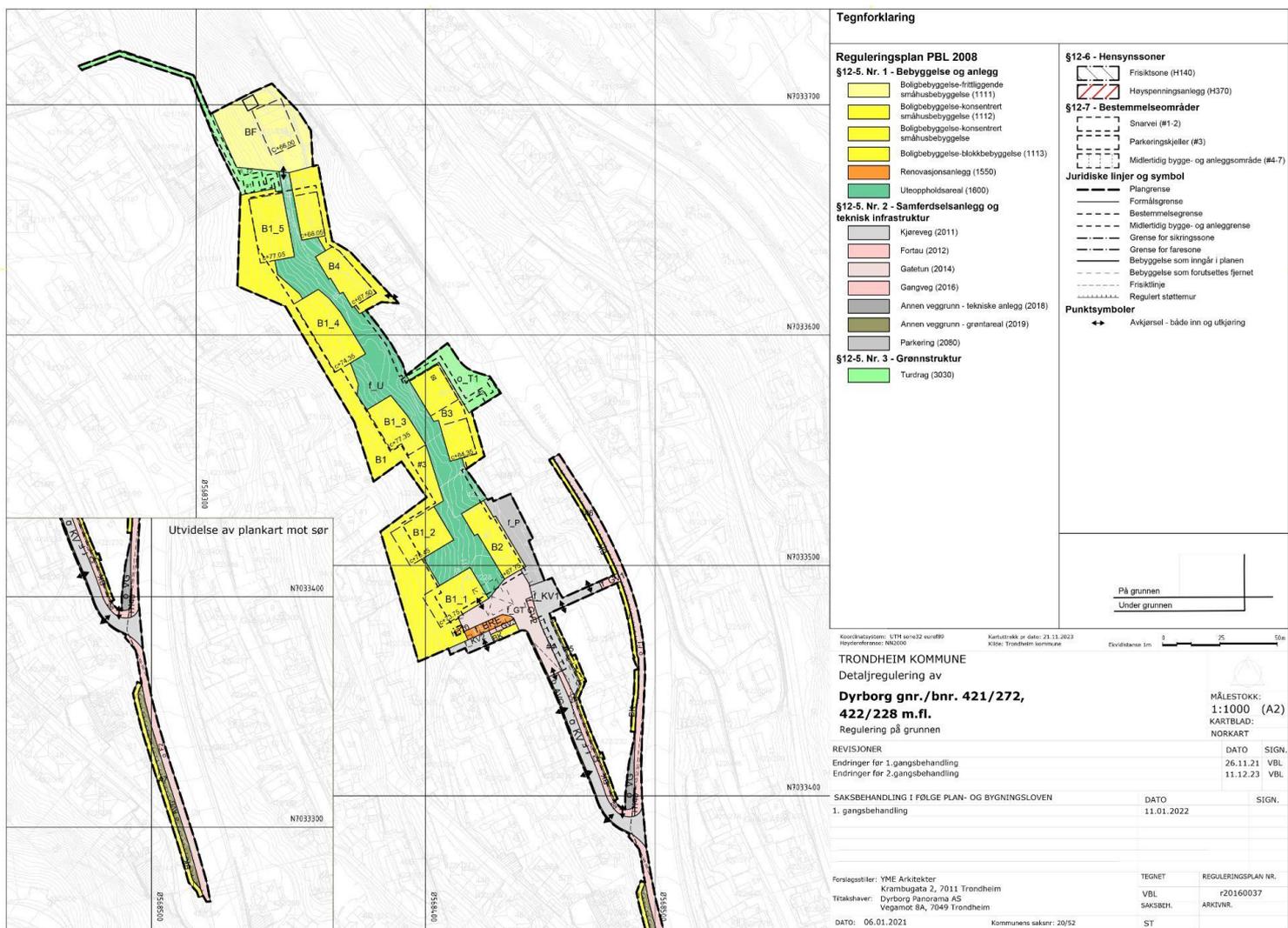
# Vesentlig utfordring

Terrenget er østvendt og bratt. Det er nabobebyggelse i området.

Det har vært utfordrende å oppnå krav til boligtetthet, sol på uteareal på ettermiddag/kveld samtidig som det må tas hensyn til nabobebyggelse.

# Plankart

[Høy oppløsning her](#)



# Illustrasjon av byggestruktur



# Fjernvirkning fra Elvegata uten vegetasjon



# Fjernvirkning fra Elvegata med vegetasjon



# Nærvirkning fra Byåsveien med trær



# Nærvirkning fra Byåsveien uten trær



# Illustrasjon av terrassering



# Takform

Det er avklart med Byantikvaren at rekkehus og eneboliger skal ha saltak med møne på tvers av terrenget.



# Sverre Hassels veg 14 i dag

Sverre Hassels vei 14 står i dag plassert midt i den foreslåtte reguleringsplanens hovedatkomst.



# Sverre Hassels veg 14, ny plassering

Flytting av Sverre Hassels vei 14 er avklart med byantikvaren.



# Sverre Hassels veg 14, virkning



# Problemstilling 1

En god behandling av ny og eksisterende vegetasjon kan gjøre virkningene av ny bebyggelse mykere. Det er viktig at landskapsarkitekturer blir godt ivaretatt i denne saken.

Bør § 4.15 i bestemmelsene forsterkes?:

- Det skal utarbeides en plan som viser hvilken vegetasjon som skal fjernes og tiltak for revegetering, nyplanting og tynning av eksisterende vegetasjon.

Det mangler krav om at tiltak i en slik plan skal gjennomføres.

# Problemstilling 2

Hvor går tålegrensen for tillatt utnyttelse? Det er veid opp mot:

- Beliggenhet/ Byvekstavtalen
- Påvirkning på naboer
- Nye boliger med flott utsikt over byen
- Silhuetten påvirkes ikke vesentlig
- Variasjon i takformer og volumer

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.

# Planstadium

Planen ligger nå ute til offentlig ettersyn og er på høring.

Planforslaget var på offentlig ettersyn og høring også i 2022. Det ble da avklart at planforslaget ikke var helt løst for å være gjennomførbart. Blant annet dreide det seg om utforming av tak og bevaring/flytting av Sverre Hassels veg 14.

# Vedlegg

- Planbeskrivelse ved nytt offentlig ettersyn og høring
- Bestemmelser ved nytt offentlig ettersyn og høring
- Vurdering av takformer bebyggelse og bevaring og flytting av Sverre Hassels vei 14, utarbeidet av YME arkitekter AS, datert 06.07.2023
- Referat fra møte 06.06.2023 mellom Byantikvaren, forslagsstiller og Byplankontoret
- Dokumenter (inkl. illustrasjonsvedlegg og ny trafikkrapport) er tilgjengelig i forbindelse med den [politiske saken](#), og [offentlig ettersyn/høring](#).



# TRONDHEIM KOMMUNE

## Tråanten tjielte

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

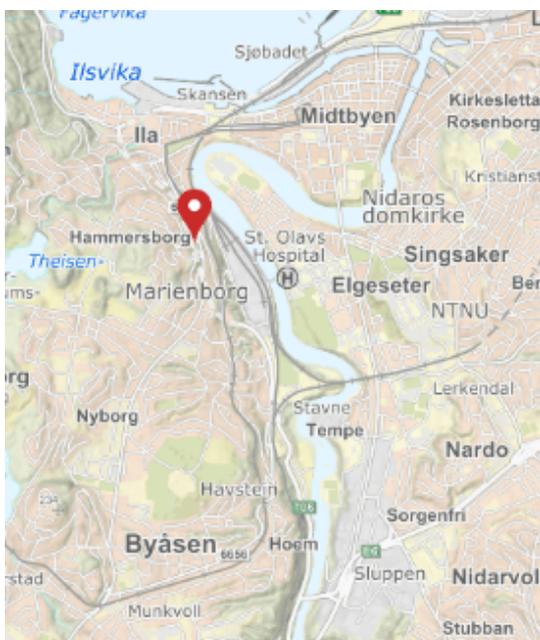
#### Planbeskrivelse

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 trafikksikkerhet 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, trafikksikker skoleveg til Åsveien skole, redusert bilatkomst fra Byåsvegen,

Postadresse:  
ORGNVAVN  
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.

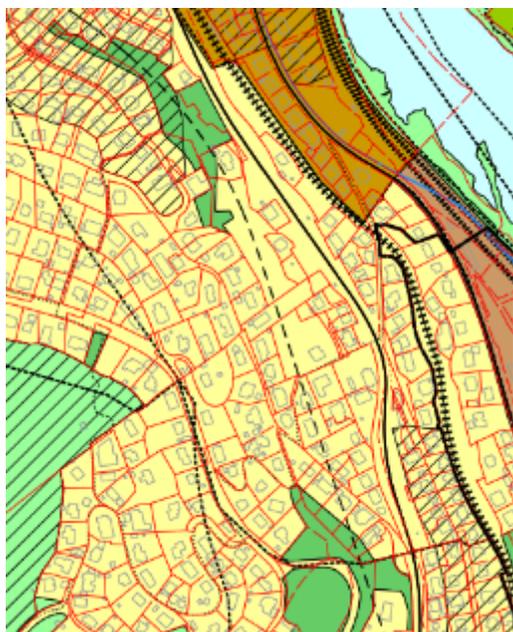
### Vesentlige utfordringer i planen

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.

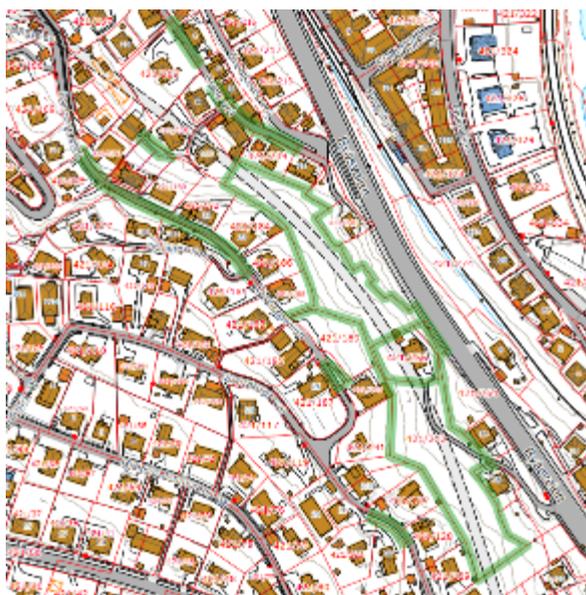
Tilgrensende reguleringsplaner:

- 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–Breiblakkveien, 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.

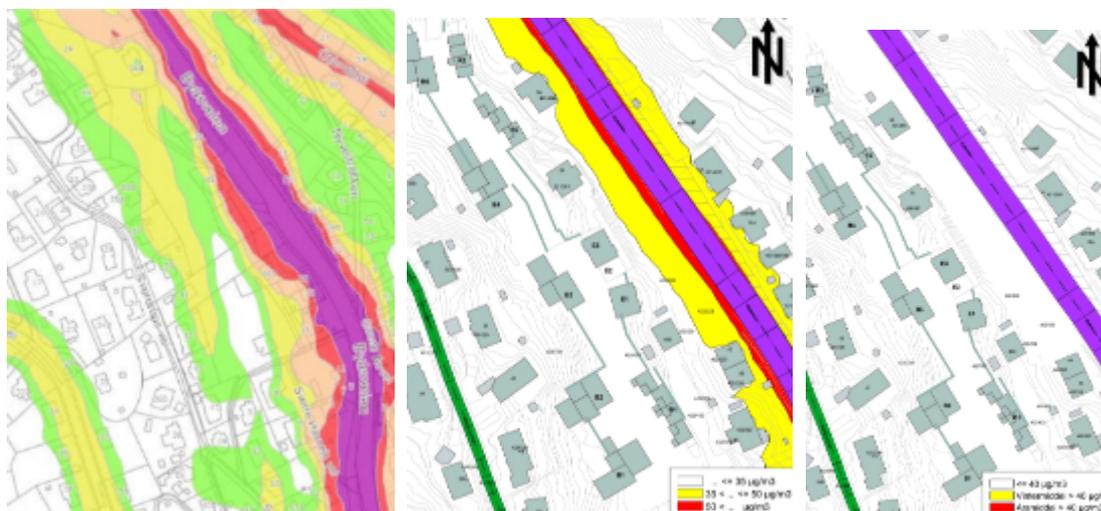
## Fjernvarme

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 gulluftsonen strekker seg ca. 15 m ut fra Byåsveien. Den planlagte bebyggelsen ligger dermed i hvit sone og er ikke berørt.



Støykart

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

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

## Grunnforhold

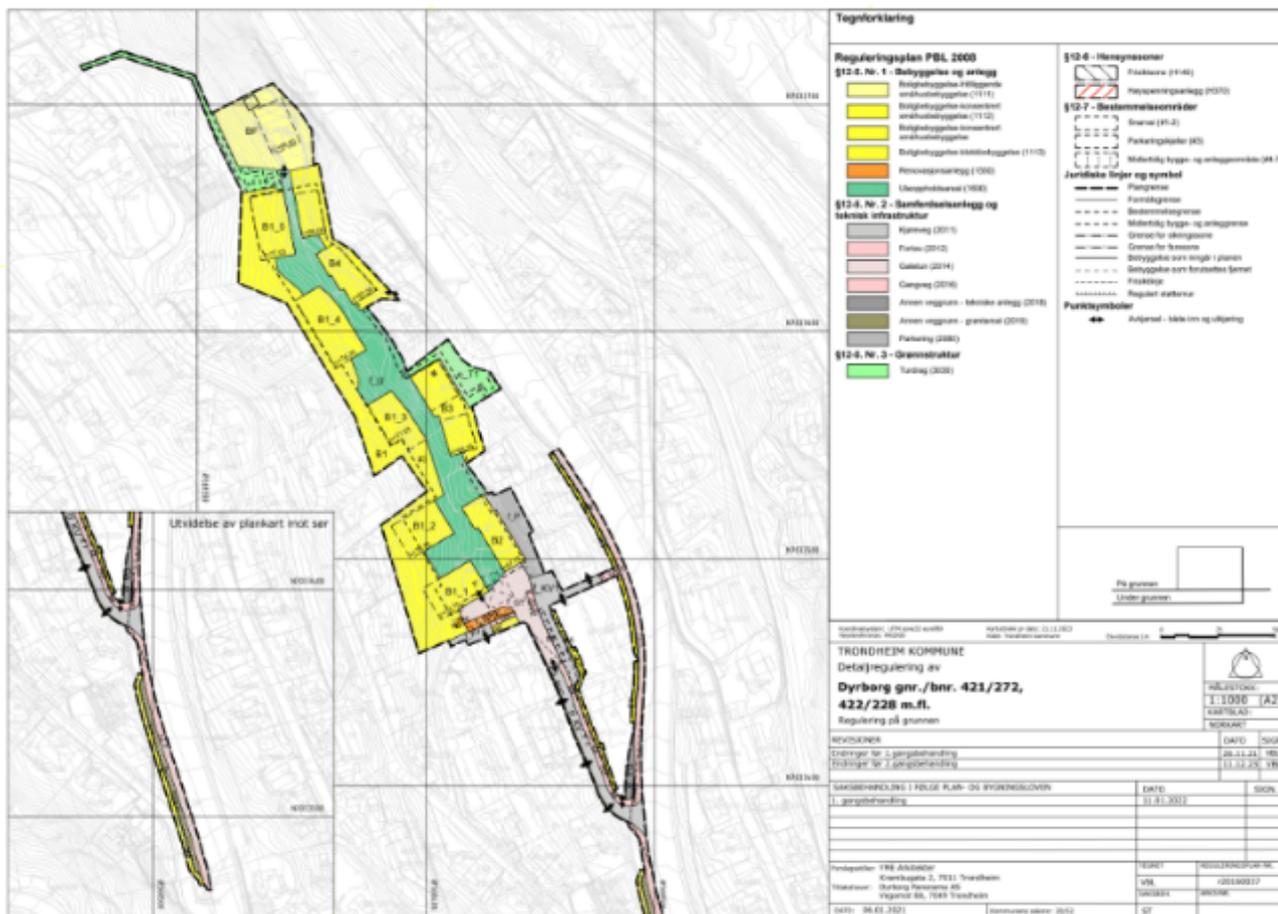
NVE`s bratthetskart viser at det er opp til gjennomsnittlig ca. 35 grader helning. Lokalt er det små skrenter og partier som er brattere, men også flater partier.

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*

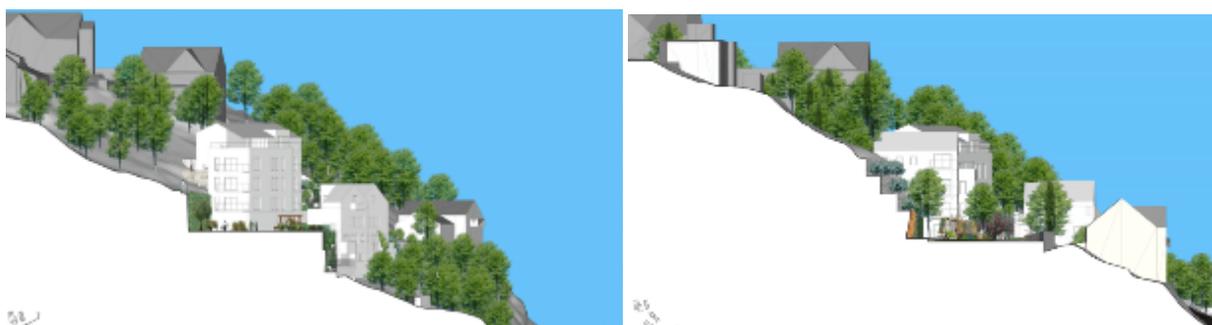
Parkering legges under et lokk, slik at det frigjøres flate og bilfrie arealet over bakken. Det blir bare tilbringertjenester og nyttekjøretøy som brann -og redning over bakken. Nabo i Byåsveien 26b skal også ha tinglyst rett til å kjøre over gatetunet.



*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**

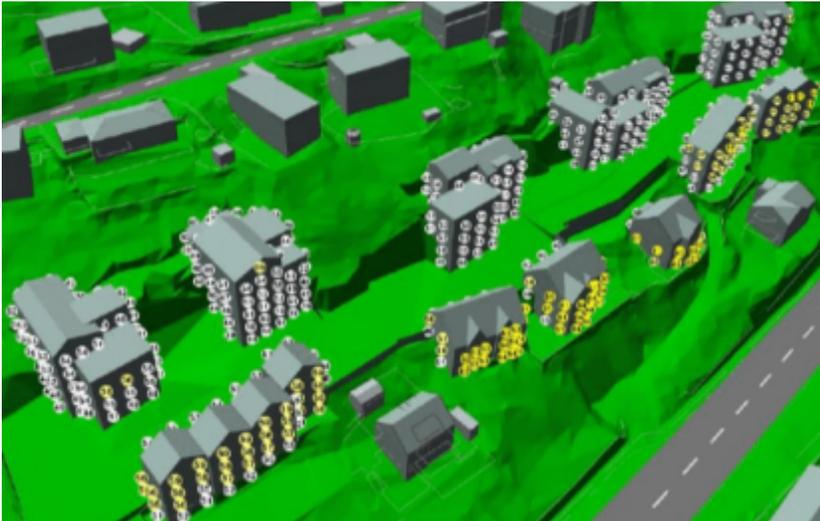
Planområdet ligger i gang- og sykkelavstand til Trondheim sentrum. Det er knapt 1 km ned til Ila, hvor det er dagligvareforretninger, offentlige og private tjenester og park. Det er kort avstand til Dyrborgskogen og Vestlia idrettsanlegg. Til Theisendammen, som også har badeplass, er det ca. 1,5km. Det 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**

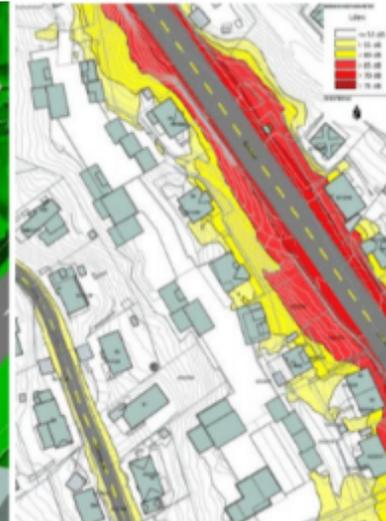
Bebyggelsen er lagt rundt et bilfritt felles uterom, hvor det skal etableres muligheter for rekreasjon og lek. Hovedinnganger legges til det bilfrie uterommet. Ettersom dette også er atkomstarealet for myke trafikanter, ligger det til rette for mange sosiale møter og dannelsen av et godt nabolag. Det 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.

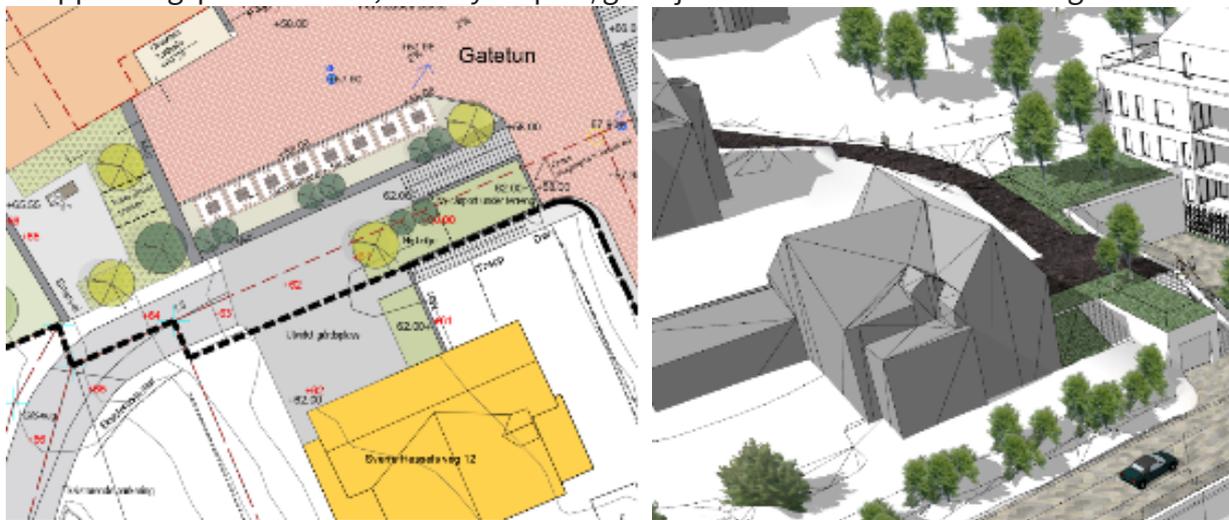
Bakken opp forbi Sverre Hassels veg 12 har en stigning på 1:4 til 1:5. Etter Sverdrups veg 51 blir det mindre bratt, fra 1:6 til 1:9 sørover opp mot krysset i Sverdrups veg.



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*

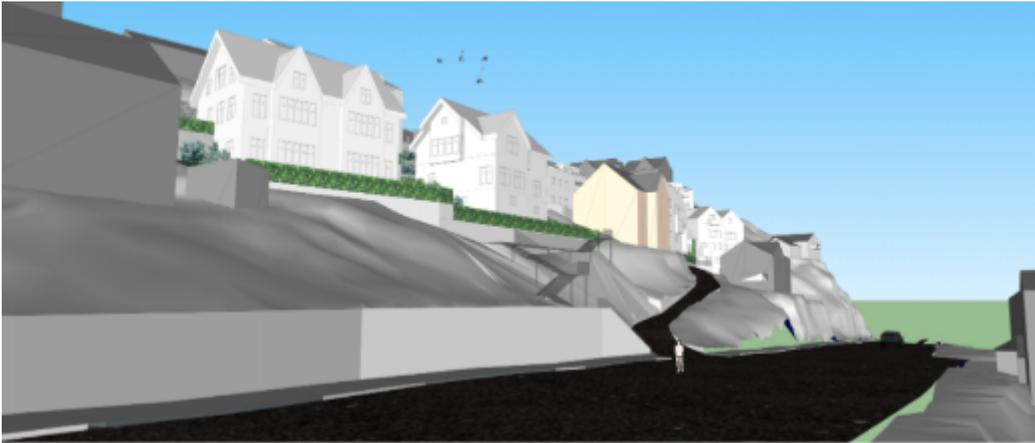


*Fjernvirkning uten fasadematerialer og trær fra Elvegata*

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 nærområdet. 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.



## Detaljregulering av Dyrborg, gnr/bnr 421/272 og 422/228 m.fl., r20160037

### Reguleringsbestemmelser

Dato for siste revisjon av bestemmelsene : 19.02.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

#### § 1 AVGRENSNING

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart merket Yme arkitekter AS, datert 06.01.2021, sist endret 11.12.2023.

#### § 2 FORMÅLET MED REGULERINGSPLANEN

§ 2.1 Det skal planlegges for variert boligbebyggelse, med leilighetsbygg, rekkehus og tomannsboliger. Boligbebyggelsen skal etableres i bratt terreng, og er derfor oppdelt i flere volum. Terrenget er avtrappet og terrassert, noe som gir variasjon i private og felles uterom.

#### § 2.2 Området reguleres til:

- 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)
  - Parkeringshus/-anlegg (2083)
- Grønnstruktur PBL §12-5, nr. 3
  - Turdrag (3030)

- Hensynssone PBL §12-6
  - Frisikt (140)
  - Nettstasjon/trafo (370) Hovedformål -underformål (spesifisering av underformål)
- Bestemmelsesområde PBL §12-7
  - Snarvei (#1-2)
  - Parkeringskjeller (#3)
  - Midlertidig bygge- og anleggsområde (#4-7)

### § 3 GENERELLE BESTEMMELSER

#### §3.1 Støy og luftkvalitet

Retningslinje T-1442/2021 skal legges til grunn for tiltak, og grenseverdiene i tabell 2 gjelder med følgende unntak:

Det tillates at støynivå utenfor fasader overskrider grenseverdiene under forutsetning av følgende avbøtende tiltak:

- Boenheter med støynivå  $L_{den} > 55$  dB på fasade skal ha tilgang til en stille side hvor oppholdsrom kan plasseres.
- Boenheter med støynivå  $L_{den} > 60$  dB på fasade skal ha tilgang til en stille side hvor oppholdsrom kan plasseres og minst ett soverom med åpningsbart vindu/balkongdør mot fasade med tilfredsstillende støynivå. Tilfredsstillende nivå utenfor soverom kan sikres med tiltak i form av dempet fasade.
- Det tillates ikke boenheter med støynivå  $L_{den} > 65$  dB på fasade.
- Alle boenheter skal ha tilgang til felles eller privat utendørs oppholdsareal som tilfredsstillende grenseverdiene i tabell 2 i T-1442:2021.

Med søknad om byggetiltak skal det følge detaljert støyfaglig utredning og nødvendig dokumentasjon på at kravene til støytiltak er oppfylt. Luftkvalitetsgrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen skal legges til grunn.

#### §3.2 Utomhusplan

Med søknad om tiltak skal det følge detaljert og kotesatt plan, med eksisterende og nye koter, for feltene i målestokk 1:500. Planen skal vise planlagt bebyggelse, beplantning, revegetering, møblering, trapper, dekke over garasjeanlegg, forstøtningsmurer, utforming av veger, stigningsforhold, fast materiale på veger, lekeplasser, oppholdsareal, vinterbruk med snølagring og hvordan universell utforming er ivarettatt. Planen skal vise prinsipper for renovasjon, brannoppstillingsplasser, sykkelparkering og overvannshåndtering.

### § 4 BEBYGGELSE OG ANLEGG

#### § 4.1 Grad av utnytting

Samlet bruksareal for B1-B4 skal ikke overstige 7100 m<sup>2</sup> BRA. Areal som ligger helt eller delvis under bakken skal ikke medregnes i BRA. Boligareal som har minst en fasade over

bakken skal medregnes i BRA. Det skal etableres minimum 50 boenheter og maksimum 60 boenheter.

For BF gjelder maks BYA 50%.

#### **§ 4.2 Bebyggelsens plassering**

Bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser vist på plankartet. Byggegrenser som ikke er vist, følger formålsgrenser. Balkonger og karnapper tillates etablert utover byggegrensene med inntil 2,5 meter. Innenfor felt B1-4 og f\_ U tillates det at trapper, ramper, støttemurer og gjerder plasseres utenfor viste byggegrenser.

#### **§ 4.3 Bebyggelsens høyde**

Maks gesimshøyde er angitt på plankartet.

#### **§ 4.4 Fasader og fargesetting**

Utvendig materialbruk og fargesetting skal fremgå av byggesøknaden. Plan for fasadematerialer og fargebruk skal utarbeides i samråd med byantikvaren. Det skal benyttes en variert fargepalett. Hvert rekkehus skal fremstå som en egen enhet. Bebyggelsen skal ha sprang i fasaden for å skape variasjon. Det tillates ikke sammenhengende vindusbånd i fasadene.

#### **§ 4.5 Terrengebearbeiding**

Terrenget skal terrasseres og benyttes til uteoppholdsareal i tilknytning til boliger. Det skal maks være en etasjehøyde mellom hver terrassering. Terrassert terreng skal beplantes og materialbruk skal, sammen med terrasseringen, bidra til å dempe høydevirkning av murene. Naturlig fjell skal bevares, der det er mulig.

Det skal etableres trapper som forbinder de ulike nivåene innenfor felt B1. Det skal etableres trapp fra f\_ U og opp til felles uteopphold mellom B1\_1 og B1\_2. Det skal etableres snarveg fra f\_KV2 opp til felles uteopphold mellom B1\_1 og B1\_2, langs vestsiden av B1. Det skal etableres en trapp opp fra f\_ U langs vestsiden av B1\_3 og opp til uteareal i tilknytning til B1\_3. Det skal etableres en trapp fra f\_ U opp mellom B1\_4 og B1\_5. Det skal etableres en kobling fra O\_T2 i nord og til uteoppholdsareal vest for B1\_5.

#### **§ 4.6 Felt B1\_1 til B1\_5 Leilighetsbygg**

Bebyggelse skal ha takform med takvinkel på minimum 21 grader og maksimum 37 grader på øverste tak. Det tillates takopplett med gesimshøyde inntil 1,0 meter under takets mønehøyde. Hvert takoppbygg kan være maksimalt 6 meter bredt. Det kan etableres takterrasse på alle bygg, men det tillates ikke takterrasse på øverste takflate.

#### **§ 4.7 Felt B2 og B4\_Rekkehus**

Rekkehus skal utformes med fullt saltak mot øst, med møneretning på tvers av terrenget. Takvinkelen skal være på minimum 33 grader og maksimum 45 grader. Rekkehus kan ha takterrasser på deler av saltaket som vender mot vest. Rekkverk på takterrasser skal

være transparent. Rekkehusene i felt B2 skal ha variasjon i byggehøyder. Karnapper kan være maksimalt 3,5 m brede.

#### **§ 4.8 Felt B3\_Småhusbebyggelse**

Det skal etableres en ny bolig med historisk uttrykk (ca. anno 1920) og saltak med minimum takvinkel på minimum 33 grader og maksimum 45 grader innenfor felt B3. Det tillates takopplett med gesimshøyde inntil 1,0 meter under takets mønehøyde. Hvert takoppbygg kan være maksimalt 6 meter bredt. Eksisterende hus i Sverre Hassels vei 14 skal flyttes til felt B3.

#### **§ 4.9 Boligsammensetning**

I Felt B1\_1 – B1\_5 skal det etableres boenheter med variert størrelse. Minimum 50 % av boenhetene skal være 4-roms eller større, der minimums størrelse skal være 70 m<sup>2</sup>. Maksimum 2 % av boenhetene kan være 1-roms. Ingen boenheter skal være under 35 m<sup>2</sup>.

#### **§ 4.10 Boligkvalitet**

Ensidig belyste boenheter tillates ikke mot nord eller øst. Alle boenheter i første etasje skal ha oppholdsareal på terreng i direkte tilknytning til leiligheten sin.

#### **§ 4.11 Uteoppholdsareal**

Det skal etableres min. 50m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. enhet, hvorav minimum halvparten av dette skal opparbeides som felles uteoppholdsareal. Felles uterom tillates etablert på dekke over parkeringskjeller.

Felles uteoppholdsareal skal beplantes, møbleres og ha trygghetsskapende belysning. Det skal opparbeides leke- og møteplasser og varierte uteoppholdsareal for mennesker med ulike behov. Lekeplassene skal plasseres på de stedene hvor det er best solforhold over lengre tid. Lekeplassene skal ha variert innhold, være tilgjengelige og tilrettelegges med mulighet for variert fysisk aktivitet og samhandling. Ved lekeplassene skal det etableres sitteplasser. Lekeplassene skal gi tilbud både til små barn og større barn.

Mellom B1\_3 og B1\_4 skal det etableres en klatrevegg. Der uteoppholdsarealet beplantes med trær eller større busker, skal det være tilstrekkelig jorddybde (80 cm for trær, 50 cm for busker).

#### **§ 4.12 Felles uteområde (f\_U)**

Areal innenfor f\_U skal benyttes som felles uteområder for boligene. Det skal etableres en gangforbindelse over f\_U, mellom o\_T1 og o\_T2, som del av snarvegen mellom Byåsveien og Dyrborgveien. Det er ikke tillatt å sette opp fysiske tiltak som hindrer bruk av snarvegen som allmenn tilgjengelig ferdselsåre.

#### **§ 4.13 Parkering (f\_P2)**

Bebyggelsen skal ha parkering for bil i p-kjeller (f\_P2). Parkeringskjelleren skal være felles for beboere i B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4. Det skal avsettes minimum 0,5 og maksimum 1,0 parkeringsplasser for bil per boenhet for beboere i B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4. Minimum 5% av parkeringsplassene, skal avsettes til mennesker med nedsatt bevegelsesevne. HC-parkeringsplassene skal etableres i umiddelbar nærhet til heis- og trapperom i kjeller.

Det skal avsettes minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser per boenhet eller per 70 m<sup>2</sup> BRA. Minimum 80% av plassene skal plasseres under tak. Minimum 7% av plassene skal være tilpasset transportsykkel eller sykkelvogn. Det skal avsettes eget areal for vedlikehold og vask av sykler.

#### **§ 4.14 Atkomst**

Alle boliger skal ha gang- og sykkelatkomst fra f\_ U.

#### **§ 4.15 Bevaring vegetasjon**

Det skal utarbeides en plan som viser hvilken vegetasjon som skal fjernes og tiltak for revegetering, nyplanting og tynning av eksisterende vegetasjon.

#### **§ 4.16 Renovasjon**

Avfallsløsning for de nye boligene skal være bunntømte nedgravde containere som skal plasseres innenfor f\_ BRE. Løsningen blir felles for alle boenheter innenfor planen. Nedkast skal være maksimalt 200 meter fra boligenes inngangsdør.

#### **§ 4.17 Fordrøyningsanlegg**

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming av uteområdet. Ved relevant søknad om tillatelse til tiltak skal det redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann. Fordrøyningsanlegg for regnvann tillates etablert innenfor alle arealer i planen. Sikkerhet mot flom skal ivaretas i alle faser og byggetrinn.

### **§5 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

#### **§ 5.1. Offentlig kjøreveg o\_KV1**

o\_KV1 skal være offentlig og skal opparbeides i henhold til plan, teknisk godkjent av vegeier.

#### **§5.2 Offentlig fortau (o\_F)**

o\_F skal være offentlig og skal opparbeides i henhold til plan, teknisk godkjent av vegeier.

#### **§ 5.3 Annen veggrunn (o\_VG)**

Annen veggrunn tekniske anlegg o\_VG skal være offentlig og skal opparbeides i henhold til plan, teknisk godkjent av vegeier.

#### **§5.4 Kjøreveg (f\_KV1 og f\_KV2)**

Kjøreveg f\_KV skal være felles for eiendommene 422/224, 422/225, 422/226, 422/227, 422/229, 422/230 og 422/236. Kjøreatkomster skal være som vist med avkjørselspiler på plankart.

#### **§ 5.5 Gangveg (f\_GV1, f\_GV2 og f\_GV3)**

Feltene f\_GV1, f\_GV2 og f\_GV3 skal være felles for B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4, BF, samt eiendommene 422/224, 422/225, 422/226, 422/227, 422/229, 422/230, 422/231, 422/232, 422/233 og 422/337. Innenfor felt f\_GV 1 og f\_GV 2 og GV3 skal det etableres trapp. Trapp må starte 1 meter fra offentlig fortau. Trapp skal ha kjøreskinne til barnevogn og sykkel.

#### **§ 5.6 Gatetun (f\_GT)**

f- GT skal være felles for B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4 og BF.

#### **§ 5.7 Parkering (f\_P1)**

f\_P1 skal være felles for 422/224 og 422/227 samt boliger innenfor felt B2.

#### **§ 5.8 Kjørbart areal over f\_U**

Det tillates etablert et kjørbart areal over f\_U til utrykningskjøretøy og nødvendig transport, arealet skal være felles for B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4 og BF.

### **§ 6 GRØNNSTRUKTUR**

#### **§ 6.1. Offentlig snarveg (o\_T1 og o\_T2)**

Det skal etableres en snarveg fra metrobussholdeplass i Byåsveien til Dyrborgveien. Snarvegen går over felt o\_T1 og o\_T2 og f\_U. Snarveien skal ha en minimums bredde på 1,5 meter. Der det ikke allerede er anlagt veg, skal snarvegen utføres som punktfundamentert gangbane/trapp. Håndløper skal etableres sammenhengende på begge sider av trappeløp og repos.

Det skal etableres sittemuligheter langs snarvegen. Sitteplasser skal trekkes til side for gangareal uten hinder frem til benk. Snarveien og sitteplasser skal være belyst. Snarveien innenfor o\_T1 og o\_T2 skal opparbeides etter plan, teknisk godkjent av Trondheim kommune.

### **§ 7 HENSYNSSONER**

#### **§ 7.1 Sikringssone- frisikt (H140)**

Innenfor viste frisiktsone tillates ikke sikthindrende gjenstander eller vegetasjon som er høyere enn 0,5m over tilstøtende veg nivå.

#### **§ 7.2 Nettstasjon**

Ny nettstasjon skal etableres innenfor H370. Nettstasjon skal ha tilgang fra veiareal f\_GT godkjent for stor lastebil. Plassering skal godkjennes av netteier.

## **§ 8 VILKÅR FOR GJENNOMFØRING**

### **§ 8.1 Landskapsplan**

Med søknad om tillatelse til tiltak skal det følge en detaljert og kotesatt landskapsplan for uterom. Landskapsplanen skal vise sammenheng med, og avgrensning mot, terreng og overganger mellom egen bebyggelse, tiliggende felt for bebyggelse og tiliggende samferdselsstruktur.

### **§ 8.2 Krav til bygge- og anleggsfasen**

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, tilgjengelighet, renhold, støvdemping og støyforhold. Eksisterende bolig BF må sikres kjørbare atkomst i bygge- og anleggsfasen. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2021, tilfredsstilles.

Det skal gjøres prognoser av forventet støy til naboer i bygge- og anleggsfasen i tråd med anbefalinger i kapittel 6 i Retningslinje T-1442/2021. Varslingsrutiner angitt i kapittel 6.3 i T-1442/2021 for støyende arbeider må følges.

### **§ 8.3 Geoteknisk prosjektering**

Geoteknisk og ingeniørgeologisk prosjektering skal være ferdig før tillatelse til tiltak kan gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk og ingeniørgeologisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

### **§ 8.4 Vann og avløp**

Teknisk godkjent plan for vann- og avløp inkl. brannvannsdekning skal foreligge før igangsettingstillatelse til tiltak kan gis.

### **§ 8.5 Overvannshåndtering**

Ved relevant søknad om tiltak skal det redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drens vann.

### **§ 8.6 Samferdselsanlegg og renovasjon**

Tekniske godkjente planer for offentlige samferdselsanlegg skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak. Teknisk godkjent plan for renovasjon og avkjørsler, inkludert p-kjeller, skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak.

### **§ 8.7 Grunnforhold og biologisk mangfold**

Plan for graving og disponering av masse skal godkjennes av Trondheim kommune. Det skal gjennomføres en registrering av fremmede arter innenfor planområdet. Tiltaksplan for håndtering av fremmede arter skal foreligge ved søknad om igangsettingstillatelse.

#### **§ 8.8 Anlegg under grunnen - Cecilienborgtunnelen**

Før igangsettingstillatelse kan gis for tiltak innenfor spesialområde S1 og S2 i reguleringsplan r426, skal det foreligge godkjenning fra vegeier.

#### **§ 8.9 Forurenset grunn**

Før det kan gis tillatelse til tiltak, må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.

#### **§ 8.10 Nettstasjon**

Plassering av ny nettstasjon skal være godkjent av netteier før igangsettingstillatelse til tiltak for ny bebyggelse kan gis.

#### **§ 8.11 Innendørs fellesareal**

Det skal etableres et innendørs fellesareal i B1\_1 - B1\_5, i direkte tilknytning til felles uteoppholdsareal, f\_ U. Dette skal være felles for feltene B1\_1- B1\_5, B2, B3 og B4.

#### **§ 8.12 Bevaring og flytting av eksisterende bygning**

Sverre Hassels vei 14 skal bevares ved flytting til ny tomt innenfor felt B3.

### **§ 9 REKKEFØLGEKRAV**

#### **§ 9.1 Ferdigstillelse av uteareal**

Uteareal knyttet til de enkelte tiltak skal være ferdigstilt i henhold til godkjent utomhusplan før boliger kan tas i bruk.

#### **§ 9.2 Ferdigstillelse av innendørs fellesareal**

Innendørs fellesareal i B1\_1 - B1\_5 skal være ferdigstilt før boliger i byggetrinnet som fellesarealet inngår i kan tas i bruk.

#### **§ 9.3 Ferdigstillelse av samferdselsareal**

O\_F, f\_KV, f\_GT, f\_F og gangveg f\_GV2 skal være ferdig opparbeidet før bebyggelse kan tas i bruk.

#### **§ 9.4 Renovasjon**

Løsninger for renovasjon skal være ferdig opparbeidet før bebyggelse kan tas i bruk.

#### **§ 9.5 Ferdigstillelse av snarveg**

Offentlig snarveg gjennom o\_T1 til kollektivholdeplassen i Byåsveien skal være etablert før det gis ferdigattest for boligene i felt B3.

Gangforbindelse over f\_U, mellom o\_T1 og o\_T2, som del av snarvegen mellom Byåsveien og Dyrborgveien, skal være etablert før det gis ferdigattest for boligene i felt B4.

#### **§ 9.6 Trygg skoleveg**

Nødvendige tiltak for å sikre trygg skoleveg enten til Ila eller Åsveien skole, må være gjennomført før brukstillatelse for boligene kan gis. For skoleveg til Ila må det sikres en trygg krysning av Bergsligata.

For skoleveg til Åsveien må det sikres trygg krysning av Sverre Hassels vei, samt utvidelse av fortau med bredde på minimum 2,5 m langs vestre side av Byåsveien, på strekningen mellom metrobussholdeplass ved Byåsveien 48 og Sverdrups veg.

#### **§ 9.7 Skole- og barnehagekapasitet**

Tillatelse til tiltak for utbygging av nye boliger kan ikke gis før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.

#### **§ 9.8 Ny parkering for Sverre Hassels vei 12**

Innenfor BK skal det opparbeides en ny parkeringsplass for personbil tilknyttet Sverre Hassels vei 12. Parkeringsplassen skal være ferdig opparbeidet før nye boliger innenfor planområdet kan tas i bruk.

Signatur (*Ordfører ved bystyrevedtak, byplansjefen ved delegert*).

# REFERAT/OPPSUMERING MØTE MED BYANTIKVAR

SAKSNR: 2023/8465

Møtet gjaldt	Dyrborg, Takform boliger og bevaring av SHV14
Dato	06.06.2023
Til stede	Byplankontoret ved Kjersti Myrvang og Synøve Tangerud, Trym Bolig ved Diana van der Meer, Bente Haugrønning, Yme Arkitekter ved Elisabeth Våpenstad-Rånes. Byantikvaren ved Roy Åge Håpnesog Mette Bye

Agenda var mulig flytting av eksisterende hus (Sverre Hassels vei 14 og takform på blokker og rekkehus.

## Takform blokker og rekkehus

Byantikvaren fastholder ved at det er viktig med takform i området og for fjernvirkningen. Byantikvaren mener løsningen som er tegnet med saltak på både blokkene og rekkehusene kan legges til grunn for planforslaget. Se side 6. i oversendt notat.

## Flytting av eksisterende hus (Sverre Hassels vei 14)

Sverre Hassels vei 14 (SHV14) er i dag plassert midt i framtidig atkomstsituasjon til det nye boligområdet. I samme område er det planlagt bl.a. renovasjonsløsning med snumulighet for renovasjonsbil. Byantikvaren vil helst at huset blir stående der det står, men forstår at det blir vanskelig. Det er forsøkt å finne mulige tomter å flytte huset til innenfor planområdet. Det er foreslått to ulike alternativer for plassering, hvor man er enig om at begge løsningene kan fungere, men det var enighet i møte om at alternativ 1 er den minst kompliserte løsningene og denne legges derfor til grunn for videre arbeid.

## *Oppsummering*

Enighet om at foreslått flytting av SVH 14 ble er en god løsning som bryter opp silhuetten og gir et grønnere preg med hager og eneboliger i fjernvirkningen.

Endringene som nå gjøres i planforslaget er av en slik art at det vil være riktig å sende planforslaget ut på en ny høring. Avklaringer i forhold til innsigelsene tas ikke i forkant av den nye høringen, men de kan forhåpentligvis løses i forbindelse med høringsprosessen. Forslagsstiller sender inn komplett revidert planforslag så raskt avklaringene med Byantikvaren er gjennomført.

DYRBORG  
ARBEIDSMØTE BYANTIKVAREN

-

Vurdering takformer bebyggelse  
Bevaring og flytting av Sverre Hassels vei 14

-

REGULERINGSPLAN NR: r20160037  
SAKSNR: 2023/8465  
YME ARKITEKTER AS / DATO: 06.07.2023



YME arkitekter as  
Krambugata 2  
7011 Trondheim

TAKFORMER

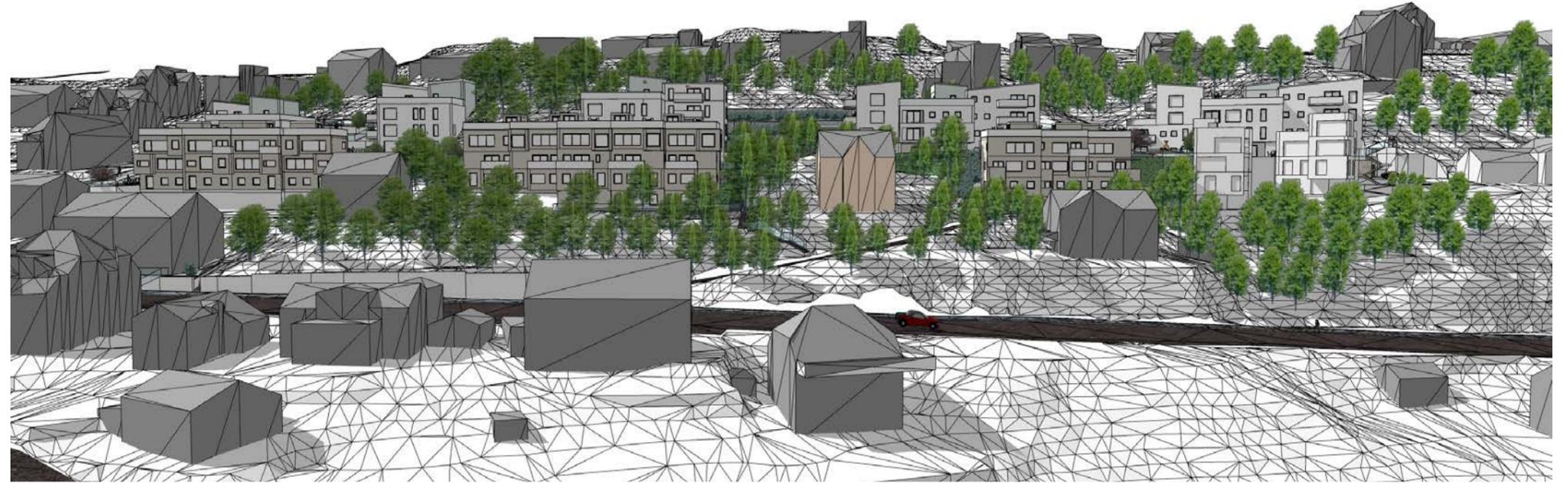
# INNSENDT PLANFORSLG

Innsendt planforslag 08.01.21

Pulltak på blokker og flate tak med takterrasser på rekkehus og eneboliger.

12 rekkehus, 2 eneboliger og 6 blokker.

Tilbakemelding: For høy utnyttelse.  
Prosjektet oppleves for massivt i virkningene.  
Ønske om flere snitt og flere virkninger.



# REVIDERT PLANFORSLAG

Revidert planforslag 20.09.21

Pulltak på blokker, flate tak med takterrasser på rekkehus og eneboliger.

9 rekkehus og 3 eneboliger. 6 mindre blokker.

Den lengste rekken med rekkehus utgikk. Blokkene er blitt lavere og er redusert i størrelse. Blokk B5 er halvert i størrelse.

Tilbakemelding:  
Rekkehus og eneboliger skal ha saltak med møne på tvers av terrenget uten at den totale høyden på boligene skal økes.



# SALTAK REKKEHUS

Pulltak på blokker saltak på rekkehus og eneboliger.

9 rekkehus og 3 eneboliger. 6 mindre blokker.

Forslag til saltak med gavlvegg mot byen på rekkehus og eneboliger. Ulike varianter med irregulære saltak er vurdert, men det er vanskelig å få gode oppholdsareal under de irregulære saltakene da grunnflaten på husene er så liten. Takterrassene utgår i stor grad og er erstattes av mindre terrasser under tak.

Utfordringer:

Dårligere bokvalitet inne. Mister gode terrasser.  
Får assosiasjoner til bryggerekker eller alpelandbyer.  
Dette oppleves som fremmed i området. Henger ikke stilmessig sammen med blokken bak med pulltak.



## SALTAK REKKEHUS OG BLOKKER

Saltak med opplett på blokker og saltak på rekkehus og eneboliger.

9 rekkehus og 3 eneboliger. 6 blokker.

Forslag til irregulære saltak på blokkene med variert møneretning uten å øke den gjennomsnittlige høyden. Dette oppleves som mer helhetlig.

Utfordringer:  
Dårligere bokvalitet inne og redusert areal.  
Får fortsatt assosiasjoner til bryggerekker eller alpelandbyer.



BEVARING SVERRE HASSELSVEI 14

## PLASSERING SVERRE HASSELS VEI 14

Sverre Hassels vei 14 står i dag plassert midt i den foreslåtte reguleringsplanens hovedadkomst.

Om huset skal bevares må det slik byantikvaren foreslår flyttes internt i området. Byantikvaren har foreslått at huset kan flyttes slik at det overtar plassen til bygg B1 i reguleringsplanen.

Om Sverre Hassels vei 14 skal erstatte bygg B1 vil det i bakkant av huset bli en mur med en høyde på over 6 meter. Bygget vil i tillegg bli stående oppe på en høy sokkelmur med nedkjøring til P-kjeller og tett på vendehammeren for avfallsbil. Dette vil oppleves som en unaturlig plassering av huset og vil gi lite bokvalitet. Vi har derfor sett på alternative plasseringer i området som gir huset en mer naturlig posisjon med mindre mur rundt.

Vi har da landet på to mulige plasseringer av huset som vi opplever som best tilpasset området, gir minst mur og mest bokvalitet for det historiske huset.

Se alternativene på de neste sidene. Vi vil også gå mer detaljert gjennom dem i modell i arbeidsmøte på tirsdag.



## ALTERNATIV PLASSERING 1

Sverre Hasselsvei 14 foreslås plassert ved siden av det historiske huset i Byåsenveien 38. Her vil det bli mindre mur i bakkant av huset og det vil kunne få tilgang til parkering i kjeller.



De tre eneboligene i planforslagt erstattes med det historiske huset i Sverre Hasselsvei 14 og en ny enebolig/tomannsbolig i samme stil. Dette vil gi mye luft rundt og en mer tilforlatelig plassering av huset.



## ALTERNATIV PLASSERING 2

Sverre Hasselsvei 14 foreslås plassert ved siden av eksisterende hus i Byåsveien 46B. Denne plasseringen vil gi mindre eksponert sokkel i forkant av huset og noe mer mur på baksiden.



De tre eneboligene i planforslagt erstattes med det historiske huset i Sverre Hasselsvei 14 og en ny enebolig/tomannsbolig i samme stil. Denne plasseringen vil kunne gi mulighet for en større hage ned mot Byåsveien som ville være naturlig for et historisk hus av denne størrelsen.



# OPPSUMMERING

# SALTAK REKKEHUS OG BLOKKER BEVARING OG FLYTTING SHV 14

Saltak med opplett på blokker og saltak på rekkehus og eneboliger.

9 rekkehus 1 tomannsbolig og 1 enebolig (SHV14).  
6 blokker.

Prosjektet oppleves nå som vesentlig redusert og mer luftig i front med tydelig innslag av den historiske bebyggelsen.



## FLATE TAK REKKEHUS OG BLOKKER BEVARING OG FLYTTING SHV 14

Pulltak på blokker og flatetak med takterrasse på rekkehus enebolig og tomannsbolig med saltak.

9 rekkehus 1 tomannsbolig og 1 enebolig (SHV14).  
6 blokker.

Prosjektet oppleves nå også som vesentlig redusert og mer luftig i front med tydelig innslag av den historiske bebyggelsen. De flate takene fremstår også som noe lavere enn varianten med saltak. Dette alternativet gir også mer kvalitativt areal ute og inne.



# Byrådet foreslår å legge ned Byarkitekten og klimaetat: – Lite annet enn symbolpolitikk

Byrådet vil spare.



Eivind Nævdal-Bolstad foreslår flere kutt i et fremlegg for bystyret.

FOTO: JANNICA LUOTO

**Kristoffer Westergaard**  
**Linda Hilland**

Byrådet går inn for å legge ned både Byarkitekten og deres egen klimaetat. Kuttene har vært ventet lenge. Nå blir arbeidet satt i gang.

Det skjer samme dag som Eviny (tidligere BKK), har varslet stor-utbytte. Bergen er nest største eier og får [nærmere 500 millioner kroner](#) fra kraftgiganten.

Det er over 90 millioner mer enn budsjettert.

## **95 millioner**

Planen er å redusere kostnader i kommunen, i tråd med intensjonen om å kutte bergensbudsjettet med 95 millioner i år.

Videre foreslår finansbyråd Eivind Nævdal-Bolstad (H) å nøye vurdere arealbruken ved Samfunnssikkerhetens hus. De har i dag lokaler kommunen bare delvis kan bruke, på grunn av høy støy fra en bar i samme bygning.

Nævdal-Bolstad foreslår også en sammenslåing av ulike enheter for voksenopplæring.

Kuttene begrunnes med et behov for å bruke penger på andre prioriterte områder, da det fremover vil bli en «sterk vekst i antallet eldre».

### **– Snu hver stein**

– Byrådet gjennomfører en oppgavegjennomgang der målet er å snu hver stein, og sørge for at vi får frigjort økonomisk handlingsrom for å møte utfordringene vi står i, sier Bolstad.

Målet er å prioritere eldreomsorg, skole og bergenseres privatøkonomi.

– Da må vi også bruke mindre penger på administrasjon og intern organisering, sier han.

Bolstad sier vurderingen skal være ferdig i midten av juni.

– Dersom vår konklusjon blir å legge ned etater, er målet at det skjer i inneværende år, skriver Bolstad i en tekstmelding til BT.

Byrådet har myndighet til å organisere virksomheter som de ønsker, og for eksempel slå sammen Byarkitekten med etat for plan og bygg, uten at bystyret behandler dette.

Men dersom byrådet ønsker å legge ned Byarkitekten og flytte over oppgaver og ansvar til byrådsavdelingen, vil byrådet måtte fremme en sak for bystyret.

### **– Lite annet enn symbolpolitikk**

Gruppeleder Mikkel Grüner i SV sier forslagene ikke er uventede.

– Det har ligget i luften lenge at disse to kontorene ville ryke når Høyre gikk i gang med sitt spareprosjekt. Det som er trist, er at dette er dyktige kommunale ansatte. Dette er lite annet enn symbolpolitikk, sier Grüner.

Han mener de foreslåtte kuttene er unødvendige.

– Det er fordi de har selv skapt en situasjon som krever det ved å kutte eiendomsskatten, deres eneste politiske prosjekt. Og det skaper uro blant kommunalt ansatte, sier Grüner.



MDGs Thor Haakon Bakke og SVs Mikkel Grüner. FOTO: EIRIK BREKKE

### – Styggere, gråere by

MDGs Thor Haakon Bakke går vel så hardt ut mot byrådet. En styggere, gråere by med mer økte utslipp, mener han.

– Det er en massiv langfinger til alle de som har kjempet med nebb og klør for å få en bedre by for innbyggerne. Ingen har gjort mer for det enn Byarkitekten, og sporene etter innsatsen deres er overalt i byen – fra det nye inkluderingscenteret til skoler og barnehager, sier han.

Byrådet fjerner med dette to brysomme etater, mener Bakke.

– Klimaetaten vil kutte utslipp, byrådet fører en politikk for økte utslipp. Dette er like mye et politisk motivert angrep på kunnskapsbaserte fagmiljøer, som kutt, sier han.



Leder av utvalg for miljø og byutvikling, Chris Jørgen K. Rødland i Høyre. FOTO: JANNICA LUOTO

Leder av utvalg for miljø og byutvikling, Chris Jørgen K. Rødland (H), kontrer med å si at det forrige byrådet, med Thor Haakon Bakke (MDG) i spissen, opprettet symbolske etater heller enn å gjøre hverdagen til bergensere bedre.

– Prislappen var høy, og resultatene svært tvilsomme. Etter åtte år med politisk vanstyre har vi endelig et Høyre-styrt byråd som tar tak i kommunens organisering for å bruke skattebetalernes penger mer effektivt, skriver han i en mail.

## Reaksjoner før nyttår

Bergenslistens Trond Tystad [uttalte tilbake i desember](#), da flertallet i bystyret ble enige om budsjett, at Byarkitekten kunne slås sammen med plan- og bygningsetaten.

– Man trenger heller ikke egen etat for klima. Denne kan legges inn under byrådsavdelingen. Vi kan oppnå like mange klimatiltak med færre ansatte, sa Tystad da.

Byarkitekt Maria Molden mener byrådet ødelegger satsingen på arkitektur som hun sier Bergen har gått i bresjen for.

– Både fordi arkitektur står høyt på dagsorden for tiden, fordi vårt arbeid er evaluert med svært positivt resultat, og det er ingen ting å spare på å gjøre disse endringene.



Byarkitekt Maria Molden. FOTO: GEIR MARTIN STRANDE

Molden mener de har klart å etablere en etat med stor handlekraft, som bidrar til positive endringer.

## Fikk opprop

– København ble ikke en av verdens mest attraktive byer fordi de satset på skattelette. De satset på arkitektur som en storstilt næringsplan. Det gjorde byen interessant og attraktiv, og så de fikk de vekst og dermed skatteinntekter, skriver hun i en mail.

Byarkitekten ble opprettet i 2016, og har syv ansatte. Kommunen betaler for 4,6 av årsverkene, resten er tilskudd fra stat og fylke.

Arkitekt Arvid Bjerkestrand var [en av arkitektene](#) som reagerte da forslaget ble lagt frem før nyttår. Han tok da initiativ til et opprop der 23 firmaer i arkitektbransjen gikk ut mot [budsjettvedtaket](#) i bystyret like før jul.

Publisert:

Publisert: 24. april 2024 14:01

Oppdatert: 25. april 2024 09:49