

## Saksframlegg

---

### DETALJREGULERING AV DYBDAHLS VEG, ØVRE DEL

### SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 09/29414-58

---

Saksbehandler: Torry Unsgaard

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar detaljregulering av Dybdahls veg, øvre del, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune senest datert 31.1.11 med bestemmelser senest datert 31.1.11.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

### Sammendrag

Dybdahls veg er fylkesveg og del av ei hovedrute for sykkeltrafikk. Vi viser til Transportplan for Trondheim fra 2006 der ringrute 4 går i Dybdahls veg. Hensikten med planen er å ruste opp vegen slik at det blir sykkelfelt og tilfredsstillende fortau på begge sider av vegen. Dybdahls veg er også en viktig ringrute for bil og busstrafikk. Vegen har en trafikkmengde på ca 7000 kjt/døgn.

Nedre del av Dybdahls veg fra Strindvegen til Bugges veg er støyskjermet og strekningen mellom Peder Kroghs veg og Bugges veg er tilrettelagt for sykkel med sykkelfelt i kjørebanelen. Dette ble gjort som en del av Trondheimpakken på slutten av 1990-tallet. Det vil også bli opparbeidet sykkelfelt i kjørebanelen mellom Peder Kroghs veg og Strindvegen i nær framtid. Dette er en rekkefølgebestemmelse i reguleringsplan for studentbyen på Berg.

Foreliggende plan omfatter strekningen mellom Bugges veg og Jonsvannsvegen og består av en vegutvidelse, hovedsakelig på sørsida av vegen. Vegen vil få symmetrisk tverrsnitt med 1,5 m bredt sykkelfelt og fortau med bredde 2,75 m på begge sider. Samlet blir det en vegbredde på 15m. I tillegg kommer støydemping. Den består av vegskråninger, støyvoller, støyskjermer og kan også omfatte fasadeisolering. Areal mellom støyskjerm og veg er stort sett regulert til annen veggrunn og forutsettes derfor ervervet av vegeier.

En del adkomstveger og avkjørsler mot Dybdahls veg foreslås stengt, for å forbedre trafikk-sikkerheten og få sammenhengende støydemping. Dette krever etablering av en del nye felles adkomstveger. Som følge av dette er en del av boligområdene ved vegen tatt med i planen.

### Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av byplankontoret som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver som er miljøpakken for transport.

Planområdet omfatter en rekke eiendommer på begge sider av Dybdahls veg mellom Bugges veg og Jonsvannsvegen. I tillegg inngår eiendommene mellom Dybdahls veg, Jonsvannsvegen og Leif Tronstads veg samt eiendommer langs øvre del av Leif Tronstads veg.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Reguleringsplan for Dybdahls veg med tilliggende områder ble vedtatt av Trondheim bystyre 31.8.95. Strekningen mellom Peder Kroghs veg og Bugges veg ble gjennomført på slutten av 1990-tallet og finansiert gjennom Trondheimpakken. På grunn av manglende midler ble strekningen ovenfor Bugges veg utsatt. Denne strekningen er en av de prioriterte hovedrutene for sykkeltrafikk. Midler fra miljøpakken for transport gir nå mulighet for å etablere sykkelfelt og brøytbare fortau her. Reguleringsplanen har imidlertid behov for oppdatering med nytt veggvernsnitt. Dessuten skal offentlige reguleringsplaner være nyere enn 10 år dersom de skal kunne gi hjemmel for ekspropriasjon.

Planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring ved delegasjonsvedtak av 29.12.09. Det kom inn en rekke uttalelser. Resymé og kommentarer er gjengitt nedenfor.

## **Trondheim kommune**

På bakgrunn av ønsker fra beboerne har rådmannen endret planen og foreslått at areal mellom støyskjerm og veg reguleres til annen veggrunn. Dette innebærer at arealet erverves av vegeier. Det blir dermed et offentlig ansvar å vedlikeholde dette arealet som består av vegskråning.

På bakgrunn av denne endringen av planen ble planforslaget sendt til en ny høringsrunde slik at berørte beboere fikk anledning til å uttale seg om denne planendringen.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Faren for kvikkleireskred er vurdert. Vi viser til kommentaren til merknad nr 4. Områdestabiliteten er også vurdert i forbindelse med utbyggingen av studentbyen på Berg. Nedre del av vegen ligger i område med middels faregrad. Her er vegen allerede planert og fullføring vil ikke kreve nye terrenginngrep. Vi kan derfor ikke se at det er behov for videre dokumentasjon av områdestabiliteten.

En del av boligene på sørsida av vegen, i øvre del av Dybdahls veg, får terrenginngrep nær inntil grunnmur. Faren for skade på bygningene er vurdert geoteknisk. Det er valgt løsninger som minimaliserer faren for skade.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

Dybdals veg går fra rundkjøringen i Strindvegen like ovenfor Lerkendal østover opp til Jonsvannsvegen. Planforslaget omfatter strekningen ovenfor Bugges veg. I planforslaget er også tatt med boliger langs vegen som berøres av tiltaket.

Området består av eneboliger og tomannsboliger på store tomter. Boligene er utsatt for trafikkstøy på grunn av stor trafikk. Bratt stigning på Dybdahls veg gir forsterket støy.

Et kommunalt friområde inngår i planen. Et turdrag starter her og ender i Strindamarka.

### **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

Det kom inn 14 merknader i forbindelse med varsel om igangsatt regulering. Resymé av merknader med kommentar er gjengitt i vedlegg 3.

### **Offentlig ettersyn**

Saken ble lagt ut til offentlig ettersyn ved delegasjonsvedtak datert 29.12.09. Det kom da inn 24 merknader. Blant disse merknadene var det flere som ønsket at arealet mellom veg og støyskjerm ble i offentlig eie. Statens Vegvesen ønsket også det. Flere ønsket også å flytte støyskjermene nærmere vegen. Vi endret derfor planen slik at areal mellom støyskjerm og veg ble regulert til annen veggrunn. På en del av strekningen ble også støyskjermen flyttet noe nærmere vegen ved at vegskråningen ble gjort noe brattere. Det gjelder skråning mot nedre del av Astrid Aasens veg.

### **Ny varsling til berørte beboere.**

Beboerne ble varslet om planendringen ved brev av 17.11.10. I brevet ble det gitt en ny anledning til å komme med merknader. Frist for disse var 31.12.10. Det kom inn 8 nye merknader. Alle merknadene etter offentlig ettersyn er behandlet samlet nedenfor.

### Beboermøte.

I brev av 17.11.10 inviterte byplankontoret beboerne til orienteringsmøte om planen. Dette møtet ble avviklet 13.12.10, med ca 20 stk tilstede. Det er utarbeidet et referat fra møtet.

### Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn:

#### RESYMÉ AV MERKNADER:

- Sør-Trøndelag fylkeskommune, 80110**, skriver at det er positivt at det legges bedre til rette for sykkeltrafikk og minner for øvrig om de generelle aktsomhetsreglene vedrørende kulturminner.
- Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 180110**, ser positivt på at det skal gjøres støyskjermingstiltak for å forbedre bokvaliteten for de som bor i dette trafikkerte området. Videre synes Fylkesmannen det er gledelig at gang- og sykkelløsningene i området blir forbedret. I forbindelse med de to trafostasjonene i planområdet, ønsker fylkesmannen opplysninger om hvor høyspent går over i trafo og hvilke minsteavstander til høyspent og trafo man har håndtert her.  
**Kommentar:** Trondheim energi opplyser følgende: Trafostasjonen på eiendommen 2766/213 tar inn strøm på 12000 volt og distribuerer ut strøm med lavspenning, 230 volt. Siden den leverer strøm til et avgrenset boligområde er strømstyrkene moderate. Bygningen er en betongkonstruksjon som begrenser fare eller støy. De regulerte boligtomtene som ligger inntil trafostasjonen er bebygde. Ny endret byggegrense hindrer ytterligere fortetting inn mot trafostasjonen. Trafostasjonen i sør/vestre ende av friområdet har spenninger og strømstyrker av omtrent samme størrelsesorden som førstnevnte. Også dette er en betongkonstruksjon. Her er avstanden til boliger betydelig større og boligbebyggelse vil ikke komme nær inntil fordi dette er et friområde.
- Statens Vegvesen, 250110 og 211210** viser til reguleringsbestemmelsene §3 hvor det under Bebyggelse og anlegg står at *"ved gjennomføring av skjermingstiltak langs Dybdahls veg skal et maksimalt ekvivalent døgnnivå (Lden) på 35 dBA oppnåes inne og 60 dBA oppnåes ute bak skjermede arealer."* I Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen er støygrensen for uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk satt til 55dBA. Statens Vegvesen mener at retningslinjene i T-1442 skal følges i reguleringsplanen. I tillegg bør det i reguleringsbestemmelsene tilføyes at tiltak innen planområdet, inklusive anleggsarbeid, skal følge gjeldende støygrenser gitt i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging ( T-1442) og NS 8175 kl. C. Detaljerte støyberegninger samt plan over støytiltak ønskes. Når det gjelder detaljene omkring sykkelfeltløsningene, eksempelvis krysset med Jonsvannsvegen, vil vegvesenet komme tilbake under prosjekteringen.  
**Kommentar:** Merknaden vedrørende støy ble delvis fulgt opp i reguleringsplanen. I henhold til retningslinjene for nye veganlegg blir det nå krevd maksimalt ekvivalent støynivå på 55 dBA på uteplasser. Innendørs støy derimot skal fortsatt være maksimalt 35 dBA. Tiltaket tilfredsstiller

## Trondheim kommune

dermed bare klasse D i NS 8175, noe som aksepteres ved rehabilitering av eksisterende bebyggelse.

Statens Vegvesen skriver i sin siste uttalelse datert 21.12.10 at de ”synes det er fint at det med bakgrunn i nye støykrav er satt strengere støykrav i revidert reguleringsplan sammenlignet med tidligere. Statens vegvesen har ingen merknader til planen.”

4. **Norges vassdrags- og energidirektorat, 220210**, skriver at deler av planområdet ligger i følge Faregradskartet for kvikkleire innenfor en kvikkleiresone, Berg studentby, med faregrad middels. Det er viktig at områdestabiliteten (helhetlig faresonevurdering) blir dokumentert. Dokumentasjonen må vise at det vil være tilfredsstillende sikkerhet både i anleggsfasen og ved ferdigstilt anlegg. Det må komme fram hva den beregnede områdestabiliteten er pr i dag, og hvor mye områdestabiliteten vil endres. NVEs retningslinjer 1/2008 for planlegging og utbygging i faresoner langs vassdrag med vedlegg ([www.nve.no](http://www.nve.no)) beskriver en dokumentasjonsprosedyre for dette. De ber kommunen informere om de detaljerte planene og rådene som anbefales for å unngå skader i forbindelse med grunnforhold.

**Kommentar:** De nederste 100m av strekningen ligger i kvikkleiresone med middels faregrad. Resten av strekningen ligger utenfor faresonene. Vi har vurdert sikkerheten på den nederste delen av planområdet og funnet følgende: Vegen skal på denne strekningen ligge i omtrent samme nivå som i dag. Dette har sammenheng med at denne strekningen ble oppfylt og forberedt for bygging sammen med første etappe av Dybdahls veg fra Peder Kroghs veg til Bugges veg. Den nye vegen gir derfor ingen vesentlige endringer av dagens situasjon. Videre er området nettopp grundig vurdert i forbindelse med utbyggingen av et stort boligområde i Studentbyen på Berg. Sikkerheten var da tilfredsstillende. Av disse grunner ser rådmannen ikke behov for ytterligere undersøkelser av områdestabiliteten i forbindelse med utbyggingen av Dybdahls veg.

5. **Arne T. og Astrid Holen, Olav Trondsons veg 16 , 140110**, spør om hvem som får ansvar for felles kjøreveg fKV2. De nevner problemer med denne vegen som bratt stigning, nærhet til garasje, søppeltømming og behov for oppgradering. De ønsker også adresseendring til Olav Trondsons veg når adkomst til Dybdahls veg opphører.

**Kommentar:** Betegnelsen fKV2 betyr felles kjøreveg nr 2. Det vil fortsatt bli brukerne av vegen som får ansvar for vedlikeholdet av den. Antallet brukere blir nå noe større slik at det blir flere å dele ansvaret på. Reguleringsplanen inneholder ikke høydetall på adkomstvegen og tar derfor ikke stilling til stigningsforholdene. Det er imidlertid vanskelig å endre noe særlig på stigningen. Adkomsten har en reguleringsbredde på 5m hvilket skulle være tilstrekkelig. For øvrig vises til reguleringsbestemmelsene punkt 4.5.

6. **Siw K. Berg og Bjørn E. Christensen, Astrid Aasens veg 16, 160210**, skriver at de vanskelig kan se at området mellom støyskjerm og veg kan ha bruksverdi for dem. Dette arealet vil i praksis være utilgjengelig for dem. De synes at støyskjermen kommer langt inn på tomta, kommer nær huset og vil antagelig føre til felling av store trær. De mener at et bedre alternativ for

## Trondheim kommune

dem ville være å bygge støttemur med støyskjerm oppå nærmere vegen. De nevner også erstatningsspørsmålet.

**Kommentar:** Vi viser til generell kommentar under merknad 19 nedenfor.

7. **Asbjørn og Kirsti Sandnes Sæbø, Astrid Aasens veg 8 B, 220110**, viser til tidligere merknad der han spør om mulighetene for adkomst til nordre del av tomta og om mulighetene for fradeling av tomt. Han spør også om det er nødvendig med så stor vegbredde og om hvordan støyskjerminga er tenkt gjort for å skjerme også husene.

Han spør også om kommunen vil fylle opp dalen mellom huset hans og vegen.

**Kommentar:** Eneste biladkomst til tomta i dag er fra Astrid Aasens veg. Terrengforhold og bebyggelse gjør det vanskelig å få maskinelt utstyr fram til nordre del av tomta på nr 8B. Dersom dette blir nødvendig i spesielle tilfeller, krever det samarbeide med naboer som har enklere adkomstforhold. Spørsmålet om vegbredde og støyskjerming er kommentert under merknad 19. Det forutsettes etablert støyvoll og støyskjerm på nr 8B. Spørsmålet om oppfylling mellom støyskjerm og bolig vil bli avklart under byggeplanlegging og grunnverv. Reguleringsplanen tar ikke stilling til det.

8. **Vibeke og Rune Svendsen, Olav Trondsons veg 18, 140210 og 291210** ønsker en annen plassering av støyskjermen og redegjør i detalj for hvordan de ønsker denne. I uttalelsen fra februar ønsker de at støygjerdet ”i størst mulig grad følger dagens gjerdes plassering.” De ønsker adresse til Olav Trondsons veg når denne vegen stenges mot Dybdahls veg.

I uttalelsen fra desember ønsker de støygjerdet plassert på en mur som ligger helt ut til vegkanten. De ønsker også å redusere byggegrenseavstanden langs Olav Trondsons veg til maksimalt 10m fra senterlinja.

**Kommentar:** Ønskene fra februar ble fulgt opp ved å endre planforslaget. Vi viser ellers til generell kommentar under merknad 19. Det er beholdt samme byggegrense mot Olav Trondsons veg her som ellers langs denne vegen.

Detaljer vedrørende støyskjerm vil bli vurdert i byggeplan.

9. **Karin Mårstad og Tore Kløften, Dybdahls veg 30, 40210**, skriver at deres eiendom blir berørt ved at innkjørsel må flyttes og at nåværende garasje ikke blir tilgjengelig. De ønsker en annen plassering av ny garasje enn den som er vist. De ønsker også elektrisk leddport og innlagt vann og strøm i ny garasje. De nevner også at ny innkjørsel gir mindre gunstig ankomst til inngangen og lurer på hvordan dette er tenkt løst. De nevner et alternativ. De ønsker en redegjørelse for hva som blir gjort på deres eiendom i forbindelse med omlegging av Dybdahls veg.

**Kommentar:** Rådmannen ser positivt på den løsningen som er foreslått av grunneier. Dette berører imidlertid spørsmål som ikke behandles i reguleringsplanen og som må avklares i forbindelse med byggeplan og grunnverv. Garasjen er på plankartet flyttet og gjort større.

## Trondheim kommune

10. **Nerman og Durdica Zec Kulosman, Dybdahls veg 14. 100210**, ønsker støyskjermen plassert mellom Dybdahls veg og felles adkomstveg til nr 12 og 14. De har skrevet en grundig begrunnelse for dette standpunktet.

**Kommentar:** Rådmannen har endret planen i tråd med det som her er foreslått.

11. **Helge Brun, Dybdahls veg 26, 100210, 180210 og 311210**, skriver at innkjørsel til huset fra Dybdahls veg og garasjen vil bli sperret av som følge av reguleringen. Ny adkomst fra fKV2 blir liggende ca 70 m fra nåværende hovedinngang med hall/entre. Dette krever ombygging/påbygging etc. Han lister opp en rekke krav som må innfries for at reguleringsplanen skal kunne aksepteres.

I den siste uttalelsen fra desember konkluderer han med at det vil være best å beholde dagens utkjørsel.

**Kommentar:** Rådmannen mener at dagens avkjørsel er både trafikkfarlig og lite hensiktsmessig i og med at den er svært bratt. En avkjørsel fra nord vil med dagens entrèløsning i huset bli noe lang. Med en viss ombygging av huset vil en avkjørsel fra nord samlet sett kunne bli mest hensiktsmessig. Rådmannen opprettholder derfor planens forutsetning om avkjørsel fra nord.

12. **Ulla-Brit Ertsås og Arne Hognestad, Dybdahls veg 12, 140210**, sier seg tilfreds med at tilfredsstillende innendørs støy skal sikres gjennom fasadetiltak. De er også tilfreds med at støyen på utearealene skal sikres gjennom lokal skjerm som settes på toppen av skråningen mot sør/vest. Dermed kreves moderat høyde på skjermen. De ber i tillegg om at det settes opp skjerm langs eiendomsgrensen mot Dybdahls veg. De forutsetter at skjerner planlegges i samråd med dem.

**Kommentar:** Rådmannen vil i reguleringsplan og byggeplan foreslå en løsning med støyskjerm mellom adkomstveg og Dybdahls veg. Fasadetiltak og lokal skjerm i tillegg vil bli utført dersom det viser seg å være behov for det.

13. **Hans S. Ildstad, Astrid Aasens veg 20, 280110**, ber om at det blir prosjektert en nedkomst, sti eller trapp, fra eiendommen hans til fortauet. Han advarer også mot setningskader i forbindelse med anlegget og nevner vann og kloakkledninger som må legges om.

**Kommentar:** Der hvor det bygges mur med støyskjerm på toppen av muren, slik som her, vil det være relativt kostbart og vanskelig å få til en hensiktsmessig trappeløsning. Rådmannen har derfor ikke vist dette i planen.

14. **Jørgen Østvik og Knut Kittelsaa, Astrid Aasens veg 24 og 24A, 150210**, ber om å få beholde trappeadkomsten til Dybdahls veg. De ber videre om at stort løvtre på nr 24A må få stå dersom det er mulig.

**Kommentar:** Angående trapp viser vi til kommentar under merknad 13.

15. **Mary S. Skjølberg, eier av Jonsvannsvegen 75A, 120210**, protesterer på forslaget om utvidelse og utvidet bruk av felles adkomst (fKV4). Særlig beklager hun inngrepet i egen eiendom og peker også på sikkerhetsmessige problemer med forslaget. Hun foreslår at fortsatt direkte adkomst til Dybdahls veg for eiendommen Leif Tronstads veg 22B.

### **Kommentar:**

Planen forutsetter at fKV4 skal utvides og også betjene Leif Tronstads veg 22B. FKV4 er delvis lagt på eiendommen Jonsvannsvegen 75A, men vi kan ikke se noen sikkerhetsmessige problemer med dette.

- 16. Liv Sigrid Kopreitan Stene, Leif Tronstads veg 20, 60210**, protesterer også på utvidelse og utvidet bruk av fKV4. Hun begrunner protesten med verdiforringelse av eiendommen på grunn av tap av eiendom, tap av leieinntekter, redusering av oppstillingsplasser og snuplass samt støy.

**Kommentar:** Eiendommen Leif Tronstads veg 20 er på 1340 kvadratmeter. Det er lite plass til biloppstilling på østsida av huset der adkomstvegen kommer inn på eiendommen. Det er imidlertid rikelig med plass til biloppstilling på nordsiden av huset. Her skal lite tilrettelegging til for å ta dette arealet i bruk til biloppstilling. Også vest for huset er det god plass, men dette arealet bør ikke brukes til biloppstilling så lenge biladkomsten er fra øst. Rådmannen mener derfor at felles kjøreveg f KV4 kan brukes som biladkomst til Leif Tronstads veg 22B uten for store ulemper for de øvrige brukere av vegen.

- 17. Hugo Breivik, Jonsvannsvegen 73 B, 170210**, lurer på hvorfor det ikke gjøres noe for å redusere gjennomgangstrafikken i Jonsvannsvegen. Han foreslår sykkelfelt i Jonsvannsvegen.

**Kommentar:** Dette er ikke tema i denne reguleringsplanen.

- 18. Jorunn og Lars Bagøien, Dybdahls veg 36, 171210, 011210 og 301210** har sendt inn flere merknader. De er opptatt av at garasje og oppstillingsplass blir vanskelig å benytte, at det beskjæres hageareal med verdifulle planter og at utkjøring i Dybdahls veg blir vanskelig på grunn av manglende sikt.

**Kommentar:** Det er en forutsetning at garasje og biloppstilling ved garasje fortsatt skal kunne brukes. På denne bakgrunn har rådmannen nå avsluttet støyskjermen ved nåværende avkjørsel. Planen forutsetter at biltrafikken trekkes lengre fra huset enn i dag. Sykkelfeltet blir liggende i dagens bilfelt. Fortauet utvides ca 1m inn på hagearealet og støyskjermen plasseres ca 1m fra fortauskanten. Siden denne eiendommen har avkjørsel over sykkelfelt og fortau skulle innkjøringsforholdene til garasje og oppstillingsplass bli omtrent som i dag. Sikt ved utkjørsel til kjørende trafikk blir betydelig bedre enn i dag siden muren på nr 38 forutsettes flyttet noe for å gi nødvendig sikt. Planforslaget viser stor åpning i støyskjermen ved nr 36. Det kan derfor bli nødvendig med forbedret fasadeisolering av nr 36 for å oppfylle støykravene.

- 19. 12 beboere i Astrid Aasens veg, 170210**, ber om at bredden på planlagt veganlegg reduseres og krever følgende:

- eventuell utvidelse av nåværende veg blir gjort på begge sider av vegen. -
  - støyskjermen plasseres i vegens skulder slik at den krever minst mulig areal. -
  - kompensasjon for bortfall av tomtegrunn med mulighet for fradeling av tomter.
  - å bli tatt med på råd når det gjelder detaljplanlegging av inngrep i grensen veg/tomt
- De ber også om at Astrid Aasens veg asfalteres.

**Kommentar:** Prosjektet i Dybdahls veg gjennomføres for å forbedre forholdene for syklister og fotgjengere. Sykkelfelt i kjørebane er valgt for å få ens løsning på hele strekningen fra



## Trondheim kommune

Strindvegen ved Lerkendal til Bromstadvegen (ring 3). Sykkelfelt i kjørebane er også en anbefalt løsning i bystrøk (konferer sykkelhåndboka fra Statens Vegvesen). Sykkelfelt i kjørebane skal normalt være 1.5m brede. Fortau skal minst være 2.75m brede dersom de skal kunne brøytes om vinteren. Bussgater som Dybdahls veg skal minst ha 6.5m bredde i kurver. De bredder som er valgt i Dybdahls veg er ikke bredere enn nødvendig for å få en veg med tilfredsstillende trafikkforhold. Et trafikkareal med 15m bredde er minimum dersom både fotgjengere, syklist og bil/buss skal få tilfredsstillende trafikkforhold.

Den støyskjermingen som er foreslått på nordsiden av Dybdahls veg mellom Olav Trondsons veg og Leiv Tronstads veg, med både støyskjermer og jordskråninger, anbefales først og fremst av estetiske og støytekniske årsaker. Denne løsningen er også valgt på nordsiden av Dybdahls veg fra nr 16 til nr 20. Dybdahls veg ligger her lavt i terrenget, med bebyggelsen høyt hevet over vegen. En skjerm ved vegkanten vil måtte ha stor høyde dersom den skal skjerme bebyggelsen tilfredsstillende. Slike høye skjermer vil vanskelig kunne bli estetisk gode, i hvert fall hvis en ser det fra veggensiden. De reflekterer også støyen mer enn jordvoller. En kombinasjon med beplantet jordskråning og en lavere skjerm på toppen av skråningen, vil gi både estetiske, rimelige og miljømessig gode løsninger fordi de absorberer både støy og forurensninger fra trafikken. Det er plass til dette i denne delen av Dybdahls veg. Arealene nærmest vegen skal likevel ikke brukes til bebyggelse. Vi viser her til veglovens regler om byggegrenser langs veg, og til gjeldende reguleringsplan.

Spørsmålet om kompensasjon for grunnverv herunder bortfall av tomtegrunn, er ikke tema i reguleringsplanen. Dette vil bli tatt opp som egen sak etter at planen er vedtatt. Heller ikke spørsmålet om asfaltering av Astrid Aasens veg er tema siden vegen ikke inngår i planen.

Det er en forutsetning at grunneierne skal medvirke i planleggingen både under selve reguleringsprosessen og i forbindelse med detaljplanlegging og grunnverv.

- 20. Jørgen Østvik og Bjørn Andresen, Astrid Aasens veg 24 og 22 A, 180210,** ønsker byggegrensen justert slik at den gir rom for å få regulert inn en dobbeltgarasje med midtvegg i grenselinja mellom deres eiendommer. De ønsker også trappeadkomst ned til Dybdahls veg.  
**Kommentar:** Bebyggelsen på disse eiendommene ligger svært nær Dybdahls veg. Dette medfører store ekstra kostnader (støttemur/spunt?). Byggegrensene er plassert på denne måten for å hindre ny bebyggelse så nær vegen. Når støttemur og støyskjerm er kommet på plass, vil en kunne vurdere en slik garasjeplassering på nytt i en eventuell byggesak. Når det gjelder trapp, viser vi til kommentar under merknad 13.
- 21. Karen Halvorsen, Leif Tronstads veg 19 A, 180210,** krever erstattet/godtgjort skader på bygninger, ledninger, hage, tilsmussing etc. Hun krever kompensasjon for grunnverv og fasadeisolering.  
**Kommentar:** Det er en forutsetning at grunneierne skal få full erstatning for tap og ulempe.

## Trondheim kommune

22. **Katinka Bøckmann, Astrid Aasens veg 14, 230210**, reagerer negativt på plasseringen av støyskjermen så langt inne på eiendommen. Hun ønsker støyskjern i skulderkant. Hun ønsker å forskyve garasjen lengre nordover på eiendommen slik at det blir bedre plass til oppstilling av biler. For øvrig er hun positiv til støyskjerming og tilrettelegging for sykkel.

**Kommentar:** Vedrørende plassering av støyskjerm viser vi til kommentaren under merknad nr 19. Byggegrensen er plassert slik for å unngå bebyggelse som blir i veien for veganlegget. Når støyskjermen er på plass, vil spørsmålet om plassering av garasje kunne vurderes på nytt.

23. **Gunhild Oftedal og Bjørn Kr. Soknes, Jonsvannsvegen 73a, 310110**, skriver at det vil være tilnærmet umulig å gjennomføre tilførselsveg til Dybdahls veg 22B. Det vises til følgende forhold:

- tap av leieinntekter for Stene i Leiv Tronstads veg 20
- Stene får naboens biler tett opp i husveggen hvor både Stene og leieboer har sine soverom
- Stene vil miste sin mulighet til å gå rundt sitt eget hus ved at hennes gårdstun ødelegges

De ber kommunen endre planen slik at Dybdahls veg 22B fortsatt får adkomst til Dybdahls veg.

**Kommentar:** Vi viser til kommentar til merknad nr. 16.

24. **Syklistenes landsforening i Trondheim, 240210**, ber kommunen vurdere en liten tunnel for fotgjengere/syklister i krysset Dybdahls veg/Smørblomstvegen.

**Kommentar:** Rådmannen ser at det ville ha vært ønskelig med planskilt kryssing her. Dette ble vurdert da denne delen av vegen ble bygget, men man så seg ikke i stand til det den gangen. Det er heller ikke nå satt av midler til planskilt kryssing.

### Nye merknader etter varsling 17.11.10

1. **Egil Klæbo, Dybdahls veg 20, 311210**, spør hvorfor skråninger nå skal erverves og om kommunen vil holde dette i hevd. Han spør også om opplysningsvesenets fond som eier arealet nå vil redusere festeavgiften i henhold til arealreduksjonen.

Videre spør han om dør i støyskjerm og om avkjørsel. Han ber om at støyskjerm på nordøstsiden av hans bolig ikke etableres.

**Kommentar:** Det er en forutsetning at vegeier vedlikeholder sitt areal. Det er også en forutsetning at det etableres dører i støyskjerm der det er behov. Støyskjerm på nordøstsiden vil bli etablert for å skjerme uteplass også for nabo. Det kan også her etableres dør i skjerm slik at skjermen ikke skal bli til for stor ulempe. Avkjørsel blir til Olav Trondsons veg omtrent som den går i dag.

Vi antar at Opplysningsvesenets fond som nå skal selge areal til vegformål vil ta hensyn til dette ved beregning av fremtidig festeavgift.

2. **Rolf Sterud & Camilla Prytz og Sigmund Kvernes & Anne R Aas, Dybdahls veg 16 og 18, 291210**, skriver at skråningsarealene ikke kan erverves uten økonomisk kompensasjon. De reiser også spørsmål om vedlikehold av skråningsarealer og påpeker at skråningene må beplantes. De nevner også lydglass i støyskjerm for å få lys på eiendommen, istandsetting etter anleggsarbeid og tiltak for å opprettholde utbyggingspotensialet for eiendommen.

**Kommentar:** Erverv av eiendom som følge av prosjektet vil bli kompensert, vegeier vil

## Trondheim kommune

vedlikeholde skråninger. Beplantning av skråninger og lydglass øverst i støyskjerm er aktuelt. Utbygger vil sette i stand eller erstatte skader på private eiendommer etter anlegg.

Videre kan vi opplyse at reguleringsbestemmelsene for boligene er endret ved at begrensningen når det gjelder tomteutnyttelse er tatt ut. Det innebærer at utbygger og kommune må vurdere hvert enkelt byggeprosjekt særskilt.

- 3. Peder Olav Marcussen Kongelf, Dybdahls veg 34, 060111,** ønsker støttemur langs adkomst på eiendommen og begrunner det.

**Kommentar:** Den interne private adkomsten er ikke vist på reguleringsplanen. Den vil likevel bli bygd som følge av at eksisterende adkomst stenges. Detaljutforming av denne vil bli behandlet i forbindelse med byggeplan og grunnerverv, i samråd med grunneier.

- 4. 4 beboere i Astrid Aasens veg, 311210,** skriver at det er uklart hvor mye areal som skal erverves fra dem. De argumenterer mot så omfattende inngrep i eiendommene og krever blant annet brattere skråning. De mener at deres interesser ikke er tatt hensyn til.

**Kommentar:** Vi viser til tidligere kommentar under merknad 19 der vi begrunner hvorfor vi på en del av strekningen har valgt en løsning med både vegskråning og støyskjerm. Skråningshelningen på sørsida av vegen er nå endret til 1:1,5 slik at skjermen kommer noe nærmere vegen.

- 5, 6, 7 og 8.** I tillegg er det kommet nye merknader fra 4 andre. Disse er behandlet sammen med merknader i forbindelse med offentlig ettersyn. Se under merknad nr 3, 8, 11 og 18.

### Endringer av planen.

- Byggegrense fjernet i friområdet og endret på Astrid Aasens veg 3. Konferer merknad 2.
- Reguleringsbestemmelse 3.2, 3.5, 5 og 8 er endret. Konferer merknader.
- Støyskjerm flyttet noe nærmere vegen flere steder. Konferer merknad 6, 7, 8, 19 m.fl.
- Støyskjerm avkortet på Dybdahls veg nr 36. Konferer merknad 18.
- Område mellom støyskjerm og veg reguleres til annen veggrunn
- Garasje på Dybdahls veg nr 30 flyttet og gjort større. Konferer merknad 9.
- Ny busslomme ved Dybdahls veg nr 16 er tatt ut av planen

### Beskrivelse av planforslaget

Planen omfatter en utvidelse av Dybdahls veg med sykkelfelt og bredere fortau. Vegen får symmetrisk tverrsnitt med 9,5 m kjørebane og 2,75 fortau på begge sider. Kjørebane deles opp med kjørefelt for bil på 2 x 3.25 m og kjørefelt for sykkel på 2 x 1.5m. Vegutvidelsen går på bekostning av del av friområde og deler av private boligeiendommer. Utvidelsen skjer hovedsakelig på sørsida av vegen.

I tillegg inngår støyskjerming av vegen. Planene for denne bygger på beregninger og vurderinger gjort av Rambøll i forbindelse med byggeplan. Støyskjermene i øvre del plasseres ca 1m fra fortauskant. Areal mellom fortau og støyskjerm skal benyttes til beplantning og snølagring. Lengre nede i vegen plasseres støyskjermene på voller eller skråninger og kommer derfor lengre fra vegen.

For at støyskjermingen skal bli effektiv og for å øke trafikksikkerheten har vi funnet det nødvendig å stenge en del adkomstveger og avkjørsler. Det gjelder Olav Trondsons veg og Leiv Tronstads veg i kryssene mot Dybdahls veg. Dessuten gjelder det flere av de enkeltavkjørsler som går ut i Dybdahls veg.

## **Trondheim kommune**

De som mister sin avkjørsel har fått regulert inn ny adkomst. Disse nye adkomstene er som oftest felles kjøreveger. Dette innebærer at også eiendommer som ligger et stykke fra Dybdahls veg berøres av tiltaket og er tatt med i planen. Adkomster, stengninger og støyskjerming er omtrent som i gjeldende plan.

### **Planlagt gjennomføring**

Dybdahls veg er i Transportplan for Trondheim vist som hovedrute for sykkel. Den er en av de manglende strekninger i hovednettet for sykkel og derfor høyt prioritert i miljøpakken. Det er en forutsetning at støyskjermingen gjennomføres samtidig med veganlegget. Både skjerming, voller og vegskråninger er valgt som støyskjerming. I noen tilfelle vil det også være aktuelt å benytte fasadeisolering. Disse støyskjermingstiltakene griper sterkt inn i private eiendommer. Det vil derfor være naturlig å detaljplanlegge tiltakene i samråd og samarbeid med grunneierne. Denne prosessen vil kunne forsinke fullføringen av prosjektet, men ikke nødvendigvis selve vegutvidelsen.

Prosjektet er et høyt prioritert sykkelprosjekt og forutsettes gjennomført så snart planer og finansiering er ordnet. Vi håper dette vil kunne gjennomføres de nærmeste par år.

### **Virksomheter av planforslaget**

Konsekvensene av tiltaket er vurdert i Transportplan for Trondheim og i Miljøpakken for transport. Tiltaket vil bidra til å få etablert et sammenhengende hovednett for sykkel og dermed stimulere bruken av sykkel som transportmiddel. Det vil også gi langt bedre forhold for gående både sommer og vinter. Dette er positivt både for miljø og framkommelighet.

Prosjektet vil også redusere trafikkstøyen for boligene langs vegen i og med at det etableres støyskjerming.

Vegutvidelsen vil også forbedre forholdene for buss- og biltrafikk i og med at syklistene får eget areal.

Støyskjerming vil gi bedre boforhold for dem som bor langs vegen.

Mange eiendommer blir beskåret som følge av breiere veg. Det er mange store trær langs vegen. Mange av disse må fjernes som følge av tiltaket.

Kommunalt friområde mellom Astrid Aasens veg og Smørblomstvegen beskjæres.

### Avveining av konsekvenser

Samlet sett vil prosjektet gi betydelige gevinster både for miljø og transport. Ulempen er først og fremst de store byggekostnadene anslagsvis 50 mill kr. Beskjæring av eiendommer og nye avkjørsler vil også kunne være til ulempe for en del beboere.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Dybdahls veg er fylkesveg. Det er ikke satt av fylkeskommunale midler til utbygging av prosjektet. Det må derfor i sin helhet bekostes av Miljøpakke for transport. For kommunen vil prosjektet innebære kostnader for planlegging og utbygging, men disse forutsettes refundert av Miljøpakken.

## Trondheim kommune

For fylkeskommunen vil prosjektet kunne medføre noe større vedlikeholdskostnader i og med at vegarealet økes.

### Rådmannens vurdering og anbefaling

#### Vurdering

Rådmannen vurderer de endringer som er gjort i planen etter at den ble vedtatt i 1995 som relativt små. Den nye planen samsvarer bedre med de statlige retningslinjene for sykkelplanlegging som finnes i Statens vegvesens håndbok 233, sykkelhåndboka. Fortauene får nå en bredde som gjør det mulig å holde dem brøytet om vinteren.

#### Anbefaling

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunngitt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og sentrale planer og retningslinjer, med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Planforslaget anbefales vedtatt.

### [... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

Rådmannen i Trondheim, 22.02.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

#### Vedlegg:

- Vedlegg 1: Reguleringskart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Oversiktskart
- Vedlegg 4: Delegasjonsak 3952/09 med vedtak om utleggelse til off. ettersyn.  
(Ikke trykket)
- Vedlegg 5,6 og 7: Støyberegninger (ikke trykket)

