



DET KONGELIGE
KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENT

Statsråden

Statsforvalteren i Trøndelag
Postboks 2600
7734 STEINKJER

Deres ref

Vår ref

Dato

25/2762-12

30. mars 2026

Trondheim kommune - innsigelser til kommuneplanens arealdel 2022-2034

Kommunal- og distriktsdepartementet godkjenner at det etableres et nytt bussdepot og andre nærmere definerte samfunnsnyttige funksjoner på Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll, og at resten av arealet brukes til næringsformål. Siden Presthusjordet ikke lenger er aktuelt som fremtidig bussdepot, godkjennes kommunens vedtak om å tilbakeføre området til LNFR-formål.

Kommunal- distriktsdepartementet vedtar et rekkefølgekrav om at detaljregulering for byutvikling på dagens bussdepot på Sorgenfri ikke kan vedtas før detaljregulering for nytt bussdepot på Rotvolltrekanten er vedtatt. Det er lagt vekt på at kontinuerlig drift av et bussdepot er en viktig regional interesse.

Kommunens vedtak om å sette av jordbruksarealene på Øvre Rotvoll sør godkjennes ikke. Forslagene er i strid med den nasjonale jordvernstrategien, og samfunnsnyttien av foreslått omdisponering er ikke så stor at dyrka mark bør tillates bygd ned. Området settes av til LNFR-formål. Derimot godkjennes næringsformålet i Bratsbergvegen 139, siden omdisponeringen av dyrket mark og virkningene for landsbrukshensyn er svært begrenset.

Kommunal- og distriktsdepartementet godkjenner planbestemmelsene om gateutforming og sykkelnett, og mener disse i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet både til gående og syklende og til kollektivtrafikkens fremkommelighet.

Departementets vedtak innebærer at innsigelsene er tatt delvis til følge.

Bakgrunn

Kommuneplanen for Trondheim kommune ble sendt til Kommunal- og distriktsdepartementet fra Statsforvalteren i Trøndelag 27. juni 2025, grunnet uløste innsigelser fra statsforvalteren og Trøndelag fylkeskommune.

Det er fire innsigelser fra Trøndelag fylkeskommune. Alle er knyttet til fylkets ansvar for å ivareta hensynet til kollektivtrafikken:

Planbestemmelse § 13.2 om gateutforming innenfor tettstedene.

Denne bestemmelsen sier at innenfor tettstedene skal tilrettelegging for kryssing for fotgjengere være på bakkeplan, unntatt over fjernvei. Andre løsninger kan vurderes der alternativet i større grad oppfyller målet om at flere går, sykler og reiser kollektivt. Fylkeskommunen mener at bestemmelsen prioriterer hensynet til fotgjengere for høyt, på bekostning av kollektivtrafikkens framkommelighet.

Planbestemmelse § 13.8 om sykkelnett.

Denne bestemmelsen sier at langs sykkelnettet skal det sikres et sammenhengende tilbud for syklende som oppleves som trygt og enkelt å bruke. Det skal sikres gjennomgående tilbud for sykkel i kryss. Hensikten med bestemmelsen er å sikre at det oppleves tryggere å sykle, slik at flere skal velge å gjøre det. Fylkeskommunen mener at bestemmelsen prioriterer sykkelhensyn for høyt, på bekostning av kollektivtrafikkens framkommelighet.

Tilbakeføring av Presthusjordet til LNFR-formål.

Kommunens planvedtak legger opp til at Presthusjordet endrer formål fra bussdepot til LNFR-formål. Trondheim kommunen legger vekt på jordvernhensyn, og mener at det er tilstrekkelig at det settes av areal til nytt bussdepot på Rotvolltrekanten. Innsigelsen er fremmet fordi fylkeskommunen vil sikre areal til nytt bussdepot på Presthusjordet som en alternativ løsning hvis de ikke får gjennomslag for nytt bussdepot på Rotvolltrekanten.

Fristilling av sentrumsområde på Sorgenfri fra bussdepot.

Kommuneplanen legger opp til at arealet på Sorgenfri, hvor dagens bussdepot ligger, kan reguleres til sentrumsformål. Både fylket og kommunen er enige om at arealet skal brukes til sentrumsformål. Spørsmålet er når kommunen kan vedta en detaljregulering for dette. Kommunen har ikke ønsket båndlegging eller rekkefølgekrav for å sikre at dagens depot kan drives fram til et nytt depot er ferdig, mens fylkeskommunen mener at arealet må sikres fram til planleggingen av et nytt depot har kommet lenger.

Statsforvalteren i Trøndelag har fremmet tre innsigelser, som alle handler om jordvern:

Innsigelse til næringsbebyggelse på Rotvoll-trekanten/Øvre Rotvoll.

Dette arealet består av 150 daa fulldyrka jord av svært høy kvalitet. I forrige kommuneplan var området satt av til boligformål, men blant annet støvforurensning har gjort at det nå vurderes å ikke være egnet til boligformål. I den nye kommuneplanen har kommunen satt av arealet til kombinerte formål, med åpning for flere offentlige utbyggingsbehov, inkludert

bussdepot. I tillegg er det åpnet for at arealet som ikke trengs til bussdepot og andre kommunaltekniske behov kan brukes til næringsformål. Statsforvalteren mener at arealet som ikke trengs til bussdepot og andre offentlige utbyggingsbehov må videreføres som LNFR-formål.

Nytt område for næringsbebyggelse på Øvre Rotvoll sør.

Dette arealet består av 65 daa fulldyrka jord av svært høy kvalitet. Også dette arealet har vært satt av til boligformål, men støyforurensning har gjort at det nå vurderes å ikke være egnet til bolig. I den nye kommuneplanen er det satt av til næringsformål. Statsforvalteren har innsigelse fordi de mener at arealet bør tilbakeføres til LNFR-formål i lys av den innskjerpete nasjonale jordvernpolitikken.

Nytt område for næringsbebyggelse i Bratsbergvegen 139.

Dette arealet er på 1,6 dekar, og består av jord av mindre god jordkvalitet. Området kan brukes til beite, men ligger i dag brakk. I forrige kommuneplan var området avsatt til LNFR-formål. Kommunen ønsker å sette av arealet til næringsformål, for å utvide et næringsareal like ved. Statsforvalteren mener at omdisponering medfører oppdeling av sammenhengende jordbruksareal og bit-for-bit-nedbygging.

Det er sammenhenger mellom arealbruken på Rotvolltrekanten / Øvre Rotvoll, Presthusjordet og Sorgenfri. Dersom den endelig vedtatte kommuneplanen sikrer areal til nytt bussdepot på Rotvolltrekanten, er argumentene for å ta innsigelsen til LNFR-formål på Presthusjordet til følge svekket. Et rekkefølgekrav eller en båndlegging av dagens bussdepot på Sorgenfri vil også være påvirket av hvor kommuneplanen forutsetter at det skal etableres et nytt bussdepot.

Trøndelag fylkeskommune fremmet 20. desember 2022 innsigelse til kommuneplanen. Fylkeskommunen mener at kommuneplanen som overordnet verktøy ikke bør bestemme detaljerte løsninger for sykkel og gange, og generalisere dette for alle sentrumsområder. Bestemmelsene som kommunen har vedtatt vurderes å være uheldige for områder hvor løsningen gir negative konsekvenser for kollektivtrafikkens framkommelighet. Fylkeskommunen ønsker at bestemmelsene endres fra *skal* til *bør*, i tråd med meklingsresultatet som ble avvist av bystyret i Trondheim.

Fylkeskommunen ønsker at Presthusjordet skal sikres som et mulig areal for bussdepot. Et funksjonelt bussdepot er en sentral regional interesse. Det er viktig at det finnes alternative lokaliseringer for nytt bussdepot, i form av båndlegging, fram til endelig plassering er avklart.

Innsigelsen til manglende rekkefølgekrav for fristilling av dagens bussdepot på Sorgenfri henger også sammen med at et funksjonelt bussdepot er en sentral regional interesse. Fylkeskommunen er opptatt av å sikre at det kan drives bussdepot på Sorgenfri helt til et nytt bussdepot er etablert. Dette må sikres gjennom en form for rekkefølgekrav eller båndlegging. I utgangspunktet har fylket ønsket båndlegging eller rekkefølgekrav fram til det er gitt igangsettingstillatelse til bygging av nytt bussdepot.

Statsforvalteren i Trøndelag fremmet 20. januar 2023 innsigelser til kommuneplanen. Innsigelsene ble opprettholdt i uttalelse til tilleggshøringen, datert 5. april 2024. Alle de uløste innsigelsene fra statsforvalteren handler om jordvern. Statsforvalteren har forståelse for at det er ønskelig med nye næringsarealer utenfor sentrum, men mener at det er i strid med nasjonal jordvernpolitikk å bygge ned de aktuelle jordbruksarealene.

Statsforvalteren innsigelse til at hele Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll, som består av 150 dekar fulldyrka jord av svært god kvalitet, er foreslått avsatt til kombinerte arealformål herunder næring. Statsforvalteren godtar at nødvendig areal omdisponeres til bussdepot/kollektivanlegg, kommunaltekniske anlegg, energianlegg, energistasjon og renovasjonsanlegg, men mener at det bør tas inn bestemmelser om at restarealet skal settes av til LNFR-formål. Statsforvalteren er også opptatt av at arealene planlegges mest mulig effektivt, slik at så stor del som mulig kan forbli dyrkajord.

Øvre Rotvoll sør består av 65 dekar fulldyrka jord av svært god kvalitet. Det var tidligere satt av til bolig, men blant annet støyforurensing har gjort at dette nå vurderes til å ikke være egnet til bolig. Statsforvalteren mener at nye jordvernføringer tilsier at arealet bør tilbakeføres til LNFR-formål istedenfor å omdisponeres til næringsformål.

Til slutt har statsforvalteren innsigelse til å omdisponere 1,6 dekar dyrka mark i Bratsbergvegen 139 fra LNFR-formål til næringsformål. Arealet er av mindre god jordkvalitet, men er en del av et sammenhengende areal på 10 dekar. Statsforvalteren mener at dagens veiløp er en naturlig grense mellom næring og LNFR.

Trondheim kommune v/bystyret vedtok kommuneplanen 27. mars 2025. Kommunen mener at planen ivaretar både jordvern og kollektivtrafikkens framkommelighet på en god måte. Planens hovedmålsetninger er å skape en bærekraftig by der det er godt å leve, og å få til en byutvikling som er i tråd med statlige føringer fra byvekstavtalen og de statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet. Kommunen mener at arealdisponeringene og bestemmelsene som det er fremmet innsigelse til, er nødvendige for å nå disse målene.

Når det gjelder bestemmelsene om gateutforming og sykkelnett mener Trondheim kommune at disse er viktige for å få til en by der det blir lettere å gå og sykle. Særlig det å legge til rette for gående er viktig også for å øke andelen kollektivreisende, fordi gåing inngår som en del av reisekjedene for kollektivpassasjerer. Kommunen viser også til at bestemmelsenes ordlyd åpner for unntak fra kravet om at krysninger skal være på bakkeplan der dette er bedre, eller der det er nødvendig for å sikre trygg skolevei. Kommunen viser dessuten til at bestemmelsene har en egen paragraf som skal ivareta kollektivtrafikkens framkommelighet i kollektivtraséene. Bestemmelsene som helhet sier altså ikke at hensynet til kollektivtrafikken alltid skal veie mindre enn hensynet til gående og syklende.

Trondheim kommune mener at Presthusjordet bør tilbakeføres til LNFR-formål når kommuneplanen sikrer areal for nytt bussdepot på Rotvolltrekanten. Kommunen mener dette

er i tråd med nasjonal jordvernpolitikk, og at det vil være feil å beslaglegge flere jorder som alternativer for et framtidig bussdepot.

Kommunen mener at det haster med å få til byutvikling på Sorgenfri, og at området ikke bør sikres til bussdepot i uoverskuelig framtid. Byutvikling her vil både bygge opp under byvekst-avtalens prinsipper og være i tråd med nullvekstmålet. Det vil også være med på å heve kvaliteten i et område med levekårsutfordringer, der det er innledet et områdeløft i samarbeid med staten.

Når det gjelder Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll, mener kommunen at når det først skal etableres bussdepot og annen bydrift her, er det fornuftig å utnytte hele arealet som erstatningsareal for næringsvirksomhet som trenger å relokaliseres som følge av byutvikling i sentrum. Områdene ligger i forlengelsen av eksisterende næringsområder og vil ha god tilkomst til hovedveinettet uten store konflikter med gående eller syklende. Nytt næringsareal her vil gjøre det lettere å få til transformasjon i sentrum. Å drifte gjenværende del av tomta som landbruksjord vil etter kommunens vurdering begrense bruk og utnyttelse av tomta, og vil også påvirke trafiksikkerheten på en gang- og sykkelvei gjennom området.

Kommunens argumenter for å tillate næringsvirksomhet på Øvre Rotvoll er de samme som for Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll. På Øvre Rotvoll sør er det dessuten et moment at nye næringsbygg vil skjerme boligområder, barnehage og idrettsområder fra veitrafikkstøy.

Trondheim kommune vurderer at Bratsbergvegen 139 egner seg godt som areal for bynære næringer som bygg- og anleggsbransjen. Byutviklingen i sentrum fortrenger disse, og nytt areal her vil være bra for disse næringene. Kommunen mener arealet er egnet for slike næringer siden det ligger langs en hovedvei som allerede har tungtransport. Arealet er beitemark, men det er ikke i aktiv bruk og det er heller ikke beitedyr på gårdsbruket i nærheten. Arealet er bratt, og ikke egnet for dyrking. Kommunen har omdisponert store arealer i nærheten fra utbyggingsformål til LNFR, og mener at helheten i kommuneplanen er god når det gjelder jordvern.

Mekling ble gjennomført 13. og 18. desember 2024, uten at partene kom til en endelig løsning for de innsigelsene som nå er til behandling. Et meklingsresultat for noen av innsigelsene ble forkastet av bystyret i Trondheim.

Statsforvalteren i Trøndelag har i sin oversendelse gitt tilrådning om noen av de sju innsigelsene. For innsigelsen til § 13.2 om gateutforming innenfor tettstedene, viser statsforvalteren til meklingsresultatet, uten egen tilrådning. Det samme gjelder innsigelsen til § 13.8 om sykkelnett.

Statsforvalteren tilrår å ikke ta innsigelsen til Presthusjordet til følge, ut fra jordvernensyn. Når det gjelder bussdepotet på Sorgenfri tilrår statsforvalteren å vedta en båndleggingssone som sikrer bussdepot fram til etablering av nytt bussdepot på Rotvolltrekanten er avklart i form av at en detaljregulering er vedtatt.

Statsforvalteren tilrår å ta innsigelsen til Bratsbergvegen 139 og Øvre Rotvoll sør til følge, ut fra jordvern hensyn. Når det gjelder Rotvolltrekanten er rådet å sette av arealet til LNFR-formål med båndlegging i påvente av detaljregulering til angitte samfunnsnyttige formål og at arealet som ikke reguleres til dette, beholdes som LNFR.

Møte om saken og befaring ble holdt 2. oktober 2025. På møtet deltok representanter fra Trondheim kommune, statsforvalteren, fylkeskommunen, Samferdselsdepartementet, Statens Vegvesen, Landbruks- og matdepartementet, Landbruksdirektoratet, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet og Kommunal- og distriktsdepartementet.

Samferdselsdepartementet har uttalt seg i brev av 31. oktober 2025. Når det gjelder bestemmelsene om gående og syklende støtter departementet meklingsresultatet, som var å endre ordlyden i bestemmelsene fra *skal* til *bør*. Samferdselsdepartementet mener at kommuneplanen ikke bør fastslå prioriteringene for detaljert.

Samferdselsdepartementet støtter ikke innsigelsen fra fylkeskommunen mot tilbakeføring av Presthusjordet til LNFR-formål dersom kommuneplanen blir vedtatt med et areal til bussdepot på Rotvolltrekanten / Øvre Rotvoll. Departementet mener at både fortetting på Sorgenfri og et bussdepot øst for Trondheim by er viktig for å nå målene i byvekstavtalen. Departementet mener det må sikres et bussdepot fram til detaljreguleringen for nytt depot på Rotvolltrekanten er vedtatt, og støtter derfor at det vedtas en båndleggingssone eller bestemmelse som ivaretar dette.

Klima- og miljødepartementet har uttalt seg i brev av 6. november 2025. Etter deres syn legger ikke bestemmelsene om gateforming og sykkel betydelige hindringer for kollektivtrafikkens framkommelighet. Departementet forstår bestemmelsene som en føring om å tilrettelegge for gående og syklende heller enn privat bilbruk, og mener at hensynet til både kollektivtrafikk, sykkel og gange kan ivaretas tilfredsstillende med bestemmelsene som kommunen har vedtatt.

Klima- og miljødepartementet støtter ikke innsigelsen til omdisponering til LNFR-formål på Presthusjordet, siden behovet for bussdepot ivaretas på Rotvolltrekanten / Øvre Rotvoll. Når det gjelder arealet for dagens bussdepot på Sorgenfri, støtter Klima- og miljødepartementet båndlegging av området fram til detaljregulering for bussdepot på er vedtatt. Tilstrekkelig depotkapasitet er viktig for å nå nullvekstmålet.

Landbruks- og matdepartementet har i brev av 28. oktober 2025 uttalt seg til de av innsigelsene som berører jordvern. Departementet mener at hensynet til bevaring av matjord må veie tungt, og at det må være en høy terskel for å bygge ned dyrka og dyrkbar mark.

Departementet mener at det bør være uaktuelt å avsette to områder i kommuneplanen til samme bussdepot, og støtter derfor kommunens forslag om å tilbakeføre Presthusjordet til LNFR-formål.

For Bratsbergvegen 139 anerkjenner departementet at det er vanskelige driftsforhold. Departementet peker likevel på at arealet er en del av et sammenhengende jordbruksområde, og at det er egna til beite. Den nasjonale jordvernstrategien er restriktiv, også når det gjelder nedbygging av mindre teiger. Departementet vurderer at tiltaket kan legge til rette for en bit-for-bit-nedbygging og støtter derfor innsigelsen.

På Rotvolltrekanten/ Øvre Rotvoll mener departementet at det er viktig å få klarhet i hvor stort arealbehov det faktisk er til bussdepotet, og at det må legges klare føringer for hva som kan bygges i tilknytning til bussdepotet. Departementet er opptatt av at det ikke legges til rette for etablering av annen næringsvirksomhet enn det som strengt tatt er nødvendig for å sikre et fungerende bussdepot. Det påpeker at formuleringen som er brukt om «angitte samfunnsnyttige formål» ikke er tydelig. Det er viktig å legge til rette for at mest mulig av arealet kan videreføres som LNFR-formål. Departementet støtter innsigelsen.

Landbruks- og matdepartementet støtter også innsigelsen til Øvre Rotvoll sør. Departementet kan ikke se at samfunnsinteressene knyttet til nedbygging her er tilstrekkelige for å rettferdiggjøre omdisponering av god, produktiv matjord. De mener at området bør tilbakeføres til LNFR-formål. Departementet viser også til statsforvalterens vurdering om at allerede avsatt næringsareal i kommunen ikke er godt nok utnyttet.

Kommunal- og distriktsdepartementets vurdering

Kommunal- og distriktsdepartementet skal etter plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd ta stilling til om innsigelsene skal tas til følge, eller om kommunens vedtak skal godkjennes. Departementet kan gjøre nødvendige endringer i planen.

Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll

Det er enighet mellom partene om at bussdepot og andre nærmere angitte samfunnsnyttige funksjoner kan etableres på Rotvolltrekanten. Innsigelsen fra statsforvalteren er knyttet til forslaget om at et eventuelt restareal kan brukes til andre typer næringsvirksomhet. Statsforvalteren mener det isteden bør beholdes som jordbruksområde, og ønsker at planbestemmelsene skal stille krav om at mest mulig av det kan drives videre som dyrka jord.

Underveis i planprosessen har det vært brukt ulike formuleringer om hvilke samfunnsnyttige funksjoner som kan etableres på Rotvolltrekanten utover selve bussdepotet. I planbestemmelsene står det at «Det skal settes av areal til kollektivanlegg, kommunaltekniske anlegg, energianlegg, energistasjon og renovasjonsanlegg». Kommunal- og distriktsdepartementet mener at dette er en akseptabel avgrensning. Det er uvisst hvor stor del av jorden som går med til disse funksjonene, men det er snakk om betydelige areal.

Matjorda på Rotvolltrekanten er av svært god kvalitet, og jorden er stort i norsk sammenheng. Terskelen for å bygge ned så mye matjord av høy kvalitet skal være høy. Når det likevel åpnes for å bygge bussdepot og andre tekniske funksjoner her, er det på grunn av behovet for å flytte dagens depot og fordi lokaliseringen vurderes som særlig god for de funksjonene

det er snakk om. Området er også godt egnet for andre typer næringsvirksomhet, inkludert næringer som det er naturlig og rasjonelt å lokalisere i tilknytning til de funksjonene som det er enighet om at skal etableres på Rotvolltrekanten.

Uenigheten i saken er om hele Rotvolltrekanten skal bygges ned, eller om deler av området fortsatt skal brukes til matproduksjon. Kommunal- og distriktsdepartementet har forståelse både for kommunens ønske om næringsutvikling og Landbruks- og matdepartementet sin vurdering om at mest mulig av jordet må drives videre. Det er også et faktum at området i forrige kommuneplan var avsatt til utbyggingsformål.

Kommunal- og distriktsdepartementet legger også til grunn at ved å tillate næringsarealer på Rotvolltrekanten, vil det gjøre det lettere å få til transformasjonsprosjekter i Trondheim sentrum, ved at næringer som ikke passer inn i et transformert bysentrum kan lokaliseres her. Flere boliger og kontorarbeidsplasser i sentrum bidrar til å bygge opp om en byutvikling som er i tråd med statlige planretningslinjer for areal og mobilitet og byveksttalen.

Etter en helhetsvurdering har departementet kommet til at kommunens vedtak kan godkjennes. På grunn av tomtas sentrale plassering, og de spesielle omstendighetene som gjør at deler av jordet uansett blir bygget ned, mener departementet at fordelene med å tillate næringsvirksomhet på resten av jordet er større enn ulempene.

Når det først tillates å bygge ned dyrka mark, er det viktig at arealene gis en høy utnyttelse, slik at presset på annen dyrka jord blir redusert. Det vil også være enklere å få til en høy utnyttelse av arealene på Rotvolltrekanten når det ikke må tas hensyn til at restarealene skal drives videre som dyrka jord. Planbestemmelsene har i utgangspunktet ikke et tallfestet krav til utnyttelse, men for å sikre at utnyttelsen blir høy har departementet lagt til et tillegg i bestemmelsene om dette.

Øvre Rotvoll Sør

Øvre Rotvoll sør består av 65 daa dyrka jord med svært god jordkvalitet. Selv om området er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan, betyr ikke det at området bør omdisponeres til annet utbyggingsformål når boligbygging ikke lenger er aktuelt. I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 ber regjeringen om at kommunene, når de reviderer arealdelen i kommuneplanen, vurderer om tidligere godkjent arealbruk skal endres av hensyn til jordvernet. Å tilbakeføre arealet på Øvre Rotvoll Sør til LNFR-formål vil etter departementets syn være en naturlig oppfølging av disse føringene.

Det er forståelig at kommunen ønsker seg næringsareal, men departementet mener at dette behovet må forsøkes dekket uten å ta enda flere verdifulle og store areal med dyrka mark. Statsforvalteren har i sine uttalelser sagt seg enig i at det er knapphet på næringsareal i Trondheim, men lagt til grunn at det delvis skyldes at andre utbyggingsformål har overtatt for næringsareal. I og med at vedtaket åpner for næringsutbygging på Rotvolltrekanten, vurderer departementet at en større del av kommunens behov for nye næringsarealer er dekket, og at en omdisponering av arealene på Øvre Rotvoll Sør dermed vil ha lavere samfunnsnytte.

Kommunal- og distriktsdepartementet deler derfor Landbruks- og matdepartementets vurderinger av at samfunnsnytt av forslaget om å sette av området til næringsformål ikke er så stor at det kan forsvare nedbygging av et så stort område med fulldyrka jord av høy kvalitet. Området settes derfor av til LNFR-formål, og innsigelsen fra statsforvalteren tas til følge.

Bratsbergvegen 139

Kommunal- og distriktsdepartementet har forståelse for Trondheim kommunes ønske om å kunne tilby tilgjengelig næringsareal utenfor sentrum. Kommunen mener at dette vil kunne framskynde transformasjon i sentrum og samtidig holde arbeidsplassene bynært. Forslaget må likevel veies opp mot de negative virkningene for jordvernet. Selv om arealet er lite og mest egnet til beite, inngår det i et større, sammenhengende jordbruksområde. I dette tilfellet er det snakk om den delen av et beite som ligger langs en hovedvei, mellom eksisterende næringsvirksomhet og et boligområde mot nordvest. Potensialet for videre nedbygging er derfor lite. I lys av arealets størrelse og fordi bruksverdien for landbruket er begrenset, godkjenner departementet Trondheim kommunes forslag om å omdisponere området til næringsformål. Innsigelsen fra statsforvalteren tas ikke til følge.

Manglende sikring av bussdepot på Sorgenfri.

Det er enighet om at området på Sorgenfri hvor dagens bussdepot ligger skal transformeres til boliger og arbeidsplasser, og at det vil være bra både for nærmiljøet og for byutviklingen i Trondheim. Kommunen og fylket er imidlertid uenige om hvor raskt utviklingen skal kunne skje. Kommunen ønsker at den skal skje raskest mulig. Fylket er opptatt av at bussdepotet er viktig for kollektivtrafikken i regionen, og vil derfor at kommuneplanen skal sikre at dagens areal på Sorgenfri kan brukes lengst mulig fram i tid, inntil et nytt bussdepot står klart.

Kommunal- og distriktsdepartementet oppfatter at partene har nærmet seg hverandre noe underveis i prosessen. I møtet 2. oktober signaliserte kommunen at de kunne godta at dagens bussdepot ble sikret fram til arbeid med detaljregulering av nytt depot på Rotvolltrekanten var igangsatt. Fylket på sin side kunne strekke seg til å akseptere at detaljregulering for ny arealbruk på Sorgenfri kunne vedtas så snart detaljreguleringen for nytt bussdepot på Rotvolltrekanten var vedtatt.

Kommunal- og distriktsdepartementet mener det må legges avgjørende vekt på å ivareta hensynet til forutsigbar bussdrift i påvente av et nytt depot på Rotvolltrekanten. Fylkeskommunen har argumentert godt for hvorfor det vil være uheldig å måtte greie seg uten dagens depot i en lengre overgangsfase før det nye depotet på Rotvolltrekanten er klart til bruk. Dersom driften av kollektivtrafikken blir dyrere og vanskeligere, vil det kunne ha større negative konsekvenser for byen og regionen enn de positive konsekvensene ved å framskynde transformasjonen på Sorgenfri. På denne bakgrunnen vurderer departementet at detaljregulering for endret arealbruk på dagens bussdepot på Sorgenfri ikke bør vedtas før nytt bussdepot på Rotvolltrekanten er ferdig regulert.

Underveis har det vært diskutert om en båndleggingszone etter plan- og bygningsloven § 11-8 eller et ordinært rekkefølgekrav er den mest hensiktsmessige måten å løse dette på. En forskjell er at rettsvirkningen av en båndlegging faller bort når det er gått fire år, fra den datoen planen ble endelig vedtatt. Båndleggingen kan kun forlenges én gang med fire nye år. Kommunal- og distriktsdepartementet legger til grunn at detaljregulering av Rotvolltrekanten vil være en prioritert oppgave, men vurderer likevel at hensynet til videre drift av dagens bussdepot vil være best ivaretatt med et rekkefølgekrav. Kravet knyttes til det endelige vedtaket av detaljregulering for transformasjon på Sorgenfri. Planprosessen for å avklare framtidig arealbruk på Sorgenfri kan dermed starte opp før detaljreguleringen for nytt bussdepot er vedtatt.

Presthusjordet

Departementets vedtak av kommuneplanen innebærer at det kan etableres bussdepot på Rotvolltrekanten. Siden det hverken er nødvendig eller ønskelig å sette av flere arealer til det samme bussdepotet, godkjenner departementet Trondheim kommunes vedtak om å tilbakeføre Presthusjordet til LNFR-område.

Bestemmelsene om gateutforming og sykkelnett

Bestemmelsene om gateutforming og sykkelnett handler om interesseavveining mellom hensynet til gående og syklende på den ene siden, og hensynet til kollektivtrafikkens framkommelighet på den andre. Begge hensynene er avgjørende for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene, og følge opp byvekstavtalen. Etter departementets vurdering er det viktig å se kommuneplanens bestemmelser i sin helhet. Planen har også bestemmelser om at det langs kollektivtraséer skal sikres effektiv og trafikksikker framkommelighet for buss. § 13.2 om gateutforming har bestemmelser som sier at andre løsninger enn kryssing i bakkeplan kan vurderes der alternativet i større grad oppfyller målet om at flere går, sykler og reiser kollektivt, mens § 13.8 om sykkelnett har åpninger for andre løsninger der sykkelnettet sammenfaller med kollektivtrasé.

Trondheim kommune ønsker gjennom planbestemmelsene om mobilitet å gi generelle og overordnede føringer om hvordan gater og veier skal formes, og hvordan ulike trafikantgrupper skal ivaretas. Samtidig vil det være i påfølgende detaljreguleringer at kommuneplanens prinsipper blir tilpasset det enkelte området. Det er der kommunen som planmyndighet tar de endelige valgene, i dialog med blant andre fylkeskommunen.

Departementet mener at det uansett må tas hensyn til både gående/syklende og kollektivtrafikken i oppfølgende detaljreguleringer. Dette følger både av bestemmelsene som handler om kollektivtrafikkens framkommelighet og de åpningene som planbestemmelsene har for andre løsninger enn kryssing i plan. Generelt bør ikke planbestemmelser ha ordlyder med «bør». I de fleste tilfeller innebærer en bør-ordlyd at setningen får karakter av en retningslinje, ikke en bestemmelse som i seg selv er direkte avslagshjemmel. I praksis innebærer fylkeskommunens ønske om å endre fra *skal* til *bør*, at setningen går over til å bli en del av retningslinjene til planen. Etter en samlet vurdering mener departementet at

hensynet til kollektivtrafikken kan ivaretas tilfredsstillende med de bestemmelsene kommunen har vedtatt. Innsigelsene fra fylkeskommunen blir derfor ikke tatt til følge.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Det går fram av naturmangfoldloven § 7 at de miljørettslige prinsippene i §§ 8-12 skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet og gå fram av vedtaket. I denne saken er ikke hensynet til naturmangfold vært grunnlag for innsigelsene. Departementet har derfor ikke gått nærmere inn på dette temaet.

Vedtak

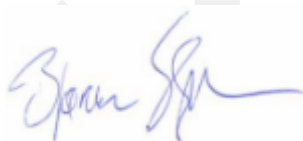
I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd godkjenner Kommunal- og distriktsdepartementet kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune 2022-2034, vedtatt av Trondheim bystyre 27. mars 2025, med følgende endringer:

- **For arealet for dagens bussdepot på Sorgenfri tas det inn et rekkefølgekrav om at detaljregulering for området ikke kan vedtas før detaljregulering for nytt bussdepot på Rotvolltrekanten/Øvre Rotvoll er vedtatt.**
- **§ 24.7.4 i planbestemmelsene om Rotvolltrekanten får tilføyd en setning: «Arealet skal ha høy utnyttelse».**
- **Arealet på Øvre Rotvoll Sør settes av til LNFR-formål.**

Kommunal- og distriktsdepartementet ber om at Trondheim kommune gjør de nødvendige endringene i planen. For kunngjøring av planen gjelder plan- og bygningsloven § 11-15 andre ledd. Kommunen er orientert om vedtaket gjennom kopi av brevet.

Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages, jf. plan- og bygningsloven § 11-16, siste ledd.

Med hilsen



Bjørnar Selnes Skjæran

Kopi

Klima- og miljødepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Samferdselsdepartementet
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune