



Planbeskrivelse

Detaljregulering for Sandmoen bussdepot

Dato: 12.11.2025

Plankonsulent: Henning Larsen

Forslagsstiller: Trøndelag fylkeskommune

**Henning
Larsen** —

1. Bakgrunn

1.1. Plankonsulent, forslagsstiller

Plankonsulent er Henning Larsen Arkitekter AS på vegne av forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune.

1.2. Hensikten med planen

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av et nytt, moderne bussdepot på Sandmoen som del av utviklingen av kollektivtilbudet i Trondheim kommune. Planen skal sikre tilstrekkelige arealer og hensiktsmessig organisering av anlegget, herunder erstatning av eksisterende overflateparkering med nybygg og parkeringsanlegg i flere etasjer, samt forbedring av interne trafikk- og driftsforhold. Området reguleres for å kunne fungere som et samlet bussdepot for kollektivtrafikken i Trondheim. Planen legger derfor også til rette for fremtidig kapasitetsøkning i form av utbyggingstrinn. Dette bidrar til mer effektiv arealbruk, reduserte driftskostnader og styrket funksjonalitet for kollektivtransporten i regionen.

Trøndelag fylkeskommune har ansvar for etablering av lokasjoner for bussdepot for busstrafikken i Trondheim. Det skal etableres nytt bussdepot i Trondheim som skal være i drift fom august 2029. Depotet skal romme busstrafikk iht. prognoser for 2029 og 2039. Styrket kollektivtilbud er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Bakgrunnen for nytt og større bussdepot er at dagens depot på Sorgenfri skal avvikles, da området skal omdisponeres til byutviklingsformål, samtidig som bussparken i Trondheim er i vekst. I tillegg er det et overordnet mål at kollektivtrafikken skal være fremtidsrettet, energieffektiv og klimanøytral. Planen er i tråd med Kommuneplanens arealdel for Trondheim 2022–2034 (vedtatt 26.09.2024) og Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023–2029, som begge understreker behovet for etablering av nytt bussdepot på Sandmoen innen 2029.

1.3. Vesentlige utfordringer i planen

Planarbeidet omfatter et komplekst teknisk anlegg med betydelig trafikkaktivitet og flere parallelle tema som må samordnes. De mest sentrale utfordringene i planarbeidet er:

Grunnforhold: Deler av planområdet består av torv og løsmasser med varierende mektighet. Det kreves geotekniske stabiliseringstiltak, særlig på delområde i øst.

Vannmiljø og overvann: Utbyggingen medfører økt tetteflate og påvirkning på Kvetabekken. Det er behov for tretrinns overvannshåndtering med infiltrasjon, fordrøyning og rensed utslipp, i tråd med kommunens VA-norm.

Trafikk og logistikk: Anlegget skal betjene inntil 900 sjåførere og 365 busser daglig. Det stilles krav til intern trafikkflyt, trafiksikkerhet og gode løsninger for gående og syklende. Planområdet vil få en atkomstveg, som er koblet til Østre Rosten. I rush kan dette gi noen trafikale utfordringer for inn- og utkjøring fra anlegget.

Natur og miljø: Området har forekomst av fremmede arter og grenser til tidligere registrert ravinedal. Tiltak må sikre håndtering av fremmede arter, anleggsdrift utenfor hekketid og revegetering med stedegne arter.

Anleggsfase: Lang byggeperiode med store massetransporter krever tiltak for å redusere støy, støv og miljøbelastning på nærliggende virksomheter. Det kan være krevende at depotet skal være i drift mens nytt anlegg bygges.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Planarbeidet for Sandmoen bussdepot skal ivareta nasjonale mål om bærekraftig arealbruk, klimavennlig transport og effektiv ressursutnyttelse. Følgende statlige føringer er lagt til grunn:

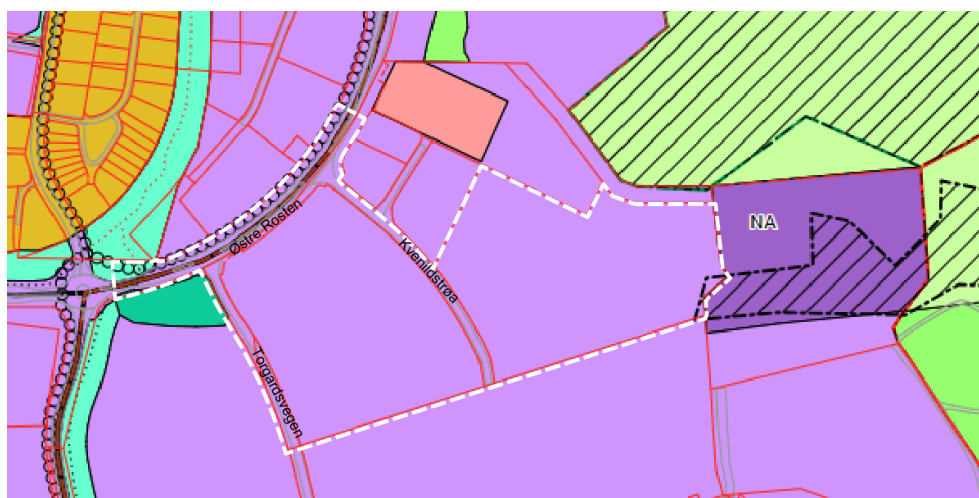
- Nasjonal transportplan 2025–2036 (Meld. St. 14, 2023–2024)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Retningslinje for behandling av støy (T-1442/2021) og luftkvalitet (T-1520)

Planarbeidet er konsekvensutredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredninger. Det er derfor utarbeidet egne fagutredninger for naturmangfold og vannmiljø, jf. §§ 2.1 og 2.2 i Miljødirektoratets veileder.

2.2. Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel for Trondheim 2022–2034

Planområdet ligger i hovedsak innenfor byggeområde for eksisterende næringsbebyggelse (lys lilla arealformål) i kommuneplanens arealdel (KPA). I øst berører området litt av hensynssone H560_1 – bevaring av naturmiljø (Kvetabekken) samt samferdselslinjer langs Østre Rosten. KPA stiller krav om mobilitetsvurdering for næringsformål, og gir føringer for blågrønn faktor, energibruk og overvannshåndtering. Tiltaket følger opp planens hovedmål om effektiv arealbruk, overgang til lavutslippssamfunn og et transportsystem i tråd med nullvekstmålet.



Figur 1: Utklipp KPA, hvit stiplet linje viser varslet planavgrensning

Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2032

Samfunnsdelen løfter fram behovet for et miljøvennlig transportsystem og helhetlig arealbruk som støtter opp om bærekraftig mobilitet. Sandmoen bussdepot bidrar til dette gjennom samling av kollektivinfrastruktur og elektrifisering av bussparken.

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023–2029

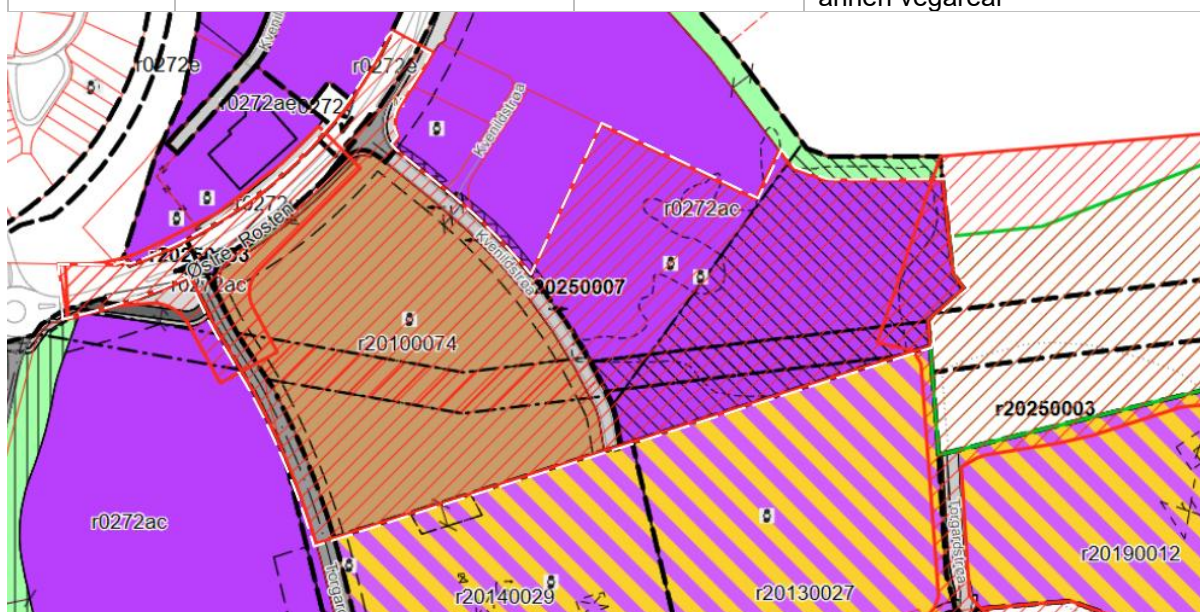
Sandmoen bussdepot er forankret som et viktig tiltak i byvekstavtalen. Avtalen fastslår at nytt hovedbussdepot må være på plass før dagens depot på Sorgenfri kan avvikles. Tiltaket er dermed en forutsetning for byomforming og boligutvikling i Trondheim sør.

Byvekstavtalen forutsetter også at kollektivsystemet styrkes gjennom mer effektiv drift, bedre knutepunkter og overgang til utslippsfri kollektivtrafikk.

2.3. Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet ligger i et område som i stor grad allerede er regulert til samferdsel, kollektivtrafikkformål og næringsvirksomhet. Planområdet overlapper med to vedtatte reguleringsplaner:

PlanID	Plannavn	Vedtatt	Hovedformål
R0272ac	Kvenild Nordre og Østre, 313/3,7	28.04.2025	Industri, turvei, annen veggrunn
R20100074	Sandmoen, del av 313/585	17.02.2011	Kollektivanlegg, veg, fortau, annen vegareal



Figur 2: Utklipp gjeldende reguleringsplaner, hvit linje viser varslet planavgrensning.

2.4. Tidligere vedtak i saken

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023–2029 fastslår at dagens bussdepot på Sorgenfri skal avvikles, og at nytt hoveddepot må etableres innen 2029. Sandmoen er gjennom tidligere utredninger identifisert som foretrukket lokalisering for dette anlegget.

I kommuneplanens arealdel 2022–2034, vedtatt 26.09.2024, er området avsatt til næringsbebyggelse. Planinitiativ ble sendt til Trondheim kommune i april 2025, og kommunen ga positiv tilbakemelding på oppstart av planarbeid.

Oppstartsmøte ble avholdt 6. juni 2025, hvor det ble avklart at tiltaket utløser krav om konsekvensutredning for naturmangfold og vannmiljø etter forskrift om konsekvensutredninger.

2.5. Planprogram/Krav om konsekvensvurdering

Byplankontoret har vurdert planforslaget som konsekvensutredningspliktig, jf. forskrift om konsekvensutredning, vedlegg II punkt 11 j. Bakgrunnen er at nødvendige geotekniske tiltak i ravinedalen øst for planområdet kan medføre vesentlige virkninger for ravinedal og vannmiljø i Kvetabekken. Det er derfor utarbeidet konsekvensutredninger for naturmangfold og vannmiljø, i tråd med §§ 2.1 og 2.2 i Miljødirektoratets veileder.

Byplankontoret har i møte i mai 2025 vurdert at det ikke er behov for eget planprogram, da planinitiativet, formøtet, oppstartsmøtet og kommunens tilbakemelding samlet dekker kravene til utredningsbehov på en tilfredsstillende måte.

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommene gnr. 313, bnr. 632 og 651, som eies av Trøndelag fylkeskommune. Her ligger dagens bussdepot, og det er innenfor disse eiendommene utvidelsen planlegges. Planområdet berører i tillegg tilgrensende kommunale eiendommer knyttet til veg og grøntstruktur.

Gnr./Bnr.	Eier	Kommentar
313/632	Trøndelag fylkeskommune	Hoveddelen av eksisterende bussdepot (Sandmoen 1 og 2)
313/651	Trøndelag fylkeskommune	Areal for planlagt utvidelse østover (Sandmoen 3)
313/643	Trondheim kommune	Tilgrensende grøntareal og nedre del av ravinedal
313/585	Trondheim kommune	Deler av adkomstveger og teknisk infrastruktur
317/21	Trondheim kommune	Vegareal mot øst
313/9 og 313/7	Privat/offentlig	Mindre deler av tilstøtende veg- og grøntstruktur (hvis aktuelt)

3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger på Sandmoen sør i Trondheim kommune, i et etablert nærings- og samferdselsområde øst for E6. Området grenser mot Torgårdstrøa i sørvest og mot et ravinelandskap med Kvetabekken i øst. Nærmeste større veikryss er Sandmoen-krysset på E6, som gir god regional tilgjengelighet for både person- og kollektivtrafikk. Planområdet omfatter både eksisterende bussdepot (Sandmoen 1 og 2) og planlagt utvidelse østover (Sandmoen 3). I tillegg inngår arealer til adkomstveger, teknisk infrastruktur, samt områder for geotekniske stabiliseringstiltak, overvannshåndtering og blågrønn struktur.



Figur 3: Oversikt arealene Sandmoen. Kilde: Norgeskart.

Varslet plangrense er fastsatt med utgangspunkt i eksisterende eiendomsgrenser, driftsbehov og terrengtilpasning. I øst er avgrensningen justert for å ivareta hensynssoner knyttet til Kvetabekken og nødvendig areal til skråningssikring og flomvei. Planområdet inkluderer også korridorer for omlegging av høyspenttrasé og fremtidig opparbeidelse av tekniske anlegg.

Samlet størrelse på varslet planområde utgjør ca. 82,9 dekar.

Avgrensningen er tilpasset eksisterende og planlagte samferdselsløsninger, samt hensynet til grønnsstruktur og terrengforming i ravinedalen.

3.3. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag som bussdepot for kollektivtrafikken i Trondheim. Anlegget består av oppstillingsplasser for busser, administrasjons- og servicebygg med vaskehaller, gassanlegg, ladeinfrastruktur og øvrige tekniske installasjoner. Sandmoen 1 og 2 er i aktiv bruk som depot og rommer dagens hovedfunksjoner, mens Sandmoen 3 i hovedsak består av ubebygde torv- og løsmasser som i liten grad er tilrettelagt for bruk. Dette arealet benyttes sporadisk til midlertidig lagring. Tilgrensende arealer benyttes hovedsakelig til nærings-, lager- og logistikkformål.

Mot vest ligger E6 og Sandmoen transportterminal med tilhørende virksomheter innen transport og service. Mot øst avgrenses planområdet av en ravinedal med Kvetabekken, som renner i sørøstlig retning mot Leirelva. Mot sør og nord grenser området til adkomstveger og teknisk infrastruktur som betjener både depotet og tilgrensende næringsområder. Det er ikke bolig- eller rekreasjonsformål innenfor eller nær planområdet.

3.4. Stedets karakter

Planområdet har allerede betydelige inngrep og et tydelig funksjonelt og teknisk preg. Området er preget av store oppstillingsarealer, flate terrengformer og bebyggelse som primært er utformet for effektiv drift, kapasitet og trafikkavvikling. Eksisterende bebyggelse består av lavere servicebygg, vaskehaller, tekniske installasjoner og et administrasjonsbygg som sammen utgjør dagens bussdepot. Terrenget er i hovedsak flatt, fallende mot øst og opparbeidet, med store asfalterte flater til oppstilling og intern kjøring. Vegetasjonen er sparsom, og området har lav grad av offentlig tilgjengelighet og visuell bearbeiding. Østre del av området er også fylt opp med deponerte myrmasse fra andre byggesaker i bydelen.

Eksisterende bygningsmasse vurderes å ha god teknisk tilstand og fleksibilitet for transformasjon. I forprosjektet er det vurdert at administrasjons- og servicebyggene har egenskaper som gjør dem egnet til gjenbruk, ombygging og sammenbygging i det nye anlegget.



Parkeringsplass (Google maps)



Vaskehall (Google maps)



Skråfoto over Sandmoen III (Finn kart)



Administrasjonsbygg (Google maps)



Sandmoen II sett fra eiendom i nord. (Google maps)



Sandmoen I sett fra Kvenildstrøa (Google maps)

3.5. Landskap

Planområdet ligger i et svakt skrånende landskap øst for E6, i overgangen mellom det opparbeidede næringsområdet på Sandmoen og ravinedal mot Kvetabekken i øst. Terrenget innenfor eksisterende depot er i stor grad flateutjevnet og bearbeidet, mens den østlige delen (Sandmoen 3) består av torv- og løsmasser med fall mot bekken.

Området har åpne solforhold og lite omkringliggende bebyggelse som skaper skygge. Lokalklimaet preges av en eksponert beliggenhet, med noe vind og vinterproblematikk knyttet til snødrift og isdannelse.

Estetisk fremstår området som et funksjonelt driftsområde med liten grad av landskapsmessig bearbeiding eller vegetasjonsstruktur.

3.6. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller verneverdige kulturmiljø innenfor planområdet.

3.7. Naturverdier

Planområdet består i hovedsak av opparbeidede og teknisk pregede arealer med lav økologisk verdi. Innenfor dagens depot (Sandmoen 1 og 2) finnes lite vegetasjon, hovedsakelig spredte gras- og kantsoner uten naturfaglig verdi.

Den østlige delen (Sandmoen 3) er ubebygd og består av torv- og løsmasser med skrotemark, ung bjørkeskog og kantvegetasjon mot Kvetabekken. Området er tidligere innfylt med torvmasser fra andre utbyggingstiltak i nærheten.



Figur 4 Deponerte torvmasser øst i Sandmoen 3- svart linje er planavgrensningen (Ortofoto fra 2008 til høyre)

Bekkedalen er avsatt som hensynssone for naturmiljø i kommuneplanens arealdel og har betydning både for lokal overvannshåndtering, blågrønn sammenheng og opplevelsesverdi i landskapet. NVE har gjennomført stabiliserende tiltak i Kvetabekken, herunder bekkeheving og etablering av pukkestrenger i dalsidene. Under utbyggingen av «posttomta» i nord er det gjort tilsvarende tiltak i øvre del, med overvannshåndtering og delvis rørlegging av bekk. (se Figur 5) .



Figur 5 Overvannshåndtering, kraftlinjer og stabiliserende tiltak i øvre del av Kvetabekken. (Bilder fra befaring 2025)

Kartlegging i KU Naturmangfold (Rambøll, 2025) viser at naturverdiene innenfor planområdet vurderes som lav til middels, med størst verdi i randsonen mot Kvetabekken. Bekken har begrenset vannføring og preges av tidligere inngrep og lav habitatkvalitet. Forekomsten av rødlistede fuglearter (fiskemåke, dverglo, stær, grønnfink) er bekreftet fra tidligere registreringer, men det er ikke dokumentert hekkende par i området i 2025. Dverglo vurderes som mulig streiffugl i nærområdet, men uten kjent hekkeaktivitet.

Det er registrert forekomster av fremmede arter, særlig hagelupin og fagerfredløs, som skal følges opp med tiltak i anleggsfasen.

3.8. Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet har ingen rekreasjonsverdi og brukes ikke til allmenn ferdsel eller friluftsliv. Området er avsperrert og benyttes til kollektivrelatert virksomhet. Det finnes ingen tilrettelagte stier, møteplasser eller grøntområder med offentlig tilgjengelighet innenfor planområdet i dag.

3.9. Landbruk

Planområdet er ikke i bruk til landbruksformål, men grenser mot Løvås gård i sørøst, som er et aktivt drevet landbruksareal. Gården har bebyggelse og dyrkamark nær planområdet, og det er viktig at fremtidig utvikling av bussdepotet ikke medfører ulemper i form av støy, lys, støv eller avrenning mot jordbruksarealene.

3.10. Trafikkforhold

Kjøreadkomst og vegsystem

Planområdet har i dag adkomst fra Kvenildstrøa, som deler området i to og ender som blindvei med bom mot sør. Veien har en bredde på ca. 6,5 meter og er tilrettelagt for både busser og personbiler knyttet til depotdriften. Kvenildstrøa kobles til Østre Rosten (fv. 6686), som fungerer som hovedveg og gir videre forbindelse til E6 og E39.

Østre Rosten er en tofelts forkjørsveg med midtdeler og kanaliserte T-kryss til både Kvenildstrøa og Torgardsvegen. Begge vegene har én kjørebane i hver retning og ensidig fortau. Torgardsvegen ender i snuplass og fungerer som adkomst til nærliggende næringsområder. Det er etablert venstresvingefelt fra Østre Rosten inn til begge avkjøringer.

Trafikkmengde og ulykkessituasjon

Trafikken i området er høy, med ÅDT over 10 000 kjøretøy på Østre Rosten. Depotet genererer om lag 644 bussbevegelser per døgn, hovedsakelig utenom rushtid. Tungtrafikk og personbiler tilknyttet depotet utgjør størstedelen av trafikken i Kvenildstrøa og Torgardsvegen. Trafikktellinger fra 2022 og 2025 viser stabile trafikkmengder uten vesentlig økning. Det er registrert få trafikkulykker i området: én fotgjengerulykke på Østre Rosten og én utforkjøring i Torgardsvegen i løpet av de siste ti årene. Ingen hendelser er relatert til depotdriften.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter og kollektivtilbud

Kvenildstrøa og Torgardsvegen har ensidig fortau, mens Østre Rosten har både fortau og separat gang- og sykkelveg. Gangadkomst til depotet skjer via trapp fra Østre Rosten (ikke universelt utformet) eller via Kvenildstrøa. Forbindelsen mellom Torgardsvegen og Kvenildstrøa mangler sammenheng og har svak tilrettelegging for gående og syklende.

Planområdet betjenes av flere bussruter langs Østre Rosten. Nærmeste holdeplass er Sandmoen, som trafikkeres av rute 23, 45, 46 og 72 med opptil 9 avganger i timen i rushtid. Holdeplassene Kvenildsmyra og Torgardstrøa ligger innen gangavstand og trafikkeres av rute 15 og 16. Reisetiden til Trondheim sentrum er om lag 30 minutter med buss, vanligvis med bytte underveis.



Figur 6: Dagens tilrettelegging for gående og syklende. Bakgrunnskart: kommunekart.no

3.11. Barns interesser

Området er ikke tilgjengelig for allmenn ferdsel. Det finnes verken lekearealer, skoleveier eller områder med kjent bruk av barn innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

3.12. Sosial infrastruktur

Nærmeste skole og barnehage ligger i Tiller-området nord for planområdet. Eventuelle indirekte virkninger, som økt trafikk på omkringliggende veger, vurderes i trafikkanalysen og anses å ha liten betydning for sosial infrastruktur.

3.13. Universell utforming

Planområdet er i dag tilrettelagt for teknisk drift, med begrenset tilgjengelighet for allmennheten.

3.14. Teknisk infrastruktur

Vann og avløp: P Planområdet er tilknyttet det kommunale vann- og avløpsnett. Hovedvannledning (VL225) går langs Kvenildstrøa, mens spillvannsledning (SP160) følger Torgardstrøa. Ledningsnett ble etablert på 1980–90-tallet og har tilfredsstillende kapasitet for dagens drift, men begrenset reservekapasitet ved fremtidig utvidelse av depotet.

Vannforsyningen gir godt trykk og brannvannskapasitet, og depotet er tilknyttet kommunal pumpestasjon vest for området. Vaskehaller og driftsbygg har egne oljeutskillere som leder avløpsvann til kommunalt nett.

Overvann: Overvann håndteres i dag gjennom lukkede rør og sandfang før utslipp til Kvetabekken. Dagens system er dimensjonert for 50-års nedbørhendelse, og har begrenset kapasitet ved kraftig nedbør og flomhendelser. KU for vannmiljø og oppdatert VA-plan (Rambøll, 2025) viser at det i enkelte områder mangler tydelig flomvei på terreng, og at det er behov for oppgradering av overvannssystemet med naturbaserte løsninger. Det finnes fordrøyningsanlegg på Sandmoen 1 og 2 fra utbyggingene i 2011 og 2018, men disse har begrenset volum i forhold til fremtidig belastning.

Energiforsyning: Strømforsyning skjer via regionalt nett med trafoanlegg plassert innenfor eksisterende depotområde (Sandmoen 1). Det er etablert ladeinfrastruktur for elbusser, samt tilkoblingspunkt for høyspent.

Fjernvarme og annen infrastruktur: Det er fjernvarmetilknytning på bygningsmassen. Det ligger føringsveier for tele og fiber langs Kvenildstrøa, og det er ikke registrert kapasitetsproblemer.

3.15. Grunnforhold

Planområdet ligger i et tidligere deponi- og utfyllingsområde med varierende grunnforhold. Ifølge DMR Miljø og Geoteknikk AS sin Geoteknisk vurdering for detaljregulering og forprosjekt (GEORAP02, 26.09.2024) består grunnen hovedsakelig av fyllmasser, torv og leire over fastere morenemasser. Området er delvis oppfylt etter tidligere anleggsvirksomhet, og vestre del (Sandmoen 1 og 2) vurderes å ha tilfredsstillende stabilitet for videre utbygging.

I den østlige delen av planområdet (Sandmoen 3) er det registrert mer utfordrende grunnforhold. Her består grunnen av 5–10 meter torv og løsmasser over opptil 20–30 meter tykke leirelag. Leiren er stedvis sensitiv, og det er påvist forekomster av sprøbruddmateriale (potensiell kvikkleire) i nedre del av ravedalen mot Kvetabekken. Grunnvannstanden ligger høyt, nært terrengoverflaten, og fjell er ikke påtruffet innenfor 30 meters dybde i øst, men ligger relativt grunt (4–6 meter) i vest. Områdestabiliteten er vurdert i tråd med NVE veileder 1/2019 – Sikkerhet mot kvikkleireskred. DMRs vurdering viser tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende situasjon og forutsatt utbygging med de anbefalte tiltakene, herunder bruk av lette masser og pelefundamentering under bygg.

Den geotekniske vurderingen fra DMR er uavhengig kvalitetssikret av AFRY Norway AS (rapport D0198086-RIG-N-01, rev.02, 01.11.2024). AFRY konkluderer med at utredningen oppfyller kravene i NVE-veilederen, og at alle avvik er lukket. Rapporten vurderer grunnforholdene som tilstrekkelig stabile for planlagt utbygging.

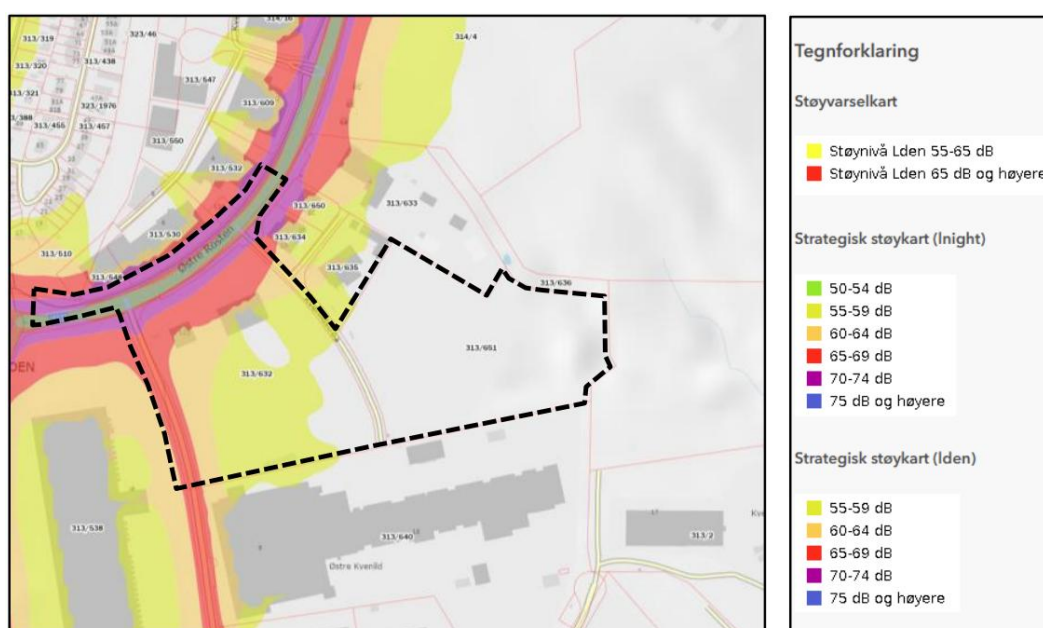
3.16. Forurensset grunn

Rambøll har gjennomført en miljøteknisk grunnundersøkelse i planområdet ved Sandmoen bussdepot. Det er gjort innledende prøvetaking i Sandmoen 1 og 2 for å kartlegge forurensningsgrad i øverste to meter. Det ble ikke påvist forurensning Sandmoen 1 og 2. I delområdet Sandmoen 3 er det gjort en fullstendig kartlegging med prøvetaking iht. prøvetetthet i Miljødirektoratets veileder for forurenset grunn, ettersom torvmassene i delområdet mest sannsynlig skal masseutskiftes. Analyserte prøver fra delområdet Sandmoen 3 er i tilstandsklasser 1 til og med 3 («meget god», «god» og «moderat»). Påvist forurensning domineres av alifater >C12-C35 og summen av 16 prioriterte PAH-forbindelser.

Ettersom det er påvist forurensning i området er det utarbeidet en tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn som skal godkjennes av forurensningsmyndighet før gjennomføring av terrenginngrep. Målet med tiltaksplanen er å beskrive hvordan forurensede masser innenfor tiltaksområdet skal håndteres og disponeres for å forhindre spredning av forurensning og dermed skade på menneskelig helse og/eller miljø. I tillegg tilrettelegger tiltaksplanen for størst mulig andel gjenbrukte masser.

3.17. Støyforhold

Planområdet brukes allerede til bussrelatert virksomhet og ligger i et område med mye teknisk og samferdselsrelatert støy. Det er få støyfølsomme bygg i nærområdet. Trafikkstøy er vist i figur under.



Figur 7: Støysoner, Kilde: Statens vegvesen støykart

3.18. Luftforurensning

Planområdet er ikke i et område med kjent overskridelse av grenseverdier for lokal luftforurensning.

3.19. Næring, forretning, privat tjenesteyting

Planområdet er i bruk til kollektivtransport og teknisk næringsdrift, og inngår i et større næringsområde langs Østre Rosten og Torgårdstrøa. Virksomheten er en viktig del av infrastrukturen for kollektivtrafikken i Trondheim, og videreutviklingen vil bidra til styrking av næring og transportsektor i området.

3.20. Analyser og utredninger

Følgende faglige utredninger og analyser foreligger per oktober 2025. De fleste utredninger er gjennomført i forbindelse med forprosjekt og reguleringsplan.

- Geoteknisk vurdering – Sandmoen bussdepot, 23.10.2024, (DMR Miljø og geoteknikk AS)
- Geoteknisk notat – uavhengig kvalitetssikring, datert 14.10.2025 (AFRY Norway AS)
- Konsekvensutredning – Vannmiljø, 11.11.2025 (Rambøll Norge AS)
- Konsekvensutredning – Naturmangfold, 11.11.2025 (Rambøll Norge AS)
- Overordnet VA-plan – Sandmoen bussdepot, 11.11.2025 (Rambøll Norge AS)
- Trafikkanalyse – Sandmoen bussdepot, 08.10.2025 (Rambøll Norge AS)
- Notat – CHP-anlegg og arealbehov, 01.07.2025 (Multiconsult AS)
- Miljøkartlegging – Sandmoen bussdepot, 14.05.2025 (Rambøll Norge AS)
- Ombruksrapport – Sandmoen bussdepot, 10.06.2025 (Rambøll Norge AS)
- ROS-analyse (Rambøll Norge AS)
- Forprosjekt av Consto og PKA høst 2025

4. Beskrivelse av planforslaget

Reguleringsplanen for Sandmoen bussdepot skal legge til rette for både et konkret utbyggingstrinn fram mot 2029, referert til som forprosjekt, og en langsiktig utvikling av området utover 2029, beskrevet som reguleringsplan.

1. Forprosjekt (fram mot 2029)

Forprosjekt er utarbeidet av Consto og PKA. Dette prosjektet omfatter:

- nytt administrasjonsbygg og servicehall på Sandmoen 1.
- parkeringsanlegg for busser i to plan på Sandmoen 2.
- teknisk infrastruktur, interne veger og grønnstruktur.
- areal for fremtidig energianlegg (CHP) på Sandmoen 3.

Forprosjektet dekker behovet fram til 2029 og sikrer at dagens depot på Sorgenfri kan avvikles.

2. Langsiktig utviklingspotensial (rammene reguleringsplanen åpner for).

Reguleringsplanen er utformet for å være fleksibel over tid og gi rom for videre utvikling av depotet etter hvert som behovet for oppstillingsplasser øker.

Planen åpner for:

- etablering av bussparkering i to plan også på Sandmoen 1.
- mulig utvidelse av oppstillingsarealer og tekniske anlegg på Sandmoen 3.
- tilpasninger til ny teknologi og fremtidige energiløsninger.

Detaljert utforming og byggetrinn for det beskrevet over fastsettes senere gjennom prosjektering og byggesøknader.

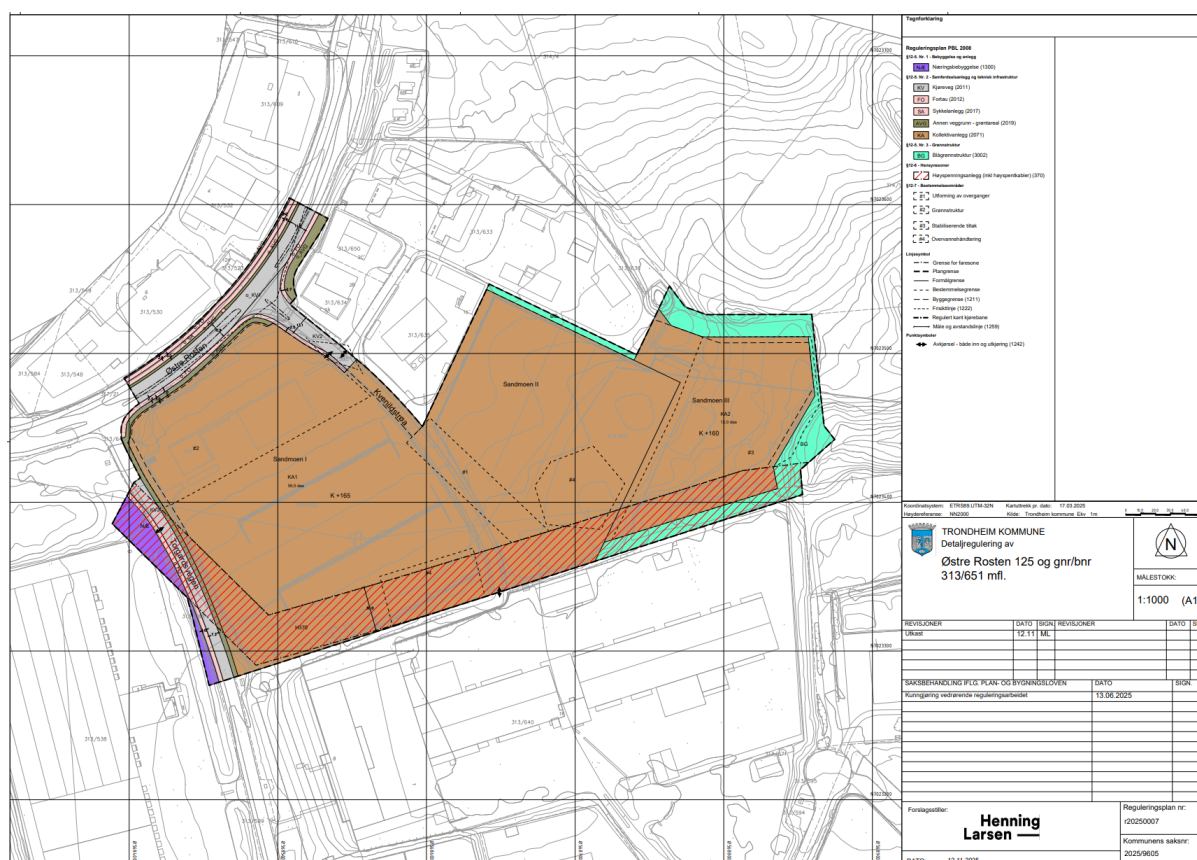
Formålet med reguleringsplanen er dermed å sikre langsiktig utviklingskapasitet for kollektivtrafikken i Trondheimsområdet, samtidig som planforslaget muliggjør realisering av forprosjekt innen 2029.

4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til følgende arealformål:

- Bebyggelse og anlegg
 - NÆ – Næringsbebyggelse
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - V – Veg
 - SA – Sykkelanlegg
 - FO – Fortau
 - AVG - Annen veggrunn – grøntareal

- KA – Kollektivanlegg
- BG – Blågrønnstruktur
- Hensynssoner
 - H370 - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (370)
- Bestemmelseområder
 - #1 – Utforming av overganger
 - #2 – Grønnstruktur
 - #3 – Stabiliserende tiltak
 - #4 – Overvannshåndtering



Figur 8: Utklipp plankart, datert 22.10.2025 (av Henning Larsen)

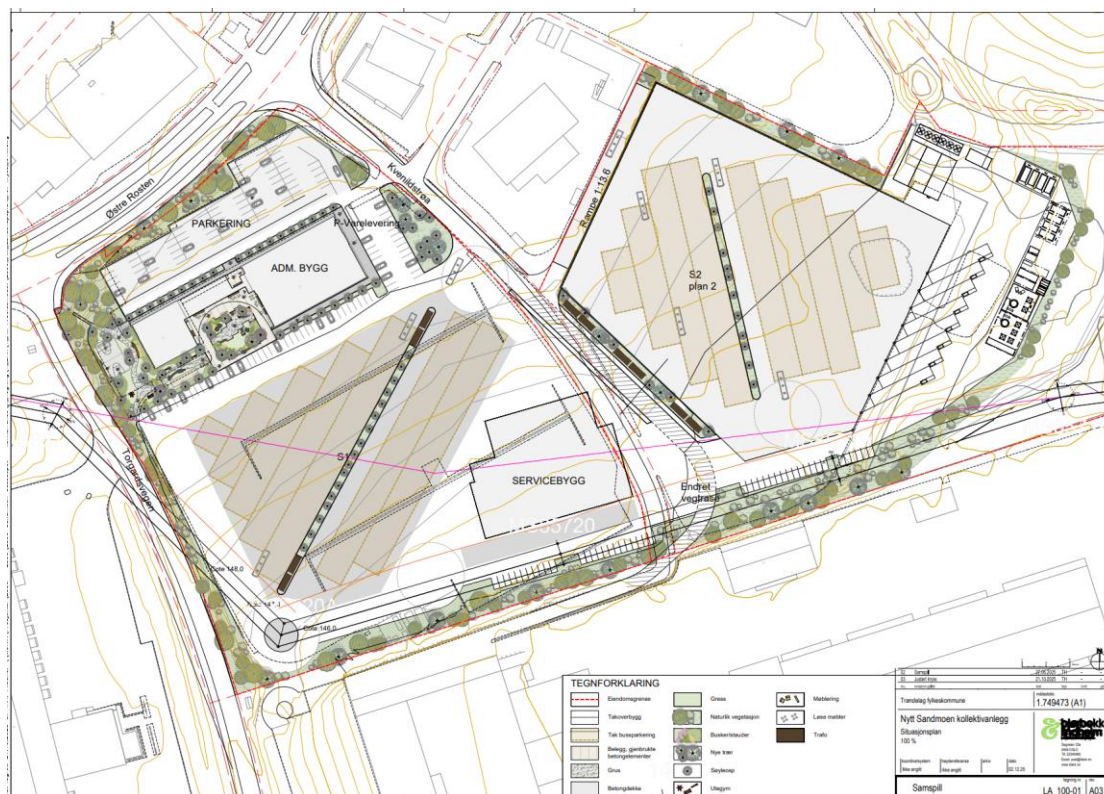
4.2. Planlagt bebyggelse og anlegg

4.2.1. Forprosjekt, frem mot 2029

Anlegget består av administrasjonsbygg, servicehall, parkeringsanlegg for busser og personbil, og tekniske anlegg for energiforsyning, og er utformet for å sikre effektiv drift, god logistikk og lav miljøpåvirkning.



Figur 9: Luftperspektiv av forprosjektet (PKA)



Figur 10: Illustrasjonsplan (Bjørbeek & Lundheim)

Administrasjonsbygg

I forprosjektet er administrasjonsbygget planlagt i den vestlige delen av planområdet (Sandmoen 1), og utgjør depotets hovedbase for ansatte og administrasjon. Bygget integrerer eksisterende og nye bygningsdeler og får et samlet areal på ca. 3 435 m² BTA. Her skal det etableres kontorer, møterom, garderober, kantine, tekniske rom og øvrige støttefunksjoner for om lag 900 ansatte (sjåførere og administrativt) ansatte fordelt på tre skift.

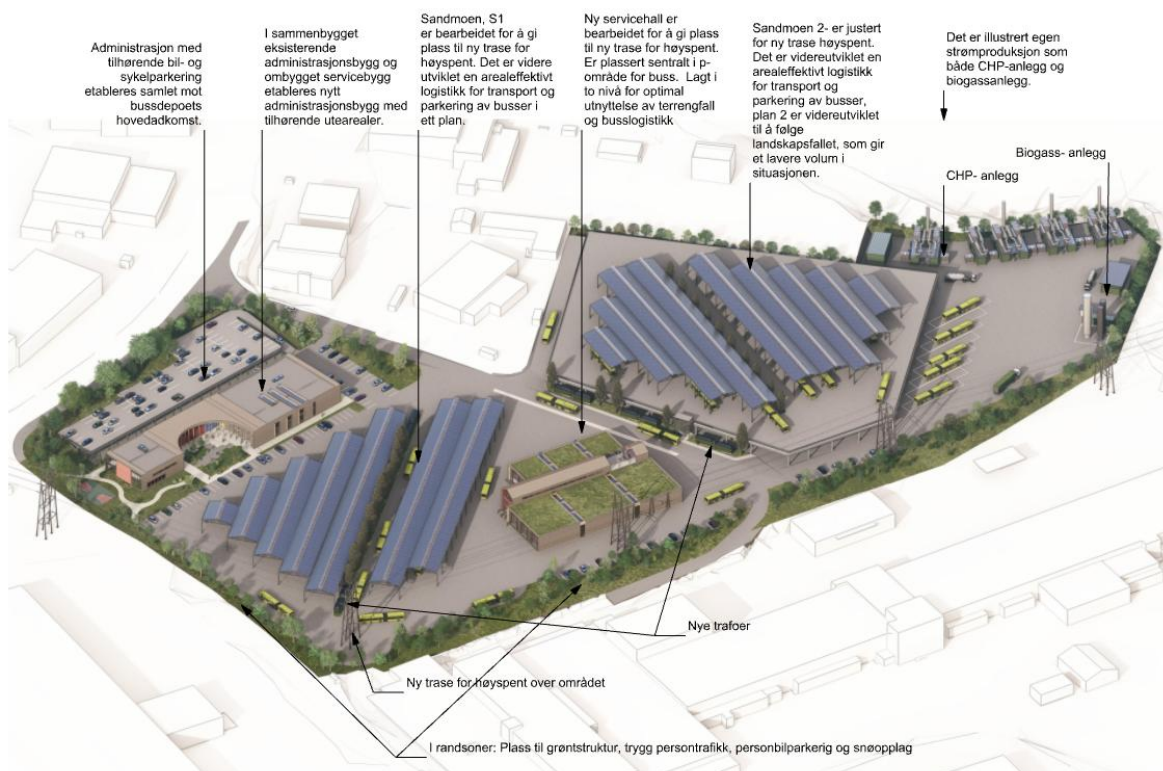
Administrasjonsbygget skal fremstå som et moderne og energieffektivt kontorbygg, med materialbruk som vektlegger robusthet, gjenbruk og lavt klimafotavtrykk. Fasader foreslås å bygges i bearbeidet betong og tre, med store vindusflater og tydelige innganger mot nord og sør. Det etableres gangforbindelser og uteoppholdsareal med universell utforming mellom administrasjonsbygget og servicehallen.

Servicehall

I forprosjektet ligger servicehallen øst for administrasjonsbygget på Sandmoen 1 og skal romme verksted-, vaske- og servicefunksjoner for busser. Bygget får et samlet bruksareal på ca. 3 466 m² BTA og bygges som et lavt hallvolum med god internhøyde for store kjøretøy. Bygget plasseres lavt i terrenget og følger eksisterende høyder for å redusere behov for fyllinger og skjæringer. Hallen får direkte tilkomst fra bussoppstillingen og interne kjøreveier, med forbindelse til lager og tekniske rom. Innvendig er det verksted med grav og vaskeanlegg med vannresirkulering, i tråd med VA-planen. Bygget utformes med samme rammemotiv og materialpalett som administrasjonsbygget. Det foreslås fasader i prefabrikkerte betongelementer kombinert med partier i tre og glass.

Energianlegg

I den østlige delen av planområdet legges det til rette for et energi- og teknisk område (Sandmoen 3) som skal forsyne depotet med strøm. Anlegget består av et planlagt CHP-anlegg (Combined Heat and Power), biogassanlegg samt nettstasjon og øvrige nødvendige tekniske installasjoner. Hensikten er å oppnå energi- og klimanøytral drift av depotet, med mulighet for fullelektrifisering av bussparken via lokal produksjon av strøm samt utnytting av varmeoverskuddet. Byggenes plassering er valgt for å utnytte naturlige høyder, og området mot Kvetabekken opprettholdes som grønn buffersone og flomvei. CHP-anlegget foreslås utformes med modulbasert oppbygning og fasader i metall eller betong, i nøytrale fargetoner som harmonerer med omgivelsene. Det legges til rette for fremtidig utvidelse eller utskifting av teknologi innenfor planområdet uten behov for ny regulering.



Figur 11: Axonometri situasjon av konseptet i forprosjekt (Consto, PKA)

4.2.2. Langsiktig utviklingspotensial (rammene reguleringsplanen åpner for)

Områdene regulert til KA skal benyttes til kollektivanlegg og dekker nesten hele planområdet. Her tillates det parkeringsplass for ansatte, oppstillingsplasser for buss, servicebygg, ladeanlegg, vaskehaller for buss, parkeringsanlegg for buss i flere plan, interne kjørearealer, teknisk infrastruktur og nødvendige støttefunksjoner knyttet til drift av kollektivtrafikk og annen driftsteknisk infrastruktur tilknyttet kollektivtransport. Byggegrenser er vist med stiplet linje i plankart.

Bebyggelse og anlegg skal ha en helhetlig og gjennomarbeidet utforming med høy arkitektonisk kvalitet, tilpasset anleggets funksjon og omkringliggende omgivelser. Lange fasader skal brytes opp gjennom variasjon i høyde, materialbruk og/eller fasadeutforming for å redusere opplevd lengde og skape en mer menneskelig skala. Det skal benyttes robuste materialer med lang levetid og lavt vedlikeholdsbehov. Farge- og materialbruk skal bidra til visuell sammenheng og et harmonisk uttrykk mellom bygningene innenfor planområdet. Reflekterende materialer tillates ikke. Solenergitiltak som solfangere og solceller kan tillates når de integreres i tak- eller fasadeløsningene og inngår som en naturlig del av bygningens arkitektoniske uttrykk.

4.3. Bussoppstilling og depotplasser

4.3.1. Antall bussparkeringer

Fra forprosjekt legges det til rette for ca. 365 oppstillingsplasser for busser innenfor planområdet. Der Sandmoen 1 ligger i 1 etasje og Sandmoen 2 i 2 etasjer. fordelt slik:

- Sandmoen 1 = ca 83 plasser i forprosjekt
- Sandmoen 2 = 263 plasser i forprosjekt
- Sandmoen 3 = Område avsatt for tekniske installasjoner i forprosjekt, men reguleringsplanen åpner for fremtidige oppstillingsplasser ved behov.

Sum: ca. 346–365 oppstillingsplasser for busser i forprosjektet (fram mot 2029).

Reguleringsplanen åpner for ytterligere utvidelse gjennom etablering av bussparkering i to plan også på Sandmoen 1, og mulig utvidelse på Sandmoen 3 dersom behovet øker etter 2030.

4.3.2. Utforming og logistikk

Bussoppstillingsplassene er utformet for kolonneparkering med kjøreretning tilpasset skiftlogistikk og trygg manøvrering. Internveger har kjørebredde 7,0 meter og snuarealer i endepunkter. Oppstillingsrekkene er dimensjonert for 18–24 meter lange kjøretøy, og fri høyde i parkeringsanlegg er minimum 4,6 meter. Internkjøringen følger et ettveis kjøremønster, med adkomst via Kvenildstrøa og separate porter for inn- og utkjøring. Krysningspunkter mellom busser og gående er minimalisert og tydelig merket med fartsdemping og belysning.

4.3.3. Ladeanlegg og tekniske funksjoner

Alle bussoppstillingsplasser tilrettelegges for elektrisk lading, med fastmonterte ladepunkter eller føringsveger for kabling. Strømforsyning hentes fra teknisk anlegg på Sandmoen 3. Det etableres fordelingsskap og høyspentkabling langs interne kjøreveger. Ladeinfrastrukturen dimensjoneres for full elektrifisering av bussflåten, i tråd med Byvekstavgiftens mål om utslippsfri kollektivtransport innen 2029.

4.4. Parkering, personbil og sykkel

4.4.1. Personbil

Forprosjektet legger opp til at det etableres ca. 292 parkeringsplasser for personbil for ansatte, avløsere og besøkende innenfor Sandmoen 1. Av disse:

- ca. 220 plasser i parkeringshus (to plan) integrert med administrasjonsbygget,
- ca. 70 plasser som overflateparkering i randsoner mot vest og sør,
- minimum 10 % av plassene avsettes til HC-parkering og elbilplasser med lading.

Parkeringshuset får direkte tilknytning til administrasjonsbyggets hovedinngang, og utformes med samme arkitektoniske uttrykk og materialbruk som øvrig bebyggelse. Adkomst for personbiler skjer via egen kjøreatkomst fra Kvenildstrøa, adskilt fra busstrafikk. Parkeringshusets øvre dekke ligger på ca. +156,0 moh., med maksimal høyde på +160,0 moh.

Trondheim kommunes parkeringsnorm (vedtatt 2020) angir en maksimal parkeringsdekning på 0,5 plasser per 100 m² BRA i byggesone 3. Med et samlet bruksareal på ca. 62 000 m² BRA tilsvarer normen en øvre grense på ca. 310 parkeringsplasser. Løsning i forprosjekt ligger dermed innenfor kommunens maksimale parkeringsnorm.

Depotet skal betjene om lag 900 bussjåfører fordelt på tre skift, hvorav mange ikke har mulighet til å benytte kollektivtransport til og fra arbeid på grunn av arbeidstider utenfor rutetid. Parkeringsbehovet omfatter også avløsere, vedlikeholdspersonell og besøkende fra operatørselskapene, som har korte opphold.

Intensjonen i utviklingen av depotet over tid er å ta ned prosentvis ansatteparkering ved endring av overflateparkering til grøntsoner. Det kan vurderes løsninger for ansattetransport med skyttelbusser og samkjøring evt. tilskudd til el-sykler fra operatørenes side.

4.4.2. Sykkelparkering

For ansatte etableres ca. 150 sykkelparkeringsplasser under tak i tilknytning til administrasjonsbygget og servicehallen. Plassene fordeles på vanlige sykler, elsykler og lastesykler, og har kort gangavstand til garderober. Sykkelparkeringen utformes med fast dekke, belysning og universell tilgjengelighet.

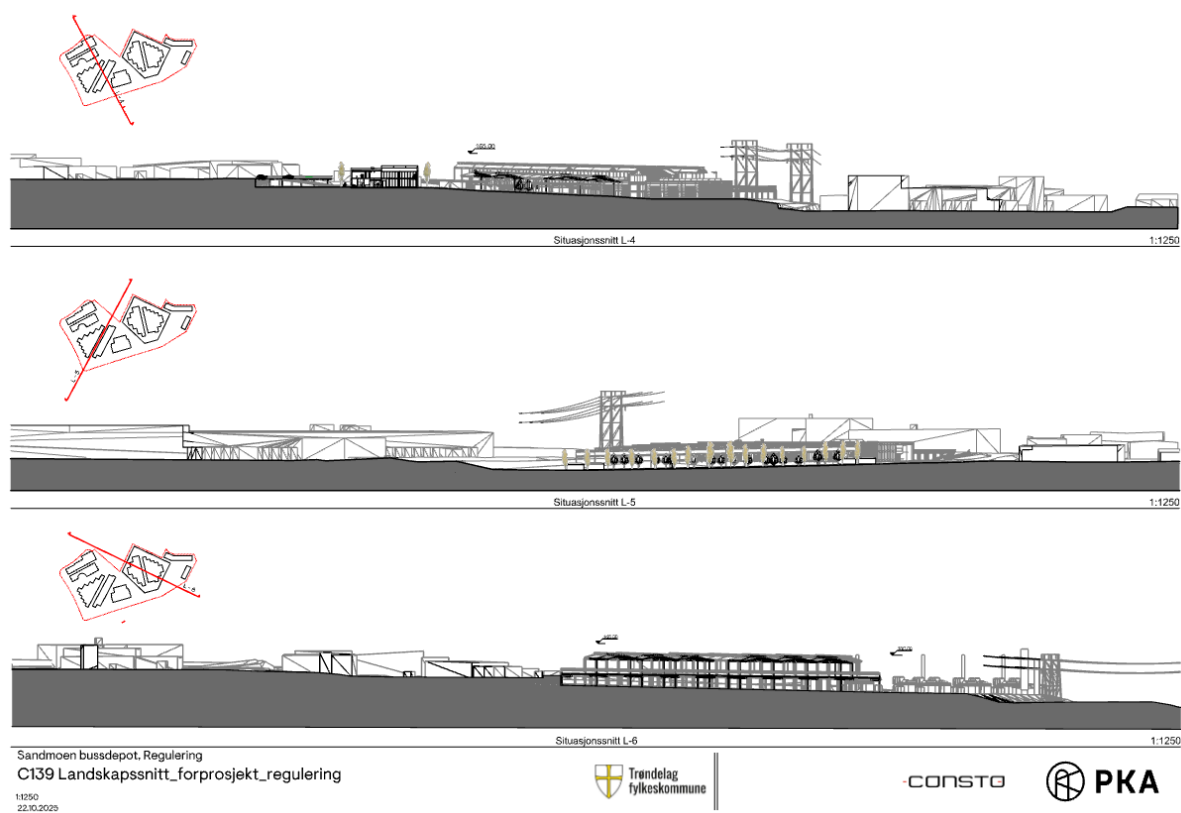
Ifølge Trondheim kommunes parkeringsveileder (vedtatt 2020) gjelder et krav på 1,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA for arbeidsplasser i byggesone 3. Anlegget vil ha om lag 900 bussjåfører fordelt på tre skift, hvor ca. 300 ansatte er til stede samtidig. Det foreslås derfor at det skal etableres minimum 40 plasser pr 100 ansatte.

4.5. Grad av utnyttelse og høyder

Reguleringsplanen legger til rette for noe høyere utnyttelse og byggehøyder enn det som fremgår av forprosjektet. Dette er gjort for å sikre langsiktig fleksibilitet og utviklingskapasitet for kollektivtrafikken, slik at bussdepotet kan utvides og tilpasses ny teknologi uten behov for ny regulering. Forprosjektet representerer utbygging fram mot 2029, mens reguleringsplanen omfatter et lengre tidsperspektiv. Den relativt lave utnyttelsen i forprosjektet begrunnes med anleggets karakter, der store deler av arealet brukes til manøvrering, oppstilling og interne kjøreveger for busser, arealer som ikke regnes som bebygd i utnyttelsesberegningen. Se tabell nedenfor for sammenligning.

4.5.1. Forprosjekt

Type	Størrelse	Høyde	Etasjer	Utnyttelse
Administrasjonsbygg	3218 m2 BRA	+159,8 moh	2	85% BRA
P-hus	5028 m2 BRA	+156 moh	2	
Servicehall	3324 m2 BRA	-	-	
Busspark Sandmoen 1	6881 m2 BRA	-	1	
Busspark Sandmoen 2	22 541 m2 BRA	-	2	35% BRA
Busspark Sandmoen 3	1148 m2 BRA	-	1	
Energiproduksjon	2475 m2 BRA	+150 moh, pipehøyde +160 moh	1	



Figur 12: Landskapssnitt fra forprosjektet.

4.5.2. Reguleringsplan

Type	Størrelse	Maksimal tillatt høyde	Utnyttelse (min-maks)
KA1	56,4 daa	+165 moh	80 - 180 %BRA
KA2	12,0 daa	+160 moh	35 - 180 %BRA

4.6.1. Kryss Østre Rosten-Kvenildstrøa

Hovedadkomst for motorisert trafikk skjer fra Kvenildstrøa, som knyttes til fylkesveg Østre Rosten. Busstrafikken har egne inn- og utkjøringsporter for å unngå konflikt med personbiltrafikk. Busser kjører inn via Kvenildstrøa til Sandmoen 1 og 2, og følger et internt énveis kjøremønster gjennom anlegget før de forlater området samme veg.

Adkomstveger og interne kryss er dimensjonert for 24 meters kjøretøy og tungtrafikkstandard (Hb N100). Trafikkflyten er planlagt slik at busser i drift kan kjøre rundt anlegget uten kryssende bevegelser, med direkte tilkomst til vaskehaller, ladepunkter og oppstillingsplasser.



Figur 15: Atkomstsituasjon fra Østre Rosten, reguleringsfrakk vist med blå boks, admin bygg i forkant. (Kilde: HLA)

4.6.2. Kryss Østre Rosten-Torgårdstrøa

Det er vurdert flere løsninger for krysset mellom Østre Rosten og Torgårdstrøa. Alternativ 3 er lagt til grunn i denne reguleringsplanen, og plangrensen er derfor utformet slik at den omfatter hele krysset. Endelig utforming vil avklares i videre reguleringsarbeid for Kvenildplanen.

Alternativ 3 vurderes som den mest balanserte løsningen fordi den ivaretar trafikksikkerhet og siktlinjer, samtidig som den bevarer viktige grønt- og uteoppholdsarealer for ansatte ved depotet. Dette bidrar til gode arbeidsforhold og trivsel i et område som ellers preges av harde flater. Løsningen gir tilstrekkelig areal for depotets funksjoner uten å redusere kapasiteten i krysset..



Alt 1.



Alt 2.



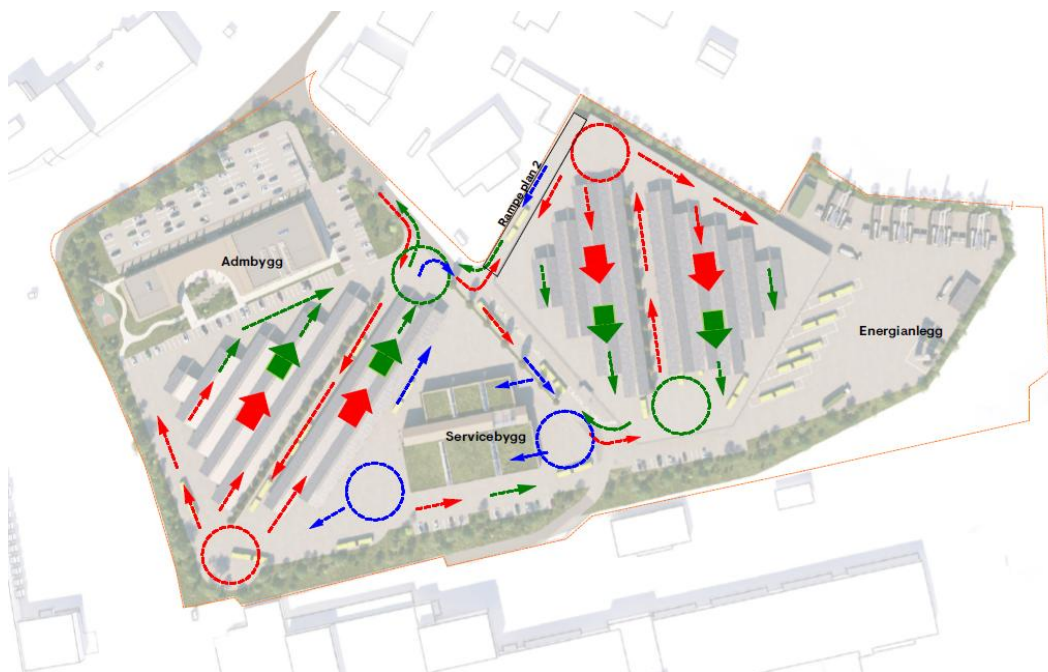
Alt 3.



Alt 4.

Internttrafikk

Personbiler får separat adkomst fra Kvenildstrøa til parkeringshus og overflateparkering på Sandmoen 1. Skillet mellom personbiltrafikk og busstrafikk markeres tydelig gjennom oppmerking, rekkverk og belysning.



Figur 16: Planlagt trafikk og logistikk/ kjøremønster, fra forprosjekt. (Rød viser parkering inn, grønn kjøre ut, blått viser service)

4.6.3. Gående og syklende

Planområdet tilrettelegges for trygg og universell ferdsel for gående og syklende, med tydelig atskillelse fra kjøretrafikk. Langs Kvenildstrøa etableres fortau med forbindelse til

eksisterende gang- og sykkelveg langs Østre Rosten. Internt i området anlegges gangveger mellom hovedinnganger, parkeringsanlegg og personalområder.

Sykkelparkering (150 plasser) lokaliseres under tak ved hovedinngangene til administrasjons- og servicebygget.

4.7. Uteoppholdsareal og grønnsstruktur

Forprosjektet (fram mot 2029):

Forprosjektet viser etablering av et sørvendt og skjermet uteoppholdsareal mellom administrasjonsbygget og servicehallen på Sandmoen 1. Arealet skal fungere som et grønt og sosialt møtepunkt for ansatte, med sitteplasser, aktivitetssoner, beplantning og belysning. Belegget består delvis av gjenbrukte betongelementer fra eksisterende vaskehall, og området beplantes med søyleosp, busker og stauder som tåler vind og salt.

Gangforbindelser og ramper tilpasses universell utforming, og adkomst til uteområdet skjer fra hovedinnganger og parkeringshus. Grønnstrukturen i forprosjektet danner en sammenhengende ramme rundt anlegget, med vegetasjon, trerekker og infiltrasjonsarealer som håndterer overvann. Mot Kvetabekken bevares naturlig vegetasjon som grønn buffersone og flomvei. Langs sør- og vestkant etableres nye plantefelt og trerekker som skjermer anlegget mot omgivelser. Forprosjekt legger opp til ca. 280 nye trær innenfor planområdet. Beregning av blågrønnfaktor er vedlagt, der forprosjektet viser en BGF på 0,49.

Reguleringsplanen (langsiktig ramme):

Reguleringsplanen sikrer arealene for grønnstruktur og uteopphold gjennom bestemmelsesområde for grønnstruktur og krav om blågrønn faktor. Bestemmelsene fastsetter at: det skal etableres uteoppholdsarealer med universell utforming i tilknytning til administrasjonsbygg (§ 2.3). Dette er vist med *bestemmelsesområde #2-grønnstruktur* som sikrer at det etableres et område nært administrasjonsbygget, som rekreasjonsareal for ansatte og som grønt uttrykk mot atkomsten.

Det skal opprettholdes vegetasjonsbelte mot Kvetabekken som grønn buffersone (§ 2.5), planområdet skal ha minimum blågrønn faktor på 0,3, dokumentert i teknisk plan. Ved framtidig utvikling skal grønnstrukturen videreføres og kan suppleres med nye regnbed, beplantning og grønne tak for å ivareta økologisk funksjon og overvannshåndtering.



Figur 17: Underlag for beregning av blågrønnfaktor, fra forprosjekt som har BGF 0,49 (PKA)

4.8. Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det etableres arbeidsplasser for om lag 60 ansatte i administrasjon og teknisk drift, fordelt på tre skiftordninger. Driften av bussdepotet innebærer i tillegg daglig bruk av området av om lag 900 sjåførere, fordelt på tre skift (ca. 300 per skift). Disse benytter anlegget i kortere tidsrom ved skiftstart og -slutt.

4.9. Tilknytning til infrastruktur

4.9.1. Vann og avløp

Planforslaget sikrer at anlegget får nødvendig tilknytning til kommunalt vann- og avløpsnett, overvannshåndtering, energiforsyning og renovasjon. Løsningene følger Trondheim kommunes VA-norm og krav gitt i planbestemmelsene (§§ 2 og 6). Anlegget skal tilknyttes eksisterende kommunale ledninger i Kvenildstrøa (VL225 og SP160). Brannvannsdekning og trykkforhold skal dokumenteres i teknisk plan før rammetillatelse. Alt spillvann skal føres til kommunalt avløpsnett via nytt separatsystem, og servicehallen skal ha oljeutskiller og sandfang for rensing av prosessvann. Det skal dokumenteres at påslipp til spillvannsnettet ikke overstiger 1 l/s i henhold til VA-planen.

4.9.2. Overvannshåndtering

Overvann skal håndteres lokalt gjennom naturbaserte løsninger som regnbed, infiltrasjon, stokkdammer og fordrøyningsbasseng i grønnstruktur, i tråd med Rambølls VA-plan (2025). Løsningene skal dimensjoneres for 100-års nedbørhendelse med klimapåslag, og sikre åpne flomveger på terreng. Avrenning skal renses før utslipp til Kvetabekken, og løsningen skal

utformes slik at naturverdier i ravinedalen ivaretas. Krav til blågrønn faktor er minimum 0,3, basert på Trondheim kommunes veileder. Området for overvannshåndtering er vist som bestemmelsesområde #4 i plankartet.



4.9.6. Tilrettelegging for brann- og redningstjeneste

Det er utarbeidet et eget vedlegg «*Plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste*» (Henning Larsen, 12.10.2025) som dokumenterer hvordan planområdet tilrettelegges for utrykningskjøretøy, slokkevannstilgang og fremkommelighet. Planen følger Trøndelag brann- og redningstjenestes veileder «*Tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats*» og viser eksisterende hydrantdekning, hovedangrepsveier og oppstillingsplasser for brannbil. Detaljert plassering av hydranter og adkomst for redningstjenesten skal dokumenteres videre i teknisk plan.

4.10. Hensynssone høyspenningsanlegg H370

Eksisterende høyspenttrasé er flyttet og lagt om innenfor planområdet for å gi plass til ny bebyggelse og sikre tilstrekkelig avstand til administrasjons- og servicebygg. Det er i plankartet lagt inn hensynssone H370 – Høyspenningsanlegg, som markerer sikkerhetssonen på 15 meter fra senterlinjen på hver side av luftstrekket. Innenfor sonen tillates ikke bygninger, permanente konstruksjoner eller tiltak som kan komme i konflikt med krav til sikkerhet, drift og vedlikehold av høyspentlinjen. Alle tiltak her skal avklares i samråd med netteier (Tensio).

4.11. Bestemmelsesområde #1 overganger

Innenfor bestemmelsesområde #1 tillates etablering av broforbindelser i plan 2, mellom Sandmoen 1 og Sandmoen 2, for intern logistikk og funksjonell sammenkobling av bygg i anlegget.

4.12. Tilpasning til tilliggende gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplan er tilpasset omkringliggende reguleringsplaner. Kommende reguleringsplan for Kvenild vil vise kryssløsning mellom Torgårdsvegen og Østre Rosten.

4.13. Miljøoppfølging, miljøtiltak

Forprosjektet viser en rekke tiltak for å redusere klimagassutslipp og miljøpåvirkning i utbyggingsfasen slik som ombruk av eksisterende byggematerialer, blant annet betongelementer fra vaskehall, bruk av lavkarbonbetong og resirkulerte masser, lokal produksjon av energi gjennom planlagt CHP-anlegg, tilrettelegging for lading av hele bussflåten, grønne flater og regnbed for overvannshåndtering og lokalt mikroklima. Det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan (MOP) i videre detaljprosjektering, som dokumenterer håndtering av avfall, masser og klimagassreduksjon.

Reguleringsplanen stiller krav til miljøoppfølging og klimatiltak gjennom planbestemmelsene: Det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan (MOP) før oppstart av byggearbeid (§ 6.4). Overvann skal håndteres lokalt og renses før utslipp (§ 2.5). Bebyggelsen skal benytte materialer med lavt vedlikeholdsbehov og lang levetid (§ 2.2). Det kan etableres solcelleanlegg integrert i tak eller fasader (§ 2.2). Eksisterende terreng og vegetasjon skal

bevares der det er mulig (§ 2.5). Miljøstrategien i planen understøtter fylkeskommunens mål om klimanøytral kollektivtransport innen 2030. I senere byggetrinn bør miljøtiltak videreføres og styrkes, blant annet gjennom bruk av lokal energiproduksjon og ytterligere reduksjon i parkeringsareal for personbil.

Det skal etableres grønne tak som biotoptak for å bidra til økt naturmangfold og lokal håndtering av overvann. Et biotoptak fungerer som et lite økosystem med vekstmedium av varierende dybde og stedegne arter av gress, urter og lav. Taket gir leveområder for pollinatorer og småfugl, samtidig som det holder tilbake og forsinker avrenning ved nedbør. Vegetasjon skal etableres med stedegne arter som støtter lokal naturtype, i tråd med bestemmelsene (§ AVG og BG).

Det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av fremmede arter og massehåndteringsplan for gjenbruk og disponering av rene masser, i tråd med planbestemmelsene.

Risiko for skade på høyspentlinjer er vurdert i ROS-analysen. Ny hensynssone H370 for høyspenningsanlegg sikrer nødvendig avstand og koordinering med netteier (Tensio).

4.14. Universell utforming, krav til UU, hvordan løses universell utforming

Planforslaget legger til rette for universell utforming av bygg, uteområder og adkomstløsninger i tråd med TEK17 og Trondheim kommunes retningslinjer. Alle hovedfunksjoner, inkludert administrasjonsbygg, servicehall, personalområder og uteoppholdsarealer, skal være trinnfrie og tilgjengelige for alle brukergrupper. HC-parkeringsplasser lokaliseres nær hovedinnganger, og interne ganglinjer har god belysning og kontrastmarkering. Krav til universell utforming er sikret i reguleringsbestemmelsene § 4.10, og skal dokumenteres i byggesak gjennom detaljprosjektering.

4.15. Plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjenesten (Veileder)

Alle bygninger innenfor planområdet skal ha tilgjengelig kjøreveg for brannbil med fri høyde minimum 4,0 meter og bredde minimum 3,5 meter. Det etableres oppstillingsplasser for brannbil med hardt dekke innen 20 meter fra hovedinnganger og tekniske rom. Internvegene i depotet dimensjoneres for tunge kjøretøy (tillatt totalvekt 32 tonn) og har snuplass med radius tilpasset redningskjøretøy.

Planområdet er tilknyttet kommunalt vannverk med tilstrekkelig brannvannskapasitet (>50 l/s), jf. Rambølls VA-plan (2025). Brannhydranter etableres i tilknytning til adkomstveger og bygg, og plassering skal fremgå av utomhusplan og byggesøknad. Før rammetillatelse skal det foreligge en plan for tilrettelegging for brann- og redningstjenesten.

4.16. Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Planforslaget legger til rette for et klimavennlig og ressurseffektivt bussdepot med lavt utslipp i både bygge- og driftsfase.

Ombruk og ressursbruk: Eksisterende administrasjons- og servicebygg gjenbrukes og bygges om. Ombruksrapporten viser potensial for gjenbruk av bygningsdeler som vinduer, dører, innvendige vegger og betongelementer. Dette reduserer materialbruk og klimagassutslipp.

Energi og drift: Byggene prosjekteres som energieffektive lavenergibygger. Det planlegges CHP-anlegg basert på biogass for lokal produksjon av strøm og varme, med mulighet for varmeleveranse til fjernvarmenett.

Transport og mobilitet: Depotet tilrettelegger for elbusser, lading og energieffektiv drift. Det etableres 150 sykkelplasser, og interne gangveger utformes med universell standard. Bilparkering kan på sikt omdisponeres til grønnstruktur dersom behovet reduseres.

Terreng og vegetasjon: Bygg og veier tilpasses eksisterende terreng for å begrense masseflytting. Nye trerekker og vegetasjonsbelter bidrar til karbonbinding og økt biologisk mangfold.

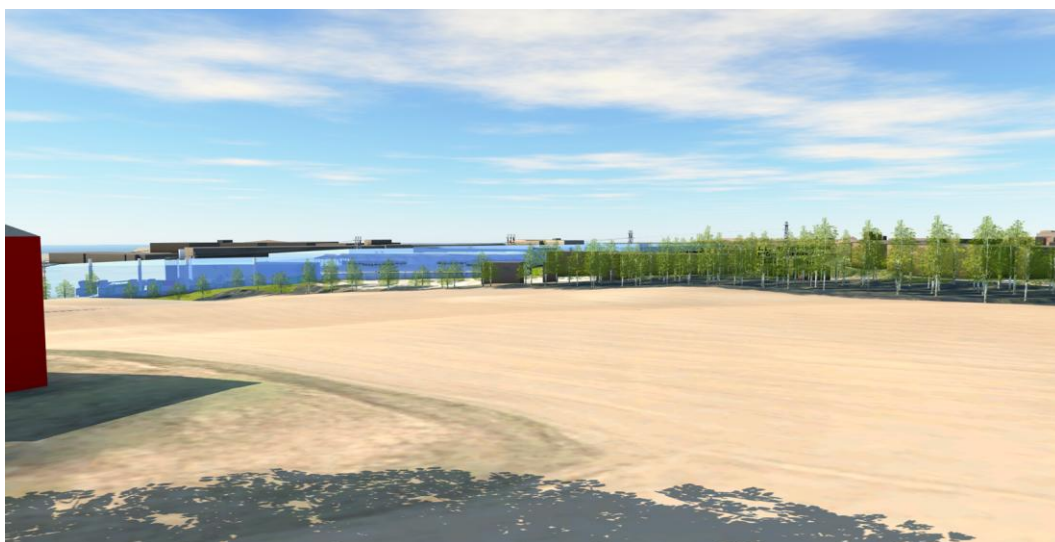
Anleggsfase og avfall: Det stilles krav om klimavennlig anleggsdrift, lokal massehåndtering og kildesortering. Alt avfall fra bygg og riving skal dokumenteres og leveres til godkjent mottak.

5. Virkninger av planforslaget

Virkningen av planen og avbøtende tiltak skal beskrives og eventuelt illustreres, samt vurderes i forhold til følgende punkt:

5.1. Landskap (nær- og fjernvirkning)

Utbyggingen skjer i et allerede bearbeidet nærings- og samferdselsområde avgrenset av E6 og eksisterende bebyggelse. Ifølge KU for vannmiljø har området lav landskapsmessig verdi utover ravinedalen mot øst. Ny bebyggelse følger terrengets form og legges lavt i landskapet. Fra E6 vil anlegget få et mer teknisk preg, men fjernvirkningen vurderes som liten til middels, da tiltaket inngår i et etablert industri- og transportmiljø.



Figur 19: Nærvirkning, sett fra Lauvåsen gård. Reguleringsfrakk i blå transparent boks.



Figur 20: Prosjektet sett fra krysset i Østre Rosten x Kvenildtrøa.

Utsnitt fra 3D-modell viser at høydeforskjeller og skråningsutforming tilpasses eksisterende terreng, slik at overganger fremstår naturlige og ikke skaper bratte kanter mot naboområder.

Vegetasjon og grøntbelter langs planområdets yttergrenser bidrar til å myke opp overgangen mot LNFR-områdene og reduserer den visuelle virkningen av anlegget sett fra omkringliggende terreng.



Figur 21: Forprosjekt Bussdepot til høyre og LNFR og ravinedal til venstre i bildet. (Henning Larsen 3D modell)

5.2. Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer (Arkitekturstrategi for Trondheim)

Tiltaket styrker stedets funksjon som kollektivknutepunkt. Byarkitekten påpekte i tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøte at prosjektet bør ha et tydelig arkitektonisk hovedgrep, en helhetlig sammenheng mellom de ulike delområdene og et grønt og ryddig uttrykk mot omgivelsene. Dette er fulgt opp i forprosjekt og planforslaget gjennom et strukturert og lesbart grep der anlegget organiseres i tre tydelig avgrensede delområder – Sandmoen 1 med administrasjon og service, Sandmoen 2 med hovedanlegg for bussparkering, og Sandmoen 3 med teknisk infrastruktur og energiproduksjon. Denne inndelingen gir området en klar funksjonell orden og styrker lesbarheten både for brukere og omgivelser.

I forslag fra forprosjekt er arkitekturen utviklet med et gjennomgående «rammemotiv» som binder bygningene sammen i ett helhetlig uttrykk, samtidig som variasjon i høyder, materialbruk og detaljer ivaretar en menneskelig skala. Takkonstruksjonene over bussoppstillingen gir et vink til tidligere samferdselsarkitektur og er også hentet inn i servicehallens takløsning. Arealet rundt administrasjonsbygget danner et grønt og aktivt areal med møtepunkt for ansatte, og erstatter de fragmenterte restarealene som depotområdet har idag. Parkeringsanleggene følger terrenget og er tilrettelagt for solceller på tak, noe som gir anlegget et mer bearbeidet og miljøvennlig preg. Grønnstruktur og vegetasjon i randsonene skjærer anlegget mot Østre Rosten veg øvrig næringsbebyggelse, og bidrar til å redusere opplevelsen av teknisk skala. Samlet vurderes tiltaket å følge opp prinsippene i Arkitekturstrategi for Trondheim om å skape et anlegg som er varig, menneskelig, vakkert og karakterfullt, der funksjonalitet og estetikk er balansert i et helhetlig uttrykk.

5.3. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, eksisterende terreng og omgivelser.

Rapport fra DMR (2024) viser at grunnen består av fyllmasser og torv over leire. Planlagt masseutskifting i Sandmoen 3 vil stabilisere torvdeponiet og forbedre bæreevnen. Skråninger og fyllinger tilsås med stedegen vegetasjon for å redusere erosjon og overvann. Det legges opp til gjenbruk av masser internt for å begrense transport og klimagassutslipp.

5.4. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner eller verneverdige kulturmiljø i området. Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8 gjelder under byggearbeid.

5.5. Grunnforhold

De geotekniske vurderingene fra DMR Miljø og Geoteknikk AS viser at tiltaket kan gjennomføres trygt innenfor planområdet, forutsatt gjennomføring av grunnforsterkende tiltak særlig i den østlige delen (Sandmoen 3).

Her består grunnen av torv og bløt leire med stedvis sensitivitet og forekomst av sprøbruddmateriale. For å oppnå tilstrekkelig stabilitet og bæreevne anbefales det fjerning av torv og løsmasser, oppfylling med lette masser (lettklinker) og eventuelt kalk-/sementstabilisering. Etter tiltak vil beregnet stabilitetsfaktor for skråningene mot Kvetabekken være $> 1,5$, i tråd med kravene i NVE veileder 1/2019 – Sikkerhet mot kvikkleireskred.

I vestlige deler av planområdet (Sandmoen 1 og 2) består grunnen hovedsakelig av fyllmasser og grusig leire over fastere morene. Her vil tiltakene i hovedsak omfatte utjevning, komprimering og kontrollert masseoppbygging for å sikre jevn setningsutvikling. Bæreevnen vurderes som god, og pelefundamentering anbefales for bygg med høye laster eller der grunnforholdene varierer.

Den geotekniske vurderingen fra DMR er uavhengig kvalitetssikret av AFRY Norway AS (rapport D0198086-RIG-N-01, rev.02, 01.11.2024). AFRY konkluderer med at DMRs vurdering oppfyller kravene i NVE-veilederen, og at utredningen dokumenterer tilfredsstillende områdestabilitet for planlagt utbygging.

Anbefalte avbøtende tiltak:

- Fjerning av torv og bløtmasser før utbygging på Sandmoen 3.
- Bruk av lette masser (lettklinker) og eventuelt kalk-/sementstabilisering ved behov.
- Kontrollert masseoppbygging og komprimering for å unngå ujevne setninger.
- Sediment- og erosjonssikring under anleggsfasen, særlig mot Kvetabekken.
- Overvåkning av grunnvannsnivå og skråningsstabilitet gjennom geoteknisk oppfølging.

Med disse tiltakene vurderes planen å ivareta tilstrekkelig sikkerhet mot utglidning, setning og erosjon. Tiltaket medfører ingen økt risiko for kvikkleireskred, og ravinedalen vil fortsatt fungere som stabil flomvei etter utbygging. Konsekvensene for grunnforhold vurderes som liten negativ i anleggsfasen og ubetydelig i driftsfasen, forutsatt at anbefalte tiltak fra DMR og AFRY følges.

5.6. Naturmangfold

I henhold til KU naturmangfold (Rambøll 2025) er planområdet i hovedsak teknisk preget og allerede utbygd. Den østlige delen inneholder rester av tidligere ravineterreng, men dette vurderes som sterkt endret og uten aktiv erosjonsprosess. Området har lav til middels naturverdi, og inngår ikke i registrerte naturtyper eller økologiske nettverk av regional betydning. Flere rødlistede fuglearter, blant annet fiskemåke (VU) og dverglo (VU), er registrert i nærområdet, men planområdet vurderes som lite egnet for hekking på grunn av høy aktivitet og mangel på egnede biotoper. Forekomst av fremmede arter som hagelupin (*Lupinus polyphyllus*) og fagerfredløs (*Lysimachia punctata*) er dokumentert, særlig i veikantsoner og utfylte partier.

Avbøtende tiltak:

For å sikre at tiltaket ikke medfører negativ påvirkning på naturmangfold, skal følgende tiltak gjennomføres før og under byggearbeid:

- Utarbeidelse av tiltaksplan for håndtering og fjerning av fremmede arter, med krav til forsvarlig håndtering og deponering av masser som kan inneholde frø eller rotdeleer.
- Etablering av grønn buffersone med stedegen vegetasjon mot Kvetabekken for å opprettholde økologisk funksjon og hindre spredning av fremmede arter.
- Anleggsarbeid nær ravinedalen bør unngås i hekkesesongen for fugl (1. april–31. juli). Dersom arbeid i denne perioden er nødvendig, skal det gjennomføres feltbefaring av biolog for å avklare eventuell forekomst av hekkende fugl.

- Bruk av stedegne plantearter i revegetering og skråningsstabilisering for å fremme lokal naturtype.
- Overvåking av vegetasjon de første årene etter utbygging for å følge opp eventuell reetablering av fremmede arter.

Med disse tiltakene vurderes planforslaget å ha ubetydelig til liten negativ konsekvens for naturmangfoldet. Planen bidrar samtidig til å forbedre økologisk sammenheng gjennom etablering av grønn buffersone og bedre overvannshåndtering mot Kvetabekken.

5.7. Friluftsliv

Planområdet benyttes ikke til friluftsliv og har ingen etablerte stier eller turveger. Nærmeste rekreasjonsområder påvirkes ikke, så fremt en er bevisst belysning av området.

5.8. Trafikkøkning

Trafikkøkningen er moderat og håndteres innen eksisterende vegsystem. Busstrafikk skjer hovedsakelig utenom rushtid, og kapasiteten i Østre Rosten er tilstrekkelig. I rush vil det oppstå kø inn og ut av anlegget, men det forplanter seg ikke til Østre Rosten. Dersom Torgårdvegen får venstresvingefelt, vil det bli færre luker ved Kvenildtrøa, og dermed økt kø inn og ut av depotet.

5.9. Attraktiv, universelt utformet og trygg tilgjengelighet for gående og syklende til uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplass

Interne gangveger får universell utforming og kobles til eksisterende gang- og sykkelveg langs Østre Rosten. Sykkelparkering etableres ved innganger. Tilgjengeligheten vurderes som god.

5.10. Virkninger for byvekstavtalen og nullvekstmålet

Tiltaket er et prioritert prosjekt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023–2029, der nytt hoveddepot på Sandmoen er en forutsetning for avvikling av dagens bussanlegg på Sorgenfri og for videre elektrifisering av kollektivflåten.

Prosjektet bidrar til å realisere nullvekstmålet for biltrafikk gjennom å styrke kollektivtransportens kapasitet, driftssikkerhet og klimaytelse. Etableringen av depotet muliggjør full overgang til utslippsfrie elbusser og mer effektiv busslogistikk, med redusert tomkjøring og lavere driftsutslipp. Planen har også betydning for arbeidsreiser og lokal transportatferd. Depotet vil være arbeidsplass for om lag 900 bussjåfører fordelt på tre skift, i tillegg til teknisk og administrativt personell. Ettersom skiftene foregår tidlig morgen, kveld og natt utenfor perioder med rutetilbud er kollektivtransport for ansatte i praksis ikke et reelt alternativ. Dette forklarer hvorfor planen legger til rette for 292 parkeringsplasser for ansatte og avløsere. Parkeringsbehovet vurderes som driftsbetinget og tidsavgrenset, og det er lagt opp til dynamisk bruk av plassene mellom skift for å redusere totalt arealbehov. På sikt kan deler av parkeringsarealet omdisponeres til grønnstruktur eller annen bruk dersom

arbeidsmønstre og kollektivtilbud endres. Tiltaket gir dermed positive virkninger for byvekstavtalen og nullvekstmålet, ved å muliggjøre utslippsfri kollektivtrafikk og styrke kollektivsystemets konkurranseevne, samtidig som parkeringsløsningen balanserer driftsbehov og miljømål.

5.11. Beredskap og ulykkesrisiko

Planen gir gode adkomstmuligheter for utrykningskjøretøy og tilfredsstillende brannvannskapasitet. ROS-analyse viser lav risiko for ulykker.

5.12. Barns interesser

Området er ikke i bruk til lek, ferdsel eller skolevei. Planen har ingen direkte betydning for barn og unge.

5.13. Støy og luftforurensning

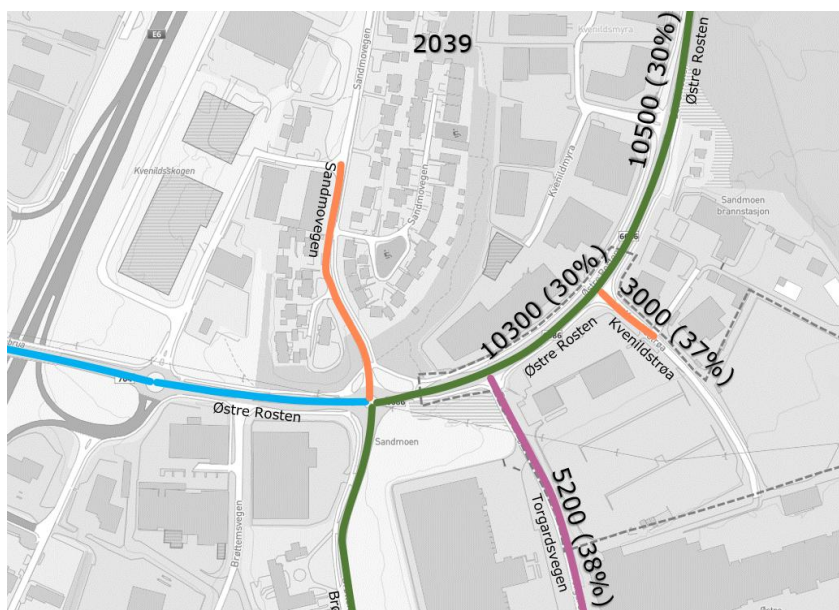
Luftforurensning begrenses ved skjerming og elektrifisering av busser. Avløp og overvann renses før utslipp til Kvetabekken. Ingen forurensning av grunn.

Det er ikke gjennomført nye støyanalyser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for nytt busstopot. Støyutsatt bebyggelse i området er boligbebyggelsen i Sandmoenvengen. Boligområdet ble bygd ut i første halvdel av 1990-tallet. Spørsmål om tiltak i forbindelse med denne reguleringsplanen må reflekteres ut fra bidraget trafikken inn og ut av busstopotet gir på vegnettet. Grunnlaget for støyanalyser er trafikkmengde (og annen relevant støy) Her er det trafikkmengden i vegsystemene rundt boligområdet som er relevant. Langs E6 er det etablert støyskjerm, og noen boliger har lokal støyskjerming. Østre Rosten hadde en årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2017 på 10700 forbi Kvenildtrøa. [Trafikkdata](#)



Figur 22: Trafikkmengde 2017 til venstre og 2024 til høyre (NVDB)

Hårstadkrysset ble åpnet i 2019. I 2024 er ÅDT her 7000 (20%). Dette har bidratt til at Østre Rosten, forbi Kvenildtrøa har gått ned fra ÅDT 10700, til 8480 (30%) i 2024. Prognosen for 2039 sier at trafikkmengden vil øke til 10300(30%) på aktuell strekning.



Figur 23 Trafikkmengde prognosert 2039

Prognosert trafikkmengde for 2039 vil fortsatt ligge under trafikkmengden som var registrert i 2017. Største bidrag til endring av støybildet for boligbebyggelsen er økt trafikk Sandmovegen og Kvenildskogen, samt trafikkmengden på Brøttemsvegen, som i 2024 har en ÅDT på ca 7600, steget fra 7000 i 2021, samt Torgårdvegen. Etter en samlet vurdering vil trafikkmengden og støyen fra vegarmene hvor bidrag fra bussdepoet er relevant, være neglisjerbart i forhold til støybelastning overfor boligbebyggelsen. Med bakgrunn i en slik vurdering er det ikke gjennomført støyanalyse knyttet til reguleringsplanen for bussdepoet.

5.14. Jordressurser

Området består av tidligere utfylte masser og torv. Det finnes ingen jordbruks- eller mineralressurser av verdi.

5.15. Kapasitet på infrastruktur for vannforsyning, avløp og nettstasjon/trafo

VA-anlegg har tilstrekkelig kapasitet. Høyspenttrasé videreføres, og strømforsyning forsterkes med ny trafo.

5.16. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsforhold

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planforslaget (Rambøll, 2025) i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen vurderer 11 aktuelle hendelser innen naturfare, virksomhetsrisiko og teknisk infrastruktur. Ingen hendelser er vurdert å gi uakseptabel risiko, men sju tema er vurdert med moderat (gul) risiko og krever oppfølging i videre planlegging. Viktige tema er:

- Brann- og eksplosjonsfare ved bussdepotets energianlegg og nærliggende virksomheter (Nippon Gases). Risikoen reduseres gjennom avstandskrav, krav til

fremkommelighet for brannvesen og beredskapsplaner som skal samordnes mellom virksomhetene.

- Overvannsflom – håndteres gjennom tre-trinns håndtering, fordrøyningsbasseng og tydelig flomvei mot Kvetabekken.
- Kvikkleire og geoteknikk – området ligger under marin grense. Geotekniske vurderinger viser at tiltaket er gjennomførbart med friksjonspeler og eventuelt spunt og forbelastning i østlige deler. Hensynssone for kvikkleire er lagt inn i plankartet.
- Høyspenningsanlegg – eksisterende trasé er flyttet, og ny hensynssone H370 er lagt inn med 15 m sikkerhetsavstand på hver side.
- Trafikkulykker – risiko reduseres gjennom nytt venstresvingefelt, separat gang- og sykkelveg og belysning ved gangfelt.
- Tilsiktede hendelser – depotet sikres med inngjerding og adgangskontroll, og området tilrettelegges ikke for gjennomfartstrafikk.

Med de foreslåtte avbøtende tiltakene vurderes samlet risiko som akseptabel, og området anses egnet for planlagt utbygging.

5.17. Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket styrker kollektivsektoren og skaper stabile arbeidsplasser. Ingen negativ påvirkning på tilgrensende næringsområder.

5.18. Virkninger som følge av klimaendringer

Området ligger utenfor flom- og skredutsatte soner. Klimatilpasning ivaretas gjennom robust overvannshåndtering og lokal grønnstruktur.

5.19. Vannmiljø

Ifølge KU for vannmiljø (Rambøll, 2025) er Kvetabekken resipient for overvann fra planområdet. Bekken renner i ravinedal øst for planområdet og har moderat økologisk tilstand etter vannforskriften. Dagens overvann fra depotet renses i liten grad før utslipp. Planforslaget forbedrer situasjonen betydelig gjennom etablering av tretrinns overvannshåndtering – infiltrasjon, fordrøyning og rensing – før utslipp til Kvetabekken.

Avbøtende tiltak omfatter separering av spillvann og overvann, etablering av oljeutskillere og sandfang ved servicebygg, og opprettholdelse av en vegetert buffersone på 10–15 meter langs bekken for å redusere erosjon og avrenning. Under anleggsfasen skal midlertidige sedimentbasseng og silduk hindre tilslamming av bekk.

Ved gjennomføring av disse tiltakene forventes ingen negativ påvirkning på vannkvalitet eller økologisk funksjon. Tiltaket vurderes å bidra positivt til å redusere forurensning og bedre vannmiljøet lokalt, i tråd med målene i vannforskriften og Trondheim kommunes VA-norm.

5.20. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Tiltaket bidrar positivt gjennom grønnere uteområder, bedre arbeidsmiljø, trygge gangforbindelser og redusert utslipp fra drift. Ingen negative folkehelseeffekter.

5.21. Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Planforslaget legger vekt på å redusere klimagassutslipp i alle faser av prosjektet. Gjenbruk av bygg, ombruk av materialer, bruk av lavkarbonbetong og fossilfri anleggsdrift bidrar til et vesentlig lavere klimafotavtrykk enn et referanseprosjekt. Masseflytting og nedbygging av torv begrenses gjennom lokal massebalanse og gjenbruk av rene masser på egen tomt.

Planen legger til rette for biogass- og elektrisitetsbasert energiforsyning, med mulighet for lokal produksjon av strøm og varme.

Det er utarbeidet et klimagassregnskap for tiltaket (Rambøll, 2025) som viser en reduksjon på over 55 % sammenlignet med et referansebygg med standard materialbruk. Kommunens skjema for klimakriterier er utfylt og følger som vedlegg til planforslaget. Skjemaet oppsummerer tiltakene som bidrar til utslippsreduksjon og viser hvordan planen oppfyller Trondheim kommunes krav til klima- og miljøvurdering i reguleringssaker. Samlet vurderes planens klimapåvirkning som moderat positiv, og tiltakene legger grunnlag for et bærekraftig, fremtidsrettet bussdepot med lavt utslipp i både anleggs- og driftsfase.

5.22. Anleggsperioden

Anleggsfasen medfører midlertidig økning i trafikk, støy og støv. Tiltak for miljøoppfølging, riggområde og rekkefølge er regulert i bestemmelsene. Klimavennlig anleggsdrift og lokal massehåndtering prioriteres.

6. Planlagt gjennomføring

6.1. Tidsplan

Planprosessen for Sandmoen bussdepot gjennomføres i perioden 2024–2026, med planlagt ferdigstilling av nytt anlegg innen 2029. Planen er samordnet med fylkeskommunens investeringsprogram og utbyggingsstrategi for kollektivinfrastruktur.

6.2. Økonomiske konsekvenser

Prosjektet finansieres gjennom Trøndelag fylkeskommune som tiltakshaver, med delvis finansiering fra Byvekstavtalen og statlige midler til utslippsfri kollektivtransport.

Kostnadsrammen er under detaljering i pågående forprosjekt, men hoveddelen av investeringene omfatter: nybygg (administrasjonsbygg og servicehall), parkeringsanlegg og teknisk infrastruktur, etablering av CHP-anlegg og energisystem, masseutskifting og geotekniske tiltak, overvanns- og miljøtiltak.

Kommunen får ikke direkte økonomiske konsekvenser utover saksbehandling.

Planen vil på sikt bidra til reduserte driftskostnader for kollektivsystemet gjennom samling av funksjoner, bedre logistikk og mer effektiv energibruk.

6.3. Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Tiltaket vurderes som gjennomførbart innenfor planens rammer. Alle tekniske, geotekniske og miljømessige forutsetninger er dokumentert i fagrapportene, og nødvendige rekkefølgekrav er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Det er utarbeidet geoteknisk rapport, VA-plan, overvannsnotat, miljøkartlegging og ROS-analyse som dokumenterer at området kan bygges ut uten vesentlig risiko.

Arealer til geotekniske tiltak, høyspentflytting og skråningssikring er sikret som bestemmelsesområder i plankartet.

7. Planprosess og innkomne innspill

7.1. Planoppstart, medvirkningsprosess, evt. Planprogram

Varsel om oppstart av detaljregulering for Sandmoen bussdepot (Østre Rosten 125, gnr/bnr. 313/651 m.fl.) ble kunngjort 27. juni 2025 med frist for innspill 1. september 2025. Varslingen ble gjort i Adresseavisen og via brev/e-post til offentlige myndigheter, naboer, organisasjoner og interessegrupper.

I perioden ble det mottatt 10 innspill, hovedsakelig fra offentlige etater, fagmyndigheter og organisasjoner. Det ble også gjennomført dialogmøte med Trøndelag brann- og redningstjeneste 18.06.2025.

7.2. Sammendrag av merknader med kommentarer

Se vedlegg for merknadsbehandling.

8. Vedlegg til planen

Planforslaget består av følgende dokumenter:

1. Plankart, datert 12.11.2025 (Henning Larsen)
2. Reguleringsbestemmelser, datert 12.11.2025
3. Planbeskrivelse, datert 12.11.2025 (Henning Larsen)
4. Kopi av varslingsannonse og varslingsbrev, datert 27.06.2025
5. Kopi av alle innkomne innspill etter varslings- og samrådsprosess
6. Merknadsbehandling, 27.06.2025 – 01.09.2025
7. Oversiktskart, 20.10.2025
8. ROS-analyse, datert 21.10.2025 (Rambøll)
9. Illustrasjonsplan, datert 21.10.2025 (Bjørbekk & Lindheim)
10. Illustrasjonsmateriale fra forprosjekt, datert 05.09.2025 (Consto, PKA)
11. Mobilitetsplan, datert 21.10.2025 (Rambøll)
12. Overordnet VA-plan, datert 11.11.2025 (Rambøll)
13. Konsekvensutredning - Vannmiljø, datert 11.11.2025 (Rambøll)
14. Konsekvensutredning - Naturmangfold, datert 11.11.2025 (Rambøll)
15. Geoteknisk vurdering, datert 23.10.2024 (DMR Miljø og geoteknikk AS)
16. Geoteknisk notat – uavhengig kvalitetssikring, datert 11.07.2025 (AFRY Norway AS)
17. Forurenset grunn, Tiltaksplan, datert 21.10.2025 (Rambøll)
18. Klimaberegninger, datert 05.12.2024 (Consto)
19. Blågrønn faktor
20. Ombrukskartlegging, datert 10.06.2025 (Rambøll)
21. Miljøkartlegging, datert 11.06.2025 (Rambøll)
22. Klimakriterier skjema