

Saksfremlegg

Østre Rosten 125 og gnr/bnr 313/651 - detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/37702

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Østre Rosten 125 og gnr/bnr. 313/651 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Henning Larsen, sist datert 12.11.2025, bestemmelser sist endret 17.11.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 12.11.2025.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Sammendrag

Formålet med planen er å etablere et nytt og moderne bussdepot på Sandmoen som skal være i drift fra august 2029. Dette er nødvendig for å sikre fremtidig kapasitet for kollektivtrafikken i Trondheim, samt for å kunne avvikle dagens depot på Sorgenfri slik at det området kan transformeres til byformål.

Planforslaget legger til rette for administrasjonsbygg, servicehall, vaskehall og parkeringsanlegg for busser, potensielt i to etasjer. I første byggetrinn planlegges det ca. 365 bussoppstillingsplasser tilrettelagt for elektrisk lading, med en mulighet for utvidelse til ca. 468 plasser mot 2039. Anlegget skal betjene rundt 900 ansatte fordelt på skift.

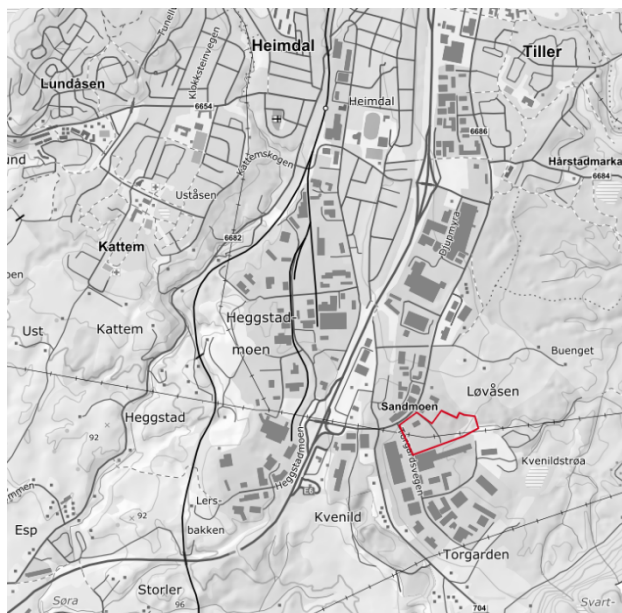
Planområdet har krevende grunnforhold med torv og løsmasser, og grenser til en rødlistet ravinedal og Kvetabekken. Utbyggingen krever inngrep som påvirker naturmangfold og vannmiljø. Det er utfordringer knyttet til trafikkavvikling i rush, spesielt ut fra Kvenildstrøa. Planen åpner for etablering av venstresvingefelt som et avbøtende tiltak.

Byrådet anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Samfunnsnyttene vurderes som svært høy og byrådet mener plasseringen er rett virksomhet på rett sted, med nærhet til hovedveinettet. Byrådet aksepterer naturinngrepene forutsatt avbøtende tiltak, og setter krav om at geotekniske vurderinger kvalitetssikres av en uavhengig part før endelig behandling.

Bakgrunn

Hensikten med planen er å etablere et moderne bussdepot på Sandmoen med mål om være i drift fra august 2029, samt ta høyde for fremtidig kapasitetsøkning. Dagens bygningsmasse skal rehabiliteres. Bakgrunnen for behovet for et større bussdepot er at dagens depot på Sorgenfri skal avvikles og at det området skal transformeres til by.

Planen skal sikre tilstrekkelige arealer og hensiktsmessig organisering av bussanlegget, herunder erstatning av eksisterende overflateparkering med nybygg og parkeringsanlegg i flere etasjer, samt forbedring av interne trafikk- og driftsforhold. Det reguleres en ny løsning for T-krysset *Østre Rosten - Kvenildstrøa* som muliggjør etablering av venstresvingefelt ut fra Kvenildstrøa til samleveggen Østre Rosten for framtidig kapasitetsøkning.

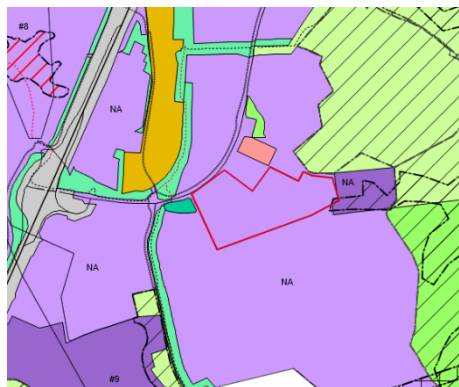


Sentrale utfordringer i planarbeidet er at planområdet berører naturmangfold og grenser til en ravinedal som er en rødlistet naturtype og Kvetabekken i øst. Naturmangfold og vannmiljø er konsekvensutredet i saken. Andre utfordringer er grunnforhold med torv, løsmasser som gir behov for stabiliserende tiltak særlig på delområdet i øst, trafikk og logistikk med hensyn til dagens og framtidig situasjon. Depotet skal også være i drift mens nytt anlegg bygges.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Henning Larsen Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Komplette planforslag forelå 22.10.2025.

Fakta

Kort beskrivelse av planområdet



Planområdet ligger i Trondheim sør innenfor næringsområdet på Torgård, og berører i hovedsak eiendommene gnr/bnr 313/632 og 313/651. Det er ca. 500 meter til E6. I nord grenser planen til fylkesvegen Østre Rosten, (den private vegen Kvenildstrøa) og næringsbebyggelse, inkludert Sandmoen brannstasjon. I vest ligger den kommunale *Torgardsvegen*, som er felles adkomstveg for næringsarealene lenger sørover på Torgård. Mot øst grenser planen til Tillermarka, ravinedallandskap og landbruksområdene rundt Løvåsen gård.

I dag benyttes mesteparten av planområdet til bussdepot, med serviceanlegg og administrasjonsbygg. Den østligste delen av området er ubebygget, og består av et eldre torvdepot.

I kommuneplanens arealdel er arealene avsatt til “*nåværende næringsbebyggelse*” med påskrift NA. NA tilsier at næringsarealene primært skal reguleres for arealkrevende virksomheter. Østlig del av planområdet berører hensynssone bevaring naturmiljø H560_1 Kvetabekken, som fortsetter videre østover utenfor planområdet. Gjeldende reguleringsplan åpner for kollektivanlegg, næringsbebyggelse og i ytterkanten av næringsformålet mot marka er det rekkefølgekrav om en turveg.

På naboeiendommen, rett øst for denne planen, pågår det planarbeid for *Kvenild, del av gnr/bnr 313/3 mfl.* I Kvenildplanen foreslås blant annet regulering av vegkrysset Østre Rosten/Torgardsvegen. Da begge planforslagene har en del sammenfallende temaer har det vært viktig at de sees i sammenheng, samtidig som begge planene må stå seg godt alene og ikke være avhengige av hverandre for å la seg realisere. Dette gjelder særlig vurderinger av områdestabilitet.

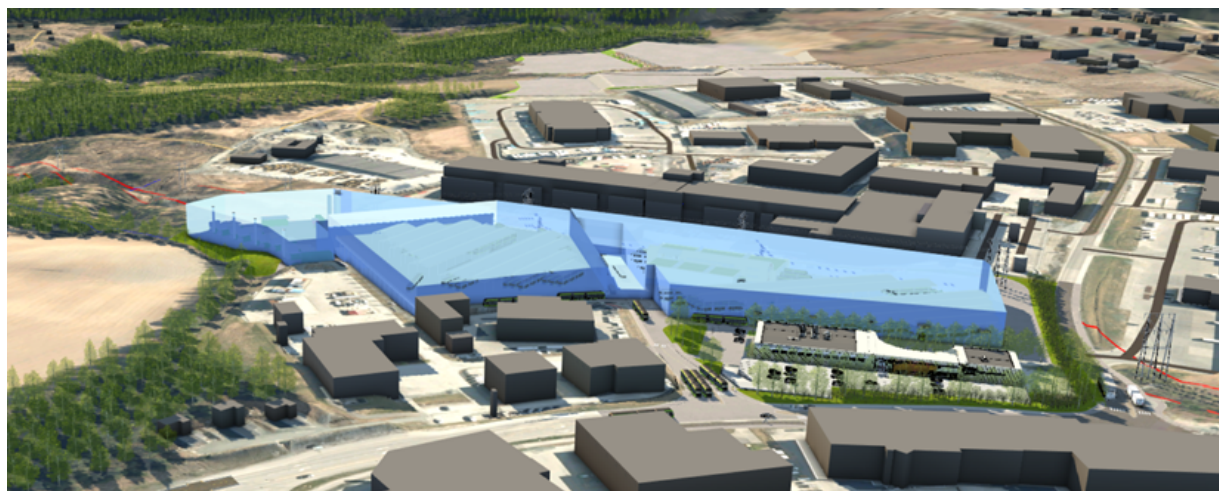
Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger til rette for både et konkret utbyggingstrinn fram mot 2029, og en langsiktig utvikling av området. Reguleringsplanen tar høyde for en langsiktig utvikling med høyere utnyttelse enn det konkrete utbyggingstrinnet.



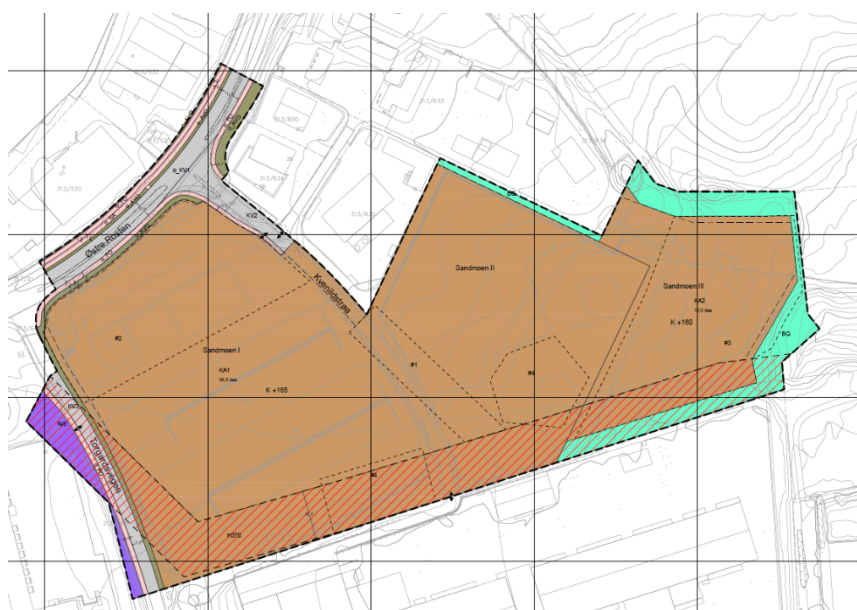
Planforslaget åpner opp for nytt administrasjonsbygg og servicehall på feltet *Sandmoen 1*, parkeringsanlegg for busser i to plan på *Sandmoen 1, 2 og 3*. På *Sandmoen 3* tillates det også areal for fremtidig energianlegg. I tillegg oppgraderes teknisk infrastruktur, interne veger og grønnstruktur. Denne planen sikrer at dagens depot på Sorgenfri kan avvikles.

Illustrasjonen viser dagens situasjon med inndeling etter feltene Sandmoen I, II og III (kilde: Norgeskart)



Illustrasjonen viser en reguleringskonvolutt med maksimum volum for reguleringsplanen for framtidig situasjon (kilde: HLA)

Planforslaget vil sikre langsiktig utviklingskapasitet for kollektivtrafikken i Trondheimsområdet.



Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

NÆ Næringsbebyggelse (1300)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

KV Kjøreveg (2011)

FO Fortau (2012)

SA Sykkelanlegg (2017)

AVG Annen veggrunn - grøntareal (2019)

KA Kollektivanlegg (2071)

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

BG Blågrønnstruktur (3002)

§12-6 - Hensynssoner

H Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (370)

§12-7 - Bestemmelsesområder

#1 Utforming av overganger

#2 Grønnstruktur

#3 Stabiliserende tiltak

#4 Overvannshåndtering

Linjesymbol

—•— Grense for faresone

— Plangrense

— Formålgrense

- - - Bestemmelsegrense

— Byggegrense (1211)

- - - Frisiktløse (1222)

— Regulert kant kjørebane

— Måle og avstandslinje (1259)

Punktsymboler

↔ Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)

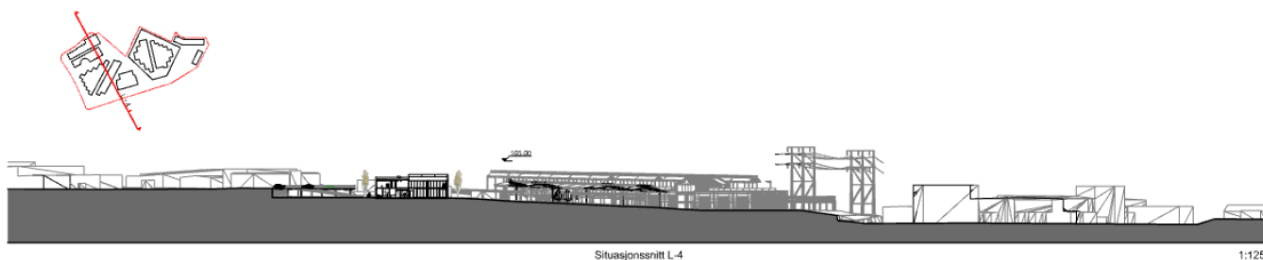
Plankartet med de aktuelle formålene i tegnforklaringa.

Planlagt bebyggelse



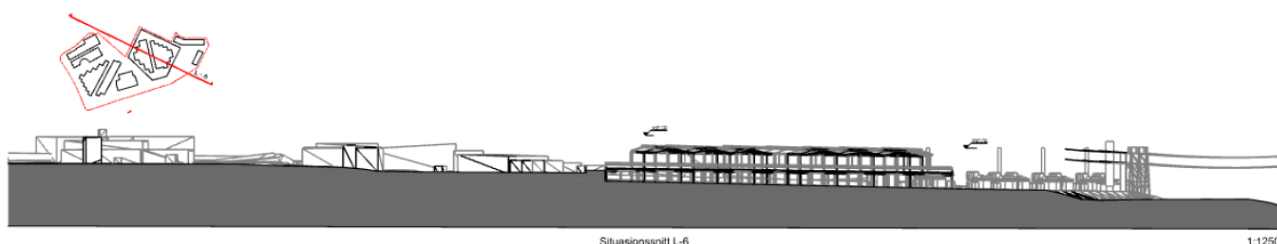
Luftperspektiv med et eksempel på konkret utbyggingstrinn for 2029 (kilde: PKA)

Det nye administrasjonsbygget innenfor *bestemmelsesområde #2* på plankartet integrerer eksisterende administrasjonsbygg og nye bygningsdeler, og skal bli et energieffektivt kontorbygg. Her er det illustrert kontorer, møterom, garderober, kantine, tekniske rom og øvrige støttefunksjoner for om lag 900 ansatte fordelt på tre skift. Bygget er illustrert med ca. 3450 m² bruttoareal. Det vektlegges robusthet, gjenbruk og lavt klimafotavtrykk. Fasader er illustrert med betong og tre, med store vindusflater og tydelige innganger mot nord og sør.



Landskapssnitt fra vest som viser det konkrete utbyggingstrinnet (kilde: Consto og PKA)

Servicehallen, i sørenden av Sandmoen 1 (KA1), er illustrert med verksted-, vaske- og servicefunksjoner for busser, og med ca. 3500 m² BTA. Bygget er illustrert lavt i terrenget og følger eksisterende høyder for å redusere behov for fyllinger og skjæringer. Videre har det samme rammemotiv og materialpalett som administrasjonsbygget, se bestemmelse § 3.3.5.



Landskapssnitt fra sørvest som viser det konkrete utbyggingstrinnet (kilde: av Consto og PKA)

Innenfor KA1 Sandmoen 1 og 2 kan det etableres kollektivanlegg i to etasjer. Bebyggelse og anlegg skal ha en helhetlig og gjennomarbeidet utforming med høy arkitektonisk kvalitet, tilpasset anleggets funksjon og omkringliggende omgivelser (§ 3.3.5). 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 tillates solenergitiltak som solfangere og solceller. Det skal etableres grønne tak som biotoptak.

I den østlige delen av planområdet, innenfor Sandmoen 3 (KA2), legges det i første omgang til rette for et energi- og teknisk område som skal forsyne depotet med strøm. Anlegget vil bestå av et planlagt kombinert varme og kraftanlegg (CHP), biogassanlegg samt nettstasjon og øvrige nødvendige tekniske installasjoner. Innenfor Sandmoen 3 tillates også parkeringshus i to etasjer for busser.

Bussoppstillingsplasser

Det illustrerte materialet viser ca. 365 oppstillingsplasser for busser med følgende fordeling:

Sandmoen 1 = ca 83 plasser

Sandmoen 2 = 263 plasser i to etasjer

Reguleringsplanen åpner for en ytterligere økning ved at det kan bygges to etasjer med oppstillingsplasser på Sandmoen 1 og 3. Det er oppgitt at fremtidig busskapasitet innenfor planområdet i år 2039 er på ca. 468 busser, se vedlagt Mobilitetsplan, vedlegg nr. 6.

Illustrasjonene viser at oppstillingsplassene utformes for kolonneparkering med kjøreretning tilpasset skiftlogistikk og trygg manøvrering. Alle tilrettelegges for elektrisk lading, noe som er i tråd med Byvekstavtalens mål om utslippsfri kollektivtransport innen 2029.

Sykkel og parkering

Det konkrete utbyggingstrinnet omfatter om lag 900 bussjåfører fordelt på tre skift, der hvert skift omfatter ca. 300 sjåfører.

For ansatte er det krav om minimum 40 sykkelparkeringsplasser per 100 ansatte. Alle sykkelparkeringsplassene skal etableres under tak i tilknytning til administrasjonsbygget og servicehallen, og utformes i tråd med Trondheim kommunes parkeringsveileder for sykkelparkering. For å ta høyde for en trinnvis utbygging, og en utbygging som omfatter maksimum utnyttelse av reguleringsplanen, foreslås det at sykkelparkering knyttes til andel ansatte og ikke andel BRA som det vanligvis gjøres.

Det etableres maksimum 300 parkeringsplasser for personbil for ansatte og besøkende. Innenfor *Sandmoen 1* er det illustrert ca. 220 plasser i et parkeringshus med to plan som er integrert med administrasjonsbygget, og ca. 70 plasser som overflateparkering i randsoner mot vest og sør. Minimum 10 % av plassene avsettes til HC-parkering og elbilplasser med lading, se bestemmelse § 3.1.1. Dette er et maksimumskrav for bilparkering med utgangspunkt i det konkrete utbyggingstrinnet.

Ved maksimum utnyttelse av planen med to etasjes bussparkering på alle feltene og med flere bussjåfører, medfører dette en reduksjon av antall bilparkeringsplasser som fordeles på ansatte, mens andel sykkelparkering vil forholde seg til antall ansatte.

Grad av utnyttelse og høyder

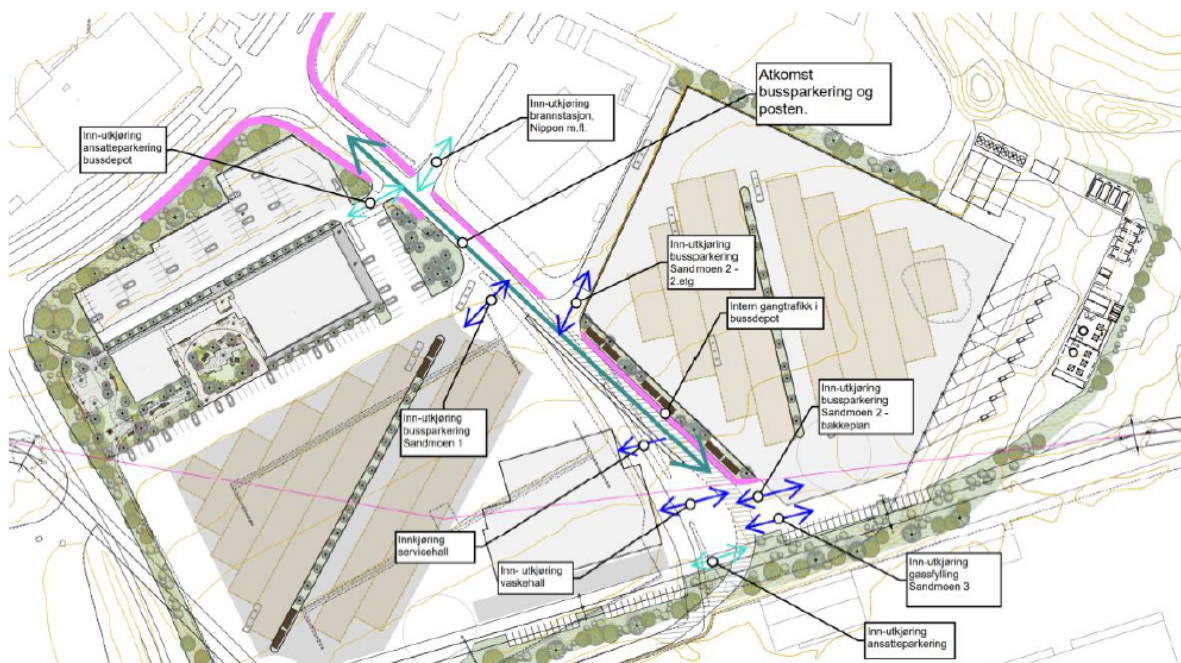
Bebyggelsens møne-/gesimshøyde skal ikke overstige de kotehøydene som er vist på plankartet. Dette er illustrert for planområdet med illustrasjonen som viser reguleringsfrakken på side 3 i fagnotatet.

Tillatt utnyttelsesgrad innenfor felt *KA1 Sandmoen 1 og 2* er minimum 80 % BRA og maksimum 180 % BRA. Tillatt utnyttelsesgrad innenfor felt *KA2 Sandmoen 3* er minimum 35 % BRA og maksimum 180 % BRA.

Bakgrunnen for at utnyttelsen for feltet KA2 er minimum 35 % BRA, er at arealet også skal kunne benyttes til energiløsninger for buss, transformatorstasjoner, tekniske rom, kabler og føringsveier, og enkle driftsbygninger, se bestemmelse § 3.3.5. Samtidig åpner planen for å utvide bussdepoet i felt *KA2*, derfor er det sikret en utnyttelse på maksimum BRA på 180 %.

Trafikkløsninger og hensyn til brann- og redningstjenesten

Dagens hovedadkomst fra Østre Rosten via Kvenildstrøa videreføres, og adkomst til Posten og Bring Logistikkcenter sørover gjennom planområdet opprettholdes. Regulert vegbredde på *KV2 Kvenildstrøa* gjør det mulig å etablere venstresvingefelt når det blir behov for det. Opparbeidelsen av venstresvingefeltet er ikke sikret som et rekkefølgekrav. På vestsiden av *KV2 Kvenildstrøa* etableres fortau med forbindelse til eksisterende gang- og sykkelveg langs *Østre Rosten*, se bestemmelse § 6.3 som er et rekkefølgekrav.



Illustrasjon av trafikkløsninger (kilde: PKA)

Internt i området anlegges gangveger mellom hovedinnganger, parkeringsanlegg og personalområder. Busstrafikk og personbiltrafikk skilles med oppmerking, rekkverk og belysning, for å unngå konflikt. Adkomstveger og interne kryss er dimensjonert for 24 meters kjøretøy og tungtrafikkstandard.

Krysset *Torgardsvegen/Østre Rosten*, rett vest for planområdet, foreslås regulert i detaljplan *Kvenild del av gnr/bnr 313/3 mfl.* som er naboplanen i øst.

Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT) holder til på naboeiendommen. Ettersom området vil bli dimensjonert for busser, vil det være tilstrekkelig manøvrerings- og kjøreareal innenfor planområdet i forbindelse med brannslukking. Det er tilstrekkelig vannmengde tilgjengelig i og ved planområdet for det konkrete utbyggingstrinnet. For den framtidige situasjonen, med maksimum utnyttelse, må det vurderes på nytt tilgjengelig slokkevann i tråd med veilederen til TBRT, se vedlegg nr. 21.

Utkjøringsmuligheter for TBRTs brannbiler som skal ut på *Østre Rosten* via *Kvenildstrøa* blir i utgangspunktet den samme som i dag, og det tilrettelegges for å kunne utbedre utkjøringa i *Kvenildstrøa* når det er behov for venstresvingefelt.

Beregningene for morgenrush i 2029 og 2039 viser god avvikling for *Kvenildstrøa*, mens for ettermiddagsrushet viser beregningene økt belastning i *Kvenildstrøa* for begge tidsperiodene, noe som kan utgjøre forsinkelse for trafikken ut mot *Østre Rosten* på ca. 2-3 minutter i 2029 og ca. 4-5 minutter i 2039. I en 2029-situasjon bør det derfor vurderes å etablere svingefelt i *Kvenildstrøa* for å sikre fremkommelighet for buss og TBRT sine brannbiler. For å løse den trafikale situasjonen ut av planområdet i 2039 og etter, bør dette vurderes og sees i sammenheng med hele næringsområdet på Torgård.

Uteoppholdsarealer og grønnstruktur

Illustrasjonene viser et sørvendt og skjermet uteoppholdsareal mellom administrasjonsbygget og servicehallen på *Sandmoen 1*, som henger sammen med uteoppholdsarealer i vest mot Torgardsvegen. Arealene skal fungere som grønne og sosiale møtepunkt for ansatte, med sitteplasser, aktivitetssoner, beplantning og belysning, se bestemmelse § 5.2

Illustrasjonene viser grønnstruktur som 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 vestkanten etableres nye trær og vegetasjon som skal skjerme anlegget mot omgivelsene, dette er sikret i bestemmelsene. Beregning av blågrønnfaktor for forprosjektet viser en BGF på 0,49, kravet i bestemmelsene er satt til minimum 0,3, noe som vurderes som bra for slike anlegg. Kravet i kommunens norm er 0,2 for næring/logistikk.

Tilknytning infrastruktur

Planforslaget sikrer at anlegget får nødvendig tilknytning til kommunalt vann- og avløpsnett, overvannshåndtering, energiforsyning og renovasjon. Bebyggelsen skal tilknyttes fjernvarmeanlegget. Det vises til planens fellesbestemmelser § 2.

Hensynssone høyspenningsanlegg (H370) og bestemmelsesområder (#1-#4)

Eksisterende høyspenttrasé skal flyttes innenfor planområdet for å gi plass til ny bebyggelse og tilstrekkelige sikkerhetsavstander til høyspentlinjen. Innenfor høyspentsonen tillates ikke bygninger med varige oppholdsrom, se bestemmelse § 4.1

Innenfor bestemmelsesområde #1 tillates etablering av broforbindelser mellom toetasjes parkeringsanlegg i *Sandmoen 1* og *Sandmoen 2* (§ 5.1). Bestemmelsesområde #2 åpner opp for uteoppholdsareal i tilknytning til administrasjonsbygg (§ 5.2). Bestemmelsesområde #3 åpner opp for fyllinger eller andre nødvendige stabiliserende tiltak for å sikre grunnforholdene. I bestemmelsesområde #4 skal det etableres anlegg for lokal håndtering, fordrøyning og rensing av overvann (§ 5.4).

Vesentlige utfordringer

Planforslaget åpner for et 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 delområdet i øst. Den siste geotekniske vurderingen er ikke uavhengig kvalitetssikret. Hovedkravet som er i tråd med NVEs veileder og plan- og bygningsloven, er at reell fare for områdeskred må være avklart, og at vurderinger og dokumentasjon skal være kvalitetssikret av et uavhengig foretak før planen behandles og legges ut på offentlig ettersyn og sendes på høring. Forslagsstiller jobber med dette og en kvalitetssikring skal bli levert i desember 2025.

Vannmiljø og overvann: Utbyggingen medfører flere tette flater, og påvirkning på *Kvetabekken*. Det er behov for tretrinns overvannshåndtering med infiltrasjon, fordrøyning og renset utslipp, i tråd med kommunens VA-norm.

Trafikk og logistikk: Det stilles krav til intern trafikkflyt, trafikksikkerhet og gode løsninger for gående og syklende. Planområdet vil få en atkomstveg som er koblet til *Østre Rosten*. I rushtiden kan dette gi noen trafikale utfordringer for inn- og utkjøring fra anlegget.

Natur og miljø: Området har forekomst av fremmede arter og grenser til ravinedal som er rødlistet naturtype. Naturtypen er spesifikt omtalt i Trondheim kommunes kommunedelplan for naturmangfold. Det er også registrert flere rødlistede fuglearter og det er sikret at anleggsarbeid må gjennomføres utenfor hekkeperioden. Tiltak må sikre håndtering av fremmede arter, anleggsdrift utenfor hekketid og revegetering med stedegne arter.

Anleggsfase: Lang byggeperiode med mye massetransport 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. Både under anlegg- og driftsfase er det viktig at overvann håndteres og at Kvetabekken overvåkes slik at minst mulig forurensning renner ut i bekken. Bestemmelse § 2.8 og § 6.1 vurderes å følge opp hensynet til Kvetabekken i anleggsfasen og driftsfasen.

For ytterligere omtale se fagnotatet fra byplankontoret.

Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er 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 naturtypen ravinedal og vannmiljø i *Kvetabekken*. Det er derfor utarbeidet konsekvensutredninger for naturmangfold og vannmiljø, se vedleggene nr. 7 og 8.

ROS-analysen

Arbeidet med ROS-analysen vurderes som grundig og med god medvirkning med berørte parter. Det er vurdert 11 aktuelle risikoforhold og uønskede hendelser, som vil kunne medføre konsekvenser enten for personskade, samfunnskritiske funksjoner og/eller økonomiske verdier. Ingen av hendelsene er vurdert å utgjøre en uakseptabel risiko. Syv av hendelsene er vurdert å utgjøre en betydelig risiko og er listet opp under.

- Brann-/eksplosjonsfare følges opp i detaljprosjekteringa og i driftsfasen, se bestemmelse § 6
- Brann i parkeringsanlegg følges opp i prosjekteringa og av TEK
- Overvannsflom følges opp med eget bestemmelsesområde, tiltak for å oppnå blågrønn faktor og krav til tekniske planer for vann- og avløp, overvannshåndtering.
- Kvikkleire, Byplankontoret mener temaet ikke er fullstendig avklart med bakgrunn i kommunalteknikk sitt innspill, forventer at det foreligger uavhengig kvalitetssikring av den geotekniske vurderingen fra NIRAS for å avklare at utbredelsen av foreslåtte stabiliserende tiltak er tilstrekkelig og innenfor planområdet. Ut over det vil bestemmelser sikre nødvendig oppfølging.
- Nedfall av solcellepanel, følges opp i detaljprosjekteringa.
- Trafikkulykker, nytt kryss reguleres i tråd med vegnormal og det er bestemmelse om bygge- og anleggsfasen (§ 2.8)
- Tilsiktede hendelser, følges opp i prosjektet med sikringstiltak.

For mer utfyllende vurdering av risikoforhold og uønskede hendelser vises det til vedlagt ROS-analyse.

Forholdet til overordnede planer og føringer

Statlige retningslinjer og føringer

Planen understøtter fylkeskommunens mål om klimanøytral kollektivtransport innen 2030. I senere byggetrinn vil miljøtiltak videreføres og kunne styrkes, blant annet gjennom bruk av lokal energiproduksjon på *Sandmoen 3* og ytterligere reduksjon i parkeringsareal for personbil, da andel bilparkering ikke vil øke mens det blir flere busser og bussjåfører tilknyttet bussdepotet.

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034

Planforslaget vurderes å samsvare med hovedtrekk og rammer i overordnet plan, selv om det formålmessig ikke defineres som næringsbebyggelse, men samferdsel - kollektivanlegg. Arealbruken er arealkrevende og tilgjengeligheten til hovedvegssystemet er viktig. Formålet har stor samfunnsnytte og det er vanskelig å finne andre ledige arealer for et større bussdepot i kommunen.

Nullvekstmålet

Et godt fungerende bussdepot er nødvendig for å opprettholde et godt kollektivtrafikktilbud for hele Trondheim. Basert på viktigheten ved et fungerende bussdepot er tiltaket viktig for grønn mobilitet for hele Trondheim, selv om mulighetene for grønn mobilitet til/fra området er noe begrenset i dag.

For å i større grad kunne sikre at antall sykkelparkeringsplasser er å tråd med antall ansatte innenfor planområdet, bør det vurderes å endre bestemmelse § 3.1 før planforslaget sluttbehandles. Dette for å gjøre det lettere å håndheve bestemmelsen av byggesakskontoret.

Det bør vurderes om antall sykkelparkeringsplasser i stedet bør knyttes til konkrete byggetrinn for planforslaget.

Hvordan planen forholder seg til arkitekturstrategien

Planen for Sandmoen depot organiseres i tre delområder med mål om å skape en god arbeidshverdag, der Byplankontoret fremhever satsingen på transformasjon og gjenbruk som positivt i tråd med arkitekturstrategien. Det er lagt vekt på at bebyggelsen og parkeringsanleggene skal følge terrenget, og at grønnstruktur i randsonene skal skjerme anlegget mot omgivelsene og redusere opplevelsen av de store flatene. Bestemmelsene sikrer dessuten nyplanting og et grønt uteareal ved administrasjonsbygget som skal fungere som et sosialt møtepunkt for de ansatte.

Selv om illustrasjonene viser gode intensjoner for materialbruk, takkonstruksjoner og menneskelig skala, påpeker Byplankontoret at disse kvalitetene ikke er detaljert sikret i bestemmelsene, men kun gjennom generelle krav grunnet usikkerhet rundt depotets størrelse og endelig utforming. Til tross for at kommunen mener flere kvaliteter kunne vært strengere sikret, er de romslige rammene akseptert, og planen vurderes samlet som positiv ved at den oppfyller strategiens mål om estetiske opplevelser og en grønnere by gjennom minimumskravene som er satt.

Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

For alle innspillene fra de kommunale enheter vises det til vedlegget nr. 5.

Kommunalteknikk geoteknikk

Det påpekes at det mangler kvalitetssikring av uavhengig foretak før materialet kan regnes som komplett. Det er heller ikke gjort en tilstrekkelig vurdering av sikkerhet mot områdeskred for planlagte tiltak. Tilstrekkelig stabilitet skal være dokumentert i planfasen (NVE-veileder 1/2019), inkludert uavhengig kvalitetssikring. Byplankontoret er enig med kommunalteknikk, se kapittel om grunnforhold under Byplankontorets vurderinger, side 9 for en grundigere vurdering og hvordan det foreslås fulgt opp.

MoS -Samferdsel

MoS mener T-krysset *Kvenildstrøa - Østre Rosten* og fortau må settes som rekkefølgekrav. Byplankontoret mener det ikke er behov for rekkefølgekrav for nevnte T-kryss da eksisterende veg *Kvenildstrøa* skal benyttes til privat kjøreveg for bussdepot (§ 3.3). Vegen reguleres likevel bredere enn dagens veg som muliggjør venstresvingefelt ut fra *Kvenildstrøa* dersom det blir behov for det i framtida. Det er stilt rekkefølgekrav for fortauet (§ 6.3) på vestsiden av *Kvenildstrøa*.

Byarkitekten

Byarkitekten skryter av forslagsstillers tanker om gjenbruk av eksisterende bebyggelse. Samtidig etterspør de en helhetlig bærekraftsstrategi for hele anlegget, utover administrasjonsbygget, og et helhetlig uttrykk for hele området. De påpeker store asfaltflater og parkeringsanlegg, og stiller spørsmål ved om det er vurdert å sikre en mer effektiv arealbruk og komprimering av anlegget. Byplankontoret viser til tidligere avsnitt om hvordan planen forholder seg til arkitekturstrategien.

Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart av detaljregulering for Sandmoen bussdepot (Østre Rosten 125, gnr/bnr. 313/651 m.fl.) ble kunngjort 27.06.2025 med frist for innspill 01.09.2025. 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.

Innspillene handlet oppsummert om følgende temaer:

Sikre høy utnyttelse, hensynet til ravinedalen og Kvetabekken med vannmiljø, hensynet til fuglelivet, -naturmangfoldet og unngå lysforurensing mot marka, håndtering av overvann og blågrønn faktor, gode løsninger for myke trafikanter med trafiksikkerhet, trafikkavvikling og parkering, ROS, energi og klimagass, universell utforming, geoteknikk, høyspentlinjen, pågående planarbeid for Kvenild, arbeidsforhold for ansatte, rett plassering for depotet, bygge- og anleggsfasen.

Alle innspillene vurderes tilfredsstillende svart ut/fulgt opp, se vedlegg nr. 4.

Byrådets vurdering

Byrådet er opptatt av at Trøndelag fylkeskommune skal ha gode premisser for drift av kollektivtilbudet til Trondheims befolkning. Dagens depot på Sorgenfri har vært regulert til sentrumsformål siden 2013, og området er modent for å transformeres til by. Planforslaget vil sikre muligheten for å etablere et moderne bussdepot på Sandmoen. Planen utvider og videreutvikler dagens bussdepot i sør. Dette er i tråd med målene i Leangenerklæringen som sier at byrådet skal jobbe for at det bygges arealeffektivt på nytt og eksisterende næringsareal.

Trøndelag fylkeskommune har et mål om at et nytt bussdepot skal være i drift fra august 2029 og at det skal tas høyde for framtidig kapasitetsøkning. Nytt bussdepot i øst er fremdeles under avklaring i kommuneplanens arealdel (KPA) og en framtidig utvidelse på Sandmoen sikrer at Sorgenfri kan utvikles uavhengig av KPA. Et nytt bussdepot i øst vil være gunstig for å hindre mye tomkjøring for bussene.

Arealene som nå reguleres til bussdepot er satt av til næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Tidligere reguleringsplaner har åpnet for lokalisering av bussdepot her, selv om bussdepot egentlig faller under formålet samferdsel/kollektivanlegg. Det er naturlig at fortetting og videreutvikling av dagens bussdepot tillates. Samtidig vurderes det at tomte er godt egnet for bussdepot da det er kort vei ut på hovedvegnettet for bussene. Som en følge av bussdepotet har det også etablert seg næringsvirksomhet som bussverksted og dekkforhandlere i området, som er viktige støttefunksjoner til virksomheten på bussdepotet. Planen vurderes som i tråd med KPA og Byvekstavtalen som begge understreker behovet for etablering av nytt bussdepot på Sandmoen innen 2029.

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført trafikkanalyser som viser at det kan bli noen utfordringer med fremkommelighet for buss ut fra *Kvenildstrøa* i rushtiden. Det er vurdert flere mulige løsninger for dette og det er lagt inn et avbøtende tiltak med en bredere avkjørsel som muliggjør etablering av venstresvingefelt i *Kvenildstrøa* i krysset med *Østre Rosten*. Dette vurderes som en akseptabel løsning. Det er utfordringer med trafikkavvikling i *Østre Rosten* for Torgårdområdet og planen vil ikke løse dette. Før videreutvikling av ytterligere næringsområder bør det gjøres overordnede trafikale grep for å avbøte trafikksituasjonen og for å bedre forholdene generelt for myke trafikanter i området.

Planen åpner for store tiltak i et område som er geoteknisk utfordrende. Det er viktig at saken suppleres med en uavhengig kontroll av geoteknikken. Reguleringsplanen har virkninger for natur og biologisk mangfold. Ravindaler er en rødlistet naturtype og det må gjøres sikringstiltak i ravinedalen som vil påvirke vannmiljøet i Kvetabekken. Byrådet har som mål å ta vare på alle truede arter og naturtyper, blant annet ravinedaler. Her vurderes tiltaket har stor samfunnsnytte og det er vanskelig å finne andre store egnede ledige arealer med mindre konsekvenser for naturen. Eksisterende ravinedal vurderes også til å ikke være en aktiv ravinedal lenger som følge av tidligere inngrep. Byrådet synes det er positivt at det er sikret avbøtende tiltak som

beskyttelse av vannmiljøet i Kvetabekken og at det skal etableres trær og vegetasjon rundt og i planområdet.

Byrådet har som mål å prioritere planprosesser for prosjekter i Miljøpakken, slik at det blir fortgang i utbyggingen av offentlig infrastruktur. Dette er et slikt prosjekt som skal ha høy prioritet da det er viktig å få på plass et depot for videre utvikling av busstilbudet i byen. Byrådet mener at samfunnsnyttene av planen er høy og at det er viktig for byen å få på plass et busstoppested med god kapasitet for framtiden. Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget legger planen ut på høring.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget vil oppfylle blågrønn faktor på minimum 0,3, noe som vurderes som bra for denne type arealformål (§ 2.4). Bestemmelse § 2.5 *Naturmangfold og vannmiljø* tar spesielt hensyn til Kvetabekken. Det er også stilt krav i vilkår og rekkefølgebestemmelser med hensyn til vannmiljø og overvann.

Planforslaget vil bedre forholdene for gående og syklende inne i planområdet sammenlignet med dagens situasjon (§ 3.1.2 og § 6.3). Terreng og vegetasjon i vest og nord bevares i stor grad, og det er stilt krav om trær som skjærer anlegget mot omkringliggende veger. I øst (Sandmoen 3) fjernes torv og ustabile masser, men området skal revegeteres etter masseutskifting. Grønn buffersone og skråningssikring med vegetasjon opprettholder karbonbinding (§ 3.4.1). Det stilles krav om miljøoppfølgingsplan (MOP) der gjenbruk av fyllmasser og ombruk av materialer prioriteres (§ 6.2). Det er krav om at klimafotavtrykket fra bygningsmaterialer i nybygg skal minimum være 55 % lavere enn et referanse-nybygg med standardvalg for materialbruk (§ 3.3.5). Bebyggelse skal tilknyttes fjernvarmeanlegget (§ 2.1). Innenfor KA2 tillates blant annet installasjoner som energiforsyning og energiløsninger for buss (§ 3.3.5).

Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget vurderes å gi de ansatte bedre arbeidsforhold da deler av området ved administrasjonsbygget skal opparbeides med beplantning og oppholdsplasser (§ 5.2). Dette vil gjøre området triveligere og tryggere for ansatte.

Planområdet ligger i nærheten av Tillermarka. På bakgrunn av dette ba Byplankontoret i oppstartsmøtet om at planforslagets konsekvenser for friluftslivet skulle synliggjøres. Ifølge forslagsstiller vil ikke planen ha konsekvenser for friluftslivet, ettersom dette ikke er en aktivitet i planområdet i dag. Det vises også til at det er sikret i bestemmelsene at belysning i området skal utformes slik at omkringliggende naturområder skjermes (§ 3.3.5, siste avsnitt).

Turveg som det er rekkefølgekrav til i gjeldende reguleringsplan videreføres ikke i planforslaget. Det er uvisst hvilke positive virkninger for friluftslivet realiseringen av denne turvegen kunne gi for området, men turvegen kunne potensielt også bidra til å gjøre området mer fremkommelig for myke trafikanter, ettersom det ikke er ønskelig å regulere normaliserte løsninger for myke trafikanter gjennom området. Det kunne da blitt en turveg som har gått videre gjennom påstartet plan for Kvenild i øst. På grunn av terrengformasjoner og ønsket om å ikke lede myke trafikanter for nært område, er det ikke sikret opparbeidelse av turveg langs planområdet.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Detaljplanen berører ca. 65 dekar avsatt til næringsbebyggelse i KPA. Ettersom dagens bruk i hovedsak er bussdepot, og at det ikke er avsatt egne arealer til samferdselsanlegg, har Byplankontoret vurdert at bussdepot her kan være i tråd med intensjonen i KPA. På grunn av at næringsareal er et knapphetsgode, har Byplankontoret understreket viktigheten av å sikre en høy arealutnyttelse og effektiv utnyttelse av arealene utendørs i detaljplanen. Videre ble det lagt vekt på at bussdepotets lokalisering måtte vurderes etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted.

Det er sikret et vidt spenn i tillatt arealutnyttelse fordi det er usikkert hvor stort bussdepot det vil bli behov for på Sandmoen. Det optimale, for å sikre effektiv utnyttelse av næringsarealene, ville vært å sikre utbyggingsrekkefølge og krav om to etasjer fra første utbyggingstrinn. Samtidig kan det være utfordrende å regne på arealutnyttelse sammenlignet med andre utbyggingsprosjekter, når denne planen i stor grad regulerer manøvreringsarealer og parkeringsanlegg.

Det mangler en vurdering etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted. Planen tar utgangspunkt i et forprosjekt som tilrettelegger for bussdepot på Sandmoen i 2029, ut fra antallet busser beregnet for ny ordning og flytting av depotet på Sorgenfri. Hvor stort behov det vil bli for bussdepot på Sandmoen henger sammen med potensielt, men uavklart, bussdepot på østsiden av byen. Ettersom planen åpner for at Sandmoen kan bli Trondheims eneste bussdepot etter 2029, burde prinsippene om rett virksomhet på rett sted vært vurdert nærmere i saken. Tiltaket medfører store mengder trafikk av busser, annen trafikk tilknyttet drift av anlegg og busspark, og privatbilisme til og fra bussdepotet som arbeidsplass.

Det er positivt at planen sikrer grønne kvaliteter i bussdepotets randsone, og at trær og vegetasjon også er illustrert inne i området. Bussdepotet er den delen av næringsarealet på Torgård som vises best fra Østre Rosten, derfor er det positivt at planen vil bidra til at næringsområdet vil få et grønnere uttrykk mot de omkringliggende vegene.

På grunn av kjennskapen til trafikkavviklingsproblemene i området, har det vært ønskelig å vurdere en "ringveg", mulighet for å koble Kvenildstrøa og Torgardstrøa sammen, for å se om framkommelighet for næringstransporten i området kunne blitt bedre. Forslagsstiller ønsker ikke å blande annet trafikk med bussdepotet på grunn av trafikkavvikling til Østre Rosten og trafiksikkerhet innenfor planområdet.

Når det vil bli aktuelt å løse de overordnede trafikale utfordringene i hele næringsområdet og for å bedre forholdene generelt for myke trafikanter, bør en offentlig vegkobling mellom Kvenildstrøa og Torgardstrøa være et av de aktuelle alternativ som vurderes nærmere.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører ikke behov for å erverve offentlige arealer.

Sykkelveg med fortau, som reguleres på nordsiden av Østre Rosten der det i dag er gang- og sykkelveg, er innenfor hovedformålet samferdselsanlegg.

Byrådets konklusjon

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget at forslaget til detaljregulering for *Østre Rosten 125 og gnr/bnr. 313/651* sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Byrådet vurderer samfunnsnyttene som høy. Et nytt og moderne bussdepot på Sandmoen er avgjørende for å kunne videreutvikle busstilbudet i byen og må være i drift innen august 2029. Dette muliggjør også at dagens depot på Sorgenfri kan avvikles og transformeres til by. Tiltaket er i tråd med Byvekstavtalen og kommuneplanens arealdel.

Selv om området er avsatt til næring, vurderes bussdepot som «rett virksomhet på rett sted» grunnet nærheten til hovedvegnettet. Byrådet vektlegger at det er vanskelig å finne andre ledige arealer som er store nok. Byrådet ser utfordringene rundt grunnforhold og den rødlistede naturtypen ravinedal. Det konkluderes likevel med at inngrepene kan aksepteres grunnet den store samfunnsnyttene, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak for vannmiljøet i Kvetabekken og at geotekniske vurderinger kvalitetssikres av uavhengig part.

Byrådet i Trondheim, 10.12.2025

Kjetil Ovrid Reinskou
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat Østre Rosten 125 og gnr/bnr 313/651, detaljregulering - offentlig ettersyn
- 2 Vedlegg 1: Forslagsstillers planbeskrivelse datert 12.11.2025 (Henning Larsen Arkitekter AS)
- 3 Vedlegg 2: Reguleringskart sist endret 12.11.2025 (Henning Larsen Arkitekter AS)
- 4 Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser sist endret 17.11.2025
- 5 Vedlegg 4: Merknadsbehandling innspill varsel om oppstart
- 6 Vedlegg 5: Merknadsbehandling innspill kommunale enheter 03.11.2025
- 7 Vedlegg 6: Mobilitetsplan, datert 21.10.2025 (Rambøll)
- 8 Vedlegg 7: KU – vannmiljø, sist revidert 11.11.2025 (Rambøll)
- 9 Vedlegg 8: KU – Naturmangfold, sist revidert 11.11.2025 (Rambøll)