



Fagnotat

Vår ref.
2023/10754

Vår dato
10.04.2026

| | |
|------|---|
| Til: | Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling |
| Fra: | Ragna Fagerli, Byplankontoret |

Sluppenvegen 3, 5, 6, 7 og 9 og Leirfossvegen 5, detaljregulering, offentlig ettersyn

1. Hva notatet gjelder

Hensikten med planen er å transformere området fra dagens situasjon med arealkrevende næring, lager, industri og store asfaltflater med overflateparkering. Det skal legges til rette for videre byutvikling med boliger, kontor, hotell, handel og utadrettet næring, i hovedsak i tråd med kommunedelplan (KDP) for Sluppen, vedtatt 02.02.2023. Planen omfatter også ombygging av deler av Sluppenvegen til en bygate og etablering av en gjennomgående offentlig grønnstruktur som kobler grøntområdet i Smidalen med den planlagte åpningen av Fredlybekken nedre del.

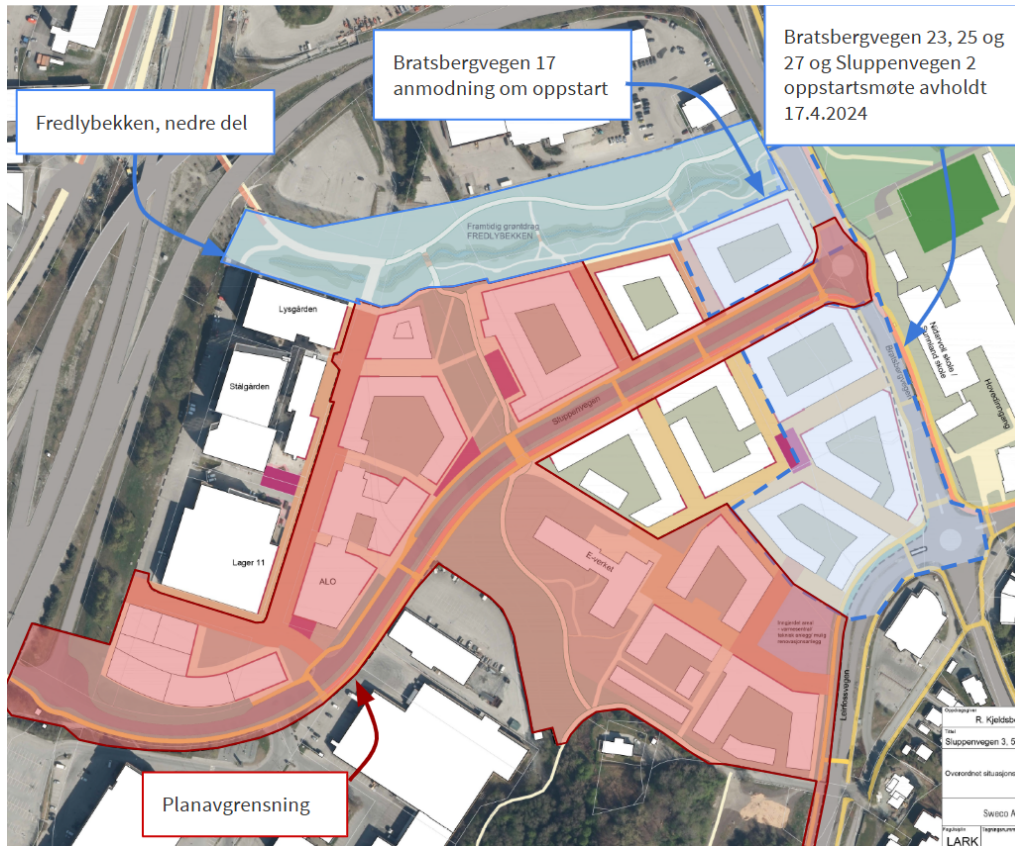
Utfordringer i planarbeidet har vært avklaringer rundt trafikk løsninger og gatesnitt i Sluppenvegen, forurensede masser i grunnen på nedlagt avfallsdeponi, den utfordrende støysituasjonen i området og sikring av kvaliteter i tråd med KDP Sluppen. Det er uenighet mellom Byplankontoret og forslagsstiller om hvilke rekkefølgekrav fra kommunedelplanen som skal videreføres og sikres i planforslaget. I tillegg er det uenighet om høyder ut mot Fredlybekken, krav til sykkelparkering for kontor, forretning og tjenesteyting, leilighetssammensetning, krav til HC-parkering, plassering av offentlig torg, og andel av dempet fasade som tillates for støyutsatte leiligheter.

Byplankontoret vurderer at planforslaget er gjennomarbeidet og har gode kvaliteter og intensjoner for arkitektur og utforming. Mange av hovedgrepene fra kommunedelplanen følges opp og utvikles, og planforslaget kan være en god fortsettelse av utviklingen på Sluppen og et godt tilskudd til byen der man får riktige funksjoner på riktig sted. Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og høring. Før høring anbefales det at planforslaget sikrer rekkefølgekrav for Sluppenvegen og Bratsbergvegen og sykkelveg med fortau langs planområdet i Leirfossvegen. Det anbefales også at det sikres en utvidelse av planavgrensning i forbindelse med rundkjøring i Bratsbergvegen før høring.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sweco Architects som plankonsulent, på vegne av forslagstiller R. Kjeldsberg, og er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Byplankontoret vil berømme forslagsstiller for en grundig prosess hvor planens betydning for området er tatt alvorlig og hvor det har vært utstrakt dialog med flere myndigheter over tid.

Komplett planforslag forelå 26.09.2025, med senere suppleringer fram til 14.02.2026. På grunn av planforslagets størrelse og kompleksitet er det avtalt en behandlingsfrist på 24 uker.

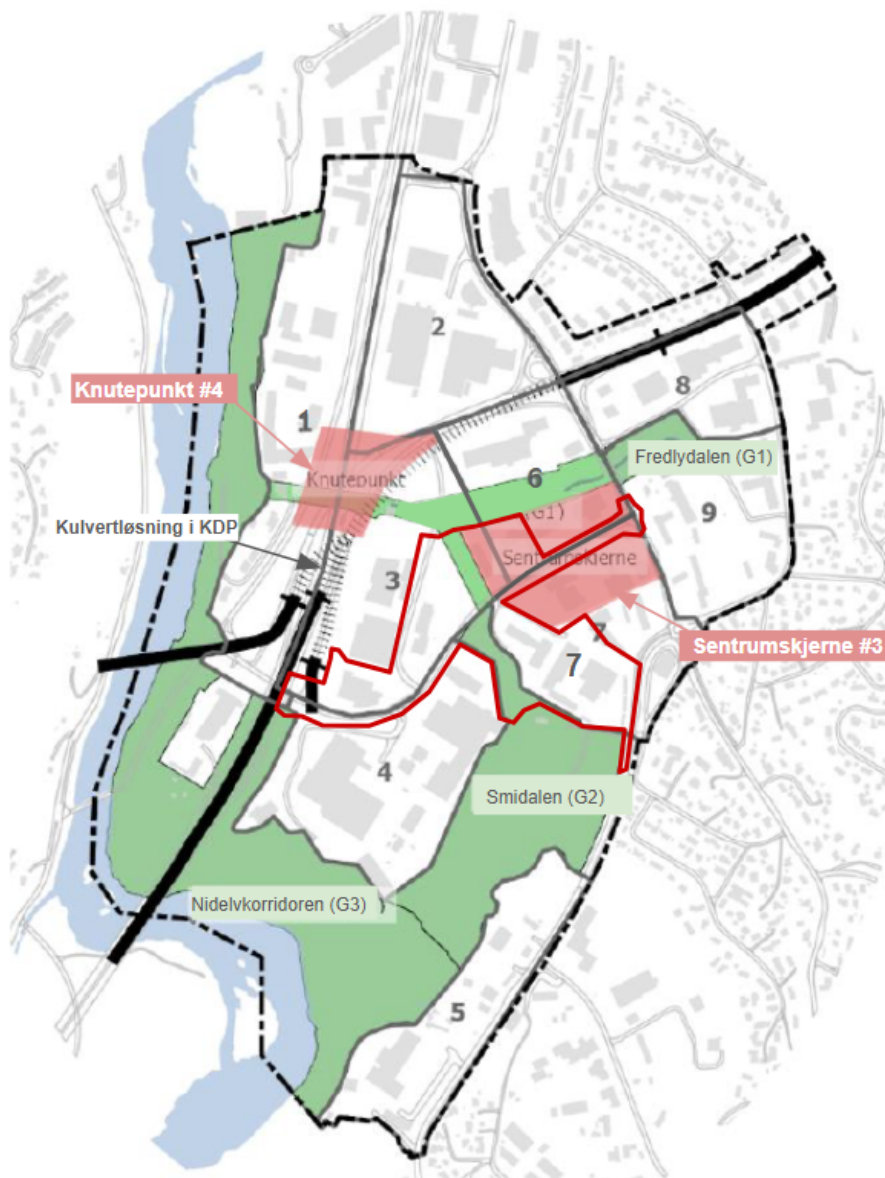


Figur 1: Overordnet situasjonsplan som viser mulig framtidig utvikling av området og planavgrensningen på tilgrensende planer

2. Beskrivelse av planforslaget

Plangrep

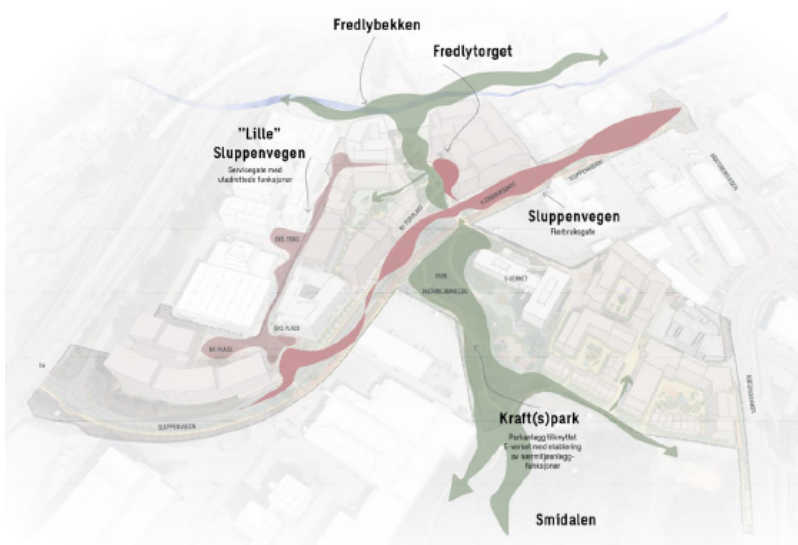
Planområdet er på ca. 95 daa og omfatter eiendommene med adressene Leirfossvegen 5, Sluppenvegen 3, 5, 6, 7, 9, 23 og 25, som utgjør deler av delområde 3, 6 og 7 i KDP Sluppen. Planområdet er i dag preget av en blanding av nærings- og lagerbygg, tilpasset tilgjengeligheten til bilvegnettet med store overflateparkeringer og asfaltflater, og noen nyere og renoverte kontorbygg. Øst i planområdet ligger Lunera Energi sin spisslastsentral, og Faktry, som er en samling av teknologiselskaper.



Figur 2: Illustrasjon som viser planavgrensningen lagt over KDP Sluppen med de ulike delområdene og bestemmelsesområdene.

Innenfor planområdet er det foreslått 111 400 m² BRA med ny bebyggelse over grunnen. 44 850 m² av bebyggelsen er satt av til bolig, anslått til ca. 484 boliger fordelt på fire kvartal, og 59 550 m² er foreslått som kontor, hotell og ulik utadrettet nærings-, tjenesteyting og handelsvirksomhet. Planen åpner for andre fordelinger av formål, se vedlagte arealregnskap (vedlegg 5A) for en oversikt over areal i de ulike feltene. Det åpnes også for etablering av en åtte-avdelings barnehage i det eksisterende kontorbygget i Sluppenvegen 6 (E-verket). Planforslaget inkluderer 26 100 m² BRA med eksisterende bebyggelse som skal bevares innenfor planområdet.

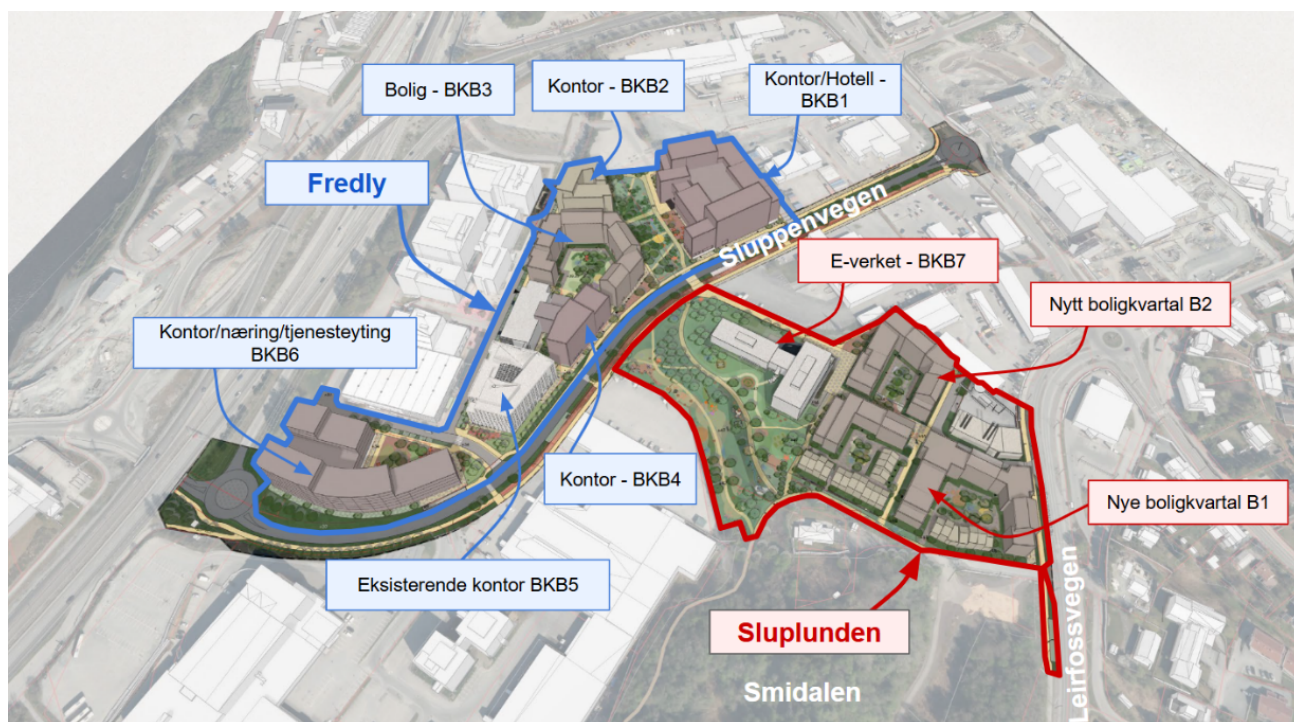
Bebyggelsen er i hovedsak organisert som kvartalsstruktur. Dette gir tydelige gateløp og definerer torg og mindre byrom og plasser, og gir et skille mellom offentlig, felles privat og privat i bakgårdene. I tillegg bidrar kvartalsstrukturen til å skjerme bakgårdene for støy og støv og gir et godt mikroklima. Mot sentrale byrom og gater er det sikret aktive og publikumsrettede fasader, plassering og prinsipper er beskrevet i den vedlagte formingsveilederen (vedlegg 4A - del 3).



Figur 3: Overordnet plangrep som viser Sluppenvegen som en hovedgate gjennom planområdet og Sluppen, og sammenkoblingen mellom Smidalen og Fredlybekken med et offentlig grønndrag som krysser Sluppenvegen.

Gjennom planområdet, i tråd med KDP Sluppen, går en offentlig grønnsstruktur med turvegsystem som forbinder det viktige grønndraget i Smidalen i sør, med åpningen av Fredlybekken og tilhørende park i nord. Grønnsstrukturen gir rom både for rekreasjon og biologisk mangfold. I forbindelse med grønndraget i nord er det lagt et torg, som kalles Fredlytorget. Innenfor planområdet for øvrig er det lagt opp til flere torg og plasser av ulik karakter og størrelse som gir mulighet for lek, opphold og rekreasjon.

Planområdet deles i to av Sluppenvegen, som ifølge KDP skal være en viktig flerbruksgate i området.

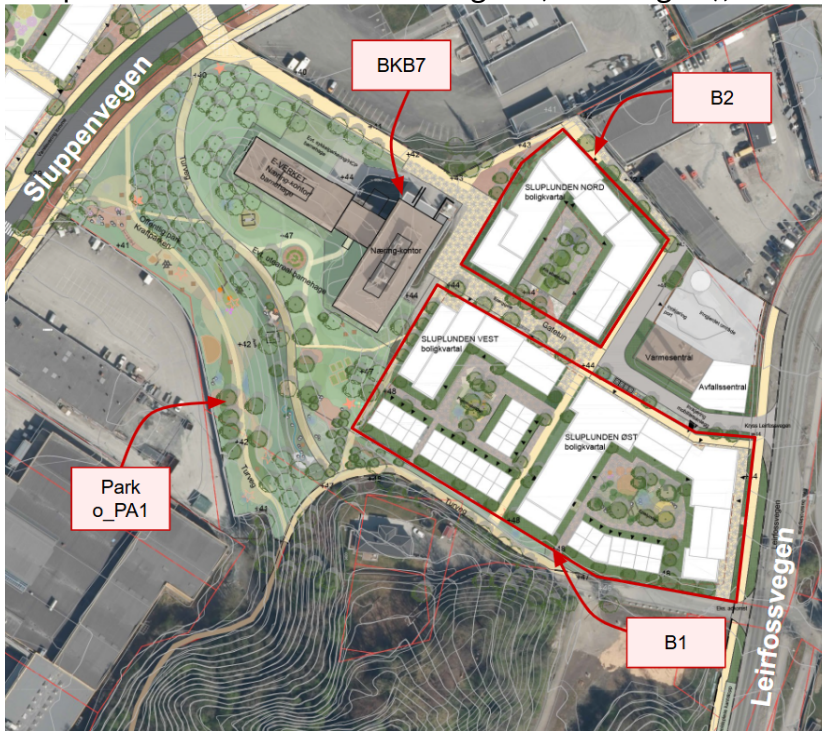


Figur 4: Sluplunden (felt B1, B2, BAA1, BKB7)

Sluplunden (felt B1, B2, BAA1, BKB7)

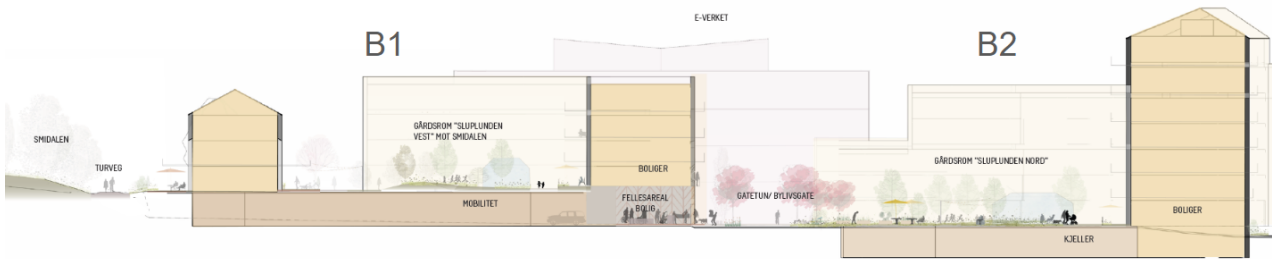
Vest for Leirfossvegen ligger et område omtalt som Sluplunden, som omfatter tre nye boligkvarter. Sør for dette området, utenfor planavgrensningen, ligger Smidalen, som er et viktig grøntareal og rekreasjonsområde i dag, og i nord diverse næringsvirksomheter med tilhørende parkering. Sluplunden ligger på sørsiden av Sluppenvegen og i nærheten av E-verket (BKB7) med parkanlegg.

I Sluplunden er det foreslått to boligfelt (felt B1 og B2), med totalt ca. 300 boenheter.



Figur 5: Situasjonsplan som viser boligkvarterene i Sluplunden, E-verket med tilhørende parkdrag og Smidalen.

Boligene i B1 er organisert i to kvartaler, der utearealet etableres på konstruksjon over en sokkel med parkering og fellesfunksjoner. Utearealene for disse boligene skal henge sammen med - og ha en god overgang mot offentlig grøntdrag (o_PA1) og turvegsystem i Smidalen. Det er sikret to forbindelser (#1c og #1d) mellom gatetun mellom B1 og B2 og Smidalen, men disse forbindelsene er ikke universelt utformet. Mot Smidalen er det sikret at bebyggelsen skal oppføres som rekkehus (i #4), som sikrer lav bebyggelse og gode solforhold i bakgården, i tillegg til å gi et boligtilbud tilpasset familier. Prinsippnittet (figur 6) viser hvordan terrenget i utearealene henger sammen med Smidalen, og hvordan parkeringen legges bak en stripe av fellesfunksjoner for boliger i første etasje. Formingsveilederen angir at parkeringsarealet ikke skal ha eksponerte fasader mot felles gatetun/bylivsgate, da dette skal være aktive fasader iht krav i formingsveileder (vedlegg 4A - del 3), med f.eks. innendørs fellesfunksjoner for bolig.



Figur 6: Prinsippsnitt som viser hvordan bakgårdene i B1 møter terrenget i Smidalen, hvordan fellesareal legges på utsiden av parkeringsareal og hvordan bylivsgaten mellom boligkvartalene henger sammen med bakgården i B1.

Boliger i B2 er organisert i et kvartal, med gårdsrom som åpner seg mot felles gatetun/bylivsgate (f_GT9). På vestsiden av kvartalet er det foreslått et felles torg (f_TO6), som kan fungere som en samlingsplass for de tre kvartalene.

Adkomst for kjørende til Sluplunden er planlagt fra Leirfossvegen, og bilparkering er foreslått i en sokkel under B1, som skal dekke behovet i B1, B2 og BKB7, der eksisterende parkering ved E-verket flyttes til sokkel i B1. Det er foreslått at en større andel av sykkelparkeringen for disse feltene etableres i kjeller/sokkel under B2 (i felt BAA1 i plankart under grunnen).

E-verket (BKB7)

Planen omfatter også eksisterende bebyggelse i Sluppenvegen 6, i felt BKB7. Bygget ble opprinnelig bygd som en kontorbygning for Trondheim Energiverk, og er vurdert som bevaringsverdig i KDP Sluppen, med egen hensynssone som også omfatter tilhørende parkanlegg. Bygningen forutsettes bevart gjennom planen. Dette er i dag et kontor- og næringsbygg, men planen åpner også for tjenesteyting og det er foreslått en 8-avdelings privat eller offentlig barnehage med tilhørende uteareal i det eksisterende bygget ved behov. KDP Sluppen stiller krav om opparbeidelse av barnehage innenfor delområde 1, 4 eller 6. Den foreslåtte barnehagen ligger innenfor delområde 7, men dette avviket er diskutert med kommunen, ved Byplankontoret, byantikvar og barnehagemyndigheter som er positive til en slik transformasjon. En barnehage i E-verket vil ligge fint til, på en høyde - og vil kunne fungere godt sammen med det tilhørende parkdraget og Smidalen, som har mange kvaliteter i dag.



Figur 7: E-verket (BKB7)

Parken rundt E-verket skal videreføres som en offentlig park (o_PA1) som går gjennom planområdet og kobler Smidalen med Fredlybekken, med tilhørende turvegssystem (o_TV1-2) og fotgjengerovergang over Sluppenvegen. Eksisterende vegetasjon og trær skal i størst mulig grad bevares, samtidig som parken skal tilrettelegge for opphold og aktivitet for alle. Innhold og utforming skal ta utgangspunkt i gjennomført medvirkning fra barn og unge.

Uteområdet som ligger rundt E-verket (UTE1) skal enten opparbeides som en integrert del av parken dersom det fortsetter å være et kontorbygg, eller som uteareal for barnehagen dersom det blir barnehage. Dette sikres med bestemmelsesområde #7, som også omfatter bruk av en del av det offentlige parkanlegget i vest for å sikre tilstrekkelig uteoppholdsareal for barnehage. I så fall må turvegforbindelsen legges om og opparbeides som en del av parken.

Hensynssonen for kulturmiljø med bestemmelser ivaretar vernehensyn tilknyttet E-verksbygget.

Fredly (BKB1-6)

På nordsiden av Sluppenvegen, i området omtalt som Fredly, foreslås fire nye bygg med kontor, utadrettet forretning og tjenesteyting og et boligkvarter. I BKB1 åpnes det i tillegg til kontor og tjenesteyting også for hotell på maks 9000 m² BRA og næring i kjeller. Plasseringen av hotell er ikke i tråd med KDP.

Denne delen av planen grenser til det nylig vedtatte Fredlybekkprosjektet i nord - og i vest det nybygde kontorområdet, langs det forslagsstiller kaller Lille Sluppenvegen. Her ligger blant annet Alo-bygget, Stålgården, Lager 11 og Grip klatresenter i dag.



Figur 8: Oversikt over de ulike byggefeltene i Fredlyområdet. BKB3 er et boligkvarter, mens resten er kontor/forretning/tjenesteyting. I BKB1 åpnes det i tillegg for hotell. Adkomst til området er i hovedsak via Lille Sluppenvegen - i tillegg har BKB1 en avkjørsel fra Sluppenvegen

I forlengelsen av den offentlige parken o_PA1 på sørsiden av Sluppenvegen foreslås det et offentlig grøntdrag (o_BG1-3) som kobler grøntstrukturen i Smidalen med den framtidige parken rundt åpningen av Fredlybekken. I tilknytning til grøntdraget er det foreslått et torg (f_TO1) som i planforslaget kalles Fredlytorget. Torget og parkdraget ligger også i nærheten av foreslåtte kollektivholdeplasser langs Sluppenvegen. Det er sikret en kryssing av Sluppenvegen som kobler parken og grøntdraget.



Figur 9: Illustrasjon som viser Fredlytorget til venstre og det sentrale parkdraget som kobler Smidalen og Fredlybekkenprosjektet. Parkdraget skal opparbeides med et grønt preg, med snarveger på tvers. Det er sikret etablering av 30 trær. Deler av parkdraget ligger over forurensede masser i deponi. Det er sikret at det skal opparbeides et tettesjikt som forhindrer vann å sige ned i deponiet.

Fredlytorget ligger inntil felt BKB1 der det åpnes for kontor og hotell - og utadrettet virksomhet som forretning og tjenesteyting i første etasje. Det sikres publikumsrettede fasader mot Sluppenvegen og Fredlytorget - og aktive fasader mot Fredlybekken og deler av nordsiden av bygget. Felt BKB1 ligger innenfor sentrumskjernen i KDP Sluppen, der det stilles krav til utforming gjennom formål, fasader og kvartalsstørrelse. Formingsveilederen (vedlegg 4A - del 3) sikrer at dette i stor grad er ivaretatt, men planen utfordrer også KDP når det kommer til kvartalsstørrelse og høyder, noe som diskuteres under byplankontorets vurdering.

På vestsiden av grøntstrukturen ligger BKB2 og BKB3. BKB2 er et kontorbygg med aktive fasader mot Lille Sluppenvegen, der det også åpnes for bevertning. BKB3 er et boligbygg med anslått 162 boenheter. Det er sikret publikumsrettede fasader mot Sluppenvegen og Lille Sluppenvegen - og aktive fasader inn mot grøntstrukturen. Det er også sikret en kobling (snarveg i #1a, ikke universelt utformet) med trapp fra Lille Sluppenvegen gjennom bakgården i boligkvarartalet og til Sluppenvegen - og en åpning fra bakgården gjennom portrom mot parkdraget. I felt BAA2, i

sokkel under BKB3, tillates det en dagligvareforretning med maksimalt 900 m² salgsflate. Dette er løst ved å legge forretningen i sokkelen, bak en stripe av mer aktive funksjoner, i henhold til prinsipp for aktive fasader i formingsveileder (s. 5) og i [figur 12](#).



Figur 10: Illustrasjon som viser bakgården i boligkvartalet BKB3, med åpning mot Sluppenvegen og portrom mot grønndrag.

BKB3 grenser til felt BKB4, der det ligger et eksisterende kontorbygg i Sluppenvegen 25. Planen legger til rette for bevaring av dagens bygningsmasse og åpner for en sammenkobling mot ny kontorbebyggelse langs Sluppenvegen i BKB4. Denne sammenkoblingen skjer mot bakgården i BKB3, og arealene mot bakgården kan sambrukes med boligene i BKB3 ved at det åpnes for at deler av arealet kan regnes som innendørs fellesareal for boligene.

Det eksisterende kontorbygget i Sluppenvegen 23 (Alo-bygget) skal være uendret, men er med i planavgrensningen (felt BKB5) da det legges til rette for en kobling mellom ny kjeller i BAA2 og eksisterende kjeller under Alo-bygget. I tilknytning til BKB5 ligger det et eksisterende torg/grønnstruktur, kalt f_TO3.

Helt sørvest i planområdet er det foreslått et kontorbygg i BKB6, der det også åpnes for tjenesteyting og forretning. I tilknytning til dette bygget er det foreslått to felles torg (f_TO4-5).

Boliger og bokvalitet

Planforslaget anslår at det skal bygges 480 boliger fordelt på fire kvartal, innenfor BKB3, B1 og B2. Planforslaget åpner for at maksimalt 30 % av boenhetene kan ha bruksareal under 50 m² og minimum 10 % skal ha bruksareal over 80 m². Dette er ikke i tråd med leilighetssammensetningen i KDP Sluppen.

Det sikres at alle boenheter blir minst 35 m² og det tillates ikke ettromsleiligheter.



Figur 11: Illustrasjonen viser en bakgårdssituasjon fra B1, med rekkehus ut mot Smidalen og høyere blokkbebyggelse mot Leirfossvegen.

Planforslaget sikrer alle boenheter tilgang til innendørs, felles oppholdsareal på minimum 150 m², pluss 0,5 m² per boenhet.

Planforslaget stiller krav til minimum 15 m² uteoppholdsareal per boenhet, hvor halvparten må opparbeides som uterom for felles bruk og minimum 10 m² per boenhet må være på bakkeplan, noe som er i tråd med KDP Sluppen. KDP åpner for at 5 m² kan dekkes i offentlige uterom med god standard, kapasitet og innenfor 100 meters gangavstand. Dette er vesentlig lavere krav enn i KPA, men ble vedtatt i KDP Sluppen da det skal etableres mye nye offentlig tilgjengelige arealer for rekreasjon og opphold i bydelen. Det skal komme ny grønnstruktur langs Fredlybekken, forbedret kobling til eksisterende grønnstruktur i Nidelvkorridoren, Smidalen og mot Leirfossen. I tillegg stilles det krav om torg og møteplasser i tilknytning til kollektivknutepunktet og den lokale sentrumskjernen. Boligbebyggelsen møter kravene til uteopphold uten å benytte areal i nærliggende offentlig uterom, og etablerer deler av den offentlige tilgjengelige grønnstrukturen som er en forutsetning for de lave uteromskravene. Rekkefølgekrav om opparbeidelse av uteareal rundt Fredlybekken er også sikret i planforslaget. Det er også vist at kravet til solbelyst areal i KPA tilfredsstilles (se sol- og skyggediagram i vedlegg 6).

Uteoppholdsareal for annen bebyggelse

I tråd med KDP for Sluppen er det satt av minimum 15 m² uteoppholdsareal pr 100 m² BRA med forretning, hotell, bevertning, kontor og tjenesteyting. Krav til uterom for felles bruk på bakken kan dekkes ved opparbeidelse av trafiksikre forbindelser til allment tilgjengelig/offentlige uterom med god standard, kapasitet og som kan nås innen 100 meters gangavstand, med unntak av felt BKB6 der det tillates en gangavstand på inntil 150 m. Som det framgår av uteromsregnskapet (vedlegg 5B) møtes kravet ved en kombinasjon av takterrasser, byrom og plasser på bakken og en andel i nærliggende offentlig grønnstruktur, men uteoppholdsareal for

annen bebyggelse er delvis støyutsatt.

Utforming

Aktive fasader

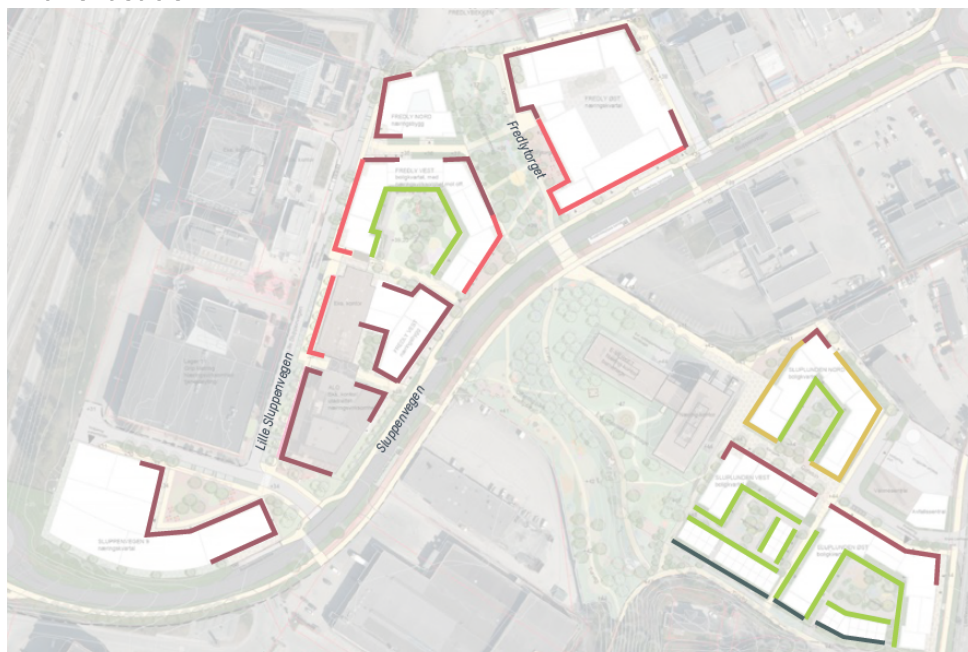


Diagram 2: 1.ETASJER FUNKSJON/KARAKTER

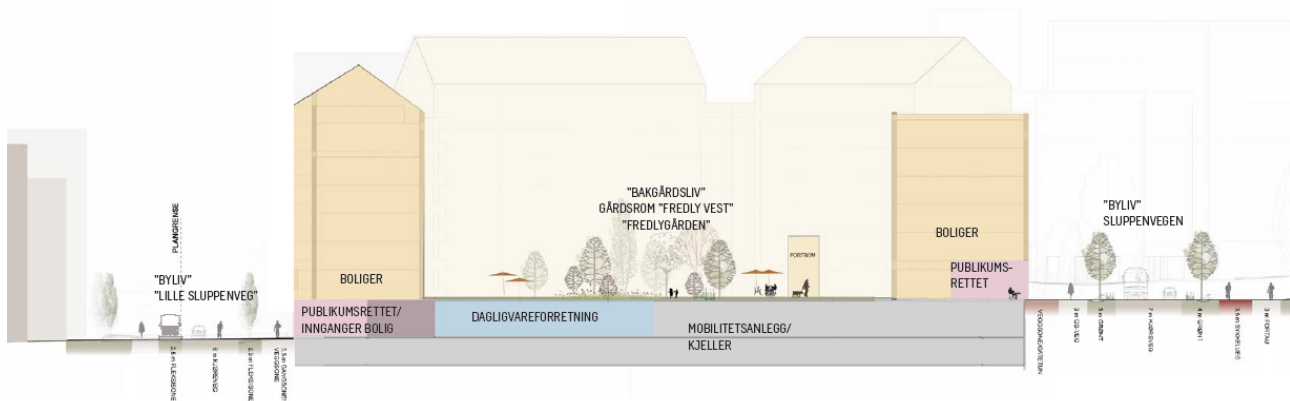
Se s. 5 og 6 for utdypende prinsippbeskrivelse.

Plankartets fleksibilitet gjør at bygg kan få en annen utforming enn vist i diagrammene, og derfor skal diagrammene tolkes skjematisk.

- Aktiv fasade (kan også være publikumsrettet)
- Publikumsrettet fasade
- Leiligheter mot gate/torg
- Boligfasade mot felles gårdsrom
- Rekkehus mot off. grøntdrag

Figur 12: Diagram fra formingsveileder (vedlegg 4A - del 3) som viser hvordan de ulike fasadene innenfor planområdet henvender seg til omgivelsene.

Det er vist gode løsninger for å unngå eksponerte parkeringsfasader i felt B1 og BAA2 ved at parkeringen legges bak en stripe av mer utadrettede formål og sokkelen brukes for å ta opp terrengforskjellene på stedet slik at gårdsrom ligger ut mot naturlig terreng på i hvert fall en av sidene, se [figur 6](#) og 13. Unntaket her er felt BKB1, der det foreslås en base i hele 1. etasje, med et gårdsrom oppå som er tilgjengelig med trapp. Det er imidlertid ikke sikret allmenn tilgang til gårdsrommet og det kan ifølge bestemmelsene glasses inn. Det er sikret aktive/publikumsrettede fasader for BKB1 på store deler av kvartalet, bortsett fra i innkjøring til parkering og logistikk på østsiden av bygget.



Figur 13: Snitt som viser hvordan dagligvareforretning i BKB3 legges bak mer publikumsrettet virksomhet, hvordan bakgården ligger over dagligvare og parkering og høydeforskjellene mellom Sluppenvegen og Lille Sluppenvegen. Snittet viser også en foreslått fleksibilitet i planen, der dybden på de publikumsrettede funksjonene og dagligvareforretningen er fleksibel, for å muliggjøre transformasjon i bebyggelsen.

Transport/trafikk

Sluppenvegen

Etter anmodning fra Byplankontoret er Sluppenvegen, fra rampe ved Omkjøringsveien og til rundkjøring ved Bratsbergvegen, inkludert i planavgrensningen. Sluppenvegen er hovedferdselsåren gjennom planområdet, og en viktig bygate i det framtidige lokalsenteret.

Nettverk for gående og syklende

Store asfaltflater, veganlegg, parkering og barrierer gjør at området i dag fremstår som lite fotgjengervennlig. Det er gjort tiltak for å bedre tilbudet, blant annet ved opparbeiding av ny undergang under E6 og en midlertidig gang- og sykkelveg i trasé for Fredlybekken fra Bratsbergvegen til eksisterende kontorbebyggelse. I Sluppenvegen er det et eksisterende tilbud for gående og syklende i form av delvis fortau og delvis gang- og sykkelveg.

Planforslaget legger opp til en kvartalsstruktur i planområdet med et finmasket nett for gående og syklende. Bevegelseslinjene er organisert i et hierarki med turveger, snarveger, bylivsgater, gatetun og GS-veg/fortau/sykkelveg i hovedgater. Det er sikret forbindelser gjennom kvartalene B1, BKB3 og BKB4 med bestemmelsesområdene #1a-d, der snarvegene løses med trapp (#1a,b,c) eller ikke er universelt utformet (#1d), på grunn av store terrengforskjeller. Figur på side 9 i vedlegg 4A - del 2 viser nettverket av forbindelser for gående og syklende i planområdet.

Planforslaget inneholder en viktig kobling mellom grøntområdet i Smidalen og den framtidige åpningen av Fredlybekken - og planen sikrer opparbeiding av turveg fra Smidalen gjennom o_PA1 og o_BG1 og fram til Fredlybekkenplanen, som ligger nord for planområdet. Turvegen skal i utgangspunktet være universelt utformet, men for deler av turvegen der dette ikke lar seg løse (inn mot Smidalen og o_TV1), skal det etableres kompensierende tiltak som håndløper og sitteplasser.

Sluppenvegen er en viktig del av framtidig hovednett for syklende som knytter seg til Bratsbergveien og Tempeveien. KDP Sluppen forutsetter opparbeiding av hovedsykkelrute på sørsiden av Sluppenvegen. I Fredlybekkenprosjektet reguleres det også turveg med gang- og sykkel funksjon, og i KDP er det forutsatt opparbeiding av gang- og sykkel løsnings langs

bebyggelsen sør for Fredlybekken som kobler Bratsbergvegen med den nye undergangen under E6 og Lille Sluppenveg. Planforslaget sikrer opparbeidelse av Fredlybekken (ved ferdigattest for BKB1 og BKB2), og gatetun sør for Fredlybekken for gående og syklende (ved brukstillatelse for BKB1).

Planforslaget regulerer Sluppenvegen som en bygate med gang- og sykkelveg og fortau på nordsiden av gata, og sykkelveg med fortau på sørsida. Opparbeidningen av kjørearealet og sykkelveg, kollektivholdeplass og grøntrabatt på sørsiden av gata er ikke sikret med rekkefølgekrav. Sykkelveg på sørsiden reguleres fram til avkjørselen til Sluppenvegen 14 og fortsetter videre vestover som gang- og sykkelveg. Byplankontoret har bedt om at denne reguleres helt fram til kulvert under E6, men det er ikke imøtekommet av forslagsstiller.

Kollektivtilbud

Sluppen ligger nært hovedaksen for kollektivtrafikk som går nord-sør på Holtermanns veg/E6. Holdeplassparet Sluppen på Holtermanns veg ligger ca. 500 meter fra midten av Sluppenvegen. Det er også to holdeplasspar i Sluppenvegen (Sluppenvegen og E-verket), som ligger nært eksisterende og framtidige kontorarbeidsplasser i Lille Sluppenveg og Fredlytorget, men disse har i dag lav frekvens på avganger. Holdeplassen Nidarvoll skole ligger i Bratsbergvegen 300 meter fra midten av Sluppenvegen, og holdeplassen Nidarvoll ligger i Leirfossvegen, nær det foreslåtte boligområdet i Sluplunden.

Parkering

Bilparkering løses hovedsakelig i sokkel under uteoppholdsareal, og er stort sett samlet i BAA1, BAA2, BAA3 og B1, og knytter seg dermed til atkomstene f_KV1 fra Sluppenvegen og f_KV4 fra Leirfossvegen. Men bestemmelsene åpner også potensielt for inntil 77 plasser i BKB1 med atkomst fra f_KV3 dersom feltet bygges ut med maksimal utnyttelse av de tillatte formålene som får høyest bilparkeringsdekning (i dette tilfellet forretning, tjenesteyting og hotell). De sistnevnte mulige 77 P-plassene vil ha atkomst fra f_KV3 fra Sluppenvegen. Bestemmelsene åpner i tillegg for maksimalt 22 plasser med gateparkering i feltene f_SK1-f_SK3 i Lille Sluppenvegen. Det totale antallet parkeringsplasser er i bestemmelsene begrenset til 240 for feltene nord for Sluppenvegen (BKB1-BKB4, BKB6 og BAA2-4) og 220 for feltene sør for Sluppenvegen (B1, B2, BKB7 og BAA1). Eksisterende P-plasser i BKB5 er altså ikke medregnet i denne begrensningen.

Parkeringskravet for bil er i tråd med KDP Sluppen med en dekning på 0,2 - 0,7 plasser per 100 m² BRA bolig, maks 0,2 per 100 m² BRA kontor, og maks 0,3 per 100 m² BRA for forretning, besøksintensiv tjenesteyting og hotell.

Det sikres minimum 3 sykkelplasser per 100 m² bolig, som er i tråd med KDP og KPA. Det sikres 1 sykkelplass per 100 m² for kontor, forretning og tjenesteyting, og for hotell sikres minimum 1 plass per 10 rom, som ikke er i tråd med hverken KDP (minimum 3 plasser per 100 m² BRA) eller KPA (minimum 2,5-3 plasser per 100 m² BRA).

Renovasjon

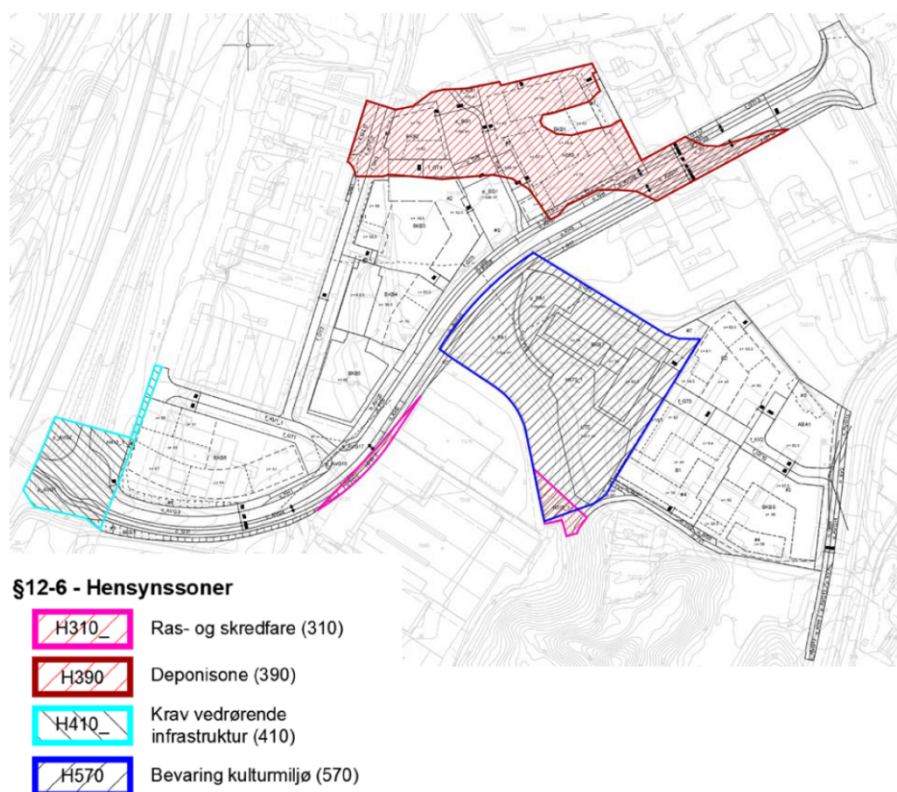
Renovasjon innenfor planområdet skal løses med stasjonært avfallssug og returpunkt. Håndtering av næringsavfall skal løses innomhus. Nedkast til avfallssug plasseres maksimalt 100 meter i gangavstand fra hovedinngang til leilighet.

Det er satt av plass til avfallsterminal innenfor ABA1 som ligger med god tilgang fra Leirfossvegen.

Bestemmelse §9.3 tillater midlertidig renovasjonsløsning med nedgravde containere for inntil 160 boenheter totalt innenfor planområdet, inntil stasjonært avfallsug er i drift.

Grunnforhold

Deler av planområdet, tilknyttet Sluppenvegen 6 og Leirfossvegen 5, ligger innenfor faresone for Nidarvoll kvikkleiresone med faregrad høy i NVE sitt kartatlas. Vurdering av sikkerhet mot områdeskred for Leirfossvegen 5 og Sluppenvegen 6 er dokumentert i vedlegg 15, geoteknisk vurdering. De oppdaterte vurderingene dokumenterer at de to eiendommene har tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred i henhold til kravene i NVE 1/2019. Faresone er justert etter geoteknisk vurdering, som vist i figur 3-21 (vedlegg 15).



Figur 14 viser de ulike hensynssonene innenfor planområdet.

Tidligere avfallsdeponi

Deler av planområdet ble tidligere brukt som kommunalt avfallsdeponi, fra ca. 1950 til 1970. Undersøkelser viser at det organiske avfallet produserer deponigass på området, til dels i høye nivå. Nedbrytningen av avfallet kan også gi setningsproblemer dersom man bygger på avfallsdeponiet.

Som del av detaljreguleringen har Multiconsult utarbeidet en miljøgeologisk redegjørelse for Fredlydalen avfallsdeponi, mer spesifikt for Sluppenvegen 3, 5 og 7 (vedlegg 17 A og 17 B). Rapporten omfatter vurdering av resultater fra miljøgeologiske undersøkelser av forurenset grunn, deponigass og grunnvann. Rapporten inneholder videre en gjennomgang av risiko knyttet til deponigass, inklusive avbøtende tiltak, samt en redegjørelse for relevante punkter i Miljødirektoratets veileder M-1780/2020 («Bygging på nedlagte deponier»). I rapporten vurderes

det som teknisk mulig å sikre at deponimasser og deponigass ikke utgjør en risiko ved utvikling av området, både for planområdet og nabotomter.

I planforslaget er avfallsdeponiet vist med hensynssone (H390_1 deponisone) og er omfattet av et eget bestemmelsesområde (#5 avfallsdeponi med randsoner) der også randsonen på 60 meter til deponiet inngår. Bebyggelsen i BKB1 og BKB2 ligger delvis over deponi, mens BKB3 ligger i randsonen. Det er knyttet en rekke vilkår til arealbruken, se bestemmelse §8.19 og oppsummerende vurdering i kapittel 5.16.1 i planbeskrivelsen.

Planforslaget forutsetter at eventuelle deponimasser fjernes under planlagt bebyggelse i BKB1-3, i tillegg til etablering av sikringstiltak og overvåkningsprogram for deponigass, hydrogeologi og overvannshåndtering. Dette er i tråd med Bystyrets vedtak i sak PS 7/2024 som sier at det kan tillates *“boligbebyggelse og annen sårbar bebyggelse i randsoner til deponi i de områdene som er svært viktige for byutviklingen og i tråd med byutviklingsstrategien og nullvekstmålet. Bygging av andre formål tillates på og i randsoner til deponi.”* Det ble vedtatt at dersom det skal bygges sårbar bebyggelse på avfallsdeponi, skal avfallet under bebyggelsen som hovedregel fjernes.

Deler av grøntdraget i o_BG1 ligger over de forurensede massene, og det er ikke forutsatt at de skal fjernes. I dette området skal det i forbindelse med opparbeiding av grøntstrukturen etableres et tettesjikt ved dybde ca. 1 meter under terreng, som hindrer at overvann infiltreres ned i grunnen med risiko for økt sigevannsproduksjon fra deponiet. For å sikre nok rotvolum for trær skal terreng bygges opp i tilstrekkelig høyde over tettesjikt. Det skal også etableres et system for utventilering av deponigass som ledes via oksidasjonsbed i grønnstrukturen. Gode overganger og forbindelser i grensesnitt mot grønnstruktur i *Fredlybekken, nedre del (r20230007)* skal ivaretas både funksjonelt og ved utforming av overflater og beplantning.

3. Byplankontorets vurdering

Positivt ved planforslaget:

- Byutvikling på riktig sted, i tråd med KDP for Sluppen og KPA.
- Nye arbeidsplasser og boliger tett på hovedakse for kollektiv
- Gode intensjoner for utforming, sikret gjennom vedlagt formingsveileder.
- Transformasjon av parkeringsplasser og asfaltflater til byutvikling
- Gjenbruk av to eksisterende bygg innenfor planområdet
- Høye ambisjoner for klimagassutslipp ved bygging

Utfordringer ved planforslaget:

- Mindre sykkelparkering for kontor, næring og tjenesteyting enn i norm i KDP Sluppen og KPA.
- Sluppenvegen er ikke sikret opparbeidet gjennom planforslaget i tråd med KDP Sluppen.
- Ikke sikret fortau med sykkelveg i Leirfossvegen forbi planområdet inn mot Nidarvoll.
- Høyder i BKB1 og BKB2 mot Fredlybekken vil skyggelegge deler av parkområdet mer enn nødvendig

Avvik fra overordnede planer

Planforslaget avviker på en del punkter fra overordnede planer. Ved motstrid vil KDP gjelde foran KPA, og for tema som ikke er bestemt gjennom KDP er det KPA som gjelder. Under følger en liste med avvik fra overordnede planer som diskuteres i Byplankontorets vurdering.

- Sykkelparkering for kontor/forretning/tjenesteyting avviker fra KDP
- HC-parkering avviker fra KPA - ingen krav i KDP
- Leilighetssammensetning avviker fra KDP
- Rekkefølgekrav om Sluppenvegen og Bratsbergvegen avviker fra KDP
- Plassering av hotell avviker fra KDP
- Ikke angitt plassering og sikret opparbeidelse av offentlig torg, avvik fra KDP
- Størrelse på dagligvare avviker fra KDP
- Kvartalsstørrelse på BKB1 avviker fra KDP

Utforming

Planforslaget er gjennomarbeidet og i illustrasjonsmaterialet vises det mange gode intensjoner som vil være et godt utgangspunkt for byutviklingen på Sluppen. Det har vært et godt samarbeid mellom Byplankontoret, Byarkitekten og forslagsstiller i prosessen og mange av kvalitetene er sikret gjennom den vedlagte formingsveilederen. Byplankontoret vurderer at planforslaget gir

gode føringer for utforming og at planen viderefører de fleste av føringene i kvalitetsprogrammet i KDP og utvikler disse videre. Det er likevel noen tema der Byplankontoret har andre vurderinger enn forslagsstiller og disse drøftes i punktene under.

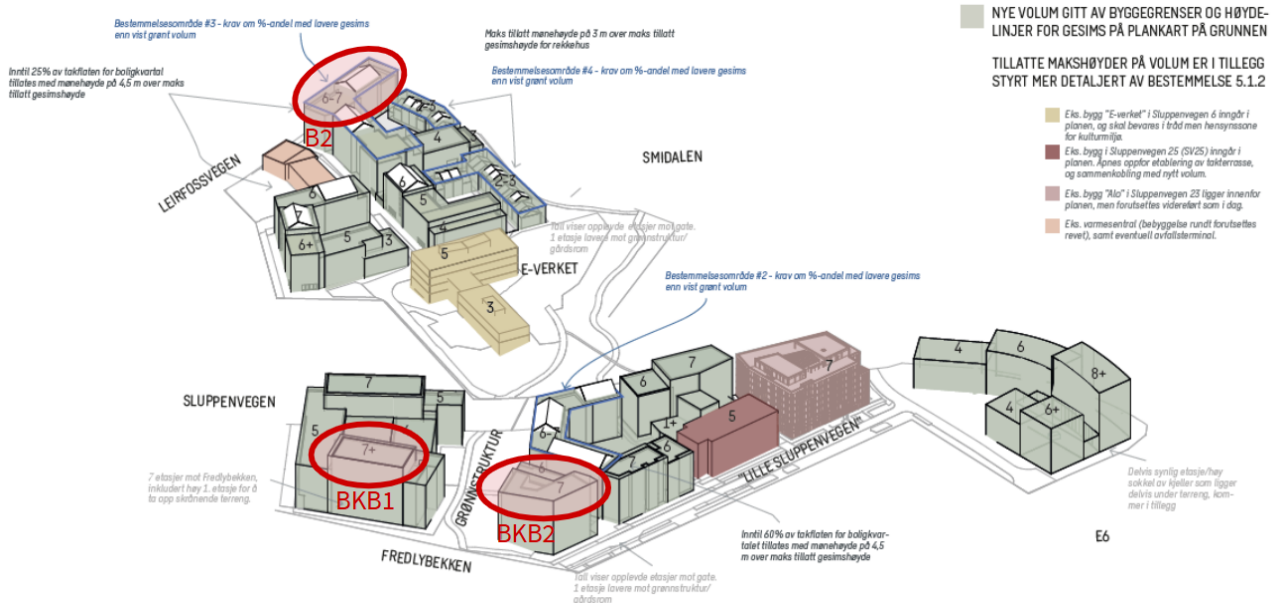
Høyder

KDP Sluppen (§5.1.1) angir at bebyggelsen skal utformes som kvartalsbebyggelse i 3 til 7 etasjer. Mot Holtermanns veg kan det oppføres bebyggelse i inntil 10 etasjer. BKB6 har 8 etasjer på det høyeste ut mot Sluppenvegen og Holtermanns veg, og i alle felt (utenom BKB7) foreslås det bebyggelse opp til 7 etasjer.

Byplankontoret, Byarkitekten, Byantikvaren og Byggesakskontoret har kommet med innspill til planen og mener dette er for høyt noen steder, se figur 15. Særlig for BKB1 der det foreslås opp til 7 etasjer ut mot Fredlybekkenplanen. Denne bebyggelsen er vist med en gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,79 meter, noe som gjør at bebyggelsen blir høy ut mot grøntområdet og vil gå på bekostning av solforhold (se sol og skyggediagram vedlegg 6). Dersom man tar utgangspunkt i en vanlig boligetasje på 3 meter, vil bygget oppleves like høyt som et boligbygg på 11 etasjer. Dette skyldes delvis at det er lagt til rette for en ekstra høy førsteetasje med aktive førsteetasjer, som er et positivt grep, men det utelukker ikke at antall etasjer bør begrenses for å ivareta kvalitetene langs Fredlybekken. Uteromskravene i KDP Sluppen er svært lave, nettopp fordi de forutsetter tilgang til offentlige grøntareal med kvaliteter i umiddelbar nærhet. Når Fredlybekken skyggelegges, i tillegg til å være påvirket av støy fra omkjøringsvegen før kulverten bygges vil det gå på bekostning av utearealene i området, noe som vil tale for at uteromskravene er for lave.

BKB2 grenser også mot Fredlybekken og har 6-7 etasjer ut mot grøntstrukturen, men med en gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,14 er denne ikke fullt så problematisk som BKB1. Det er også foreslått 7 etasjer mot nord i tilgrensende plan i B2, noe som vil gå på bekostning av solforhold og muligheten for gode gatesnitt mot den kommende bystrukturen.

Byplankontoret ønsker ikke at man skal utfordre makshøydene i en nylig vedtatt plan, og anbefaler derfor at de høyeste høydene i BKB1, BKB2 og B2 reduseres, samtidig som det vurderes om det er behov for så høye etasjehøyder i kontorbyggene. Det er særlig viktig å ta hensyn til det planlagte grøntdraget langs Fredlybekken slik at dette området kan få gode oppholdskvaliteter, og at høydene ut mot grøntdraget derfor reduseres.



Figur 15: Illustrasjonen viser de foreslåtte høydene i antall etasjer innenfor planområdet. Områdene avmerket med rødt er steder der Byplankontoret mener høydene bør reduseres.

Kvartalsstørrelse

KDP Sluppen gir føringer om at kvartalene innenfor bestemmelsesområde #3 for sentrumskjerne ikke skal være større enn 70 x 70 meter. I kvartalet BKB1 som ligger i sentrumskjernen er fasadelengdene ca. 92, 69, 73 og 80 m. Dette er påpekt overfor forslagsstiller og det er vist til begrunnelse i KDP om at det ikke er i tråd med intensjonen om et finmasket gangnett i sentrumskjernen. Forslagsstiller er uenig i beskrivelsen og mener at bestemmelsen om kvartalsstørrelse må nyanseres opp mot stedsspesifikke og funksjonelle forhold. BKB1 begrenses av den offentlige grøntstrukturen, Fredlybekken, tomtegrenser mot nord og Sluppenvegen i sør. Det argumenteres for at en reduksjon i kvartalsstørrelsen vil gi et areal på nordsiden av tomte som ikke kan utnyttes og mindre areal til gårdrom. Det argumenteres med at fordelene ved god utnytting av tomte er større enn ulempene. Byplankontoret forstår denne argumentasjonen og vurderer at selv om kvartalet er noe lengre enn satt i KDP, er det akseptabelt å åpne for avviket i denne situasjonen.

Formingsveileder

Ved innsending av komplett planforslag ble det av flere kommunale enheter spilt inn at en formingsveileder ville vært et godt verktøy for å forstå hva som tillates i planforslaget og å sikre kvaliteter uten at bestemmelsene blir for rigide og uoversiktlige. I prosessen etter innsending av komplett planforslag har forslagsstiller (i samråd med Byplankontoret og Byarkitekten) utarbeidet en formingsveileder (vedlegg 4A - del 3) som er retningsgivende for deler av planforslaget - og bindende for andre deler. Formingsveilederen tar for seg temaer som overordnet bebyggelses- og byromsstruktur, prinsipper for veggsoner, volum og fasadeinndeling, sokkelsituasjoner, aktive og publikumsrettede førsteetasjer, balkonger, svalganger og prinsipper for utforming av de ulike gatetypene og byrommene i planen.

Det er veldig positivt at forslagsstiller har utarbeidet en formingsveileder og den inneholder og sikrer mange av de viktige kvalitetene i planforslaget. Den gir en del fleksibilitet i utforming, noe som vil være positivt i en så stor og omfattende plan, og det har blitt enklere å sette seg inn i og

forstå hvordan bydelen kan komme til å se ut.

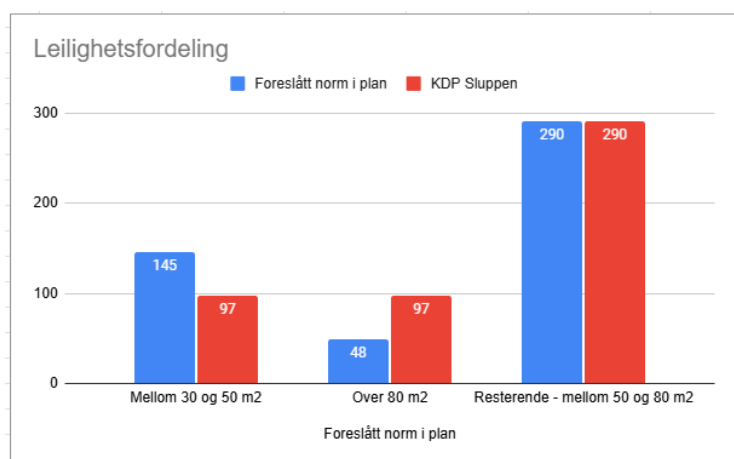
Formingsveilederen er sendt inn i siste revisjon av planforslaget og det har ikke vært tilstrekkelig med tid for kommunale enheter til å sette seg inn i alle prinsippene og formuleringene. Byplankontoret vil vurdere behov for klargjøringer og endringer i denne fremover i planprosessen, blant annet for svalganger. Det bes om innspill i høringen på hvordan formingsveilederen kan fungere, og dette bør også følges opp før sluttbehandling, slik at dette kan bli et brukbart dokument som står seg godt gjennom en lang transformasjon av planområdet, og som sikrer at Sluppen blir et godt byområde i tråd med prinsippene i veilederen.

Formål

Boliger

Leilighetssammensetning

Planforslaget åpner for at maksimalt 30 % av boenhetene kan ha bruksareal under 50 m² og minimum 10 % skal ha bruksareal over 80 m². Dette bryter med KDP Sluppen som sier at maksimalt 20 % av boenhetene innenfor hvert delområde skal være under 50 m² og minimum 20 % skal være over 80 m². Diagrammet under viser foreslått leilighetsfordeling i planforslaget, der det vises at det foreslås flere små og færre store leiligheter enn tillatt i KDP Sluppen.



Figur 16: Oversikt over leilighetsfordeling der vedtatt fordeling i KDP Sluppen er vist i rødt, mens foreslått fordeling i planforslaget er vist i blått.

Leilighetssammensetning har vært en uenighet gjennom planprosessen. Forslagsstiller argumenterer med at flere større leiligheter ikke svarer på framtidige behov, og viser til SSB sin befolkningsframskriving mot 2050 som viser en aldrende befolkning og krympende husholdningsstørrelser - og argumenterer for at det er behov for 30 % flere nye boliger enn ved dagens befolknings sammensetning. Forslagsstiller mener at man ved å bygge flere større leiligheter ikke vil treffe det framtidige behovet, noe som vil føre til økt arealbruk med tilsvarende økte klimagassutslipp.

Byplankontoret og Klima- og miljøenheten har bedt om at planforslaget bør følge leilighetssammensetningen som er vedtatt i KDP for Sluppen. Argumentene for dette er å unngå trangboddhet og homogene bomiljø. Trangboddhet er den helsefaktoren som for Trondheim (og Lerkendal bydel) skiller seg spesielt negativt ut i Folkehelseprofilene fra Helsedirektoratet, og dette bør ikke forsterkes ytterligere. Sluppen er et stort byutviklingsområde der det er viktig å sikre nabolag med et mangfold i boligtilbud og befolknings sammensetning.

Planforslaget sikrer at det bygges rekkehus innenfor bestemmelsesområde #4, og i planbeskrivelsen anslås dette til å være 22 rekkehus, men antallet er ikke sikret. Dette vil være positivt for å legge til rette for familier og vil kunne bedre bostabiliteten i området. Rekkehusene ligger nært den foreslåtte barnehagen i E-verket, Nidarvoll skole, og grønnstrukturen i Smidalen. Det er også positivt at forslagsstiller har sikret at det ikke bygges ettromsleiligheter og særlig at det ikke kan bygges boenheter som er mindre enn 35 m². Dette gjør det enklere å få til et minimum av bokvalitet i de minste to-roms leilighetene.

Felles innendørs oppholdsareal

Planforslaget sikrer alle boenheter tilgang til innendørs, felles oppholdsareal på minimum 150 m², pluss 0,5 m² per boenhet. Dette er høyere enn kravet i KPA på 75 m² pluss 0,5 m² per boenhet. Med antall enheter som er foreslått, betyr dette rundt 180 m² for BKB3 og 260 m² for B1 og B2. Dette kan være positivt både for bokvaliteten i boligfeltene og for aktiviteten i bakgårder og bylivsgater, siden det stilles krav til at fellesarealet skal ligge med tilgang fra bakkeplan og ha direkte kontakt med gaterommet og hovedadkomst til boligene, eller ha god kontakt med felles uterom/gårdsrom. Fellesareal kan ligge innenfor annet, nærliggende delfelt, og kan løses i fellesskap for flere delfelt.

Uteoppholdsareal

Krav til uteoppholdsareal i KDP Sluppen er satt lavt på grunn av nærhet til offentlige grøntområder. Byplankontoret vil bemerke at det kan bli noe mangelfulle forhold for de tidligste boligene i stor transformasjon som her. Spesielt for BKB3, som er første byggetrinn, vil dette gjelde. Fra BKB3 er det nærhet til uteområder rundt Fredlybekken, men disse er ikke sikret før ferdigattest på BKB1, og de vil være støyutsatte inntil E6 er lagt i kulvert.

Støy

Dempet fasade

Støybestemmelsene i planen åpner for at inntil 10 % av bebyggelsen innenfor planområdet kan løses med dempet fasade. Forslagsstiller begrunner behovet med at KDP gir føringer for blandet arealformål med krav om boliger innenfor alle delområder, samt kvartalsstruktur som gir en større andel hjørneleiligheter enn andre bebyggelsesstrukturer. Det argumenteres for at krav til gode lys- og solforhold påvirker utformingen av bebyggelsen, og at kompliserte støyforhold og solforhold er krevende å ivareta samtidig. Det er ikke vist hvor enheter med dempet fasade plasseres eller diskutert tiltak for å redusere omfanget. Bestemmelse §4.4 sikrer privat uteareal som kompensasjon, men det er ikke sikret at dette er støyskjermet eller at det kommer i tillegg til planens gjeldende krav til støyskjermet uteareal. Forslagsstiller argumenterer for at mer areal til innendørs oppholdsareal enn krav i KPA, mer uteoppholdsareal enn krav i KDP og sentral plassering med tilgang til grøntarealer er kompenserende og kvalitetshevende tiltak.

KDP åpner for dempet fasade for en mindre andel av boligene. Byplankontoret mener 10 % er en forholdsvis høy andel og tilsvarer ca. 48 boliger. Det er mulig å løse støyutfordringene med en større andel store leiligheter, men forslagsstiller argumenterer for at dette ikke er forenlig med behovet i området. Klima- og miljøenheten mener andelen boliger med dempet fasade bør knyttes til andel av boliger med støyutsatt fasade, og at det bør sikres at dette i utgangspunktet gjelder hjørneleiligheter. Situasjonen er komplisert da kollektivknutepunktet og tunnel ikke er etablert. En lemping på støykravene samtidig som leilighetsnormen endres i favør av flere små og færre store leiligheter vil være uheldig.

Hotell

KDP åpner kun for ett hotell innenfor bestemmelsesområde #4 (kollektivknutepunkt). Planforslaget åpner for hotell innenfor felt BKB1, som ikke ligger innenfor #4. Det argumenteres i planbeskrivelsen for at det er knyttet usikkerhet til tidspunkt for realisering av E6 i tunnel og kollektivknutepunkt som er avsatt i KDP. Hotellet er derfor foreslått nært store arbeidsplasskonsentrasjoner, hovedvegnett og kollektivtilbud.

Byplankontoret er enig i at det er knyttet usikkerhet til realisering av kollektivknutepunktet. Vi ser også at et hotell i BKB1 kan bidra til ønsket byliv i området. Samtidig må det påpekes at plasseringen av hotell i #4 i KDP er grundig vurdert og godt begrunnet, og at dette vil være en bedre plassering med tanke på umiddelbar tilgang til et av byens beste kollektivtilbud. Et hotell i BKB1 kan, på grunn av sin avstand til kollektivtilbud, og det faktum at hotellgjester sjelden ankommer hotellet gående eller med sykkel, gi betydelig drosjetrafikk. Det er i så fall viktig å løse logistikk knyttet til dette for å unngå mye biltrafikk til og fra hotellet. Dette vurderer Byplankontoret at bør belyses bedre før sluttbehandling. Det må også påpekes at et hotell i BKB1 ikke fjerner muligheten for hotell i #4, og at man muligens ender opp med flere hotell enn vedtatt i KDP, eller ett hotell med en ugunstig plassering. Plasseringen bør derfor være grundig vurdert for bydelen og vurderes av hensyn til konkurranse med Midtbyen. Byplankontoret ønsker innspill på dette i planprosessen.

Forretning

I forbindelse med KDP Sluppen ble det gjort en handelsanalyse som viser at det vil være grunnlag for 4300 m² BRA med dagligvare og 6000 m² BRA med forretning for detaljhandel innenfor planområdet når det er ferdig utbygd. KDPs bestemmelser sikrer maks 6000 m² BRA til detaljhandel innenfor planområdet. KDP har en intensjon om å plassere størsteparten av forretningsarealet for detaljhandel (minimum 3000 m² BRA) innenfor bestemmelsesområde #3 (sentrumskjerne) og 1000 m² BRA i #4 (kollektivknutepunkt), se [figur 2](#). Resterende 2000 m² BRA kan fordeles fritt.

Planforslaget sikrer at det maksimalt kan etableres 2600 m² BRA forretning innenfor planområdet, som fordeles med maks tillatt BRA i de ulike delfeltene. Det er åpnet for forretning for detaljhandel i felt BKB1 som ligger innenfor KDPs #3. Videre er det åpnet for detaljhandel i felt BKB3, BAA2, BKB4 og BKB5 langs Sluppenvegen og Lille Sluppenvegen, og i BKB6 vest i planområdet. Disse delfeltene ligger utenfor KDPs #3 og #4. I tillegg åpnes det som nevnt for etablering av en dagligvarebutikk på 1250 m² BRA i BAA2.

Av KDPs 6000 m² BRA for forretning med detaljhandel, regulerer detaljplanen 1350 m² av disse. Det vil fortsatt være rom for å regulere minimum 3000 m² i kommende detaljplaner innenfor #3, ettersom dette er sikret med et minimumskrav i KDP. Detaljplanen regulerer 1050 m² forretning for detaljhandel utenfor KDPs #3 og #4. Dette betyr at det fortsatt er rom for å regulere opptil 950 m² BRA til slik forretning utenfor #3 og #4 i framtidige detaljplaner.

Begrensninger for forretning i KDP:

| | | |
|--|---------------------|---------------------------------|
| Minimum 3000 m2 BRA innenfor #3 i KDP | 1000 m2 innenfor #4 | 2000 m2 innenfor øvrige områder |
| Maksimalt 6000 m2 BRA med forretning innenfor hele KDP-området | | |

Planforslaget åpner for:

| | | | | |
|----------------|---|---------------------|-------------------------|----------------------------------|
| BKB1 300 m2 | Fortsatt mulig med minst 3000 m2 BRA med forretning innenfor #3 i KDP | 1000 m2 innenfor #4 | BKB3-6, BAA2 1150 m2 | 950 m2 gjenstår i øvrige områder |
|----------------|---|---------------------|-------------------------|----------------------------------|

Figur 17 viser begrensningene for forretning innenfor de ulike delområdene i KDP i den øverste linja. Den nederste linja viser hvor stor andel av det som er totalt tillatt planforslaget åpner for. BKB1 ligger innenfor #3 (sentrumsområde) der det er minimumskrav til BRA for forretning. Planforslaget åpner for 1150 m2 BRA med forretning innenfor felt BKB3-6 og BAA2. Disse feltene ligger utenfor #3 og #4 og bruker dermed opp 1150 av de totalt 2000 m2 som kan være innenfor øvrige områder i KDP.

Byplankontoret ser fordelene med å konsentrere aktiviteten langs Sluppenvegen og Lille Sluppenvegen. Lille Sluppenvegen er i dag en gate med en del aktivitet i førsteetasjene og har potensial til å bli en viktig gate i transformasjonen av Sluppen. Samtidig må det påpekes at det vil være noe begrenset med forretningsareal til fordeling på resten av delområdene utenfor #3 og #4 innenfor KDP.

Dagligvare utenfor sentrumskerne

KDP Sluppen har som nevnt bestemmelser for både totalt omfang av forretning og størrelse på butikker, og at dagligvare skal plasseres med kort gangavstand fra boligområder. Innenfor bestemmelsesområde #3 for sentrumskerne tillates butikker på opptil 1500 m², mens utenfor #3 er butikkstørrelsen begrenset til 800 m².

Planforslaget åpner for en dagligvarebutikk i BAA2 på maksimalt 1250 m² BRA, hvorav maksimalt 900 m² skal være salgsflate. En dagligvarebutikk på 1250 m² BRA strider med bestemmelsen i KDP, som setter et tak på 800 m² BRA. Ved beregning av areal for forretning inkluderes også funksjoner som lager, kontor og spiserom for de ansatte. Det er likevel positivt at salgsflaten er begrenset i bestemmelsene. Ettersom dagligvarebutikken er sikret i sokkel/under bakken, og maksimal størrelse på salgsflaten er sikret, vurderer Byplankontoret at det ikke vil føre til større negative konsekvenser at planforslaget åpner for 450 m² mer enn hva KDP tillater, utover at det kan etableres 4 flere bilparkeringsplasser for kunder til butikken.

I første versjon av det innsendte planforslaget ble det foreslått en dagligvarebutikk i første etasje i BKB1. Byplankontoret skrev i sin tilbakemelding at denne burde legges i kjeller under BKB1. I planforslaget som nå sendes på høring er butikken flyttet til BAA2, under boligkvartalet i BKB3 (se plankart under grunnen). Byplankontoret vurderer endringen i revidert forslag som positiv, siden butikken nå legges i et delfelt der det åpnes for boligbebyggelse, og at den skal ligge i en sokkel med en stripe av annen utadrettet virksomhet mot Lille Sluppenvegen, se figur 13. Dette er et godt grep for å legge til rette for byliv på gateplan, samtidig som det åpnes for en dagligvarebutikk i nærheten av Fredlytorget og konsentrasjonen av kontorarbeidsplasser i denne delen av Sluppen.

Overordnet, felles situasjonsplan for området

I følge § 4.2.1 i KDP Sluppen skal det utarbeides en situasjonsplan for hele delområdet som skal være veiledende for alle reguleringsplaner i delområdet. Situasjonsplanen skal ta utgangspunkt i

kvalitetsprogram for offentlige rom og godkjennes av Trondheim kommune.

Planforslaget omfatter en overordnet situasjonsplan for delområdene som planforslaget berører. Denne skal vedtas som en del av planen og blir veiledende for alle påfølgende planer i området. Planen viser overordnede føringer og hensikten er å sikre en helhetlig utvikling og sammenheng i området. Situasjonsplanen som nå foreligger er utarbeidet i samarbeid med Byplankontoret. Vi mener den viser gode løsninger og intensjoner som sikrer en helhetlig utvikling i tråd med KDP.

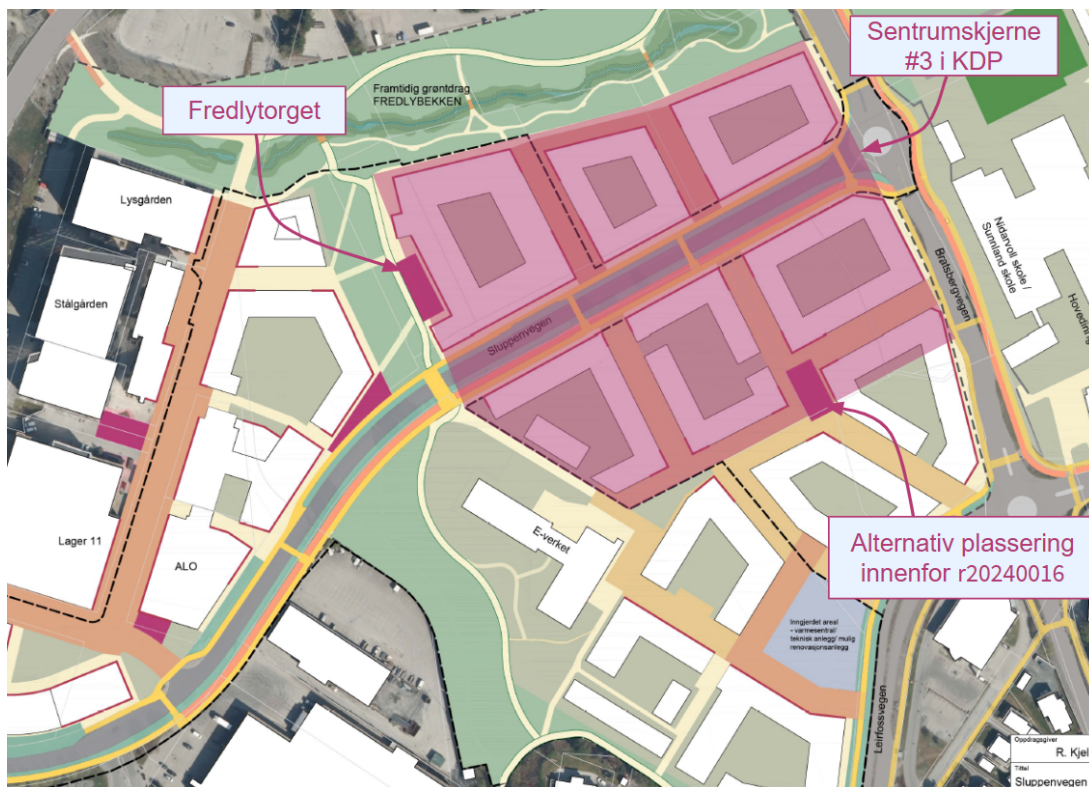
Offentlig torg

Byplankontoret og forslagsstiller er enige om utformingen av den overordnede situasjonsplanen, med unntak av plasseringen av offentlig torg. § 3.8 i KDP Sluppen stiller rekkefølgekrav om opparbeiding av offentlig torg i tråd med kvalitetsprogrammet, før det gis ferdigattest for ny bebyggelse i #3. Ifølge kvalitetsprogrammet som følger KDP skal det offentlige torget:

- vises i overordnet situasjonsplan.
- ha en minstestørrelse på 350-500 m²
- ha en minstebredde på 25 meter der høyde på bebyggelse rundt må tilpasses.

Det er i tillegg angitt prinsipper for utforming av plasser og torg innenfor delområdene (s. 37 i kvalitetsprogrammet i KDP for Sluppen).

I forslag til overordnet situasjonsplan er det vist to plasseringer av torg og plasser i sentrumskjernen (#3, i lilla farge på figur 18) og det er ikke spesifisert hvilket av disse torgene som skal være offentlig.



Figur 18: Forslag til overordnet situasjonsplan som viser de to foreslåtte plasseringene av et offentlig torg for Sluppenområdet. Det rosa området er sentrumskjerne i KDP og planavgrensningen for planforslaget er vist med svart

stiplet linje.

Innenfor planavgrensningen, ved BKB1, ligger Fredlytorget. Byplankontoret mener plasseringen med sin nærhet til offentlig grønnstruktur og gode sol- og vindforhold, med et potensielt godt servicetilbud og nært kollektivholdeplasser i Sluppenvegen, kan bli et godt samlende møtested for bydelen. Dette bør sikres som offentlig, og bør bearbeides slik at det er i tråd med kriteriene i kvalitetsprogrammet. Forslagsstiller mener at Fredlytorget bør reguleres som felles og opparbeides som en integrert del av kvartalsbebyggelsen innenfor BKB1. Byplankontoret mener det er fare for at torget kan privatiseres av virksomhetene i BKB1, og at torget ikke vil oppfattes som allment tilgjengelig, selv om det er spesifisert i bestemmelsene at det skal være det. Torget (og felt BKB1) ligger på deponi, og det er usikkerhet knyttet til tidspunkt for opparbeidelse, siden det er rekkefølgekrav for opparbeiding av Fredlybekken, nedre del, for dette feltet.

Det andre torget i den overordnede situasjonsplanen ligger nord for Sluplunden, utenfor planavgrensningen, i delområde 7. Dette torget er plassert innenfor planavgrensningen til tilgrensende planforslag for Bratsbergvegen 23, 25 og 27 og Sluppenvegen 2 som er under utarbeidelse (r20240016). Denne plasseringen ligger nært opp mot hoveddelen av boligene i KDP Sluppen, innenfor sentrumskjernen, relativt skjermet for støy og nært Nidarvoll skole. Dette torget har også sine usikkerheter med tanke på opparbeiding, da det ligger innenfor en annen plan, og det vil ligge inntil det som i dag er trafikkstasjonen (Sluppenvegen 4), der det foreløpig ikke er innsendt planer om transformasjon. Selv om denne plasseringen har noen positive kvaliteter vurderer Byplankontoret at Fredlytorget, med sin nærhet til offentlig grønnstruktur, Fredlybekken, kollektivholdeplasser og godt servicetilbud, vil være den beste plasseringen av et offentlig samlende torg for bydelen innenfor #3.

Trafikale løsninger

Kollektivknutepunkt og kulvert for omkjøringsvegen

I KDP for Sluppen er det forutsatt at deler av E6 forbi området skal legges i kulvert og at et nytt kollektivknutepunkt skal etableres i området. Det er knyttet usikkerhet til finansiering og etableringstidspunkt for kulverten. Usikkerheten rundt etableringen gjør at kollektivtilbudet i Sluppenområdet per i dag ikke er så godt som forutsatt i kommunedelplanen. Kulverten og kollektivknutepunktet er avgjørende for å løse de trafikale utfordringene i området, for å dempe støyproblematikken og for å koble Sluppen sammen med områdene på Tempe og Sorgenfri. Byplankontoret understreket at en realisering av kulverten og kollektivknutepunktet vil ha stor og strategisk betydning for byutviklingen i disse transformasjonsområdene. Trolig vil det også gi større grad av positive samfunnsgevinster for byutvikling, sammenlignet med mange andre trafikkprosjekter.

T-kryss og rundkjøringer

KDP for Sluppen regulerer T-kryss i krysset mellom Sluppenvegen og Bratsbergvegen. Dette har vært tema i flere møter mellom forslagsstiller, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Trondheim kommune. Forslagsstiller mener dagens rundkjøringsløsning fungerer og har satt av plass til et eventuelt framtidig T-kryss. Forslagsstiller mener at en ombygging må gjøres i kommende detaljplaner eller som initiativ fra Fylkeskommunen. Trafikkrapporten viser at foreslått løsning med T-kryss vil kreve mye areal til svingefelt i Sluppenvegen, noe som vil gå utover Sluppenvegens kvaliteter som bygate. En ombygging til rundkjøring iht. normkrav vil også kreve mer areal enn i dag rundt selve krysset.



Figur 19 viser kryss mellom Bratsbergvegen og Sluppenvegen med dagens rundkjøringsløsning

Planforslaget her viser nå dagens rundkjøring. Byplankontoret mener at planområdet må utvides før høring rundt rundkjøring i Bratsbergvegen slik at det blir plass til trafiksikre gangfelt på hver side av rundkjøringen. Der det er to kjørefelt i tilfarten, innebærer gangfelt et fravik fra håndbok N100, som kanskje kan søkes løst trafiksikkert ved å sette av areal til en ekstra midtøy mellom de to kjørefeltene i tilfarten. Det må også sikres nok ubebygd areal utenfor byggegrenser til at det er fysisk plass til at rundkjøringen i fremtiden kan opparbeides med to kjørefelt ved behov. Både kollektivknutepunkt Sluppen og Byåstunnelen kan påvirke fremtidig behov, avhengig av løsningsvalg. Ubebygd "reserveareal" kan reguleres til torg, grønstruktur eller lignende offentlig formål som har en positiv kvalitet for allmennheten så lenge rundkjøringen blir liggende som i dag. Dette samsvarer også med innspill fra fylkeskommunen om å sikre plass til opparbeiding av rundkjøring i tråd med norm. Forslagsstiller er uenig i denne vurderingen og mener at den eksisterende rundkjøringa fungerer og at det ikke er behov for en utvidelse.

Opparbeidelse av rundkjøring ved påkjøringsrampe til E6 sørvest i planområdet er ikke sikret med rekkefølgekrav i planen. Dette er etterlyst av fylkeskommunen, Mobilitets- og Samferdselsenheten, Kommunalteknikk og Byplankontoret i tilbakemelding på komplett planforslag. Forslagsstiller argumenterer med at opparbeidelsen av rundkjøringen ikke er et behov som utløses av de trafikale konsekvensene fra planens utbyggingsområder, og at et slikt behov heller må sees i sammenheng med en eventuell etablering av Byåstunnelen. Hensikten med rundkjøringen er å gi bedre avvikling av venstresvingende trafikk til E6-rampa, samt bedre trafiksikkerhet for denne svingebevegelsen. Målet er bedre fremkommelighet for buss som skal kjøre i Sluppenvegen. Sluppenvegen har uansett behov for god bussbetjening som følge av byutviklinga, men kan også få en viktig rolle som ledd i et kollektivknutepunkt, avhengig av hvilket alternativ som velges mens man venter på at E6 legges i kulvert.



Figur 20 viser kryssløsning mellom Sluppenvegen og påkjøringsrampe mot E6 med rundkjøringsløsning.

Det er uklart om etablering av rundkjøringa og tilhørende senking av Sluppenvegen (for å tilfredsstille krav om maks 3% stigning) kan gjennomføres i fremtiden hvis felt BKB6 og BAA3 først

er bygd. Skråningsutslaget for vegen går tett på byggegrensa for BKB6 og BAA3 (se vedlagt plan- og profiltegnning), og Byplankontoret stiller spørsmål ved om man kan risikere å undergrave bygningsfundamentet for å etablere vegen. Geoteknisk stabilitet er også en utfordring i området. Byplankontoret vurderer at rundkjøringen bør opparbeides før BKB 6 eller at byggegrensen alternativt må trekkes lenger inn.

Forslagsstiller har i bestemmelse § 9.2.5 foreslått et krav om at før igangsettingstillatelse gis for BKB6 og BAA3 skal det dokumenteres at tiltak ikke er til hinder for senere realisering av kryssløsning og eventuell justering av Sluppenvegen. Byplankontoret er usikre på om dette er tilstrekkelig uten at vegløsningene rent faktisk besluttes og deretter prosjekteres. Dette er et kryss mellom kommunal veg, riksveg og europaveg. Det betyr strenge tekniske krav som skal godkjennes av flere vegmyndigheter, og det er behov for geoteknisk prosjektering. Byplankontoret foreslår ingen endringer på dette punktet nå, men anser det som klart at dette må det jobbes videre med. Byplankontoret forventer innspill fra samferdselsmyndigheter på dette.

Parkering

Bilparkering

Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning for bil i henhold til tabellen under. Dette er i tråd med KDP Sluppen.

| Pr 100 m ² BRA | Bilparkering | |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Boligbebyggelse | minimum 0,2 | maksimum 0,7 |
| Kontor | | maksimum 0,2 |
| Forretning, tjenesteyting | | maksimum 0,3 |
| Hotell | | maksimum 0,3 |

Bestemmelsene har også en øvre begrensning på 460 parkeringsplasser totalt for byggeformålene, unntatt eksisterende parkering i BKB5, (Alo-bygget). I tillegg åpner bestemmelsene for maksimalt 22 plasser med gateparkering i formålene f_SK1-f_SK3 i Lille Sluppenvegen.

Planen sikrer også at eksisterende og framtidige parkeringsplasser for BKB7 (E-verket) flyttes inn i parkeringssockel i B1, med unntak av HC og nyttekjøretøy. Dette er ikke av stor betydning for antallet parkeringsplasser, men er et godt grep for å gjøre f_GT9 til en bylivsgate fri for det meste av bilkjøring.

Byplankontoret mener det i utgangspunktet er positivt at de foreslåtte bilparkeringskravene per BRA er kombinert med en øvre begrensning av antallet, men at begrensningen som er foreslått

(460 plasser) i realiteten ikke utgjør en vesensforskjell fra makskravene per BRA ved skissert full utbygging. Fremtidige P-plasser for beboere og kunder må forventes å produsere flere bilturer per plass enn dagens bakkeparkeringer, som i stor grad brukes av ansatte som kjører 2 turer (til og fra arbeidsplassen). Byplankontoret mener derfor at øvre begrensning av antall P-plasser kunne vært strammet inn, for å i enda større grad bygge opp under lokal nullvekst i biltrafikken selv om antall personreiser til området forventes å øke betraktelig.

Antall bilparkeringsplasser som tillates lokalisert i BKB1 bør begrenses særskilt, da KDP angir atkomstvegen f_KV3 som "bylivsgate", hvor kjøring skal begrenses til nødvendig nyttekjøring. Byplankontoret anbefaler at f_KV3 ikke får større trafikkmengde enn 50 kjøretøy per døgn, og dermed utforming som avkjørsel ifølge Statens vegvesens håndbok N100. Det tilsier 10-15 P-plasser i dette feltet. En slik lav trafikkmengde vil være vanskelig å kombinere med det foreslåtte hotellet i BKB1. Dette må vurderes videre til sluttbehandling.

Bestemmelsene sikrer en utbyggingsrekkefølge der BKB3 og BKB4 er første byggetrinn, noe som vil være et viktig grep for å bygge ned deler av den største eksisterende overflateparkeringen innenfor planområdet tidlig. Dette kan bidra til at gode reisevaner etableres tidlig for de nye beboerne og arbeidstakerne innenfor planområdet, og bidra til å sannsynliggjøre trafikkframskrivingene i trafikkanalysen (vedlegg 19), som forutsetter noe reduksjon av biltrafikken. Det er viktig for kollektivtransportens fremkommelighet.

HC-parkering

Byplankontoret mener det er uheldig at antall HC-parkeringsplasser knyttes til antall øvrige parkeringsplasser slik kravet er formulert i bestemmelsene (5 % av totalt antall parkeringsplasser). Behovet for HC-parkering er uavhengig av hvor mye annen bilparkering som bygges, da brukerne i mindre grad kan velge alternative transportformer. KDP stiller ingen krav til HC-parkering. KPA stiller krav om det største tallet av 1 plass per 1500 m² BRA - og 5% av totalt antall parkeringsplasser. Følger man KPA kreves det minimum 108 parkeringsplasser for HC, mens bestemmelsene i planforslaget sikrer kun maksimalt 25 (siden det totale antallet er begrenset av maksimalt antall ordinære plasser). Byplankontoret mener derfor at HC-parkering bør sikres bedre, gjerne med et minimumstall som knyttes til BRA heller enn som en andel knyttet til mengden øvrig parkering.

Forslagsstiller argumenterer med at KDP Sluppen ikke eksplisitt nevner HC-parkering, og at med et lavt antall ordinære P-plasser i planforslaget vil KPAs krav til HC-parkering utgjøre en stor prosentandel av plassene, som ikke gjenspeiler behovet og betyr tomme plasser. Byplankontoret mener det må sikres en minimumsandel HC-plasser.

Bestemmelsene sikrer minimum fri høyde på 2,4 meter i mobilitetsanleggene. KPA § 14.5.2 har som retningslinje at fri høyde bør være 2,6 m. Ifølge Norges Handicapforbund er det behov for en utendørs P-plass for opphøyde biler i tillegg, dersom parkeringsanlegg har lavere fri høyde enn 2,6 meter.

Sykkelparkering for næring

Sykkelparkering for bolig er i tråd med KDP, men for kontor og forretning, næring og tjenesteyting foreslås betydelig lavere krav enn i KDP og KPA.

| | Planforslag | KDP | KPA |
|---|-------------|-----------|--------------------------------|
| Boligbebyggelse per 100 m² BRA | minimum 3 | minimum 3 | minimum 3 / 1,5 per boenhet |
| Forretning per 100 m² BRA | minimum 1 | minimum 3 | minimum 3 |
| Kontor per 100 m² BRA | minimum 1 | minimum 3 | minimum 2,5 |
| Privat tjenesteyting per 100 m² BRA | minimum 1 | minimum 3 | minimum 3 |

Dette gjør at planen stiller krav om minimum 2883 sykkelparkeringsplasser innenfor byggeformålene, dersom all BRA utnyttes maksimalt. Antagelig kommer det også noen sykkelparkeringer i møbleringssoner i samferdselsformål, men planen sikrer 1800 færre sykkelparkeringsplasser enn det KDP-kravene minimum skulle tilsi ved full utbygging.

Forslagsstiller mener at kravet i KPA og KDP er for høyt i forhold til behovet, og argumenterer for at areal avsatt til sykkelparkering utendørs vil gå på bekostning av andre kvaliteter og at mer sykkelparkering innendørs vil medføre bygging av mer kjellerareal med et tilsvarende høyere klimagassutslipp.

Byplankontoret anbefaler ikke å redusere krav om antall sykkelparkeringsplasser i forhold til KDP, særlig med tanke på at Sluppen har en beliggenhet som enkelt kan nås av mange med sykkel. Den planlagte transformasjonen av området forventes å bidra til at flere av både eksisterende og nye brukere av Sluppen velger sykkel til daglige gjøremål og det må derfor dimensjoneres med at behovet for sykkelparkering kommer til å øke i framtida. For å redusere klimagassutslippene fra utbygging av kjellerareal monner det mye mer å redusere tillatt antall bilparkeringsplasser, som krever vesentlig mer areal per plass og mer manøvreringsareal.

Bestemmelsene sikrer at sykkelparkeringen legges i nærheten av hovedinnganger eller tilsvarende målpunkt. Det er positivt at det sikres at halvparten av sykkelparkeringen skal være innvendig i bygg eller med overbygning og at minst 15 % av sykkelparkeringsplassene skal være for sykkelvogner/lastesykler. Det foreslås sambruk mellom sykkelparkeringsplasser mellom bolig og kontor. Byplankontoret er i utgangspunktet positiv til sambruk, men er usikre på hvor praktisk det blir for beboere og ansatte, og ser størst potensial i sambruk av gjesteparkeringsplasser. Fordi foreslått parkeringskrav for sykler for kontor, forretning og tjenesteyting allerede er lavere enn i KDP er Byplankontoret skeptisk til tiltak som reduserer antallet sykkelparkeringsplasser ytterligere. Dersom man vil spare areal og oppfordre til bærekraftige reisevalg er det mer effektivt med tiltak som gjør det mulig å redusere og sambruke parkeringsplasser for bil.

Renovasjon

Renovasjon innenfor planområdet skal løses med stasjonært avfallssug og returpunkt.

Det er satt av plass til avfallsterminal innenfor ABA1 som ligger med god tilgang fra Leirfossvegen. Dette er vurdert som en god plassering, der man samordner lignende funksjoner med varmesentralen som skal videreføres. Plasseringen av terminalen avhenger av at eksisterende LPG-tank for varmesentralen (#6) fjernes og erstattes av en annen løsning. Tidspunkt for dette er usikkert. Det har i prosessen vært dialog mellom forslagsstiller og forslagsstiller på nabetomt i nordøst med pågående regulering (Bratsbergvegen 23, 25 og 27 og Sluppenvegen 2) og det er avklart at det også skal reguleres mulighet for avfallsterminal innenfor denne planen, for å gi en fleksibilitet i forhold til tidspunkt for opparbeiding. Eksakt plassering må vurderes senere i samråd med Trondheim kommune.

Fram til stasjonært avfallssug er i drift, foreslås det en midlertidig renovasjonsløsning med nedgravde containere for inntil 160 boenheter totalt innenfor planområdet, noe som tilsvarer alle boenheter i første byggetrinn (BKB3). Enhet for Kommunalteknikk, har gjennom hele prosessen påpekt at dette er for mange, og setter et tak på maksimalt 60 boenheter på midlertidig løsning. Byplankontoret ser at det kan være hensiktsmessig å avvente etablering av avfallssug inntil boliger i B1/B2 kommer på plass, i en såpass stor transformasjon som i denne planen.

Rekkefølgekrav i KDP

Sluppen er i dag et område med mye støy fra E6, med deponi, store asfaltflater og overflateparkering, og det er et omfattende arbeid å bygge om området til å bli en fungerende sentrumsbydel. I kommunedelplan for Sluppen er det vurdert hvilke tiltak som er nødvendige for å få til en god transformasjon av bydelen.

Når detaljplanen blir vedtatt, vil den gjelde foran KDP Sluppen for dette området. Det er derfor avgjørende at alt som må sikres fra KDP tas med i planen, og at veiledende føringer fra KDP gjøres gjeldende gjennom planen. Planforslaget avviker fra noen av rekkefølgekravene for de aktuelle delområdene i KDP, og Byplankontoret mener det er avgjørende for byutviklingen for Sluppen at alle relevante rekkefølgekrav for delområdene innenfor planen tas inn i alle reguleringsplaner som behandles innenfor planavgrensningen i KDP. Under følger en oversikt over rekkefølgekrav i kommunedelplanen som omfatter de delområdene (3, 6 og 7) som planområdet berører:

| Rekkefølgekrav i KDP | Delområde | Rekkefølgekrav i planen | Byplankontorets vurdering |
|------------------------|---------------------|---|--|
| 3.1 Skolekapasitet | Alle | | OK. Sikret gjennom §8.14 |
| 3.2 Grønnstruktur G1 | Delområde 3 og 6 | Rekkefølgekrav for ferdigattest felt BKB1 og BKB2 | OK å avvente til felt på deponi opparbeides |
| 3.4 Turdrag Smidalen - | Delområde 4, 5 og 7 | Opparbeiding av turveg o_TV1 og | OK. Forbindelse over Leirfossvegen forutsettes |

| | | | |
|--|---------------------------------------|---|---|
| Fossegrenda | | o_TV2 før ferdigattest for boliger i B1 og B2 | opparbeidet i tråd med KDP § 3.4 i forbindelse med sikringstiltakene i Smidalen |
| 3.5 Turdrag Smidalen - Fredlydalen | Delområde 3, 4 og 7 | Opparbeiding av turveg o_TV1 og o_TV2 før ferdigattest for boliger i B1 og B2, og opparbeiding av felt G1 for felt BKB1, BBKB2 og BKB3. | OK |
| §3.8 Opparbeidelse av torg | Bestemmelsesområde #3 - Sentrumskerne | Ikke sikret. Fredlytorget er ikke offentlig. | Bør sikres med rekkefølgekrav. |
| §3.10 Opparbeidelse Sluppenvegen | Delområde 3, 4 og 7 | Ikke sikret. | Bør sikres med rekkefølgekrav. |
| §3.11 Opparbeidelse Bratsbergvegen | Bestemmelsesområde #3 | Ikke sikret. | Bør sikres med rekkefølgekrav. |
| §3.13 Stabiliserende tiltak Nidarvoll kvikkleiresone | Delområde 4, 5 og 7 | Ikke sikret | OK. Nye geotekniske vurderinger sier at bygging i B1 og B2 kan løses uten stabiliserende tiltak i Smidalen. Det gir mening å utsette dette rekkefølgekravet til detaljregulering innenfor delområde 4 og 5. |
| §3.14 Opparbeidelse Smidalen G2 og G3 | Delområde 4 og 7 | | Restaurering av Smidalen må gjøres etter at stabiliserende tiltak er utført. Planen sikrer opparbeidelse av G1 og G2 innenfor hensynssonen. |

| | | | |
|---------------------------|----------------|---------|----|
| §3.16 Uteoppholdsareal | All bebyggelse | Sikret. | OK |
|---------------------------|----------------|---------|----|

Som tabellen viser er det flere viktige rekkefølgekrav (markert i rødt) fra KDP Sluppen som forslagsstiller ikke har videreført i planforslaget. Byplankontoret mener det er helt vesentlig at disse sikres gjennom planen. Dette er den første reguleringsplanen innenfor KDP-området og dekker en stor del av arealet. De samme rekkefølgekravene vil også bli tatt inn i alle påfølgende reguleringsplaner for å sikre at disse nødvendige forutsetningene for byutvikling blir opparbeidet i takt med området.

Dette har vært et tema under hele planprosessen, men forslagsstiller har ikke ønsket å ta inn rekkefølgekrav om offentlig torg, opparbeidelse av Bratsbergvegen og Sluppenvegen. Forslagsstiller viser til retningslinje under §3 i KDP der det påpekes at *“Dersom det igangsettes detaljreguleringer på tvers av delområder kan det gjøres en vurdering av hvilke rekkefølgekrav som skal følge detaljplanen for å ivareta intensjonen bak rekkefølgekravet.”*

I behandlingen av planforslaget har Byplankontoret sett det som hensiktsmessig å ikke ta inn rekkefølgekrav §3.13 og §3.14 (markert i oransje i tabellen over), da dette gjelder en omfattende planering og gjenoppbygging av rekreasjons- og grøntarealet i Smidalen. Forslagsstiller har lagt fram dokumentasjon på at den geotekniske sikringen ikke er nødvendig for å gjennomføre byggingen av Sluplunden (B1 og B2). Byplankontoret støtter denne vurderingen og mener at geoteknisk stabilisering og restaurering kan stilles som rekkefølgekrav til ny bebyggelse innenfor delområde 4 og 5 - der dette likevel vil være en nødvendig forutsetning for å bygge. Fordelen med å avvike fra dette rekkefølgekravet er at man unngår å sette i gang en omfattende anleggsfase som vil stenge deler av området i lang tid, og som det vil ta lang tid å restaurere. Det vurderes som viktigere at Smidalen beholder sin nåværende naturkvalitet for nye og eksisterende beboere, fram til geoteknisk sikring er nødvendig.

Rekkefølgekrav er ikke finansieringskrav i seg selv, men krav om hva som må være på plass før noe annet. Opparbeidningen av området kan eventuelt gjøres gjennom en avtale mellom de aktuelle aktører innenfor avgrensningen i KDP.



Figur 21: Illustrasjon som viser hvilke områder som er sikret opparbeidet gjennom rekkefølgekrav stilt i planforslaget. Rød farge angir det som sikres opparbeidet gjennom de ulike feltene, mens resten ikke er sikret opparbeidelse i planforslaget slik det foreligger.

Sluppenvegen

Når det gjelder opparbeidelse av Sluppenvegen og Bratsbergvegen er dette to helt sentrale gater innenfor KDP-avgrensningen. Sluppenvegen er hovedgata gjennom Sluppen og skal opparbeides som en bygate ifølge KDP med tilhørende kvalitetsprogram. §3.10 i KDP stiller krav om at Sluppenvegen, inklusive ny gang- og sykkelløsning, skal være opparbeidet før ny bebyggelse kan tas i bruk innenfor delområde 3, 4 og 7. Planavgrensningen omfatter store deler av delområde 3 og 7, og deler av delområde 7 er allerede opparbeidet gjennom detaljplan for Sluppenvegen 5-25, vedtatt 16.06.2011. Det foreliggende planforslaget er også en av de største detaljplanene som kommer innenfor KDP.

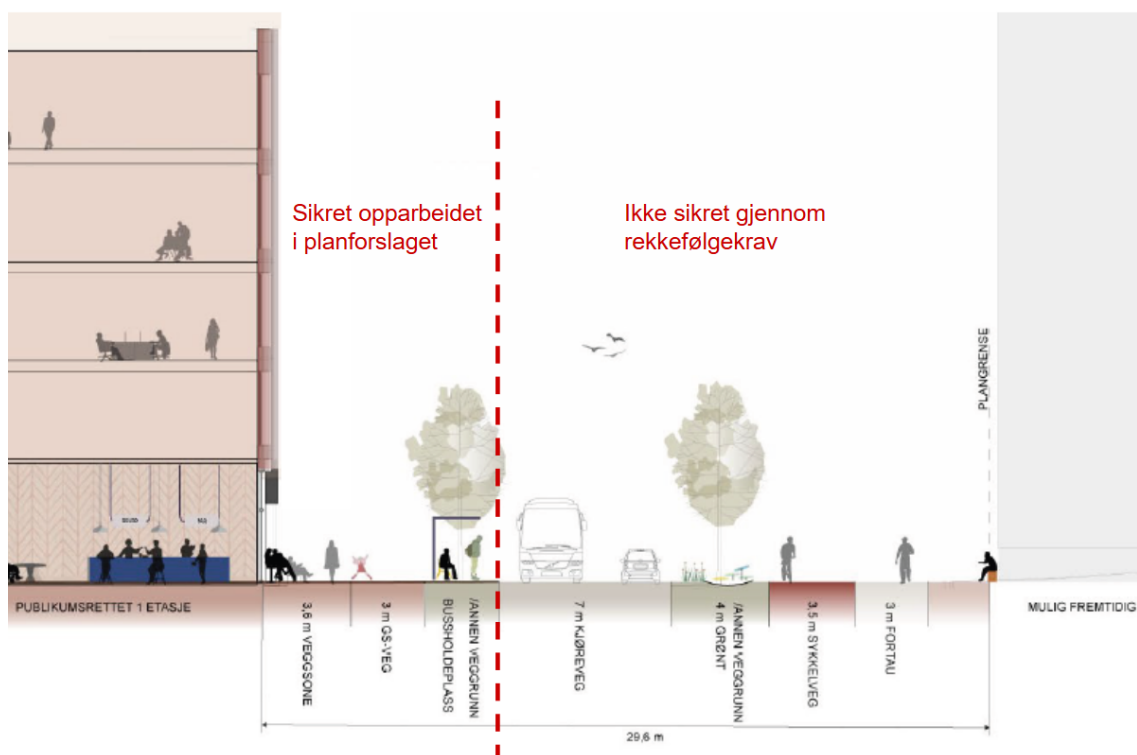
Sluppen ligger sentralt i byen og har gode forutsetninger for grønn mobilitet, men ligger også tett på bilvegnettet, noe som i dag gjør det enkelt å velge bilen. Flere boliger og arbeidsplasser på Sluppen vil være et positivt bidrag til nullvekstmålet så lenge tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel utvikles samtidig. Det er viktig å etablere gode reisevaner tidlig, og det er derfor avgjørende at Sluppenvegen opparbeides i tråd med kvalitetsprogrammet for å ivareta gode løsninger for gående, syklende og kollektivtilbud, for framtidige beboere og arbeidstakere i området. Gang- og sykkeltilbudet langs Sluppenvegen knytter sammen de forskjellige områdene, og gir forbindelse til videre gang- og sykkeltilbud i ulike retninger. Dersom dette ikke sikres i

planen nå, er det fare for at mange vil fortsette å benytte bil for å komme seg til og fra Sluppen, noe som vil være i strid med nullvekstmålet og Trondheim kommunes mål om 20 % reduksjon i personbiltrafikken. Det er også viktig for bymiljøet og bokvaliteten internt i området at det sikres en transformasjon fra vei til bygate.

KDP er vedtatt med rekkefølgekrav som er nødvendige for å opparbeide et sammenhengende transportnett som skal bidra til miljøvennlige reiser og minst mulig biltrafikk. I lys av størrelsen på denne planen, og utnyttelsen den åpner for, anser vi dette som nødvendig infrastruktur for områdene. Alternativet er at Sluppenvegen forblir uten gode gang-, sykkel- og kollektivløsninger, uten beplantning og gode oppholds-kvaliteter i uoverskuelig framtid, og uten infrastrukturen som er helt nødvendig i transformasjonen av Sluppenområdet. Den midlertidige perioden kan potensielt bli veldig lang, og barn kan risikere å måtte gå hele skoleløpet på en infrastruktur preget av midlertidige løsninger.

Forslagsstiller mener at Sluppenvegen bør opparbeides i takt med eiendommene langs veien, og har levert et notat (vedlegg 22) om midlertidige forbedringer av Sluppenvegen. Byplankontoret anser gjennomføring av Sluppenvegen som løsbart og viktig for at området skal kunne fungere før transformasjonen fullføres etter svært mange år. Det er noen avkjørsler der man trolig må akseptere midlertidige løsninger, men i hovedsak bør Sluppenvegen opparbeides i tråd med kvalitetsprogrammet for Sluppen og planen her.

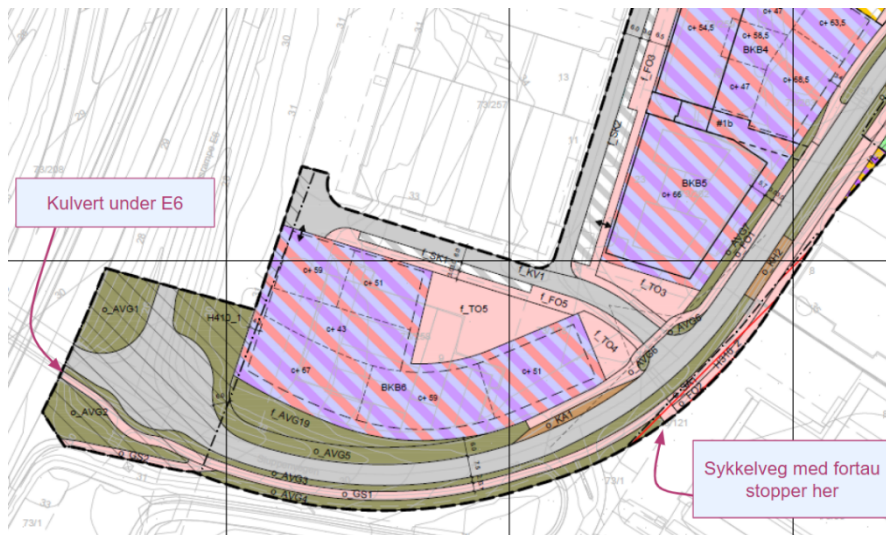
Byplankontoret anbefaler at rekkefølgekravet om Sluppenvegen videreføres i denne planen, og i alle påfølgende planer innenfor delområde 3, 4 og 7, og foreslår et vedtakspunkt om å ta inn rekkefølgekravet.



Figur 22: Snitt som viser Sluppenvegen med hvilke deler av Sluppenvegen som er sikret gjennom rekkefølgekrav. Se figur 21 for plantegning som viser dette for hele Sluppenvegen.

Sykkelveg med fortau helt fram til kulvert i Sluppenvegen

I planforslaget er det tegnet separert sykkelveg med fortau langs sørsiden av Sluppenvegen, frem til ca. krysset med Lille Sluppenvegen (f_KV1). Videre vestover er det tegnet blandet gang- og sykkelveg mot kulverten under E6. I dagens situasjon er det gang- og sykkelveg gjennom kulverten. Byplankontoret er enig med forslagsstiller i at fremtidig utvidelse til sykkelveg med fortau i E6-kulverten bør utsettes til kulverten skal bygges om, og at det i mellomtiden er hensiktsmessig å legge et systemskifte for sykkel omtrent ved kryssområdet ved Lille Sluppenvegen, slik at det ikke er systemskifte der det sykles i stor fart helt nede ved den trange og mørke kulverten.



Figur 23 viser overgangen fra utforming med sykkelveg med fortau til blandet gang- og sykkelssystem vest i planområdet, ned mot eksisterende kulvert under E6.

Likevel mener Byplankontoret at fremtidig situasjon med sykkelveg med fortau fram til kulverten må reguleres inn i plankartet. Årsaken er at det kan ha konsekvenser for høyder og terrengtilpasning, og dermed arealbeslag i forbindelse med opparbeidelse av Sluppenvegen. Det er viktig at det reguleres en løsning som sikrer gjennomførbarhet for fremtidssituasjonen.

Det er mulig å spesifisere rekkefølgekrav om ulike opparbeidelse ved at delstrekninger av gang- og sykkelanleggene deles opp i ulike felt der hvor systemskiftet skal skje i midlertidig situasjon.

Bratsbergvegen

§ 3.11 i KDP for Sluppen stiller krav om at Bratsbergvegen skal være opparbeidet som bygate langs delområde 6 og 7, ifølge § 6 og kvalitetsprogrammet, før ny bebyggelse innenfor bestemmelsesområde #3 (sentrumskjerne) kan tas i bruk. Foreslått bebyggelse i BKB1 ligger innenfor #3, og Byplankontoret mener derfor at opparbeidelse av Bratsbergvegen må sikres gjennom rekkefølgekrav for dette feltet. Dette rekkefølgekravet vil også bli stilt til andre planer innenfor bestemmelsesområde #3.

Rekkefølgekrav i Bratsbergvegen har vært en uenighet mellom forslagsstiller og Byplankontoret i planprosessen. Forslagsstiller argumenterer med at dette må bli et tema i andre, senere prosesser og at tiltak i Bratsbergvegen ikke skal inngå i planforslaget. Forslagsstiller påpeker også at trafikksikkerhetstiltak i Bratsbergvegen burde vært en del av kommunens egen plan for regulering av Fredlybekken nedre del, Sluppen (r20230007). Byplankontoret forholder seg til KDP

for området og mener at en oppgradering av gata er godt begrunnet og vedtatt som et nødvendig rekkefølgekrav gjennom KDP.

Dersom Bratsbergvegen ikke sikres opparbeidet som bygata i denne planen, kan det ta lang tid før man får gjort noe med de trafikale utfordringene som gata har i dag. Dette vil få større negative konsekvenser når det kommer mange nye beboere i området, som også har målpunkt på tvers av gata. Kryssing av Bratsbergvegen er allerede utfordrende for funksjonsfriske voksne. Med tanke på barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelse er det behov for tiltak når det skal introduseres boliger på sørsiden av Bratsbergvegen. I dagens skolekrets er det ingen boliger på Sluppen som må krysse denne delen av Bratsbergvegen for å komme til skolen, men denne planen og naboplaner vil utløse behovet for en slik trafiksikker kryssing.

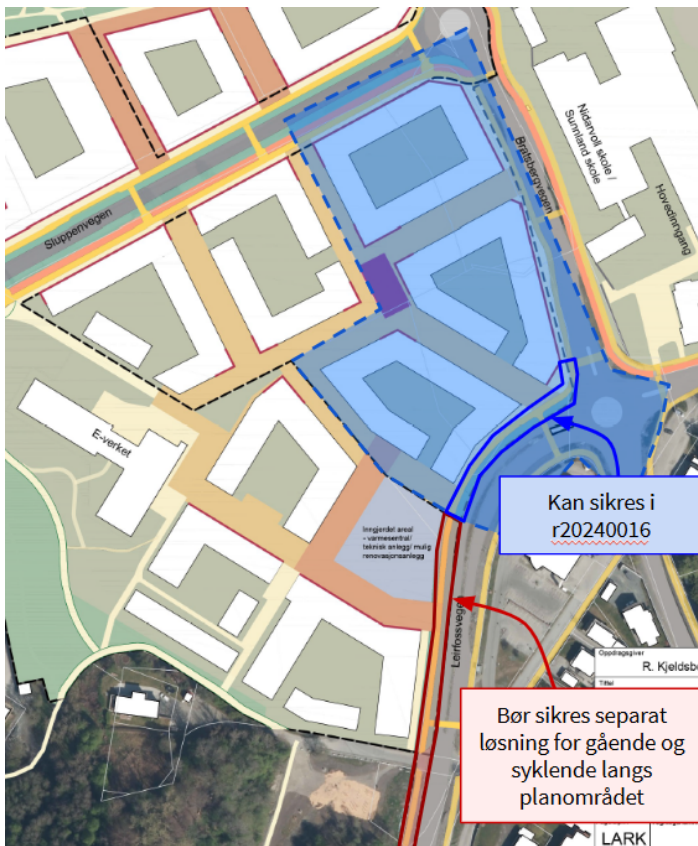
Foreslåtte tiltak i trafiksikkerhetsrapporten som følger planen er signalregulering, opphøyning, fartsdemping og intensivbelysning, men ingen av disse er sikret gjennom planen.

Andre rekkefølgekrav

Gang- og sykkelveg langs Leirfossvegen

Planforslaget viser løsning med gang- og sykkelveg langs Leirfossvegen forbi planområdet og litt sørover mot kollektivholdeplass på vestsiden av vegen. Gjennom planprosessen har kommunen spilt inn at dette ikke er en tilstrekkelig løsning for beboere i B1 og B2 som skal ut på hovedvegnettet for sykkel eller opp mot Nidarvoll skole. Det er behov for separert sykkelveg med fortau forbi planområdet, og dette må reguleres og sikres med rekkefølgekrav.

Forslagsstiller er uenig i dette og mener det er tilstrekkelig å sette av nok areal. Det argumenteres med at det ikke er hensiktsmessig å bygge sykkelvegen, da det bare gjelder en liten del av strekningen, og at hele strekningen bør planlegges og igangsettes av vegeier. Byplankontoret mener at dersom sykkelveg med fortau sikres med rekkefølgekrav og opparbeides langs planområdet, samt langs planområdet i tilgrensende, pågående plan i nord (r20240016) vil det bli et sammenhengende tilbud langs Leirfossvegen hele vegen fra planområdet og opp mot kryssing ved Nidarvoll skole. Dette vil gi en viktig og trygg kobling for alle nye beboere i planområdet opp til sykkelnettet i Bratsbergvegen og Nidarvoll skole.



Figur 24: Overordnet situasjonsplan som viser hvor Byplankontoret mener det bør opparbeides et separat tilbud langs Leirfossvegen og hvordan dette bør sikres i de to pågående planene langs veien.

Utforming av Leirfossvegen

Byplankontoret og Mobilitet- og samferdselsenheten har gjennom prosessen spilt inn at holdeplass på østsiden av Leirfossvegen bør innlemmes i planområdet og bør bygges om til kantstopp, noe som bør sikres med rekkefølgekrav. Forslagsstiller har ikke imøtekommet dette og argumenterer for at dagens løsning fungerer, etter dialog med AtB. Hensikten med kantstopp er å gi buss prioritet foran biltrafikk, samt å oppgradere standarden til holdeplassen når det nå blir mange flere brukere.

Det mangler også rekkefølgekrav om opparbeidelse av krysningspunkt over Leirfossvegen øst for B1. Det er et opphøyd gangfelt der i dag, men det vil bli være behov for tilpasninger når bussholdeplassen flyttes og grøntrabatten istandsettes, derfor anbefaler Byplankontoret at også dette tas inn som et rekkefølgekrav i planen.

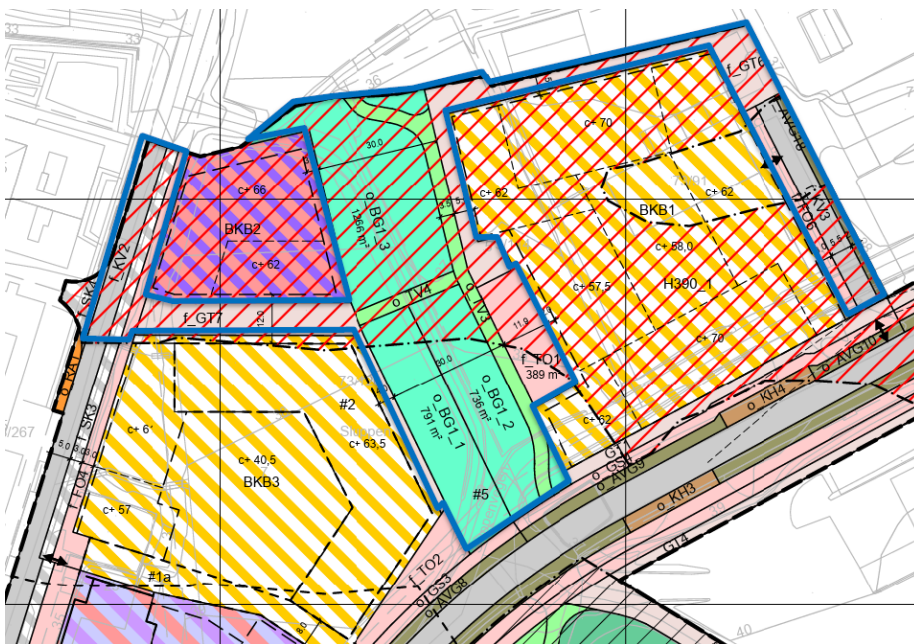
Det er også påpekt at det mangler åpning i midtdeler i Leirfossvegen der den nye avkjørselen plasseres. Dette må reguleres inn i plankartet og sikres med rekkefølgekrav. Det er enighet med forslagsstiller om at dette gjøres til sluttbehandling.

Deponi

I planbestemmelsene § 8.19.7 (overvåking av deponigass) og § 8.19.8 (hydrogeologisk overvåking) settes det krav til overvåking. De økonomiske konsekvensene for kommunen og risiko knyttet til ansvarsforhold er ikke belyst i saken, og kan ikke bestemmes i en reguleringsplan.

Sikring av overvåkning og kontroll i ettertid inngår ikke i kommunens ansvarsområde i dag og krever ressurser. De økonomiske konsekvensene av dette er ikke utredet og det eksisterer ikke et politisk vedtak på at kommunen skal ta på seg et slikt ansvar i dag. I bystyrets behandling av detaljregulering av Haakon VII gate 25 (29.01.2026), ble en tilsvarende ansvarsavklaring politisk behandlet. Forslagsstiller foreslår at dette kan løses med tilsvarende prinsipp.

Gassproduserende masser skal fjernes under boligbebyggelse, samt under bebyggelse til hotell, tjenesteyting, forretning og kontor innenfor feltene BKB1 (BAA4), BKB2 og BKB3 (BAA2), men ikke under arealene innenfor blå strek i figur 25. Dette er en mindre helhetlig løsning som gjør etterdrift og kontroll mer komplisert og kostnadskrevenne enn om deponimassene fjernes i sin helhet. En grundig kost/nytte vurdering av en helhetlig løsning med å fjerne massene mot å la deler av massene ligge igjen er ikke gjennomført.



Figur 25 viser arealer innenfor blå strek der det ikke er planlagt fjerning av deponimassene. Rød skravur viser deponiutstrekning innenfor planområdet.

4. Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Mobilitets- og samferdsensenheten (MoS) mener at det må stilles rekkefølgekrav om etablering av sykkelveg med fortau langs Sluppenvegen helt frem til kulverten under E6. Byplankontoret er enig i at løsningen må reguleres, men at det ikke trengs rekkefølgekrav om opparbeidelse av separat løsning lenger vest enn ca. ved Lille Sluppenvegen (f_KV1).

MoS mener også at bredden på forbindelse i #1a mellom BKB3 og BKB4 må økes for å oppnå universell utforming. Byplankontoret er enig i at det hadde vært en fordel, men mener arealbeslaget på 30 meter bredde og 60 meter lengde ville krevd for mye areal som kunne blitt brukt til bebyggelse og bakgård. Det er sikret universell utforming nord for BKB3, som medfører en omveg, men Byplankontoret vurderer at det ikke er nok målpunkt på tvers av kvartalet til at det er nødvendig med en universelt utformet kobling gjennom kvartalet.

I tilbakemelding fra Klima- og miljøenheten har det vært oppfordret til å sikre flate, grønne tak, med tilstrekkelig jordoverdekning for å bidra til blågrønn faktor og overvannshåndtering.

Byplankontoret er enig i at blågrønne tak er viktig i dette området, men det er flere hensyn som må tas og forslagsstillers intensjon om en blanding av formede tak og flate tak støttes, noe som vil bidra til en variasjon i utformingen av bebyggelsen. Samtidig er det viktig at de takene som er flate får en funksjon som blågrønne og det oppfordres til at dette sikres i bestemmelsene.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Planforslaget viser en transformasjon av bydelen til en flerfunksjonell bydel med flere tilbud til beboere i nærområdet enn i dag. Det settes av plass til en barnehage, flere parker og torg, og møteplasser for naboer i bakgårder og felles innendørs oppholdsareal. Den grønne koblingen mellom Smidalen og Fredlybekken er særlig viktig for lokalmiljøet. Det legges opp til flere gang- og sykkelvennlige gater, men gang- og sykkeltilbud i Sluppenvegen og Leirfossvegen mangler som nevnt rekkefølgekrav. Midlertidige løsninger over lang tid vil ikke være positivt for gående og syklende.

Det legges opp til flere snarveger og koblinger i #1a-d, men disse er ikke sikret universelt utformet. HC-parkering er heller ikke tilstrekkelig sikret.

Leilighetssammensetningen åpner for flere små leiligheter enn i overordnet plan, noe som vil være negativt for befolkningssammensetningen i området. Samtidig sikres det plass til rekkehus, det settes av mer innendørs oppholdsareal enn i overordnet plan og minstestørrelsen på leilighetene begrenses til 35 m², samtidig som det ikke tillates ettromsleiligheter.

6. Konsekvenser for næring

Detaljplanen berører arealer som i dag er brukt til ulike næringsbebyggelse: både lager, kontor og annen type næring med behov for større arealer. De har god tilknytning til E6. Området ligger i den sørlige enden av kunnskapsaksen, og har nokså god tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange. Detaljplanen vil føre til en transformasjon av næringsarealene til en bystruktur som i hovedsak blir bestående av bolig, kontor, tjenesteyting og forretning i tråd med overordnet plan for området. Dette medfører at flere av de eksisterende virksomhetene må flytte, særlig de som har et større areal- og transportkrevende behov. På Sluppen som helhet er mange slike virksomheter utenfor dette planområdet. I planen her reguleres mange kontor- og parkeringsarealer, men også noen arealkrevende virksomheter som i dag holder til i felt B1, BKB1 og BKB 6.

Det er avklart i overordnede planer at arealene skal transformeres. En følge av dette er at arealkrevende virksomheter må flytte ut. Med utgangspunkt i KDP Sluppen, er det fortsatt Byplankontorets vurdering at det er riktig å transformere bydelen. Beliggenheten og tilgjengeligheten er svært god for nye boliger og arbeidsplasser. Byplankontoret vurderer derfor at planforslaget følger opp prinsippene om rett virksomhet på rett sted.

Det er et viktig premiss at arbeidsintensive virksomheter etableres der det er god regional og lokal kollektivtilgjengelighet, og at det er lett å gå eller sykle til disse stedene, også kalt "A-områder". Det er et mål at privatbilen ikke er et foretrukket framkomstmiddel.

Det er positivt at detaljplanen åpner for å etablere store mengder kontorarealer. I likhet med den nye bebyggelsen i, og ved, deler av planområdet i dag. Dette kan bidra til å styrke opp om kunnskapsaksen, og målsettingen om at Trondheim skal ha et anerkjent teknologi- og kunnskapsmiljø, og samtidig være en bærekraftig by, der konsentrasjonen av universitet,

høyskole og kunnskapsintensivt næringsliv skal ligge i aksene som brer seg fra Sluppen i sør til Nyhavna i nord. Arbeidsplassintensive virksomheter (som kontor) her, er i tråd med temakart for rett virksomhet på rett sted i KPA.

Dersom tiltak som har en hensikt om å sikre at Sluppen blir godt tilgjengelig via gange, sykkel eller kollektiv, ikke sikres opparbeidet gjennom rekkefølgekrav, kan det føre til at Sluppen ikke blir like godt egnet som et "A-område". Dette kan også gi negative konsekvenser for å nå nullvekstmålet, og for Sluppen som arbeidssted og lokalisering av virksomheter med mange tilreisende hver dag. Derfor er det viktig med rekkefølgekrav for infrastruktur, kanskje særlig for Sluppenvegen, som diskutert i eget avsnitt. Det er også viktig at parkeringsdekningen blir lav nok slik at attraktiviteten for bil ikke blir for høy, som diskutert i eget avsnitt. Dette gjelder særlig på grunn av nærheten til E6.

Planforslaget åpner fremdeles for annen næring som er noe mer plasskrevende. Det åpnes for å etablere 5 000 m² BRA "lager og annen næringsvirksomhet" i BAA4 (under grunnen). Ifølge planbeskrivelsen (s. 29) er disse arealene tenkt for næring uten dagslyskrav, f.eks. mindre produksjonslokaler eller håndverksvirksomhet, eller lager. 5 000 m² er relativt store arealer som kan benyttes til næringsvirksomhet, uten at bestemmelsene spesifiserer hva som tillates. Byplankontoret vurderer det som positivt at muligheten ligger i planforslaget av hensyn til næringsareal og arealutnyttelse under grunnen.

Når det gjelder mindre arealkrevende næring, kontor og tjenesteyting, åpner KDP Sluppen for forretning, hotell, bevertning, kontor, annen besøks- og arbeidsintensiv næring og omlandsbasert tjenesteyting. Planforslaget er i samsvar med dette.

I forbindelse med KDP Sluppen ble det gjennomført handelsanalyse, som beskriver hvor store mengder BRA forretning for detaljhandel og dagligvare som bør plasseres innenfor KDPs planområde. Den vurderer hvor mye forretningsareal som kan etableres på Sluppen, uten at Sluppen blir en konkurrent med Midtbyen, se også eget avsnitt om forretning.

Totalt åpner detaljplanen for at 76 250 m² BRA kan fordeles på underformål som tilhører næringsbebyggelse (hotell, kontor og næring/lager). Tjenesteyting og forretning kommer i tillegg.

Forskrift om konsekvensutredninger (KU) sier at planer og tiltak der næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med bruksareal over 15 000 m² BRA utløser krav om planprogram og konsekvensutredning. Unntaket er dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan. Ved oppstart av denne detaljplanen, vurderte Byplankontoret unntaket som oppfylt gjennom KDP Sluppen. Forretning omfattes av det samme punktet i KU-forskriften ifølge veilederen, og handelsanalysen fra KDP Sluppen er konkret på forholdene som har betydning for handel.

Videre anses planforslaget her tilstrekkelig utredet ellers; Trafikkanalysen beskriver planens konsekvenser for overordnet veinett, tilgjengelighet for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Den beskriver til en viss grad hvordan detaljplanen bidrar til å oppfylle nullvekstmålet. Planforslaget vurderes også å være rett virksomhet på rett sted.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Naturverdier og vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12

Planområdet er i stor grad preget av bebyggelse og harde flater, med unntak av gatetrær langs Lille Sluppenvegen og Sluppenvegen, parkanlegget rundt E-verket og grønnstruktur i Smidalen. Det er få registreringer i naturbasekartet innenfor planområdet, men det er registrert gråsisik (LC) i Sluppenvegen ved treklynge øst for Sluppenvegen 25 og noen registreringer av stær og tjeld i parkområdet rundt E-verket. Planområdet ligger nært Smidalen og Nidelvkorridoren som har mange viktige naturkvaliteter. Det vises til planbeskrivelsen kap. 3.5 om naturverdier for noe mer redegjørelse. Kunnskapsgrunnlaget for natur i området anses som tilstrekkelig (§ 8).

Planforslaget foreslår bebyggelse som vil medføre at eksisterende trerekker langs Sluppenvegen og Lille Sluppenvegen delvis vil måtte fjernes. Det er sikret at det etableres nye gatetrær langs Sluppenvegen og at eksisterende trær skal tilstrebes bevart/reetableres der det er praktisk mulig (§5.2.8). Opparbeidningen av grønnstruktur som forbinder Smidalen og Fredlybekken utgjør en viktig kobling av grøntområder og sikring av jordoverdekning og vegetasjon i bakgårder gjør at området vil framstå mer grønt enn i dag, men vil også trolig føre til et økt antall brukere av grønnstrukturen i Smidalen og Nidelvkorridoren. Disse effektene anses der natur berøres (gatetrær) anses som tilstrekkelig klare (§ 8).

De berørte artene er omfattet av denne planen. Andre nærstående planer anses i hovedsak positive for naturmangfoldet, slik som kommunens planer om reetablering av Fredlybekken øvre del rett nord for planområdet. Det anses derfor ikke å være en ytterligere større samlet belastning på naturmangfoldet utover planen her (§ 10).

Kunnskapsgrunnlaget anses klart nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse (§ 9).

Det er sikret avbøtende tiltak ved reetablering av gatetrær. Tilnærmingen til naturmangfoldet vurderes å være forsvarlig etter kravet til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12). Disse tiltakene vil bæres av den som bygger (§ 11).

Klimanorm for Sluppen

KDP Sluppen er vedtatt som et nullutslippsområde. For å følge opp dette i reguleringsplaner ble Klimanorm for Sluppen utviklet. Klimanormen er et verktøy med ulike kriterier som gir en vurdering av klimaambisjonen til en reguleringsplan. Den gir 5 poeng hvis man stiller klimakrav i reguleringsplanen tilsvarende best kjente praksis, og 0 poeng hvis man ikke sikrer høyere klimakrav enn minstekravene i overordnede planer og gjeldende lover og forskrifter. Klimanormen er fleksibel, sånn at man kan ha høye ambisjoner for enkelte tema, og lavere for andre, men samtidig få en høy nok samlet poengsum. KDP Sluppen stiller krav om å dokumentere klimavirkningen med klimanormen, og har retningslinje om at samlet score bør være over 3 poeng.

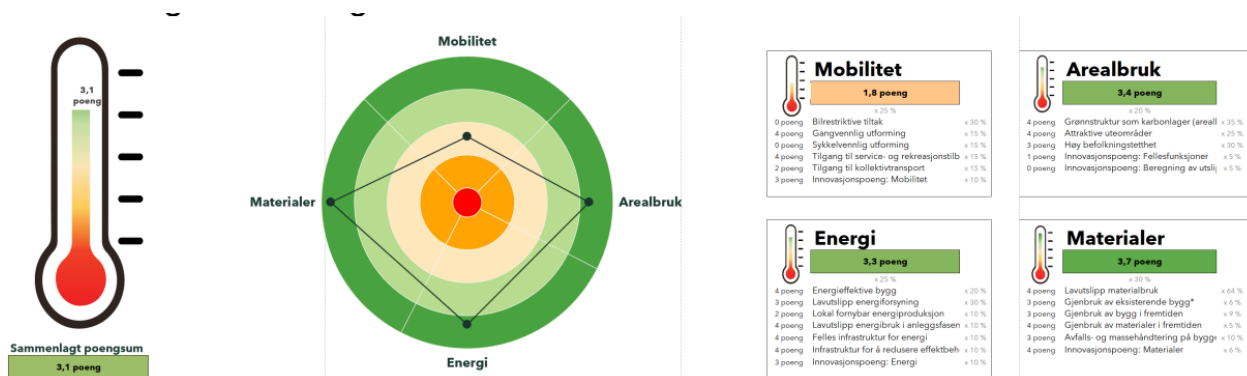
Planforslaget får en score på 3,1 poeng, som er i tråd med retningslinjen til KDP Sluppen. Reguleringsplanen har høye ambisjoner for energi, arealbruk og utslippsreduksjon fra materialbruk som sikres med bestemmelser.

Reguleringsplanen scorer dårlig på mobilitet. Dette skyldes at planen ikke sikrer lavere bilparkeringskrav i bestemmelsene enn makskravet i parkeringsnormen i KDP Sluppen, og ikke er

i tråd med KDP når det kommer til sykkelparkeringsplasser for kontor, tjenesteyting og forretning. Forslagsstiller mener parkeringskravene likevel sikrer at planen bidrar til nullvekstmålet for personbiltrafikk, og at arealbehovet for økt sykkelparkering går ut over andre kvaliteter. Videre peker forslagsstiller på at området vil bli mer modent for restriktive parkeringskrav på sikt, når kollektivtilbudet og tilgjengeligheten for myke trafikanter bedres. Byplankontoret mener at man må bygge for den mobiliteten man ønsker, og at man heller må stille rekkefølgekrav som sikrer god infrastruktur for kollektiv og myke trafikanter enn å bygge unødvendig bilparkering med store klimagassutslipp.

Klimanormen forutsetter at hele KDP Sluppen bygges ut, med sentralt kollektivknutepunkt og tunnel. Dette gjør forutsetningen for gående, syklende og kollektivreisende mye bedre enn i dagens situasjon. Byplankontoret er uenige med forslagsstillers syn på at parkeringskravene ikke bør være så restriktive i starten av utbyggingsprosessen på Sluppen. Byplankontoret vurderer det motsatt, at restriktive parkeringskrav og sykkelparkering er spesielt viktig på Sluppen ved utbygging før kollektivknutepunkt og tunnel er på plass. Området er godt tilrettelagt for bilkjøring og det vil være et attraktivt alternativ til gående og syklende. Det bør motvirkes med restriktive krav i reguleringsplanen.

Samlet vurderer byplankontoret at planens klimaambisjoner samlet sett er i tråd med målene i KDP Sluppen, men at det burde gjøres mer i planen for å redusere fremtidige utslipp fra transport.



Figur 26 viser utklipp fra klimanormen for planforslaget. Planforslaget får en samlet poengsum på 3,1 poeng.

Blågrønn faktor

Planforslaget sikrer at blågrønn faktor skal følges og beregning av blågrønn faktor (vedlegg 7) for planforslaget viser at det er mulig å oppnå blågrønn faktor for området. Dette oppnås i stor grad gjennom grønne tak med stor jordoverdekning. Dette er ikke sikret, bestemmelse §4.6 sier kun at det skal tilstrebes blå/grønne tak. Byplankontoret mener dette kan sikres bedre gjennom en minsteandel grønne tak med stor jordoverdekning - og at det i senere detaljeringsfaser kan bestemmes hvor disse takene skal ligge. Forslagsstiller har ikke ønsket å imøtekomme dette, da de ønsker fleksibilitet i utformingen.

Det stilles krav om at det skal plantes trær, det sikres minimum antall trær i sentrale byrom som torg og gatetun og det sikres i gjennomsnitt 70 cm jordoverdekning der det plantes trær.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser:

I § 8.19.7 om overvåkning av deponigass, står det at kommunen før igangsettingstillatelse skal

godkjenne et overvåkingsprogram, og det ble foreslått av forslagsstiller at kommunen skal ha ansvar for å foreta framtidig overvåking av sikringstiltakene. Dette er tatt ut av bestemmelsen da det ikke foreligger noe vedtak på at kommunen skal ha ansvar for dette. Et slikt vedtak vil kreve økonomiske ressurser for oppfølging. Trondheim kommune ved Klima- og miljøenheten (KME) mener det må sikres at dette ikke senere vil belastes framtidige beboere.

KME påpeker også at dersom kommunen skal stå for ansvar for overvåking og oppfølging, må både de økonomiske konsekvensene for kommunen og risiko knyttet til ansvarsspørsmålet/ansvarsforhold belyses. Dette er ikke gjort før høringen.

Det er tidligere i fagnotatet påpekt at planen ikke er i tråd med KDP Sluppen når det gjelder rekkefølgekrav for opparbeidelse av Sluppenvegen og Bratsbergvegen, og at det ikke sikres oppgradering av sykkeltilbudet langs planområdet i Leirfossvegen. Dette er viktig infrastruktur for å legge til rette for en transformasjon av Sluppen, og kommunen vil måtte påregne kostnader for opparbeidelse av disse tiltakene dersom de ikke sikres gjennom planene innenfor KDP.

Sett bort fra dette er tiltak som ligger i planen sikret gjennom rekkefølgekrav.

9. Prosess og medvirkning

Det har blitt avholdt flere arbeidsmøter, med tema som barnehage, VA, deponi, trafikk, kollektivholdeplasser, bebyggelsesstruktur og utforming og forslagsstiller har gjort flere endringer i planforslaget i tråd med innspill fra kommunen.

Det har vært åpne medvirkningsmøter, workshop med barn og unge, og informasjonsmøte sammen med andre pågående planer i området.

Det har også blitt satt ned en samarbeidsgruppe med tema Sluppenvegen, med Byplankontoret, MoS, Trøndelag Fylkeskommune, Statens vegvesen, forslagsstiller med rådgivere og forslagsstiller på nabolomt (r20240016).

Oversikt over møter finnes på side 6 i planbeskrivelsen.

10. Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

I tillegg bør følgende endres før saken sendes på høring:

| Nr | Endring | Beskrivelse | Begrunnelse |
|----|---|---|--|
| 1. | Rekkefølgekrav i Sluppenvegen for ny bebyggelse innenfor planområdet. | Ny bebyggelse innenfor B1, B2, BKB1-7 kan ikke tas i bruk før Sluppenvegen inklusive ny gang- og sykkeløsning er opparbeidet, i henhold til § 6.2, § 6.4 og kvalitetsprogrammet for offentlige rom. | Sluppenvegen er hovedgata gjennom Sluppen og skal opparbeides som bygate ifølge KDP med tilhørende kvalitetsprogram. Sluppenvegen er nødvendig infrastruktur for gående, syklende og kollektivbrukere og må sikres opparbeidet i tråd med KDP. Se punkt om |

| | | | |
|----|---|--|--|
| | | | Sluppenvegen på s. 31. |
| 2. | Rekkefølgekrav i Bratsbergvegen for BKB1. | Ny bebyggelse innenfor BKB1 kan ikke tas i bruk før Bratsbergvegen er opparbeidet som bygate langs delområdene 6 og 7, i henhold til § 6 og kvalitetsprogrammet for offentlige rom. Tilhørende kryss skal tilpasses ny situasjon. Ved opparbeidelse av kryssene skal hensynet til sikker skoleveg vektlegges tungt. | Bratsbergvegen har i dag trafiksikkerhetsutfordringer og det er viktig at gata opparbeides som bygate i takt med sentrumsbebyggelsen. Se punkt om Bratsbergvegen på side 34. |
| 3. | Utforming av holdeplass og gangfelt i Leirfossvegen | Kollektivholdeplass på østsiden av Leirfossvegen innlemmes i planområdet og sikres opparbeidet med kantstopp. | Kantstopp gir prioritet for kollektiv, og det er fornuftig med en oppgradering av holdeplassene og kryssingen av Leirfossvegen med alle de nye brukerne som nå kommer til i felt B1 og B2. Se punkt om utforming i Leirfossvegen på s. 35. |
| 4. | Sykkelveg med fortau Leirfossvegen | Sykkelveg med fortau i Leirfossvegen langs planområdet sikres opparbeidet, ved brukstillatelse for felt B1 og B2. Kryssing av Leirfossvegen øst for B1 sikres oppgradert og opparbeidet. | Det er behov for en separat løsning for nye beboere i B1 og B2, som vil lede inn mot sykkelløsning i Bratsbergvegen og opp mot Nidarvoll skole. Se punkt om gang- og sykkelveg på s. 34. |
| 5. | Areal til rundkjøring i krysset mellom Sluppenvegen og Bratsbergvegen | Det settes av areal nok til at rundkjøring mellom Sluppenvegen og Bratsbergvegen kan opparbeides i tråd med norm og med trafiksikre gangfelt på hver side av rundkjøringen. Arealet reguleres til torg, grønnstruktur eller lignende offentlig formål som gir positive kvaliteter så lenge rundkjøringen blir liggende | Per nå er det mye usikkerhet knyttet til Byåstunnelen og kollektivknutepunkt på Sluppen og det er derfor behov for å sikre at byggegrenser ikke hindrer opparbeidning av framtidige trafikk-løsninger i Sluppenvegen og Bratsbergvegen. Se punkt om T-kryss og rundkjøringer på s. 24. |

| | | | |
|-----|---|--|---|
| | | som i dag. | |
| 6. | Leilighetssammensetning | Leilighetssammensetningen endres til å være i tråd med KDP for Sluppen. Maksimalt 20 % av boenhetene innenfor hvert delområde skal være under 50 m2 og minimum 20% skal være over 80 m2. | Leilighetssammensetningen beholdes som i KDP for å forebygge trangboddhet og homogene bomiljø. Se punktet leilighetssammensetning på s. 19. |
| 7. | Krav til sykkelparkering | Krav til sykkelparkering for kontor, forretning, næring og tjenesteyting endres til minimum 3 plasser per 100 m2 BRA, i tråd med KDP for Sluppen. | Sluppens plassering gjør at arbeidsplasser kan nås av mange på sykkel. Bebyggelsen bør dimensjoneres for å ivareta framtidig behov for sykkelparkering. Se punkt om sykkelparkering s. 27. |
| 8. | Krav til HC-parkering | Minimumskrav til HC-parkering endres slik at det blir i tråd med KPA, det største tallet av 1 plass per 1500 m2 BRA eller 5% av totalt antall parkeringsplasser. | Det er ikke sikret et minimum av HC-parkering i planforslaget. Se punkt om HC-parkering på s. 26. |
| 9. | Sikring av offentlig torg på Fredlytorget | Sikre offentlig formål på Fredlytorget for å ivareta rekkefølgekrav i §3.8 i KDP for Sluppen. Torget skal være i tråd med kvalitetsprogrammet i KDP. | Det er nødvendig med et offentlig torg innenfor sentrumskjernen i KDP og Fredlytorget er godt egnet til å bli et samlende møtested for bydelen. Se punkt om offentlig torg på s. 23. |
| 10. | Reduksjon av høyder | Høyder i BKB1, BKB2 og B2 reduseres med en etasje, samtidig som det vurderes om det er behov for så store etasjehøyder i kontorbebyggelse. | Høyder reduseres av hensyn til oppholdskvaliteter i parken langs Fredlybekkenprosjektet (BKB1 og BKB2) og av hensyn til framtidig utvikling av nabobebyggelse i B2. Se punktet høyder på s. 17. |
| 11. | Begrensning av parkering i BKB1 | Antall parkeringsplasser innenfor BKB1 begrenses til maksimalt 15 plasser. | Adkomstgaten, F_KV3 er angitt som en bylivsgate og kjøring i sentrumskjernen bør begrenses. Bestemmelsene i |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | planforslaget åpner for opptil 77 plasser i BKB1, og dette bør begrenses til maksimalt 10-15, slik at f_KV3 får utforming som avkjørsel (ikke kryss) mot Sluppenvegen. Se punkt om bilparkering på s. 26. |
|--|--|--|---|

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byplankontoret anbefaler et vedtak om at punktene i tabellen foran (kap. 10) innarbeides i planforslaget før det sendes på høring. Utover dette anbefaler vi at planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn med slikt vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av *Sluppenveien 3, 5, 6, 7 og 9, og Leirfossvegen 5* ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Sweco Architects, datert 04.03.2024, sist endret 23.01.2026, i bestemmelser sist endret 23.03.2026 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 27.03.2026.

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

Vedlegg som følger den politiske saken

Planbeskrivelse

Reguleringskart på grunnen

Reguleringskart

Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 1: Oversiktskart med ortofoto

Vedlegg 2: Prinsipiell illustrasjonsplan

Vedlegg 3: Overordnet situasjonsplan

Vedlegg 4A: Plankonsept og formingsveileder

Vedlegg 4B: Illustrasjonshefte, maksvolu, snitt og oppriss, nær- og fjernvirkninger

Vedlegg 5A: Areal- og parkeringsregnskap

Vedlegg 5B: Uteromsregnskap

- Vedlegg 6: Sol- og skygge regnskap
- Vedlegg 7: Blågrønn faktor
- Vedlegg 8A: Notat klimanorm
- Vedlegg 8B: Klimanorm matrise
- Vedlegg 10A: Merknadsmatrise varsling oppstart
- Vedlegg 10B: Varsel om oppstart
- Vedlegg 11: Oppsummeringsnotat, medvirkning barn og unge
- Vedlegg 12: ROS-analyse
- Vedlegg 13: Støyutredning
- Vedlegg 14: Luftkvalitetsutredning
- Vedlegg 15A: Geoteknisk vurdering
- Vedlegg 15B: Situasjon med oppdatert grense for kvikkleiresone
- Vedlegg 16C: Temakart prinsipiell overvannshåndtering
- Vedlegg 17A: Miljøgeologisk vurderingsrapport
- Vedlegg 17B: Miljøgeologisk datarapport
- Vedlegg 17C: Risikoanalyse bygging på og ved deponi
- Vedlegg 18: Risikovurdering, Nidarvoll varmesentral
- Vedlegg 19: Trafikkanalyse
- Vedlegg 20: Trafikksikkerhetsrapport
- Vedlegg 21: Rapport, Løsningsutvikling Sluppenvegen og Leirfossvegen
- Vedlegg 22: Vurderingsrapport, Trinnvis utvikling av infrastruktur
- Vedlegg 27: Matrise tilbakemeldinger ved komplett planforslag

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

- Vedlegg 8C: Energinotat
- Vedlegg 9: Merknader ved oppstart, fulltekst samlet
- Vedlegg 16A: Overordnet VA-notat

Vedlegg 16B: Overordnet VA-plantegning

Vedlegg 23: Sluppenvegen oversiktstegning, plan og profil

Vedlegg 24: Temakart, sporings og manøvreringsareal

Vedlegg 25: Temakart, renovasjon

Vedlegg 26A: Brann-notat

Vedlegg 26B: Temakart, brann og redning