

# Trondheim kommune – tilbakemelding på komplett planforslag med svar fra forslagsstiller

Matrise under er en oppsummering av dokumenter mottatt fra Trondheim kommune. Innspillene er sortert på tema for å forenkle svarene.

- Tilbakemeldingsbrev fra Byplan, datert 12.11.2025
- Matrise internt samråd, inkludert supplering fra Trøndelag fylkeskommune
  - Innspill fra Klima- og miljøenheten (eget vedlegg)
  - Innspill fra Kommunalteknikk VA (eget vedlegg)
  - Innspill fra Mobilitet- og samferdselsenheten (eget vedlegg)
  - Innspill fra næringsgruppa - Byplan (eget vedlegg)
  - Innspill klimavurdering (eget vedlegg)
  - Medisinskfaglig vurdering (eget vedlegg)
- Rådet for byarkitektur, uttalelse datert 29.10.2025 (mottatt 25.11.25)

<b>1</b>	<b>Tilbakemeldingsbrev på komplett planforslag, Byplankontoret</b> .....	2
1.1	Utforming Sluppenvegen .....	2
1.2	Rekkefølgekrav Sluppenvegen .....	2
1.3	Rekkefølgekrav Bratsbergvegen og Leirfossvegen .....	2
1.4	Rekkefølgekrav off. grønnstruktur, park torg .....	3
1.5	Overordnet, felles situasjonsplan for området.....	3
1.6	Utforming .....	4
1.7	Formål.....	6
1.8	Bolig.....	6
1.9	Bokvalitet .....	7
1.10	Parker og grøntdrag .....	8
1.11	Trafikk .....	8
1.12	Deponi - klimatilpasning .....	9
<b>2</b>	<b>Tema veg og trafikk – samrådsinnspill og Byplan</b> .....	10
2.1	Kryssløsning Sluppenvegen – Bratsbergvegen .....	10
2.2	Fotgjengerkryssinger Bratsbergvegen .....	11
2.3	Rundkjøring ved E6 .....	13
2.4	Fortau nord for Sluppenvegen – langs BKB6 (Sluppenvegen 9) .....	13
2.5	Sykkelveg i Sluppenvegen .....	13
2.6	Splitte o_AVG5 (langs eks. Alo, Sluppenvegen 23).....	14
2.7	UU-forbindelse gående/syklende .....	14
2.8	Forbindelse gående/syklende øst-vest .....	15
	(Bratsbergvegen/Baard Iversen veg og Tempevegen/Holtermanns veg).....	15
2.9	Avkjørsler/kryss i Sluppenvegen .....	16
2.10	Høyre av/på i Sluppenvegen.....	17
2.11	Bussholdeplass i sørvestre del av Sluppenvegen .....	17
2.12	Bussholdeplass i nordøstre del av Sluppenvegen.....	17
2.13	Bussholdeplass i Leirfossvegen .....	18
2.14	Løsning gang- og sykkel Leirfossvegen .....	18
<b>3</b>	<b>Kommunalteknikk Geoteknikk – samrådsinnspill</b> .....	19
<b>4</b>	<b>Kommunalteknikk Vann og avløp – samrådsinnspill</b> .....	19
<b>5</b>	<b>Kommunalteknikk Byrom og grønnstruktur – samrådsinnspill</b> .....	19
<b>6</b>	<b>Kommunalteknikk Veg – samrådsinnspill</b> .....	20
<b>7</b>	<b>Kommunalteknikk Renovasjon – samrådsinnspill</b> .....	20
<b>8</b>	<b>Barnas representant – samrådsinnspill</b> .....	21
<b>9</b>	<b>Enhet for Idrett og Friluftsliv – samrådsinnspill</b> .....	21
<b>10</b>	<b>KME Deponi og forurensning – samrådsinnspill (eget vedlegg)</b> .....	21
<b>11</b>	<b>KME Klimanorm - samrådsinnspill</b> .....	22
<b>12</b>	<b>Byplan Klimanorm - samrådsinnspill</b> .....	22
<b>13</b>	<b>KME Naturforvaltning – samrådsinnspill</b> .....	22
<b>14</b>	<b>KME Klimatilpasning – samrådsinnspill</b> .....	23
<b>15</b>	<b>Byplan Blågrønn faktor – samrådsinnspill</b> .....	23
<b>16</b>	<b>KME Miljø og folkehelse – samrådsinnspill (eget vedlegg)</b> .....	24
<b>17</b>	<b>Byplan næring – samrådsinnspill</b> .....	26
<b>18</b>	<b>Byantikvaren – samrådsinnspill</b> .....	26
<b>19</b>	<b>Byarkitekten – samrådsinnspill</b> .....	27
<b>20</b>	<b>Byggesakskontoret – samrådsinnspill</b> .....	28
<b>21</b>	<b>Rådet for byarkitektur – samrådsinnspill</b> .....	28

# 1 Tilbakemeldingsbrev på komplett planforslag, Byplankontoret

## 1.1 Utforming Sluppenvegen

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 2-3

- Gatebredde
- Kryssløsning, T-kryss og rundkjøring Sluppenvegen x Bratsbergvegen
- Kryssløsning, rundkjøring Sluppenvegen x påkjøringsrampe E6
- Areal til gangfelt
- Avkjørselspiler

### Svar fra forslagsstiller

- Det vises til svar gitt i tabell under kapittel 2 Tema veg og trafikk, der samrådsinnspill fra øvrige kommunale enheter også er inkludert.

## 1.2 Rekkefølgekrav Sluppenvegen

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 4

- § 3.10 i KDP Sluppen stiller krav om at Sluppenvegen, inklusive ny gang- og sykkeløsning, skal være opparbeidet før ny bebyggelse kan tas i bruk innenfor delområde 3, 4 og 7.
- 

### Svar fra forslagsstiller

- Tilhørende retningslinje til KDPs rekkefølgebestemmelser sier: *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.*
- Reguleringsplanen angir rekkefølgekrav for opparbeidelse av samferdselsareal som tilgrenser eller har en naturlig tilhørighet til de individuelle, nye bebyggelsesfeltene. Planen har ikke med rekkefølge for opparbeidelse av bl.a. sykkelveg med fortau på sørsiden av Sluppenvegen. Dette er en nasjonal sykkelveg som utgjør en gjennomfartsrute - «Riksvegruta/Moholtruta». Det er ingen av de nye utbyggingsfeltene i reguleringsplanen som grenser inn til denne. Vianova har i vedlegg 22 til planen vurdert trinnvis utvikling av infrastruktur for Sluppenvegen, og viser her at det er knyttet flere utfordringer til å etablere sykkelveg med fortau på sørsiden av Sluppenvegen før tilgrensende områder er utviklet i tråd med KDP Sluppen.
- I påvente av den endelige gatestrukturen anbefales det imidlertid å gjennomføre midlertidige tiltak for å forbedre dagens situasjon, spesielt med tanke på gående og syklende langs Sluppenvegen. Dette er viktig fordi Sluppenvegen i dag utgjør en sentral ferdselsåre for myke trafikanter, men har mangler når det gjelder trafiksikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet. Reguleringsplanen har derfor rekkefølgekrav til at det skal dokumenteres og sikres trygg skoleveg, og tilfredsstillende gang- og sykkelforbindelser, i eventuelle midlertidig faser tilknyttet ny bebyggelse i planen.

## 1.3 Rekkefølgekrav Bratsbergvegen og Leirfossvegen

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 4

- § 3.11 i KDP Sluppen stiller krav om at Bratsbergvegen skal være opparbeidet som bygate langs delområde 6 og 7, iht. § 6 og kvalitetsprogrammet, før ny bebyggelse innenfor bestemmelsesområde #3 kan tas i bruk.
- Trafiksikkerhetstiltak i gangfelt over Bratsbergvegen må sikres gjennom rekkefølgekrav. Dette innholdet i kravet kan utdypes i planbeskrivelsen, med trafiksikkerhetsrapportens beskrevne tiltak som signalregulering, opphøyning/fartsdemping og intensivbelysning.
- Vi ber om at planområdet utvides før høring rundt rundkjøring i Bratsbergvegen slik at det kan reguleres inn gangfelt på hver side av rundkjøringen. Dette samsvarer også med innspill fra fylkeskommunen om å sikre plass til opparbeidning av rundkjøring i tråd med norm.
- Det må reguleres og sikres rekkefølgekrav for opparbeidning av gang- og sykkeløsning langs Leirfossvegen forbi planområdet.

### Svar fra forslagsstiller

- Tilhørende retningslinje til KDPs rekkefølgebestemmelser sier: *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.* Felt BKB1 grenser ikke inn mot Bratsbergvegen, og ligger lengst unna innenfor bestemmelsesområde #3, sentrumskjernen. Det er et urimelig krav at opparbeidelse av ny bygate i Bratsbergvegen skal være opparbeidet før ny bebyggelse innenfor BKB1 kan tas i bruk. Trondheim kommune har selv bygget og tatt i bruk Nidarvoll skole uten at Bratsbergvegen er regulert eller opparbeidet som bygate.
- Det stilles krav til om tilfredsstillende gang- og sykkelforbindelser og trygg skoleveg, før det kan gis brukstillatelse for bebyggelse innenfor planområdet. Dette omfatter også eventuelt midlertidige faser i utbyggingen av området.
- Viser til svar i pkt. 2.2.
- Viser til svar i pkt. 2.14.

## 1.4 Rekkefølgekrav off. grønnstruktur, park torg

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 5

- §3.2 KDP Sluppen, krav om opparbeidelse av grønnstruktur felt G1 med forbindelser må opparbeides før det kan gis ferdigattest for ny bebyggelse i delområder 3 og 6
- Avgjørende at det sikres løsninger for overvann som kobler seg på Fredlybekkprosjektet sine løsninger.
- § 3.8 i KDP Sluppen stiller krav om opparbeidning av offentlig torg i tråd med kvalitetsprogrammet, før det gis ferdigattest for ny bebyggelse i #3.
- Opparbeidning av offentlig grønnstruktur, park, torg og nærmiljøanlegg er foreslått til ferdigattest. Byplankontoret mener dette er for sent.
- Formålet UTE, sør for BKB7, er avsatt til uteoppholdsareal for eventuell framtidig barnehage. Det bør også spesifiseres hvordan arealet skal opparbeides dersom det ikke blir etablert barnehage her.

### Svar fra forslagsstiller

- Tilhørende retningslinje til KDPs rekkefølgebestemmelser sier: 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.
- Grønnstruktur, felt G1, inngår delvis i reguleringsplan med feltnavn o\_BG1\_1-3 (inkludert turvegforbindelse). Øvrig del av grønnstruktur G1 i KDP Sluppen inngår i vedtatt detaljregulering for Fredlybekken, nedre del (planID 20230007). Planforslaget har rekkefølgekrav tilknyttet BKB1 og BKB2 for opparbeidelse av hele o\_BG1\_1-3. For BKB3-4 (som iht. egen bestemmelse skal utgjøre første utbyggingstrinn i planen) er det et rekkefølgekrav for felt o\_BG1\_1. På grunn av antatt nødvendig anleggsområde og tiltak tilknyttet deponimasser ved senere utbygging av bebyggelse innenfor BKB1 og BKB2, er det ikke vurdert som hensiktsmessig å inkludere o\_BG1\_2-3 i rekkefølgekrav for BKB3-4. Det er ikke ønskelig å måtte grave opp/reetablere grønnstruktur som følge av senere anleggsarbeid tilknyttet BKB1-2.
- Grønnstruktur, som inngår i detaljregulering for Fredlybekken, nedre del (planID 20230007), foreslås tatt med i planen som rekkefølgekrav for felt BKB1 og BKB2. Årsaken til at vi ikke ønsker rekkefølgekrav knyttet til øvrige bebyggelsesfelt innenfor KDP delområde 3 er knyttet til deponiproblematikken, og at tiltak innenfor de to planene må sees i sammenheng. Graving og øvrig opparbeidelse av bør i størst mulig grad skje helhetlig og koordinert. Det er også usikkerhet tilknyttet tidspunkt for realisering av Fredlybekken; som det framgår av sluttbehandling av planen i Bystyret (2025/14842): *Det foreligger ingen konkret tidsplan for gjennomføringen av planprosjektet. Gjenåpningen av bekken, benevnt som «etappe 4», har ikke høyeste prioritet i separeringen av Fredlybekken, og det er per i dag ikke budsjettert midler til dette.* Det er uheldig dersom utbygging av første byggetrinn innenfor BKB3-4 må holdes på vent i en situasjon der det tar tid å få etablert Fredlybekken med grønnstruktur.
- Etter tilbakemelding fra Kommunalteknikk i samråd er det lagt til følgende bestemmelse: Fredlybekkens ledningsanlegg og åpen bekk må være ferdigstilt og fungere som aktivt separatsystem der hvor ledningsnett er tilknyttet før brukstillatelse gis.
- Se svar om offentlig torg under punkt 1.5.
- Tidspunkt for opparbeidelse av grønnstruktur og park er satt tilsvarende som krav i KDP Sluppen, som også viser til ferdigattest. Øvrig uteareal som torg skal senest opparbeides til brukstillatelse iht. reviderte bestemmelser.
- Formål UTE1 og park o\_PA1\_1-2 er justert på plankart etter avtale med Byplan i egen e-postkorrespondanse. Bestemmelser tilknyttet formål UTE1 er tilsvarende supplert. Bestemmelsesområde for mulig uteareal for barnehage er tatt inn.

## 1.5 Overordnet, felles situasjonsplan for området

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 5ff

- 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.
- **Samordning berørte grunneiere og naboer**

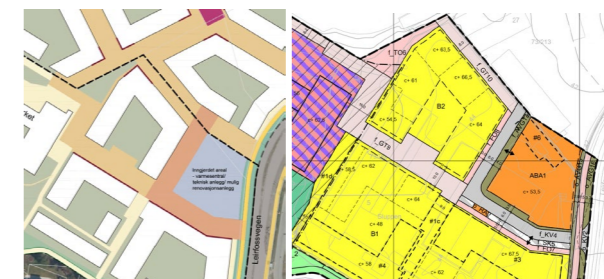
### Svar fra forslagsstiller

- Som tatt opp i arbeidsmøte med Byplankontoret har det i prosessen vært gjennomført arbeidsmøter og utveksling av foreløpig underlag med forslagsstillere i planene tilknyttet Bratsbergvegen 23, 25, og 27, og Sluppenvegen 2 («GH-tomta»), samt Bratsbergvegen 17 («Shell-tomta»). Det er imidlertid viktig å presisere at det er forhold som må vurderes og avklares som del av de individuelle detaljreguleringsplanene i området, og som ikke kan utredes og avklares på nivået som den overordnede situasjonsplanen befinner seg på. Det er også problemstillinger der det er uenighet (uten at vi har full oversikt over dette) mellom forslagsstillere for nevnte naboplaner og Trondheim kommune, der vi som et ledd i arbeidet med situasjonsplanen ikke kan gå inn som et slags «mellomledd» i en saksbehandling som bør gå mellom Trondheim kommune og grunneier/forlagsstiller. Vi har imidlertid i revisjon av situasjonsplanen lagt inn gatetyper (fordeling bylivsgater og atkomstgater/boliggater) etter konkret tilbakemelding fra Byplankontoret på hvordan dette kan framstilles.

## 1.5 Overordnet, felles situasjonsplan for området

- **Grensesnitt og kobling mot naboplan i nord (GH-kvartalet):**
- Sammenhengende bygulv i kvartalsgater.
- Legge til rette for en mulig vareleveringssøyfe rundt kvartal ved B2.
- Ønsket at det reguleres inn en kobling mellom kjøreveg og nordover mot naboplan i nord.
  
- **Offentlig torg**
- Rekkefølgekrav tilknyttet KDP #3 sentrumskjernen (BKB1 i reguleringsplanen)
- Byplan med Fredlytorget er egnet med sin nærhet til off. grønnstruktur, gode solforhold og vindskjerming.
- Minstebredde i KDP Kvalitetsprogram, spørsmål om privatisering m.m.
- Alternativt må det offentlige torget plasseres et annet sted i situasjonsplanen innenfor delområde 7. Et offentlig torg i delområde 7 vil være nært opp mot hoveddelen av boligene i planen, ligge nært Nidarvoll skole og grøntområder og park i Smidalen, samt være relativt skjermet mot støy fra Bratsbergvegen og Sluppenvegen.
  
- Det oppfordres til at **gatetypene i kvalitetsprogrammet** brukes aktivt i den videre utformingen av planen, i en eventuell formingsveileder og i utformingen av den overordnede, felles situasjonsplanen.

- Situasjonsplan og plankart er justert i tråd med kommentarer fra Byplan i tilbakemeldingsbrev og arbeidsmøte(r) gjennomført i november-desember 2025 på dette temaet. Oppdatert vedlegg 4A er supplert med et prinsipielt gatesnitt for framtidig, felles kvartalsgate mellom B2 og nabokvartal i nord (//del 3 Formingsveileder, s. 10). Se også oppriss i vedlegg 4B s. 9-10.
  
- Vi ønsker at problemstillingen om offentlig torg vurderes nærmere av Byrådet og Byutviklingsutvalget, før vi definerer det noe nærmere i situasjonsplanen. Det er flere mulige plasseringer av et offentlig torg innenfor KDP #3, sentrumskjernen, som vist til i bl.a. arbeidsmøte 18.11.25 og påfølgende dialog med Byplankontoret og Byarkitekten. Vi registrerer også at rådet for Byarkitektur i sin tilbakemelding mener det ikke er nødvendig med et offentlig torg i området, og at en slikt offentlig samlingspunkt heller bør legges til store offentlige byrom som allerede er etablert på Sunnland og Nidarvoll skoler. Planen bør heller prioritere utformingen av de mindre, kvalitative møteplassene og gode hjørnesoner.
- Tiltakshaver mener at Fredlytorget bør reguleres som felles, da plassering og utforming gjør det til en integrert del av kvartalsbebyggelsen innenfor BKB1 – med tilhørende funksjoner (Fredly øst).
- Dette er hensyntatt i revidert situasjonsplan, og etter overenstemmelse med Byplankontoret (arbeidsmøter nov-des, e-postkorrespondanse med revidert utkast 19. desember).



## 1.6 Utforming

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 9ff

- Byplankontoret støtter Byarkitektens uttalelse i internt samråd, der det påpekes at det er mange gode intensjoner og prinsipp og at de bør sikres i bestemmelsene som prinsipielle skjematetegninger.
- I internt samråd bes det fra Byarkitekten med flere, om at det utarbeides en **formingsveileder**. Dette begrunnes med at det er mange kvaliteter i planforslaget som det er ønskelig å sikre, uten at bestemmelsene blir for rigide.
  
- Ønsker **breidere trapp** mellom lille Sluppenvegen og bakgård i BKB3, minst like bred som den eksisterende koblingen nord for Alo-bygget.
  
- Sikre kvaliteter i trapper som gir tilgang til indre kvartalsrom i BKB1 og gårdsrom B1.
- I illustrasjonsplanen er det vist en forbindelse mellom f\_GT9 og gårdsrom i B1 i form av en gangveg. Denne ligger ikke inne i plankonseptet for mobilitet. Er dette en mulig kobling med universell utforming fra Sluplunden til Smidalen?

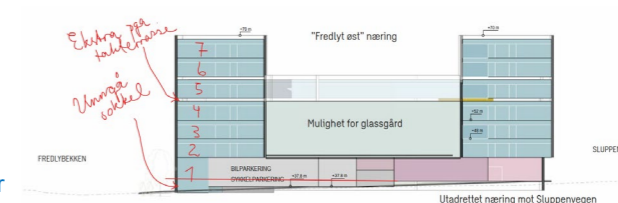
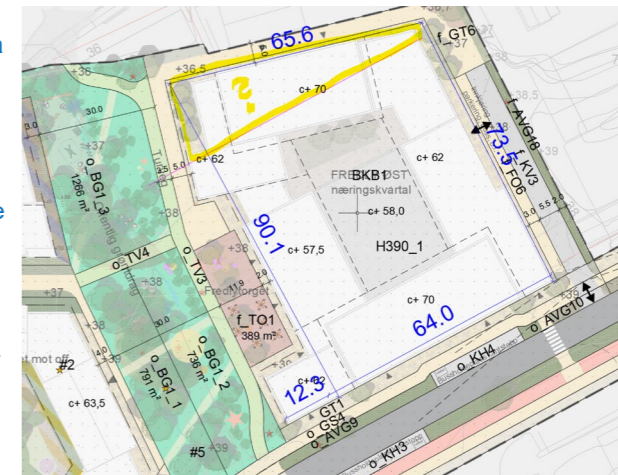
### Svar fra forslagsstiller

- Som svar på dette er tidligere *vedlegg 4A Illustrasjonshefte\_konsept og analyser* omarbeidet og supplert. Nytt **vedlegg 4A Plankonsept\_formingsveileder**, er nå delt inn i 3 hoveddeler: del 2 presenterer overordnet plankonsept for sentrale tema, mens del 3 er satt opp som en formingsveileder. For enkelte tema er utformingsprinsipp gjort juridisk bindende gjennom henvisning i reguleringsbestemmelse. Tanken å dele det opp er å få et mer kortfattet dokument ved muligheten for å skille ut del 3 spesielt med tanke på bestemmelsene, men ved innsending har vi valgt å beholde de tre delene som en samlet PDF for å få en samlet presentasjon/gjennomgang av plankonseptet.
- Forbindelse er sikret tydeligere i planen ved eget bestemmelsesområde #1a. Tilhørende bestemmelse sikrer bl.a. at trappen skal være minst 4 m bred. Det er noe begrensninger i området tilknyttet tilgang til eksisterende nettstasjon, men dette er forhold som vurderes videre ved senere detaljprosjektering.
- Bestemmelse er supplert med krav til minimumsbredder og utforming for flerbruk, herunder sittemøblering, beplantning o.l. i nevnte trappeforbindelser.
- Denne er ikke mulig å få universell utforming pga. føringer gitt av eksisterende terreng og bebyggelse (E-verket med inngangsparti), men forbindelsen mellom gatetun og offentlig park er nå sikret i plankart (#1d) og bestemmelser som en snarveg med krav til minimumsbredde 3 m.

## 1.6 Utforming

- Innenfor bestemmelsesområde #3 (sentrumskjernen) i KDP Sluppen skal ikke kvartalene være større enn 70 m x 70 m. I kvartalet BKB1 som ligger i sentrumskjernen er fasadelengdene (ca.) 92x69x73x80 m. De lengste fasadelengdene bør derfor reduseres for å gjøre gangnettet mer finmasket.
- **Tillatt utkraget bebyggelse.** Byplankontoret foreslår derfor at bestemmelsesområdet tas ut av planforslaget og at man heller jobber videre med utformingen av gata og møblering av veggsonen for å oppnå det ønskede gatemiljøet i disse gatene.
- **Balkonger - utkraging.** Anbefales at dette begrenses og at det heller sikres en variasjon i utforming av balkonger, slik som illustrasjonene viser.
- **Høyder.** § 5.1.1 i KDP Sluppen sier at bebyggelsen skal utformes som kvartalsbebyggelse i 3 til 7 etasjer. Fredlyområdet foreslås det i BKB1 og BKB3 bebyggelse på 8 etasjer, noe som er i strid med KDP Sluppen. I BKB1 er denne bebyggelsen vist med en etasjehøyde i gjennomsnitt på 4,43 meter, noe som gjør at bebyggelsen blir to vanlige kontoretasjer høyere enn det eksisterende ALO-bygget som er 7 etasjer.
- Byplankontoret (støttet av byarkitekten, byantikvaren og byggesakskontoret) ønsker ikke at man skal utfordre makshøyden i en nylig vedtatt plan, og ber derfor om at høydene i BKB1 og BKB3 reduseres til maks 7 etasjer, samtidig som det vurderes om det er behov for så høye etasjehøyder gjennom hele byggene.
- Hensyn til oppholdskvaliteter langs Fredlybekken.
- Hensyn til nabobebyggelse nord for B2, der det må vurderes om en bebyggelse på 6-7 etasjer "er til hinder for at omkringliggende eiendommer kan utvikles med tilsvarende tetthet og kvalitet" (KPA § 23.2)
- Bestemmelse om mønehøyder bør presiseres og knyttes til formede tak
- **Aktive og utadrettede fasader.**
- Sikres mot Fredlybekken og generelt mot sentrale gater og byrom. Sikre hvordan mobilitetsfunksjoner og dagligvare legges bak aktive og utadrettede fasader.
- **Eksponerte sokler.** Det er forståelig at terrengforskjellen gir noe eksponert sokkel her, men omfanget bør begrenses til det som følger av naturlige terrengforskjeller. Det bør redegjøres for omfanget slik at man vet konsekvensene, og andelen som tillates må sikres i planen.

- Vi er uenig i premisset om at bevegelseslinjer for gående ikke er finmasket nok pga. kvartalsbredder innenfor felt BKB1. **Overordnede prinsippr om kvartalsbredder må kunne nyanseres opp mot stedsspesifikke og funksjonelle forhold.** For BKB1 gir den offentlige grønnstrukturen i vest (o\_BG1) og nord (Fredlybekken) en klar avgrensning. I tillegg gir tomtegrensen mot nabotomt i øst en avgrensning. Dersom kvartalslengde på 90 m mot vest skal begrenses til 70 m gir dette et gjenværende areal på nordsiden som markert med gult i figur til høyre som ikke kan utnyttes som bebyggelse. Pga. dybder på næringsbygg vil det samtidig gi et svært begrenset indre kvartalsrom. Dette gir i sum et funksjonelt dårligere kvartal og bygningsmasse, og vi kan ikke se hvordan fordelen med å spare inn 20 m i gangavstand kan forsvare ulempene ved å korte inn kvartalslengden til 70 m på denne siden av kvartalet? Kvartalet er også mot vest brutt opp og «omfavner» Fredlytorget, både for å definere torget med aktive fasader og veggsoner, og gi bedre skjerming mot vind, støy/trafikk. Dette er vanskeligere å få til med en kvartalslengde på under 70 m. Vi mener av samme grunn at kvartalslengde mot Sluppenvegen må regnes som 64 m + 12,3 m, da sistnevnte lengde er lagt inn for å gi bedre rammer for Fredlytorget. Her er det også krav til aktive/publikumsrettede fasader der det er naturlig at inne-ute glir over i hverandre som et sammenhengende byrom med gjennomgangsmulighet (ref. Formingsveileder).
- Bestemmelsesområde med mulighet for utkraging av bebyggelse (forstått som etasjer) utover byggegrense er tatt ut av planen.
- Prinsipp for balkonger med variasjon er lagt til som eget tema i Formingsveileder, med egen henvisning i bestemmelsene.
- Dette var bl.a. tema i arbeidsmøte 18.11.2025 med Byplan og Byarkitekten. Som følge av tilbakemelding har vi redusert høyder med 1 etasje for bygg innenfor BKB2, slik at dette oppleves som maks 7 etasjer mot «lille Sluppenveg» og 6 etasjer mot grønnstruktur o\_BG1. Vi har også tatt bort muligheten for påbygg inntil 2 etasjer på eks. næringsbygg i Sluppenvegen 25 (BKB4). For BKB3 for øvrig er det ingen bygningsvolum som er høyere enn 7 etasjer, så her forstår vi ikke hvorfor det er nevnt spesifikt i tilbakemeldingen fra Byplan. For BKB1 er det heller ikke skissert mer enn 7 etasjer, men da med en høy 1. etasje mot Fredlybekken. Dette skyldes en kombinasjon av skrånende terreng fra Sluppenvegen mot Fredlybekken og prinsipp om å i størst mulig grad unngå sprang i etasjegrulv internt i kvartalet for å sikre interne koblinger og effektive planløsninger. I stedet for en potensiell sokkelsituasjon, får man med en høy 1. etasje god romlighet, dagslys og kontakt/aktiv fasade mot Fredlybekken. Der det er takterrasser (som f.eks. på volum henvendt mot Fredlytorget) bygger det også ekstra konstruksjonshøyde som gir føringer for hele kvartalet. For næringsbebyggelsen er det prinsipielt, som vist i snitt mot Sluppenvegen, lagt inn mulighet for 5 m bruttohøyde i 1. etasje og 4 m i øvrige etasjer.
- Vedlegg med sol- og skyggediagram er supplert for å vise konsekvenser for Fredlybekken grøntdrag.
- Byggehøyder i B2 er ikke redusert, og ønskes hørt slik det nå foreligger.
- Bestemmelse er tydeliggjort mht. mønehøyde og mulighet for formede tak utover maks gesimshøyde.
- Krav til aktive og aktive/publikumsrettede fasader er utvidet og sikret gjennom formingsveileder, med tilhørende henvisning i bestemmelsene.
- Utformingsprinsipp tilknyttet «sokkelsituasjoner» er behandlet som eget tema i formingsveileder, med tilhørende henvisning i bestemmelsene.



## 1.7 Formål

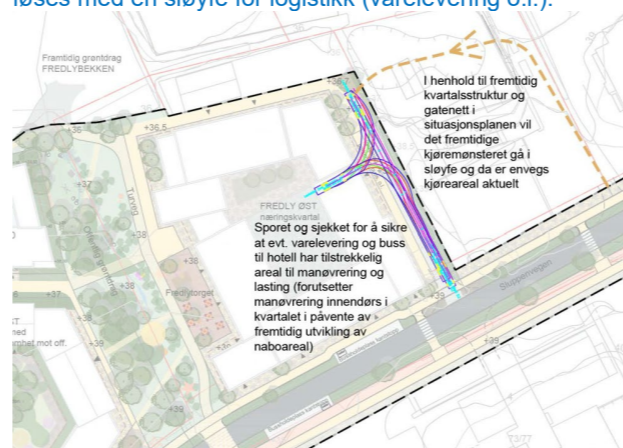
### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 9ff

- **Bestemmelsene i planforslaget er veldig fleksible** og sier ingenting om hverken maksimum eller minimum BRA for de ulike formålene. Det er forståelig at det ønskes en viss fleksibilitet, men dette gjør det vanskelig å vurdere konsekvensene av planen. I tillegg gjør begrensningene for forretning i KDP at det må settes et tak på dette for å forhindre at all forretning brukes opp innenfor denne planen. Byplankontoret anbefaler at andelen av formål konkretiseres, at det settes en maksimal BRA for forretning i hvert felt og at det også settes et spenn for de andre formålene i planen. Et spenn gir fleksibilitet, samtidig som konsekvensene av planen blir mer forutsigbare.
- Begrensning på dagligvare, plassering og BRA.
- Planforslaget åpner for at det tillates **hotell** innenfor felt BKB6 og BKB1, som ikke ligger innenfor #4. Byplankontoret er enig i at det er knyttet usikkerhet til realisering av kollektivknutepunktet. Vi ser også at hotell innenfor deres plan kan bidra til byutvikling. Det er isåfall viktig å løse logistikk knyttet til dette.

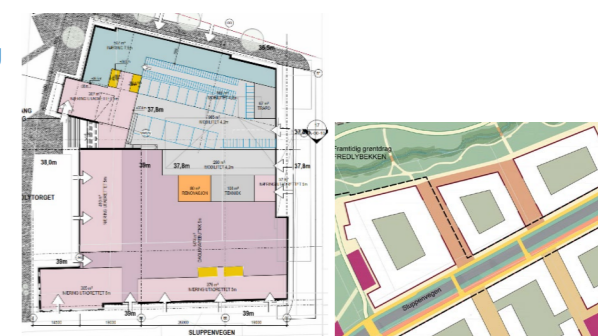
- **Gatetun.** Det er i planforslaget utstrakt bruk av gatetun, i vidt forskjellige situasjoner. Flexibiliteten i formålet gjør det vanskelig å forstå hva som kan komme i de ulike gatetunene og bruken av formålet bør derfor reduseres.
- **Veggsone** på minimum 1 m i tråd med KDP må sikres.
- **Balkonger.** Byplan ønsker at det differensieres mellom ulike situasjoner der utkraging kan skje over formålslinje for å ivareta kvalitetene i gatetunene.
- **BKB1.** Gaten som går øst for BKB1 har veldig preg av å være en bakside. Det er forståelig at en del logistikk må løses her, men byplan mener det må sikres kvaliteter også i denne gata, slik at den får preg av en bylivsgate, og ikke en bakside.
- Innkjøring til evt **parkering og varelevering** må ta så lite plass som mulig, og det må sikres beplantning, veggsone og møbleringssone i gata. Byplankontoret mener at det ikke er behov for parkering på bakkeplan innendørs i dette feltet.

### Svar fra forslagsstiller

- Dette er diskutert i arbeidsmøter med Byplan i november-desember, samt i e-postkorrespondanse med siste avklaring gitt fra Byplan i januar. Forretningsformål er nå begrenset innenfor hvert enkelt delfelt med et tak på kvm BRA, samt i en egen bestemmelse som gir en begrensning på forretningsareal totalt innenfor planområdet. Dagligvareforretning er også begrenset til felt BAA2 (under grunnen), maks 1 250 m<sup>2</sup> BRA, hvorav maks 900 m<sup>2</sup> er salgsflate
- For øvrige formål er det også tydeligere definert og begrenset der det har en hensikt. Det er likevel viktig å beholde en fleksibilitet f.eks. mellom kontor og annen tjenesteyting (og hotell innenfor BKB1) innenfor formålene.
- Hotellformål er nå begrenset til kun mulig innenfor BKB1, med maks tillatt 9000 m<sup>2</sup> BRA. Logistikk tilknyttet kvartal i BKB1 må løses delvis innomhus/i kvartal. I framtidig situasjon, som vist i revidert situasjonsplan, kan det ved utbygging av nabotomter løses med en sløyfe for logistikk (varelevering o.l.).



- Plankart og bestemmelser er justert iht. tilbakemelding. Det er nå i større grad delt opp med mer og brukt andre samferdselsformål, herunder torg, fortau, annen vegggrunn grøntareal, samferdselsanlegg kombinert formål.
- Dette er ivare tatt i revidert plankart, og framgår også av prinsipp i formingsveileder.
- Dette er revidert og ivaretas med ulike prinsipp vist i formingsveileder for temaet balkonger, som også er sikret gjennom bestemmelse.
- Viser til kommentar over. I tillegg er prinsippdiagram som viser 1. etasjer der det skal være aktive/publikumsrettede fasader supplert. Det er lagt inn et eget tema for potensielle «sokkelsituasjoner», med et sett av tiltak. Dette er også sikret gjennom bestemmelsene. Viser til prinsipielt gatesnitt på s. 12 i formingsveileder. Der det er behov for mer areal for å lage logistikk/gangsoner/møbleringssone må vegggliv trekkes inn i 1. etasje.
- Det er ønskelig at mest mulig parkering for bil løses innenfor felles mobilitetsanlegg i BAA2. Det er imidlertid begrenset med plass her, spesielt nå som dagligvare er plassert under grunnen. Det vil derfor kunne bli behov for et begrenset antall p-plaser for bil innenfor BKB1.



## 1.8 Bolig

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 17ff

- Reguleringsbestemmelsene for **boligstørrelser** avviker fra KDP Sluppen. Planforslaget legger opp til at maksimalt 30 % av boenhetene kan ha bruksareal under 50 m<sup>2</sup> og minimum 10 % skal ha bruksareal over 80 m<sup>2</sup>. I tillegg sikres det at alle boenheter må være minst 30 m<sup>2</sup> i tråd med KPA og at det ikke tillates ettromsleiligheter. KDP Sluppen sier at innenfor hvert delområde kan maksimalt 20 % av boenhetene være under 50 m<sup>2</sup> og minimum 20% skal være over 80 m<sup>2</sup>. Det kan vurderes noe forskjell i leilighetssammensetningen i de ulike delområdene, f.eks. er BKB3 en annen situasjon enn B1, men leilighetssammensetningen i KDP må videreføres.

### Svar fra forslagsstiller

- Ønsker at planforslaget behandles politisk med foreslått boligstørrelser og fordeling. Det må tas hensyn til framtidig behov; SSBs hovedalternativ for befolkningsframskrivning mot 2050 viser en aldrende befolkning og at husholdningsstørrelser krymper. Det er behov for omtrent 30% flere nye boliger enn ved dagens befolkningssammensetning. Man må unngå at man ender opp med å bygge for mange store boliger som ikke treffer framtidig behov, og samtidig har unødvendig store klimagassutslipp.

## 1.8 Bolig

- Det anbefales å **øke minimumsstørrelsen på toroms-leilighetene** for å tilfredsstille TEK-krav, Byggeforsk sine anbefalinger og minstekrav til bokvalitet.
- **Rekkehusene** må sikres i bestemmelsene.
- **Boliger i første etasje.** Byplankontoret savner bestemmelser om utforming av boliger i første etasje i de ulike feltene, evt at det presiseres i bestemmelser hvor det skal være boliger mot gatetun og hvor det ikke skal være det.

- Minimumsstørrelsen på toroms-leilighetene er i bestemmelsene økt til min. 35 kvm BRA.
- Rekkehusene innenfor B1 er sikret i bestemmelsene.
- Dette er tydeliggjort som eget tema i prinsipielle snitt og tekst i formingsveileder. Bestemmelsene viser til formingsveileder på temaet.

## 1.9 Bokvalitet

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 18ff

- **Uteoppholdsareal - sentrumsformål.** Uteareal for bolig skal ha sikrede kvaliteter for uterom, sol m.m. Ifølge KDP gjelder dette også for næring, se §§ 4.6, 4.7 og 5.1. Det er også et avvik fra § 4.9 der det står at uterom for felles bruk på bakken kan dekkes ved opparbeidelse av trafiksikre forbindelser til allment tilgjengelige/offentlige uterom med god standard, kapasitet og som kan nås innen 250 meters gangavstand fra utgangsdør. I KDP for Sluppen i § 5.1 er dette satt til 100 meter. I planen ser det ut til at uteoppholdsarealene for næring er tilgjengelig innenfor 100 meter fra alle feltene, vi ser derfor ingen grunn til å endre til 250 meter i bestemmelsene.
- Uteromsregnskapet viser at uteopphold for næringsareal i stor grad ligger i gul støysone. Dette er forståelig støyforholdene tatt i betraktning, særlig for BKB1 og BKB2, men det må beskrives som et avvik fra overordnet plan.
- **Uteoppholdsareal - bolig.** I uteromsregnskapet er det vist felles uteoppholdsareal på tak. Byplankontoret er usikre på om alle arealene vil oppleves som felles eller om de bør være private, se røde markeringer i figuren under. I tillegg må det sikres tilgang til felles uteoppholdsarealer på tak.
- § 4.8 åpner for et unntak i kravet til **solbelyst areal innenfor BKB3**, der 15 % av kravet til solbelyst areal kan dekkes i nærliggende felles eller offentlig uterom med støynivå inntil 60 dB. Dette er ikke i tråd med KDP, KPA eller T-1442/2021.
- **Luftkvalitet.** § 4.2 åpner for at unntak kan skje etter en medisinskfaglig vurdering. Dette er i strid med KDP § 4.7. Det bes om at bestemmelsen endres i tråd med KDP. Bestemmelsen om at MUA skal ha minst mulig eksponering for luftforurensning er også i strid med KDP § 4.7. I utarbeidelsen av KDP ble det fremmet innsigelse på bestemmelser om luftforurensning på MUA, og denne formuleringen ble tatt inn for å imøtekomme innsigelsen. Det bes om at bestemmelsen endres i tråd med KDP.
- **Støy.** § 4.4 bryter med § 4.6 i KDP Sluppen. Hovedforskjellen er at KDP stiller krav om at det kan vurderes med følsom bebyggelse i rød støysone (under nærmere vilkår) etter at kollektivknutepunkt og tunnel er etablert, mens reguleringsplanen ikke stiller dette vilkåret.
- Planens støybestemmelser åpner opp for at inntil 10 % av bebyggelsen innenfor planområdet kan løses med **dempet fasade**. Dette er en forholdsvis høy andel som begrunnes 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.

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelser i KDP Sluppen stiller krav til minimumsareal, men §§4.6 og 4.7 henviser til retningslinjer for henholdsvis støy og luft. Disse retningslinjene omfatter følsom bebyggelse som boliger, barnehage o.l. Vi mener derfor ikke det er riktig å omtale det som et avvik fra overordnet plan, når det er støy på areal medregnet som uteopphold for næringsareal.
- KDP bestemmelse har heller ikke en egen bestemmelse som stiller konkret krav til andel solbelyst areal, men her forholder vi oss til bestemmelse i KPA som angir dette for uteoppholdsareal til bolig.
- Med hensyn til gangavstand, har vi justert dette slik at det kun er felt BKB6 der det er åpnet for inntil 150 m gangavstand.
- Uteromsregnskap og bestemmelser er justert iht. innspill.
- Det er endret på bebyggelsens utforming i nærliggende felt slik at solforhold for boligene innenfor BKB3 tilfredsstiller kvalitetskrav for uteopphold i tråd med KDP Sluppen og KPA.
- Det er gjennomført en supplerende spredningsberegning og rapport som vurderer luftkvalitet er oppdatert. Den viser at det er tilfredsstillende luftkvalitet for boligkvartalene innenfor planen. Bestemmelse om luftkvalitet er justert.
- Bestemmelse er justert slik at likelydende vilkår som i KDP er tatt inn.
- KDP bestemmelse og retningslinje T-1442 (og veileder M-2061) for støy åpner opp for en andel løst med dempet fasade, så lenge det vises til kompensierende tiltak. Planens bebyggelse er justert slik at alle boligkvartal har tilgang på mer uteoppholdsareal enn minimumskravet tilsier. Det er også lagt inn krav til mer fellesareal innendørs for boligene, enn minimumskrav satt i KPA.

## 1.10 Parker og grøntdrag

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 20ff

- **Natur og grønt.** Eksisterende trær som skal bevares må sikres i plankart og bestemmelser. Tar inn krav om marksikringsplan.
- **Planting av trær langs Sluppenvegen.** Må også sikres i nedre del av Sluppenvegen. Sikre tilstrekkelig areal og rotvolum.
- **Sikre tilstrekkelig vekstjord** iht. Trondheim kommunes veileder.
- **Bestemmelser for opparbeidelse av UTE** dersom det ikke etableres barnehage, og at det sikres at arealet blir offentlig tilgjengelig.
- **Blågrønn-faktor.**
- Sikre at viktige byrom og grønnstruktur blir offentlig tilgjengelig gjennom bestemmelsene.
  
- **Offentlig grøntdrag o\_BG1.** Viktig at det sikres økologisk funksjon. Sikre at asfalt fjernes, samt etablering av tilstrekkelig jordlag og vekstvolum for større trær. Sette krav til minimum antall trær.
- **Løsninger for overvann som hensyntar deponi.**
  
- **Turveger tilknyttet o\_BG1.** Spesifisere type kjøring.
- Spesifisere antall snarveger innenfor o\_BG1.
- **Turveg tilknyttet o\_PA1 og UTE.** Bør reguleres som GS-veg eller gatetun fra Sluppenvegen til UTE. Sikre sammenheng mellom Sluppenvegen og turveg i Smidalen, som også fungerer dersom UTE opparbeides som uteoppholdsareal for barnehage.

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelsene er justert i tråd med samrådsinnspill på dette punktet.
- Bestemmelsene og plankart er justert i tråd med dette.
  
- Bestemmelsene og plankart er justert i tråd med dette.
- Bestemmelse og plankart for felt UTE1, o\_PA1 og turveg o\_TV2 er justert i tråd med dialog (inkludert e-postkorrespondanse desember 25) med Byplankontoret.
- Vedlegg for vurdering av blågrønn-faktor er supplert og justert.
- Bestemmelsene sikrer at viktige byrom og forbindelseslinjer skal være allment tilgjengelige.
  
- Bestemmelse er supplert i tråd med dette.
  
- Bestemmelser er justert i tråd med dette. Multiconsults miljøgeologiske vurderingsrapport, Structors VAO-notat, inkludert prinsipielt temakart for overvannshåndtering, er også revidert slik at disse forholdene er omtalt.
- Bestemmelse er justert i tråd med innspill.
- Bestemmelse er supplert i tråd med innspill.
- Bestemmelse og plankart for felt UTE1, o\_PA1 og turveg o\_TV2 er justert i tråd med dialog (inkludert e-postkorrespondanse desember 25) med Byplankontoret.

## 1.11 Trafikk

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 22ff

- Viser til matrise fra internt samråd om trafikk fra trafikansvarlig ved byplan. Disse bør innarbeides i planen, med unntak av kommentarer angående snumulighet for renovasjon i torg i #7, som nå kan løses i ABA1, i tråd med innspill fra kommunalteknikk.
  
- **Parkering.**
- Planforslaget har lagt seg på maksimalspennet i parkeringsnormen i KDP (0,7). Planområdet ligger sentralt plassert, tett på gode kollektivårer, men også veldig tett på hovedveinettet, noe som gjør at det også vil være attraktivt å velge bil.
- Bør legge seg på et mer ambisiøst nivå, bygge opp om gode gang-, sykkel. Og kollektivløsninger. Reduksjon i maks antall bilparkeringsplasser vil frigjøre areal til økt andel sykkelparkering i tråd med KDP og KPA.
- Den høye parkeringsdekningen for bolig legger også potensielt til rette for mange besøksparkeringsplasser.
- Lav parkeringsdekning er viktig for å sikre at planen er i tråd med nullvekstmålet.
  
- Det er lagt opp til bilparkering innenfor BKB1. Anbefales at dette tas innenfor BAA.
- Parkering tilknyttet BKB7 kan i hovedsak legges inn i parkeringsanlegg innenfor B1.
  
- Planen foreslår en betydelig andel mindre **sykkelparkering** for kontor, forretning, tjenesteyting og næring enn KDP. Byplan ser ingen grunn til å redusere dette.
- Sambruk av sykkelparkeringsplasser mellom bolig og kontor. Siden foreslått parkeringskrav for sykler for kontor allerede er mye lavere enn vedtatt i DP, er

### Svar fra forslagsstiller

- Viser til svar under hovedpunkt 2.
  
- Planforslaget forholder seg til parkeringsnorm for bil i KDP Sluppen, og er dermed i tråd med overordnet plan. Maks 0,7 bilplasser pr. 100 kvm BRA viser til boligformål. For kontor og forretning/tjenesteyting er faktor satt til henholdsvis 0,2 og 0,3. Vi er uenig i påstanden om at dette er en høy parkeringsdekning for bil. Det er for eksempel lavere enn hva nylig vedtatt KPA angir: BKB1 inngår i sone 1, mens øvrige felt innenfor reguleringsplanen inngår i sone 2. KPA sier maks 0,9 p-plasser for bil innenfor byggesone 2, og maks 1 for forretning, maks 0,1 for kontor, og maks 0,5 for privat tjenesteyting. I tillegg åpner det opp for besøksparkering og parkering for nyttekjøretøy, utover dette.
- Planforslagets bestemmelser er for øvrig justert slik at besøksparkering og parkering for nyttekjøretøy må løses innenfor normtall. Det er også lagt til et makstak for antall p-plasser for bil som supplerer parkeringsnorm. I tillegg er det lagt inn krav til rekkefølge på utbygging, slik at det sikres at utbygging tidlig bygger ned store deler av eksisterende bakkeparkering nord for Sluppenvegen.
- Viser til svar lenger opp under pkt. 1.7, vedrørende parkering innenfor BKB1.
- Parkering tilknyttet BKB7 er tatt ut som mulighet og skal nå ivaretas innenfor B1, iht. reviderte bestemmelser.
  
- Det er satt likhetstegn mellom økning i antall sykkelplasser og økt sykkelvennlig utforming. Dette mener vi er feil. Vi vurderer det slik at minimum antall sykkelplasser for kontor/forretning/tjenesteyting angitt i KDP allerede er svært høyt. Mer areal avsatt til sykkelparkering utendørs og inne vil gå ut over andre kvaliteter og klimaambisjoner. Flere sykler ute vil redusere kvalitativt uteareal, mens flere plasser

## 1.11 Trafikk

Byplan skeptisk til tiltak som reduserer antallet sykkelparkeringsplasser ytterligere, og mener forslaget heller bør økes.

- **Eksisterende parkering.**
- Trafikkfaglig hos byplankontoret skriver i sin tilbakemelding i internt samråd at trafikkrapporten virker å være noe optimistisk med hensyn til ADT, og at dersom trafikkrapporten skal gi noenlunde riktige premisser må det sikres fjerning av eksisterende parkeringsplasser allerede i midlertidig situasjon, som kan bli langvarig. Det er veldig mye parkering i området, noe som kan bidra til reisevaner der bil blir det foretrukne reisemiddelet for mange i lang tid framover
- Eksisterende parkeringsplasser kan f.eks. bygges ned ved å **sikre en utbyggingsrekkefølge** der BKB1, o\_BG1 og BKB3 bygges ut først (da det er her de fleste parkeringsplassene ligger i dag) eller ved å sikre at parkeringsplassene fjernes ved utbygging av andre felt, og for eksempel settes av til midlertidige byromstiltak som også kan være en kvalitet i en midlertidig fase.
- **Renovasjon.** Viser til samrådsinnspill fra kommunalteknikk.
- **Gang- og sykkel.** Gode gangforbindelser og trygg adkomst/tilgjengelighet til sentrale målpunkt for barn/unge må vektlegges. Dette er viktig også i anleggsfasen og i alle faser før hele området er transformert.

inne vil medføre mindre areal til andre formål, eller medføre bygging av mer kjellerareal med høyt karbonavtrykk. Erfaring viser at det ikke etterspørres store, felles sykkelarealer i det omfanget som KDP og klimanormen legger opp til. Vi stiller spørsmål om hvilket kunnskapsgrunnlag disse normtallene er satt ut ifra? Det er nylig gjennomført en studie (Lala og Civitas, 20.01.2026) som ser på kunnskapsgrunnlaget med utgangspunkt i sykkelparkeringsnorm for Oslo kommune, samt en sammenligning med andre nordiske byer. Denne viser bl.a. av undersøkte caser hadde 70-80% ledig kapasitet sammenlignet med (Oslo kommunes) norm. Vi mener vurderingene og i denne studien er overførbare til Trondheim kommune. Det bør heller satses på kvalitativt gode sykkelefasiliteter, framfor et normtall som fremmer kvantitet.

- Viser til arbeidsmøter gjennomført med Byplan i november-desember 2025, der dette har vært tema. Trafikkrådgiver Rambøll opplyser at *trafikkanalysen er gjort med forutsetning om at parkeringsnormen i KDP gjelder for hele planområdet når det er ferdig utbygd. RVU-sonen «Indre øst» er valgt fordi den best harmonerer med de strenge parkeringskravene som er lagt til grunn for analysen.*
- Planbeskrivelse og trafikkrapport er supplert for å vise tenkte utbyggingsetapper mht. nyetablering og nedbygging av eksisterende parkeringsareal. Totalt utgjør utbyggingen en reduksjon på ca. 200 plasser gitt parkeringsnorm, relativt eksisterende parkeringsplasser som bygges ned. I tillegg bygges ca. 200 p-plasser ned når Fredlybekken grøntdrag bygges ut. Reguleringsbestemmelser er supplert med krav til første utbyggingstrinn innenfor BKB3-4. Dette utgjør i seg selv en nedbygging av ca. 250 eksisterende p-plasser, mens det tilføres maks nye 130 p-plasser.
- Viser til svar til kommunalteknikkens innspill i samrådsmatrisen.
- Planforslag og revidert overordnet situasjonsplan for framtidig situasjon i naboareal viser et nettverk av bevegelseslinjer for gående og syklende innenfor kvartalsgater (atkomstgater, bylivsgater), gatetun, fortau, gs-veg, sykkelveg, turveger og andre snarveger. Bestemmelse til planen stiller krav til tilfredsstillende løsninger for gående og syklende og trygg skoleveg i midlertidig faser.

## 1.12 Deponi - klimatilpasning

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 24f

- Viser til samrådsinnspill fra Klima- og miljøenheten (KME) og gjennomført arbeidsmøte.
- **Klimatilpasning.** KMA anmoder om at det i bestemmelsene sikres at samtlige bygninger som planlegges oppført skal ha blå/grønne tak. Hovedpoenget er at tilrettelegging for blågrønne tak vil være et viktig kompensierende tiltak for overvannshåndtering (trinn 1-tiltak), som er med på å erstatte funksjonen til o\_BG1 med tanke på trinn 1 i tre-trinnsstrategien. Det vil gjelde først og fremst de byggene nord for Sluppenvegen. Avveies mot andre hensyn som arkitektonisk utforming. Det viktigste er at forslagstiller, med en oppdatert VA-plan, kan vise at de har gode løsninger for overvannshåndtering som samtidig ivaretar de forurensede massene. Blågrønne tak kan være en av flere gode løsninger i denne sammenheng.

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelser er justert i tråd med dette. Multiconsults miljøgeologiske vurderingsrapport, Structors VAO-notat, inkludert prinsipielt temakart for overvannshåndtering, er også revidert slik at disse forholdene er omtalt.

## 2 Tema veg og trafikk – samrådsinnspill og Byplan

### 2.1 Kryssløsning Sluppenvegen – Bratsbergvegen

#### Byplan, tilbakemeldingsbrev og samrådsinnspill (trafikk):

- (...) settes av nok plass til kryssinger og at rundkjøring kan opparbeides etter norm, med en eventuell utvidelse (2-felt). Det bør tas hensyn til dette i overordnet situasjonsplan og i utforming av Sluppenvegen i detaljplanen.

#### Trøndelag fylkeskommune, samrådsinnspill:

- Det må sikres tilstrekkelig areal til tofelts rundkjøring og lysregulert T-kryss.
- TRFK vil i høringsrunden konkludere med hva som er mest hensiktsmessig av kryss/rundkjøring.
- Etablering må sikres med rekkefølgekrav i bestemmelsene.

#### Svar fra forslagsstiller

- Vi ønsker ikke å utvide planområdet ytterligere for kryssområdet Sluppenvegen-Bratsbergvegen av flere grunner:

#### Rundkjøring

- Tofelths rundkjøring skal ha en ytre diameter på 45 m. Dette vil kreve et så stort arealavtrykk at rundkjøring og tilhørende sykkelveg med fortau går inn i den nyetablerte skolegården på Nidarvoll skole. Hvis dette skal unngås må det planlegges med en Y-formet rundkjøring som er veldig uheldig – og vil påvirke linjeføringa langs Bratsbergvegen både på nord- og sørsiden av rundkjøringa.
- Iht. Vegnormalen N100 krav 4.1.2.2. skal det ikke etableres fotgjengerfelt i tilfartene ved flere enn ett kjørefelt. Dermed vil det ikke være mulig å krysse for fotgjengere i nærheten av denne rundkjøringen. Skal de krysse veg med fire felt må det etableres midtdeler på strekningen (min 2 m bred).
- Eksisterende rundkjøring fungerer slik den er etablert i dag.

#### T-kryss

- Vår plan utløser ikke behov for T-kryss eller begrenser mulighet for ombygging til T-kryss.
- Det er satt av plass for ombygging til T-kryss innenfor regulert areal i Sluppenvegen (byggegrenser).
- Vi prosjekterer eller regulerer ikke Bratsbergvegen: Et T-kryss har konsekvenser for felt og bredde både nordover og sørover i Bratsbergvegen. Dette må eventuelt ivaretas i tilknytning andre private planarbeid (GH-kvartalet, igangsatt planarbeid, eller planinitiativ for Shell-tomta) som ligger inn mot krysset og Bratsbergvegen, eller som et planarbeid i regi av Trøndelag fylkeskommune.



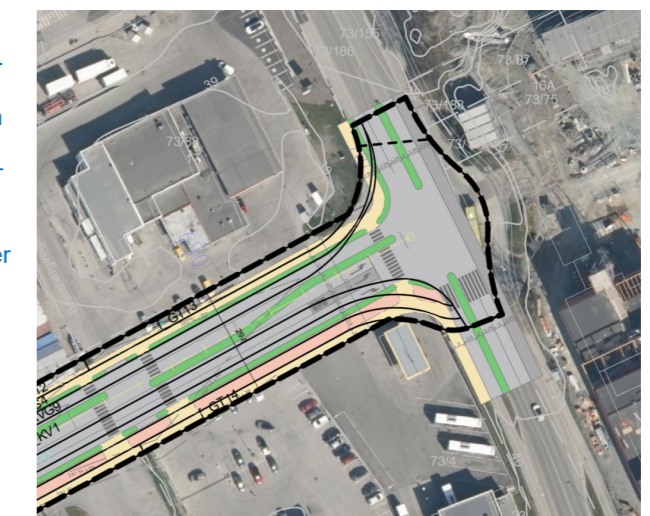
Rundkjøringer på 4-feltsveger

KRAV 4.1.2—3 **SKAL** GJELDENDE FRA 22.06.2021

Rundkjøringer på 4-feltsveger skal ha en ytre diameter på minst 45 m.

KRAV 4.1.2—4 **SKAL** GJELDENDE FRA 22.06.2021

Rundkjøringer på 4-feltsveger skal bygges med to felt i tilfartene, i sirkulasjonsarealet og i utfartene. Man kan etablere et felt i tilfart og utfart dersom kapasiteten blir tilfredsstillende.



## 2.2 Fotgjengerkryssinger Bratsbergvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Det foreslås at gangfeltet nord for rundkjøringen Sluppenvegen X Bratsbergvegen utgår. Det kan være et fornuftig grep med tanke på bussfremkommelighet og TS, må bare være sikker på at vi ikke får villkryssing.
  - o Med innføring av refuger i dagens gangfelt eller (helst) reduksjon av antall kjørefelt i Bratsbergvegen kan myke trafikanter som skal krysse Bratsbergvegen til/fra Baard Iversens veg få et godt tilbud som kopler seg til Fredlybekken (bedre tilbud enn i dag).
  - o Det er støyskjerm på østsida av Bratsbergvegen ved gangfeltet som foreslås fjernet; dermed mindre behov for gangfelt her.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

- Ikke enig med MoS. Ønsker å beholde muligheten for kryssing av Bratsbergvegen nord for rundkjøring i Bratsbergvegen x Sluppenvegen. En ekstra trafikkøy mellom de to kjørefeltene i Bratsbergvegen i tilfarten til rundkjøringa kan være et tiltak for å få innvilget fravik, en slik løsning er brukt i Østre Rosten ved Anne-Kath. Parows veg.

### Svar fra forslagsstiller

- **Tas til orientering.** Utforming av fartsdempende tiltak i Bratsbergvegen må bli et tema i andre, senere prosesser (byggeplan), og er ikke et tema i dette detaljplanforslaget. Vi prosjekterer eller regulerer ikke Bratsbergvegen.
- Det er positivt for trafikksikkerheten at gangkryssinger der Bratsbergvegen har 4 kjørefelt, samles til ett godt krysningsspunkt med lysregulering. Dette bør være tilknyttet parkdraget langs Fredlybekken. Viser til TS-rapport og trafikkrapport, der denne løsningen er begrunnet. Vi har flere ganger i denne planprosessen påpekt at dette burde vært en del av kommunens egen plan for regulering Fredlybekken, nedre del, Sluppen (r20230007). Denne planen er nå vedtatt uten at dette er hensyntatt og det finnes ingen god gangkryssing over Bratsbergvegen der turstiene i parkdraget tenkes anlagt.
- Østre Rosten ved Anne-Kath. Parows veg: Forslaget er ikke iht. vegnormalen N100. I dette snittet er det 3 trafikkdelere. Ikke alle disse er 2 m brede iht. Vegnormalene. Fotgjengerne krysser bare 1 felt om gangen siden kollektivfeltet "innsnevres" før rundkjøringa. Profilet er ca. 24 m bredt.

KRAV 4.1.2.2—2 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Hvis gående og syklende krysser tilfarten i plan, skal rundkjøringen bare ha ett felt i tilfarten.



## 2.2 Fotgjengerkryssinger Bratsbergvegen

- (...) det bør sikres overgang på begge sider av rundkjøringen i Bratsbergvegen.

- Det nye foreslåtte krysningspunktet i gult i Bratsbergvegen kan tas inn i situasjonsplanen.

- Trafikksikkerhetstiltak i gangfelt over Bratsbergvegen må sikres gjennom rekkefølgekrav. Dette innholdet i kravet kan utdypes i planbeskrivelsen, med trafikksikkerhetsrapportens beskrevne tiltak som signalregulering, opphøyning/fartsdemping og intensivbelysning.

### Trøndelag fylkeskommune, samrådsinnspill:

- Krysningspunkt i Bratsbergvegen må tas inn i plan (plankart og rekkefølgekrav). Dette inkl. også landingsareal for myke trafikanter på østsiden av Bratsbergvegen, forsterket belysning og øvrige anbefalte utbedringer for å sikre trafikksikkerheten til myke trafikanter.
- Trafikkberegningene må vurdere kapasitet også mht. gående i gangfelt. Utbyggingen vil medføre en betydelig økning i gang- og sykkeltrafikken over Bratsbergvegen.

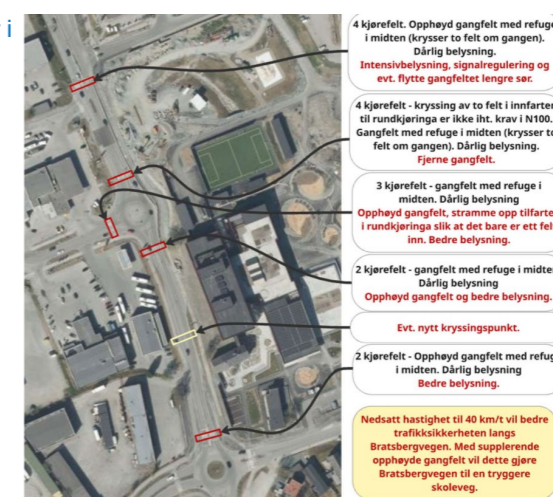
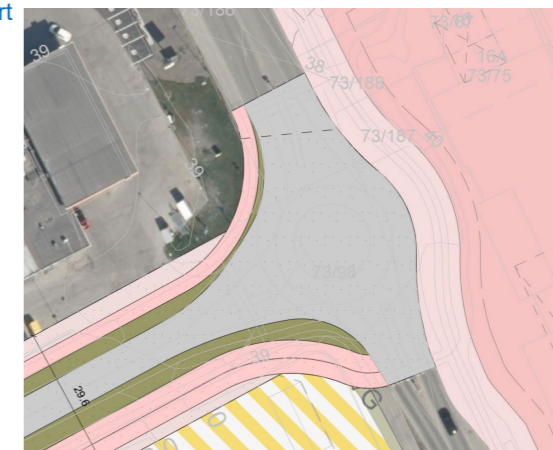
- Planområdet i rundkjøringen omfatter eks. kryssinger og er lagt inn mot eks. regulert areal til gang-/sykkelveg (opparbeidet som sykkelveg og fortau) i r20180026.

- Tas til følge. Situasjonsplan oppdateres med krysningspunkt i tråd med vurderinger i TS-rapport.

- Viser til svar under pkt. 1.3.

### Svar fra forslagsstiller

- Krysningspunkt tilknyttet rundkjøring kan etableres innenfor plankartets rammer, samt tilstøtende detaljregulering r20180026.
- Viser til svar under pkt. 1.3.
- Trafikkberegningene er utført med mikromodell AIMSUN og kapasitetsberegning i SIDRA. Ifølge trafikkrådgiver Rambøll, mangler man data om dagens fotgjengerstrømmer og man har ingen god metodikk for å anslå størrelsen til fotgjengerstrømmer i prognosesituasjonen. Fotgjengere er tatt hensyn til ved at det er lagt inn signalfaser med signal for gående i de signalregulerte kryssene både i SIDRA og i AIMSUN. SIDRA har ikke metodikk for å håndtere gåendes påvirkning av kapasitet for bil i ikke-signalregulerte kryss. I AIMSUN er det mulig å legge inn gangstrømmer i alle typer kryss, men Rambøll kjenner ikke til at dette er gjort med etterprøving og kontroll av beregnede virkninger. Rambøll har derfor vurdert at analysene for Sluppenvegen og Bratsbergvegen i denne planfasen er så robuste at det ikke har betydning for valg mellom de vurderte løsningene. Å gjette både på antall fotgjengere og påvirkningene av fotgjengere i (og utenfor) gangfelt ville ikke gitt et bedre beslutningsgrunnlag.



Figur 25: Forslag til framtidige tiltak for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende som skal krysse Bratsbergvegen. Dagens situasjon er beskrevet med svart tekst, forslag til tiltak er vist med rød tekst.

## 2.3 Rundkjøring ved E6

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Rundkjøringen bør etableres nå og inngå som en del av rekkefølgekravet. (...)
- Senterpunkt rundkjøring og/eller arm for påkobling på E6 bør vurderes justert. Unngå snarvei fra vestre tilfart (under E6) til rampe. (...)

### Trøndelag fylkeskommune, samrådsinnspill:

- Rundkjøringa sør i Sluppenvegen sikres med rekkefølgekrav i bestemmelsene.
- Det må settes av tilstrekkelig areal til framtidig utvikling i tråd med KDP.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

- KDP Sluppen viser rundkjøring i krysset mellom rampe til E6 og Sluppenvegen. I trafikkrapporten til planforslaget er dette vurdert og det foreslås heller en løsning med passeringslomme i krysset for å løse utfordringen.
- Byplankontoret støtter MoS og Trøndelag fylkeskommunes innspill om rundkjøring. Dette får sannsynligvis konsekvenser for felt BKB6.

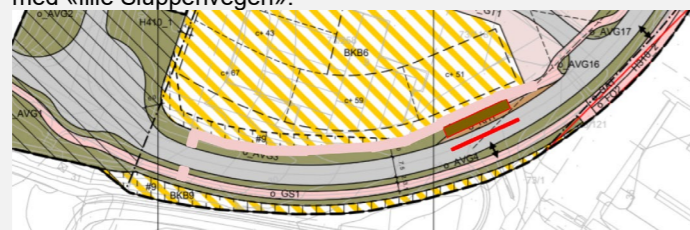
### Svar fra forslagsstiller

- Vi savner en begrunnelse for dette rekkefølgekravet. Trafikkrapporten beskriver at rundkjøring her ikke er et behov utløst av reguleringsplanens utbyggingsområder, og at et eventuelt behov må sees i sammenheng med Byåstunnelen.
- Vegråd giver ser ikke behovet for en justering av senterpunkt for rundkjøring og/eller arm for påkobling på E6:
  - o Det er ikke mulig å ta en snarveg fra vestre tilfart og opp på rampe så lenge det bl.a. ligger en trafikkøye i tilfarten; man må i så fall legge seg over i motsatt kjørefelt og kjøre feil vei i rundkjøringa. Planen gir rom for videre bearbeiding/utforming av trafikkøye for tilfarten fra vest.
  - o Ved å flytte rampe til E6 mot øst vil denne måtte legges inn det krevende sideterreng. Geoteknikker har tidligere varslet at større inngrep her vil medføre stabiliserende tiltak (avlastning på topp skråning, spunt og KS-stabilisering).
  - o I dette området bygges det eventuelt en ny rundkjøring i et eksisterende vegnett. Det er flere elementer i dette området som bør unngås, dette gjør at en ikke kan bygge en "fullstendig optimal" løsning som en ville ha gjort om en skulle bygget opp et helt nytt vegsystem fra grunnen av. Rundkjøringa er optimalisering mht. størrelsen, avbøyning, stigning på tilfart til/fra osv. Med utgangspunkt i det vegsystemet og det sideterreng som ligger der i dag.

## 2.4 Fortau nord for Sluppenvegen – langs BKB6 (Sluppenvegen 9)

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Legge inn helårs snarvei for vest for bebyggelsen, til Sluppenvegen.
- Etablere krysningspunkt øst for rundkjøringa, samt fortau på nordsiden av Sluppenvegen (langs BKB6), som kobler sammen sykkelveg langs Sluppenvegen med «lille Sluppenvegen».



### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

- Mener det kan aksepteres en løsning med fortau på sørsiden av Sluppenvegen med kryssing som vist i planforslag.
- Snarveg får konsekvenser for bebyggelse i BKB6, og fortau på nordsiden av Sluppenvegen vil ha store konsekvenser for skråningsutslag og mest sannsynlig må det etableres en mur. Vanskelig å få til UU pga. høydeforskjeller. Opparbeidelse av en slik løsning vurderes heller ikke hensiktsmessig da det ikke vil korte ned gangavstand til viktige målpunkter i området i noen særlig grad. Bør heller lages en bedre og mer helhetlig utforming av gangløsningene i dette området når E6 legges i kulvert.

### Svar fra forslagsstiller

- Vi er enig i Byplan sin vurdering av foreslåtte tiltak fra MoS.
- Fotgjengerkryssing øst for rundkjøring: Det blir dårlig sikt inn mot et eventuelt fotgjengerfelt pga. høydeforskjeller i vegens sideterreng og fordi vegen ligger i kurve før rundkjøringa. Rampen på E6 og tilhørende kryss ansees som en del av E6. Vi mener derfor det heller er viktig å vurdere tiltak som hindrer ferdse av gående i dette området.
- Målpunkt: Holdeplassgruppen Kroppanbrua er avviklet og utgjør ikke lenger et målpunkt, noe som gir mindre gangtrafikk i området. I dette området har også Sluppenvegen begrenset kontakt med bebyggelsen pga. terrengforskjeller. Skissert bebyggelse i BKB6 (Sluppenvegen 9) har derfor også utadrettet/aktive fasader inn mot «Lille Sluppenveg» og i østre hjørne mot Sluppenvegen. Nedre del av Sluppenvegen får en annen karakter enn øvre del av Sluppenvegen, og har primært en transportfunksjon – ikke bygate. Dvs. vest for bussholdeplassen er det ikke naturlige målpunkt i området, og det er ikke ønsket å lede gangtrafikken hit med en kryssing ved en evt. framtidig rundkjøring og fortau på nordsiden av Sluppenvegen her.



## 2.5 Sykkelveg i Sluppenvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Sykkelvegen bør føres helt fram til den nye rundkjøringa ved E6 rampen.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

### Svar fra forslagsstiller

- Det er etablert gang- og sykkelveg under E6-rampen, og det vurderes som mer hensiktsmessig at sykkelveg med fortau avsluttes ved et fotgjengerfelt eller en avkjørsel, fremfor rett før brua. En løsning med sykkelveg med fortau krever et

## 2.5 Sykkelveg i Sluppenvegen

- Byplankontoret er enig med MoS i at dette er en viktig del av hovedsykkelvegen, og at det bør reguleres inn i planen, men at dette kan opparbeides samtidig som tilbudet gjennom undergangen utbedres.

vesentlig bredere tverrsnitt, noe som – i tråd med vurderingene i fagrapport R-V-02 Trinnvis utvikling – vil medføre betydelige areal- og driftsmessige konsekvenser for eksisterende og fremtidige virksomheter sør for Sluppenvegen. En slik løsning forutsetter koordinering med relevante fagområder (EL, MILJØ/deponi og GEOT) og kan innebære betydelige merkostnader for gjennomføring.

- Sluppenvegen er planlagt med en stigning på ca. 6 % fra rundkjøringen og opp til de første avkjørlene. Dette innebærer høy hastighet for syklister som skal ned mot undergangen, og det anbefales ikke å etablere systemskifte i områder der hastigheten er høy, da dette kan gi økt risiko og redusert trafiksikkerhet.
- Behovet for sykkelveg og fortau på denne strekningen må derfor vurderes i sammenheng med praktisk gjennomførbarhet, arealdisponering, trafiksikkerhet og kostnadsnivå. Det antas at gangtrafikken vil være minimal, ettersom strekningen mangler lokale målpunkt og primært vil benyttes av syklister, særlig de som ferdes over lengre distanser.
- Etablering av sykkelveg på denne strekningen vil også ha konsekvenser for eksisterende trær. Disse kan i teorien mellomlagres og flyttes, men dette er f.eks. tiltak som vil påvirke blågrønn-faktor da de ikke lenger kan regnes som eksisterende trær.

## 2.6 Splitte o\_AVG5 (langs eks. Alo, Sluppenvegen 23)

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- o\_AVG5 bør splittes i to slik at det er plass til grøntribatt mellom kjørefelt i Sluppenvegen og gangveg på nordsiden av Sluppenvegen.

### Svar fra forslagsstiller

- Nevnte areal (nå o\_AVG7 på revidert plankart) er eksisterende skråning med beplantning (gress/blomstereng, trær) inn mot Alo, nytt næringsbygg, etablert i 2023. Dersom man skal splitte arealet som foreslått må det mest sannsynlig etableres en mur for å ivareta bygg og etablert inngang. Det vil i praksis bli mindre grønt enn det framstår i dag, og vi vurderer det som mer positivt med et større, sammenhengende grøntareal enn en mindre stripe mellom fortau og kjøreveg. Sluppenvegen har også en annen karakter i søndre del; føring med gatesnitt (flerbruksgate) i KDP Kvalitetsprogram er knyttet til sentrumskjernen (dvs. nordre-østre del).
- Etablering av sykkelveg på denne strekningen vil også ha konsekvenser for eksisterende trær. Disse kan i teorien mellomlagres og flyttes, men dette er f.eks. tiltak som vil påvirke blågrønn-faktor da de ikke lenger kan regnes som eksisterende trær.



## 2.7 UU-forbindelse gående/syklende

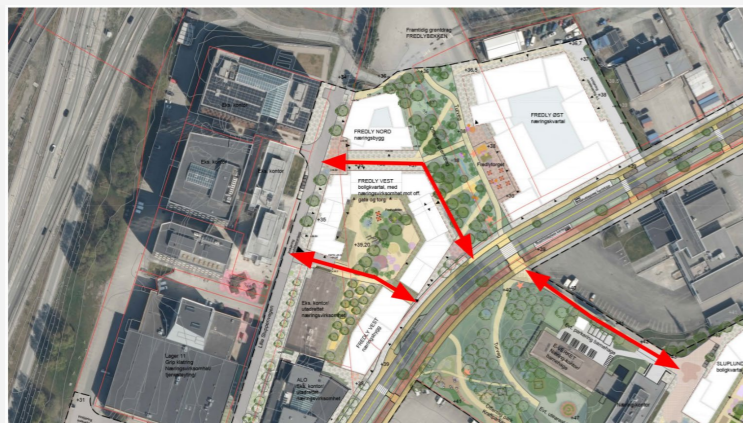
### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Tenk kvartalstruktur - tilgjengelighet rundt alle bygg! Tilstreb 1:20 rundt alle "kvartaler".
- Trapper alene er ikke ok. Anbefalt eksempel: uteområdet Schandorffs plass i Oslo, ved Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

### Svar fra forslagsstiller

- Det er sikret UU-forbindelse nord, øst og sør for kvartal BKB3. Snarvegforbindelse sørvest for kvartal i BKB3, som forbinder Sluppenvegen og «lille Sluppenvegen» må løses med trapp, slik som også Byplan mener er akseptabelt gitt foreslått løsning for bebyggelse (herunder areal i BAA2).

## 2.7 UU-forbindelse gående/syklende



### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

- Mener at løsningen med trapp fra Lille Sluppenvegen og opp til BKB3 er en akseptabel løsning i denne situasjonen.
- Det bør sikres at det finnes gode universelt utformede alternativer, f.eks. langs veggsonen øst for BKB3 og i f\_GT4, uten at det gir lange omveier.
- Det bør også tenkes og sikres universelt utformede alternativer som kobler f\_GT9 til UTE og Smidalen, i tillegg til trappen mellom B1 og BKB8, f.eks. vest for B1 fra f\_GT9 og opp mot UTE/bakgård i B1.

- Planen er supplert med bestemmelser som sikrer snarvegforbindelser.

## 2.8 Forbindelse gående/syklende øst-vest (Bratsbergvegen/Baard Iversen veg og Tempevegen/Holtermanns veg)

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Byggelinje for område BKB1, nord i planområdet, må flyttes sørover. Det må settes av areal for myke trafikanter sør for Fredlybekken / nord for Fredly Øst for å gi tilgang til Fredly Øst/Nord/Vest/m.m. fra øst (Baard Iversens veg/Bratsbergvegen nord) og vest (Tempevegen / Holtermanns veg).
- Det som er regulert og bygges nord for Fredlybekken er turveg som det er ønskelig at færrest mulig syklende skal bruke - de bør lokkes til et anlegg på sørsiden av Fredlybekken. Alternativ rute via Sluppenvegen er omtrent fire ganger så lang.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev:

- Den overordnede situasjonsplanen må vise hvordan Fredlybekken og delområde 7 kobler seg til Nidarvoll og Sunnland skole på motsatt side av Bratsbergvegen, noe som er et viktig målpunkt for barn og unge. Gang- og sykkelkoblingen på nordsiden av bebyggelsen mot Fredlybekken må også vises tydeligere i forslag til situasjonsplan får den mindre og mindre tyngde jo nærmere Bratsbergvegen den kommer. Den bør sikres i detaljplanen med f.eks. gatetun nord for BKB1.

### Svar fra forslagsstiller

- Overordnet situasjonsplan er revidert slik at forbindelseslinje for gående og rolig sykling er tydeliggjort mellom Fredlybekken grønnstruktur og nordsiden av kvartalsbebyggelsen. Plankart er også revidert slik at det er lagt inn et gatetunformål nord for BKB1, der det skal være en allment tilgjengelig fri ferdselssone. Det er ikke ønskelig med syklist i høy fart her.
- Vi stusser på argumentasjon fra MoS om at sykkelrute langs Sluppenvegen er for lang, og at man ikke ønsker å «lokke» syklist til turveg langs Fredlybekken (r20230007). I den sammenheng kan det nevnes at vi i løpet av prosessen har påpekt at en naturlig rute for gående og syklende, spesielt til allerede etablert sykkelveg med fortau til Tempevegen/Holtermannsvegen er turvegtrase regulert langs Fredlybekken – noe som har blitt avvist av MoS med argumentasjon om at sykkelveg skal ligge i Sluppenvegen.
- Vi registrerer også at Statsforvalteren SVV har kommentert på høringsforslag til Fredlybekken nedre at det i turvegtraseen bør vurderes å separere gående og syklende for å unngå konflikt, og reguleres god nok plass til både gående og syklende.
- Et annet spørsmål er hva slags flerbruksgate blir Sluppenvegen gitt innspillene? Hva skjer med bygata dersom det hverken skal være avkjørsler/kryss for bil og gående/syklende foretrekker parallelle bevegelseslinjer?



## 2.8 Forbindelse gående/syklende øst-vest (Bratsbergvegen/Baard Iversen veg og Tempevegen/Holtermanns veg)



Intensjonen med hovedsykkelvegene er øke trafiksikkerhet og framkommelighet for syklister. Få syklister som benytter seg av hovedsykkelvegen vil ha målpunkt på Sluppen, de fleste vil sykle igjennom Sluppen.

## 2.9 Avkjørsler/kryss i Sluppenvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Avkjørslene i nord og sør bør ikke ligge tvers overfor hverandre.



- Avkjørsel til «Lille Sluppenvegen» skal reguleres med pil, ikke som kryss med gjennomgående fortau.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev og samrådsinnspill (trafikk):

- Avkjørsel til «Lille Sluppenveg»: Byplankontoret er uenig med MoS, og mener at dette er et kryss som vil få en god del trafikk, da all parkering til Fredlyområdet skal gå gjennom dette krysset. Løsningen som er skissert kan derfor aksepteres.

### Svar fra forslagsstiller

- Viser til vegnormalen N100 der det står følgende i kap 2.8 Gatekryss: *I byer og områder med tett bebyggelse vil T- eller X-kryss være de vanligste krysstypene.* Det påpekes at spesielt øvre del av Sluppenvegen skal omformes til en bygate med kvartalsstruktur i henhold til KDP Sluppen. Forskjøvne T-kryss er god latin for veg pga. færre konfliktpunkter, men ikke for gate av strukturmessige årsaker. Ett X-kryss er også mer effektivt enn to T-kryss hvis trafikkmengder og trafiksikkerhet i framtida gjør det nødvendig med signalregulering av krysset.
- Vi støtter vurderingen til Byplan. Foreslått løsning er med utgangspunkt i trafiksikkerhet. Det reguleres til fortau i denne delen av Sluppenvegen, og sykkelvegen ligger på sørsiden. Begrunnelsen for å vurdere det sekundære gatenettet i Sluppenvegen som avkjørsler har vært å gi syklister forkjørsrett gjennom "gatekryss" (krav fra MoS framsatt i arbeidsmøte med Byplan og MoS).
- Det er i andre sammenhenger problematisert atkomst fra Sluppenvegen til framtidig kvartal på sørsiden av Sluppenvegen, og at dette bør samles fra Leirfossvegen, basert i kryssutforming og trafiksikkerhetshensyn og tilknyttet sykkelveg. På sørsiden, mellom kjørebane og sykkelveg, er det imidlertid regulert et 4 m bredt grøntdrag; dvs. det er kun behov for å trekke inn 1 ekstra meter i kryss. Pga. regulert byggegrense er det handlingsrom innenfor planen til å gjøre dette tilknyttet etablering av nye kryss uten at det påvirker byggelinje for framtidig kvartalsbebyggelse.

## 2.9 Avkjørsler/kryss i Sluppenvegen

- Avkjørselspiler fra Sluppenvegen (bortsett fra i BKB1) bør fjernes i plankartet og heller avklares i senere detaljreguleringer.
- Det mangler avkjørselspil inn til parkeringsanlegg fra Lille Sluppenveg, og innkjøring til parkeringsanlegg fra f\_KV2.

- Avkjørselspiler med unntak til BKB1 er tatt ut av revidert plankart, slik at disse kan reguleres inn i senere detaljreguleringer langs Sluppenvegen.
- Avkjørselspiler er tatt inn i revidert plankart. Det bemerkes at disse ble i første omgang tatt ut etter forslag fra Byplan i kart- og bestemmelsesmøte. Da prosjektet ikke er detaljprosjekt, er det imidlertid fortsatt behov for en fleksibilitet på 5 m sideforskyvning. Dersom dette ikke kan aksepteres i bestemmelsene, må piler tas ut av plankart igjen, og bestemmelsene heller vise til hvor parkeringsanlegg skal ha atkomst fra.

## 2.10 Høyre av/på i Sluppenvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Trafikkanalysen har kun overfladisk vurdert høyre av/på som prinsipp for avkjørslene.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev og samrådsinnspill (trafikk):

- Byplan er uenig med MoS, og minner om at reguleringsplanen ikke kan regulere kjøremønster. Med rundkjøring i begge ender av Sluppenvegen, er muligheten for etablering av høyre av/på ivare tatt og kan innføres ved behov.

### Svar fra forslagsstiller

- Høyre av/på vil gi økt trafikkmengde i Sluppenvegen og er ikke å anbefale mht. trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Det påvirker trafikkavviklingen (mer kø og lengre reisetid for bil) og trafiksikkerheten (mer trafikk i fotgjengerfeltene) i rundkjøringen mellom Sluppenvegen og Bratsbergvegen. Det vil dermed også gi negativ påvirkning mht. framkommeligheten for kollektivtrafikk. Det er ikke utført modellberegninger med høyre av / høyre på. Med de trafikkmengdene som er i planforslaget gir planforslaget god avvikling uten dette tiltaket. Med rundkjøring i begge ender er det mulig å etablere det, men planforslaget alene utløser ikke behov for dette.

## 2.11 Bussholdeplass i sørvestre del av Sluppenvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Vestlig holdeplass ved Sluppenvegen 23 mangler gangfelt i tilknytning til nordgående holdeplass (nederst i Sluppenvegen).
- Vurder å endre holdeplassen i svingen fra lomme til kantstopp, men midtdeler. Holdeplassen kan evt. flyttes nærmere rundkjøringa for å unngå tvungen høyre av/på for avkjørselen til NTNU.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev og samrådsinnspill (trafikk):

- Byplankontoret mener løsningen med lomme for bussholdeplass o\_KH1, kan aksepteres som vist i planforslaget, da løsningen som foreslås av MoS vil kreve mye areal.
- o\_KH1 er en busslomme, og vi anbefaler at formålet endres til o\_KA (kollektivanlegg) for å skille denne lomma fra de andre bussholdeplassene hvor det er plattformarealet som reguleres til o\_KH.

### Svar fra forslagsstiller

- Det er allerede et gangfelt ca. 40 meter sør for holdeplassen. Gangfelt er ikke regulert som juridiske linjer i dette planforslaget; endelig plassering og utforming avklares gjennom skilt- og oppmerkningsplan, som skal godkjennes av skiltmyndigheten.
- Vi anbefaler ikke etablering av midtdeler eller kantstopp i dette området. Trafiksikkerheten anses som tilfredsstillende, ettersom busslommen gjør at bussen kjører ut av veien og dermed ikke hindrer at annen trafikk kan passere forbi kjøring i kurven. Holdeplassen er forbedret i planforslaget sammenlignet med dagens løsning, og AtB har uttrykt ønske om å beholde busslomme her. Holdeplassen har en særskilt funksjon som start- eller sluttholdeplass, noe som skiller den fra øvrige holdeplasser i gata.
- En midtdeler vil fremstå som et fremmedelement og bryte med den optiske ledningen. I tillegg krever midtdeler større inngrep i sidearealet enn busslommen, særlig fordi veien ligger i en kurve med begrenset sikt.
- Alternativ plassering av busslommen lenger sørvest vurderes som uheldig. Området har 6 % stigning, og inngrep i krevende sideterreng kan bli nødvendig for å ivareta sikt. Holdeplassen vil også komme langt fra naturlig plassering av gangfelt ved planlagte avkjørsler, noe som kan føre til uønskede kryssinger av myke trafikanter midt på strekningen.
- Revidert plankart er justert til formål o\_KA1 for busslomme.

## 2.12 Bussholdeplass i nordøstre del av Sluppenvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Støtter konseptet som er fremmet i planmaterialet - bedre enn andre alternativer og godt nok. Det vil gi bedre siktforhold ved å flytte avkjørsler lenger øst i forhold til kantstoppene. En sideforskyvning av avkjørslene, som beskrevet i eget punkt, vil også være til fordel for sikt, og bør gjøres for å støtte

### Svar fra forslagsstiller

- Litt uklart hvordan MoS stiller seg til plassering av holdeplasspar gitt første og siste punkt.
- Viser til tidligere svar mht. sideforskyvning av avkjørsler. Med en slik løsning kommer de to gatekryssområdene i Sluppenvegen til å havne såpass tett at

## 2.12 Bussholdeplass i nordøstre del av Sluppenvegen

opp om "omvendt saksing".

6.1.2 K2 «Omvendt saksing» med kryssing i bakkant



Figur 14: Kartstopp med «omvendt saksing».

- Plassering av de to holdeplassparene bør justeres, slik at de blir liggende så langt fra hverandre som mulig, dvs. så tett på henholdsvis Bratsbergveien og E6 som mulig. Det er viktigere å legge til rette for omstigning enn å ivareta nærhet til torvet ved grøntdraget.

### Byplan, samrådsinnspill (trafikk):

- De østre bussholdeplassene i Sluppenvegen kan med fordel legges lenger øst, med tanke på avstand mellom holdeplasser, fremtidig utvikling på tomtene i øst og nærhet til omstigning til buss i Bratsbergvegen.

### Trøndelag fylkeskommune, samrådsinnspill:

- Det må sees nærmere på plassering og utforming av kollektivholdeplasser mht. kø mot Bratsbergvegen.

kvartalsstrukturen blir forringet. Øvre del av Sluppenvegen (gaten) er en ganske kort og det mange elementer skal inn i dette området.

- Plassering lenger mot øst kan være uheldig med tanke på kø mot Bratsbergvegen.

## 2.13 Bussholdeplass i Leirfossvegen

### Mobilitet- og samferdselsenheten (MoS), samrådsinnspill:

- Anbefaler at regplan endrer dagens busslomme (nordlig retning) til kantstopp, for å gi kollektiv bedre fremkommelighet. Planmaterialet begrunner ikke hvorfor busslomma foreslås beholdt.

### Byplan, tilbakemeldingsbrev og samrådsinnspill (trafikk):

- Byplankontoret støtter MoS sitt innspill om holdeplassen i Leirfossvegen, som bør innlemmes i planområdet.

### Svar fra forslagsstiller

- Eks. holdeplass med lomme er vurdert til å fungere godt slik den ligger i dag. Det er gjennomført et teamsmøte med AtB hvor det ikke kom fram noen innvendinger til at denne beholdes. Løsningen fungerer godt slik det er i dag, og planforslaget legger ingen hindringer for at denne ikke kan bygges om på et senere tidspunkt.

## 2.14 Løsning gang- og sykkel Leirfossvegen

### Byplankontoret, tilbakemeldingsbrev s. 4

- Det må reguleres og sikres rekkefølgekrav for opparbeiding av gang- og sykkeløsning langs Leirfossvegen forbi planområdet. Det mangler også rekkefølgekrav om opparbeidelse av forbindelse over Leirfossvegen nær BKB8.

### Mobilitet- og samferdselsenheten

- Det skal reguleres inn sykkelveg med fortau langs vestre side av Leirfossvegen. Ikke gsv. Her må det være samme utforming som avkjørsler fra Sluppenvegen (visuelt «stramme» linjer, men med overkjørbart areal, tilpasset store kjøretøy).

### Svar fra forslagsstiller

- Plangrunnlaget er tilpasset slik at det skal være avsatt nok offentlig samferdselsareal til å ivareta sykkelveg med fortau i framtida. Vegrådgiver Vianova vurderer det ikke som hensiktsmessig å bygge sykkelveg nå, når det bare gjelder en liten del av vegstrekningen; planleggingen og reguleringen bør skje over en lengre strekning og igangsettes av vegeier. Ved alle dagens kryss langs Leirfossvegen har syklistene vikeplikt for bilister. Det blir forvirrende og potensielt farlig for bilistene/syklister å ha ulik praksis på samme strekning og det kan ikke være opp til trafikantene å vurdere om det er en avkjørsel eller om det er et kryss de ferdes i.



## 2.14 Løsning gang- og sykkel Leirfossvegen

- Det er eksisterende forbindelse over Leirfossvegen nær B1 (tidligere BKB8 i plankart). Se bilde.

## 3 Kommunalteknikk Geoteknikk – samrådsinnspill

### Kommunalteknikk - GEO, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Bestemmelse til Hensynssone ras- og skredfare sier ikke noe om hvilke hensyn som skal tas. Hensynssonene omfatter hhv park og fortau. Bestemmelsen kan f.eks kreve at det ikke kan gjøres terrengingrep innenfor hensynssonen, uten at tiltaket vurderes av geotekniker, mtp områdestabilitet.
- Skred sikkerhetsvurdering må kvalitetssikres av uavhengig foretak. Notat fra uavhengig kvalitetssikring må også følge planen.

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelse er justert i tråd med innspill.
- I andre planer har det vært akseptert at dette kan suppleres slik at det foreligger som del av planen før sluttbehandling.

## 4 Kommunalteknikk Vann og avløp – samrådsinnspill

### Kommunalteknikk – Vann- og avløp, samrådsinnspill (faglige råd):

- Overordnet VA-plan må omarbeides.
- Kommunalteknikk VA ønsker basert på tiltakets kompleksitet et forprosjekt for VA, som avdekker avhengigheter og nødvendigheter for VA-løsninger.

### Svar fra forslagsstiller

- Det er gjennomført et felles møte med Kommunalteknikk og Klima og miljøenheten.
- Prinsipiell VA-plan og notat (Structor) er revidert og supplert.
- Bestemmelse er supplert: *Fredlybakkens ledningsanlegg og åpen bekk må være ferdigstilt og fungere som aktivt separatsystem der hvor ledningsnett er tilknyttet før brukstillatelse gis.*

## 5 Kommunalteknikk Byrom og grønstruktur – samrådsinnspill

### Kommunalteknikk – Byrom og grønstruktur, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Overordnet situasjonsplan må suppleres, og det må følge en tilhørende formingsveileder for byrom og parker. Dette må sikres i bestemmelsene.
- Føringer og intensjoner for byrom og parker i situasjonsplan og formingsveileder må sikres i bestemmelsene
- Bestemmelser for park: trær skal bevares. Legge inn krav om marksikringsplan som skal godkjennes av forvaltningsansvarlig i kommunen før igangsetting av første tiltak, også for hensynsområdet rundt E-verket.
- Viktig at offentlig grønstruktur teknisk plangodkjennes før rammetillatelse.

### Svar fra forslagsstiller

- Overordnet situasjonsplan er supplert og revidert i overenstemmelse med Byplan. Materialet er for øvrig revidert/supplert med en formingsveileder, der også byrom og parker er omtalt. Deler av formingsveileder er gjort bindende gjennom bestemmelser, mens øvrige deler må anses som retningsgivende. Det understrekes likevel at nivå er iht. reguleringsplannivå, og prosjektering av detaljert landskapsplan må skje i senere fase.
- Bestemmelser for offentlig og allment tilgjengelige byrom er supplert i revidert versjon, herunder mht. eksisterende trær som skal bevares.
- For offentlige areal skal detaljert landskapsplan teknisk godkjennes av kommunen før igangsettingstillatelse. Det er ikke hensiktsmessig med en detaljert plan på byggetegningsnivå til ramme.

### Kommunalteknikk – Byrom og grønstruktur, samrådsinnspill (faglige råd):

- Planområdet har mange gode kvaliteter, men overordnet situasjonsplan som skal gjelde for flere planområder må også vise utforming og sammenheng mot Bratsbergvegen - særlig tverrforbindelser fra Cabobanen og Nidarvoll skole slik at byromsforbindelser henger sammen og det ivaretas gode gangforbindelser og tilgjengelighet til sentrale målpunkt for barn og unge.
- Overordnet situasjonsplan må vise utadrettet virksomhet i 1. etg også mot Bratsbergvegen
- Offentlig torg i KPDs #3 må plasseres og gis innhold i overordnet situasjonsplan, inkl i tilhørende formingsveileder
- Landskapsplaner for større byrom og parker må detaljeres mer slik at de svarer ut §4.2.2 i KDP. Terreng og arealkonsekvenser i forhold til intensjoner for byrommene må dokumenteres tydeligere.
- Plassering av torg langt mot vest i #3 (f\_TO1) vil bidra til en mangfoldig og god byromsforbindelse/parkdrag nord/ sør i bydelen og sikre lun/ solfylt plassering av foreslått torg. Det er i tillegg behov for offentlig byrom/ gode byromsforbindelse gjennom delområde 6 (øst vest mellom BG1 og Bratsbergveien og videre til Cabobanen/ Nidarvoill skole). Overordnet situasjonsplan mangler konkretisering av slike og må suppleres.
- Det bør vurderes om "f\_TO1" også skal reguleres offentlig
- Overordnet situasjonsplan: Det er viktig at kvartalene i området mellom Sluppenveien og Fredlybekken i KDPs #3 brytes opp i mer finmasket bevegelsesnett for myke trafikanter. Gatene i #3 mellom Sluppenveien og Fredlybekken må utformes med gode kvaliteter for myke trafikanter.
- KT v/ Byrom og grønstruktur ønsker å delta i arbeidet med videreføring av overordnet situasjonsplan og tilhørende formingsveileder.
- "Fredlytorget/senteret" får slagskygger mot i nord mot Fredlybekken og gateløp bak senteret, viktig at kvartalet ikke får tydelige "baksider" men har attraktive sider i alle retninger, inkl innganger.
- Parker og torg: Offentlige torg og parker skal programmeres som møteplasser for alle, med lek, aktivitet og rekreasjon. Dette er føringer både fra PFG og Designprogrammet. Foreslår å ta ut begrepet nærmiljøanlegg fra

### Svar fra forslagsstiller

- Overordnet situasjonsplan er supplert og revidert i overenstemmelse med Byplan. Tverrforbindelse mellom Fredlybekken og framtidig kvartalsbebyggelse er tydeliggjort.
- Utadrettede fasader mot bl.a. Bratsbergvegen er lagt inn i situasjonsplan.
- Viser til tidligere svar i pkt. 1.5 vedrørende offentlig torg.
- §4.2.2 i KDP gjelder kun #3 sentrumskjernen innenfor vårt planområde – dvs. «Fredlytorget». Vi mener imidlertid at dette uavhengig av dette er tilfredsstillende dokumentert i planmaterialet mht. terreng og arealkonsekvenser for sentrale byrom innenfor planen. Viser også til eget arbeidsmøte med Byplankontoret 18.12.25 der dette var tema.
- Vedlegg med sol- og skyggediagram er supplert for å vise konsekvenser mot Fredlybekken grønstruktur.
- BKB3 har krav som første utbyggingstrinn. Park o\_PA1\_1 og o\_BG1\_1 er tilknyttet som rekkefølgekrav, og dermed sikret en tidlig opparbeidelse.
- Parker og torg: Bestemmelser er supplert mht. krav til innhold. Begrepet nærmiljøanlegg er tatt ut fra bestemmelse tilknyttet offentlig park.
- Bestemmelse tilknyttet beplantning og vekstlag i grønstruktur der det kommer tettesjikt pga. deponi, er supplert. Videre detaljering utover dette må tas i senere fase.

bestemmelse og gi en bredere intensjonsbeskrivelse for parker og torg: kan med fordel utdypes i formingsveileder.

- Rekkefølgekrav: det er ønskelig at Park, BG1 og torg har tidlig gjennomføring
- Det er stilt spørsmål ved problemstillinger rundt løsninger for overvannshåndtering og planting av trær i områder med deponi. For å sikre planens gjennomførbarhet må prinsipper for beplantning og terrengforming i disse områdene avklares på reguleringsplannivå. (jfr pkt 4)

## 6 Kommunalteknikk Veg – samrådsinnspill

### Kommunalteknikk – veg, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Illustrasjonsmaterialet viser mye bra. Viktig at de gode grepene blir tilstrekkelig sikret i bestemmelsene.
- Sluppenvegen med tilhørende arealer må ha rekkefølgekrav. Helst samlet. Viktig også at rekkefølgekravene tydeliggjøres slik at det fremgår helt klart hvilke krav de stiller og hvilke areal som har rekkefølgekrav.
- Viktig at man avsetter nok areal ved Bratsbergvegen slik at kryssinger og rundkjøring kan opparbeides etter norm. Må også ta hensyn til eventuell utvidelse.
- AVG16 og 17 inn i bestemmelser
- Viktig å sikre at GT5, 6, 7, 8, 10, 12, 13 og 14 ikke kommer i konflikt med bruk og drift av fortau.
- Viktig at nok areal blir satt av til separering av gående og syklende langs Leirfossvegen

### Kommunalteknikk – veg, samrådsinnspill (faglige råd):

- O\_SGS fra r20190036 (gangveg ved påkjøringsrampe) er regulert vekk? Om man tenker at denne skal opprettholdes må den legges inn. Vi anser den som viktig å opprettholde.
- Hadde det vært hensiktsmessig å sikre sykkelveg og gangveg helt ned til kulvert? Om ikke kreve opparbeidelse, så helt klart sette av areal?
- GT formålet er i seg selv veldig åpent. Er det relevant å endre formål på noen av disse områdene for å sikre tiltenkt bruk?
- Er det hensiktsmessig med 17 ulike AVG formål eller kan noen av disse slås sammen? Det samme gjelder GT.
- Anbefaler rekkefølgekrav i tabell for lesbarhet.
- Kan man regulere løsning for avkjøring (Parkering/nyttekjøring) felles for 73/91, 73/80 og 73/88? Kan ha god effekt om man finner en fellesløsning for disse tomtene.
- Store områder blir regulert privat. Viktig å sikre at disse er offentlig tilgjengelig i bestemmelser.

### Svar fra forslagsstiller

- Tas til orientering.
- Rekkefølgekrav Sluppenvegen: Viser til svar i pkt. 1.2.
- Viser til tidligere svar i pkt. 2.1 og 2.2.
- Alle AVG-formål er nevnt i reviderte bestemmelser
- Gatetunformål langs Sluppenvegen (veggsoner framtidig kvartalsbebyggelse) er ikke i konflikt med bruk og drift av fortau.
- Viser til svar i pkt. 2.14.

### Svar fra forslagsstiller

- GS-veg er tatt inn i revidert plankart etter avklaring med Byplan.
- Viser til svar i pkt. 2.5.
- Plankart og bestemmelser er revidert i tråd med innspill.
- Antall og oppdeling av formål som foreslått på plankart anses som hensiktsmessig for å kunne knytte (rekkefølge-)bestemmelser til formålene.
- Situasjonsplan er justert i tråd med tilbakemelding fra Byplankontoret om framtidig felles sløyfe for nytte transport.
- Bestemmelser stiller krav til at viktige ferdselsårer og felles torg skal utformes som allment tilgjengelige.

## 7 Kommunalteknikk Renovasjon – samrådsinnspill

### Kommunalteknikk – renovasjon, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- § 9.2 - Det skal kun være 60 boenheter på midlertidig løsning.
- Returpunktet SAA1 i nord må reguleres stort nok. Det blir utfordrende å løse renovasjon og parkering sammen.
- Det må etableres farlig avfallsrom på terminalen.

### Svar fra forslagsstiller

- Tas til orientering. Sluppen er et stort transformasjonsområde som omfatter flere grunneiere og reguleringsplanprosesser, og som kommer til å utvikles over et lengre tidsperspektiv. Ved plassering av avfallsterminal må man vurdere området helhetlig, og finne den beste plasseringen – uavhengig av første utbyggingstrinn innenfor planområdet. Det er fra Byplankontorets side ønsket at BKB1-BKB4 utvikles først for å tidlig bygge ned store areal med eksisterende bakkeparkering på nordsiden av Sluppenvegen. Planen har derfor rekkefølgebestemmelse om at BKB3-4 skal være første utbyggingstrinn. BKB1-2 omfatter deponi med tilhørende problemstillinger som gjør at man ikke ønsker å starte her. Mulig plassering av avfallsterminal er foreslått innenfor ABA1, med kort atkomst fra Leirfossvegen og samlokalisert med lignende arealbruk/funksjon (varmesentral). Dette gir imidlertid en avhengighet der avfallsterminal først kan bygges samtidig som «Sluplunden-området» (Leirfossvegen 5) utvikles, og varmesentral bygges om. Det er ikke ønskelig eller egnet plassering av avfallsterminal innenfor BKB3-4.
- Returpunkt (nå o\_RA1 i plankart) er justert ved at gateparkering er tatt ut.
- Dette er ivare tatt i volumskisse, og tilhørende bestemmelse.

### Kommunalteknikk – renovasjon, samrådsinnspill (faglige råd):

### Svar fra forslagsstiller

- Returpunkt i #7 kan heller stå i ABA1 ved terminalen.
- Dersom det etableres pappkvern på nedkast ved eventuell barnehage, er det kun glass- og metall som mangler. Blir dette tilfellet kan de gå til returpunktet ved terminalen. Man slipper da nedgravde containere i #7.
- Sporingen må forbedres, vi skal kun ha sporing for renovasjonsbilen. Den dimensjoneres for buss.
- Vendehammer til punktet i nord er eksisterende vareleveranse til Sluppenvegen 17 og 19, her må det sikres stor nok svingradius for renovasjonsbilen.

- Offentlig returpunkt er flyttet slik at det ligger langs felles akomstveg, med tilkomst fra Leirfossvegen. Viser til plankart, tilhørende bestemmelse, og vedlegg 25 Temakart renovasjon.
- Viser til vedlegg 25, Temakart renovasjon.
- Dette er ivarettatt.

## 8 Barnas representant – samrådsinnspill

### Barnas representant, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Gode gangforbindelser og trygg adkomst/tilgjengelighet til sentrale målpunkt for barn/unge må vektlegges, opparbeidelse av Sluppenvegen med sykkelvei og fortau må sikres gjennom rekkefølgekrav.
- Delområdene må vise til detaljerte planer for uterom, med opparbeidelse av variert lek for ulike aldersgrupper. Areal for lek må skjermes for støy/trafikkale forhold og plasseres i attraktive/solfylte omgivelser. Areal som er støyutsatt må ikke inngå som en del av uteromsregnskapet, det gjelder også bruk av såkalt restareal.

### Svar fra forslagsstiller

- Trygg skoleveg skal dokumenteres og sikres før utbygging. Viser til svar i pkt. 1.2.
- Illustrasjonsmaterialet er tilpasset fasen som er på reguleringsplannivå, og uterom er derfor heller ikke detaljprosjektet. Det er likevel gjennom illustrasjonsmaterialet, herunder formingsveileder, og tilhørende bestemmelser vist og sikret kvaliteter og variasjon i uteoppholdsareal og byrom. Støyutsatte areal er ikke medregnet som kvalitativt uteoppholdsareal for boliger (eller potensielt uteareal for barnehage). Krav til solbelyst areal er tilfredsstillt.

### Barnas representant, samrådsinnspill (faglige råd):

- Planområdet ligger sentralt plassert med god kollektivdekning. Foreslått biloppstillingsplasser/parkering bør reduseres til fordel for økt andel sykkelparkering og areal for utomhusopphold.
- Park og torg må tilrettelegges for ulike aldersgrupper, med muligheter for variert aktivitet/lek og rekreasjon. Arealene må fremstå attraktive/tilgjengelige, og svare til gjennomførte medvirkningsprosesser.

### Svar fra forslagsstiller

- Viser til svar i pkt. 1.11.
- Dette er ivarettatt i bestemmelser tilknyttet grønnstruktur, park og torg. Områder er også på prinsipielt nivå beskrevet i formingsveileder.

## 9 Enhet for Idrett og Friluftsliv – samrådsinnspill

### Enhet for Idrett og Friluftsliv, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Sammenhengende turvei o\_TV6 må reguleres helt frem til Smidalen.
- Bestemmelse for o\_PA1, hvor det ikke tillates etablert aktiviteter med teknisk støy bør endres.

### Svar fra forslagsstiller

- Turveg (nå o\_TV2), UTE1 og o\_PA1-1-2 er justert på plankart i overensstemmelse med Byplan (e-postkommunikasjon januar 2026).
- Bestemmelse tilknyttet park o\_PA1\_1-2 er justert der henvisning til «teknisk støy» er tatt ut.

### Enhet for Idrett og Friluftsliv, samrådsinnspill (faglige råd):

- Viktig med en sammenhengende turvei som binder sammen Fredlybekken og Smidalen.
- Hva som er teknisk støy og hvor grensen går for lav støy vil bli veldig vanskelig for kommunen å håndtere. Hva som skal være i parken må bestemmes gjennom prosjektering og programmering.

### Svar fra forslagsstiller

- Viser til ovenstående.

## 10 KME Deponi og forurensning – samrådsinnspill (eget vedlegg)

### Klima- og miljøenheten, forurensning, samrådsinnspill:

- (...) I tråd med statlige tilbakemeldinger til kommunen i foregående innsigelsesprosesser knyttet til regulering på og ved deponi, må ansvar for oppfølging av kontroll, overvåking og tiltak tildeles og komme frem av planen. Det må sannsynligvis også foreligge politisk vedtak dersom kommunen skal ta dette ansvaret.
- Når det planlegges bygging på et gassproduserende deponi, vil den mest effektive sikringsløsningen være å fjerne de gassproduserende massene i sin helhet. Selv om det fortsatt kan forekomme deponigass fra omkringliggende områder, vil risikoen innen planområdet bli betydelig redusert.
- Dersom reguleringsplanen likevel åpner for utbygging på deponi, mener vi at reguleringsbestemmelsene må ivareta flere miljømessige forhold ved bygging på deponiet. Dette gjelder i tillegg til bestemmelse § 8.5 i planen som omfatter blant annet krav til:
  - o vilkår i bygge- og anleggsfasen i forhold til hydrologi
  - o fjerning av deponimasser under bolig
  - o sikringstiltak mot deponigass og gassinntrengning i bygg
  - o overvåkingsprogram for deponigass og hydrogeologi etter anleggsfasen.
- **Tettdekke/toppdekke og overvann**
- **Utlufting og oksidasjon av deponigass**
- Inngrep på Fredlydalen avfallsdeponi bør koordineres nøye med øvrige reguleringsarbeider i området for å sikre at tiltakene ses i en helhetlig sammenheng. Anbefaler at Byplan legger vekt på en helhetlig og samordnet planlegging av deponiområdet. Dette vil sikre bærekraftige og langsiktige løsninger, redusere risikoen for forurensning og helsefare, og legge til rette for trygg utbygging i området.

### Svar fra forslagsstiller

- Tas til orientering. Bestemmelse er supplert med angivelse av ansvar for oppfølging av kontroll, overvåking og tiltak.
- Bestemmelse er justert slik at det nå stilles krav til å fjerne deponimasser under både boligbebyggelse og næringsbygg.
- Viser for øvrig til forslag til reviderte og supplerte bestemmelser iht. innspill fra KME. VA-plan og notat er også supplert mht. vurdering av hvordan overvann skal håndteres på deponiområdet.

## 11 KME Klimanorm - samrådsinnspill

Klima- og miljøenheten, klima og samfunn, samrådsinnspill (faglige råd):

- Uten ytterligere grep bør scoren innen mobilitet/gangvennlig justeres ned. Mulige grep er å sikre belysning eller attraktiv kryssing av Sluppenvegen.

Svar fra forslagsstiller

- Belysning og attraktiv kryssing av Sluppenvegen er sikret i reviderte bestemmelser.

## 12 Byplan Klimanorm - samrådsinnspill

Klima- og miljøenheten, klima og samfunn, samrådsinnspill (faglige råd):

### - Mobilitet

- o Gangvennlig utforming: Kvalifiserer bare til 2 poeng - for å få bedre score må det sikres attraktiv belysning i bestemmelsene, attraktiv kryssing av Sluppenvegen for myke trafikanter med bestemmelsesområde eller lignende.
- o Innovasjon: Vi vurderer denne til 0. For å få 3 poeng må det suppleres med en redegjørelse for hvordan ulike tiltak er sikret i plan
- o Bilrestriktive tiltak/sykkelveinlig utforming: Forslagsstiller viser til at terskelverdien for å få poeng for mobilitet er urimelig høy. Transport er en viktig kilde til utslipp i Trondheim og det er et viktig kriterie. Sykkelparkeringskravet i KDP er ikke et urimelig høyt krav og det ville vært tilstrekkelig plass hvis man reduserte antall bilparkeringsplasser. Ettersom planen kommer før knutepunkt er det enda viktigere å jobbe med klimavennlig mobilitet her.

### - Materialbruk

- o Materialer: Reduksjon av utslipp fra materialbruk bør sikres i bestemmelsene.
- o Gjenbruk eksisterende bygg: Er det tenkt gjenbruk av bygg i sin helhet eller gjenbruk av byggematerialer? Er veldig positivt og ambisiøst med 30% på et så stort prosjekt. Må sikres i planen, enten med bestemmelser eller ved å tilpasse byggegrenser/høyder til byggene som skal bevares.
- o Gjenbruk av bygg i fremtiden: Bør inn i bestemmelser
- o Avfalls-og massehåndtering byggeplass: Oppfordre til plass til lagring for gjenbruk til masser.

- **Energi**: Notatet konkluderer med at konsept K3 (lavtemperatur nærvarme- og kjølenett) og at det støtter opp under kommunens mål om en energipositiv og bærekraftig bydel. Dette er riktignok et av kommunens mål, men løsningen kan komme i konflikt med andre mål og krav. (...) Med mindre man får avklart dette, kan poenggivingen i Klimanormens kategori Energi (spesielt lokal fornybar energiproduksjon, felles infrastruktur for energi og infrastruktur for energi) være satt litt høyt. Det anbefales å gå i dialog med fjernvarmeselskapet og nettselskapet for å avklare energikonsept.

- **Samlet resultat**: Etter byplankontorets gjennomgang blir resultatet noe lavere for planen som helhet (2,8 poeng). Dersom ikke planen justeres i tråd med undernevnte er planen etter vår vurdering ikke i tråd med kravene for klimaambisjon i KDP Sluppen.

Svar fra forslagsstiller

- Generelt: det er tilføyd bestemmelse som stiller krav til miljøoppfølgingsplan, eller strategi for miljøsertifisering, som redegjør for hvordan målsetninger/ambisjoner definert i reguleringsplanens Klimanorm skal realiseres i tiltak, og nødvendige avbøtende tiltak, med angivelse av ansvar, tidsfrister og metoder.
- Gangvennlig utforming: Bestemmelser om belysning og attraktiv kryssing er presisert.
- Innovasjon: Dette er et kriterium som er vanskelig å dokumentere i planfasen og sikre juridisk gjennom bestemmelser. R. Kjeldsberg har høye ambisjoner for utvikling av området, og ambisjonsnivå for dette kriteriet er derfor satt til 3. Innovasjon og utvikling er i konstant endring, og man kan ikke i bestemmelsene som skal gjelde i mange år definere konkrete innovative tiltak, i tillegg til at det til dels kan omfatte virksomhetstyring det ikke er lov å sette bestemmelser om. Flere tiltak er allerede etablert innenfor og nært planområdet og det vil jobbes kontinuerlig med av grunneier og utvikler av området.
- Bilrestriktive tiltak/sykkelveinlig utforming: Viser til svar i pkt. 1.11.
- Materialer: Reduksjon av utslipp fra materialbruk er sikret i bestemmelsene.
- Gjenbruk eksisterende bygg: Bygg som forutsettes bevart/beholdt er sikret med juridisk linje i plankart, herunder E-verket og Sluppenvegen 25.
- Gjenbruk av bygg i fremtiden: Bestemmelse sier: «Nye bygg skal utformes fleksibelt slik at bygget over tid kan endre funksjon uten behov for større endringer».
- Avfalls-og massehåndtering byggeplass: Dette er sikret i reviderte bestemmelser
- Energikonsept vil bli gjenstand for vurdering i videre detaljfaser, herunder dialog med fjernvarmeselskap og nettselskap. Ambisjonsnivået ligger imidlertid fortsatt fast.
- Tas til orientering. Vi mener oppnådd poengsum er iht. satte ambisjonsnivå i den grad det kan redegjøres for og sikres i planfasen.

## 13 KME Naturforvaltning – samrådsinnspill

Klima- og miljøenheten, naturforvaltning, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Vi foreslår at følgende presisering legges til i § 5.3.1 o\_BG1: (...) **Plantearter som er naturlige for området skal fortrinnsvis velges.** (...)
- Vi foreslår at følgende presisering legges til i § 5.3.3 o\_PA1: (...). **Behov for felling av trær skal vurderes i samråd med ansatte i Trondheim kommune med relevant grøntfaglig kompetanse.** (...)
- Vi ber om at følgende bestemmelse legges inn:  
*Dersom tiltaket medfører utslipp av vann til bekk eller Nidelva i anleggs- eller driftsfasen skal dette følges opp. Tiltaket skal ikke påvirke bekken/Nidelva negativt i hverken anleggsfase- eller driftsfasen. Det skal sikres tiltak for at vann fra anleggsområdet ikke påvirker bekken negativt. Dette innebærer blant annet lensevann, slamvann eller annet partikkelinnholdig vann. Det skal etableres et vannovervåkningsprogram med fastsatte*

Svar fra forslagsstiller

- Nevnte bestemmelser er tilføyd med foreslåtte formuleringer.
- Ny bestemmelse knyttet til anleggsfasen er lagt til. Se § 8.17.

<b>Klima- og miljøenheten, naturforvaltning, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):</b>
<i>grenseverdier og med plan for tilstandsregistrering før og etter anleggsfasen. Vannovervåkningsprogrammet skal godkjennes av vannfaglig kompetanse hos Klima- og miljøenheten i kommunen i rammetillatelsen. Hvis det blir påvist at tiltaket har hatt negativ påvirkning på vassdraget, så må tiltakshaver gjennomføre kompensierende tiltak før anleggsfasen avsluttes. De kompensierende tiltakene må samsvare med de negative påvirkningene som følger av tiltaket.</i>

<b>Svar fra forslagsstiller</b>

## 14 KME Klimatilpasning – samrådsinnspill

<b>Klima- og miljøenheten, Klimatilpasning, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vi anmoder om at det i bestemmelsene sikres at samtlige bygninger som planlegges oppført skal ha blå/grønne tak. Dette vil være et viktig trinn-1-tiltak som vil kompensere for det eventuelle tapet av infiltrasjonskapasiteten som følge av kravet om hensyn til de forurensede massene.</li> <li>- Kan trinn 2-løsninger for overvannshåndtering (fordrøyning) sees i sammenheng med åpningen av Fredlybekken? Dette må i så fall samkjøres med kommunalteknikk.</li> </ul>

<b>Svar fra forslagsstiller</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser til svar i pkt. 1.12</li> <li>- Viser til revidert VA-notat (Structor, vedlegg 16).</li> </ul>

<b>Klima- og miljøenheten, Klimatilpasning, samrådsinnspill (faglige råd):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen er ikke komplett med tanke på overvannshåndtering, da verken VA-notatet eller planbeskrivelsen redegjør for interessekonflikten mellom behovet for trinn 1-tiltak (jf. tretrinnsstrategien for overvannshåndtering) og de forurensede massene som ligger delvis innenfor planområdet.</li> <li>- Vi peker særlig på området regulert til o_BG1, der det planlegges å ha permeabel overflate i form av gressplen og annen vegetasjon. Overvannet som infiltreres vil trolig sige gjennom de forurensede massene, noe som må unngås (se forurensning sine innspill). Følgelig må VA-notat oppdateres, og den må vise hvordan planen sikrer tilstrekkelig overvannshåndtering samtidig som de forurensede massene blir hensyntatt.</li> <li>- VA-planen er ellers mangelfull med tanke på beskrivelse av behov for overvannshåndtering. Den viser ikke beregning av hvor mye vann de ulike planlagte overvannshåndteringstiltakene skal ta unna. Vi ber om at VA-planen oppdateres med tanke på dette.</li> <li>- Det er uklart om planen har sikret at overvann går via noe vegetasjon før det slippes ut til resipient (Nidelva eller Fredlybekken).</li> <li>- Det som eventuelt kan plantes av vegetasjon på o_BG1-området vil avhenge av hvorvidt man klarer å hensynte de forurensede massene. Røtter fra trær må ikke penetrere en eventuell tetting til de forurensede massene.</li> </ul>

<b>Svar fra forslagsstiller</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser til reviderte bestemmelser og VA-notat (Structor, vedlegg 16).</li> </ul>

## 15 Byplan Blågrønn faktor – samrådsinnspill

<b>Byplan, blågrønn faktor, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Selv om planen er på et forholdsvis overordnet nivå må det redegjøres for hvordan planforslaget sikrer at kravet til BGF kan oppfylles.</li> <li>- Norm for BGF stiller ulike krav til offentlige og felles/private samferdselsformål. Det skal derfor leveres regnskap for offentlige samferdselsformål og et for fellesanleggene. Fellesanleggene kan eventuelt vises i samme regnskap, selv om de ligger på hver side av offentlig veg.</li> <li>- Tiltak som gir høy uttelling for blågrønn faktor må vises i illustrasjonsplanen og sikres i planforslaget. (hovedgrepene)</li> <li>- I det første regnearket for hele planområdet samlet er det oppført ivaretagelse av 150 eksisterende trær. Disse trærne gir et stort utslag på regnskapet for hele planområdet og blir et av hovedgrepene for å oppnå blågrønn faktor. Det er ikke vist til eksisterende trær i noen av illustrasjonene eller regnskapene for de ulike delområdene. Selv om planen er på et forholdsvis overordnet nivå må det redegjøres for disse trærne. Illustrasjoner må vise hvor disse trærne står, og trærne skal sikres i planforslaget (bestemmelser og ev hensynssone i plankartet.) Dette gjelder spesielt for de 50 større og 50 store trærne som er tenkt bevart. Dette også mtp. naturmangfoldet, i tillegg til BGF) Dette er nødvendig for å dokumentere at BGF kan oppnås.</li> <li>- Eksisterende trær og andre blågrønne tiltak i areal regulert til offentlig grønnstruktur, (park, friområde) kan ikke regnes med i blågrønn faktor.</li> <li>- Eksisterende trær som skal flyttes eller mellomlagres og plantes på nytt kan ikke regnes som eksisterende trær, men må regnes inn som nyplantet.</li> <li>- Det kan se ut som det er foreslått permeable dekker på tak/ konstruksjon. Disse kan ikke regnes med i blågrønn faktor, fordi de ikke infiltrerer overvann til grunnen (i tråd med norm og NS 3845).</li> </ul>

<b>Svar fra forslagsstiller</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dette er redegjort for i vedlegg 7, som er revidert/supplert. Presiserer at dette er prinsipielt og viser et sett av mulige tiltakskombinasjoner som gir tilfredsstillende BGF-faktor iht. normkrav. Ved detaljprosjektering av de ulike delfeltene/utbyggingstrinnene kan det være man kommer fram til andre tiltakskombinasjoner, som også tilfredsstiller BGF-faktor.</li> <li>- Vedlegg 7 er justert slik at også samferdselsformål er vist med egne beregninger.</li> <li>- Vi mener dette er tilstrekkelig ivaretatt. Planen stiller krav til min. BGF-faktor i tråd med kommunens krav og veileder. Dette må i alle tilfeller dokumenteres i byggesaken.</li> <li>- Regneark for hele planområdet er kun et supplement. Offentlig grønnstruktur/eksisterende trær er ikke medregnet for å møte krav innenfor de enkelte bebyggelsesfeltene. Bestemmelser er for øvrig justert for å sikre at eksisterende trær som kan bevares skal bevares.</li> <li>- Det er ikke medregnet.</li> <li>- Tas til orientering.</li> <li>- Tas til orientering. Dette er ikke medregnet i revidert BGF-beregning, vedlegg 7.</li> </ul>

<b>Byplan, blågrønn faktor,, samrådsinnspill (faglige råd):</b>

<b>Svar fra forslagsstiller</b>

- Selv om det er en detaljplan er planforslaget på et veldig overordnet nivå. Den overordnede inndelingen av de enkelte feltene for beregning av blågrønn faktor kan fungere på dette nivået. Forutsetning er at hovedgrepene blir sikret f. eks som med foreslått bestemmelse om gjennomsnittlig jordoverdekning over konstruksjon/ tak.

- Tas til orientering. Det er en bestemmelse som stiller krav til gjennomsnittlig jordoverdekning/vekstlag der det skal plantes trær.

## 16 KME Miljø og folkehelse – samrådsinnspill (eget vedlegg)

### Klima- og miljøenheten, Klimatilpasning, samrådsinnspill :

- **Bygging på og i randsone av Fredlydalen deponi.**
- Vi vurderer at følgende forutsetninger må være sikret for at vi medisinskfaglig sett vurderer at risikoen for bygging av følsom bebyggelse i randsonen av Fredlydalen deponi er akseptabel:
  - o Samordning av ulike reguleringsplaner sine inngrep i deponiet
  - o All deponimasse under boliger fjernes
  - o Sikringstiltak mot deponigass og gassinntrenging i bygg
  - o Ansvar for overvåking og kontroll av gassinnslag må klargjøres og vedtas
- **Støy og luftkvalitet.**
- ÅDT for E6 er fremskrevet til 2040, mens **nullvekstmålet** (dvs. ingen framskrivning) er lagt inn for personbiltrafikk på andre veger, mens næringstrafikk er fremskrevet. Trafikkanalyse for Sluppenvegen er lagt til grunn for ÅDT på denne vegen, og tallene som er brukt har forutsatt ferdig Byåstunnel og åpen Tempeveg. Vi savner en begrunnelse for dette valget, og en beskrivelse av om det har betydning for beregnede verdier for støy på boligfasader og uterom.
- Støy er beregnet for skiltet hastighet, unntatt for Sluppenvegen der det forutsettes at **hastigheten** settes ned til 40 km/t. Fagnotatet bør beskrive hvordan denne hastighetsreduksjonen skal sikres, da det ikke er lagt inn som bestemmelse.
- **Boliger og barnehage.** Bestemmelse 4.4., punkt 4, åpner for støyfølsom arealbruk (f.eks. boliger eller barnehager) i rød støysone. Dette er i strid med bestemmelsene for KDP Sluppen, som kun tillater slik bruk etter at tunnel og kulvert er ferdigstilt. I tillegg viser støyutredningen at de planlagte boligene er i gul sone. Vi mener derfor at punkt 4 i bestemmelse 4.4. bør fjernes, da det ikke er relevant for forslaget og er i strid med KDP Sluppen.
- **Varelevering** til forretning i BKB3 bør plasseres, utformes og driftes slik at det ikke gir ulemper for boligene, vi tenker spesielt på forstyrrelser av nattesøvn.
- **Dempet fasade og kompensende tiltak.**
- Bestemmelse 4.4, punkt 5, åpner for dempet fasade for 10% av boliger i planområdet, men støyutredningen begrunner ikke dette, og viser heller ikke hvor disse plasseres eller diskuterer om tiltak kan gjøres for å redusere omfanget av dette. 10% av anslagsvis 484 boliger gir 48 boliger med dempet fasade. Vi mener at andelen boliger med dempet fasade bør knyttes til andel av boliger med støyutsatt fasade, og at det bør konkretiseres at dette gjelder i utgangspunktet hjørneleiligheter (jf T-1442 4.1).

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelser er supplert og revidert bl.a. med hensyn til: fjerning av deponimasser, sikringstiltak gass, sikringstiltak overvannshåndtering, og ansvar for overvåkningsprogram for deponigass.
- I forslag til reviderte bestemmelser er det krav til at deponimasser skal fjernes under både boligbygg og næringsbygg.
- Vi ønsker også at det er en samordning av ulike reguleringsplaner sine inngrep i deponiet. Dette bør ivaretas av bl.a. Byplankontoret for å sikre likelydende bestemmelser og koordinering mellom planene.
- Begrunnelse for valg i støyutredningen hentet fra veileder M-2061, kapittel 9.5.2 vist nedenfor, med hovedargumentene fremhevet i gult:

- **Fremskrivning av trafikk**
- Ved utarbeiding av støysonekart til kommuneplanens arealdel bør trafikken alltid fremskrives. Om det forventes betydelig trafikkøkning (mer enn 50%), eller dersom trafikkbildet er uoversiktlig (for eksempel ved omfattende utbygging i en bydel) og det er vanskelig med enkel fremskrivning, bør transportmodellberegninger brukes i stedet for eller i tillegg til fremskrivning.
- Forskjellen på å bruke prognoser for å fremskrive trafikken og å bruke transportmodellberegninger er at transportmodell-beregninger også viser hvordan transportarbeidet fordeles på ulike veger som følge av ulike planlagte tiltak. Transportmodellberegninger bør derfor brukes i stedet for prognoser/fremskrivning ved større områdeutbygginger hvor utbyggingen kan gi omfordeling av trafikken mellom veger i området.
- I byområder hvor det planlegges for nullvekst, og hvor det finnes en byvekstavtale, kan nullvekst legges til grunn ved utarbeiding av støyrapporter. Det er likevel viktig å være klar over at nullvekstmålet ikke gjelder for gjennomgangstrafikk og næringstransport, og på større gjennomfartsveger vil det derfor sannsynligvis være trafikkvekst også i fremtiden. I fortettingsområder, sentrumsgater og lokalsentra kan det imidlertid være relevant å legge nullvekst til grunn i beregningene, dersom planforslagene viser at det er ønske om å begrense personbiltrafikken gjennom for eksempel lav parkeringsdekning og samtidig tilrettelegges for gående og syklende og kollektiv.

- Reguleringsbestemmelsene kan ikke bestemme hastighet, men med transformasjon av Sluppenvegen til en byggate med kvartalsbebyggelse er det sannsynlig at fartsgrensen endres fra 50 til 40 km/t. 40 km/t er også anbefalt hastighet i Vianovas trafiksikkerhetsrapport. Støyutredningen suppleres med et avsnitt som omtaler konsekvensen av 50 km/t.
- Støybestemmelsen er revidert slik at det er likelydende med KDP Sluppen mht. rød støysone.
- Tas til orientering. Dette er forhold som vurderes nærmere i en byggesak. Varelevering er planlagt fra gate, som ligger en etasje lavere enn boligbebyggelsen. Det må påregnes noe støy fra slik aktivitet når man etablerer kombinerte sentrumsformål der bolig og næringsvirksomhet etableres i kvartal.
- Vi mener fortsatt at prosentandel dempet fasade bør knyttes til det totale antallet boliger i planområdet, og ikke andel av boliger med støyutsatt fasade som er foreslås.

- Vi mener støybestemmelse 4.4 i liten grad sikrer kompenserende tiltak for støyutsatte boliger (jf M-2061 kap.4.1). Det bør synliggjøres i bestemmelsen hva som regnes som avbøtende tiltak og hva som vurderes som kompenserende tiltak. Kompenserende tiltak bør knyttes til de støyutsatte boligene og skal være kvalitetshevende ut over minstekrav i KPA.
- **Støy fra varmesentral.**
- Støyberegningen viser at boliger i Sluplunden nord og Sluplunden øst blir berørt av støy fra Leirfossvegen og fra varmesentralen, men det er ikke foretatt en beregning som viser sumstøy.
- Beregninger viser at grenseverdier i T-1442 vil bli overskredet. Det bør derfor avklares med statsforvalter om det skal settes krav til konkrete støygrenser for varmesentralen i plansaken eller om situasjonen skal håndteres med utslippstillatelse etter forurensningsforskriften.
- **Støy fra helikopter.**
- **Luftkvalitet.** Etterlyser spredningsberegninger for planområdet.
- **Kvalitetsprogram for offentlige gater og byrom.** Planbeskrivelsen bør beskrive hvilke retningslinjer i kvalitetsprogrammet som er sikret i bestemmelser, og hvor det er avvik fra retningslinjene med begrunnelse for dette.
- **Krav til størrelse og kvalitet på uteoppholdsareal.**
- Størrelse på uteoppholdsareal er mindre enn i KPA (40 m2 i byggesone 2), men er i tråd med KDP Sluppen (15 m2), som går foran bestemmelser i KPA.
- I likhet med forslagstiller, vurderer også vi at nærheten til store grøntdrag delvis kan veie opp for mindre uteoppholdsareal. Men det er ugunstig at de nære grøntområdene i stor grad er støyutsatt, og vil være det i en lengre periode til andre planer også er igangsatt på Sluppen. For **BKB3** har det nærmeste uteoppholdsarealet også dårlige solforhold. KDP Sluppen tillater at 5 m2 av kravet om 10 m2 på bakken kan dekkes inn av opparbeidede trafikk sikre forbindelser til offentlige uterom, men vi vurderer at dette ytterligere reduserer tilgjengelig areal for rekreasjon og lek. Vi mener derfor det før sluttbehandling bør gis en mer detaljert og samlet vurdering av uteområdenes størrelse, kvalitet (støy, solforhold) og muligheter for rekreasjon for fysisk aktivitet for alle aldergrupper.
- Uteområdet på bakken for **Sluplunden nord** har dårligere solforhold og er også tidvis beregnet med gul støysone fra varmesentralen. Vi vurderer at denne samvirkningen er liten siden støyen er knyttet til kortere perioder vinterstid med mindre bruk av utearealet (og også knyttet til strengere grenseverdi for søn- og helligdager). Vi vurderer at nærhet til grøntdrag kan oppveie denne ulempen.
- Støyutredning har ikke tatt utgangspunkt i forutsetninger i plan for Fredlybekken nedre, der det er fastsatt i reguleringsbestemmelse §3.3. at det skal gjennomføres tiltak som sikrer at støynivået i grønnstrukturen ikke overskrider Lden 60 dB. Dette vil ha betydning for støynivået i nordre del av o\_BG1 i gjeldende planforslag, men det er ikke tatt høyde for dette i støyrapporten (det er beregnet til over 60 dB) eller i planforslaget.
- **Risikovurdering for varmesentral.** I risikovurderingens kap. 5 er det anbefalinger om tiltak for å redusere risiko og konsekvens av hendelser (blant annet om gasstett gjerde). Det bør vurderes om noen av disse anbefalingene skal settes inn i bestemmelse i § 8.6.
- **Bestemmelse om støy og luftkvalitet i bygge- og anleggsperioden.** Bør henvises til gjeldende tabeller for grenseverdier i T-1442 og T-1520, og det bør også sikres at dersom prognoser viser overskridelser, så skal tiltak iverksettes for å redusere belastningen for nærliggende støyfølsom bebyggelse.

- Kompenserende tiltak er mer utdypende omtalt i planbeskrivelsen. Planforslaget er revidert slik at alle boliger har tilfredsstillende solbelyst areal iht. krav i KPA. Andelen kvalitativt tilgjengelig uteoppholdsareal er høyere enn minimumskravet i KDP bestemmelse. Bestemmelse med krav til innendørs felles oppholdsareal er justert slik at det er krav til mer areal enn krav i KPA. Dette er å regne som kompenserende tiltak for støyutsatte boliger.
- Vi mener beregningene av støy fra varmesentralen er godt omtalt i støyrapporten; så godt som det lar seg gjøre av en støykilde med så sporadisk bruk, både i tid, men også driftspådrag, som den er. Å skulle etablere en sumstøyberegning fra en såpass uregelmessig kilde, sammen med en relativt regelmessig kilde som veitrafikk, er ikke rett frem. En sumstøyberegning i dette konkrete tilfellet vil sannsynligvis være mer forvirrende enn oppklarende, og man må heller forholde seg til varmesentralen som den sporadiske behovsstyrte støykilden som den er.
- Beregningene viser at grenseverdier i T-1442 *kan* bli overskredet. Varmesentralen er en sporadisk behovsstyrt støykilde.
- Støy fra helikopter er ikke støynivå som berører vårt planområde, men støyutredningen suppleres med et avsnitt som henviser til utredningen tilhørende reguleringsplanen for Trondheim prehospitale senter i Sluppenvegen 20.
- Utredning av luftkvalitet i planområdet er supplert med en spredningsberegning. Beregningene viser rød sone langs E6, og gul sone lengst vest i planområdet. **Delene av planområdet med bruksformål som er følsomt for luftforurensning beregnes å ligge utenfor gul luftzone.** Statskrafts forbrenningsanlegg slipper ut NOX, men NO2-konsentrasjon ved nærliggende bebyggelse forventes å være under grenseverdi for gul sone. Avhengig av hvor store utslippsmengdene er på de verste timene gjennom året kan det forekomme overskridelse av forurensningsforskriftens grenseverdi for NO2 timemiddel ved nærliggende forurensningsfølsom bebyggelse.
- Dette vurderes til å framgå tilstrekkelig av planbeskrivelse og bestemmelser. Kvalitetsprogram for offentlige gater og byrom er et omfattende dokument; å ha en utførlig redegjørelse for dette i planbeskrivelsen vil ta svært mye plass og vurderes ikke som hensiktsmessig. Dette er uansett tema og gjenstand for kommunens saksbehandling og dialog med plansaksbehandler hos Byplankontoret.
- (Det kan presiseres at KPA har krav til min 40 kvm BRA pr. boenhet eller 100 kvm BRA bolig, mens KDP har kun pr. boenhet. Det utgjør en forskjell da gjennomsnittstørrelsen på boliger i planforslag innenfor byggesone 2 sjeldent kan sies å være 100 kvm BRA.)
- Planforslaget er justert i volum slik at også solforhold i gårdsrom for boligene i BKB3 også møter krav i KPA 21. mars kl. 15.00.
- Det er fortsatt slik at tilgjengelig kvalitativt uteoppholdsareal er høyere enn minimumskravet. Dette er selv om man ikke regner med tilgjengelig areal i grønnstruktur,
- Sluplunden nord har tilfredsstillende kvalitativt uteoppholdsareal, og har i tillegg fått en økning i areal på nord-vestsiden med justering av planforslag der dette er lagt inn som et felles uteoppholdsareal (regulert som torgformål, som skal ha grønn karakter).
- Støyutredning tilhørende vårt planforslag kan i så måte vurderes som konservativ. Det vil være positivt dersom det gjøres tiltak tilknyttet Fredlydalen (Fredlybekken nedre) som tar ned støynivå, men det bemerkes at det ikke er vist konkret hva slags tiltak det er snakk om eller effekt i noen støyutredning tilknyttet Fredlybekkens reguleringsplan. Det er derfor også vanskelig for oss å legge dette inn som en sikker premiss i vår støyutredning.
- Tas til orientering. Bestemmelse supplert.
- Tas til orientering.

- **Bestemmelse om boligstørrelser og bokvalitet.** Leilighetssamansetning som er i strid med KDP Sluppen §5.1.2. Med hensyn til faktorer viktig for helse, som å unngå trangboddedhet og homogene bomiljø, mener vi at KDP bør følges. Videre i KDP beskrives i retningslinjene at det i "leilighetsbygg med mer enn 10 enheter hvor det etableres innendørs fellesareal som er egnet til fellesskapsløsninger kan det vurderes en større andel boenheter under 50 m<sup>2</sup>". Dersom forslagstillere vil holde fast med opprinnelig bestemmelse, må det vises hvordan innendørs fellesareal skal kompensere for dette.

- Det vises stil svar i pkt. 1.9. For B1 («Sluplunden») er bestemmelse revidert som sikrer krav til etablering av rekkehus.
- Bestemmelse med krav til minimum innendørs felles oppholdsareal er revidert og krav er økt sammenlignet med krav i KPA.

## 17 Byplan næring – samrådsinnspill

### Byplan, næring, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Det er ikke satt maks- og minimumskrav til utnyttelse for de ulike formålene, som næring, bevertning og kontor innenfor de ulike feltene. Dette må sikres.
- Plassering av virksomheter etter prinsippet rett virksomhet på rett sted er ikke omtalt i planforslaget. Dette må gjøres i tråd med KPA § 18, og retningslinje nr. 8 til §13.4 i KPA.
- Dersom konsekvensene for eksisterende næringsvirksomheter kun er omtalt i kap 5.11 i planbeskrivelsen, virker dette veldig tynt. § 5.1 i KDP stiller krav om at disse konsekvensene skal beskrives i ny reguleringsplan. Det kommer for eksempel ikke fram hvilke type virksomheter som befinner seg i planområdet i dag, og om de kan passe inn i ny bebyggelse eller må flytte.
- Det kommer ikke fram hva som menes med "annen besøks- og arbeidsintensiv næring". Bestemmelsene åpner for kontor, bevertning og hotell. Hva ligger i "annen"? Dette er heller ikke omtalt i beskrivelsen med eksempler. Vanskelig å forstå hva dette kan innebære, og dermed vanskelig å se konsekvensene av det som kan etableres i planområdet.
- Det åpnes for hotell i strid med KDP Sluppen. Bestemmelsene er formulert slik at det kan etableres hotell i to delfelt, og dermed to hoteller. Dersom planen skal åpne for kun ett hotell, må dette presiseres i bestemmelsene. Kan ikke se at det er beskrevet konsekvenser av plassering av hotell her, sammenlignet med KDP. Det vil fortsatt være mulig å etablere hotell i tråd med KDP Sluppen.
- § 5.1.4 i KDP sikrer at dagligvare skal plasseres med kort gangavstand fra boligområder. Ser ikke at dette er vurdert i planforslaget eller sikret i bestemmelsene. Dagligvare i BKB6 ligger et stykke fra boligområder, og vil være i strid med KDP.
- Bestemmelse § 5.1.7 og 5.1.9 viser til plankart over bakken, og sier at areal under bakken ikke skal medregnes i tillatt utnyttelsesgrad (§5.1.7), og sikrer makskrav til forretning (§5.1.9). Bestemmelse § 5.1.15 for areal under grunnen åpner for forretning. Leser disse bestemmelsene som at forretning under grunnen ikke skal medregnes i totalt tillatt utnyttelse. Dette må endres.

### Svar fra forslagsstiller

- Viser til svar i pkt. 1.7. Dette er diskutert i arbeidsmøter med Byplan i november-desember, samt i e-postkorrespondanse med siste avklaring gitt fra Byplan i januar. Forretningsformål er nå begrenset innenfor hvert enkelt delfelt med et tak på kvm BRA, samt i en egen bestemmelse som gir en begrensning på forretningsareal totalt innenfor planområdet. Dagligvareforretning er også begrenset til felt BAA2 (under grunnen), maks 1 250 m<sup>2</sup> BRA, hvorav maks 900 m<sup>2</sup> er salgsflate. For øvrige formål er det også tydeligere definert og begrenset der det har en hensikt. Det er likevel viktig å beholde en fleksibilitet f.eks. mellom kontor og annen tjenesteyting (og hotell innenfor BKB1) innenfor formålene. Hotellformål er nå begrenset til kun mulig innenfor BKB1, med maks tillatt 9 000 m<sup>2</sup> BRA. Med utgangspunkt i KDP Sluppen og tilhørende handelsanalyse har vi forstått det som at forretningsformål er det som er viktigst å begrense med hensyn til fleksibilitet. Utover det er det viktig å ha oversikt over hva fleksibilitet av formål kan ha å si for trafikk. Her må derfor bestemmelsene tilknyttet formål også sees i sammenheng med begrensninger for maks tillatt parkering. Her er også bestemmelse supplert med et makstak, i tillegg til den generelle normen med parkeringsfaktor.
- Dette suppleres i planbeskrivelse.
- Dette suppleres i planbeskrivelsen.
- Bestemmelser er presisert med hensyn til formål og begrepsbruk.
- Viser til svar over. Forslag om hotell i område utenfor #4 i KDP Sluppen er diskutert med Byplankontoret allerede i oppstartsmøte. Det er da sagt at Byplankontoret er enig i at det er knyttet usikkerhet til realisering av kollektivknutepunktet, og at de ser at hotell innenfor planforslaget kan bidra til byutvikling.
- Dagligvareforretning er nå kun tillatt innenfor felt BAA2, som ligger i kjeller rett under boligkvartal BKB3.
- Dette er justert i reviderte bestemmelser.

### Byplan, næring samrådsinnspill (faglige råd):

- Forskrift om konsekvensutredninger stiller krav om KU ved næringsbygg eller bygg for offentlig eller privat tjenesteyting over 15 000 m<sup>2</sup> BRA (ifølge veileder for KU gjelder bestemmelsen også bygg for forretning. Bruksareal under bakken skal inngå). Kan ikke se at KU foreligger.

### Svar fra forslagsstiller

- KDP Sluppen som åpner opp for kvartalsbebyggelse med blandede sentrumsformål – herunder næringsbygg eller bygg for offentlig eller privat tjenesteyting, og reguleringsplanforslag vurderes å være i tråd med overordnet plan i den grad at det ikke utløser noe krav i KU. Det er ikke framsatt krav om KU fra Byplankontoret i formelt oppstartsmøte eller på senere tidspunkt i prosessen. Når bygningsmassen organiseres i kvartal gir det nødvendigvis større kvm BRA, enn om regner «tradisjonelle» punktvis, enkeltbygg. Det er gjennomført en handelsanalyse i KDP. Planforslag er nå justert mht. fleksibilitet i formål, og særlig begrenset for forretning og dagligvare,

## 18 Byantikvaren – samrådsinnspill

### Byantikvaren, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Planens hensikt (§1) må involvere bevaring av TEVs anlegg med park.
- Det er positivt at plankartet legger opp til fet strek og bevaring av TEVs anlegg, men for å sikre bevaringsformålet må § 6.4 ha en tydeligere bestemmelse. Vi foreslår følgende: "Bebyggelsen innenfor hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570) skal bevares og tillates ikke revet."

### Svar fra forslagsstiller

- Bestemmelse supplert.
- Bestemmelse er revidert i tråd med innspill.

Opprinnelig utseende eller andre karakteristiske eksteriøruttrykk skal beholdes. Ved tilpasninger til ny bruk skal den opprinnelige arkitekturen være førende, med høy kvalitet i materialbruken. For området avmerket på plankartet som hensynssone bevaring av kulturmiljø, skal alle tiltak som berører bygningenes eksteriør og parkanlegg utføres i samråd med byantikvaren.”

- Det er viktig at større trær blir sikret gjennom planen.

#### Byantikvaren, samrådsinnspill (faglige råd):

- Hovedgrepet i planforslaget (med kvartalstrukturer og tydelige grønnsammenhenger) er etter byantikvarens vurdering godt. Koblingen mellom Fredlybekken, det nye grøntdraget i planområdet og det gamle parkanlegget til TEV vil gi gode kvaliteter på Sluppen.
- For å sikre de arkitektoniske og bymessige ambisjonene i planforslaget bør det lages en formingsveileder, evt også tydeligere bestemmelser.
- Som vi spilte inn ved oppstart mener vi at høydene bør reduseres, til inntil 5 etasjer.

- Bestemmelser tilknyttet aktuelle delfelt er presisert.

#### Svar fra forslagsstiller

- [Tas til orientering.](#)
- [Planforslaget er supplert med en formingsveileder, samt tydeligere bestemmelser.](#)
- [Tas til orientering.](#)

## 19 Byarkitekten – samrådsinnspill

#### Byarkitekten, samrådsinnspill (må sikres i plankart og bestemmelser):

- Flere av de gode prinsippene som er illustrert, slik som snitt hvor parkering ligger under terreng og fellesrom ut mot gate, bør sikres i bestemmelsene gjennom prinsipielle skjematetegninger. Se også anbefaling om en formingsveileder for planområdet. Dette gir både fleksibilitet i planprosessen og sikrer at den overordnede kvaliteten blir ivaretatt.
- Kravene til sykkelparkering er for lave, mens bilparkeringen er høy. Dette er en ny sentrumsbydel i Trondheim, med meget god kollektivdekning. Bestemmelsene bør endres for å i større grad sikre mobilitetsløsninger som motiverer til bærekraftige reisevalg.
- Leilighetssammensetningen bør sikre et variert botilbud. Forslaget med en overvekt av små leiligheter er i strid med overordnede føringer og prinsippet om å lage varierte nabolag med en mangfoldig befolknings sammensetning.

#### Svar fra forslagsstiller

- [Planforslaget er supplert med en formingsveileder, der sentrale prinsipp for utforming er gjort bindende gjennom henvisning i bestemmelsene.](#)
- [Viser til svar under pkt. 1.11.](#)
- [Viser til svar under pkt. 1.8.](#)

#### Byarkitekten, samrådsinnspill (faglige råd):

- Planforslaget har et svært positivt hovedgrep med bymessige kvaliteter: blanding i funksjoner, kvartalstruktur, gater og torg, og et raust og inviterende grøntdrag med verneverdig bebyggelse. Viktig å samkjøre med andre tilliggende planer. Byarkitekten har følgende anbefalinger:
- Foreslåtte høyder på 8-9 etasjer er for massive for en kvartalsstruktur i Trondheim, som vil skape mørke uterom. Vi anbefaler en makshøyde på 6-7 etasjer for å lage gode gatesnitt.
- Høyere bygg bør være slanke og helhetlige. Bygg BKB2 bør for eksempel utformes som et samlet, slankt volum med høy kvalitet, fremfor å reguleres som en stor, oppbrutt bygningskropp.
- Unngå "baksider". Det er lagt opp til mange gode intensjoner i hovedgatene, men planen mangler en strategi for områdene rundt, som for eksempel bestemmelser knyttet til kvalitet for f\_GT10. Det er viktig at hele planområdet får en helhetlig og kvalitetsmessig behandling.
- Illustrasjonene viser mange kvaliteter, men disse er ikke sikret i bestemmelsene. Det er viktig å sikre at de gode intensjoner i illustrasjonene blir realisert. Derfor anbefaler vi at det utarbeides en formingsveileder som kan sikre at kvalitetene blir ivaretatt videre. Dette er en god måte å sikre at man kan planlegge med omtanke og innlevelse, og samtidig ivareta en fleksibilitet i planen.
- For å styrke de gode intensjonene, må veilederen gi klare prinsipper for kantsonen - grensesnittet mellom bygg og gate. Den må gi føringer for fasadepinsipper, blant annet hvordan dype balkonger utformes som en integrert del av bygningsvolumet, og hvordan utkraginger kan skape kvaliteter for gående, uten at byggene oppleves som massive og mister bakkekontakten. Vi må unngå at utkragingen blir slik:
- Formingsveilederen må aktivt vise hvordan "felles gatetun" og "bylivsgater" blir gode gater med prioritet for gående og grønne kvaliteter, og ikke domineres av intern bilkjøring for å skape en by i øyehøyde. Vi foreslår at det utvikles og defineres et grep for første etasje som aktiviserer også bylivsgaten. Dette kan innebære utforming av aktive førsteetasjer med fellesfunksjoner eller mindre utleiearealer, for eksempel plassert på hjørner. Vist på vedlagt illustrasjon:
- Byarkitekten i Bergen har gode erfaringer for å sikre helheten og arkitektonisk kvalitet i større planer gjennom formingsveiledere, og har laget råd til utforming av formingsveiledere. Vi bistår gjerne i utformingen av denne, for å sikre kvalitetene som er illustrert i dette godt gjennomarbeidede planforslaget. Samtidig beholder man gjennom en formingsveileder en viss fleksibilitet og låser ikke alt i bestemmelser på nåværende tidspunkt.

#### Svar fra forslagsstiller

- [Tas til orientering.](#)
- [Tas til orientering. Viser til svar i pkt. 1.6.](#)
- [Revidert planforslag med presiserte bestemmelser, revidert situasjonsplan, og supplering med en formingsveileder, der sentrale prinsipp for utforming er gjort bindende – svarer på dette. Mulighet for utkraging utover byggegrense som tidligere åpnet opp for innenfor bestemmelsesområde #1 er tatt ut av planen.](#)



- **Byggehøyder og solforhold.** Planlagte høyder er for høye, særlig i møte med grøntdraget. Høye fasader her vil kaste lange skygger og redusere brukskvaliteten i parkrommet. Rådet mener hovedgrepet bør være en lavere kvartalsbebyggelse (fem til sju etasjer) som oppnår gunstige solforhold i offentlige rom. Slanke, høyere punktbygg kan vurderes unntaksvis, men kun der det er dokumentert at det ikke forringer lokalklimaet.
- **Fasadeuttrykk, utkraging og balkonger.** Rådet fraråder å sikre utkraging som et generelt prinsipp, da konsekvensene for gaterommet er uforutsigbare og lite dokumentert i illustrasjonsmaterialet. Inntrukne førsteetasjer (arkader/loggia) anses som en bedre og mer robust løsning for værbeskyttelse og variasjon. Rådet etterlyser også en bedre balanse mellom utkragede og inntrukne balkonger for å unngå et urolig og dominerende fasadeuttrykk.

- [Tas til orientering.](#) Det vises svar i pkt. 1.6. Vedlegg med sol- og skyggediagram er supplert mht. [Fredlybekken grøntdrag.](#)
- [Dette er justert i revidert planforslag.](#) Formingsprinsipp for utkragede fasadeelement som balkonger er vist i [formingsveileder](#), med tilhørende henvisning i bestemmelser.