



Sweco Architects Trondheim
Kjøpmannsgata 14
7013 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart av reguleringsplan for Sluppenveien 3 - 5 - 6 - 7 - 8 og 10 - Leirfossvegen 5 m.fl. - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

På sikt vil en god arealutnyttelse i sentrale områder bidra til å redusere det totale arealbehovet, og derigjennom presset på landbruksressursene som omkranser byen. Statsforvalteren som landbruksmyndighet er derfor opptatt av at området gis en effektiv arealbruk, og at reguleringsbestemmelsene sikrer krav til utnyttning og minimum antall boenheter som er i tråd med føringer fra overordna plan. Tilsvarende er vi opptatt av at areal til overflateparkering begrenses, og i så måte er det positivt at det legges opp til "mobilitetshus". Vi støtter her Byplankontorets vurderinger knyttet til å samle parkeringen ytterligere, og hvorvidt det kan være tilstrekkelig med ett "mobilitetshus".

Klima og miljø

SPR-BATP

Med bakgrunn i SPR -BATP er det riktig at arealene på Sluppen transformeres. Dette er en sentral bydel, og med de riktige plangrep kan området bidra til å nå nullvekstmålet.

KDP for Sluppen setter krav til tetthet med tanke på boligbygging. Vi forutsetter at disse blir fulgt. Samtidig må det også utredes og sikres tetthetskrav til de andre arealformål og kombinerte formål i planen.

Planinitiativet legger opp til såkalte 'mobilitetshus', som vil romme både tradisjonell parkering, men også for eksempel dele-løsninger for bil, sykkel, m.m. Likevel legger planinitiativet opp til det maksimale parkeringsdekningen tillatt i parkeringsnormen. Område er veldig sentralt og vil få et godt kollektivtilbud. Vi støtter derfor Trondheim kommune i at parkeringsdekning bør reduseres.



Det er svært viktig at det legges godt til rette for gående og syklende, med tanke på parkering, men ikke minst med tanke på utforming av uteområder, gang og sykkelforbindelser osv. Vi forventer at dette temaet vil bli utredet i planarbeidet, og at det sikres i plandokumentene.

Klima

Trondheim kommune viser i sin tilbakemelding til ambisjonen i KDP om at Sluppen skal utvikles som en nullutslippsbydel og til klimanormen i denne planen. Det er viktig at disse gode intensjonene i KDP blir fulgt opp og plandokumentene må vise hvordan dette er gjort.

Planforslaget skal også vise hvordan planen forholder seg til klimatilpasning, slik Trondheim kommune er tydelig på i sin tilbakemelding. For begge tema, klimanorm og klimatilpasning er det viktig at eventuelle konkrete tiltak sikres i kart og bestemmelser.

Forurenset grunn

I tillegg til avfallsdeponi er det registrert (mistanke om) forurenset grunn av andre årsaker i planområdet. Reglene som skal sikre at forurenset grunn ikke medfører uakseptabel helse- og miljørisiko for omgivelsene, finnes i forurensningsforskriften kapittel 2. Plandokumentene må beskrive og sikre hvordan forurenset grunn skal håndteres i det videre arbeidet.

Klima og miljø og Helse og omsorg

Deponi

Deler av planområdet ligger på tidligere avfallsdeponi Fredlydalen og randsone til dette deponiet. Planinitiativet legger opp til bygging på deponi og i randsonen. Planlagt bebyggelse består av boliger og næringsbebyggelse, deriblant kontorer.

Det er påvist betydelig gassdannelse fra deponiet og ifølge rapporten 'Helhetlig vurdering Ladedalen og Fredlydalen deponier' må det forventes tilstrømming av deponigass på deponiet og i randsonen i lang tid framover.

I veileder M-1780 Bygging på nedlagte deponier anbefaler Miljødirektoratet generelt at *«det ikke bygges boliger, sosial infrastruktur (barnehager, skoler og helse- og velferdsbygg) eller næringsbygg (f.eks. kontorer, industri, lager) på nedlagte deponier hvor det er gassdannelse eller i randsonen til disse deponiene»*. Det skrives videre: *«Dersom det likevel søkes om å bygge på eller i randsonen nedlagte deponier, må det kunne dokumenteres at dette er helse- og miljømessig forsvarlig»*

Kommunedelplan for Sluppen har detaljerte bestemmelser om at detaljregulering skal inneholde risikokartlegging, og vurdering av helsekonsekvenser, avbøtende tiltak og oppfølging- samt at det skal foreligge dokumentasjon som viser at utbygging det er helse- og miljømessig forsvarlig. Vi forutsetter at dette blir fulgt opp i planprosessen og minner om at det må foreligge en risikovurdering av bygging på og i randsonen av deponi. Vi forutsetter at kommuneoverlegen og kommunen selv gjør en vurdering av helsekonsekvenser for fremtidige innbyggere jf. folkehelseloven §4 første ledd.

I henhold til plan- og bygningsloven kan det ikke gis bestemmelser om regulering av privatrettslige og økonomiske forhold. Vi vil også gjøre oppmerksom på KDD sin vurdering (Lutelvvegen, 08.05.2024) av at uavhengig av mulig hjemmelsgrunnlag vil det være urimelig å pålegge fremtidige boligeiere ansvaret for trygghet mot gassinnsig over tid. Dette vil gjøre seg gjeldende også ved bygging i randsonene av deponiet, der kontrollsystem må etableres.



Vi vil også gjøre oppmerksom på at dersom det gjennom fagutredninger viser seg at planlagt arealformål og utbygging blir utfordrende med tanke på avbøtende tiltak/oppfølging, kan dette medføre at arealbruken må endres. Her viser vi til at vi har hatt flere innsigelser til andre reguleringsplaner hvor det ble planlagt bygging på og ved avfallsdeponi. Spesielt kan vi vise til detaljregulering for Lutelvvegen og avgjørelse fra KDD i saken fra 8.5.2024.

Støy og luftkvalitet

Planområdet er utsatt for støy- og luftforurensning, hovedsakelig fra vegtrafikk. Planarbeidet må inneholde en støy- og luftutredning med framskriving av trafikk jfr. T-1442 (2021) og T-1520, samt oppdatert veileder for behandling av støy i arealplanlegging (M-2061).

Om nødvendig må det sikres støydempende tiltak som viser at det oppnås tilfredsstillende støynivå i henhold til T-1442/2021 tabell 2. Det er viktig å sikre at alle nye boenheter får tilgang til stille side (støynivå under Lden 55 dB) og at uterom plasseres på stille side. Soverom bør fortrinnsvis legges på stille side. Bestemmelsene må utformes slik at det klart kommer frem hvilke støygrenser som gjelder for uterom og boenheter. Refleksjonsstøy må også vurderes og vi minner om at dempet fasade kun kan benyttes for en liten andel boenheter, der det etter plangrep ikke er mulig å oppnå tilgang til stille side for eksempel hjørneleiligheter. Det må også kunne dokumenteres kompenserende tiltak for boenheter uten tilgang til stille side.

T 1520 åpner for at det kan etableres boliger i gul sone, men viser til at det bør legges vekt på at spesielt uteoppholdsarealene får så god luftkvalitet som mulig. Herunder bør det presiseres at arealer til bruk av barn og unge jf. RPR-BU pkt. 5 a) ikke kan etableres i gul sone for luftforurensning. FHI og Miljødirektoratet reviderte i 2023 luftkvalitetskriteriene for eksponering for ulike komponenter, herunder for PM10 døgn 30 µg/m³ (uendret) og år 15 µg/m³. NO₂ døgn er endret til 25 µg/m³ og år 10 µg/m³.

Vi minner om at dersom det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensning (T-1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. T-1442/2021 legger opp til at kommunen da skal innhente en medisinskfaglig vurdering av eventuelle helseeffekter. Plan på høring må ved overlapp inneholde en medisinskfagligvurdering gjennomført av **kommuneoverlegen**.

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende og ny bebyggelse i området i bygge- og anleggsperioden. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 må legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.

Barn og unge og Helse og omsorg

Referat fra oppstartsmøtet gjenspeiler tema vi vil ha særlig oppmerksomhet på ved plan på høring. Sentrale plantema som **skal** ivaretas i planprosessen på folkehelseområdet på Helsedirektoratet sin [nettside](#).

Bokvalitet og universell utforming

I planforslag på høring må det tas høyde for at fortetning må skje med kvalitet. Planen må sikre gode miljøkvaliteter i tråd med T 1442/21 og T 1520. Planen må ta tilstrekkelig hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet, herunder barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Det må synliggjøre gjennom planbeskrivelse og bestemmelser at universell utforming og tilgjengelighet er godt ivaretatt.



Når planen kommer på høring må det kunne vises at krav til uteareal kan ivaretas. Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T2/08.

Høyde og byggenes plassering har betydning for tilgang til sol og lys både for uteoppholdsarealer og boenheter både for planområdet og nærliggende bebyggelse. Det må følge sol/skygge diagram som viser at kravet til tilgang til sol/dagslys kan ivaretas for både uteoppholdsarealer og boenheter. Det må også kunne dokumenteres at tiltaket ikke gir forringer tilgang til dagslys/sol for nabobebyggelse.

For å skape gode uteområder som kan brukes av ulike aldersgrupper og fungere som en sosial møteplass mellom generasjoner, er det en forutsetning at uteområder planlegges tilgjengelig for alle, herunder må universell utforming sikres. Parkering for mennesker med nedsatt funksjon må dokumenteres og sikres i tråd med TEK, herunder må også høyde for nedkjøring og i parkeringskjeller kunne dokumenteres (frihøyde 2.6 m).

Lokal sosial bærekraft:

I følge folkehelseloven § 4 skal kommunen blant annet fremme gode sosiale og miljømessige forhold, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte mot uheldige helseforhold. I et folkehelseperspektiv er det sentralt å legge til rette for en sosialt balansert utvikling av lokalmiljøer, herunder å forebygge og motvirke opphoping av grupper med levekårsutfordringer.

Variert boligsammensetning kan legge til rette for mangfold, men det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med områdets boligbehov. Kommunen må gjøre en vurdering av Vi minner om at utforming av boenhetene er et viktig plangrep for å sikre en høyere andel boenheter med tilgang til stille side.

Barns interesser

Det må sikres at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Dersom tiltaket i anleggsfase eller driftsfase berører arealer som er i bruk eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

Sosial infrastruktur må dokumenteres og det må foreligge beregning av tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.

Fysisk aktivitet og trafikksikkerhet:

[Sammen om aktive liv – Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029](#) understreker fysisk aktivitet som et nasjonalt hensyn som skal ivaretas i planlegging etter plan- og bygningsloven.

Planen må legge til rette for effektiv framkommelighet for aktiv transport i nærmiljøet, herunder legge til rette for gode sammenhengende gang- og sykkelnettverk.

Planen må ivareta trygghet og sikkerhet for gående, syklende og andre myke trafikantgrupper. Særlig må det fremkomme at planen kan ivareta krav om trygg skoleveg. Det bør stilles rekkefølgekrav som sikrer trygge adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter. Det bør videre ikke planlegges for renovasjon krever rygging, med hensyn til myke trafikanter.



Det må redegjøres for hvordan planen bidrar til fysisk aktivitet og nærfriluftsliv i bo- og nærmiljøet. Herunder vil kvaliteter på fellesarealer, tilgang til grønne lunger, byrom og aktivitetsarealer for uorganisert og organisert aktivitet være viktig å belyse i planbeskrivelsen.

Samfunnssikkerhet

Det er utsendt en foreløpig risiko- og sårbarhetsanalyse, vi minner om at det må vises til faglige kilder (kartkilder, rapporter mv.) for alle vurderinger i analysen - også når det vurderes om et tema er aktuelt - samt at klimaendringer må vurderes.

Vi forutsetter at det foretas en fullstendig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Statsforvalteren påpeker at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.



- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Petra Roodbol – 73 19 90 07

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnsikkerhet: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 93 34

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

Trondheim kommune

Statens vegvesen

Trøndelag fylkeskommune

Postboks 2300 Torgarden

Postboks 1010 Nordre Ål

Fylkets hus, Postboks 2560

7004

2605

7735

TRONDHEIM

LILLEHAMMER

STEINKJER



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

14.01.2025

Vår ref:

2024/5902

Deres dato:

Deres ref:

Sweco Architects AS Trondheim

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

v/Runar Walberg

Uttalelse - varsel om utvidet planområde for Sluppenveien 3 - 5 - 6 - 7 - 8 og 10 - Leirfossvegen 5 m.fl. - Trondheim kommune

Statsforvalteren har mottatt melding om utvidet plangrense for reguleringsplanforslaget.

Vi viser til vår uttalelse til planoppstart datert 28.08.2024, og har ingen ytterligere merknader.

Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud(e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden
Fylkets hus, Postboks 2560
Postboks 1010 Nordre Ål

7004 TRONDHEIM
7735 STEINKJER
2605 LILLEHAMMER



Statens vegvesen

SWECO ARCHITECTS AS
Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Jan-Kristian Janson / 90412554	24/146233-3	Runar Walberg	05.06.2024

Europaveg 6, riksveg 706, fylkesveg 6680 og fylkesveg 6690 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om igangsetting av detaljregulering – Sluppenvegen 3, 5, 6, 7, Leirfossvegen 5 m.fl. – PlanID r20240013 – Varsel om innsigelse

Viser til deres brev av 29.05.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for videre byutvikling med 80–90.000 m² BRA fordelt på boliger, kontor, handel og utadrettede næringer på Sluppen. Det skal gjøres lett å både komme seg til og bevege seg på Sluppen. Planområdet er sør for Trondheim ved søndre del av Omkjøringsvegen (E6) og der flere sentrale vegforbindelser møtes.

Uttalelse til oppstartsvarsel

Statens vegvesen er som vanlig opptatt av trafiksikkerhet og framkommelighet samt bærekraftig utvikling. Det relativt flate området gjør at vi forventer uproblematisk tilrettelegging for myke trafikanter i tråd med prinsippene for universell utforming. Vi presiserer at hovednett for sykkel går gjennom området og dette må hensyntas sammen med koblinger mot allerede

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

eksisterende sykkelnett internt og i utkanten av planområdet. Vi minner om at det må tas hensyn til oppgradering og åpning av Fredlybekken med sine løsninger for syklende og gående. Snu- og atkomstmuligheter for renovasjons- og utrykningskjøretøy må også ivaretas.

Statens vegvesen registrerer mange viktige moment nevnt i kommunens brev av 02.05.2024. Det samme gjelder våre innspill til kommunedelplanen for Sluppen. Vi presiserte i vårt vedlagte brev av 09.12.2021 at forhold rundt atkomst til og bruk av trafikkstasjonen må ivaretas med en horisont mot 2036 da leiekontrakten med Statsbygg løper ut. Men det som er avgjørende på lengre sikt er utviklingen av de trafikale forhold sett i lys av byvekstavtalen og nullvekstmålet. I ovennevnte brev signaliserte vi at rundkjøringen øst for Nydalsbrua, i krysset med Tempevegen, kan få en trafikkmengde på rundt 60.000 ÅDT. Tilbakeblokkering mot riksveg 706 og vegsystemet på vestsiden av Nidelva er gjenstand for bekymring – også med tanke på realisering av Byåsentunnelen. Når man ser dette i sammenheng med områdeplanen for Tempe og Sorgenfri og trafikkutredningen for denne planen, blir konturene av en kaotisk tilstand lett synliggjort. Statens vegvesen fremmet innsigelse til Tempe/Sorgenfri-planen med bakgrunn i mangelfulle hensyn til trafikale forhold; jf. vårt vedlagte brev av 05.03.2024.

Trafikkutredningen for nevnte plan sier i sammendraget følgende:

- *Ved å innføre færre kjørefelt og flere fotgjengerkryssinger vil det ikke være mulig å avvikle dagens trafikkmengder i Holtermanns veg i fremtiden. Trafikkmengdene for dagens situasjon er mye større enn ventet og resultatene med ny utforming viser at vegnettet ikke kan håndtere trafikkmengdene i rushtrafikk. Fremtidige trafikkmengder forventes å øke i Holtermanns veg dersom det ikke gjøres tiltak. Både generell trafikkvekst og åpning av Byåstunnelen vil bidra til det.*

Statens vegvesen kan ikke unngå å bruke vårt sektoransvar for hele transportsystemet og se på disse planene i sammenheng siden de berører såpass sentrale ferdselsårer. Det videre planarbeidet må ta hensyn til disse forhold og ivareta løsninger som har utgangspunkt i helheten. Hvis våre brev av 09.12.2021 og 05.03.2024 ikke blir hensyntatt i integrasjon med detaljregulering for Sluppenvegen/Leirfossvegen, må Statens vegvesen vurdere innsigelse.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Statens vegvesen stiller gjerne opp til dialog om planen.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 2

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Trøndelag fylkeskommune

Trööndelagen fylhkentjielte

Seksjon Kommunal



SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Vår dato: 26.06.2024 **Vår referanse:** 202428641-3 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 29.05.2024 **Deres referanse:** 2023/10754 Håkon Hattrem

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Sluppenveien 3, 5, 6, 7 og Leirfossvegen 5 - Trondheim kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 29.05.2024 med varsel om oppstart av planarbeid for Sluppenveien 3, 5, 6, 7 og Leirfossvegen 5. Formålet med detaljreguleringen er å legge til rette for videre byutvikling med boliger, kontor, handel og utadrettede næringer på Sluppen. Foreløpig planområde er på 177 daa. Det er et stort planområde med flere viktige tema som må ivaretas, f.eks. støy og støv, lokalklima, kulturminner, naturmangfold, friluftssinteresser, trafikk og utforming. De to største utfordringene er ifølge kommunen tilpasning til eksisterende deponi og skredsikring.

Overordnet plan

Planforslaget er, med noen avvik, i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommunedelplan (KDP) for Sluppen, vedtatt 02.02.2023. I deler av planen overskrider den foreslåtte bebyggelsen etasjehøyder angitt i KDP for Sluppen. I tillegg er det foreslått en justering av grøntstrukturen. Utenom dette skal bestemmelser og retningslinjer, kvalitetsprogrammet for offentlige rom og klimanormen fra KDP Sluppen følges opp i planen. Utvikling av området er i tråd med byutviklingsstrategien og Sluppen er et område som er prioritert for transformasjon til sentrumsformål og boliger.

Barn og unge

Barn og unges oppvekstsvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jf. plan- og bygningsloven §1-1. I nærmiljøet bør det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Fylkeskommunen syns derfor det er positivt at man ved opparbeidelse av nærmiljøanlegg skal legge særlig vekt på medvirkning rettet mot barn og unge i området. Videre er det gjennom rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging et krav at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Planområdet er omkranset av flere trafikkerte veger, i tillegg til at Sluppenvegen går gjennom området, og det vil derfor være ekstra viktig å sikre trafikk sikre ferdselsmuligheter innenfor planområdet, samt uteoppholdsarealer som er beskyttet mot støy og forurensning fra vegtrafikken.

Postadresse: Fylkets hus
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Bankkonto: 86017685300
IBAN: NO8486017685300
BIC/SWIFT: DABANO22

Telefon: 74 17 40 00
Epost: postmottak@trondelagfylke.no
Org.nr: 817 920 632

Deler av planområdet, tidligere Fredlydalen, ble brukt som kommunalt avfallsdeponi fra 1953, og det er påvist at det produseres gass fra de eldre avfallsmassene. Etter vedtak i bystyret er det bestemt at det kan tillates boligbebyggelse og annen sårbar bebyggelse i randsone til deponi i de områdene som er svært viktige for byutviklingen og i tråd med byutviklingsstrategien og nullvekstmålet, noe Sluppen er vurdert å være.

Fylkeskommunen forutsetter at risikoen for forurensing og helsefare i tilknytning til deponiet følges opp tett, særlig med hensyn til barn og unge og eventuelle uteoppholdsarealer i tilknytning til deponiområdet.

Fortetting og bokvalitet

Plan- og bygningslovens § 3-1 sier at planlegging etter loven skal legge til rette for god forming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår. Videre oppfordrer regional plan for arealbruk (RPA) til at fortetting ikke grad bør gå på bekostning av bo- og steds kvalitet. Tett og relativt lav bebyggelse kan erfaringsmessig gi bedre boforhold og større tetthet enn høye, enkeltstående punkthus.

Fylkeskommunen er derfor positiv til forslaget om å organisere bebyggelses- og gatestrukturen som kvartalsstruktur. Kvartalsstrukturen gir de nye beboerne på Sluppen mulighet til å trekke seg tilbake og ha et eget privat område i bakgårdene, skjermet fra støy og støv. Videre støtter strukturen opp under forslagsstillers idé om ulike typer «liv» i området, der de offentlige gatearealene skal gi byliv, grøntdraget gjennom området gi parkliv, mens bakgårdene skal gi bakgårdsliv. Fylkeskommunen vurderer dette som et godt konsept og et godt utgangspunkt for å skape bokvalitet og godt bomiljø.

Universell utforming

Universell utforming er tatt inn i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør komme fram av planforslaget.

Ombruk og gjenbruk

Innenfor planområdet står det i dag en del industri- og næringsbygg. I forbindelse med planarbeidet bør man undersøke mulighetene for ombruk og gjenbruk av bygninger, bygningsdeler og materialer, i tråd med føringer fra RPA og FNs bærekraftsmål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Fylkeskommunen som vegeier

Fylkeskommunen viser innledningsvis til et dialogmøte som ble holdt mellom forslagsstiller (R. Kjeldsberg), plankonsulent (Sweco), Trondheim kommune, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune, 21.06.2024. Hensikten med møtet var å gå gjennom problemstillinger tilknyttet vegsystemet ved planområdet. Oppsummert er det en felles forståelse mellom partene om at dette er et utfordrende område med hensyn til flere forhold. Det foreligger en kommunedelplan (KDP) for Sluppen som legger opp til omfattende og svært kostnadskrevenende, og dermed også usikre, tiltak for E6. Samtidig pågår det tidligfase reguleringsarbeid av Byåstunnelen, hvor det også foreligger flere usikkerhetsmomenter. Løsninger som velges i områdeplan for Tempe og Sorgenfri, som ikke ennå er vedtatt, vil også kunne ha svært store konsekvenser for Sluppenvegen og Brattsbergeveien. Det er mange «løse tråder» i området, og det er viktig at plankonsulent og kommune forholder seg til, og tilpasser planen etter øvrig pågående planarbeid i bydelen.

Gjennom reguleringsplan for Sluppenveien 3, 5, 6, 7, 8 og 10, Leirfossvegen 5 m. fl. må det stilles rekkefølgekrav om tiltak som vil sikre tilfredsstillende trafikkikkerhet og trafikkflyt for kollektiv.

For å kartlegge utfordringene og nødvendige/anbefalte tiltak, må det utarbeides en omfattende trafikkanalyse, som tar for seg flere scenarier og et geografisk område som strekker seg utenfor varslet plangrense. Analysen må legge til grunn løsninger og trafikk tall i omkringliggende planer, og det må legges opp til løsninger som både gir rom for senere realisering av vegløsninger i KDP, men også tilpasses og fungerer med eksisterende vegsystem.

Fylkeskommunen anser det som svært viktig at man gjennom dette planarbeidet sikrer tilfredsstillende og robuste løsninger som bygger opp under regionale og nasjonale forventninger om nullvekst i personbiltrafikk. Som en del av dette må fremkommelighet for buss og attraktive og trafikksikre løsninger for gange og sykkel sikres. Det er også viktig at planen ikke legger opp til løsninger som reduserer flyten inn mot ringvegssystemet E6 (omkjøringsveien) og Nydalsbrua. Ved kapasitetsproblemer her, vil man kunne få økt vekst i personbiltrafikk på fylkesveger hvor dette ikke er ønsket.

Gjennom møtet 21. juni ble det besluttet at det skal etableres en arbeidsgruppe som i samarbeid skal se videre på trafikk løsninger gjennom jevnlige treffpunkt i det videre planarbeidet.

Fylkeskommunen vil gjennom dette brevet gi en veiledende uttalelse til planarbeidet. Vi vil allerede nå signalisere en tydelig holdning til enkelte momenter, mens andre momenter først vil bli kommentert i detalj med konkrete krav senere i planprosessen. Vår endelige holdning til valg av løsninger i planen vil i stor grad avhenge av den kommende dialogen, samt av resultatene i trafikkanalysen.

Brattsbergvegen

Trøndelag fylkeskommune er eier og forvalter av Brattsbergvegen (fv. 6680). Veggen har en stor trafikkmengde (ÅDT), er en viktig kollektivtrasé, og er også en av hovedårene for tungtrafikk inn/ut av Trondheim by. Det er i dag utfordringer knyttet til fremkommelighet for buss langs denne vegstrekningen, særlig i tilknytning til krysset Brattsbergvegen/ Sluppenvegen. Fylkeskommunen kan ikke akseptere løsninger som medfører en forverring av fremkommeligheten for buss her. Vi mener videre at en gjennom dette planarbeidet bør ha som ambisjon at det skal søkes og sikres løsninger som vil *forbedre* flyten for kollektiv, sammenlignet med dagens situasjon. Dette kan innebære krav om endringer og utbedringer av krysset Brattsbergvegen/ Sluppenvegen. Kollektivfelt inn mot krysset, potensielt i alle armer, må vurderes som en del av trafikkanalysen. Redusering av avkjørsler langs henholdsvis Sluppenvegen og Brattsbergvegen må også vurderes. Fjerning av avkjørsler i Sluppenvegen, inn mot krysset, vil dessuten også frigjøre plass til et eventuelt kollektivfelt eller øvrige grep i krysset. Det er positivt at det skal utredes scenarier for både rundkjøring og kryss her.

Trafikkanalysen må vurdere nødvendige/effektive tiltak i krysset Brattsbergvegen/ Bård Iversens veg. Som en del av dette må det vurderes om stenging av venstresving i krysset vil medføre betydelig trafikklekkasje mot Klæbuvegen, med økt trafikk forbi skolens hovedinngang og holdeplasser i Klæbuvegen.

Ved utbygging av boliger i området, med en redusering av parkeringsplasser for eksisterende næring, samt lav parkeringsdekning for kommende boliger, må man både forvente og legge opp til at antall kollektivreisende til/fra området vil øke betydelig. Dette vil nødvendigvis medføre et behov for flere bussavganger både i Brattsbergvegen og i Sluppenvegen. Trafikkanalysen må ta høyde for at en reduksjon i antall personbilreiser vil innebære flere bussreiser og flere fot- og sykkelreiser.

Vi ser av illustrasjonsmaterialet at det legges opp til sykkelveg med fortau langs vestsiden av Brattsbergveien. Dette er i tråd med KDP, men i strid med den løsningen som er etablert i dag, og som TRFK vil gå videre med. Sykkelveg med fortau må reguleres inn på østsiden av Brattsbergvegen, med riktige dimensjoner og med tilfredsstillende krysningspunkt(er). Etablering av sykkelveg med fortau oppover Sluppenveien og over Brattsbergveien må sikres med rekkefølgekrav. Dette for å sikre at man får strømmen av syklist og fotgjengere som ønsket, inn mot gang- og sykkelveg langs østsiden av Brattsbergveien.

Det må avsettes minimum 2 meter til annet vegformål (o_AVG) utenfor vegkropp.

Trygg skoleveg

Nidarvoll skole/ Sunnland skole grenser mot Brattsbergvegen i øst. I dag er det få eller ingen skolebarn som kommer opp Sluppenvegen og må krysse Brattsbergveien for å komme over til skolen. Ved utbygging på Sluppen, vil situasjonen endres, og man vil skape en situasjon hvor svært mange skoleelever vil få Sluppenvegen/Brattsbergvegen som skolevei. Brattsbergvegen er en barriere mellom de to områdene. Krysningspunktene som eksisterer i dag, er lite tilfredsstillende for bruk av skoleelever. Trafikkanalysen må ta opp skoleveg som eget deltema, hvor problematikken utredes, og hvor det må foreslås konkrete tiltak som vil bedre situasjonen for kryssende myke trafikanter. Som en del av dette må det også sees på plassering av krysningspunkt i sammenheng med innganger til skolegården. Trafikkanalysen må vurdere faren for villkryssinger. Skoleveg vil være en viktig del av vurderingen om hvorvidt rundkjøring eller lyskryss vil være best valg av løsning.

Sluppenvegen

Sluppenvegen skal utformes som bygate med lav hastighet og attraktive forbindelser for gående og syklende. Byplankontoret har bedt om at det utredes to alternativer for Sluppenvegen. Det ene alternativet med rundkjøring lengst vest i planområdet (med kobling til E6) og signalregulering mot Brattsbergvegen - i tråd med KDP Sluppen.

Trøndelag fylkeskommune mener rundkjøring her er et helt nødvendig premiss i det videre planarbeidet, og opparbeidelse av denne må sikres med rekkefølgebestemmelser i planen. Dette tiltaket er viktig for at ringvegssystemet skal fungere. Om vegsystemet ikke fungerer her, vil man kunne risikere økt trafikk på andre veger hvor dette ikke er ønsket. Fylkeskommunen vil vurdere innsigelse til planen dersom opparbeidelse av rundkjøring mot rampe mot E6 ikke sikres med rekkefølgebestemmelser i planen.

Fylkeskommunen mener videre at en løsning med høyre av/ høyre på i kryssene mot Sluppenvegen er uheldig. Gjennom dette grepet søker man å forenkle trafikkbildet, med mål å skape en bygate. Ved en slik løsning må man imidlertid forvente at en stor andel av trafikken må snu, enten i ny rundkjøring mot omkjøringsveien eller i rundkjøring mot Brattsbergvegen (dersom denne beholdes). Trafikkmengden vil på denne måten bli

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

unødvendig stor i Sluppenveien, og trykket vil øke i kryssene. Fylkeskommunen vil vurdere innsigelse dersom det legges opp til denne løsningen i det videre planarbeidet.

Samferdsel

Fremkommelighet for bussen

Sluppenvegen skal utformes som en bygata med lav hastighet og med hyppige krysningspunkt for gående. En utforming som bygata vil innebære at fartsgrensen settes lavere (mot dagens 50 km/t). Dette, sammen med flere krysningspunkt betyr at linjene som kjører på Sluppenvegen (i dag er dette linje 15, 53, 54, og 79) får lengre kjøretid.

I trafikkanalysen bør det synliggjøres hvilke konsekvenser omleggingen har for kollektivtrafikken. Det er ønskelig at analysen ser på kjøretid for buss mellom holdeplasser på ulike tider av døgnet. Som kollektiveier ønsker ikke Trøndelag fylkeskommune at utbyggingen går på bekostning av bussens reisetid og fremkommelighet. Det er gjerne slik at mer utbygging betyr mer trafikk. Dette øker igjen sannsynligheten for økt reisetid for bussen.

Som en del av trafikkanalysen bør det gjøres en dekningsanalyse for området for å se hvilke områder som ligger innenfor 400 m gangavstand til holdeplass. Dette vil synliggjøre om det eventuelt er områder som ikke er innenfor grensen på 400 meter. Ved lengre gangavstand oppleves gjerne terskelen for å velge kollektiv høyere. En slik analyse bør gjøres før ny holdeplasstruktur besluttes.

Holdeplasser

Holdeplassene må utformes i tråd med håndbok og være universelt utformet. Gang- og sykkelssystem bør legges bak leskur for å hindre konflikt mellom ulike trafikantgrupper. I dag kjører det ikke 18-meters busser i området, men holdeplassen bør dimensjoneres for dette som en fremtidig mulighet.

Knutepunkt Sluppen

I ny KPA for Trondheim kommune legges det til grunn at Sluppen skal være et arbeidsplassintensivt område som det skal være lett å reise grønt til. Trøndelag fylkeskommune har spilt inn midler til prosjektutvikling for kollektivknutepunkt på Sluppen i Handlingsprogrammet i Miljøpakken for 2025 - 2029. Dette er en del av knutepunktutviklingen i mobilitetsanbudet for stor-Trondheim 2029. Utvikling av knutepunkt her vil være en løsning frem til langsiktig vedtatt trafikk-løsning og kollektivknutepunkt i kommunedelplanen etableres.

Nyere tids kulturminner

«Kraftbygget»/Trondheim Energiverk, T.E.V. i Sluppenvegen 6, reist i 1974 og 1978, er omfattet av den varslede reguleringsplanen. Anlegget består av to sammenbygde bygg i 2 og 4 etasjer samt omgivelsene som er tydelig parkpreget. Anlegget er vurdert som bevaringsverdig bebyggelse, og sikret med hensynssone i kommunedelplan for Sluppen (k20210005), med tilhørende verne- og sikringsbestemmelser §5.1.1 og 10.2 Bevaring kulturmiljø H570_2.

I gjeldende overordnede plan stilles det krav om tilpasning og nedtrapping av tilliggende ny bebyggelse til en maksimal høyde på 3 etasjer over gjennomsnittlig terreng. Referat fra oppstartsvårselet gir føringer om behov for illustrasjoner ved ønske om høyere

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

byggehøyde tilgrensende hensynssonen. Fylkeskommunen er skeptisk til en slik åpning, da kommunedelplanen i sine overordnede føringer bør anses som gjeldende rammeverk, som reguleringsplanen skal forholde seg til.

Etter vår vurdering er det derfor ikke heldig å gi rom for nye forhandlinger om økt byggehøyde, all den tid situasjonen må anses som uendret fra kommunedelplanens utarbeidelse og godkjenning. Både hensynssonen H570-2 og de tilhørende bestemmelsene bør videreføres og sikres i arbeidet med den foreliggende reguleringsplanen.

Utover kulturmiljøet i Sluppenvegen 6 er det ikke registrert nyere tids kulturminner innenfor varslet planområdet i henhold til kommunens aktsomhetskart.

Eldre tids kulturminner

Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Avslutning

Fylkeskommunen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når saken sendes på høring/offentlig ettersyn. For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

Vi er som alltid tilgjengelig for videre avklaringer og drøftinger dersom kommunen har behov for dette.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Håkon Hattrem
Rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Fylkeskommunen som vegeier: Victoria Thorgersen (victh@trondelagfylke.no)

Samferdsel: Helene Hvidsten (helhv@trondelagfylke.no)

Nyere tids kulturminner: Heike Schmidtke (heisc@trondelagfylke.no)

Eldre tids kulturminner: Knut Harald Stomsvik (knust@trondelagfylke.no)

Kopimottaker:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

BYPLANKONTORET

STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED

Sweco Architects AS

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
24/00001-83
Deres referanse

Vår dato
25.06.2024
Deres dato
29.05.2024

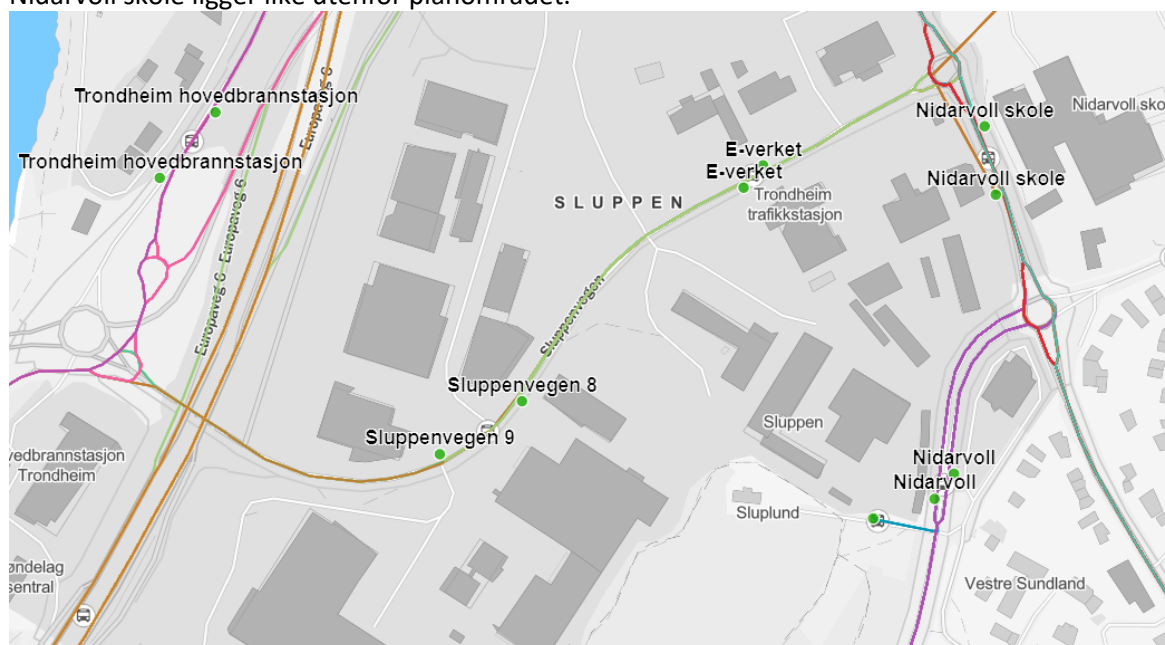
Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, reguleringsplan (detaljregulering), Sluppenveien 3, 5, 6, 7, Leirfossvegen 5 m.fl., Trondheim kommune

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hensikten med planen å legge til rette for videre byutvikling med 80-90 000 m² fordelt på boliger, kontor, handel og utadrettede næringer på Sluppen. Sluppen skal bli en levende og attraktiv bydel med varierte boliger, byrom og uterom.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene Sluppenvegen 8/9, E-verket og Nidarvoll som ligger innenfor planområdet. Nidarvoll skole ligger like utenfor planområdet.



Figur 1: Illustrasjon av dagens holdeplasser og rutetilbud.

AtB AS

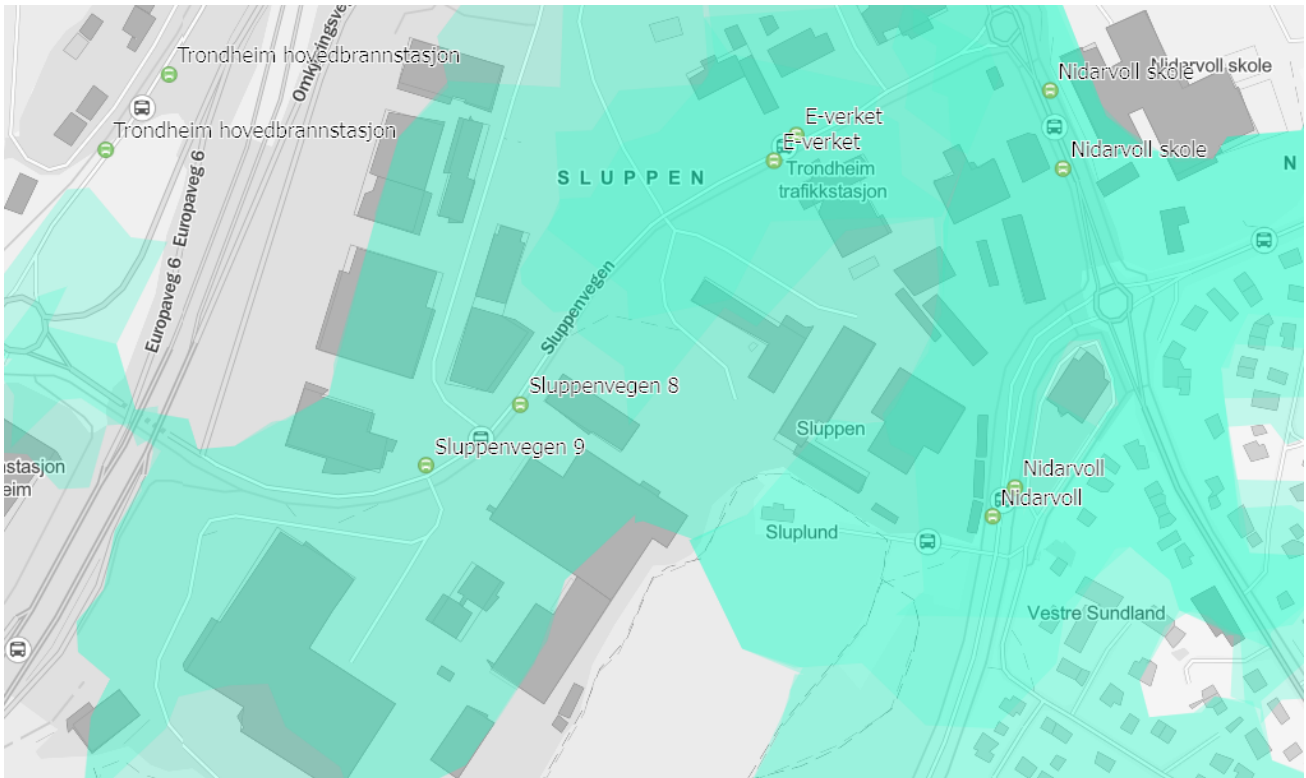
Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

Sluppenvegen 8/9 og E-verket betjenes av linje 15, 53, 54, 79 og 311 (noen avganger). Nidarvoll betjenes av linje 24. I tillegg kjører en rekke linjer i Bratsbergvegen.

Holdeplasser

Holdeplasstruktur

Dagens to holdeplasser i Sluppenvegen foreslås slått sammen til en holdeplass ca. midt mellom Sluppenvegen 8/9 og E-verket i materialet som følger oppstartsvarselet. Vi har en foreløpig dekningsanalyse som viser hvilke områder som ligger innenfor en 400m gangavstand til dagens holdeplasser Sluppenvegen, E-verket, Nidarvoll skole og Nidarvoll. Ved å slå sammen Sluppenvegen og E-verket til en holdeplass, hvordan påvirker dette dekningsgraden innenfor og utenfor planområdet, særlig områdene sør for dagens holdeplasser Sluppenvegen? Planarbeidet bør se videre på dette, helhetlig, før holdeplasstruktur i området besluttes.



Figur 2: Utsnitt av dekningsanalyse av dagens holdeplasser. Grønt viser områder som ligger innenfor 400m gangavstand fra holdeplassene Sluppenvegen 8/9, E-verket, Nidarvoll skole og Nidarvoll. Med forbehold om feil - det er ikke sikkert alle ganglenker ligger i kartgrunnlaget, slik at dette må ses som en foreløpig dekningsanalyse.

Utforming av holdeplasser

Det er viktig at holdeplasser innenfor planområdet dimensjoneres for fremtidig antall reisende og at fremtidig leskur dimensjoneres tilsvarende for samtidig antall reisende i makstime. Med all utbygging som planlegges i dette området vil det bli mange som reiser kollektivt og er det viktig med robuste holdeplasser som er trafikksikre og universelt utformede. Det er svært ønskelig for oss at leskur plasseres på plattform, med gang- og sykkelssystem i bakkant av plattform for å minimere konflikter mellom de ulike trafikantgruppene. Det er viktig at holdeplasser "sakses" slik at gangkryssing kommer i bakkant/mellom plattformene for å sikre en mest mulig trafikksikker løsning.

Sluppenvegen og Bratsbergvegen (nord for holdeplass Nidarvoll skole) er omkjøringstrase for metrobussene i avvikssituasjoner, slik at plattformene burde sikres med tilstrekkelig lengde for å kunne betjenes av en metro. De må minimum dimensjoneres for 18m leddbuss.

Holdeplassene Nidarvoll i Leirfossvegen har ikke en god utforming i dag. Ventearealet for de reisende er på gang- og sykkelvegen. Det bør reguleres og sikres en løsning iht. håndbok for disse holdeplassene. Vi ønsker samme prinsipp her som nevnt over, at gang- og sykkelssystem legges bak plattform og leskur, og holdeplass og

leskur dimensjoneres for fremtidig antall reisende og tilpasses 18m leddbuss. Det kjører ikke 18 m buss her i dag, men det bør sikres for fremtiden.

Ved utforming av kantstopp bør det vurderes tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdelers, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater o.l.

AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningsstall utvider AtB bruken av sanntidsskjermer i Trøndelag. Vår anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. Vi oppfordrer til at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjermer. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. Vi ønsker at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur (i foten på leskuret, slik at kabler kan trekkes inn i leskurfoten). Dette er viktig for å unngå å måtte skjære i dekket etter at holdeplassen er opparbeidet.

For utforming av kollektiv infrastruktur viser vi til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka.

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjet veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inkludert overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt. Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane, derfor er det viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikkeres uavhengig av hverandre. Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15m buss da denne har størst overheng.

Sporingskurver i N100 setter svingradius for dimensjonerende buss til 12,5 meter. Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15,0 meter lang, 2,55 meter bred (uten speil). [V123](#) sammenstiller sporingskurver for ulike busstyper, men sier samtidig at erfaringer viser at optimal kjøreatferd er vanskelig i praksis og at svingeradien for dimensjonerende buss ved prosjektering bør økes til 14,0-15,0 meter. Vi støtter dette og dette er erfaringsmessig viktig å sikre. Det er forskjell på akselavstand mellom busstyper, derfor må det alltid planlegges med litt slingringsmonn.

Vegbredde

6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm speil på hver side. Det gjør at total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk ha kjørefeltbredde 3,25 m. Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken. I tilfeller der vegbredden vurderes innskrenket oppfordrer vi til å sikre areal for forsvarlig framføring av bussen og for at busser samt andre tyngre kjøretøy kan møtes uten utfordringer med fremkommelighet.

Sykkel vs. kollektiv

I varslingsmaterialet står det at mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune ser på Sluppenveien som fremtidig hovedsykkelveg. Man har i Trondheim en sykkelstrategi og gåstrategi. Fra vår side etterlyses det en kollektivstrategi på lik linje med gå- og sykkelstrategi som kan gi tydeligere retningslinjer for hvilke transportmidler som skal prioriteres i ulike deler av Trondheim, og helst ned på gatedetaljnivå med et tydelig prioriteringshierarki. Ettersom kollektiv mangler en slik strategi er vi bekymret for at kollektivtrafikken i for mange tilfeller nedprioriteres grunnet tydeligere føringer og sterkere forankring i konkrete mål for gange og sykkel.

Det er viktig at bussens behov og sykkelen sitt behov ses i sammenheng og at «de grønne» transportmidlene ikke kommer i konflikt med hverandre - at det settes av nok areal til begge gjennom denne planen. Vi har dessverre erfaring fra flere saker at buss og sykkel "kjemper" om det samme arealet, der det ene går på bekostning av det andre, noe som er svært uheldig ettersom de må utfylle hverandre.

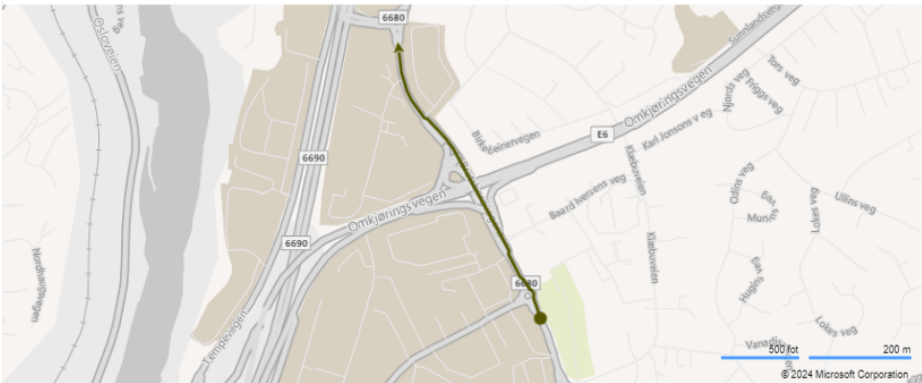
Fremkommelighet

Planen skal tilrettelegge for utbygging som vil medføre økt trafikk på tilgrensende vegnett. Det er viktig at økt trafikk fra planområdet ikke gir negative konsekvenser for fremkommeligheten til bussene. Det er svært viktig for AtB at forsinkelser for bussen etter beste evne unngås. Vi har utarbeidet en flaskehalsrapport som oppdateres årlig. Denne rapporten viste i 2022 trege kjøretider i sekvensen Dalsaunevegen – Nidarvoll skole, både i morgen- og ettermiddagsrushet med opptil 2 min økt kjøretid. I 2023 vises en forbedring i ettermiddagsrushet, men fortsatt trege kjøretider. Det er ved befaring senest i mai i år registrert at det er tidvis krevende kollektivfremkommelighet i området ved Nidarvoll. I referat fra oppstartsmøtet med kommunen står det at Sluppenvegen skal utformes som en bygate med lav hastighet og at det maksimalt skal være 100 meter mellom hvert krysningspunkt for gående. I det videre arbeidet med Sluppenvegen må det lages en trafikkanalyse for å utrede hvordan det fremtidige trafikksystemet skal fungere. Byplankontoret ber om at det utredes to alternativer for Sluppenvegen (den ene med rundkjøring lengst vest i planområdet med kobling til E6 og den andre med rundkjøring mot Bratsbergvegen for et høyre av/høyre på-system i Sluppenvegen). I Sluppenvegen er det i dag 50 km/t. Hvordan vil en bygate med lav hastighet og store utbygginger påvirke fremkommeligheten og kjøretiden til bussene?

Vi ber om at konsekvensene for kollektivtrafikkens fremkommelighet utredes i trafikkanalysen og at fremkommelighet for kollektiv gis et særlig fokus. Vi ber om at det tydelig fremgår hva/hvor store konsekvensene for bussen vil være i vegnettet og at dette ses utover varslet planområde. Kollektivnettverket er sårbart for forsinkelser. Utbygginger som medfører økt kjøretid for bussen, vil forplante seg i linjenettet med tilhørende kostbare justeringer i kjøretider. Trafikkanalysen bør ta inn alle kjente utbygginger i nærområdet, også den utbyggingen som kommunedelplanen for Sluppen legger opp til, og ikke bare egen utbygging. Det er viktig å se helhetlig på dette området. Det er viktig at vi minimum sikres dagens fremkommelighet, og vi oppfordrer sterkt til at det søkes å gjøres tiltak som bedrer fremkommeligheten for bussen for å sikre at buss er et attraktivt transportmiddel i konkurranse med bilen også i fremtiden, og at ev. fremkommelighetstiltak i Sluppenvegen sikres gjennom denne reguleringsplanen.

Vi ber om at trafikkanalysen viser kjøretider for kollektiv, fra holdeplass til holdeplass, gjennom døgnet, slik at vi kan sammenligne med våre tall for å se hva konsekvensene vil være sammenlignet med dagens fremkommelighet. Vi må presisere at det er viktig for oss å se kjøretider mellom holdeplasser.

Under er et eksempel fra vår idealtidsanalyse som viser kjøretider mellom holdeplasser. Eksempelet fra Nidarvoll skole til Siemens retning sentrum viser at i snitt bruker bussene 72 sekunder på denne strekningen gjennom døgnet, mens den i morgenrush bruker inntil 87 sekunder på strekningen. Idealtiden er 46 sekunder på denne strekningen. Idealtiden viser hvor raskt det potensielt kan gå for bussen på denne strekningen (idealtid er 10-persentil tid basert på 71116 kjøringene det siste halve året. 10-persentilen er brukt som et kontrollmål mot ekstremverdier). Med fremkommelighetstiltak kan det potensielt gå enda raskere. Vi deler gjerne tall på kjøretider, og vi ønsker en sammenstilling av dagens kjøretid og fremtidig kjøretid for buss, og det samme for bil. Slik synliggjøres også konkurranseforholdet mellom buss og bil.

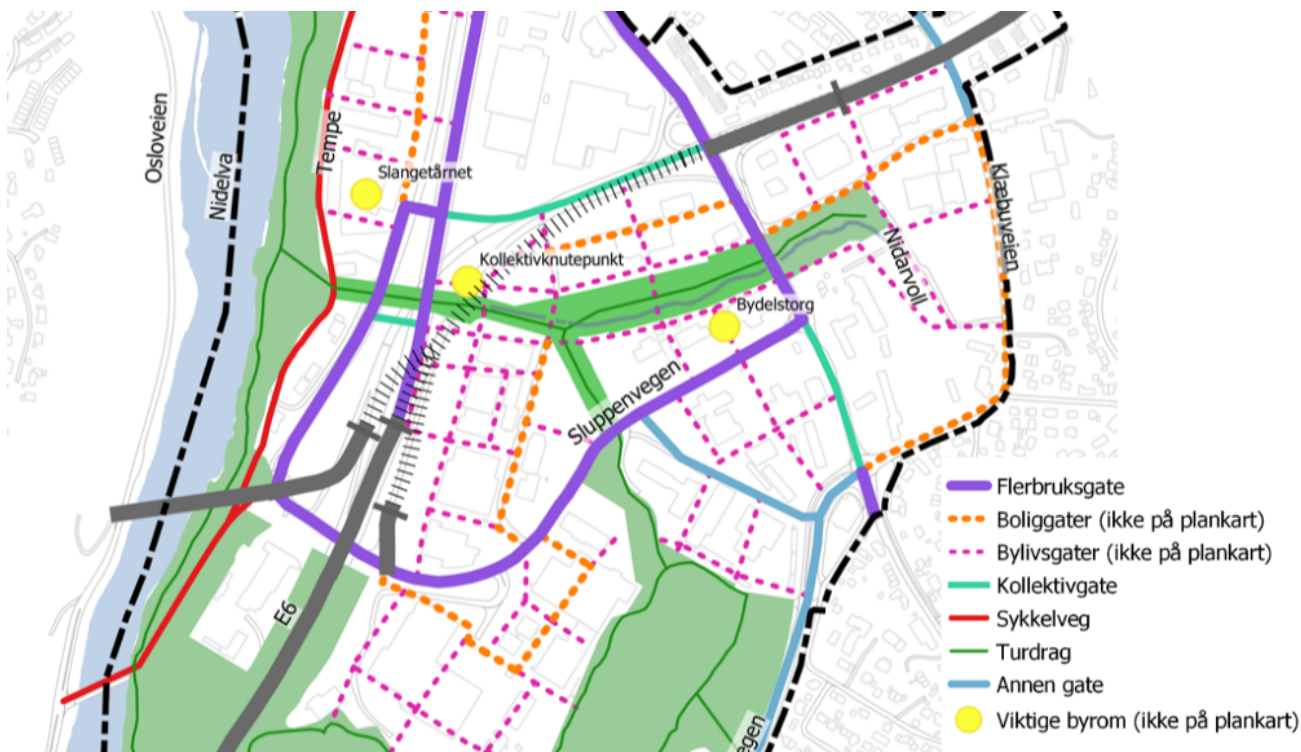
Holdeplassnavn (fra-til) Nidarvoll skole-Siemens				Holdeplassnummer (fra-til) 16011321-16011438																				
Benyttes av linjer 10,15,24,73,74				Hastighetstype Faktisk observert hastighet																				
Idealtid 46	Idealhastighet 48,44	Fartsgrense (snitt av alle i sekvensen)	Diff idealtid og døgnsnitt (i sekunder per tur)	Antall ganger kjørt siste år	Avstand mellom holdeplasser i meter	Tid spart i sekvensen siste år hvis alle kjøretider hadde vært idealtid																		
Døgnsnitt kjøretid 72	Døgnsnitt hastighet (km/t) 31,15	50,00	25,5	71116	619	21:0:22:27 Dager:Timer:Minutter:Sekunder																		
						Snitt kjøretider per døgnerperiode <table border="1"> <thead> <tr> <th>Timegruppe</th> <th>Kjøretid snitt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tidlig morgen</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>Rush, morgen</td> <td>87</td> </tr> <tr> <td>Formiddag</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>Rush, ettermiddag</td> <td>83</td> </tr> <tr> <td>Tidlig kveld</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>Sen kveld</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>Natt</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Snitt for hele døgnet</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>	Timegruppe	Kjøretid snitt	Tidlig morgen	79	Rush, morgen	87	Formiddag	58	Rush, ettermiddag	83	Tidlig kveld	59	Sen kveld	53	Natt	54	Snitt for hele døgnet	72
Timegruppe	Kjøretid snitt																							
Tidlig morgen	79																							
Rush, morgen	87																							
Formiddag	58																							
Rush, ettermiddag	83																							
Tidlig kveld	59																							
Sen kveld	53																							
Natt	54																							
Snitt for hele døgnet	72																							

Figur 3: Illustrasjon som viser eksempel fra AtB sin idealtidsanalyse for holdeplasssekvensen Nidarvoll skole - Siemens.

Fremtidig kollektivtilbud og infrastrukturbehov på Sluppen

Bussene skal kjøre som de gjør i dag frem til 2029, og hvordan kollektivtilbudet blir etter 2029 er vi nå i gang med å se på, men rutestrukturen er ikke besluttet ennå. Tilbudet fra 2029 kan medføre endringer på dagens eller nye linjer som betjener Sluppen. Innenfor planområdet kan det være aktuelt å eksempelvis kjøre flere avganger på regionlinje 311 Trondheim - Stjørdal via Sluppenvegen slik at den starter og slutter i Sluppenvegen. **For at en slik løsning skal være mulig vil det være behov for et areal for å tidsregulere/stasjonere bussene mellom turer og sjåførfasiliteter/tilgang til toalett innenfor samme areal. Et areal innenfor varslet planområde for denne reguleringsplanen kan være aktuelt areal å sikre dette på.**

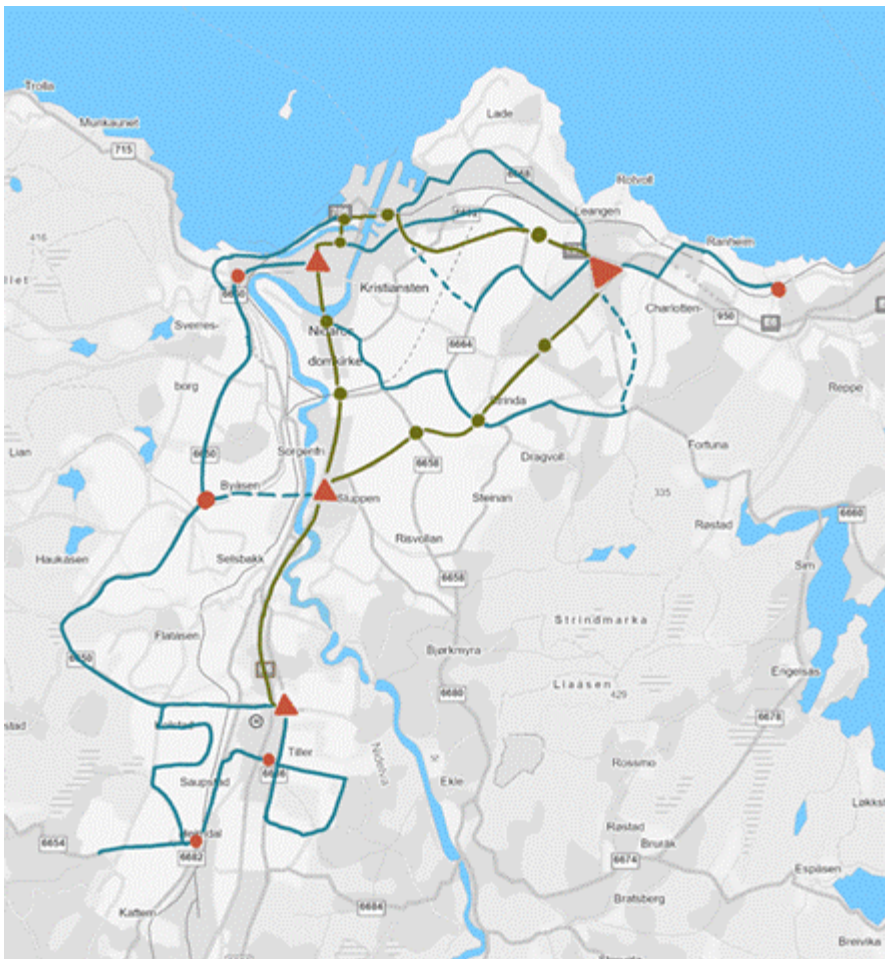
Trøndelag fylkeskommune har spilt inn midler til prosjektutvikling for kollektivknutepunkt på Sluppen i handlingsprogrammet i Miljøpakken for 2025-2029. Dette er en del av knutepunktutviklingen i mobilitetsanbudet fra 2029. Utvikling av knutepunkt her vil være en løsning frem til fremtidig knutepunkt på Sluppen som vedtatt gjennom kommunedelplanen er etablert. Gjennom kommunedelplanen er det bestemt at deler av E6 forbi området skal legges i tunell og det etableres et kollektivknutepunkt på tunellokket.



Figur 4: utklipp av illustrasjon fra Kvalitetsprogram for offentlige rom tilhørende Kommunedelplan for Sluppen som viser planlagte gater. Flerbruksgatene finnes i dag, og er vist på plankartet til kommunedelplanen. Boliggater og bylivsgater er stiplet i illustrasjonen. Plassering og sammenhenger må settes i overordnet situasjonsplan, og nærmere utvikles og detaljeres i hver reguleringsplan.

I kommunedelplanen står det at det fremtidige kollektivknutepunktet skal dimensjoneres for framtidig trafikk og kunne betjene både det lokale og det regionale busstilbudet. I tilknytning til knutepunktet skal det være snumuligheter for buss, og det kan løses i kvartalsstrukturen rundt knutepunktet. Endelig løsning for knutepunktet skal avklares i felles detaljreguleringsplan for bestemmelsesområde #4 i kommunedelplanen og E6-tunell. I AtB sitt innspill til kommunedelplanen skrev vi at det ikke er ønskelig at bussene skal oppta et stort areal for å kunne ha langtidsregulering mellom avganger og hvileboder i selve knutepunktet, men at det bør likevel legges til rette for at man skal kunne ha kortidsregulering i området, og at her vil det å kunne bruke kvartalsstrukturen være gunstig for et slikt formål.

I et overordnet fremtidsscenario kan konseptet illustrert under være aktuelt. Vi presiserer at ingenting er besluttet. Et knutepunkt på Sluppen (knutepunkt vist med rød trekant), sammen med Byåstunellen åpner for effektive transportkorridorer mellom vest og øst, sør og øst - med bruk av Omkjøringsveien. Konsepter for dette ble utviklet i desember 2022 som en del av AtB sitt innspill til TRFK og reforhandling av Byvekstavtalen, og vi har også omtalt dette i vår merknad til høringen av kommuneplanens arealdel 2022-2034 (vår referanse 22/00017-173, 06.01.23) som pr. dags dato ikke er vedtatt. Konseptet er strategiske knutepunkter som åpner for effektive tverrforbindelser. Regionbusstrafikken fra Fosen, Trøndelag sør og Værnesregionen kan betjene hvert sitt knutepunkt som bindes sammen gjennom et kapasitetssterkt og høyfrekvent nettverk uten å måtte gå via sentrum (med unntak fra Fosen). Det kan bli aktuelt å avslutte flere linjer i dette området i fremtiden, slik at metrobuskonseptet rendyrkes i større grad - at flere reiser inn til sentrum med metrolinje slik at færre linjer må kjøre gjennom sentrum, og dermed avlastes Midtbyen. Hva behovet vårt faktisk vil være og hvordan rutestrukturen vil bli vil avklares de kommende årene.



Figur 5: Mulig fremtidsscenario for høykapasitet kollektivtrafikk med knute- og omstigningspunkt.

Det er viktig å se utvikling av rutestrukturen i sammenheng med byutviklingen. Reisestrømmer og behov vil endre seg over tid, og det er derfor viktig at planer og byggegrenser ikke hindrer utviklingen av nødvendig kollektiv infrastruktur i fremtiden, slik som holdeplasser, areal til regulering, snuplasser, knute- og omstigningspunkt, sjåførfasiliteter, kollektivfelt o.l. I årene fremover må det også tas høyde for økt bruk av mikromobilitet i bylandskapet, og andre fremtidsrettede og autonome mobilitetstjenester. Vekst og fortetting er positivt for utviklingen av en effektiv by, men spiser også av arealene avsatt til buss eller som bussen har behov for i fremtiden. Eksempelvis vil planlagt utbygging langs Falkenborgveien ved dagens Strindheim knutepunkt utløse behov for å finne nye areal til tidsregulering av flere busser som i dag regulerer ved den gamle brannstasjonstomten. Midlertidig løses dette ved at oppstillingsplasser er sikret i reguleringsplanen, men ikke etter 2029. Tilsvarende utfordring har vi i områder litt nord for varslet planområde for Sluppenveien. I områderegeringsplan for Tempe og Sorgenfri som var på høring tidligere i år skrev vi i vår merknad (vår referanse 24/00001-31, 08.03.24) om depot og areal til tidsregulering av busser. Sorgenfri bussdepot foreslås utbygd til sentrumsformål og bolig/tjenesteyting. Det er en pågående prosess for å finne nytt areal til bussdepot, men ny lokalisering er ikke avklart. I dag har vi linjer som har holdeplasser ved depotet som første/siste holdeplass og bussene kjører inn på Sorgenfri for å tidsregulere/vente mellom turene. Når Sorgenfri depot reguleres til utbygging så er det i dag uavklart hvordan vi skal løse reguleringsplass for flere linjer mellom turer.

Vi er bekymret for at bussen blir den tapende part når arealer skal utvikles, og vi opplever i dag at det ofte er vanskelig å frigjøre arealer til kollektivformål, noe som er en nødvendig forutsetning for et effektivt og fremtidsrettet kollektivsystem. I fremtiden tror vi Omkjøringsveien vil bli en viktig akse for å avlaste sentrum og at et kollektivknutepunkt på Sluppen blir en sentral forutsetning i videreutviklingen av kollektivsystemet.

Areal innenfor varslet planområde for denne reguleringsplanen kan derfor være aktuelt å bruke til tidsregulering av busser i forbindelse med fremtidige Sluppen knutepunkt. Korttidsregulering mellom avganger kan som nevnt skje i området rundt knutepunktet, men det vil sannsynligvis være behov for et sted å stå over litt lengre tid for eks. flere regionlinjer eller bydelsbusser som kan tenkes å ha fremtidige Sluppen

knutepunkt som første/siste holdeplass. Det vil da være behov for et areal som ikke er langt unna knutepunktet, og at det på samme areal er fasiliteter for sjåførene (hvilebod og toalett).

I bestemmelsene til kommunedelplan for Sluppen sier bestemmelse §3.17 at "*Detaljregulering av Omkjøringsvegen E6 tunell gjennom planområdet og kollektivknutepunktet skal være vedtatt før reguleringsplan innenfor delområde 1 og 8 kan vedtas*». Ut fra det vi kan se strekker varslet planområde seg over flere av delområdene i kommunedelplanen.

§ 3 REKKEFØLGEKRAV

Dersom det igangsettes detaljreguleringer på tvers av delområder kan det gjøres en vurdering av hvilke rekkefølgekraav som skal følge detaljplanen for å ivareta intensjonen bak rekkefølgekraavet.



§ 3.17 Detaljregulering av E6 i tunnel og kollektivknutepunkt

Detaljregulering av Omkjøringsvegen E6 i tunnel gjennom planområdet og kollektivknutepunktet skal være vedtatt før reguleringsplan innenfor delområde 1 og 8 kan vedtas.

Oversikt delområder

Figur 6: Utklipp av bestemmelser og illustrasjon som følger bestemmelsene i kommunedelplan for Sluppen.

Det er viktig at dette planforslaget følger opp bestemmelsen i kommunedelplanen, slik at løsningen for kollektivknutepunktet med tilhørende areal for tidsregulering av bussene er løst/vedtatt før løsningene i reguleringsplanen for Sluppenveien 3, 5, 6, 7, Leirfossvegen 5 m.fl. vedtas, ettersom det kan være behov for å bruke areal innenfor varslet planområde for denne reguleringsplanen til tidsregulering av busser i forbindelse med fremtidige Sluppen knutepunkt.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Vi vil avslutningsvis presisere at vi ikke eier infrastruktur og at løsninger for fysisk infrastruktur må avklares med vegeier og Trøndelag fylkeskommune som kollektivmyndighet.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon mobilitetstilbud Trondheimsområdet

Ingeborg Grønning
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune
Sweco Architects AS

SWECO ARCHITECTS AS
Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

Vår dato: 17.06.2024

Vår ref.: 202410093-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: Runar Walberg

Saksbehandler: Tormod Hagerup/
22959915/torg@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljregulering - Sluppenveien 3, 5, 6, 7 - Leirfossvegen 5 m.fl. - Trondheim kommune - Trøndelag

Vi viser til varsel om oppstart datert 30.05.2024.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs nettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Tormod Hagerup
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

SWECO ARCHITECTS AS

Sweco Architects
Kjøpmannsgata 14
7013 Trondheim

Trondheim, 03. juli 2024

Deres referanse:
Runar Walberg

Sluppenvegen 3,5,6,7 og Leirfossvegen 5 m fl - igangsatt regulering, uttalelse fra Idrettsrådet Trondheim

Bakgrunn

Idrettsrådet i Trondheim viser til varsel om igangsatt reguleringsarbeid i Sluppenvegen 3,5,6,7 og Leirfossvegen 5 m fl. Viser også til vår uttalelse 6. des 2021 til Kommunedelplan sluppen, vedlagt. Idrettsrådet har i arbeidet innhentet innspill fra Trondheim Frisbeeklubb.

Uttalelse

Idrettsrådet i Trondheim vil først generelt poengtere at alle boligutbygginger i Trondheim minimum må bidra til å dekke behovet for idretts- og aktivitetsområder som størrelsen på boligutbyggingen tilfører byen/bydelen. Dette er en meget stor utbygging planlagt med hele 1140 boliger som innebærer at det må settes av betydelige arealer til idrett og fysisk aktivitet. Vi viser her til vedtatt [plan for areal til offentlige tjenester](#) (PAOT). Trondheim kommune/Enhet for idrett og friluftsliv og byplankontoret som kan bidra til å konkretisere hva denne utbyggingen bør avsette av arealer til idrett og fysisk aktivitet. Området vil også inngå i framtidig sone 1 eller 2 i ny KPA, og det stiller krav til avsetting av areal til idrett og egenorganisert aktivitet. Sjøl om planen ikke er vedtatt er dette et svært viktig signal å ha med seg i arbeidet med reguleringsarbeidet.

Når det gjelder denne aktuelle reguleringen, er det viktig å ivareta eksisterende diskgolffanlegg og aller helst utvide dette. Planene bør også tilrettelegge/forberede en mulig framtidig utvidelse av diskgolffanlegget inn i Smidalen sør-vest for reguleringsområdet. Reguleringsbestemmelsene bør videre åpne for kombinasjonsformål der innendørs idrettslokaler kan etableres i samme bygg som næringsarealer. Dette kan være stor idrettshall til tradisjonelle hallaktiviteter og i tillegg mindre saler tilrettelagt for mindre arealkrevende idretter som kampsporter, dans o.l. Det må videre avsettes utendørs arealer til minimum 7'er fotballbane, mindre flater til egenorganisert balleik, urbane aktivitetsflater (f.eks. skateramper), utendørs trim- og treningsapparat, sandvolleyball o.l i grøntområder og i tilknytning til boligene. Hvis utbygging og fortetting av Sluppen bruker friområdet Smidalen som løsning for andel uteoppholdsareal, vil det være naturlig at dette tilføres kvaliteter og programmer som er etterspurt i bydelen og at dette kan inngå som et rekkefølgekrav for utbygging av området.

Området på Sluppen har generelt svært høyt fokus på ulike bærekraftsmål. Bærekraftsmål 3, 10 og 11 er svært viktig for idrettsrådet i denne bydelen spesielt. Og vi er trygge på at skal disse

bærekraftsmålene oppfylles så må det etableres idrettsanlegg og arealer til egenorganisert aktivitet og grønt som står i forhold til befolkningsveksten utbygginga står for. Vi regner en ny hall eller full KG11-er pr 5000 innbyggere. Her blir det fort 2 500 – 3 000 innbyggere, og behovet for idrettsanlegg er derfor ekstremt stort. Å bruke det nye anlegget på Nidarvoll som argumentasjon for å unngå og bygge anlegg, må sies å være et skalkeskjul. Forhold som det vi ser i Oslo ønsker ikke Idrettsrådet i Trondheim, jf. artikler i VG <https://www.vg.no/sport/fotball/i/kwJela/loeren-i-aarevis-har-de-lokale-ropt-forgjeves-paa-nye-fotballbaner-her-ryker-klubbens-siste-haap> og fra Dagsavisen <https://www.dagsavisen.no/debatt/kommentar/2024/02/28/byen-uten-framtid/>. For å unngå slike situasjoner må boligutbygging og sosial infrastruktur som grøntanlegg og idrettsanlegg henge sammen. Vi er trygg på at utbygger ønsker å bygge en attraktiv bydel og da må den sosiale infrastrukturen også på plass for å sikre god bokvalitet.

Det er viktig å merke seg at areal til idrett og egenorganisert aktivitet er viktige møteplasser som bidrar til god bokvalitet. Det er stor risiko for at områder som bygges ut hvor det ikke er tilrettelagt med møteplasser og areal til egenorganisert og organisert aktivitet på sikt vil få økte sosiale utfordringer. Tilgang på idrettsanlegg i nærheten av bolig er viktig for å hindre ekskludering fra idretten både av kapasitetsmessige, økonomiske, mobilitets eller andre årsaker.

Det er videre viktig å sikre kryssing av veiakser mot eksisterende aktivitetstilbud i bydelen. Dette fremmer bruk av nærmiljø og kobling mellom tilbudene.

Idrettsrådet stiller gjerne i et møte for å redegjøre for vårt syn i saken etter sommerferien.

Med hilsen

IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi:

Trondheim kommune, Byplankontoret
Trondheim kommune, Enhet for idrett og Friluftsliv
Trondheim Frisbeeklubb
Nidaros Diskgolfklubb
Nidelv idrettslag

Vedlegg:

Idrettsrådets uttalelse til kommunedelplan Sluppen, 6. des 2021

Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgården
7004 Trondheim

Trondheim, 06. desember 2021

Deres referanse: 21/5625

IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM SIN HØRINGSUTTALELSE TIL NY KOMMUNEDELPLAN SLUPPEN

Idrettsrådet i Trondheim (IRT) viser til vår høringsuttalelse datert 03.10.2019, til forrige høring. Vi mener at Byplankontoret med det framlagte forslaget ikke har tatt innover seg behovet for anlegg som planlagt transformering medfører. 10 000 nye innbyggere i forhold til i dag medfører at det må settes av tilstrekkelig areal og volum til idrett og egenorganisert aktivitet utover det som settes av til grøntformål. Smidalen-området skal stabiliseres og dette er et område som tradisjonelt har vært i bruk til idretts- og friluftformål (lysløype, orienteringskart og motorcross-aktivitet). Å ikke ta inn over seg denne nåværende og historiske aktiviteten, viser liten respekt for dagens bruk.

[Folkehelse- og levekårsrapporten 2021](#) viser at befolkningen i bydelen definert som Tempe-Sorgenfri, som delvis ligger inn under kommunedelplan Sluppen, på mange områder kommer dårlig ut. Dette understreker behovet for å sette av nok arealer for etablering gode og tilgjengelige offentlige anlegg for idrett og egenorganisert aktivitet.

[Plan for areal til offentlige tjenester](#) (PAOT) har identifisert behovet for areal til idrettslige formål: «Den samme prognosen viser behov for 3 idrettshallflater og 5 utendørs idrettsflater. Justert for under- og overdekning i forhold til bygjennomsnittet ved tidspunktet for utarbeidelsen av prognosen er behovet økt til 6 idrettshallflater og redusert til 3 utendørs idrettsflater.» Med bygging av to idrettshaller ved Nidarvoll skole er det fremdeles behov for 4 idrettshallflater i Nardo/Bratsberg bydel. Det er ikke bygd nye utendørs idrettsflater utover kunstgras-7 fotballbane som er planlagt ved Nidarvoll skole. Det betyr at det er en betydelig underdekning som denne kommunedelplanen må ta inn over seg og ivareta i arealdisponeringa og i rekkefølgekrav. Dette er viktige bokvalitetslementer for å redusere mobilitetsbehovet.

I områder med boliger må det settes av arealer til egenorganisert aktivitet av varierende slag og så må det settes av arealer til å korrigere for eksisterende underdekning. En flytting av for eksempel bedriftsidretten sin fotballbane på Eberg til Smidalen kunne vært en god løsning ut fra både mobilitets, lokaliserings- og funksjonshensyn.

Videre ønsker idrettsrådet at Nidelvkorridoren settes av til friluftsmål og idrettsformål. Dette vil bli fulgt opp ved innspill til KPA, men for østsida av elva er det viktig at dette løses i kommunedelplanen. Dette er særlig viktig for kajakkklubben som opplever at de hindres i sin aktivitet, samt at forhold i Nidelva kan representere en samfunnsfare ved aktivitet i elva.

Med hilsen
IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi:

- Wing orientering
- Nidelv IL
- Midt Norge Sør bedriftsidrettskrets
- Trondhjems Kajakklubb
- Trondheim kommune / Enhet for idrett og friluftsliv

SWECO Arcitects Trondheim
Kjøpmannsgata 14

7013 TRONDHEIM

Att.Runar Walberg

Deres ref

Vår ref
2024/1216-2

Saksbehandler
Olav Hårstad

Dato
17.07.2024

Varsel om oppstart av detaljregulering – Sluppenveien (3,5,6,7) og Leirfossvegen (5 m.fl.) - Sweco Norge

Tensio TS viser til oppstart regulering.

Prosjektering av teknisk elektrisk infrastruktur bør gjøres på et så tidlig tidspunkt som mulig, slik at det kan etableres gode løsninger for kabeltraseer og nettstasjoner.

Vi ønsker å minne om at kapasiteten i strømmettet må dimensjoneres etter maks effekt, uavhengig om dette er forbruk eller lokal produksjon. Gode løsninger for effektstyring og lagring kan redusere disse toppene, men nettet må uansett dimensjoneres for å håndtere den høyest mulige makseffekten i løpet av året.

Tensio TS legger ved våre generelle krav til nye nettstasjoner og gjør spesielt oppmerksom på at nettstasjoner ikke kan etableres under bakkenivå.

Med hilsen

Olav Hårstad
Seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ingen håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Generelle krav ny nettstasjon



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

14.01.2025

Vår ref:

2024/5902

Deres dato:

Deres ref:

Sweco Architects AS Trondheim

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

v/Runar Walberg

Uttalelse - varsel om utvidet planområde for Sluppenveien 3 - 5 - 6 - 7 - 8 og 10 - Leirfossvegen 5 m.fl. - Trondheim kommune

Statsforvalteren har mottatt melding om utvidet plangrense for reguleringsplanforslaget.

Vi viser til vår uttalelse til planoppstart datert 28.08.2024, og har ingen ytterligere merknader.

Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud(e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden
Fylkets hus, Postboks 2560
Postboks 1010 Nordre Ål

7004 TRONDHEIM
7735 STEINKJER
2605 LILLEHAMMER



Statens vegvesen

Sweco Architects Trondheim
Kjøpmannsgata 14
7013 TRONDHEIM

Behandlende enhet: Transport og samfunn
Saksbehandler/telefon: Jan-Kristian Janson / 90412554
Vår referanse: 24/146233-7
Deres referanse:
Vår dato: 19.12.2024

Europaveg 6, riksveg 706, fylkesveg 6680 og fylkesveg 6690 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om utvidelse av planområde – Detaljregulering Sluppenveien 3, 5, 6, 7, Leirfossvegen 5 m.fl. – PlanID r20240013

Viser til deres brev av 16.12.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima- og miljøsyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesen har ingen ytterligere merknader til planutvidelsen, enn det som framkommer av vårt brev datert 05.06.2024.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim



421.21

421:3:0c9f9589e-5147-49e9-8cc7-47c3c36c:343480#1685

Kopi

ATB AS, Prinsens gate 39, 7011 TRONDHEIM

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Sweco Architects
Kjøpmannsgata 14
7013 Trondheim

Deres ref: Runar Walberg
Vår ref: 2024/119698
Dato: 25.06.2024
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR SLUPPENVEGEN 3, 5, 6, 7 OG LEIRFOSSVEGEN 5 MED FLERE

Vi viser til e-post 29.5.2024 med varsel om oppstart av planarbeid for Sluppenvegen 3, 5, 6, 7 og Leirfossvegen 5 med flere. Svarfrist er 27.6.2024.

Formelt og faglig grunnlag – Mattilsynets rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr mat og drikkevann. I tilknytning til planarbeid er vår hovedoppgave å bidra til at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til disse områdene i planarbeidet.

Bakgrunn

Det går frem av mottatt dokumentasjon at planarbeidet skal legge til rette for videre byutvikling med 80-90000 m² BRA fordelt på boliger, kontor, handel og utadrettede næringer på Sluppen. Videre opplyses at det er flere tema som må vurderes herunder lokalklima, naturmangfold, deponi og geoteknikk/skredsikring. Planavgrensningen er i varselet 29.5.2024 oppgitt til å være cirka 103 dekar.

Mattilsynets vurdering

Foreløpig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) 14.6.2023 fra Sweco Architects har ikke særskilt fokus på områder som drikkevannsforsyning, slukkevann, planteskadegjørere og fremmede arter. Forurenset drikkevann er imidlertid oppgitt som ikke relevant uønsket hendelse.

Kapasitet vannforsyning

Referat fra oppstartsmøte med Trondheim kommune viser til innspill fra Kommunalteknikk VA i eget dokument. Videre står det i referatet at § Teknisk plan for vann- og avløp skal godkjennes av kommunen før tillatelse til tiltak kan gis. Dette mener vi er positivt.

Vi forutsetter at VA-plan må konkretisere hvordan kapasitet på levering av drikkevann, blir tilstrekkelig. I en VA-plan bør det uredes antatt forbruk og behov for drikkevann.

Vi gjør oppmerksom på at ved liten kapasitet på vannforsyning kan det skje forurensing av drikkevann ved høyt vannuttak. VA-plan bør også gjelde kapasitet for slukkevann ved brann siden dette kan påvirke drikkevannsforsyningen. Høyt uttak av vann til brannslukkevann kan påvirke trykkforhold for drikkevannsforsyning og øke faren for innsug av forurensing.

Eierforhold distribusjonssystem for drikkevann

Eierforhold til nytt distribusjonssystem for drikkevann (ledninger samt eventuell(e) pumpestasjon(er)) bør avklares. Dersom dette skal eies av et vannverk, vil dette bli en del av ansvarsområdet til dette vannverket. Alternativt, dersom det skal eies av en eller flere andre private parter (for eksempel utbyggingsselskap eller liknende), vil dette eierskapet være å anse som «eier av vannforsyningssystem» etter drikkevannsforskriften. Denne eieren vil være ansvarlig for å oppfylle relevante krav. For å sikre ryddige forhold, bør dette avklares, og det er nyttig om dette uttreddes og eventuelt beskrives i planprosessen.

Vann og avløpsplan

Når det gjelder plan for vannforsyning har vi en forventning til at den viser en gjennomførbar løsning som sikrer tilstrekkelige mengder drikkevann med tilfredsstillende kvalitet.

En vann- og avløpsplan (VA-plan) skal utarbeides av personer med relevant faglig kompetanse.

Hovedpunkter i en VA-plan:

- Notat med beskrivelser, nødvendige beregninger og eventuelt geotekniske vurderinger samt behov for grunnboringer/prøvegraving
- Plantegning
- Vurdering av høyder som viser fall på VA-ledninger

Det er viktig å starte planleggingen av vann – og avløpsløsning så tidlig som mulig i planprosessen. Dette gjøres best gjennom en utfyllende VA-plan, der man ser helhetlig på løsninger for å unngå konflikter med andre arealformål / interesser / aktiviteter i og utenfor planområdet. I tillegg skal en VA-plan også vise hvordan eventuelle konflikter med eksisterende VA-systemer er tenkt løst. I noen tilfeller vil det være relevant og se VA – arbeidet i sammenheng med overvannshåndtering og eventuelt annet vannmiljø. Klimaprognoser bør også inngå i vurderingene.

Massehåndtering, planteskadegjørere og fremmede arter

Bygge- og anleggsvirksomhet, som medfører flytting av jord eller masser, vil kunne utgjøre en risiko for spredning av planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter. Dette gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller håndtering av masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Fare for spredning av planteskadegjørere bør også vurderes ved transport av masser inn til området. Det samme gjelder når kjøretøy, maskiner og utstyr fraktes ut. Utbygger har plikt til å kjenne til jordas smittestatus, og sørge for at alvorlige planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter ikke blir spredd.

Planteskadegjørere og ugress som floghavre kan være virksomme etter å ha ligget lenge i masser, deponi og jord. Dette vil være viktig også dersom det legges til rette for grøntanlegg/grønnstruktur, hagebruk og parselhager

Med hilsen

Egil Weie Berg

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.

Kopi til Sweco Architects v/Runar Walberg

Sweco Architects AS

Deres ref: Runar Walberg

Vår ref: 2024/326499

Dato: 09.01.2025

Uttalelse til varsel om utvidelse av planområde - Detaljregulering Sluppenveien 3 - 5 - 6 - 7, - Leirfossvegen 5 med flere

Vi viser til varsel 16.12.2024 om utvidelse av planområde, detaljregulering Sluppenveien 3, 5, 6, 7 og Leirfossvegen 5 med flere i Trondheim kommune. Frist for uttalelse er 16.1.2025.

Formelt og faglig grunnlag - Mattilsynets rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr mat og drikkevann. I tilknytning til planarbeid er vår hovedoppgave å bidra til at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til disse områdene i planarbeidet.

Bakgrunn

Sweco varsler om utvidelse av planarbeidet der Sluppenvegen 9, gnr./bnr. 73/258, inkluderes i planområdet. Utvidelsen utgjør ca. 6 daa, og består av eiendommer eid av R. Kjeldsberg. Samlet varslet planområde er nå på ca. 109 daa. Plangrensen kan bli gjenstand for mindre justeringer i løpet av planprosessen. Området omfattet av utvidelsen er i Kommunedelplan for Sluppen avsatt til framtidig sentrumsformål. Samlet varslet planområde er nå på ca. 109 daa. Videre opplyses at tomten skal vurderes med følgende formålsbruk: kontorvirksomhet, utadrettet næring/tjenesteyting, forretning, samt hotell.

Mattilsynet har gitt uttalelse 25.6.2024 med vårt saksnummer 2024/119698 til oppstart av planarbeid for Sluppenvegen 3, 5, 6, 7 og Leirfossvegen 5 med flere. Her tok vi spesielt opp forhold knyttet til kapasitet vannforsyning inkludert slukkevann brann, eierforhold distribusjonssystem drikkevann, vann og avløpsplan og massehåndtering, planteskadegjørere og fremmede arter. Vi tok også opp at foreløpig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) 14.6.2023 fra Sweco Architects ikke hadde særskilt fokus på områder som drikkevannsforsyning, slukkevann, planteskadegjørere og fremmede arter.

Mattilsynets innspill

Vi viser til vår uttalelse 25.6.2024 da vi anser at de samme temaene er aktuelle ved utvidelse av planområdet. For eksempel vil utvidelse av planområde kunne ha betydning for behovet for kapasitet vannforsyning.

Med hilsen

Egil Weie Berg
seniorinspektør

Anne-Britt Haugen Østeraas
seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved

Kopi til: Sweco Architects AS v/Walberg

Sweco Architects Trondheim
Kjøpmannsgata 14
7013 Trondheim

Kommentar fra LUKS til:

Det varsles nå om utvidelse av planarbeidet der Sluppenvegen 9, gnr./bnr. 73/258, inkluderes i planområdet. Sluppenveien 3, 5, 6, 7, Leirfossvegen 5 m.fl.

Planen må definere adkomstveier, varemottak, samt lovlig biloppstillingsplass for varelevering. Flere av næringene i planen vil også ha egne varemottak. Det vil også være behov for areal til leveranser fra netthandel etc.

Generelt:

All transport er en del av en transport, derfor kan ingen biloppstillingsplasser/varemottak etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet.

Videre må også sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer, dette er byggets samt virksomhetens ansvar ved utføring av arbeidet.

Varelevering og sykkelfelt

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlige situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim. Her måtte biloppstillingsplassen flyttes til innsiden av sykkelfeltet etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen som var skapt ved at sykkelfeltet lå på innsiden av biloppstillingsplassen for vareleverandørene.

Biloppstillingsplasser for vareleverandørene

Varetransportørene har behov for en lasteplass tilpasset de varer og kjøretøy som må forventes.

Regelverket sier:

Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. BVL er også dokumentet Arbeidstilsynet støtter seg på hva gjelder adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid for varetransporten.

Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive spill, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at i Arbeidstilsynets transportkampanje ble 20 meter satt som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger.

For avfallshåndtering må kommunens regler hva gjelder avstand følges.

Da tidligere TEK 10 ble endre hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4. § 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik:

§ 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov)

IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at biloppstillingsplassen maks kan ha en hellingsgrad på +/- 1 grad samt Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702

§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler

§§ 2-18, Ferdslø og adkomst

§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser

§§ 1 i Byggherreforskriften

Med vennlig hilsen

Jürg Berger



Fagsjef logistikk

Post/Besøksadresse:

Prinsensgate 1c.

0152 Oslo

M: 91776743

E: jb@luks.no

W: www.luks.no