



Fagnotat

Vår ref.
2024/14241

Vår dato
18.06.2025

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

Detaljregulering av Sluppenvegen 20 mfl., del gnr/bnr 73/10 og 73/11, r20240021, offentlig ettersyn

1. Hva gjelder notatet

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av et samlet prehospitalt akuttmedisinsk miljø som skal inneholde både operative tjenester, ledelse og utviklingsmiljø.

Utfordringer i planarbeidet har vært å veie offentlig grønnstruktur og naturverdier opp mot kritiske samfunnsfunksjoner og å redusere inngrep i grønnstrukturen. Samtidig er også støy, visuell forstyrrelse og trafikk viktige utfordringer.

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

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sweco Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Norsk Luftambulanseteknologi AS. Endelig komplett planforslag forelå 23.05.2025.

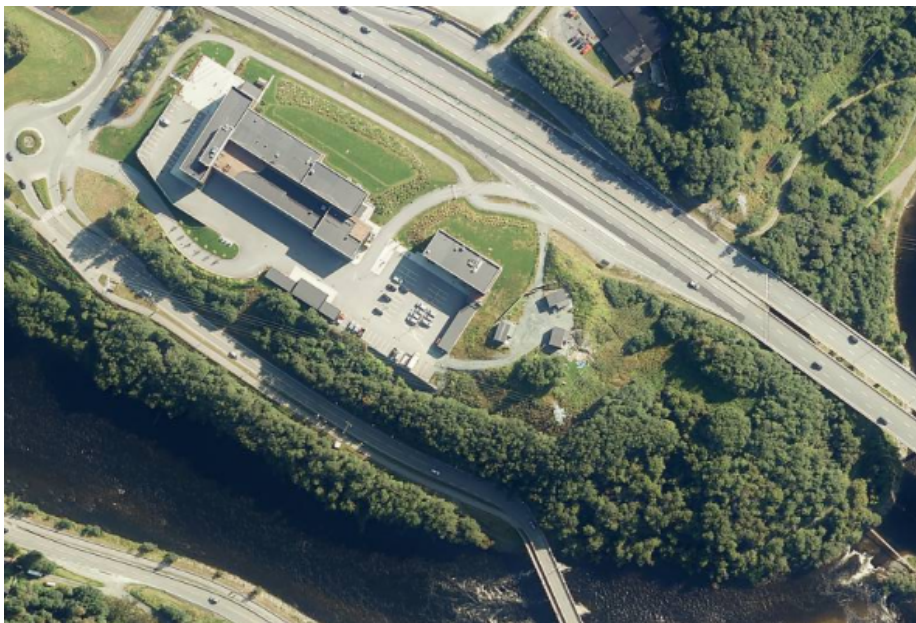
2. Beskrivelse av planforslaget

Dagens situasjon

Planområdet er på 31,7 daa og ligger på Sluppen i Trondheim kommune. Området grenser mot Nidelva i vest og sør, E6 i øst, og eksisterende bebyggelse i nord. Nærmeste bebyggelse er Trondheim hovedbrannstasjon. Midt-Norge 110-sentral IKS ligger på platået innenfor planområdet, sammen med tre kommunale boliger. Resten av planområdet består av bratte skogkledde skråninger ned mot Nidelva. Langs elva går Nidelvstien.

Det er også noe vegetasjon oppe på platået. Innenfor området er det registrert naturtypen gammel høgstaudegråorskog, og flere unge individer av rødlisteartene alm (sterkt truet) og ask

(sterkt truet). Hovedadkomst er via rundkjøring på Sluppenvegen i nord, og i tillegg er det en utrykningsrampe mot E6 sørover som benyttes ved utrykning om hovedadkomsten er strengt.



Flyfoto av dagens situasjon. Nord til venstre.

Planforslaget

I dag er luftambulansen lokalisert på Vestre Rosten 114 sør i Trondheim, og det er flere grunner til at basen må flyttes. Nye krav til smittevern og utforming av arealer gjør en oppgradering og utvidelse av dagens base omfattende. Ettersom dagens tomt har ustabile grunnforhold, ville det vært nødvendig med omfattende sikringstiltak, blant annet i form av steinsetting av flere ravinedaler og flytting av hovedvannledningen som ligger tett inntil basen. Det vil derfor være store miljømessige og økonomiske konsekvenser knyttet til en eventuell utvidelse/oppgradering av dagens base.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av et samlet prehospitalt akuttmedisinsk miljø som skal inneholde både operative tjenester, ledelse og utviklingsmiljø. Aktører som planlegges å utgjøre Trondheim prehospitale senter (TPS) er luftambulansebase for helikopter og legebil, bilambulanse, AMK-sentral (Akuttmedisinsk kommunikasjonssentral, 113) inkludert LA-operatører, trening og opplæringssenter for prehospitale tjenester og ledelse av slike operasjoner, Pasientreiser og Fellestjenester. Det vil også være fasiliteter knyttet til forskning og utvikling i senteret, samt at planforslaget legger til rette for en mulig utvidelse av Trondheim hovedbrannstasjon og Midt-Norge 110-sentral IKS.



3D-illustrasjon av det planlagte tiltaket. Eksisterende bebyggelse vist som rød/brun/svart. Det samme gjelder mulig utvidelse av hovedbrannstasjonen (tilbygget). Nord til venstre.

Planforslaget åpner for en samlet utnyttelse på 15.500 m² BRA. Dette inkluderer landingsplass for helikopter. Maks kotehøyde er satt til +50, og byggegrense mot E6 er 42 m. Øvrig byggegrense følger formålsgrensen o_T (offentlig tjenesteyting). Det tillates etablert parkeringskjeller innenfor bestemmelsesområde #PK.

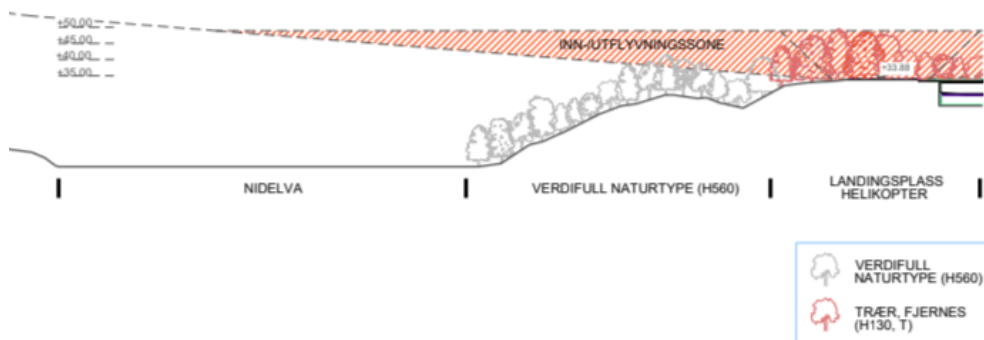
Det er utarbeidet konsekvensutredning for temaene mobilitet, støy, naturmangfold og klimagassutslipp. Andre utfordringer i planarbeidet har vært grunnforhold og visuelle forstyrrelser som følge av plassering av helikopterlandingsplass nær E6.



Forslag til plankart. Inn-/utflygingssone til venstre.

Vesentlige virkninger

Tiltaket vil føre til arealbeslag i Nidelvkorridoren ved at offentlig grønnstruktur reduseres og en viktig naturtype blir berørt. Deler av vegetasjonen på platået ville måtte fjernes på grunn av regulert inn- og utflygingssone. Også noe av vegetasjonen i øverste del av skråninga får høydebegrensninger som følge av denne sonen, inkludert naturtypen gammel høgstaudegråorskog. Det åpnes ikke for andre tiltak i skråninga ned mot Nidelva.



Skog som blir berørt av høyderestriksjonene i inn-/utflygingssonen.

Støyberegninger viser at tre boliger i Gammel-lina vil ligge over anbefalt grenseverdi når det gjelder støy fra helikoptertrafikk. Beregninger viser at byggene vil ha tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsareal på vestsiden av byggene, mens eventuelle oppholdsareal på østsiden kan ha mindre overskridelse. Samlet støybelastning (støy fra biltrafikk og helikoptertrafikk) vil imidlertid bli uendret. Bestemmelsene stiller krav om at det skal gjøres en støyfaglig utredning for innendørs støynivå for disse tre boligene, og eventuelle nødvendige fasadetiltak er sikret gjennom rekkefølgekrav. Støyen vil også påvirke friluftslivet i Nidelvkorridoren, i hovedsak Nidelvstien, i noe grad. Støyrapporten viser at helikopterstøy ikke vil utgjøre ekstra støy av betydning for viktige byutviklingsområder på Sluppen, fordi støy fra E6 fremdeles vil være dimensjonerende.

Dagens ÅDT for hovedadkomst fra Sluppenvegen er anslått å øke fra dagens 200 til 574 i 2050. Dette inkluderer ÅDT for Trondheim prehospitale senter, samt en økning i ÅDT for brannstasjonen og 110-sentralen.

De tre kommunale boligene som ligger innenfor planområdet i dag vil måtte flyttes når tiltaket gjennomføres.

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget:

- legger til rette for en viktig samfunnsfunksjon
- gir mulighet for samlokalisering av flere funksjoner som til sammen vil utgjøre et prehospitalt senter
- gir mulighet for samarbeid mellom prehospitalt senter og dagens brannstasjon

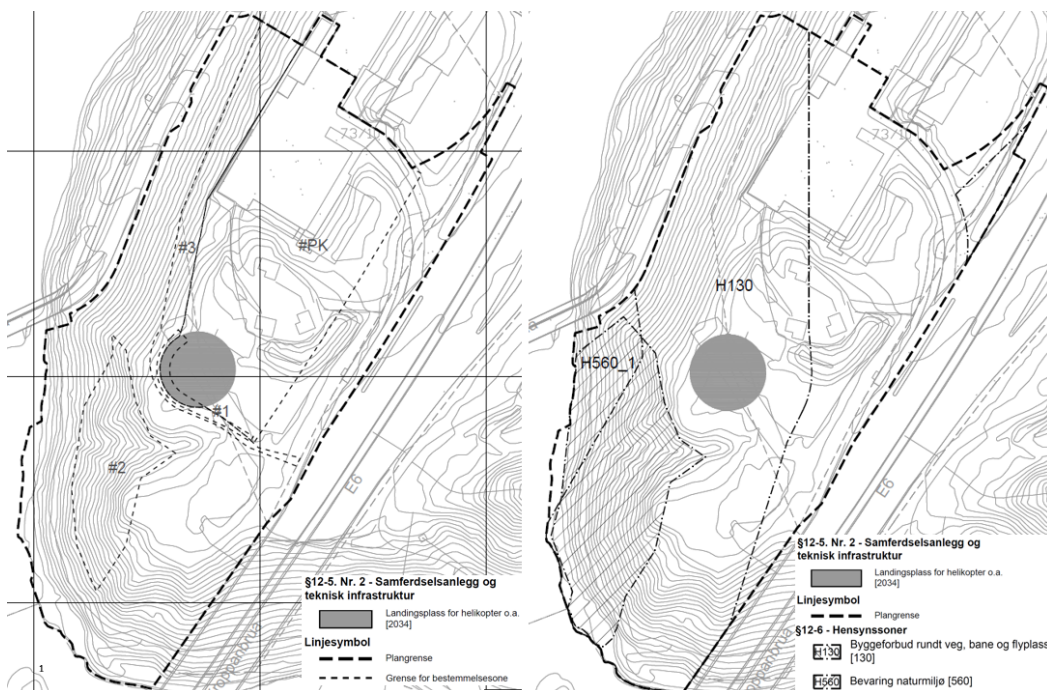
Argumenter mot planforslaget:

- omfatter funksjoner som ikke er avhengige av å ligge her
- reduserer offentlig grønnstruktur vist i KPA med 6,5 daa. I tillegg blir 4,3 daa av regulert naturområde berørt ved at skogen her kommer i konflikt med inn-/utflygingssonen
- deler av grønnstrukturen som fortsatt bevares blir berørt av inn-/utflygingstraseen og får høyderestriksjoner slik at vegetasjonen må holdes nede
- mulig fare for visuell forstyrrelse av trafikken på E6

Vurdering av planforslaget

Tiltaket er en viktig samfunnsfunksjon. Lokalisering på Sluppen vil gi en kortest mulig responstid for bilambulansen og luftambulansens legebilressurs. Videre gir plasseringen mulighet for samarbeid med dagens hovedbrannstasjon, i tillegg til samlokalisering av flere funksjoner. Byplankontoret er likevel usikker på om alle funksjoner som er foreslått å være en del av det framtidige prehospitale senteret, er nødt til å ligge her. Prosjektet har vokst underveis i planprosessen når det gjelder antall enheter og funksjoner, og utnyttelsen som i planprogrammet var satt til 12-13.000m² BRA, er nå 15.500 m² BRA. I denne saken foreslås det å bygge ned offentlig grønnstruktur og naturverdier til fordel for kritiske samfunnsfunksjoner, og byplankontoret mener derfor det er viktig å ikke åpne for flere funksjoner enn de som nødvendigvis må ligge her. Dette for å redusere utnyttelsen og dermed arealinngrepet i grønnstrukturen og Nidelvkorridoren.

Naturtypen gammel høgstaudegråorskog reguleres med hensynssone *bevaring naturmiljø*. Innenfor hensynssonen skal større trær og annen verdifull vegetasjon bevares. Inn- og utflygingssonen er regulert med hensynssone *byggeforbud rundt veg, bane og flyplass*. Her gjelder høyderestriksjoner som er angitt med koter i illustrasjon på plankartet. Disse to hensynssone overlapper og kommer i konflikt med hverandre for en del av området. Området for overlapping reguleres som bestemmelsesområde #2, *retningslinjer for særlige drifts- og skjøtselstiltak*. Her tillates det å fjerne skog som overstiger høyderestriksjonene, men fjerning eller erstatning av trær og annen verdifull vegetasjon kan bare skje etter en faglig vurdering og i samråd med naturforvaltninga i Trondheim kommune.

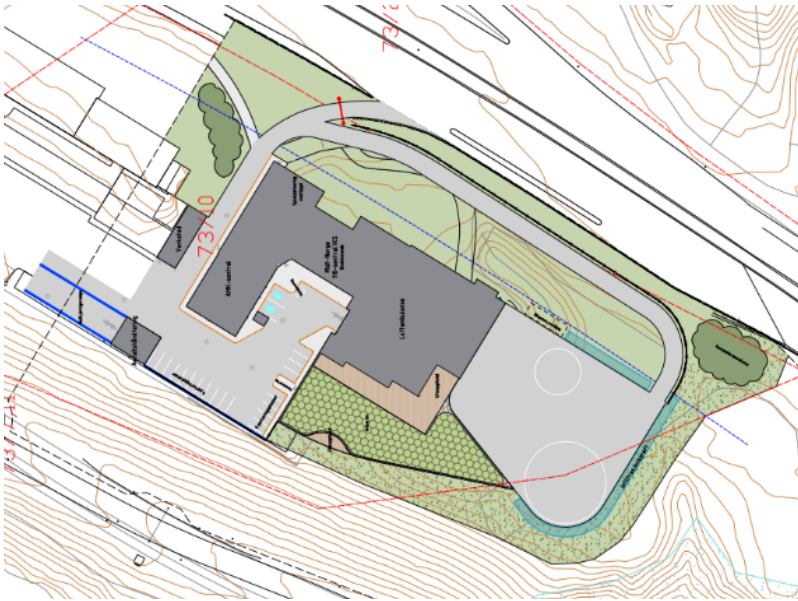


Utsnitt som viser bestemmelsesområder (til venstre) og hensynssoner (til høyre). Grense for inn-/utflygingssone med helikopter er også vist i figuren til høyre.

Planbeskrivelsen beskriver flere intensjoner som ikke er sikret i planforslaget. Dette gjelder for eksempel brudd i bebyggelsens volum, buet fasade mot vest, takhage på taket over bilambulansen, parkaktig preg på utearealet mot E6, grønne tak og tiltrettelegging for solcelleanlegg på taket av tverrfløya. Forslagsstiller ønsker å bevare fleksibilitet i prosjektet, men byplankontoret mener mye av dette burde vært sikret i bestemmelsene slik at prosjektet som beskrives er det som vil bli etablert.

Planforslaget vurderer kollektivtilbudet som godt og at planområdet ligger sentralt i forhold til gang- og sykkelvegnett, men legger likevel til rette for 190 parkeringsplasser. Planforslaget beskriver hvordan parkeringsdekningen er utredet, men byplankontoret mener likevel det er vanskelig å vurdere nødvendigheten av det store antallet parkeringsplasser da antallet er basert på ønsker som er framkommet i brukermøter. Om man benytter parkeringskrav i KPA for privat tjenesteyting, ville maks antall vært 78 parkeringsplasser. KPA angir ikke parkeringskrav for offentlig tjenesteyting.

Mellom adkomstvegen til helikopterlandingsplassen og E6 skal det etableres en vegetasjonsskjerm som hindrer at E6-trafikk blir blendet av trafikk på adkomstvegen. Skjermen vil også redusere innsyn til helikopterlandingsplassen fra E6. Andre tiltak for å hindre visuell forstyrrelse kan være varsling med fareskilt, nedsatt fartsgrense og støy- og vindreducerende tiltak, men dette er ikke sikret i planforslaget.

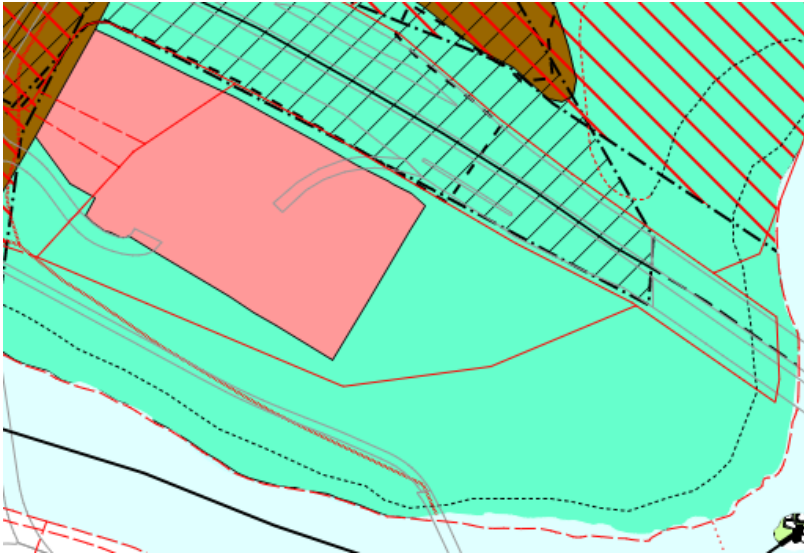


Situasjonsplan. Nord mot venstre.

Avvik fra overordnet plan

Planforslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. I kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA), er planområdet vist som offentlig eller privat tjenesteyting, blågrønnstruktur, hensynssone bevaring naturmiljø - Nidelvkorridoren, samferdselsanlegg, turveg og hovedvegnett sykkelveg. KPA stiller blant annet nye krav til dokumentasjon av at kommunes norm for blågrønn faktor oppfylles ved gjennomføring av planen, samt dokumentasjon av forventede klimakonsekvenser som følge av tiltaket. I og med at ny KPA ble vedtatt etter at planforslaget ble innsendt som forslag til komplett første gang, er dette ikke en del av planforslaget til førstegangsbehandling. Dokumentasjonen må derfor foreligge ved sluttbehandling.

Kommunedelplan (KDP) for Sluppen, vedtatt 02.02.2023, gjelder foran KPA. KDP viser området som offentlig/privat tjenesteyting, blå-/grønnstruktur (felt G3), bestemmelsesområde #1 (Nidelvkorridoren), hensynssone krav vedrørende infrastruktur, hovedveg på bakken, og turveg/turdrag.



Utsnitt av kommunedelplan Sluppen. Nord mot venstre.

Reguleringsplaner vedtatt etter 01.01.2017 gjelder foran KDP Sluppen. Detaljregulering av *rv706, Sluppen – Sivert Dahlens veg*, vedtatt 07.12.2017, regulerer deler av området som naturområde, turveg, bestemmelsesområde for videreføring av reguleringsplan, og bestemmelsesområde midlertidig anleggs-, rigg- og deponiområde. Detaljregulering av *E6-parsell Sluppen og strekningstiltak i Holtermanns veg*, vedtatt 04.02.2021, regulerer en mindre del av planområdet i vest langs E6, som annen veggrunn - grøntareal, gang- og sykkelveg og kollektivholdeplass.

Forholdet til byvekstavtalen

Lokalisering av tiltaket på Sluppen er et resultat av en silingsprosess og evaluering av 15 ulike lokasjoner, der valg av lokasjon i hovedsak er begrunnet med kortest mulig responstid for bilambulansen og luftambulansens legebilressurs. En oversikt over alle hendelser i perioden 2019-2023 hvor luftambulansen benyttet bil som transportverktøy, viser at tyngdepunkt for hendelsene er like ved avkjørselen fra E6 til Nidarvoll. En base som omfatter nødeter vil på grunn av krav til responstid, uavhengig av lokasjon, måtte plasseres nært det sentrale vegnettet.

Kollektivtilbudet er vurdert som godt og planområdet ligger sentralt i forhold til gang- og sykkelvegnettet. Planforslaget sikrer opparbeidelse av en trapp/snarveg mellom Trondheim hovedbrannstasjon og Sluppenvegen, for å minimere gangtrafikken via hovedadkomst inn til området. Snarvegen vil i tillegg forkorte avstanden med 80 m for gang- og sykkeltrafikk mellom Trondheim prehospitale senter og østover langs Sluppenvegen.

4. Kommunale enheter som har innspill i saken

Klima- og miljøenheten har bedt om at det vurderes tatt inn et rekkefølgekrav om restaurering av natur innenfor dagens tomt for luftambulansen på Vestre Rosten 114, jf. mulig avbøtende tiltak beskrevet i KU naturmangfold dersom tiltaket gjennomføres. Byplankontorets vurdering

er at dette ikke er mulig å sikre juridisk i denne planen, da tiltaket ligger langt unna planområdet.

Enhet for idrett og friluftsliv har bedt om at det vurderes tatt inn et rekkefølgekrav om standardheving av Nidelvstien som kompensasjon for økt støypåvirkning og forstyrrelser av friluftslivets ferdsel. Byplankontorets vurdering er at dette vil være utenfor rammen av nødvendighetskravet for rekkefølgekrav, jf. pbl § 12-7 nr. 10.

Eierskapsenheten er forvalter av kommunens eiendommer, inkludert Vestre Rosten 114 (gnr/bnr. 316/538) hvor dagens luftambulansebase ligger, og Sluppenvegen 20 (gnr/bnr. 73/10) innenfor planområdet. Eierskapsenheten har også ansvar for de tre kommunale boligene som ligger innenfor planområdet i dag.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Ved å styrke tjenestene som er tenkt lagt til Trondheim Prehospitale senter og fagmiljøet rundt, vil befolkningen kunne motta best mulig behandling ved akutt sykdom og skade.

Samlokalisering øker sannsynligheten for samarbeid, effektivitet og kvalitet på tjenestene som leveres. Det er viktig å sikre best mulig dekningsgrad ved hjelp av kortest mulig responstid.

Når det gjelder universell utforming skal TEK17 legges til grunn. Det skal etableres HC-parkering ved inngangsparti og i parkeringskjeller, alle plan nås med heis, og merking for svaksynte og blinde vil følge gjeldende regelverk.

6. Konsekvenser for næring

Det er ikke regulert næring innenfor området i dag, og det blir heller ikke regulert nytt næringsareal i planforslaget.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Det er utarbeidet en egen konsekvensutredning (KU) for klimagassutslipp. Tiltaket vil samlet sett føre til utslipp av 6.575 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette innebærer et vesentlig klimagassutslipp, men utslippet er likevel ikke så stort at det kommer i konflikt med nasjonale og regionale interesser innenfor klima- og miljøområdet. Utslippene er knyttet til arealbeslag, tomtebearbeidelse og infrastruktur, oppføring og vedlikehold av bygninger, samt energibruk og transport i drift.

Beregningene fra KU-rapporten må anses som veiledende og vil avvike fra det endelige klimagassregnskapet, da beregningene er basert på et bygg som ikke er ferdig prosjektert, og fordi det er gjort en rekke antagelser knyttet til materialer og mengder. Endelige tall vil foreligge ved prosjektets slutt. Det er vurdert at det er mulig å oppnå betydelige restriksjoner i klimagassutslipp gjennom målrettede tiltak og valg av teknologi. Det er imidlertid ikke tatt inn bestemmelser om reduksjon i klimagassutslipp, bortsett fra at det er satt et overordnet mål for utslipp av klimagasser i § 1.

Fjernvarme

Nye regeltolkninger har avdekket at plikt for fjernvarmetilknytning må sikres i den enkelte reguleringsplan. Det er ikke tilstrekkelig med en bestemmelse i kommuneplanen. Intensjonen i Trondheims KPA er at tiltak over 1000 m² innen konsesjonsområdet for fjernvarme skal ha tilknytningsplikt (§ 15.4). Dette prosjektet er et stort anlegg i konsesjonsområdet og fjernvarme er også beskrevet som ønsket varmekilde i planbeskrivelsen. Byplankontoret mener derfor at plikt til fjernvarmetilknytning må tas inn i bestemmelsene før høring.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser

Trondheim kommune eier både dagens lokasjon for luftambulansen på Vestre Rosten 114, og (gnr/bnr. 316/538) hvor dagens luftambulansebase ligger, og gnr/bnr. 73/10 innenfor gjeldende planområde. Dersom tiltaket gjennomføres vil de tre kommunale boligene som ligger innenfor planområdet bli flyttet, men per i dag er det ikke avklart hvor. Det er heller ikke avklart hva som vil skje med dagens lokasjon. Vestre Rosten 114 er i dag vist som næringsareal i KPA.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

9. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram ble kunngjort i Adresseavisen, på Trondheim kommune og Sweco sine hjemmesider, og med brev til berørte høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer, den 05.07.2024. Det kom 11 innspill til planforslaget. Innspillene omhandler nettstasjon/strømforsyning, støy, trafikk, nærhet til E6/ visuell forstyrrelse, Nidelvkorridoren/ -stien, naturverdier, samfunnssikkerhet, kapasitet vannforsyning, flom og overvannshåndtering. Et sammendrag av innspillene med forslagstillers kommentarer følger planforslaget.

Planavgrensningen er justert noe mot nord etter varsel om oppstart. Dette er gjort for å gi plass til nye adkomstløsninger som justering av gang- og sykkelveg øst for bebyggelsen og areal til nedkjøringsrampe for den nye parkeringskjelleren. Det ble konkludert med at disse endringene ikke medførte behov for å varsle oppstart på nytt.

10. Byplankontorets anbefaling

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

Gjeldende planforslag åpner opp for at det innenfor formålet offentlig tjenesteyting kan bygges ett stort, uavbrutt volum med en maks kotehøyde på + 50. Planbeskrivelse og illustrasjoner beskriver imidlertid et prosjekt med variasjon i volum og høyder. For å sikre en god tilpasning til omgivelsene, anbefaler byplankontoret derfor at planforslaget før høring sikrer intensjonene som er illustrert og beskrevet i planbeskrivelsens kap. 4.5 med hensyn til oppbrutte volum og en nedtrapping i byggehøyde mot sør og vest. Byplankontoret vurderer at avslutningen av anlegget ut mot elverommet bør ha lavere høyder enn lenger nord på tomten, slik det også er illustrert. Dette vil redusere den visuelle virkningen noe og bedre overgangen til elverommet som preges

av grønne skråninger ned mot elva. Det vil også svare bedre mot de grønne skråningene på Byåsen-siden.

Fjernvarmetilknytning må tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Det anbefales også at planforslaget før sluttbehandling dokumenterer forventede klimakonsekvenser og blågrønn faktor, i tråd med ny KPA.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sluppenvegen 20 m.fl., del av gnr/bnr. 73/10 og 73/11 ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Før høring skal planforslaget sikre intensjonene som er illustrert og beskrevet i planbeskrivelsens kap. 4.5, med hensyn til oppbrutte volum og en nedtrapping i byggehøyde mot sør og vest.

Før høring skal det tas inn bestemmelse om tilknytningsplikt for fjernvarme.

Før sluttbehandling skal planforslaget dokumentere at Trondheim kommunes norm for blågrønn faktor kan oppfylles (jf. § 12.2 i KPA), samt dokumentere forventede klimakonsekvenser som følge av gjennomføring av tiltaket (jf. § 15.2 i KPA).

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Sweco, datert 20.05.2025, i bestemmelser sist endret 04.06.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 20.05.2025.

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

Vedlegg som følger den politiske saken

Vedlegg 1: Forslagsstillers planbeskrivelse

Vedlegg 2: Plankart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg:

Vedlegg 4: Geoteknisk vurdering

Vedlegg 5: KU klimagassutslipp

Vedlegg 6: Merknadsbehandling

Vedlegg 7: Matrise fra internt samråd

Vedlegg 8: Utomhusplan

Vedlegg 9: Tverrsnitt

Vedlegg 10: Perspektiv nær- og fjernvirkning

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

Vedlegg 11: ROS-analyse

Vedlegg 12: Overordnet VA-plan

Vedlegg 13: VA-plan plantegning

Vedlegg 14: VA-plan plan- og profiltegning

Vedlegg 15: KU støy fra helikoptertrafikk

Vedlegg 16: KU naturmangfold

Vedlegg 17: KU mobilitetsanalyse

Vedlegg 18: Notat visuelle forstyrrelser

Vedlegg 19: Notat plan for massehåndtering

Vedlegg 20: Datarapport grunnundersøkelser

Vedlegg 21: Sporing av ambulanse

Vedlegg 22: Sporing av drivstofflevering semi

Vedlegg 23: Sporing av drivstofftransport vogntog

Vedlegg 24: Utomhusplan for brann- og redningstjeneste