

# Saksfremlegg

---

## Kommuneplanens arealdel 2022-2034 - revidert forslag etter mekling

---

2024/30973

### Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret vedtar forslag til ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 som vist på kart i målestokk 1:40 000, senest datert 5.2.2025, og med bestemmelser senest datert 25.2.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 5.2.2025.
2. Arealdelen vedtas med rettsvirkning ved Bystyrets vedtak, jf. plan- og bygningsloven § 11-6. Dette med unntak av de klart avgrensede deler av planen som det er knyttet innsigelser til, jf. plan- og bygningsloven § 11-16. Disse tas opp til mekling og eventuell videre behandling hos Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

### Sammendrag

Saken gjelder Kommuneplanens arealdel 2022-2034, vedtatt av bystyret 26.09.2024. Den handler om prosessen etter vedtak for å løse stående innsigelser, og hvilke endringer som nå foreslås vedtatt for å løse en del av disse. Saken beskriver også hvilke innsigelser som det ikke foreligger forslag til løsning på, og som må sendes til avgjørelse hos Kommunal- og distrikts departementet.

Planmaterialet som er vedlagt saken er oppdatert i tråd med bystyrets vedtak 26.09.2024 og oppdatert i tråd med meklingsresultatene, altså med de endringene som nå foreslås vedtatt. Byrådet anbefaler at bystyret vedtar endringene i planen for å imøtekomme innsigelser og får å sikre en rettskraftig KPA.

### Bakgrunn

Ny KPA 2022-2034 som ble vedtatt 26.09.2024 hadde 19 uløste innsigelser:

- 9 fra Statsforvalteren
- 2 fra Statens vegvesen
- 7 fra Trøndelag fylkeskommune
- 1 fra Bane NOR

Etter dialog og meklingsmøter foreligger det forslag til løsning på 15 av disse.

De 4 gjenstående innsigelsene er avgrenset til enkelte områder i plankartet, og de øvrige delene av KPA 2022-2034 vil få rettskraft umiddelbart etter nytt vedtak i bystyret (foreslått vedtakspunkt 2). Områdene med uavklarte innsigelser blir unntatt rettskraft, og tas ut av plankartet (hvite felt). Dette gjelder Øvre Rotvoll trekanten, Øver Rotvoll sør, Presthusjordet og Sorgenfri (arealer for bussdepot).

Det er i tillegg to bestemmelser det foreligger meklingsløsning på, der byrådet mener at endringene i meklingen ikke skal innarbeides i KPA. Forslag til endringer fra meklingen avvises og bestemmelse § 13-2 og bestemmelse § 13-8 opprettholdes som vedtatt av bystyret. De to bestemmelsene får unntatt rettskraft.

## **Fakta**

### **Prosess etter bystyrevedtaket 26.09.2024**

Etter vedtaket i bystyret 26. september ble det 14. oktober avholdt et møte mellom byråd for byutvikling, Byplankontoret og de aktuelle innsigelsesmyndighetene. Hensikten med møtet var å avklare hvilke innsigelser som var uløste etter bystyrets vedtak. Etter møtet var det videre dialog med både Bane NOR, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune for å se på mulige løsninger.

Dialogen førte til enighet med Bane NOR om forslag til løsning, og mekling med dem var derfor ikke nødvendig. Dialogmøter med Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune bidro til større forståelse for partenes syn, men førte ikke frem til enighet.

I desember gjennomførte byråd for Byutvikling, med bistand fra Byplankontoret, meklingsmøter med de myndighetene som fortsatt hadde stående innsigelser. I meklingsmøte 13. desember ble det meklet om innsigelsene fra Statsforvalteren, og vi kom til enighet om en løsning på 7 av de 9 uløste innsigelsene. I meklingsmøte 18. desember ble det meklet om innsigelsene fra Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Vi kom da til enighet om en løsning på de 2 uløste innsigelsene fra Statens vegvesen og 5 av de 7 uløste innsigelsene fra fylkeskommunen.

Totalt 4 innsigelser står nå uten forslag til løsning, og disse vil bli sendt til avgjørelse hos Kommunal- og distriktsdepartementet. Dette kan ta forholdsvis lang tid, kanskje mer enn ett år. Derfor foreslås det at bystyret vedtar de endringene som kreves for å følge opp meklingsresultatene, og dialogen med Bane NOR. Da kan ny KPA 2022-2034 få rettskraft så snart som mulig, med unntak av enkelte byggeområder.

### **Beskrivelse av de ulike innsigelsene og endringene som foreslås vedtatt**

Under følger en beskrivelse av alle de stående innsigelsene etter bystyrets vedtak av KPA 26.09.2024. Det beskrives hvilke endringer som må vedtas for å løse 15 av dem, og hvorfor 4 av dem fortsatt ikke har forslag til løsning. Det er i overskriften angitt om innsigelsen med dette er

trukket av innsigelsesmyndigheten, eller om den er imøtekommet dersom bystyret vedtar innstillinga som nå foreslås. At en innsigelse er imøtekommet kan bety alt fra mindre justeringer i bestemmelser og/eller plankart, til at et byggeområde er tatt helt ut. Dette framgår av beskrivelsene.

### ***Statsforvalteren - innsigelser som er løst***

Statsforvalteren hadde 9 stående innsigelser etter bystyrets vedtak av KPA 2022-2034. For 7 av disse kom vi fram til forslag til løsning i meklingsmøtet 13.12.2024:

#### Bestemmelse § 6.1 - imøtekommet

Innsigelsen: Med henvisning til rundskriv T-2/16, kapittel 3.11 Strandsone langs sjø og vassdrag, fremmes det innsigelse til generell byggegrense mot sjø med grunnlag i manglende vurderinger etter strandsoneretningslinjene kapittel 6.5.

Innsigelsen handler om § 6.1 i bestemmelsene, som angir hvilke avstander som gjelder som byggegrense mot sjøen, og hva som kan tillates utenfor denne. Innsigelsen var opprinnelig imøtekommet ved at gjennomførte vurderinger ble grundigere beskrevet. Bystyrets tillegg om at også tiltak som har til hensikt å reetablere historiske funksjoner kan tillates utenfor byggegrensen gjorde at Statsforvalteren ikke lenger anså innsigelsen som imøtekommet.

Innsigelsen foreslås løst ved at ordlyden på tillegget endres til å handle om tiltak med historisk verdi, ikke historiske funksjoner, samt at det blir satt som premiss at allmennheten skal sikres tilgang. Det legges også til en retningslinje om hva som kan være sikre holdepunkter for historiske tiltak. Innsigelsen er imøtekommet dersom bestemmelsen nå vedtas slik:

#### **§ 6.1 Byggegrense mot sjø - Trondheimsfjorden**

Tiltak etter PBL § 1-6 første ledd utenom fasadeendringer kan ikke settes i verk nærmere strandlinjen, målt i horisontalplanet ved alminnelig høyvann, enn:

- Byggesone 1 og naust: 0 meter
- Byggesone 2-4 og øvrige byggeformål: 25 meter
- LNFR: 100 meter

Friluftslivstiltak kan tillates dersom viktige økologiske funksjoner blir opprettholdt. Det samme gjelder tiltak for å fremme naturmangfoldet, og tiltak som har til hensikt å reetablere historiske funksjoner. Tiltak for friluftsliv, for å fremme naturmangfold, samt tiltak med historisk verdi, kan tillates dersom allmennheten sikres tilgang, og viktige økologiske funksjoner blir opprettholdt.

*Retningslinje: Sikre holdepunkter kan være fotografier eller gjenværende rester av tiltak i felt.*

#### 50 Bratsbergvegen 139 - imøtekommet

Innsigelsen: Med bakgrunn i nasjonale føringer for jordvernet fremmes det innsigelse til 50 Bratsbergvegen 139 som næringsbebyggelse.

Innsigelsen er løst dersom grensen mellom arealet som avsettes til næringsformål og LNFR justeres, slik at området med dyrkajord vest for adkomstvei endres til LNFR.



*Kartutsnittet til venstre viser næringsformålet slik det ble vedtatt av bystyret 26.09.2024, kartutsnittet til høyre viser hvordan næringsformålet nå foreslås avgrenset for å løse innsigelsen.*

#### 924 Berg Prestegård - imøtekommet

Innsigelsen: Med henvisning til RPR-BU (rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging) samt veileder om systematisk folkehelsearbeid fremmes det innsigelse til område 924 Berg Prestegård.

Her nådde ikke kommunen fram med sine argumenter. Innsigelsen ble derfor av kommunens representanter i møtet foreslått løst ved å endre arealet fra byggesone 2 til formålet blå/grønnstruktur.



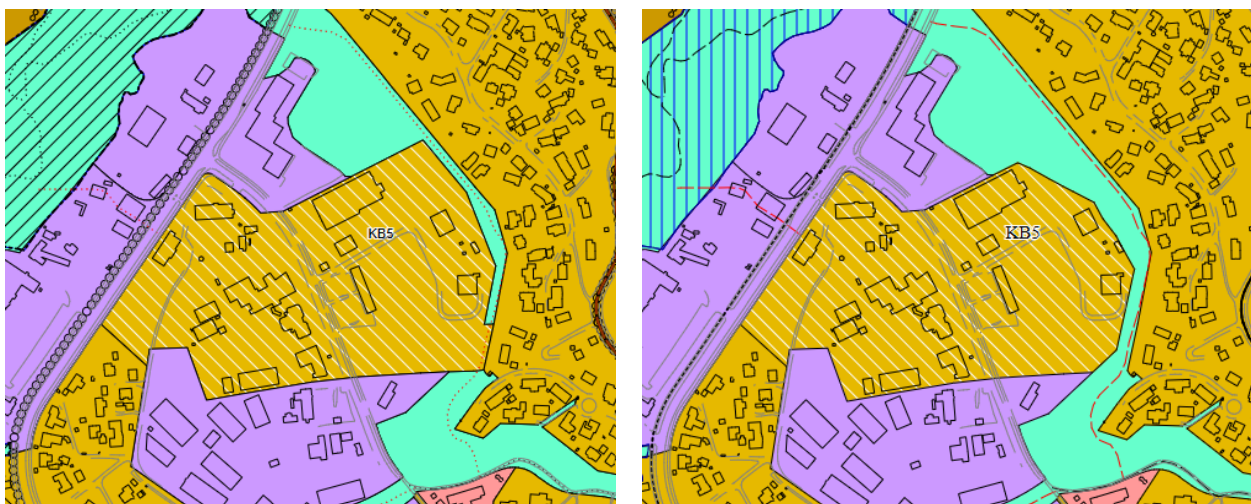
*Kartutsnittet til venstre viser Berg Prestegård med byggesone 2, slik det ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Kartutsnittet til høyre viser hvordan byggesone 2 er erstattet av blå/grønnsgruktur for å løse innsigelsen.*



### 9/933 Fossegrenda - imøtekommet

Innsigelsen: Med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.6 Naturmangfold 3.10 Friluftsliv, fremmes det innsigelse til forslag 933 Fossegrenda KB5. Avgrensningen av utbyggingsområdet må tilpasses kartlagte friluftslivsverdier og grønnsstruktur.

Innsigelsen er løst dersom at avgrensningen av byggeområdet innskrenkes mot nordøst, og arealet som avsettes til blå/grønnsstruktur får samme utstrekning som i KPA fra 2012. Dette er en løsning som også grunneier er enig i.



*Kartutsnittet over til venstre viser avgrensningen av KB5 slik den ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Kartutsnittet til høyre viser hvordan avgrensningen er endret for å løse innsigelsen.*

### 941 Ranheimsvegen 305 - trukket

Innsigelsen: Til forslag 941 Ranheimsvegen 305 fremmes det innsigelse med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis pkt. 3.1 Støy.

Statsforvalteren trakk innsigelsen, og byggsone 4 beholdes slik den ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Dette etter at det ble klargjort at hensynet til støyfølsom bebyggelse ivaretas av bestemmelsene til KPA, § 19 Støy og stille områder.

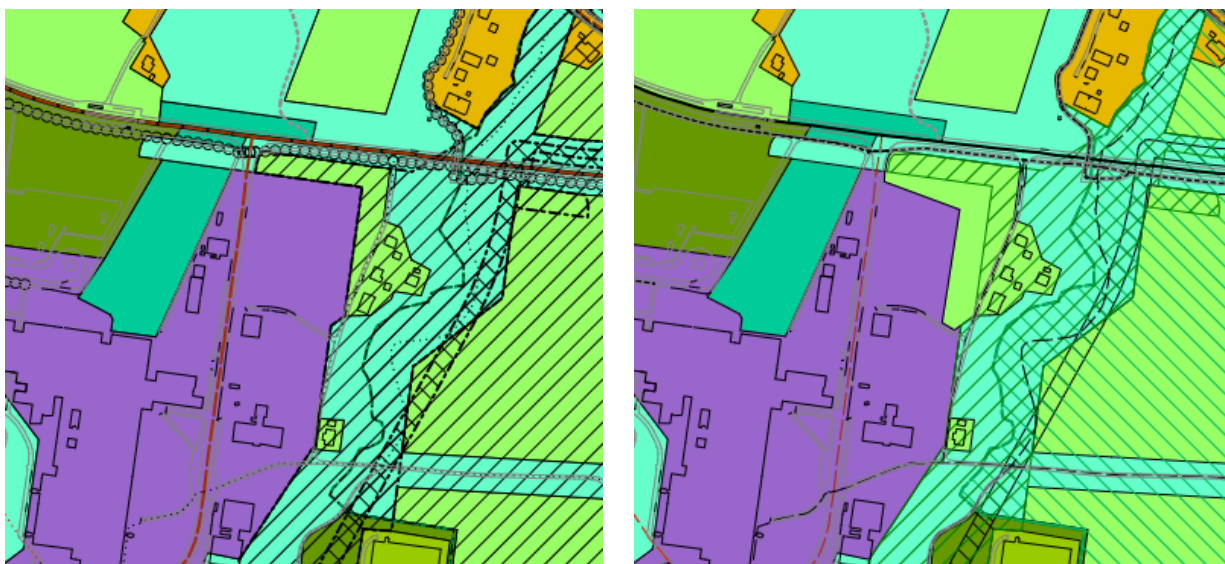


§ 19 sikrer at statlig retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal gjelde, og at det i byggesone 4 ikke åpnes for etablering av støyfølsom bebyggelse i rød eller lilla støysone.

### 956 Dragvoll - imøtekommet

Innsigelsen: Det fremmes innsigelse til nedbygging av fulldyrka jord innenfor planområdet med bakgrunn i jordlovens § 9 og skjerpet jordvern.

Innsigelsen er løst dersom avgrensningen av næringsformålet innskrenkes mot nordøst, og arealet som her er matjord avsettes til LNFR. Formålsendringen har vært på begrenset høring til NTNU som er grunneier, og de har ingen kommentar til meklingsresultatet.



*Kartutsnittet til venstre viser avgrensningen av næringsformålet slik det ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Kartutsnittet til høyre viser hvordan avgrensningen av næringsarealet er endret for å løse innsigelsen.*

### 945 Brøsetekra - imøtekommet

Innsigelsen: Med bakgrunn i folkehelse og barn og unges interesser, så fremmes det innsigelse til at området settes av til byggesone 2.

Her nådde ikke kommunen fram med sine argumenter. Innsigelsen ble derfor av kommunens representanter i møtet foreslått løst ved at arealet endres fra byggesone 2 til byggesone 3.

Til informasjon pågår det på dette arealet et privat planarbeid som har til hensikt å omregulere området til boligbebyggelse. Det private planforslaget har nøyaktig samme avgrensning som ble vedtatt som byggesone 2 i bystyret. At området etter meklings avsettes til byggesone 3 i stedet for byggesone 2, betyr ikke at området nå ikke kan planlegges med blokkbebyggelse.

Blokkbebyggelse er i tråd med strøkskarakteren. Både områdene sør og øst har eksisterende blokkbebyggelse, og ny blokkbebyggelse er planlagt på tomten i nord. Rekkehusbebyggelsen mot vest må hensyntas uansett om planområdet er avsatt til byggesone 2 eller 3.



Kartutsnittet til venstre viser avgrensningen av byggesone 2 slik den ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Kartutsnittet til høyre viser hvordan byggesone 2 her er tatt ut for å løse innsigelsen.

### ***Statsforvalteren - innsigelser som ikke er løst***

#### 912 Øvre Rotvoll (trekanten) og 911 Øvre Rotvoll sør

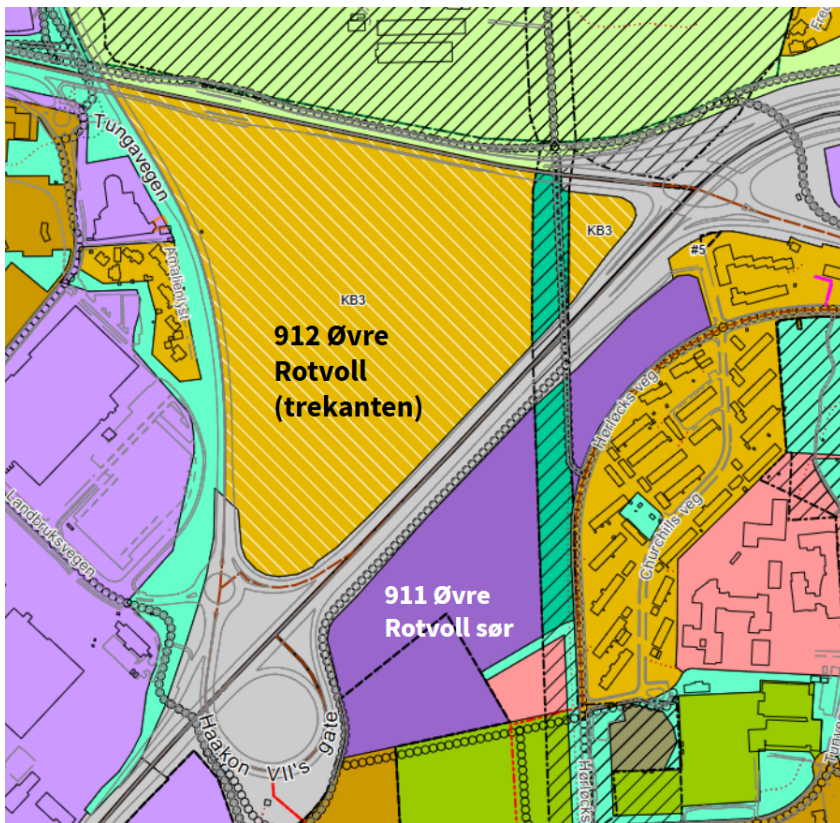
Innsigelsen: Med bakgrunn i skjerpede føringer for jordvernet, fremmes det innsigelse til forslag om utbygging både på Øvre Rotvoll trekanten, Øvre Rotvoll sør, Kruskajordet samt Askeladdvegen I og II.

Innsigelsen fra statsforvalteren er løst for Kruskajordet og Askeladdvegen I og II. Når det gjelder 912 Øvre Rotvoll (trekanten) kan ikke Statsforvalteren akseptere at det åpnes for næringsareal på resterende areal dersom det ikke er behov for hele arealet til kollektivanlegg, kommunaltekniske anlegg, energianlegg, energistasjon og/eller renovasjonsanlegg.

Når det gjelder 911 Øvre Rotvoll sør kan ikke Statsforvalteren akseptere at det åpnes for nedbygginga av denne dyrkamarka, uansett formål.

Disse byggeområdene har dermed ingen forslag til løsning, og blir unntatt rettskraft og vist som hvite felt i plankartet. Dette er inntil det er tatt en avgjørelse hos Kommunal- og distriktsdepartementet om arealene kan benyttes til de formålene bystyret vedtok.





### ***Statens vegvesen***

Statens vegvesen hadde 2 stående innsigelser etter bystyrets vedtak av KPA 2022-2034. For begge disse kom vi fram til forslag til løsning i meklingsmøtet 18.12.2024.

### **Manglende trafikkanalyse - imøtekommet**

Innsigelsen: Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, og ut fra vårt sektoransvar for vegtrafikk og vegtransport; jf. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremmes det innsigelse kommuneplanens arealdel grunnet manglende trafikkanalyse som viser konsekvensene som følge av lokalisering av ulike utbyggingsområder inkl. kapasitetsberegninger og følsomhetsanalyser som grunnlag for avbøtende tiltak for ulike trafikantgrupper sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

Innsigelsen foreslås løst ved at det tydeliggjøres i bestemmelsene hva som skal utredes i forbindelse med detaljreguleringsplaner, og at det i planbeskrivelsen til KPA utdypes hva den nye bestemmelsen innebærer, og hva som skal sikres av utredninger i reguleringsplaner. Dette er gjort i planbeskrivelsens kapittel 3.5 Mobilitet, vedlagt.

Innsigelsen er imøtekommet om bestemmelsene nå vedtas slik (nye tillegg er vist med understrekning):

### **§ 13.4 Mobilitetsutredning**



I planforslag skal det redegjøres for hvordan planforslaget vil bidra til at flere går, sykler og reiser kollektivt. I planforslag skal det også utredes og redegjøres for hvilken økt belastning prosjektet vil ha på vegnettet, og hvordan planforslag påvirker framkommeligheten for kollektivtransport. Nødvendige tiltak i mobilitetsutredningen skal sikres i reguleringsplanen.

### **§ 13.7 Kollektivtrasé**

Langs kollektivtrasé skal det sikres effektiv og trafiksikker framkommelighet for buss, med særskilt prioritet langs de mest sentrale hovedårene fremhevet i temakartet for kollektivtraseer. Det skal avsettes areal til kollektivfelt der det er nødvendig.

#### Tanemsbruvegen 10-14 - trukket

I forbindelse med tilleggshøring 6 (høringsfrist 6.4.24) påpekte Statens vegvesen at ovennevnte innsigelse spesielt gjaldt nye/endrede byggeområder som var lagt til i denne høringen, og dermed Tanemsbruvegen 10-14 som var endret fra offentlig tjenesteyting til byggesone 2.

Denne innsigelsen ble i meklingsmøtet trukket av Statens vegvesen, som følge av enigheten angående den generelle innsigelsen om manglende trafikkanalyse.

#### ***Trøndelag fylkeskommune***

Fylkeskommunen hadde 7 stående innsigelser etter bystyrets vedtak av KPA 2022-2034. For 5 av disse kom vi fram til forslag til løsning i meklingsmøtet 18.12.2024.

#### Endringer hovedvegnettet - imøtekommet

Innsigelsen: Med hjemmel i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremmer fylkesutvalget innsigelse inntil konsekvenser for ny kategorisering av fylkesveger og riksveger er utredet, medvirkning er tilstrekkelig gjennomført og bestemmelser og temakart er endret i dialog med Trøndelag fylkeskommune.

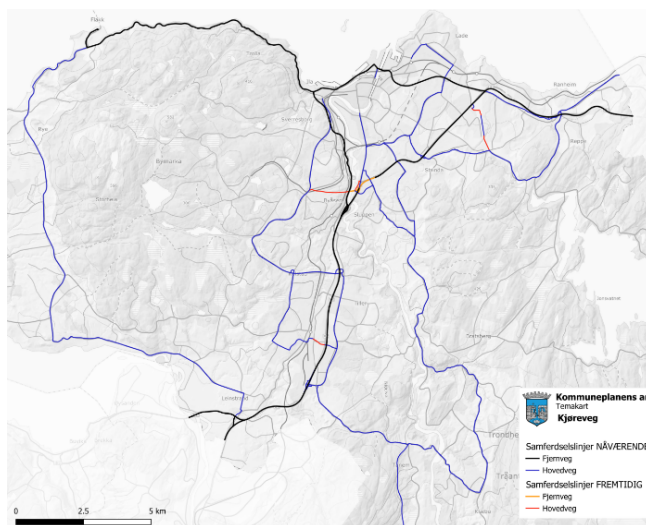
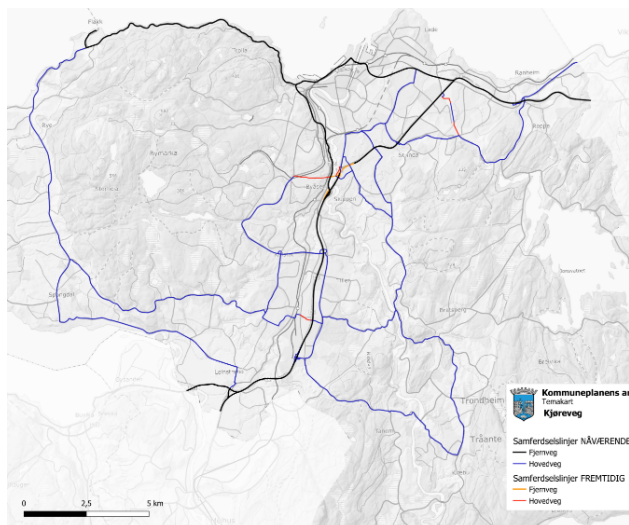
Innsigelsen foreslås løst ved endring i hvilke vegstrekninger som defineres som hovedveger, i tråd med forslag fra fylkeskommunen. Dette betyr at innsigelsen er løst om følgende endringer gjøres i plankartet (se kartutsnitt neste side):

Vegstrekninger *legges til* som hovedveglinjer i plankartet:

- Brøttemsvegen (Tanem-Tulluan), fv 704
- Byåsveien, fv 6650
- Elgeseter gate (til Elgeseter bru), fv 6690
- Havnegata, fv 6692
- Haakon VII's gate-Lade allé-Jarleveien-Stiklestadvegen, fv 6668
- Jørgenvegen (Bromstadvegens forlengelse), fv 6664
- Kockhaugvegen fv 950

Vegstrekninger som *tas ut* av plankartet som hovedveglinjer:

- Ringvålvegen, fv 6654
- Tillerbruvegen, fv 6684



*Kartutsnittet til venstre viser hovedveglinjene (blå) slik de ble vedtatt av bystyret 26.09.2024. Kartutsnittet til høyre viser hvilke som er lagt til og tatt ut for å løse innsigelsen.*

Fylkeskommunen ønsket også følgende vegstrekninger som hovedveglinjer i plankartet, men aksepterte at disse ikke ble tatt inn:

- Nyhavna metrobusstrase, fv. 6668 (Maskinistgata-Strandveien og Stiklestadvegen)
- Heimdalsvegen-Bjørndalen- John Aaes veg, fv. 6682
- Singsakerringen, fv. 6666 (Klostergata -Christian Fredriks gate -Eidsvollsvengen - Festningsgata -Stadsingeniør Dahls gate)

### Bestemmelse § 13.2 - imøtekommet

Innsigelsen: Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til bestemmelse § 13.2 som fastsetter at all kryssing for fotgjengere skal være på bakkeplan bortsett fra på fjernveg (opprinnelig en del av punktet om endringer i hovedvegnettet).

Innsigelsen foreslås løst ved at ordlyden i bestemmelsen endres. Kravet om utforming av gater *for lav fart* tas ut. Andre avsnitt i bestemmelsen, om tilrettelegging for kryssing på gateplan for fotgjengere, endres fra bestemmelse (krav) til retningslinje. Innsigelsen er imøtekommet om bestemmelsen nå vedtas slik:

### **§ 13.2 Innenfor tettstedene**

Samferdselsanlegg innenfor byggesone 1-3 og ellers innenfor tettstedene skal utformes som gater for *lav fart* og med areal til blågrønne kvaliteter. Unntak er fjernveger og skinnegående transport.

Endret fra del av bestemmelse til retningslinje: *Tilrettelegging for kryssing for fotgjengere bør skal være på bakkeplan, unntatt over fjernveg. Annen løsning kan vurderes der*

*alternativet i større grad oppfyller målet om at flere går, sykler og reiser kollektivt. Planskilte krysskryssningspunkt kan vurderes som et tillegg der dette er nødvendig for å sikre trygg skoleveg.*

#### Bestemmelse § 13.8 - imøtekommet

Innsigelsen: Fylkesutvalget opprettholder innsigelse inntil bestemmelse § 13.8 om sykkelnettet er endret i ordlyd eller fjernet (opprinnelig en del av punktet om endringer i hovedvegnettet).

Innsigelsen foreslås løst ved at andre setning i bestemmelsen endres fra bestemmelse (krav) til retningslinje. Innsigelsen er imøtekommet om bestemmelsen nå vedtas slik:

#### **§ 13.8 Sykkelnett**

Langs sykkelnettet skal det sikres et sammenhengende tilbud for syklende som oppleves som trygt og enkelt å bruke. ~~Det skal sikres gjennomgående tilbud for sykkel i kryss.~~

*Det bør sikres gjennomgående tilbud for sykkel i kryss. Der sykkelnett sammenfaller med hovedveg og/eller kollektivtrasé skal det hovedsakelig tilrettelegges for beskyttet sykkelanlegg. Bruk av fortau og fotgjengeroverganger ved kryssing skal unngås som del av tilbudet for syklist i sykkelnettet.*

#### Tulluan og Vassfjellet (959 og 963) - imøtekommet

Innsigelsen: Før næringsareal i Tulluan og Vassfjellet kan settes av i arealdelen, må det innarbeides rekkefølgekrav om at det må gjøres en konkret vurdering av samlet belastning på fylkesvegnettet på fv. 704, fv. 6702 og fv. 6595, samt vurdering av nødvendige utbedringstiltak før trafikkmengden kan økes.

Innsigelsen foreslås løst ved at det tydeliggjøres i bestemmelsene hva som skal utredes i forbindelse med detaljreguleringsplaner (§ 13.4 Mobilitetsutredning), og at det planbeskrivelsen til KPA utdypes hva den nye bestemmelsen innebærer, og hva som skal sikres av utredninger i reguleringsplaner.

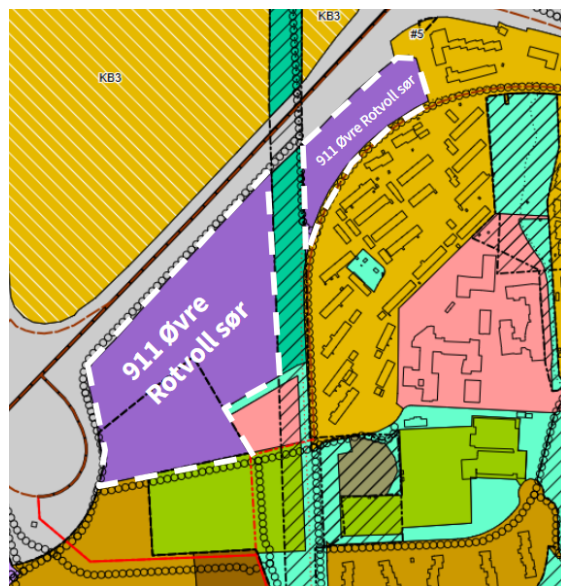
Disse endringene er *de samme som gjøres for å imøtekomme Statens vegvesens innsigelse* om manglende trafikkanalyse som viser konsekvensene som følge av lokalisering av ulike utbyggingsområder. Se nærmere beskrivelse av endringene under dette punktet (over).

#### 911 Øvre Rotvoll sør - trukket

Innsigelsen: Innsigelse inntil det tas inn rekkefølgekrav om at Brundalsforbindelsen må være etablert før næringsareal kan etableres på Øvre Rotvoll.

Fylkeskommunen mener et overordnet rekkefølgekrav vil gi bedre forutsigbarhet for alle parter, men ser imidlertid at kravet kan videreføres til neste plannivå. Fylkeskommunen trakk derfor innsigelsen, og næringsformålet kan beholdes slik det ble vedtatt av bystyret 26.09.2024.

NB: Arealet har fortsatt uløst innsigelse fra Statsforvalteren knyttet til jordvern. Det vil derfor foreløpig være unntatt rettskraft. Avgjørelse i departementet vil avgjøre om arealet kan tas i bruk til næringsformål.



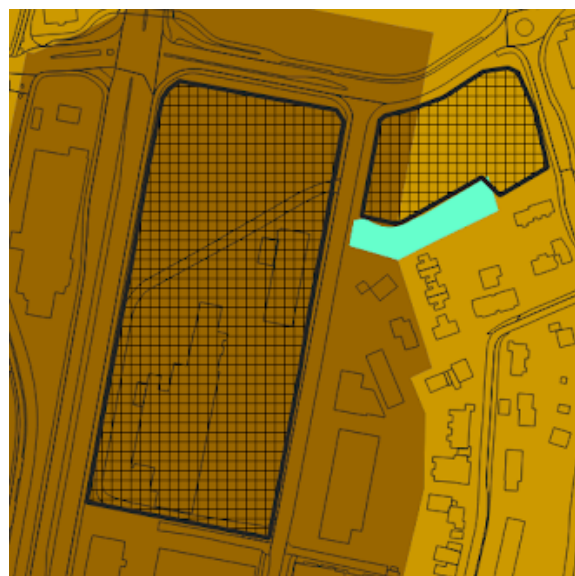
### ***Trøndelag fylkeskommune - innsigelser som ikke er løst***

#### **Bussdepot på Sorgenfri - uløst**

Innsigelsen: Fylkesutvalget opprettholder (derfor) innsigelse til planforslaget inntil det tas inn en rekkefølgebestemmelse om at arealer på Sorgenfri ikke kan fristilles for byutvikling før et bussdepot er etablert.

Det ble i meklingsmøtet enighet om å sette meklingen på vent når det gjelder Sorgenfri. Bakgrunnen var forslag om en båndleggingssone på Sorgenfri for å imøtekomme innsigelsen fra fylkeskommunen. Det var behov for nærmere avklaring av ordlyd i en slik båndlegging, samt intern forankring hos begge parter.

Kommunen utarbeidet forslag til en båndleggingssone som ivaretar bussdepot på Sorgenfri inntil etablering av bussdepot på Rotvolltrekanten er muliggjort i arealdelen. Foreslått avgrensning av båndleggingssonen er vist i kartutsnittet. Forslaget ble oversendt fylkeskommunen.



Fylkeskommunen aksepterte ikke forslaget som løsning på innsigelsen. Deres motforslag var en båndleggingssone som sikrer bruken av Sorgenfri som bussdepot inntil alternativ tomt er avsatt i vedtatt reguleringsplan og nytt kollektivanlegg er satt i drift.

Man er altså ikke kommet til enighet om noen løsning på denne innsigelsen. Områdene på Sorgenfri hvor det i dag er etablert bussdepot blir dermed unntatt rettskraft og vist som hvite felt



i plankartet, inntil det er tatt en avgjørelse hos Kommunal- og distriktsdepartementet angående innsigelsen.

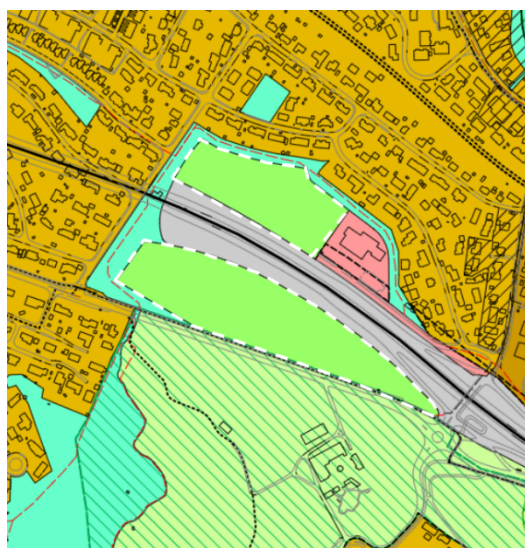
#### Bussdepot på Presthusjordet - uløst

Innsigelsen: Fylkesutvalget trekker innsigelse om å sikre arealet på Øvre Rotvoll (trekanten) til bussdepot, forutsatt at et av alternativene som er fremmet i tilleggshøring nr. 6 vedtas.

Alternativene i tilleggshøring 6 innebar at både Øvre Rotvoll (trekanten) og Presthusjordet ble sikret som areal til bussdepot, enten som kombinert arealformål eller som LNFR-formål med båndleggingssone som åpnet for å etablering av bussdepot. I bystyrets vedtak 26.09.2024 ble Presthusjordet imidlertid avsatt til rent LNFR-formål.

Fylkeskommunen aksepterer ikke at det kun åpnes for etablering av bussdepot på Øvre Rotvoll og ikke på Presthusjordet.

Presthusjordet blir dermed unntatt rettskraft og vist som hvitt felt i plankartet, inntil det er tatt en avgjørelse hos Kommunal- og distriktsdepartementet om arealbruken.



#### ***Bane NOR***

Innsigelsen: Planbestemmelsene § 6.2 og § 12.3 om vassdrag og planbestemmelse § 26.1 om karbonrike arealer fordi bestemmelsene vil kunne vanskeliggjøre og hindre nødvendig vedlikehold og skjøtsel, samt fordyre og hindre utvidelse av jernbanen med tilhørende anlegg.

Innsigelsen knyttet til § 12.3 var tidligere løst. Innholdet i § 26.1 er flyttet til § 11.3.

Byplankontoret utarbeidet forslag til ny ordlyd i bestemmelsene § 6.2 og § 11.3 som skal ivareta «nødvendige tiltak for drift og vedlikehold av jernbanen». Disse forslagene ble avklart med byråd for byutvikling, og oversendt Bane NOR. Bane NOR aksepterte de foreslåtte endringene i brev 13.12.2024, og behovet for mekling var dermed ikke lengre til stede.

Innsigelsen er imøtekommet om bestemmelsene nå vedtas slik (nye tillegg er vist med understrekning):

#### **§ 6.2 Byggegrense mot vassdrag og innsjøer**

Langs Gaula og Vikelva er tiltak etter pbl § 20-1 a, d, j, k og l ikke tillatt inntil 100 meter fra normal strandlinje. Nødvendige tiltak for drift, vedlikehold og fornying av eksisterende teknisk infrastruktur og veg kan tillates.

Langs alle vassdrag med årssikker vannføring, inklusive elver, bekker, vann og tjern, gjelder byggegrense på minimum 10 meter på hver side av vassdraget innenfor byggeområder og minimum 50-meter innenfor LNFR-områder. Dette gjelder både åpne og lukkede vassdrag. Ved gjenåpning av tidligere lukkede bekker kan det tillates mindre avstandskrav ved detaljregulering.

Nødvendige tiltak for drift, vedlikehold og fornying av eksisterende teknisk infrastruktur og veg kan tillates. Tiltak for jernbane tillates inntil 30 meter fra framtidig og nåværende jernbanelinje i plankartet.

### **§ 11.3 Karbonrike arealer**

Det tillates ikke å fjerne eller drenere myr eller omdisponere skog med høy bonitet. Omdisponering av skog med høy bonitet tillates inntil 30 meter fra framtidig og nåværende jernbanelinje i plankartet.

*Det tillates ikke nedbygging av arealer vist som myr og våtmark, eller skog med høy bonitet i AR5 i kartløsningen Kilden hos Nibio.no.*

### **Konsekvenser av endringene i planforslaget**

Endringene som foreslås for å løse/imøtekomme til sammen 12 av innsigelsene gjelder hovedveglinjene og formålsendringer i plankartet, samt endring av syv av bestemmelsene.

Endringene i veglinjene i plankartet betyr at flere vegstrekninger defineres som hovedveger hvor kjørende skal prioriteres. Sammen med endringene i tilhørende bestemmelser anses dette som den største endringen som følge av den lokale meklingen.

Fire av bestemmelsene som endres handler om samferdselsanlegg. Endringen i § 13.4 *Mobilitetsutredninger* innebærer en viktig presisering av hva som skal utredes i forbindelse med detaljplanlegging, men endrer ikke på innholdet i arealdelen. Endringene i de tre andre bestemmelsene påvirker imidlertid hvordan vi skal planlegge samferdselsanleggene. Framkommeligheten for buss langs kollektivtraseer styrkes (§ 13.7), men prioriteringen av sykkel langs sykkeltraseene svekkes (§ 13.8). Kryssingsløsninger for gående på bakkeplan prioriteres ned, mens framkommelighet for kjørende prioriteres opp (§ 13.2). Endringene gir også rundere bestemmelser, og konkrete løsninger må i større grad drøftes i hver detaljplan.

Endringene i bestemmelsene om byggegrense mot sjø (§ 6.1), byggegrense mot vassdrag og innsjøer (§ 6.2), og ivaretagelse av karbonrike arealer (§ 11.3) påvirker ikke hovedinnholdet i disse bestemmelsene.

De fem formålsendringene i plankartet har konsekvenser for bruk av de berørte tomtene, men ingen større konsekvenser for byutviklinga. Størrelsen på arealendringene er forholdsvis små i forhold til helheten i arealdelen, og påvirker ikke det overordnede arealregnskapet i nevneverdig grad.

## Byrådets vurdering

Bystyret vedtok ny kommuneplanens arealdel som skal være utgangspunkt for framtidig arealutvikling. Kommuneplanen har ikke trådt i kraft grunnet uløste innsigelser. Byråd for byutvikling har deltatt i meklingen sammen med fagenheten for å følge opp bystyrets vedtak i forhandlingene. Gjennom meklingen har man kommet til enighet på mange punkter. Forslag til løsning er beskrevet i denne saken og foreslåtte endringer legges nå fram for bystyret for nytt vedtak.

Det gjenstår fremdeles uløste innsigelser som må oversendes departementet for avgjørelse. Det er ikke enighet med Statsforvalteren vedrørende areal på Øvre Rotvoll (trekanten) og Øvre Rotvoll sør. Uenigheten omhandler om det skal tillates næringsareal på disse tomtene. Kommunen er opptatt av å sikre god tilgjengelighet til næringsareal og mener at arealene tett på Omkjøringsvegen har en god lokalisering for næringsareal. Samtidig vil næringsareal være med på å skjerme tilgrensende utbyggingsområder for støy og støv. Begge arealene vil bli lagt inn uten formål og saken oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for avgjørelse.

Det er ikke enighet med Trøndelag fylkeskommune vedrørende tomt til bussdepot på Presthus og båndlegging av arealer på Sorgenfri til bussdepot. Presthus er i dag landbruksarealer og kommunen mener det er tilstrekkelig å sikre bussdepot på trekanttomta på Rotvoll. På Sorgenfri mener Trøndelag fylkeskommune at det må legges inn en båndlegging av areal som benyttes til bussdepot og parkering fram til nytt bussdepot er i drift. Kommunen utarbeidet et forslag for å ivareta dette, men det ble ikke akseptert av fylket. Byråd for byutvikling vil be om et nytt meklingsmøte for dette punktet. Dersom man ikke kommer til enighet vil begge arealene som omhandler bussdepot bli lagt inn uten formål og saken oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for avgjørelse.

Det er fremforhandlet endringer i bestemmelsene § 13.2 og 13.8 som byrådet ikke er enig i. Byrådet mener at det må legges mer vekt på fremkommelighet for gående og syklende i utformingen av bygater. Byrådet mener derfor at de vedtatte bestemmelsene i §13.2 og 13.8 må opprettholdes og fremmer derfor ikke denne endringen for bystyret. Det betyr at også disse to bestemmelsene oversendes departementet for avgjørelse og blir unntatt rettskraft i mellomtiden.

Byplankontoret har i fagnotatet fremmet et punkt om endring av drikkevannsbestemmelser. Byrådet mener dette er løst gjennom bestillingen bystyret fremmet ved vedtaket av ny KPA: *«Hensynssonene blir som foreslått i innstillingen til ny KPA, men gjeldende bestemmelser i KPA videreføres. Bystyret ber byrådet om å legge fram nytt forslag til bestemmelser knyttet til hensynssonen rundt Jonsvatnet innen sommeren 2025.»*

Det er allerede varslet oppstart av dette arbeidet og et forslag til nye drikkevannsbestemmelser vil bli sendt på høring i løpet av våren. Byrådet mener derfor at det ikke er nødvendig å ta opp dette punktet til behandling nå og forslag til nye bestemmelser er derfor rettet opp i tråd med dette.

## **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Endringene som angår samferdselsanlegg anses å ha de største konsekvensene for klima og ytre miljø. Å definere flere vegstrekninger som hovedveger for kjørende, og samtidig prioritere framkommelighet/fart for kjørende på disse vil kunne medføre noe økt trafikk på flere vegstrekninger, samt økt støy- og støvproblematikk langs disse.

Endringene i bestemmelsene om byggegrense mot sjø, byggegrense mot vassdrag og innsjøer, og karbonrike arealer handler om hva som skal tillates i naturområder og karbonrike områder. Endringene innebærer i hovedsak en oppmykning for å sikre vedlikehold og utvidelse av jernbane og veganlegg, og dette kan påvirke klima og ytre miljø, men ikke vesentlig grad. På den andre siden strammes det noe inn på hva som kan reetableres som historiske tiltak i strandsonen.

Endringene i formål gjør at cirka 6 dekar mer matjord bevarer, og at cirka 10 dekar mer grønnstruktur bevarer.

## **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

### *Boligpotensialet*

Konsekvensene for boligpotensialet er små, og kun redusert ved at byggesone 2 på Berg Prestegård er tatt ut og erstattet med blå/grønnstruktur. Dette arealet var tiltenkt studentboliger.

Endring fra byggesone 2 til byggesone 3 på Brøsetekra vil i praksis ha liten betydning for boligpotensialet, da området uansett kan bygges ut med blokkbebyggelse. Dette er i tråd med strøkskarakteren, og det foreliggende planforslaget viser at en utnyttelsesgrad på 100 % er godt mulig uten å gå ned på størrelsen på uteoppholdsarealene.

### *Ledig næringsareal for utvikling*

Endringene medfører en liten reduksjon av areal avsatt til næringsbebyggelse, av hensyn til matjord (Dragvoll og Brattsbergvegen) og grøntdrag (Fossegrenda).

## **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Endringene som anbefales som oppfølging av lokal mekling får ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

## **Byrådets konklusjon**

Byrådet mener at man gjennom meklingen har fått løst mange av de innkomne innsigelsene og at KPA med dette vedtaket kan bli rettskraftig. Det er viktig å få på plass en rettskraftig KPA slik at vi kan behandle plan- og byggesaker i tråd med ny KPA. Noen punkter er det fremdeles uenighet om og disse arealene unntas rettskraft og oversendes departementet for avgjørelse. Byrådet anbefaler at bystyret vedtar endringene i planen for å imøtekomme innsigelser og for å sikre en rettskraftig KPA.



Byrådet i Trondheim, 26.02.2025

Kristian Dahlberg Hauge  
byrådsleder

Lars Viko Gaupset  
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Kommuneplanens arealdel 2022-2034 - revidert forslag etter mekling
- 2 Kommuneplanens arealdel 2022-2034 - revidert forslag etter mekling
- 3 Vedlegg 1 Planbeskrivelse \_5 februar 2025
- 4 Vedlegg 2 Plankart1\_40000\_5 februar 2025
- 5 Vedlegg 4 Temakart\_feb 2025
- 6 Vedlegg 4b Temakart klimarelatert risiko\_feb 2025
- 7 Vedlegg 5 Utypende om drikkevannsbestemmelsene\_feb 2025
- 8 Vedlegg 3 Bestemmelser og retningslinjer - etter mekling -rettet 25.02.25