



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Innsigelser til forslag til KPA 2022-2034

Status per 27.3.2025



Vedtatt
27. mars 2025





Hva er en innsigelse til et planforslag?

Innsigelse til en arealplan betyr at kommunen ikke kan vedta planen, og at kommunal- og distriktsdepartementet tar over vedtaksmyndigheten. Innsigelse kan fremmes av fylkeskommunen, statlige myndigheter og nabokommuner. Private parter kan ikke fremme innsigelse.

Kommunen må behandle innsigelser selv om de ikke er enige eller mener at de ikke er saklig begrunnet. Hvis innsigelsen ikke blir løst, vil ikke arealplanen være gyldig før ansvarlig departement har tatt en avgjørelse. Hvis innsigelsen gjelder en del av planen, kan Statsforvalteren vurdere om resten av planen likevel kan være gyldig.

Status etter Bystyrets vedtak 27.3.2025

Dette vedlegget gir oversikt over de innsigelsene som var stående ved bystyrets vedtak 27.3.2025, etter at det hadde vært gjennomført lokal mekling og dialog med innsigelsesmyndighetene.

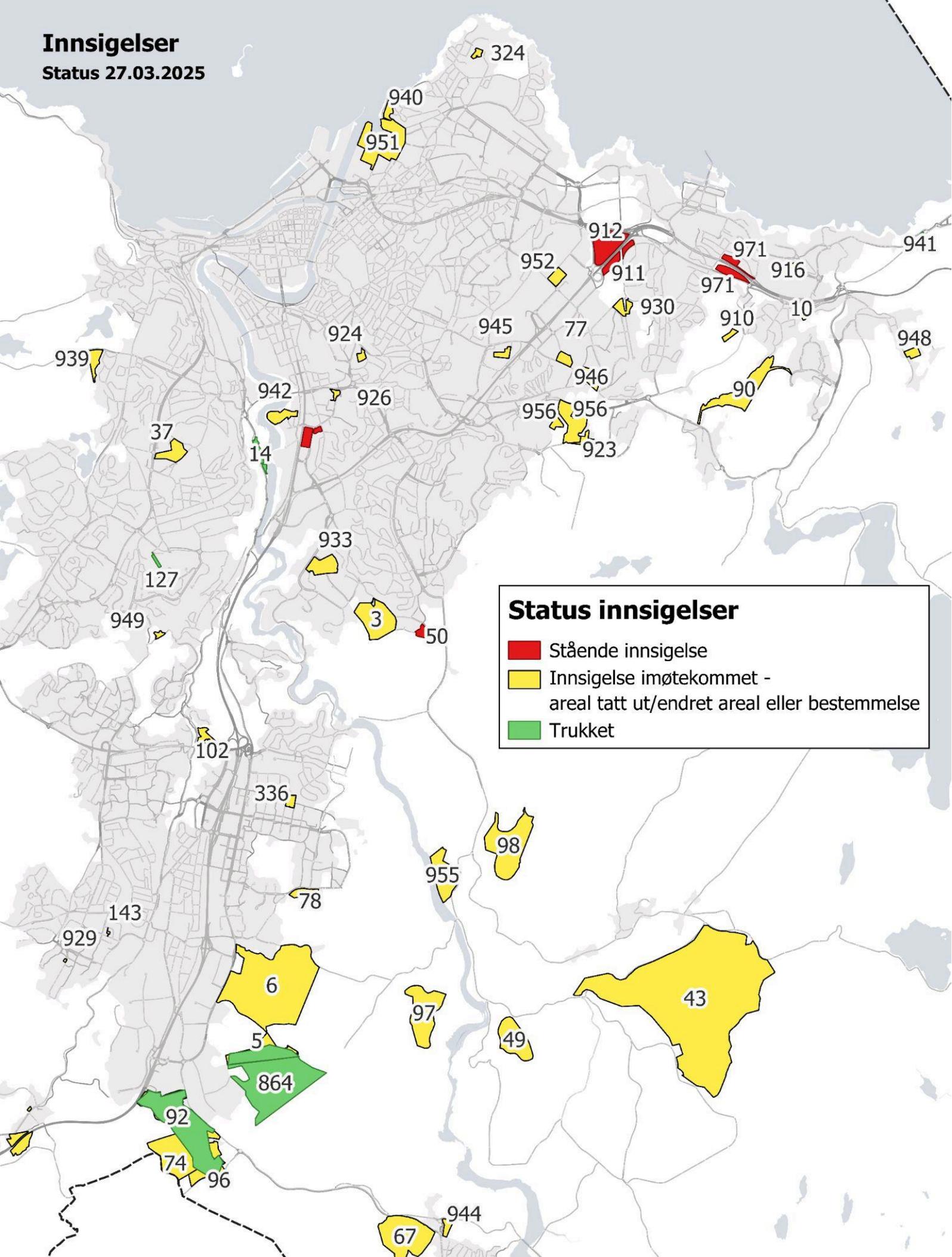
Øvrige innsigelser er omtalt i vedlegg til tidligere politisk behandling.

Innsigelser til hensynssone drikkevann og bestemmelsene

Bestemmelsene til hensynssone drikkevann som ble vedtatt av Bystyret 27.3.2025 ble formelt sendt på høring 1.3.2025. Melhus kommune og Malvik kommune har fremmet innsigelse, og Mattilsynet har varslet om at de kommer med formell innsigelse innen høringsfristen. Både hensynssonene og bestemmelsene er derfor markert som *Unntatt rettskraft pga stående innsigelse*. Disse innsigelsene er ikke inkludert i dette vedlegget, siden høringsfristen ikke har gått ut.

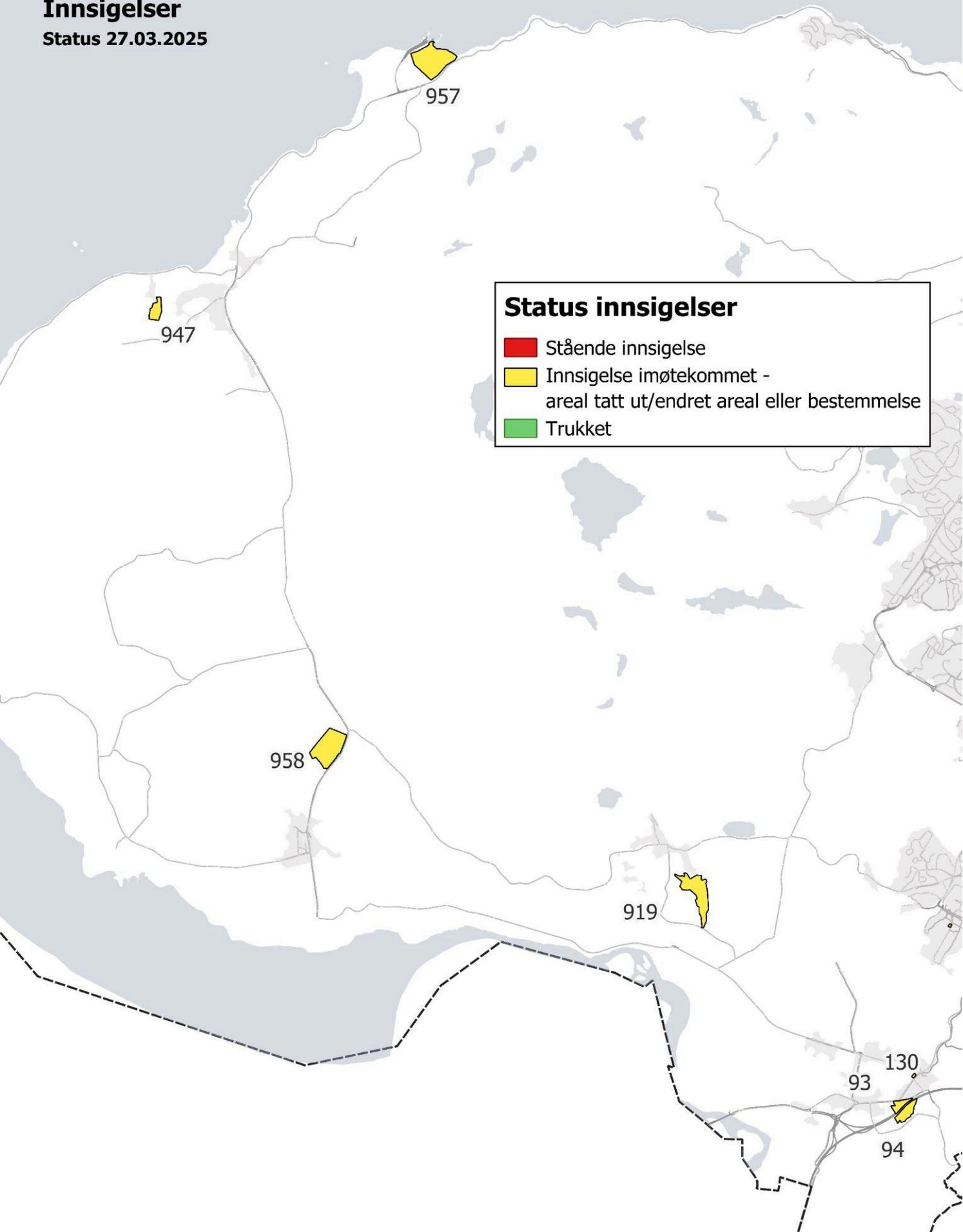
Innsigelser

Status 27.03.2025



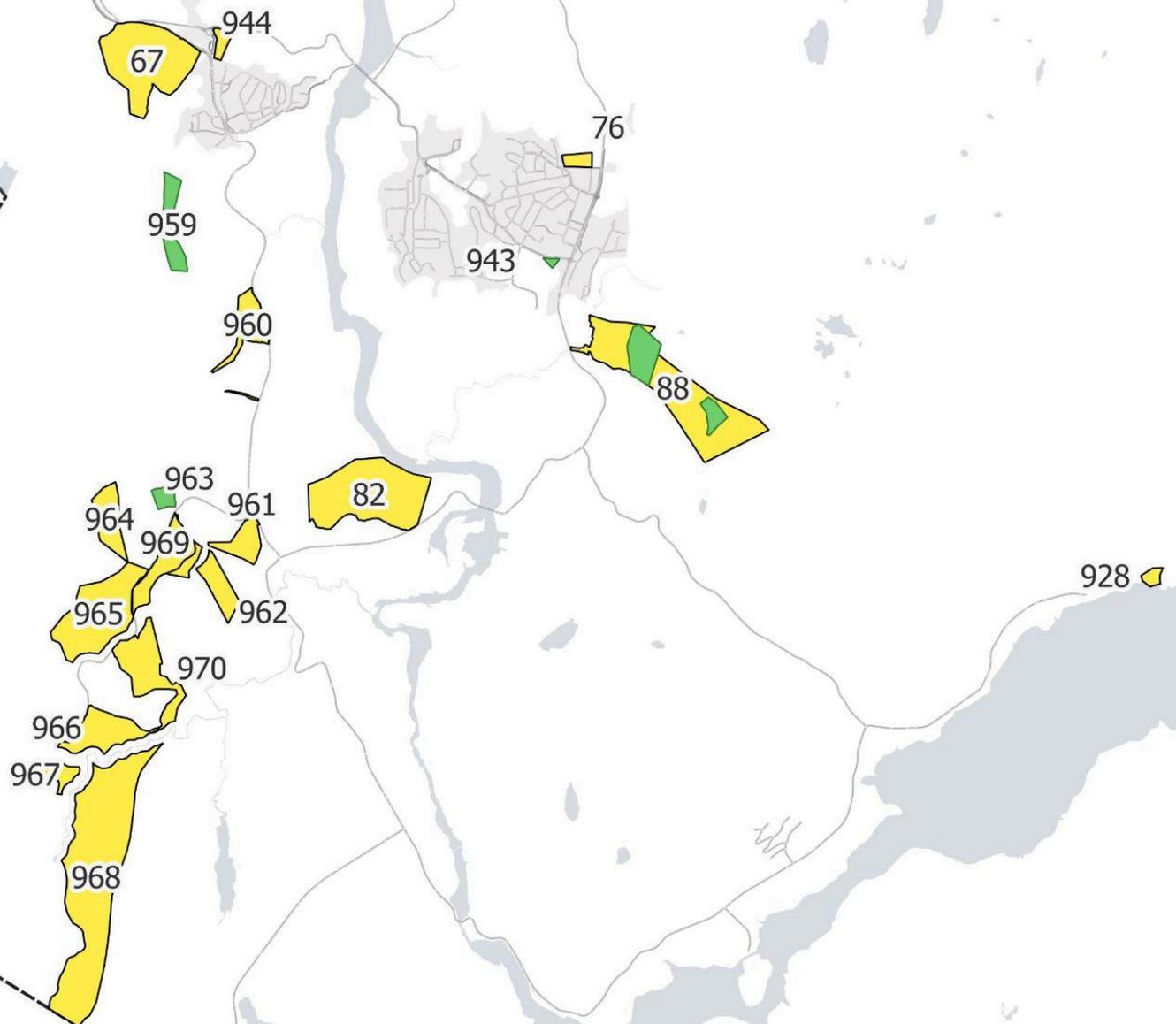
Innsigelser

Status 27.03.2025



Innsigelser

Status 27.03.2025



Status innsigelser

- Stående innsigelse
- Innsigelse imøtekommet - areal tatt ut/endret areal eller bestemmelse
- Trukket

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
STATSFORVALTEREN		INNSIGELSER TIL HOVEDHØRINGEN NOVEMBER 2022 / JANUAR 2023	
Innsigelse til nytt areal byggesone 2/3/4			
	<p>Med bakgrunn i nasjonale føringer for jordvernet fremmes det innsigelse til:</p> <p>- 50 Bratsbergvegen 139</p>	<p>Statsforvalteren fremmet med bakgrunn i nasjonale føringer for jordvernet innsigelse til at jordet ble omdisponert til byggesone. Kommunedirektøren mener en omdisponering til byggesone 3 gir uheldig press på dyrka mark og ulemper for landbruket, og at boligtilveksten området kan gi ikke veier opp for disse ulempene. Området er delvis vist med hensynssone landbruk grønn strek.</p> <p>Vedtak i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til næringbebyggelse.</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved å justere grensen mellom arealet som avsettes til næringsformål og LNFR, slik at området med dyrkajord vest for adkomstvei endres til LNFR.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble ikke vedtatt, og hele området ble avsatt til næringbebyggelse. Statsforvalteren har bekreftet at det kun er området vest for adkomstvegen som har stående innsigelse.</p>	stående innsigelse
Bestemmelser - ulike tema			
SF 22	<p>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.</p>	<p>Kommunedirektøren har gjennomført vurderinger knyttet til de foreslåtte byggegrensene mot sjø, og presisert hvilke vurderinger som er gjort i forhold til strandsoneretningslinjenes kapittel 6.5.</p> <p>Kommunedirektøren har i arbeidet med ny KPA gjennomført kartlegging av konkrete verdier langs strandsonen. Enkelte områder er som følge av dette avsatt særskilt til formålet naturområde i sjø eller friluftsområde i sjø. Det er særlig i nærheten av de bebygde områdene sentralt i kommunen at det identifisert og sikret slike områder, men også ved Rye på Byneset og et større areal langs sørvestsiden av Byneshalvøya. I de tettbygde delene av byen (Sentrum, Lade og østover til Være) er en buffer mellom disse områdene og byggeområdene er stort sett sikret med formålet blå/grønnstruktur, og det er ingen nye utbyggingsområder lagt inn mot de verdifulle strandområdene (se s. 82-83 i planbeskrivelsen).</p> <p>På Byneset, som i utgangspunktet er et forholdsvis ubebygde jordbruks-, natur og kulturlandskap, finnes enkelte byggeområder - små boligklynger - som ligger innenfor 100-metersbeltet, og hvor forslag til ny KPA tillater nye byggetiltak. Dette er imidlertid eksisterende byggeområder i begrenset omfang, og samtlige er avsatt til byggesone 4 som kun tillater boligbebyggelse og kun i form av småhus for å begrense omfang og tetthet.</p> <p>Kommunedirektøren har vurdert det slik at en videre utvikling innenfor disse områdene i tråd med føringene for byggesone 4 og minimum 25 meter fra strandlinjen ikke utgjør en vesentlig trussel mot naturmangfold, friluftsliv, landskap, kulturmiljø eller andre allmenne interesser.</p> <p>Kommunedirektøren ønsker derfor ikke å legge ytterligere begrensninger på utviklingen innenfor disse områdene. Byggegrenser i gjeldende reguleringsplaner som legger ytterligere begrensninger på tomtene vil dessuten gjelde foran KPA.</p> <p>Kommunedirektøren har også i arbeidet med ny KPA gjort en gjennomgang av alle byggeområder innenfor 100-metersbeltet som verken er bebygd eller detaljregulert for utbygging. Som følge av dette er tre områder innenfor 100-metersbeltet foreslått tilbakeført til LNFR-formål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trolia, samlet 33,8 dekar - Hangerslettvegen 3,8 dekar - Nerhovsvegen 1,2 dekar <p>Som grunnlag for arbeidet med KPA og et eget påstartet prosjekt, hvor opphevelse av eldre reguleringsplaner skal vurderes, er det også gjort en grundig gjennomgang av gjeldende reguleringsplaner innenfor 100-metersbeltet. Det er foreløpig ikke gjort funn av planer som gir mulighet for ytterligere utbygging som ikke er i tråd med ønske om ivaretagelse av naturmangfold, friluftsliv, landskap, kulturmiljø eller andre allmenne interesser. Opphevelse av eldre planer vil bli videre vurdert i forbindelse med prosjektet som er påstartet.</p> <p>Statsforvalteren har vurdert at innsigelsen er løst ved at det er gjennomført vurderinger etter strandsoneretningslinjene.</p> <p>Vedtaket i bystyret 26.9.2024: Bystyrets tillegg til bestemmelsenes § 6.1 om at også tiltak som har til hensikt å reetablere historiske funksjoner kan tillates utenfor byggegrensen.</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Statsforvalteren anser som følge av tillegget ikke lenger innsigelsen som imøtekommet. Innsigelsen ble løst ved at ordlyden i bestemmelsen ble endret til å handle om tiltak med historisk verdi, ikke historiske funksjoner, samt at det ble satt som premiss at allmennheten skal sikres tilgang til tiltakene. Det ble også lagt til en retningslinje om hva som kan være sikre holdepunkter for historiske tiltak.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	imøtekommet
Eksisterende byggeområder i gjeldende KPA			

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
SF 25	<p>Med bakgrunn i skjerpede føringer for jordvernet, fremmes det innsigelse til forslag om utbygging både på Øvre Rotvoll trekanten, Øvre Rotvoll sør, Kruskajordet samt Askeladdevegen I og II (se nærmere vurdering i teksten).</p> <p>- Øvre Rotvoll trekanten</p>	<p>Tomta anses som svært egnet for samfunnsviktige funksjoner for Trondheim kommune. Kommunedirektøren vurderer tomta som nødvendig for å ivareta behov for bussdepot, kommunalteknisk anlegg og energistasjon/energianlegg. Området har en svært god beliggenhet for disse funksjonene. Det er ikke ønskelig å avsette tomta i sin helhet til bussdepot, men se på en sambruk med andre viktige anlegg som energistasjon for tungtrafikk, energianlegg og eventuelt også næringsbebyggelse.</p> <p>Statsforvalteren er av den oppfatning at dersom de berørte jordbruksarealene i østbyen skal være aktuelle til utbyggingsformål, må dette være på bakgrunn konkrete behov for viktige samfunnsfunksjoner, og det må ikke tas i bruk mer areal enn høyst nødvendig. De mener det er grunnlag for å ivareta store deler av trekanten til landbruksformål. Dette med tanke på at behovet for bussdepot per nå er 50 daa, og at hele Rotvoll-trekanten er om lag 136 daa. Arealbehovet til bydrift/kommunaltekniske anlegg og energistasjon er ikke beskrevet, men arealbehovet for en energistasjon er anslagsvis 1-4 daa, jf. IKAP-prosjektet energistasjoner i Trondheimsregionen.</p> <p>Kommunedirektøren har i etterkant også dokumentert arealbehovet for bydrift og kommunaltekniske anlegg, energistasjon og trafo. Det planlegges for god utnyttelse og bebyggelse i flere plan. Det åpnes ikke for generell næring innenfor området. Kommunedirektøren anbefaler å sette av Øvre Rotvoll trekanten til <i>Kombinert bebyggelse og anlegg</i>.</p> <p>Statsforvalteren opprettholder innsigelsen i sitt brev av 14.09.23, selv om muligheten for å ta i bruk arealene på Rotvolltrekanten til næring er tatt ut. De mener kommunen må se nærmere på hvordan de samfunnsmessige behovene kan løses, primært uten å bygge ned dyrkamark, alternativt hvilke(t) av områdene som kan løse dette behovet. De peker på at AtB sin prognose er 468 busser fram til 2039. Bussdepotet på Rotvolltrekanten er i mulighetsstudien planlagt for 235 busser, i to plan, og det er bl.a. satt av store arealer til ansattparkering. Det er usikkerhet knyttet til hvor stort areal som er nødvendig for en energistasjon. Generelt kan de derfor ikke se at det er søkt løsninger der inngrepet i jordressurser begrenses til et minimum.</p> <p>Etter ferdigstillingen av revidert forslag til sluttbehandling datert 15.09.23 har Kommunedirektøren etter dialog med både fylkeskommunen og Statsforvalteren kommet til enighet med dem om at ny KPA både skal sikre mulig etablering av bussdepot både på Rotvoll-trekanten og Presthusjordet, og samtidig sikre at arealet på disse stedene som ikke er nødvendig å ta i bruk til bussdepot eller andre samfunnsnyttige formål opprettholdes som jordbruksareal.</p> <p>To nye alternativer for disse arealene ble derfor hørt i den siste tillegghøringen våren 2024:</p> <p>- Alt. A: LNFR med båndlegging i påvente av detaljregulering til angitte samfunnsnyttige formål, areal som ikke reguleres til dette skal beholdes som LNFR (§ 30.3). Båndleggingen er i henhold til plan- og bygningsloven § 11-8 tidsbegrenset til fire år, men kan etter søknad til departementet forlenges med ytterligere fire år.</p> <p>- Alt. B: Formål for bebyggelse og anlegg, men kun etablering av bussdepot med tilhørende funksjoner tillates, og arealer som ikke er nødvendig for å løse dette skal tilbakeføres til LNFR (§ 24.7.4)</p> <p>I sin uttalelse til tillegghøringen (05.04.24) sier Statsforvalteren at alternativ A vil innebære at deres innsigelse til den samlede nedbyggingen av jordbruksareal i Østbyen vil være imøtekommet. Med alternativ B vil innsigelsen ikke være imøtekommet. Kommunedirektøren anbefaler i sitt forslag til sluttbehandling datert 07.05.24 alternativ A.</p> <p>Vedtaket i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til kombinert bebyggelse KB3, og med mulighet for næringsareal på resterende areal dersom det ikke er behov for hele arealet til kollektivanlegg, kommunaltekniske anlegg, energianlegg, energistasjon og/eller renovasjonsanlegg</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Statsforvalteren kan ikke akseptere at det åpnes for næringsareal. Innsigelsen ble ikke løst i meklingsmøte. Byggeområdet blir dermed 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.</p> <p>Vedtaket i bystyret 27.3.2025: Området ble vedtatt slik det ble vedtatt 26.9.2024, med stående innsigelse. Denne delen av planen har ikke rettskraft, og området er vist som hvitt i plankartet.</p>	<p>stående innsigelse</p>

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal meklings vedtak, 27.3.2025
	- Øvre Rotvoll sør	<p>Arealendringen innebærer omdisponering av matjord med høy kvalitet. Ved omdisponering må området må utnyttes godt, samtidig som det må tas hensyn til virkningene på kulturlandskapet.</p> <p>Det er underdekningen på idrettsareal i østbyen. En videre utbygging og fortetting av denne bydelen medfører et økende behov for denne typen arealer. Arealet ligger tett på eksisterende og planlagte boligfelt. Idrettsformål og grønnstruktur vil ivareta mål om folkehelse. Det er ikke ønskelig å flytte idrettsformålet til trekanttomta, da det ikke er ønskelig å trekke barn og unge inn i et område med bussdepot og andre kommunaltekniske anlegg. Idrettsbebyggelse kan etableres uten at det gir innsyn til Tunga fengsel.</p> <p>Kommunedirektøren vurderer det som nødvendig å ivareta Øvre Rotvoll sør til <i>framtidig idrettsanlegg og framtidig grønnstruktur</i>, Statsforvalteren opprettholder innsigelsen og forutsetter at dersom det skal tillates idrettsformål på Øvre Rotvoll sør må dette være basert på at man samtidig reduserer inngrepet på Rotvoll-trekanten betydelig.</p> <p>Vedtak i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til næringsformål.</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Statsforvalteren kan ikke akseptere at det åpnes for nedbygging av denne dyrkamarka, uansett formål. Innsigelsen ble ikke løst i meklingsmøtet. Byggeområdet blir dermed 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.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Området ble vedtatt slik det ble vedtatt 26.9.2024, med stående innsigelse. Denne delen av planen har ikke rettskraft, og området er vist som hvitt i plankartet.</p>	stående innsigelse
	STATENS VEGVESEN	<p>Det er gjort en konsekvensanalyse for å belyse temaene grundigere. Det er gjennomført mobilitetsberegninger etter ADV-modellen. Denne modellerer forventet kjørt kilometer fordelt på forskjellige typer kjøretøy i 2030 og 2050. Beregningene undersøker forskjellen mellom gjeldende KPA og høringsforslaget til ny KPA. Det har vært dialog med Statens vegvesen om dette, og rapport fra ADV-analysen er oversendt.</p> <p>Endelig rapport fra denne modelleringen er ikke ferdigstilt, og skal oversendes Statens vegvesen så snart den er klar.</p> <p>I brev av 13.09.23 skriver likevel Statens vegvesen at de fortsatt er bekymret for trafikktviklingen og -veksten i kommunen. De mener utredninger og rapporter problematiserer forventet vekst i trafikken, men ikke konkretiserer i tilstrekkelig grad hvordan man skal nå nullvekstmålene. De mener kommunen må se dette i sammenheng på en planmessig måte. Byvekstavtalen, Byutredningen og Mobilitetsstrategien må være sentrale i et slikt arbeid, og det må forankres i Plan- og bygningsloven. Det pekes på en tematisk kommunedelplan for mobilitet som et egnet hjelpemiddel.</p> <p>Statens vegvesen krever at følgende formulering må tas inn i bestemmelsene til ny KPA for å trekke innsigelsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det skal utarbeides en kommunedelplan for mobilitet som konkretiserer strategier og tiltak som må til for å nå de 9 målene som er nedfelt i siste utgave av Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023-2029. Arbeidet må legges til grunn Byutredningen fra 2016 og Mobilitetsstrategien fra 2022.</i> <p>Kommunedirektøren kan ikke se at dette kan være en bestemmelse i KPA. Bestemmelsen er ikke knyttet verken til konkrete områder eller tiltak.</p> <p>Kommunen har vedtatt Mobilitetsstrategi for Trondheim i 2022 som viser til mål, grep og handlingspunkter i tråd med det Statens vegvesen etterspør. I tillegg arbeider kommunen med en Samferdselsplan for Trondheim, som skal vise til grep som er nødvendig å gjennomføre for å nå kommunale mål og målene i byvekstavtalen. Statens vegvesen har vært inkludert i prosessen med å utarbeide Mobilitetsstrategien, og er også involvert i arbeidet med Samferdselsplanen. Selv om dette er ikke er kommunedelplaner og forankret i Plan- og bygningsloven anses disse planene å i tilstrekkelig grad å svare ut det som Statens vegvesen etterspør.</p> <p>Hvilke temaplaner og tematiske kommunedelplaner som kommunen skal utarbeide skal ikke avgjøres i KPA, men avgjøres i Kommunal planstrategi. Neste kommunale planstrategi skal behandles i 2024.</p> <p>Kommunedirektøren er ikke enig i at ny KPA skal inneholde bestemmelsen som Statens vegvesen krever for å trekke sin innsigelse.</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved at det tydeliggjøres i bestemmelsene hva som skal utredes i forbindelse med detaljreguleringsplaner, og at det 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 og i bestemmelsene § 13.4 og § 13.7.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal meklings ble vedtatt.</p>	imøtekommet
	BANE NOR		

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
BN 3	<p>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.</p>	<p>Bane NOR mener ovennevnte planbestemmelser i vesentlig grad vil kunne fordyre, vanskeliggjøre eller hindre vedlikehold, drift og fornyelse av jernbanen. Videre vil de kunne hindre gjennomføring av nødvendige risikoreducerende tiltak for å unngå skader på jernbanen.</p> <p>Kommunedirektøren har laget et tillegg til § 6.2 og § 12 som sier at <i>drift, vedlikehold og fornying av eksisterende teknisk infrastruktur, veg og bane kan tillates</i>. Drift, vedlikehold og fornying av jernbanen med tilhørende anlegg er ivaretatt med dette.</p> <p>I § 26.1 mener Kommunedirektøren at drift, vedlikehold og fornying av eksisterende anlegg ikke blir berørt. Dersom det skal bygges nye jernbaneanlegg må det reguleringsplan til, og det vil bli gjort en konkret vurdering i hver enkelt sak som kan føre til dette kan unntas.</p> <p>I brev av 18.04.23. bekrefter Bane NOR at foreslått endring i § 12.3 kan aksepteres, og at denne delen av innsigelsen er imøtekommet (forutsatt at Bane NOR kan vurdere innsigelse ved detaljplan, og det kan de).</p> <p>Bane NOR opprettholder innsigelsetil § 6.2 og § 26.1, på tross av de tilpasninger Kommunedirektøren har gjort for å ivareta nødvendig vedlikehold og utvikling av jernbanen.</p> <p>Dialog etter bystyrets vedtak 26.9.2024: Byplankontoret utarbeidet forslag til ny ordlyd i bestemmelsene § 6.2 og § 11.3 som skal ivareta «nødvendige tiltak for drift og vedlikehold av jernbanen». Forslaget ble avklart med byråd for byutvikling, og oversendt Bane NOR. Bane NOR aksepterte de foreslåtte endringene i brev 13.12.2024. Innsigelsen er med dette løst, og behovet for mekling er dermed ikke lengre til stede.</p> <p>Vedtatt i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	<p>imøtekommet</p>
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE			

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
FK 1	<p>Punkt 2: Det er foreslått bestemmelser i §§ 13.1.3, 13.1.6 og 13.5 med mål om bymessige gater og utforming for maksimalt 30 km/t i byggesone 1 og 2. Konsekvenser av dette er ikke tilstrekkelig utredet og fylkesutvalget frykter ny kategorisering og detaljerte bestemmelser for mange sentrale fylkesveger vil legge sterke begrensninger for fremkommeligheten i kollektivtrafikken. Planprogrammet som sier at hovedplan veg skal være grunnlag for endring av vegkategoriene, samt fylkesutvalgets vedtak om ønsket medvirkning i prosessene er ikke fulgt opp.</p> <p>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</p>	<p>Kommunedirektøren har som følge av innsigelsen initiert og avholdt jevnlig møter med fylkeskommunen. Som følge av dialogen har man sammen kommet frem til nødvendige endringer i forslaget bestemmelser (§13) og plankart som sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikken, uten at det går på bekostning av kommunens mål om å redusere biltrafikken og å skape attraktive sentrum, lokale sentrum og boområder.</p> <p>Kommunedirektøren har på bakgrunn av dette forespurt fylkeskommunen om å frafalle innsigelsen. Fylkeskommunen har ikke besvart kommunens forespørsel, men opprettholder innsigelsen i sin siste uttalelse, datert 17.04.24 (vedtak i fylkestinget 16.04.24):</p> <p>b) Fylkesutvalget opprettholder innsigelse til bestemmelse § 13.2 som fastsetter at all kryssing for fotgjengere skal være på bakkeplan bortsett fra på fjernveg, samt tilhørende temakart som viser hva som kategoriseres som fjernveg. Fylkeskommunen vurderer at tidligere innsigelse tilknyttet ny kategorisering av fylkesveger i bestemmelse og temakart ikke er imøtekommet.</p> <p>c) Fylkesutvalget opprettholder innsigelse inntil bestemmelse § 13.8 om sykkelnettet er endret i ordlyd eller fjernet.</p> <p>Det skrives i fylkeskommunens vedlagte notat til oversendt brev at bestemmelse §13.2 ikke er i tråd med det vi kom til enighet om i dialogen. Endringen som er foreslått som del av tilleggshøringen er kun en endring i ordlyden fra det utkastet som kommunen sendte over våren 2023. Hensikten med å endre ordlyden har vært å korte ned bestemmelsen.</p> <p>Det vises til at bestemmelse §13.8 om sykkelnett er endret etter førstegangshøring. Bestemmelsen har kun endret ordlyd og nummerering siden førstegangshøringen i november 2022. Hensikten med bestemmelsen er ikke å prioritere sykkel over buss, men at det skal være et gjennomgående tilbud for syklende i kryss, noe som er i tråd med Statens vegvesens prosjekt med å utarbeide en formingsveileder for hovedsykkellruter. Fylkeskommunen og kommunen har begge deltatt i dette arbeidet.</p> <p>Kommunedirektøren har etter jevnlig møter med fylkeskommunen før sommeren 2023 fått inntrykk av at konsekvensene av disse bestemmelsene og kategoriseringen av fjernveger var godt nok utredet, og at endringene som ble gjennomført som følge av dialogen var nok til imøtekomme fylkeskommunens innsigelse. Kommunen har flere ganger forespurt om forslagene til bestemmelser og kart kunne imøtekomme innsigelsen fra fylkeskommunen i brev datert 18.04.2023, 16.06.2023 og 08.10.2023. Kommunen har også sendt over fullstendig planmateriale inkludert bestemmelser og plankart i henvendelser datert 16.06.2023 og 08.10.2023. Fylkeskommunen har ikke respondert på brevene sendt 16.06.2023 og 08.10.2023 Det fremstår merkelig at fylkeskommunen derfor har valgt å kommentere dette nå, i en tilleggshøring hvor bestemmelsene i kapittel 13 kun har skiftet nummerering og ordlyd, og samtidig viser til at Trondheim kommune ikke har oversendt helhetlig materiale, når dette ikke stemmer.</p> <p>Bestemmelsene og samferdselslinjene i plankartet er krav som kommunedirektøren anser som sentrale for å lykkes med å skape en by som prioriterer gående, syklende og kollektivreisende. Kommunedirektøren vil derfor ikke imøtekomme innsigelsen ved å ta ut disse kravene.</p> <p>Meklingsmøte 18.12.2024: Innsigelsen ble løst ved endring i hvilke vegstrekninger som defineres som hovedveger. Det ble både lagt til og tatt ut hovedveglinjer i plankartet: Vegstrekninger <i>legges til</i> i plankartet som hovedveglinjer: - Brøttemsvegen (Tanem-Tulluan), fv 704 - Byåsveien, fv 6650 - Elgeseter gate (til Elgeseter bru), fv 6690 - Havnegata, fv 6692, - Haakon Vills gate-Lade allé-Jarleveien-Stiklestadvegen, fv 6668 - Jørgenvegen (Bromstadvegens forlengelse), fv 6664 - Kockhaugvegen, fv 950 Vegstrekninger som <i>tas ut</i> av plankartet som hovedveglinjer: - Ringvålvegen, fv 6654 - Tillerbruvegen, fv 6684</p> <p>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-Eidsvollsvegen-Festningsgata-Stadsingenior Dahls gate)</p> <p>Bestemmelse § 13.2: Innsigelsen ble løst ved at ordlyden i bestemmelsen ble endret. Kravet om utforming av gater for lav fart ble tatt ut. Andre avsnitt i bestemmelsen, om tilrettelegging for kryssing på gateplan for fotgjengere, ble endret fra bestemmelse (krav) til retningslinje.</p> <p>Bestemmelse § 13.8: Innsigelsen ble løst ved at andre setning i bestemmelsen ble endret fra bestemmelse (krav) til retningslinje.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	imøtekommet

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
FK 2	<p>Punkt 3: ... byutvikling. Fylkesutvalget forutsetter at arealer til nytt bussdepot sikres på Øvre Rotvoll (trekanten), på Presthusjordet på Ranheim, samt muligheter for en utvidelse av eksisterende bussdepot på Sandmoen. Fylkesutvalget fremmer dermed innsigelse til alternativ 1.1 med LNFR-område for Øvre Rotvoll (trekanten), med hjemmel i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p>Fylkeskommunen kan ikke fristille arealer på Sorgenfri for byutvikling før nytt bussdepot er etablert.</p>	<p>På Sandmoen er arealene som er aktuelle for utvidelse av bussdepot er avsatt til <i>næringsbebyggelse</i>, på lik linje med eksisterende bussdepot her.</p> <p>Areal til bussdepot både på Øvre Rotvoll Trekanten og Presthusjordene er gjennom prosessen med ny KPA foreslått sikret på ulike måter. Det har imidlertid blitt fremmet innsigelse til alle disse forslagene fra Statsforvalteren.</p> <p>Etter ferdigstillingen av revidert forslag til sluttbehandling datert 15.09.23 har Kommunedirektøren etter dialog med både fylkeskommunen og Statsforvalteren kommet til enighet med dem om at ny KPA både skal sikre mulig etablering av bussdepot både på Rotvoll-trekanten og Presthusjordet, og samtidig sikre at arealet på disse stedene som ikke er nødvendig å ta i bruk til bussdepot eller andre samfunnsnyttige formål opprettholdes som jordbruksareal.</p> <p>To nye alternativer for disse arealene ble derfor hørt i den siste tillegghøringen våren 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alt. A: LNFR med båndlegging i påvente av detaljregulering til angitte samfunnsnyttige formål, areal som ikke reguleres til dette skal beholdes som LNFR (§ 30.3). Båndleggingen er i henhold til plan- og bygningsloven § 11-8 tidsbegrenset til fire år, men kan etter søknad til departementet forlenges med ytterligere fire år. - Alt. B: Formål for bebyggelse og anlegg, men kun etablering av bussdepot med tilhørende funksjoner tillates, og arealer som ikke er nødvendig for å løse dette skal tilbakeføres til LNFR (§ 24.7.4) <p>I sin uttalelse til tillegghøringen (05.04.24) sier Fylkeskommunen at både alternativ A og B vil innebære at deres innsigelse angående sikring av areal til bussdepot både på Øvre Rotvoll Trekanten og Presthusjordene vil være imøtekommet. Kommuendirektøren anbefaler i sitt forslag til sluttbehandling datert 07.05.24 alternativ A.</p> <p>Fylkeskommunen skrev imidlertid i brev av 04.07.23 at de ikke vil trekke innsigelsene før det også er tatt inn rekkefølgekrav i KPA som sikrer at Sorgenfri ikke kan fristilles for byutvikling før nytt bussdepot er etablert. Dette er et nytt vilkår som ikke inngikk i opprinnelig innsigelse. Kommunedirektøren mener dette dermed ikke er en gyldig del av innsigelsen. Det er heller ikke ønskelig å imøtekommet dette kravet, da et slikt rekkefølgekrav anses å kunne binde opp arealene på Sorgenfri "til evig tid", og viser til at kommunen i ny KPA har sikret erstatningsarealer for bussdepotet på Sorgenfri for å frigjøre området for byutvikling. Det er heller ikke foreslått endringer for Sorgenfri i ny KPA, da området også fra før er avsatt til sentrumsformål. Fylkeskommunen opprettholder denne delen av innsigelsen i sin siste uttalelse, datert 17.04.24 (vedtak i fylkestinget 16.04.24).</p> <p>Vedtak i Bystyret 26.9.2024: Presthusjordet ble avsatt til rent LNFR-formål, det vil si uten båndlegging i påvente av detaljregulering til angitte samfunnsnyttige formål.</p> <p>Lokal mekling 18.12.2024: Presthusjordet: Fylkeskommunen aksepterer ikke at det kun åpnes for etablering av bussdepot på Øvre Rotvoll og ikke på Presthusjordet. Innsigelsen ble ikke løst i meklingsmøtet. Presthusjordet blir dermed unntatt rettskraft og vist som hvitt felt i plankartet, inntil det er tatt en avgjørelse hos Kommunal- og distriktsdepartementet om arealbruken.</p> <p>Sorgenfri: Fylkeskommunen aksepterer ikke at arealer på Sorgenfri kan fristilles for byutvikling før nytt bussdepot er etablert. Det ble i meklingsmøtet enighet om å sette meklingen på vent for å se nærmere på forslag om en båndleggingssone på Sorgenfri for å imøtekomme innsigelsen. 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 muligjort i arealdelen. 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 kollektivianlegg er satt i drift. Det ble dermed ikke oppnådd enighet om Sorgenfri, og områdene 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.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Sorgenfri ble vedtatt slik det ble vedtatt 26.9.2024, med stående innsigelse. Denne delen av planen har ikke rettskraft, og området er vist som hvitt i plankartet.</p>	<p>stående innsigelse</p>
		NYE INNSIGELSER TIL TILLEGGSHØRINGEN JULI/AUGUST 2023	
	STATSFORVALTEREN		
SF 4	<p>Med til RPR-BU samt veileder om systematisk folkehelsearbeid fremmes det innsigelse til område 924 Berg Prestegård.</p>	<p>Kommunedirektøren viderefører anbefalingen fra 08.05.23, området beholdes som blå/grønnstruktur.</p> <p>Vedtak i Bystyret 26.9.2024: Mer av området ble avsatt til byggesone 2, og innsigelsen var dermed ikke lenger løst.</p> <p>Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved at kommunen aksepterte å endre arealet fra byggesone 2 til formålet blå/grønnstruktur.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	<p>imøtekommet</p>

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
SF 9	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.	Gjelder den delen av foreslått område KB5 som ligger over kartlagte friluftslivsverdier og grønnsstruktur. Kommunedirektøren viderefører anbefalingen fra 08.05.23, at området avsettes til eksisterende næring og noe blå/grønnsstruktur. Vedtak i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til kombinert byggeformål med samme avgrensning som i høringa, noe som medførte stående innsigelse. Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved at avgrensningen av byggeområdet innskrenkes mot nordøst, og arealet som avsettes til blå/grønnsstruktur får samme utstrekning som i KPA fra 2012. Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.	imøtekommet
SF 11	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	Kommunedirektøren viderefører anbefaling fra 08.05.23, avsetter arealet til LNFR. Vedtak i bystyret 26.9.2024: Ranheimsvegen 305 ble avsatt til byggesone 4, og dette medførte stående innsigelse. Meklingsmøte 13.12.2024: Statsforvalteren trakk innsigelsen, og byggesone 4 beholdes slik den ble vedtatt. 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. Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.	trukket
NYE INNSIGELSER TIL TILLEGGSHØRINGEN FEBRUAR-APRIL 2024			
STATSFORVALTEREN			
SF 16	Punkt 18: Endring i arealformål - Eklestrøen, Dragvoll, Presthus og Øvre Rotvoll Universitetsområdet på Dragvoll (956) : Det fremmer innsigelse til nedbygging av fulldyrka jord innenfor planområdet med bakgrunn i jordlovens § 9 og skjerpet jordvern .	Kommunedirektøren viderefører anbefalingen fra 15.09.23, og området beholdes som byggesone 3. Vedtak i bystyret 26.9.2024: Dragvoll ble avsatt til næringsbebyggelse, og dette medførte stående innsigelse. Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved at avgrensningen av næringsformålet innskrenkes mot nordøst, og arealet som her er matjord avsettes til LNFR. Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.	imøtekommet
SF 17	Punkt 30: Ny byggesone 2 på Brøsetekra Med bakgrunn i folkehelse og barn og unges interesser, så fremmes det innsigelse til at området settes av til byggesone 2.	Kommunedirektøren viderefører anbefalingen fra 15.09.23, og området beholdes som byggesone 3. Vedtak i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til byggesone 2, og dette medførte stående innsigelse. Meklingsmøte 13.12.2024: Innsigelsen ble løst ved at kommunen aksepterte å endre arealet fra byggesone 2 til byggesone 3. Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.	imøtekommet
STATENS VEGVESEN			

	INNSIGELSE	Oppfølging og kommentar	Status etter lokal mekling ved bystyrevedtak, 27.3.2025
	<p>Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, og ut fra sektoransvaret for vegtrafikk og vegtransport; jf. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fremmes det innsigelse mot kommuneplanens arealdel for Trondheim kommune da det mangler en 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.</p>	<p>Oppretteholder innsigelsen av 20.12.2022 (se til venstre) "For tillegghøringen gjelder innsigelsen spesielt følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 102 – Okstadøya • 135 – Bjøra • 120 – Hermo • Tanemsbruvegen 10-14 (Sentrumsutvikling Klæbu) • Eklestrøen • Ny byggesone 2 på Tanemsflata • 90 – Tesliåsen • Buengvegen 1A • Fossbakken 9 – Olderdalen • Ny byggesone 2 på Granås Øst • Nytt næringsareal på Flakk • Nytt næringsareal på Myrsundet • Nyhavna, alternativ A <p>Kommundirektøren imøtekommer innsigelsen delvis ved å ikke ta inn ovennevnte områder som byggeformål eller andre formål som vist i høringa våren 2024. Dette med unntak av ny byggesone 2 på Tanemsbruvegen, og Kommunedirektøren oppfatter derfor at denne endringen har en stående innsigelse.</p> <p>Meklingsmøte 18.12.2024: Denne innsigelsen ble i meklingsmøtet trukket av Statens vegvesen. Dette som følge av enigheten angående den generelle innsigelsen om manglende trafikkanalyse, som medførte at det tydeliggjøres i bestemmelsene hva som skal utredes i forbindelse med detaljreguleringsplaner, og at det planbeskrivelsen til KPA utdypes hva den nye bestemmelsen innebærer, og hva som skal sikres av utredninger i reguleringsplaner.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	<p>trukket (Tanemsbruvegen)</p>
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE (fylkestinget 99/24)			
FK	<p>som fylkesvegeier innsigelse til 4a) Nye næringsområder i Tulluan og Vassfjellet: 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. Fylkesutvalget understreker at dette må skje i samråd med fylkeskommunen som vegeier. Det kan ikke påregnes at nødvendige utbedringer som følge av arealendringene blir bekostet av fylkeskommunen.</p>	<p>Kommunedirektøren viderefører i hovedsak anbefalingen fra 15.09.23. Av de nye næringsområdene som ble sendt på tillegghøring anbefaler Kommunedirektøren kun to, nummer 959 Tjønnyra og nr 963 Grustak Tulluan. I tillegg anbefales et eksisterende næringsområde tatt ut, område 607 Tullusmyra N.</p> <p>I sum gir dette like mye næringsareal tilknyttet fv.704 og fv.6702 (Vassfjellvegen) som tidligere anbefalt forslag fra Kommunedirektøren, som ikke fikk innsigelse. Kommunedirektøren mener derfor at denne innsigelsen bør vurderes som imøtekommet dersom Kommunedirektørens anbefaling vedtas, men har ikke fått dette formelt bekreftet per 07.05.24.</p> <p>Meklingsmøte 18.12.2024: Innsigelsen ble 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.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	<p>imøtekommet</p>
FK	<p>som fylkesvegeier innsigelse til: 4c) Endring fra idrettsformål til næringsformål ved Øvre Rotvoll: Innsigelse inntil det tas inn rekkefølgekrav om at Brundalsforbindelsen må være etablert før næringsareal kan etableres på Øvre Rotvoll.</p>	<p>Kommunedirektøren viderefører anbefalingen fra 15.09.23, området beholdes til formålene idrettsanlegg og grønnstruktur.</p> <p>Vedtak i bystyret 26.9.2024: Området ble avsatt til næringsformål noe som medførte stående innsigelse.</p> <p>Meklingsmøte 18.12.2024: Fylkeskommunen mener et overordnet rekkefølgekrav vil gi bedre forutsigbarhet for alle parter, men ser at kravet kan videreføres til neste plannivå. Fylkeskommunen trakk derfor innsigelsen, og næringsformålet beholdes slik det ble vedtatt av bystyret. NB: Arealet har per 5.2.2025 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.</p> <p>Vedtak i bystyret 27.3.2025: Forslag til løsning i lokal mekling ble vedtatt.</p>	<p>trukket</p>





TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Vedtatt
27.mars 2025



Foto: Trondheim kommune