

## Saksframlegg

---

### OMRÅDEPLAN FOR SLUPPENVEGEN 5-25

### SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 05/19459-64

---

Saksbehandler: Anne Torres Mollan

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

#### **Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar forslag til områdeplan for Sluppenvegen 5-25 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket ARC arkitekter AS datert 24.6.2010, sist endret 29.4.2011 med bestemmelser senest datert 29.4.2011.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Sammendrag

Reguleringsplan for Sluppenvegen 5-25 fremmes med bakgrunn i at grunneier, Kjeldsberg Sluppen ANS, ønsker å bygge ut og omforme vestre deler av Sluppen fra industripark til en kompakt kontorby. Planen fremmes av rådmannen som områdeplan fordi en forventer en lang utbyggingshorisont og det er ønskelig med et samlet grep om utviklingen. Planen legger til grunn at kommunen arbeider videre med å realisere gjenåpning av Fredlybekken, og foreslår et sammenhengende grøntdrag langs denne, hvor man også plasserer hovedsykkelruten.

Kjernen i reguleringsspørsmålet er omfanget av kontorutbygging i forhold til hvilke virkemidler planen skal inneholde for å sikre en god reisemiddelfordeling og tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. Rådmannen mener planen legger til rette for en god langsiktig byutvikling som vil bidra til å styrke arbeidsplasslokalisering i korridoren fra Sluppen og inn mot Elgeseter. Dette er et viktig område for teknologibedrifter, og er del av en langsiktig strategi for "Teknologibuen" fra St. Olav, via Gløshaugen og Sintef-områdene sør for NTNU.

Ved 1. gangs behandling av planforslaget vedtok bygningsrådet å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn med følgende føringer for videre planbehandling:

- 1. Det skal ikke legges opp til en strengere parkeringsdekning for Sluppenvegen 5-25 enn hva gjeldende parkeringsnorm i kommuneplanens arealdel åpner for.*
- 2. Det skal ikke nedlegges byggeforbud i planens byggeområder i påvente av etablering av nye bussholdeplasser langs Holtermannsvegen og planfri kryssing av Holtermannsvegen.*
- 3. Det bes i høringen vurderes om det er tilstrekkelig for Sluppenvegen 5-25 at det stilles krav om midlertidige tiltak for å bedre trafiksikkerheten ved fotgjengerkryssingen i Bratsbergvegen, i kombinasjon med redusert hastighet langs Bratsbergvegen.*

Punkt 1 og 2 medførte innsigelser fra Fylkesmannen og var på tvers av tidligere vedtatte retningslinjer for Miljøpakken. I arbeidet med planen til sluttbehandling er det lagt vekt på å få ønsker fra utbyggere, føringer fra bygningsrådet og krav fra fylkesmannen til å møtes, for å få en smidig saksgang videre. Forhandlinger om utbyggings- og finansieringsavtaler er påbegynt, slik at gjennomføringen av samferdselstiltakene planforslaget utløser skal være mer konkret og oversiktlig.

Planforslaget er endret for å kunne gjennomføre utbyggingsplanene uten innsigelser fra Fylkesmannen, og grunneier er også enig i planforslaget slik det nå foreligger. Avklaring av hvorvidt vilkår for egegodkjenning trekkes, vil foreligge før bystyrebehandling.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

## Bakgrunn

Planarbeidet ble startet opp i juni 2005 som en privat reguleringsplan. Planen er et utviklingsarbeid som naturlig tar tid, samtidig har framdriften vært påvirket av behovet for geotekniske utredninger, skiftninger i eiendomsmarkedet og tilgrensende prosjekt, bl.a. Fredlybekken og E6-Sluppen bru.

Rådmannen fremmer planen på vegne av kommunen etter at tiltakshaver/grunneier og administrasjonen ble enige om at det var mest hensiktsmessig å fremme saken som en områdeplan på bakgrunn av lang utbyggingshorisont. Formålet med planen er å legge til rette for en stegvis utbygging av inntil 124.000 m<sup>2</sup> kontor- og næringsareal. Planen ivaretar også mulighet for opparbeidelse av infrastruktur knyttet til Saksfremlegg - arkivsak 05/19459-33 (188042/10)

Trondheim kommune

fremtidig vegsystem og gjenåpning av Fredlybekken. Planens hovedgrep er en kompakt kontor- og næringsbebyggelse organisert i en tradisjonell kvartalsstruktur i sentrale og søndre deler av planområdet.

Planforslag ble levert av tiltakshavers konsulent 25.06.10, komplettering er foretatt fram til begynnelsen av april 2011. Planforslaget er utarbeidet av ARC Arkitekter AS i samråd med Trondheim kommune og tiltakshaver Kjeldsberg Sluppen ANS. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 21.12.2010.

Planområdet omfatter disse eiendommene:

- gnr. 73/1 – eid av Trondheim kommune
- gnr. 73/77 – eid av Statsbygg
- gnr. 73/79,90,114,120 – eid av Sluppen Eiendom AS
- gnr. 73/91 – eid av Sluppenveien 3 Hjemmel AS
- gnr. 73/92,93,118 – eid av Kjeldsberg Sluppen ANS
- gnr. 73/209 – eid av Statens vegvesen Sør-Trøndelag

### **Tidligere vedtak og planpremisser**

Det vises til bygningsrådets vedtak i sak 133/10 i møte 21.12.2010. Saksprotokoll er vedlagt som vedlegg 3.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Det er utarbeidet ROS-analyse for planen, og den består av følgende temaer:

1. Økte avfallsmengder
2. Brann og brannrelaterte ulykker
3. Eksplosjonsfare og langtidseksposering av giftig gass fra avfallsdeponi
4. Forurenset grunn
5. Forurensing av drikkevann
6. Kvikkleireras
7. Stein- og løsmasseras som følge av ekstrem nedbør
8. Flom og oversvømmelser ved kraftig nedbør
9. Støy
10. Luftforurensing
11. Svekket jordvern
12. Nedbygging og oppsplitting av grønne områder
13. Transport av farlig gods på E6

### **Planprogram**

Planprogram for Sluppen kunnskapspark ble vedtatt i bygningsrådet 29.7.2008.

Utredning av konsekvenser skulle omfatte: grunnforhold, trafikk, støy- og luftforurensing, friluftsliv og tilgang til uteområder, dyre- og planteliv/biologisk mangfold, bylandskap og hovedgrep, klima/ lokalklima, arbeidsplasser og næringsliv, befolkning og servicetilbud, beredskap og ulykkesrisiko, vannressurser/Fredlybekken, gjennomføring og konsekvenser i anleggsperioden.

### **Beskrivelse og vurdering av alternativer**

I planprogrammet var det stilt krav om utredning av alternativ med åpen/lukket Fredlybekk, og med/uten høyhus.

Spørsmålet om åpning av Fredlybekken er utredet separat av kommunen, hvor en har konkludert med å arbeide videre med åpning av bekken. Alternativene med eller uten høyhus er utredet på lokalt nivå, men ikke på områdenivå. Av hensyn til framdriften i saken velger man å legge fram saken til sluttbehandling uten avklaring vedrørende høyhus, og forutsetter at delfelt F/K/T1 reguleres i detaljplan senere, hvor spørsmålet om høyhus avklares. Det er til sluttbehandlingen utredet hvordan bruksarealet tillatt i planforslaget kan fordeles både ved etablering av bebyggelse i F/K/T1 med 20 etasjer (tårnhus) og med 9 etasjer.

#### Avvik fra overordnede planer og vedtak:

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2007-2018 avsatt som ervervsområde. I ervervsområder inngår alle typer næringsvirksomhet. Planforslaget vurderes å være i tråd med kommuneplanens arealdel med følgende unntak:

#### *Tomteutnytting:*

- Retningslinjene 2.4.8: I rene virksomhetsområder legges til grunn at utbyggingstettheten bør være mellom 120 %-140 % avhengig av avstand til hovedkollektivårer. Det foreslås her minimum 160% og maksimum 180% tomteutnyttelse.

#### *Lokalisering:*

- Retningslinje 2.4.9: Arbeids- og/eller besøkintensive virksomheter skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet (..) primært innenfor "kollektivbuen", definert som områdene innenfor en avstand på 400 meter fra busskorridorene fra Midtbyen og ut til henholdsvis Leangen, Sluppen og Ila, samt Marienborg.

I Miljøpakke for transport, vedtatt av bystyret 24.4.2008, er målsettingen ytterligere konkretisert ved at 60 % av tilveksten i arbeidsplasser skal komme innenfor kollektivbuen, mens avgrensningen er definert som områder innenfor 600 meter fra hovedkollektivårens holdeplasser med innbyrdes avstand kortere enn 500 meter. I avtale om belønningstilskudd mellom Samferdselsdepartementet og Trondheimsregionen er målsettingen fastsatt som ett av tiltakene for Trondheim kommune.

#### Parkeringsrestriksjoner:

- Bestemmelse § 7.1 Parkeringskrav, legger føringer for maks 1 p-plass per 100 m<sup>2</sup> kontorareal. Planforslaget innebærer en stegvis nedbygging av parkeringsdekningen fra 2,1 til ca 0,9, tilsvarende dagens 790 parkeringsplasser, til framtidig maksimalt 990. Parkeringsdekningen vil dermed ikke til enhver tid være i henhold til gjeldende parkeringsnorm.

### **Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

Mer utfyllende beskrivelse av eksisterende forhold kan leses i saksframstillingen til 1. gangs behandling.

### **Beliggenhet og avgrensning**

Planområdet ligger på Sluppen, ved krysset hvor E6 deles opp i hovedinnfartsåren til Trondheim by og omkjøringsvegen. Planområdet avgrenses av omkjøringsveien i nord og vest, Sluppenveien i syd og tomtegrensene til tilstøtende næringsområde i øst. Planområdet omfatter tilsammen 84 dekar.

### **Dagens bebyggelsesstruktur, arealbruk, bygninger**

Bebyggelsen ligger i hovedsak fritt innenfor den enkelte eiendom og forholder seg i liten grad til byggelinjer og struktur forøvrig. Planområdet brukes i dag til kontor- og industriformål. I dag har området en bygningsmasse på anslagsvis 24.350 m<sup>2</sup> BRA, med omlag ca 600 arbeidsplasser. Det er oppført 3 nye bygg for lager/kontor på eiendommene etter søknad om dispensasjon fra gjeldende bebyggelsesplan. Ved

Trondheim kommune

siste søknad om dispensasjon ble det stilt krav om at det skulle utarbeides ny reguleringsplan som omfattet alle de tre eiendommene.

Gjeldende reguleringsplan for området er R0053AE "Sluppenveien 11 og Bratsbergvegen 5" med bestemmelser datert 26.04.74. Planen ble revidert i 1993 for å øke utnyttelsen, maks utnyttelse etter endring er TU=55 %. For del av området til Trondheim Energi gjelder R0053N vedtatt 31.01.63.

### **Tilstøtende arealers arealbruk**

I nord ligger næringsområdet til Siemens på Tempe, som omfatter kontor og næringsbebyggelse. I øst ligger et næringsområde som blant annet inneholder Din Bil as og Shell bensinstasjon. I sør ligger et større næringsområde som inneholder hovedkontor for Trondheim Energi og kontor-/ lagerbebyggelse, deriblant Postens hovedsentral i Trondheim.

### **Områdestabilitet og kvikkleiresoner**

Planområdet ligger nedstrøms kvikkleiresone 194 Hoeggen og rett ved og delvis rett innenfor kvikkleiresone 228 Nidarvoll. Gjennomførte utredninger viser at det ikke er fare for at området vil bli berørt av kvikkleireskred. Grunnforholdene innenfor planområdet består av vekslende lag av leiravsetninger, det er ikke påvist sammenhengende og/eller betydelige lag av kvikkleire som har vesentlige konsekvenser for grunnstabiliteten.

### **Sjøpelfylling**

Deler av planområdet ligger på en nedlagt kommunal sjøpelfylling som strekker seg fra planområdets vestre avgrensning og østover til området under Nidarvoll skole. Fysiske grunnundersøkelser viser at gjennomsnittsverdiene for masser utenfor deponiet holder seg godt innenfor grenseverdiene. Massene i deponiet inneholder miljøgifter i konsentrasjoner over SFTs normverdier. I forskrift stilles det krav om tiltaksplan som skal godkjennes av kommunen før utbygging kan iverksettes. Tiltaksplanen følger rapporten.

### **Tilgjengelighet, adkomst og parkering**

Planområdet ligger inntil E6 og har svært god tilgjengelighet fra overordnet vegsystem. Det er i dag en avkjørsel til hver av tomtene i planområdet fra Sluppenvegen, totalt 3 avkjørsler. Området er også tilknyttet "Siemens-Nord" med en intern vegforbindelse gjennom kulvert/undergang under E6.

Sluppenvegen hadde en trafikkmengde på ca 6300 ÅDT i 2007. Kapasitetsberegning viser at det ikke er vesentlige problemer med trafikkavvikling i Sluppenvegen eller ved trafikk fra avkjørsel i de to aktuelle kryssene til planområdet.

Planområdet har i dag samlet sett en parkeringsdekning på 2,1 biler pr. 100 m<sup>2</sup> kontor- og næringsbebyggelse. Det er totalt 763 parkeringsplasser i planområdet.

Vegnettet for myke trafikanter er mangelfullt både i og utenfor planområdet. De interne vegene mangler sammenhengende gangsoner. Det mangler fortau på deler av Sluppenvegens nordside.

### **Kollektivtilbud**

Planområdet grenser til E6 som er en hovedkollektivåre med mer enn 12 avganger i timen. Det er noe lang gangavstand til holdeplassene langs E6. Det tar opptil 10 minutter å nå planområdet fra holdeplassene på vestsiden av E6.

Det er holdeplasser langs Sluppenvegen med nær tilknytning til planområdet, men frekvens og rutetilbud er svært begrenset. I Bratsbergvegen er det et noe bedre rutetilbud fra holdeplass som ligger ca 300-400 meter fra planområdet.

Saksfremlegg - arkivsak 05/19459-33 (188042/10)

Trondheim kommune

### **Støy- og luftforurensning fra trafikk**

Området er svært utsatt for støy og luftforurensning fra trafikk på E6 og Sluppenvegen.

#### **Teknisk infrastruktur**

Det er i dag begrensede eller ingen muligheter for uttak av strøm i området.

Hovedledning for fjernvarme går gjennom planområdet. Bebyggelsen i planområdet er tilkoblet fjernvarme. Fjernvarmenettet har kapasitet i forhold til fremtidig utbygging.

Sluppenområdet forsynes fra kommunal vannledning i Sluppenvegen. Vannforsyningen til planområdet er ikke tilstrekkelig mht. brannslukking.

Det ligger avløps- og overvannskulvert under fyllingen i bunnen av Fredlydalen. Kulverten leder overvann og spillvann til pumpestasjonen ved Nidelven. Ved mye nedbør eller snøsmelting klarer ikke pumpestasjonen å ta unna de store vannmengdene og uførtynnet kloakk sendes ut i Nidelven. Avløpssystemet har derfor ikke mer kapasitet og det er ønskelig å avlaste avløpssystemet gjennom å skille det rene overvannet fra spillvannet ved Nardo.

### **Samråds- og medvirkningsprosess**

Det har vært avholdt to samrådsmøter i løpet av planprosessen hvor berørte statlige, regionale og kommunale myndigheter, samt berørte grunneiere var invitert, 25. januar 2006 og 15. januar 2010.

Det ble avholdt et offentlig informasjonsmøte den 26. januar 2010 hvor alle grunneiere i Sluppenområdet sammen med næringsforeningen var spesielt inviterte. Det har vært avholdt møter med tilstøtende grunneiere utenfor planområdet, FG Eiendom og Trondos. Vedtatt planprogram har vært publisert på forslagsstillers nettsider, [www.arcarkitekter.no](http://www.arcarkitekter.no), siden 08. januar 2010.

Det har etter offentlig høring vært avholdt et møte med Fylkesmannen 12. april 2011 for å diskutere innkomne innsigelser og vilkår om egengodkjenning.

### **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

Innspill som kom til planforslaget før første gangs behandling er behandlet i saksframlegget til offentlig ettersyn.

### **Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn**

*Sør Trøndelag fylkeskommune, 4.1.2011*

Sør Trøndelag fylkeskommune er positive til hovedtrekkene i planforslaget, men påpeker at det bør legges opp til et kollektivknutepunkt i eller i nærheten av området. Et slikt kollektivknutepunkt bør gi en enkel og bekvem omstigning mellom Holtermannsvegen og E6/omkjøringsvegen. Denne omstigningsmuligheten er så viktig for det generelle kollektivtilbudet at det bør gis en høy prioritet.

#### *Kommentar:*

En egen reguleringsplan vil finne løsninger for kollektivknutepunkt med omstigning langs Holtermannsvegen. Planforslaget tar på nytt inn rekkefølgekravet om etablering av bussholdeplass før full utbygging i planforslaget. Reguleringsbestemmelsen gjeninntas men justeres slik at plasseringen av bussholdeplassen kan avgjøres i annen reguleringsplan. Rekkefølgekravet gjelder bare bussholdeplass-funksjonen i et eventuelt kollektivknutepunkt, som også kan løse omstigning mellom flere bussruter.

*Statens vegvesen, region midt, Tor-Erik Jule Lian, 26.1.2011*

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at trafikksikkerhetstiltak som opphøyde gangfelt og redusert hastighet i Bratsbergvegen (fv 885) ikke kan hjemles gjennom reguleringsbestemmelsene, men må behandles og hjemles med forankring i vegtrafikklovgivningen. Vegvesenet er ikke gjort kjent med at tiltakene er diskutert, vurdert eller akseptert av Statens vegvesen. Foreslåtte tiltak må tas ut av reguleringsbestemmelsenes § 8-10. Hvis trafikksikkerhetstiltak i Bratsbergvegen skal tas inn som et rekkefølgekrav, må det i bestemmelsene spesifiseres at løsningsvalg skal skje i samråd med Statens vegvesen.

*Kommentar:*

Det er tatt inn i bestemmelse at løsning skal skje i samråd med Statens Vegvesen.

*Barnas representant v/Rune Sandmark, 27.1.2011*

Barnas representant mener det bør legges til rette for planfri kryssing av Bratsbergvegen. Etablering av grøntdrag/lekeareal må ikke opparbeides slik at de kommer i konflikt med trafikk og/eller miljøfarlige hendelser/situasjoner. Dette må utredes i tilstrekkelig grad.

*Kommentar:*

Planfri kryssing i Bratsbergvegen kan tas med i framtidige planforslag i mer nærliggende arealer. Tiltak i dette planarbeidet begrenses til opphøyd gangfelt og mulig redusert hastighet. Bestemmelse medtatt med krav om utredning i forhold til avgass fra deponerte masser ved etablering av uteoppholdsareal.

*Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 2.2.2011*

Fylkesmannen er i all hovedsak positiv til intensjonene med mottatte planforslag og at etablering av en kompakt kontorby i dette området vil kunne bidra i riktig retning i forhold til målsetningene for en langsiktig byutvikling for området.

1. Fylkesmannen henviser til kommuneplanens retningslinjer om at arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i område med god tilgjengelighet primært innenfor "kollektivbuen".

Fylkesmannen mener derfor at det må tas inn et rekkefølgekrav om at bussholdeplass langs Holtermannsvegen, planfri kryssing over Holtermannsvegen og gangveg til planområdet må være etablert før første nybygg innenfor planområdet kan tas i bruk. Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil en slik rekkefølgebestemmelse er tatt inn.

2. Det henvises i bestemmelsene om utforming av støyskjerming etter prinsipper beskrevet i støyrapport. Siden det skisseres mange ulike prinsipper, bør det tydeliggjøres hvilke prinsipper som skal følges og Fylkesmannen anbefaler at bestemmelsene endres til "at støyskjerm og voll skal etableres etter prinsipper beskrevet i kart E3 og E4 i støyrapport utført av MultiConsult, datert 29.04.2010.

3. Fylkesmannen mener at tiltaksplanen for forurensning i grunnen må oppdateres slik at den samsvarer med kravene som stilles i TA 2553/2009. For å sikre dette mener Fylkesmannen at det må tas inn bestemmelser som sikrer at tiltaksplanen oppdateres, og at det etter ferdigstilling av området dokumenteres at tilstandsklassene i ikke bebygde områder tilfredsstiler kravene i TA 2553/2009. Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil dette er sikret.

4. Parkeringsrestriksjonen er et sentralt virkemiddel for å styre reisemiddelfordelingen. Fylkesmannen mener at den omfattende utbyggingen av kontorarbeidsplasser, samt den økte kollektivdekningen bidrar til at kontorområdet på Sluppen må behandles som den indre bysone. Fylkesmannen har derfor innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelser som sikrer at parkeringsnorm for indre sone ligger til grunn for utbyggingen.

5. Biloppstillingsplasser skal lokaliseres hovedsakelig i parkeringskjellere i ny bebyggelse og langs ytre servicegate. Fylkesmannen viser til Trondheim kommunes egne parkeringskrav, hvor det står at det

ved utbygging til kontorformål, herunder undervisning og forskning, kan maksimalt inntil 15% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Fylkesmannen mener at denne formuleringen må tas inn i reguleringsbestemmelsene, og har innsigelse til planen inntil dette er gjort.

6. Fylkesmannen mener at det er viktig å sikre at intensjonene om høy utnyttelse i sentrale strøk, og forutsetter at føringer fra kommuneplanen blir videreført i reguleringsplanene. Fylkesmannen har derfor innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse om minimumsutnyttelse som er i henhold til kommunens egne retningslinjer.

*Kommentar:*

1. Rekkefølgekrav om gangadkomst på mindre enn 600 m til bussholdeplass er tatt inn i reguleringsbestemmelse §8.9, men kreves ikke før det samlede utbygde arealet overstiger 62.000 m<sup>2</sup> BRA innenfor planområdet, og før brukstillatelse for bygninger i felt F/K/T1 og F/K/T6.
2. For å unngå henvisning til en konsulentrapport i bestemmelsene endres bestemmelsen slik at den henviser til hvilken støyverdi som skal oppnås i hvilke områder, og at dette skal dokumenteres.
3. Anbefalt formulering fra Fylkesmannen er tatt inn i bestemmelsene.
4. Parkeringsrestriksjonen for indre bysone tilsvarer 930 parkeringsplasser ved full utnyttelse, mens midtre sone tilsvarer 1240 parkeringsplasser. Det er foreslått innført en reguleringsbestemmelse som begrenser parkeringsdekningen til maksimalt 990 parkeringsplasser ved full utnyttelse. Se avsnitt om parkering i virkninger av planforslaget.
5. Reguleringsbestemmelse vedrørende parkering på terrengnivå er medtatt, og merknaden tatt til følge.
6. Reguleringsbestemmelse om minimumsutnyttelse på 160 m<sup>2</sup> BRA er medtatt, og merknaden tatt til følge.

*Norges vassdrags- og energidirektorat, 4.2.2011*

Norges vassdrags- og energidirektorat er i utgangspunktet positiv til en åpning av Fredlybekken og ber om at detaljerte planer for åpning av bekken sendes oss for vurdering i forhold til vannressursloven § 8.

*Kommentar:*

Planforslaget ivaretar kun muligheten for åpning av Fredlybekken. Norges vassdrags- og energidirektorat vil bli kontaktet ved videre planlegging av bekken.

*Statens vegvesen, region midt, Trafikant og kjøretøy (biltilsynet), område Sør Trøndelag, Anne Grete Henriksen, 12.1.2011*

Statens vegvesen anmoder om at det blir tatt hensyn til biltilsynets plassbehov og at området biltilsynet disponerer ikke reduseres siden det kan gå ut over logistikk og tilgjengelighet for publikum/kunder. For øvrig anmodes om at adkomstveg fra eventuell rundkjøring får mulighet for bom og øvrig skjerming på tomte på grunn av "sikkerhetsmessige hensyn". Videre fremheves et absolutt behov for fortsatt å kunne ha to avkjørsler til området.

*Kommentar:*

Det er et behov for å redusere antall innkjørsler til Sluppenvegen for å bedre trafiksikkerheten for alle som ferdes langs veien. Statens vegvesen vil ha mulighet til å komme med innspill og merknader ved detaljprosjektering av Sluppenvegen.

*Statsbygg, 1.2.2011*

Statsbygg har på det nåværende stadiet i planprosessen ingen kommentarer utover det vår leietaker Trafikant og kjøretøy Statens vegvesen har tilkjennegitt i brev av 12.1.2011.

*Ingen kommentar.*



*Ragnar Møller, Sluppen Eiendom AS, 1.2.2011*

Slik reguleringsplanen nå foreligger, er det stor sannsynlighet for at delfelt NK6 ikke vil bli utbygd, da kostnadene knyttet til brukstillatelse for NK6 vil bli store og ujevnt fordelt. Dette øker igjen sannsynligheten for at planområdet vil bli utbygd inntil 62.000 m<sup>2</sup>, før utviklingen av området stopper opp. En trinnvis utbygging av området må gjelde samtlige felt i planområdet. Det bes om at saksfremlegget kompletteres i avsnittet om "virkninger av planen". Dette fordi forslag til rekkefølgebestemmelser forventes å ha konsekvenser for hvordan planområdet og bydelen vil utvikle seg.

Det må utarbeides en mer detaljert kostnadsoversikt over de tiltak som beskrives i § 8. Dette må følge saken videre, slik at de økonomiske kostnadene for de ulike delfelt kommer tydelig fram av saken. Ideelt sett bør det utarbeides en finansieringsavtale for infrastruktur i området, før reguleringsplanen sluttbehandles. Det anbefales derfor at Trondheim kommune v/SEB initierer en prosess mellom grunneierne og Trondheim kommune, før reguleringsplanen forberedes til sluttbehandling.

*Kommentar:*

I en reguleringsplan har man etter plan og bygningsloven imidlertid ikke mulighet til å sette krav om utbyggingsavtale eller finansieringsavtaler, så dette blir et forhold som må løses utenfor selve reguleringsplanen. Det er startet prosess mellom Trondheim kommune og Kjeldsberg AS som grunneier av de største arealene i forhold til utbygging og finansiering. Et kostnadsoverslag er utarbeidet og fordeling av kostnader av rekkefølgekravene mellom de ulike utbyggerne innenfor planområdet må løses med privatrettslige avtaler mellom disse.

*AtB, 1.2.2011*

Det er planlagt to holdeplasser som skal serve Sluppenvegen 5-25, noe som er en reduksjon i forhold til dagens fire holdeplasser. AtB mener holdeplassene bør vurderes plassert mer i senter av Sluppenvegen 5-25 for å hindre økt gangavstand for de som reiser kollektivt.

AtB er enig i at det iverksettes midlertidig trafiksikkerhetstiltak langs Bratsbergvegen. Redusert hastighet på overnevnte strekning vil ikke forsinke i vesentlig grad. Bruk av fartshumper på strekningen bør unngås. Trondheim kommune, byplankontoret, politi og AtB arbeider med fartsreduserende tiltak, og tiltak som iverksettes må være i samsvar med utvalgets intensjon.

*Kommentar:*

Bussholdeplassene er plassert slik at de skal være i nær tilknytning til planfri kryssing av Sluppenvegen. En mer sentral plassering vil medføre at flere som reiser med kollektivtransport velger å krysse Sluppenvegen i plan.

*Syklistenes landsforening, 3.2.2011*

Syklistenes landsforening ønsker at man legger parkeringsnorm for indre sone til grunn for utbyggingen. Landsforeningen kommer også med innspill vedrørende gang- og sykkelveger og kollektivknutepunkt utenfor planområdet og mener at rekkefølgekrav må endres for å sikre at ny sykkelveg etableres tidlig i prosjektet.

*Kommentar:*

Se kommentar til Fylkesmannen vedrørende parkeringsnorm og kollektivknutepunkt.

*Ansatte ved Voith Hydro AS, Sluppenvegen 25, 14.2.2011*

1. Ansatte ved Voith Hydro påpeker at kapasiteten på Omkjøringsvegen med tilhørende ramper til Bratsbergvegen er en større utfordring enn kapasiteten til Sluppenvegen. De mener at en radikal økning av Saksfremlegg - arkivsak 05/19459-33 (188042/10)

antall arbeidsplasser på Sluppen ikke kan forsvares uten å vie dette området minst like stor oppmerksomhet som Sluppenvegen.

2. De ansatte har gjennomført en spørreundersøkelse vedrørende reisemiddelfordeling og kollektivtilbud og resultatene viser at av de som kjører bil er det 3 av 10 som kan ta en direktebuss helt fram, de øvrige svarer at færre bussbytter vil påvirke deres valg av buss middels til svært mye. Følgelig vil ikke etablering av nye holdeplasser alene bidra til at flere anser bussen som et alternativ uten at dette også følges opp med en endring i rutetilbudet. Dagens situasjon er faktisk slik at reisetiden med buss fra områder i byens randsone er kortere og enklere enn fra mange bosteder i Trondheim, og de oppfordrer til at reguleringsbestemmelsens § 8-9 gjøres gjeldende igjen.

3. 9 av 10 ansatte synes trafiksikkerheten for myke trafikanter i området er middels til svært dårlig, særlig i området rundt Bratsbergvegen. Det bes om at reguleringsbestemmelsenes §8-10 med krav om planfri kryssing av Bratsbergvegen må gjøres gjeldende igjen.

4. Fortetting kan være positivt med tanke på at dette gir insentiver for å øke tilgjengeligheten. Med dagens situasjon og anslag for reisemiddelfordeling fra forslagsstillers trafiksakkyndige som grunnlag, anses ikke fortetting som positivt i dette tilfellet.

5. Reguleringsforslaget anslår en framtidig bilandel på 47%. De ansatte stiller spørsmål om realismen i å tenke seg at 2100 tilreisende skal kunne kjøre bil til området når antall parkeringsplasser er planlagt å være fra 760-1240.

6. I kommuneplanens veileder for parkering framgår det at området ligger i ytterkant av den midtre sonen. Med dagens kollektivtilbud bør det kunne vurderes et kompromiss hvor høyere parkeringsdekning tillates inntil området kan sies være godt tilgjengelig med kollektivtransport.

#### *Kommentar:*

1. Ny Sluppen bro som del av E6 Sluppen-Stavne vil gi bedre trafikkavvikling i Bratsbergvegen. Mange velger å kjøre via Nidarvoll i dag selv om de skal i retning sør mot Tiller eller Heimdal for å unngå flaskehalsen ved dagens Sluppen bro. Det er grunn til å tro at med nytt vegsystem og ny Sluppen bro vil dette ikke være så attraktivt lenger.

2. Argumentasjonsrekken går på at det egentlig ikke er tiden det tar å gå fra bussholdeplassen som er det reelle problemet, men at bussene innenfor byens grenser har for lang reisetid fra deler av byen til Sluppen. En reduksjon i reisetiden krever andre grep enn hva § 8-9 stiller krav om, deriblant et alternativt rutetilbud fra de delene av byen som har mer enn 30-40 minutter reisetid pga omstigning og venting i Midtbyen. Dette jobbes det med uavhengig av dette planforslaget, og det synes ikke rimelig at dette skal være et rekkefølgekrav som skal belastes dette planforslaget.

3. Det er behov for bedring av trafiksikkerheten rundt Bratsbergvegen. Problemstillingene i tilknytning til Bratsbergvegen må imidlertid løses helhetlig i forbindelse med mer nærliggende planarbeider. Det blir satt krav om opphøyd gangfelt i dette planforslaget.

4. Fortettingen medfører ca 4,5 ganger flere arbeidsplasser enn i dag ved full utbygging. En utbygging av denne størrelsesorden vil ta minst 10 år, og fortettingen vil derfor gradvis tilpasses anslått reisemiddelfordeling.

5. Det forventes at ca 1500 vil kjøre til området hver dag. Det er i beregninger forutsatt at ca 80% av alle arbeidende er tilstede samtidig, og en andel "kompis-kjøring" som øker sammen med utnyttelsen. Bilandelen er vurdert som realistisk av trafiksakkyndig innenfor en ramme på 1000 parkeringsplasser forutsatt redusert reisetid med kollektive reisemidler. Rådmannen anbefaler at rammen settes til 990 parkeringsplasser.

6. I dag har området 760 parkeringsplasser, noe som tilsvarer en parkeringsdekning på 2,5 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Planforslaget innebærer at etablering av flere p-plasser ikke vil tillates før parkeringsdekningen har blitt 1,0.

## Endringer av planforslaget etter offentlig høring

### Plankartet

- Bebyggelsesformålet er endret fra ”næring/kontor” til ”forretning/kontor/tjenesteyting” grunnet endringer i kartforskrift. Endringen får ingen praktiske konsekvenser.
- Kommunal eiendom langs Sluppenvegen blir ikke regulert til bebyggelse, men til ”annen veggrunn – grøntareal”
- Strekningen av Sluppenvegen fra rundkjøringen mot Bratsbergvegen er rettet opp siden vegen likevel må oppgraderes kraftig.
- Trasé for gang og sykkelveg i grønnstrukturen er justert. Bestemmelsene åpner opp for at denne også senere kan justeres innenfor arealet for grønnstruktur
- Maksimalt BRA for N/K/T6 er fjernet og bestemmelse om utnytting justert.
- Justeringer i utforming av avkjørsler og arealformål

### Bestemmelser

- Bestemmelser er justert i forhold til innkomne merknader, og rekkefølgen på flere bestemmelser er endret.
- Bestemmelse om utnyttelse er endret for å gi større fleksibilitet for omfordeling av BRA hvis det ikke etableres høyhus i N/K/T1.
- Rekkefølgekrav om opparbeidelse av planfri kryssing av Bratsbergvegen er fjernet.

## Beskrivelse av planforslaget

Beskrivelsen er forkortet i forhold til saksframstillingen ved 1.gangs behandling.

### Krav til detaljregulering

Bestemmelser og plankart åpner for direkte byggesaksbehandling i feltene F/K/T2, F/K/T3, F/K/T4 og F/K/T5 fra områdeplanen. For feltene F/K/T1 og F/K/T6 kreves det detaljreguleringsplan før ramme- eller deletillatelse kan gis.

Etter sluttbehandling er bestemmelsene endret for å ha større fleksibilitet i utviklingen av feltene. Ved mer bruksareal enn påført på plankartet ved F/K/T3 og F/K/T4, stilles det krav om detaljplan for disse feltene. Hvis F/K/T1 ikke utføres som høyhus medfører dette at bruksarealet her skal fordeles ut over F/K/T3, F/K/T4 og F/K/T6.

### Planlagt arealbruk

Området foreslås regulert til byggeformålene forretning/kontor/tjenesteyting. Ubebygde arealer foreslås regulert til offentlig kjøreveg, gang- og sykkelveg og grønnstruktur, samt private veier og områder for andre samferdselstiltak.

### Plandata

Arealbruksformål i planen	Forretning/Kontor /Tjenesteyting	Sum alle byggeformål	Samferdsel sanlegg og infrastruktur	Grønn- struktur
Sum grunnareal	33.634 m <sup>2</sup>	33.634 m <sup>2</sup>	37.384 m <sup>2</sup>	13.465 m <sup>2</sup>
Utnytting planlagt bebyggelse	124.000 m <sup>2</sup> BRA			

Trondheim kommune

Utnytting planlagt bebyggelse under terreng	Ikke fastsatt	Ikke fastsatt		
Areal på eksisterende bebyggelse - over terreng	32.160 m <sup>2</sup> BRA	32.160 m <sup>2</sup> BRA		
- under terreng	2.340 m <sup>2</sup> BRA	2.340 m <sup>2</sup> BRA		
Arbeidsplasser	3100			

Området vil hovedsakelig inneholde kontorvirksomhet samt noe lokal service og handel. Det tillates en maksimal andel på 3000 m<sup>2</sup> forretning i felt F/K/T1-F/K/T6.

### **Planlagte byggeområder**

Maksimal tillatt utbyggingsvolum til forretning, kontor- og tjenesteyting i planområdet settes til 124.000 m<sup>2</sup>. Det gir 357 %-BRA om en kun beregner utnyttelse innenfor delfeltene for bebyggelse og utnyttelse på 180 %-BRA for planområdet som helhet med unntak av offentlig veganlegg.

Av totalt 124.000 er ca 94.000 m<sup>2</sup> lokalisert i gnr./bnr. 73/118 og ca 30.000 m<sup>2</sup> i gnr./bnr. 73/114 og 120. Eksakt fordeling av areal i feltene NK1 og NK6 skal fastsettes i detaljplan.

Bruksareal skal beregnes etter gjeldende byggt teknisk forskrift.

### **Type næringsvirksomhet og antall ansatte**

Området vil hovedsakelig inneholde kontorvirksomhet hvor hovedfokus er å tilby fasiliteter til teknologi- og kunnskapsbaserte bedrifter. Det åpnes også for næringsvirksomhet som for eksempel servering, treningssenter, frisør, trykkeri, forretning etc ment til å betjene planområdet og bydelen forøvrig. Det tillates en maksimal andel på 3.000 m<sup>2</sup> forretning i felt NK1-NK6 for å ivareta eksisterende forretninger i tilknytning til lagervirksomhet, samt for å åpne for nærhandel og forretningsvirksomhet som naturlig hører til i en kontorby og dekker internt behov.

Estimert antall arbeidsplasser ved full utbygging vil maksimalt være mellom 3000-3500.

### **Bebyggelsens struktur og plassering**

Planområdets form sammen med eksisterende bebyggelse og vegsystem danner antydning til en "kvartalsstruktur" i planområdet. Planforslaget tar utgangspunkt i denne strukturen og legger opp til 6 byggeområder som vist på plankartet. Sjøppelfylling og kulvert med frigraingsssone gjør at store deler av planområdet ikke kan bebygges. Disse områdene brukes til brede offentlige grøntdrag, gang-/sykkelveger og uterom som løper mellom flere av kvartalene.

Ny bebyggelse er lokalisert og strukturert slik at den underbygger kvartalsstrukturen og feltinndelingen. I planforslaget er det lagt vekt på orienterbarhet gjennom tydelig markering av de ulike soner og funksjoner. Bebyggelsen er organisert slik at inngangsforhold i hovedsak vender inn mot indre servicegate mens kontorfløyer vender ut mot grøntdrag og overordnet vegsystem. Bebyggelsens etasjer og funksjoner forholder seg også tydelig til de ulike plataene som planområdet består av.

Ny bebyggelse i F/K/T6 er lagt "frittliggende" i planområdet slik at denne skal oppleves som mer synlig og selvstendig. Bebyggelsen henvender seg mot Sluppenvegen og har hovedinngang fra Sluppenvegen eller egen adkomstveg.

### **Arkitektoniske intensjoner, krav til fasadeoppbygging**

Eksakt utforming av bebyggelse er ikke bestemt i planen. I reguleringsbestemmelsene stilles det krav om at det skal legges vekt på høy kvalitet i den arkitektoniske utforming, detaljering og materialbruk. Ny bebyggelse skal, når det gjelder volumer, materialbruk og farger, utformes på en slik måte at området samlet fremstår med et godt helhetlig preg.

### **Ivaretakelse av eksisterende vegetasjon og etablering av ny vegetasjon**

Det tilstrebes å ivareta eksisterende vegetasjon og grøntområder både i og rundt planområdet.

Gjennom krav til utomhusplan sikres at det blir plantet ny vegetasjon i områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, særlig langs indre servicegate og i tilknytning til åpne plassdannelser.

### **Støytiltak**

Ny bebyggelse er sammen med eksisterende bebyggelse organisert slik at de danner en støyskjerm mot omliggende vegsystem. Denne skjermingen gir gode forhold for uteopphold i de sentrale uteområdene i planområdet. Grønnstrukturen i planområdet skal i tillegg skjermes mot støy fra E6 Omkjøringsvegen og Sluppenvegen med støyvoller og støyskjermer.

Lydnivå innendørs skal tilfredsstillende NS 8175 klasse B. Støynivået skal ikke overstige  $L_{den} = 55$  dBA på grøntområder tilrettelagt for lengre opphold.

### **Tiltak mot luftforurensning**

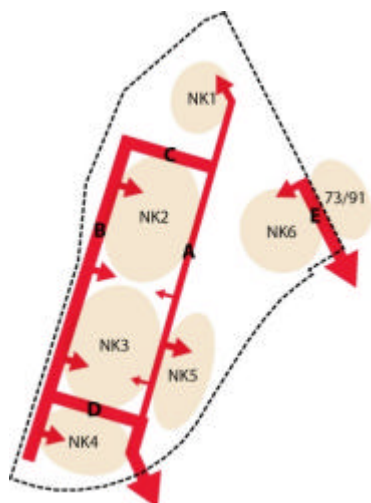
Uterom ment for opphold er lagt sentralt i planområdet og er skjermet mot luftforurensning fra omliggende veger med bebyggelse. I tillegg beplantes områder for grøntstruktur med vegetasjon i flere sjikt som kan påvirke luftkvaliteten positivt.

### **Private gater, kjøre- og gangtrafikk**

Det dannes et kontinuerlig ringvegssystem i gnr./bnr. 73/118, dette er felles adkomst for alle gående og kjørende til byggeområdene på denne tomten. Intensjonen for gatebruken er at den indre servicegate skal være en miljøgate for gående, syklende, besøkende og bevegelseshemmede, med begrenset biltrafikk. Det skal være kort avstand fra indre servicegate til bebyggelsens hovedinnganger. Ytre servicegate skal sammen med søndre tverrforbindelse være hovedadkomst for kjørende til gnr./bnr. 73/118. Indre servicegate vil fungere som hovedadkomst for kjørende til gnr./bnr. 73/118 frem til ytre servicegate og søndre tverrforbindelse er etablert.

Det dannes en felles adkomst for både gående og kjørende til gnr./bnr. 73/114 og 120, samt naboeiendommen 73/91.

Ny bebyggelse i felt F/K/T2-4 skal i hovedsak ha varelevering fra ytre servicegate. Varemottak forutsettes løst internt i ny bebyggelse i disse byggeområdene. F/K/T1 vil ha varelevering fra en større plassdannelse i enden av indre servicegate. Bebyggelsen i F/K/T5, samt deler av eksisterende bebyggelse i F/K/T2 og F/K/T3 vil ha varelevering fra indre servicegate. Varelevering fra indre servicegate tenkes løst med egne langsgående vareleveringslommer langs vestsiden av gaten. Ny bebyggelse i felt F/K/T6 vil ha varelevering fra enden av egen adkomstveg V2. Varemottak bygges inn i bebyggelsen dersom det er behov for et større mottak.



Figur 1. Kjøretrafikk/varelevering  
Formålsbenevning endret fra NK til FKT



Figur 2. Gang-/sykkelveger

## Parkering

Det har vært vurdert ulike løsninger for å fastsette parkeringsrestriksjoner. Utfordringen i området er at det pr. i dag er en stor andel overflateparkering. Denne vil gradvis nedbygges av nye kontorlokaler, men samtidig er bebyggelsen planlagt å inneholde parkeringskjellere.

Det er i dag 760 parkeringsplasser i området, noe som gir en parkeringsdekning på 2,1 p-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> kontor. De første byggetrinnene er planlagt på eksisterende parkeringsarealer, slik at parkeringsdekningen raskt vil reduseres ned mot 1,5. Tidspunkt for opparbeidelse av grøntdragene vil også ha betydning for omfanget av overflateparkering.

Parkeringsdekningen blir foreslått som et gitt antall parkeringsplasser for henholdsvis feltene F/K/T1-5 og F/K/T6. Dette gir entydighet i forhold til trafikkproduksjon og forutsigbarhet i framtidig utbygging.

Trafikksakkyndig i planarbeidet, MultiConsult AS, har påpekt et behov for 1000 parkeringsplasser for utbyggingen i Sluppenvegen 5-25, mens det i planforslaget er foreslått begrenset til 990. Ved et tillatt utbyggingsvolum på 124.000 m<sup>2</sup> BRA (tilsvarende 180 %-BRA), vil man kunne anta at minst 15% av tillatt BRA vil kunne gå bort til parkeringsareal på bakken, sokkeletasjer eller parkeringshus. 990 parkeringsplasser fordelt på 105.400 m<sup>2</sup> BRA tilsvarer en parkeringsdekning på 0,94. Kommunens P-norm godkjent i Bystyret høsten 2007 angir maksimalt 1,0 for dette området og bygningsrådet ga føring om å overholde denne parkeringsnormen ved vedtak om offentlig ettersyn.

Parkeringskapasiteten begrenses oppad av krysskapasiteten (T-kryss) i hovedatkomst fra Sluppenvegen. Det forutsettes derfor at 200 av parkeringsplassene har egen adkomst fra Sluppenvegen for å unngå trafikkavviklingsproblemer i hovedatkomsten.

Parkeringskapasiteten begrenses nedad av beregnet reisemiddelfordeling ved full utbygging. Gjennom utbyggingen av planområdet reduseres bilandelen fra 78% til 47% og parkeringsdekningen fra 2,1 til under 1 ved full utbygging. Dette innebærer at over 50% vil måtte gå og sykle eller ta buss til/fra området, hvorav kollektivandelen vil være min 25%. Kollektivandelen forventes å måtte bli noe høyere i vinterhalvåret. En høyere kollektivandel forutsetter grep som reduserer reisetiden med kollektive reisemidler fra flere av byens bydeler.

For å medvirke til en gradvis reduksjon av p-plasser i utbyggingsperioden foreslås det rekkefølgebestemmelser for når grøntdrag skal være opparbeidet. Konkret innebærer det at grøntdrag mellom F/K/T1 og F/K/T2 skal være opparbeidet ved ferdigstillelse av sistnevnte felt.

Det stilles krav om at minimum 5 % av biloppstillingsplasser i planområdet skal være tilrettelagt for forflytningshemmede.

Fordi man legger opp til en mer restriktiv parkeringspolitikk, er det naturlig å legge kravet for indre sone til grunn for sykkelparkering, dvs. 1 sykkeloppstillingsplass pr. 100 m<sup>2</sup> kontor. Samlet gir dette et krav om 1240 plasser ved ferdigstillelse av utbyggingen.

### **Utforming og lokalisering av parkeringsanlegg**

Biloppstillingsplasser lokaliseres hovedsakelig i parkeringskjellere i ny bebyggelse og langs ytre servicegate. Det legges opp til HC-parkering og noe gjesteparkering (korttidsparkering) langs indre servicegate, i nær tilknytning til de fleste hovedinngangene. Det legges også opp til biloppstillingsplasser for bevegelseshemmede i alle parkeringskjellere.

Sykkeloppstillingsplasser tenkes hovedsakelig plassert gruppevis i tilknytning til indre servicegate eller i tilknytning til bebyggelsens hovedinnganger og i veggsonen til bebyggelsen.



## **Teknisk infrastruktur Energiløsning, el, fjernvarme**

Ny bebyggelse skal tilkobles både el- og fjernvarmenett. Trafoer som plasseres utvendig skal graves ned.

## **Avløps- og overvannshåndtering**

Trondheim kommune arbeider med forprosjekt for åpning av Fredlybekken. Formålet er å redusere overløp av forurenset vann fra eksisterende kulvert i bunnen av søppelfyllingen i Fredlydalen. Rent overvann planlegges ført i en åpen bekk gjennom planområdet mens spillvannet planlegges ført i en ny avløpsledning langs Sluppenvegen.

Planforslaget er fleksibelt i forhold til å slippe lokalt overvann ut i både bekk og via overvannsledning i Sluppenvegen. Der fallforhold tillater dette skal overvann føres til ny Fredlybekk. Kapasitet på eksisterende overvannsledning i Sluppenvegen er usikker og må avklares. Det kan bli behov for bygging av ny ledning.

Både eksisterende kulvert og en realisering av bekk og tursti i grøntdrag er sikret i planforslaget gjennom regulering av et ca 40 meter bredt grøntdrag og hensynssone med særlige krav til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

## **Vannforsyning**

Trondheim kommune har planer om ny overføringsledning på 400 mm som vil følge Sluppenvegens trase. Ny bebyggelse skal ha tilstrekkelig vannforsyning mht. slokkevann før igangsettingstillatelse kan gis. Bebyggelse som oppføres før hovedvannsledning er lagt, må omfatte tiltak som er akseptable i forhold til tilgjengelig brannvann. Dette kan løses enten gjennom utforming av sprinkleranlegg eller med lokale vannvolum.

## **Avfallsløsning**

Kildesortering og oppbevaring av avfall skal i hovedsak løses innvendig i ny bebyggelse eller innenfor byggegrense. Eventuelle oppsamlingssteder for avfall som er utendørs skal være nedsenket.

## **Offentlig veganlegg - Sluppenvegen**

Planforslaget regulerer nytt tverrsnitt på Sluppenvegen fra dagens rundkjøring mot Bratsbergvegen og ned mot undergangen under E6. Dagens avkjørsler reduseres i antall. Ved eksisterende avkjørsel for Statkraft (tidl. TEV) og Biltilsynet reguleres areal for rundkjøring. Det er ikke tatt endelig stilling til om dette skal bygges som rundkjøring eller som ordinære avkjørsler.

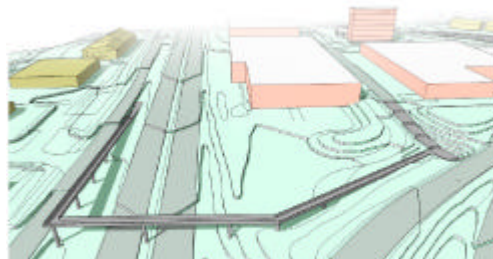
## **Gang- og sykkelvegnett**

Planforslaget sikrer sammenhengende fortau langs hele Sluppenvegen, samt en planfri undergang i tilknytning til grøntdraget. Hovedsykkelveg (ring 4) fra vest foreslås å gå langs Sluppenvegens sørside, krysse vegen planfritt og fortsette gjennom planområdet i grøntdragene. Den forutsettes ført videre utenfor planområdet mot øst med kryssing av Bratsbergvegen og nordover under Omkjøringsvegen. Hovedsykkelvegen skal være 5,5 meter bred.

## **Bussholdeplasser**

Dagens busslommer flyttes nordover i Sluppenvegen av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Planforslaget forutsetter også at det etableres nye bussholdeplasser langs Holtermannsvegen for å betjene nordre del av utbyggingsprosjektet. Dette ligger utenfor planområdet og vil bli regulert i samband med ny Sluppen bru.

Figur 3. Illustrasjon av mulig holdeplass nord for Omkjøringsvegen





**Friområder og parker**

Planområdet har to gjennomgående grøntdrag som krysser hverandre, de varierer i bredde på 30 – 40 meter. Grøntdraget som går i øst-vest-retning ligger i frigravingssonen over kulvert, mens grøntdraget som går i nord-sør ligger i tomtegrensen mellom gnr./bnr. 73/118 og 73/120. I sør fortsetter grøntdraget inn i Smidalen. Intensjonen er at grøntdragene også skal kunne videreutvikles nordover, vestover og østover ved utbygging i tilgrensende områder.

Grøntdragene gis en parkmessig opparbeidelse og skal inneholde gang/sykkelveger (hovedsykkelruter), vegetasjon og sitteplasser. Terrenget på uteområdene skal opparbeides slik at de er tilpasset en framtidig åpen Fredlybekk. Uteområdene er støyutsatt, og det er satt krav om skjerming for trafikkstøy.

**Planlagt gjennomføring**

Det er ikke stilt krav til utbyggingsrekkefølge i planen, men feltene F/K/T1 og F/K/T6 krever detaljregulering før byggesaksbehandling. Felt F/K/T3 er planlagt utbygd først. Nedenfor er en matrise for når de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene inntreffer. Feltnavn er knyttet til plankartet. En innvending er at nesten alt i felt F/K/T2, F/K/T3, F/K/T4 og F/K/T5 (til sammen 82.000 m<sup>2</sup> BRA) kan utbygges før de store tiltakene må gjennomføres (inntil 62.000 m<sup>2</sup> BRA).

Rekkefølgebestemmelser	F/K/ T 1	F/K/ T 2	F/K/ T 3	F/K/ T 4	F/K/ T 5	F/K/ T 6	Før bruks- tillatelse	62.000 m <sup>2</sup> BRA	93.000 m <sup>2</sup> BRA
Stenging av veg til Siemens							X		
Gangsoner i indre servicegate							X		
Avkjørsel i Sluppenveien F/K/T1-5			X	X	X				
Avkjørsel i Sluppenveien F/K/T6						X			
Sluppenveien med tilhørende g/s-veger og busstopp.						X	(x)	X	
Gangfelt i Sluppenveien							X		
Gangfelt i Bratsbergvegen							X		
Gang/sykkelveg GS2	X				X	X		X	
Veier og områder for samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur	X	X	X	X	X	X			
Ytre sevicegate			X						
Utomhusanlegg og grønnstruktur	X	X			X	X			
Støyskjerming	X					X			
Nye bussholdeplasser med planfri kryssing av Holtermannsvegen	X					X		X	
600 m til bussholdeplass								X	

## **Virkninger av planforslaget (Konsekvensutredning)**

Virkninger av planforslaget vedrørende grunnforhold, områdestabilitet og kvikkleire, grunnforurensning og søppelfylling, konsekvenser av åpen Fredlybekk og avgass i friområder kan leses i saksframstilling til første gangs behandling. Konsekvensene av disse forholdene vurderes utredet og hensynstatt med reguleringsbestemmelser om krav til dokumentasjon og tiltak.

### Trafikk

#### *Transportproduksjon*

Antall reiser inn til planområdet forventes å øke fra dagens 1400 til 7500 ved utbygging med 180 %-BRA. Det er beregnet at bilandelen vil synke fra nær 80 % i dagens situasjon til 47 % som en følge av parkeringsrestriksjonene.

Med bakgrunn i kapasitetsberegninger samt vurdering av tilgjengelighet til området for gående, syklende og med buss anbefales det at det tilstrebes et maksimalt antall kjøretøy i rushtimen på 800 i søndre avkjørsel til Sluppen næringspark. Forutsatt en parkeringsdekning på 1,0 gir dette en tomteutnyttelse på 160 %. Utnyttelsen kan økes noe ved å fordele trafikken i to avkjørsler. I planforslaget ledes trafikken fra 30.000 m<sup>2</sup> av totalt 123.600 m<sup>2</sup> ut i separat avkjørsel. Dette gir en kapasitetsforbedring slik at en utnyttelse på 180 %-BRA er akseptabel.

#### *Konsekvenser av parkeringsunderdekning*

Dersom parkeringsdekningen reduseres ytterligere ut over trafikkakkyndig sin anbefaling vil dette gå ut over det som anses som en realistisk reisemiddelfordeling og konsekvensene vil være at utbyggingen av området stagnerer mot slutten, og før man når ønsket utnyttelse. Det vil være utfordringer med å finne brukere som aksepterer et stadig mer begrenset parkeringstilbud i denne delen av byen som til sammenligning med midtbyen mangler et offentlig parkeringstilbud. For en god del virksomheter er bilbruk i jobbsammenheng nødvendig (serviceyrker, salg, bl.a.) og vi vet at disse virksomhetene ønsker å etablere seg tett opp til hovedvegsystemene og ikke i sentrum av byen.

#### *Tilgjengelighet til planområdet ved bruk av kollektivtrafikk og gang-/sykkelveger*

Frekvensen med busser forbi planområdet er høy, men tilgjengeligheten til området med buss er mindre god fordi avstandene til bussholdeplassene er mer enn 400 meter (5 minutters gangavstand) fra planområdet. Innenfor området som nås på 30 minutter til fots kan en anta at det er i overkant av 3000 boliger. Det vurderes at planområdet har god tilgjengelighet for syklende og gående. Planområdet ligger også nært overordnet sykkelvegnett. Se vedlegg 6 om kollektivtilgjengelighet.

#### *Samlet vurdering av reisemiddelfordeling*

Med bakgrunn i tilgjengelighet med kollektivtrafikk til planområdet vurderes det realistisk å forvente en kollektivandel på 20 % av alle turer. Kollektivandelen for Midtbyen er 30 %, og det vil være urealistisk å forvente at den skal være større enn dette på Sluppen. Med en bilandel på 47 % av alle turer vil 53 % fordele seg på kollektiv og gang/sykkel. Det forutsettes dermed at over 25 % vil benytte buss og over 25 % vil gå eller sykle.

Figur 4. Avstand i minutt til aktuelle holdeplasser for buss

#### *Avbøtende/forbedrende tiltak som inngår i reguleringsplanen*

Opparbeiding av gang/sykkelveg langs Sluppenvegen.

Opparbeiding av gang/sykkelvegnett gjennom planområdet.

Opparbeiding av forbedret gangadkomst til bussholdeplasser ved Kroppan bru.

Etablering av nye bussholdeplasser nord for Omkjøringsvegen med planfri kryssing.

Etablering av minst 1 sykkeloppstillingsplass pr. 100 m<sup>2</sup> kontor.

Restriksjoner på bilparkering.

### *Trafikksikkerhet*

Planforslaget omfatter flere tiltak som gir en betydelig forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter. Det etableres et hovedgang- og sykkelvegnett adskilt fra kjøreveg med planfrie krysningpunkt under Sluppenvegen og omkjøringsvegen. Det etableres brede gangsoner langs internt vegsystem i planområdet. Kjøremønster på internt vegsystem legges om slik at antall kjørende i indre servicegate reduseres betydelig ved full utbygging.

I begynnelsen av utbyggingen iverksettes det strakstiltak for forbedring av trafikksikkerheten, blant annet stenging av intern vegforbindelse for kjørende mellom Siemens nord og Siemens syd og etablering av sammenhengende gangsoner på sørsiden av Sluppenvegen med opphøyde og godt merkede gangfelt. Det skal også etableres en sikrere kryssing av Bratsbergvegen før brukstillatelse for ny bebyggelse kan gis.

### *Framkommelighet på lokalt vegnett*

Kapasitetsberegninger er utført for ettermiddagsrush, og resultatet viser at det ved avkjørsel til Sluppenvegen ikke er kapasitetsproblemer på grunn av trafikk fra Sluppenvegen og nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Kø i Sluppenvegen i dag oppstår i korte perioder som følge av oppstuvning av trafikk fra Sluppen bru og rundkjøring ved Nidarvoll hvor det er problemer med kapasiteten. Etter bygging av Sluppen bru forutsettes det at det overordnede vegsystemet håndterer trafikkmengdene slik at ikke kø på Sluppen bru fortsatt blir et hinder for god trafikkavvikling i Sluppenområdet.

### *Internt kjøremønster*

Indre servicegate er i dag hovedadkomst til planområdet og vil fortsette å være hovedadkomst gjennom primær utbyggingsfase. I sekundær utbyggingsfase, dvs. riving og nybygging i felter som allerede er utbygd, vil søndre tverrforbindelse og ytre servicegate bli ny hovedadkomst for kjørende til planområdet. Dette medfører økt trafikk i indre servicegate i første fase av utbyggingen, mens det i utgangspunktet ønskes redusert trafikk.

## **Støy – og luftforurensing**

Beregningene viser at området er støyutsatt, og med et komplisert og omfattende vegsystem i området er det vanskelig å skjerme for støy. Beregningene viser at det er mulig å skjerme et område med hensynssone for støy slik at en oppnår et støynivå her mellom  $L_{den} = 50-55$  dB, men det er i praksis vanskelig å nå kommunens anbefaling om  $L_{den} < 50$  dB i områder for lengre opphold.

Hovedstøykilden er det sørgående feltet på Omkjøringsvegen. Denne rampen ligger så høyt i forhold til omkringliggende terreng at støyen går over en støyskjerm på 3,5 m. For å skjerme for støy fra Omkjøringsvegen må skjermen være minimum 5,0 m høy. En støyskjerm på mer enn 5 meter vil oppleves som dominerende og anbefales ikke av estetiske årsaker. Alternativt kan det oppføres en støyskjerm nært inntil det sørgående feltet over brua/rampen.

I planforslaget er det foreslått et område hvor det stilles krav om å oppnå  $L_{den} < 55$  dB når bebyggelsen som utgjør en vesentlig del av skjermingen oppføres. Skjermingstiltakene i planområdet vil bestå av støyskjermer eller valler ut mot Omkjøringsvegens nordgående felt. Det anbefales å vurdere egen støyskjerm på sørgående felt ved senere oppgradering av Sluppenkrysset. En vil da få redusert støynivået i de sentrale uteområdene.

Beregnete konsentrasjoner av PM10 og NO2 i planområdet ligger under både forskriftskrav og nasjonalt mål. Anbefalte grenseverdier både for svevestøv og nitrogendioksid vil sannsynligvis overskrides i perioder

Saksfremlegg - arkivsak 05/19459-33 (188042/10)

vinterstid. I sommerperioden når uteoppholdsområdene brukes mest, er luftkvaliteten god. De beregnede konsentrasjonene vinterstid er ikke på et nivå som vil medføre noen vesentlig helsemessig belastning for framtidige brukere. Det er heller ikke en vesensforskjellig situasjon sammenlignet med mer sentrale bydeler. Forurensingsnivået bør ikke være til hinder for etablering av uteoppholdsarealer som foreslått i planområdet, alternativet ville være at pauseareal legges innendørs. Siden bebyggelsen er kontorer, antas det at uteområdet i hovedsak vil brukes i korte til middels lange tidsrom, og at det ikke er aktuelt som lekeområde for barn.

### **Friluftsliv og naturverdier**

Området er i dag ikke i bruk i friluftssammenheng. En positiv konsekvens av prosjektet er at tilgjengeligheten til Smidalen friluftsområde blir bedre med et gjennomgående grøntdrag for sykkel- og gangstier.

Den planlagte utbyggingen vil ikke ha direkte konsekvens for kjente områder med naturverdier. Det er heller ikke antatt at den økte aktiviteten i området vil ha direkte konsekvenser for naturområdene omkring. Området ligger utenfor etablerte trekkruter for storvilt. Det vil derfor være liten fare for at storvilt trekker inn i området og utgjør problemer for trafikk og annen virksomhet i området.

### **Bylandskap og hovedgrep**

Planforslaget medfører en opprydding og strukturering av bebyggelsen i området som gir tydelige kvartalsdannelser, gaterom, plassdannelser og avgrensning mot omgivelsene. Høyden er begrenset til 6 etasjer i de fleste feltene, i tillegg kommer sokkeletasje og eventuelle kjelleretasjer.

Utnyttelsesgraden i feltene er gjennomsnittlig svært høy. Dette vurderes som forsvarlig da ny bebyggelse skal fungere som kontorareal.

Illustrasjonene og utredningene som følger saken viser utbyggingen med og uten høyhus. Spørsmålet om det skal åpnes for høyhus og i tilfelle under hvilke forutsetninger, er skjøvet ut i tid ved at planforslaget stiller krav om detaljplan for felt F/K/T1. Utbyggingsvolumet for F/K/T1, 3, 4 og 6 er felles, og en ivaretar dermed muligheten for et slikt alternativ. Konsekvensene ved en slik omfordeling er illustrert, og vurderes å være akseptabel. I den illustrerte omfordelingen er utbyggingsvolumet i F/K/T1 satt til ni etasjer, og det er lagt på en etasje på volumer i F/K/T3-4 og 6. Det er stilt krav om detaljplan for disse områdene dersom utbyggingen går utover de rammene som er illustrert ved høyhusalternativet.

### **Klima/lokalklima**

Sol-/skyggestudier viser at plassdannelser i planområdet har gode solforhold i sommerhalvåret mellom 11.00 og 16.00, og mindre gode solforhold utenom disse tidspunktene. Da området i hovedsak inneholder kontorlokaler vurderes det som tilstrekkelig at plassdannelsene har gode solforhold i tiden rundt lunsj og tidlig ettermiddag i sommerhalvåret. For å bedre solforholdene om ettermiddagen stiller planforslaget krav til at bebyggelsen skal begrenses til maksimalt 6 etasjer ut mot indre servicegate. De gjennomgående grøntdragene i planområdet vil ha gode solforhold stort sett hele dagen i sommerhalvåret.

Beregninger viser at uteområder, plassdannelser og hovedinnganger til ny bebyggelse i planområdet vil være godt skjermet ved vind fra fremherskende vindretninger hele året.

### **Arbeidsplasser og næringsliv/Befolkning og servicetilbud**

Planforslaget innebærer en videre omforming av Sluppen fra et næringsområde med verksted- og distribusjonsbedrifter med innslag av handel og kontorbedrifter, til et område med primært kontorfunksjoner. Antallet arbeidsplasser på Sluppen er i dag anslått til om lag 2400. Innenfor planområdet vil det alene legges til rette for 2400 ekstra arbeidsplasser.

I tillegg til kontorformål og et økt antall arbeidsplasser, vil det utvikles en etterspørsel etter service for bedriftene og de ansattes daglige behov. Med tanke på at antall arbeidstgere i bydelen vil kunne bli anslagsvis tre ganger så mange som følge av alle utbyggingene som er under planlegging, vil dette gi netto ringvirkninger for kommunen og regionen. En tidshorisont på 10-15 år, vil gi en helhetlig utvikling av Sluppen som bydel. Nærheten til stamvegnett og spesielt NTNU, vil naturlig gi en utvikling av bydelen i sammenheng med øvrige utviklingsplaner i byen. Med tanke på områdets gode beliggenhet, vil bydelen naturlig utvikle seg i forlengelsen av "kunnskapsbuen" i tilknytning til NTNU og Sintef, og i sammenheng med blant annet Tempe bydel.

### **Vannressurser/Fredlybekken**

Overvannsberegninger viser at den totale avrenningen ikke vil øke som følge av den endrede arealbruken, og planforslaget vil dermed ikke føre til økt overløpsutslipp til Nidelva.

Planforslaget legger til rette for gjenåpning av Fredlybekken gjennom båndlegging av en 40 m bred hensynssone med særskilte krav til infrastruktur. Åpning av bekken er del av avløpssanering og –separering som vil bidra til å redusere forurensingsutslipp til Nidelva. En gjenåpning av bekken vil også bidra til en oppgradering av miljøet.

### **Konsekvenser i anleggsperioden**

Utredningen konkluderer ikke med betydelige negative konsekvenser for gående/syklende i anleggsfasen. Det er begrenset hvor mange myke trafikanter som ferdes inne i dette området i dag. Anleggsarbeidet vil påvirke tilgrensende områder i form av anleggstrafikk og midlertidigheter langs Sluppenvegen mens denne ombygges. Det er stilt krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting.

### **ROS-analyse**

Tidshorisonten for ROS-analysen er som for resten av konsekvensutredningen prosjektets levetid, det vil si 40 år. Dette betyr at vurderingene er annerledes for hendelsen flom og oversvømmelser ved kraftig nedbør enn om en hadde lagt et lengre tidsperspektiv, for eksempel 100 år, til grunn.

Terrengryggen sør for Trondheim Energis bygg og mot Fossegrenda består i stor grad av kvikk leire. Både skråningen ned mot Nidelva og sørøstsiden ned mot Postens terminal har lav overflatestabilitet. Innenfor området til Sluppen næringspark er det ikke registrert løsmasser over fjell som indikerer sensitiv eller kvikk leire. Faren for kvikkeleireras gjelder med andre ord ikke dette området.

Faren for storulykke i vegtrafikken ved Sluppen er svært liten. Kun 2,3 ‰ (11 av 4.838 ulykker i perioden 1985-2001) i Norge var såkalte storulykker. En storulykke er en ulykke der minst 5 personer potensielt kan eksponeres. Skal en storulykke ha negative konsekvenser for utbyggingen må lasten i tillegg være av eksplosiv art. Dette reduserer sannsynligheten ytterligere. Den samlede risikovurderingen er akseptabel for alle typer hendelser.

### *Avveining av konsekvenser*

***Området har enkelte miljøproblemer knyttet opp mot luftforurensing fra hovedvegssystemet i krysset mellom E6 og Omkjøringsvegen. I tillegg ligger utbyggingsområdet på tidligere søppelfylling med påvist grunnforurensing.***

En utbygging av området vil bidra til å øke nærmiljøkvalitetene ved opparbeiding av nytt gang- og sykkelvegnett, offentlige friområder og legge til rette for åpning av Fredlybekken. Utbyggingen vil også bidra til en oppgradering av Sluppenvegen som er ventet å gi bedre trafikksikkerhet for all ferdsel.

Forurensingssituasjonen vurderes ikke å være vesensforskjellig fra mer sentrale områder langs Elgesetergate. Området er tenkt utbygd for kontor og næring. En forventer derfor at det er få som vil oppholde seg utendørs over lengre perioder på vinteren, når det er risiko for å overskride grenseverdiene for forurensing.

Utbyggingen som foreslås er omfattende og virksomhetene som det legges til rette for antas å være arbeidsintensive. Det har vært en vurdering av hvilke tiltak som er aktuelle og nødvendige for å sikre en god reisemiddelfordeling, og oppfølging av nasjonale mål og avtaler. En sikring av etablering av bussholdeplass og mulig kollektivknutepunkt langs Holtermannsvegen, i samband med ny Sluppen, bro vil muliggjøre en høy kollektivandel, og en mer restriktiv parkeringsdekning vil tvinge dette fram. Rådmannen mener planen legger til rette for en langsiktig utvikling av Sluppen-området, og at planen langt på veg sikrer virkemidlene som er nødvendige for å utvide kollektivbuen sørover til Kroppanbrua.

Trafikkutredningene viser at det ikke vil være vesentlige framkommelighetsproblemer på lokalt vegnett, og at dagens kødannelser stammer fra kapasitetsproblemer på Sluppen bru.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planforslaget omfatter en rekke infrastrukturtiltak på veg, vann- og avløpsnett. Det vises til tabell under avsnittet "planlagt gjennomføring". I alt er det grovt beregnet at tiltakene har en samlet investeringsramme på om lag 50 millioner kroner. Det er satt rekkefølgekrav til tiltakene for dette planområdet. I tillegg er det ventet at andre tiltakshavere i området vil sette i gang med reguleringsplaner i overskuelig framtid. Det er forutsatt en full kostnadsovervelting av investeringene, med unntak av vann- og avløpsnett som i hovedsak vil finansieres over ordinært budsjett.

Når vegnettet for gående og syklende er ferdigstilt, sammen med utbyggingen av bilvegnettet, vil det kreves større vedlikeholdskostnader enn i dag. Til gjengjeld vil en ha et langt sikrere og bedre egnet vegnett.

### **Rådmannens vurdering og konklusjon**

#### *Overordnede planer og målsettinger*

Det er foreslått en høyere utbyggingstetthet i planforslaget enn rammene i kommuneplanens arealdel. Arealdelen angir at tettheten i ervervsområder skal være 120 % - 140 % avhengig av avstand til hovedkollektivåre. Rådmannen mener at dette er et område som egner seg for høy utnyttelse. I flere nye reguleringsplaner i Elgeseter gate er utnyttelsen på 200-300 % TU. Når området får bedre kollektivtilgjengelighet enn i dag, ser rådmannen at det kan være akseptabelt med en utnyttelse på 180 %. Inntil da bør utnyttelsen være i tråd med bestemmelsen i kommuneplanens arealdel. Planforslaget sikrer dette på en akseptabel måte.

Kjernen i reguleringsspørsmålet er hvordan kommunen ivaretar målet om at 60 % av utbyggingen for arbeidsintensive virksomheter skjer innenfor "kollektivbuen" og de avtaler som er gjort om belønningstilskudd i samband med Miljøpakken. Gjennomsnittlig har det de siste årene blitt bygget ut om lag 25.000 m<sup>2</sup> næringsareal for kontorbedrifter pr. år. Forpliktelsen for Trondheim kommune er dermed at maksimalomfanget av golvareal *utenfor* kollektivbuen ikke skal overstige 10.000 m<sup>2</sup>. Dersom Sluppenvegen 5-25 bygges ut med 100.000 nye kvadratmeter uten at man samtidig sikrer en forlengelse av kollektivbuen, tilsvarer dette dermed alene 10 års utbyggingsareal.

For å ivareta målsettingene må det sikres at kollektivtilgjengeligheten blir så god at det tilfredsstillende kriteriene for kollektivbuen. Planforslaget legger til rette for det gjennom krav til avstand fra busstopp og etablering av ny holdeplass langs Holtermannsvegen ved avkjørsel til Omkjøringsvegen. Ny holdeplass vil bli regulert samtidig med ny Sluppen bro, med oppstart av planarbeid sensommeren 2011. Forhandlinger



vedrørende finansiering av bussholdeplassen er påstartet, og midler fra Miljøpakken er aktuelt siden dette er del av stamvegnettet og vil være et viktig kollektivknutepunkt for hele kommunen.

Fordeling av kostnadene mellom utbyggerne innenfor planområdet vil måtte gjøres i en privatrettslig avtale slik at kostnadene kan belastes likt for hver m<sup>2</sup> BRA og ikke bare belastes utbygger av F/K/T6 som rekkefølgekravet er knyttet til.

Alternativet til rekkefølgekravet er at man utsetter utbyggingen enten på Sluppen eller andre områder utenfor kollektivbuen.

Det er foreslått ulike tiltak for å påvirke reismiddelfordelingen for ansatte i de nye utbyggingsområdene. Både utbygging av forbedret vegsystem for gående og syklende og parkeringsrestriksjoner for privatbiler, sammen med forlenging av kollektivbuen, kan bidra til et mer miljøvennlig reisemønster. I utredningen om reismiddelfordeling antas det å være mulig å oppnå en andel av bilbruk på mellom 30-20 %. Ut fra planområdets lokalisering og gode tilgjengelighet bør det være fullt mulig å være i nedre del av dette spennet. Dette forutsetter en restriktiv parkeringspolitikk. Forslaget tillater 990 parkeringsplasser, noe som tilsvarer en parkeringsdekning på ca 0,9. Rådmannens forslag til førstegangsbehandling var 760 p-plasser, noe som tilsvarte en parkeringsdekning på 0,75 og indre sone ved 105.400 m<sup>2</sup> BRA benyttet til kontor. BRA benyttet til parkering skal holdes utenfor i disse beregningene.

### *Byggeområdene*

Tidlig i planarbeidet fikk spørsmålet om høyhus stor oppmerksomhet. Utredningene av dette er ikke kommet langt nok til å foreta konkrete vurderinger, og en har derfor valgt å stille krav om detaljregulering for byggeområdet hvor dette er aktuelt. Illustrasjonsmaterialet har to versjoner, hvor det ene viser en løsning med punkthus, mens annet illustrasjonsmateriale viser et lavere bygg i F/K/T1, hvor resterende bygningsmasse er omfordelt F/K/T2, 3, 4 og 6.

Reguleringsplanen foreslår en utbygging i kvartalsmønster med en kompakt bygningsmasse i 5 til 6 etasjer. Bebyggelsesstrukturen viderefører og strammer opp dagens situasjon. Mellom bebyggelsen er det tenkt opparbeidet relativt brede gater med trekker, oppholdsarealer og besøksparkering. Rådmannen mener strukturen gir en oversiktig og lett orienterbar situasjon. Det er stilt krav om høy arkitektonisk kvalitet. Sol-/skyggediagrammene viser at uteoppholdsarealene får tilfredsstillende kvalitet i kjernetiden hvor folk er på arbeid.

### *Grunnforhold*

Spørsmålet om områdestabilitet og grunnforhold har krevd mye ressurser, både i form av tid og kostnader. Konklusjonen fra utredningen er at denne del av Sluppen ikke er utsatt for skredmasser fra omkringliggende kvikkleireområder. Innenfor planområdet er det relativt stabil leirgrunn, men med behov for geoteknisk prosjektering. I tillegg består deler av arealet av oppfylte masser med avfall. Dette krever tiltak både med hensyn til avgasser og stabilitet.

### *Ny infrastruktur*

Reguleringsplanen vil innebære en omfattende oppgradering av vegnett for gående og syklende, og en forbedring av trafiksikkerheten. Planen legger opp til en omlegging av hovedruten for sykkel gjennom området, noe som vil forbedre tilgjengeligheten og standarden. Planen forutsetter at det foretas videre planarbeid for å binde sammen sykkelvegnettet mot nord og øst. Dette innebærer at det må startes planlegging for områdene østover og opp mot Bratsbergvegen og nordover for å sikre adkomst til framtidig holdeplass ved Holtermannsvegen.

Planen tar som forutsetning at arbeidet med gjenåpning av Fredlybekken videreføres, og det er avsatt et friområde som det framtidige bekkeløpet kan gå gjennom. Arbeidet med gjenåpning innebærer også en separering av overvann og avløpsvann, noe som vil forbedre vannkvaliteten i Nidelva. Kommunen arbeider parallelt med å bygge ut ny hovedvannledning i Sluppenvegen. Kapasiteten på slukkevann er ikke tilstrekkelig og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette.

#### *Trafikksikkerhet og framkommelighet*

Gjennomføringen av reguleringsplanen vil bidra til en vesentlig forbedret trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Antall avkjørsler i Sluppenvegen reduseres, det etableres tosidig fortau langs vege, hovedsykkelrute føres planfritt under Sluppenvegen og vekk fra biltrafikken på en lengre strekning. Som strakstiltak foreslås det nye gangfelt både i Sluppenvegen og Bratsbergvegen. Rådmannen ønsker å vurdere redusert hastighet langs Bratsbergvegen i samråd med Statens Vegvesen. Dagens trafikksikkerhet er ikke tilfredsstillende, og disse tiltakene har derfor høy prioritet.

Kapasiteten i Sluppenvegen er vurdert som tilfredsstillende, med en kapasitetsutnyttelse på ca. 60 %. Utbyggingen foreslås gjennomført med en økning i antall parkeringsplasser på 190 plasser, og vil ikke påvirke situasjonen i vesentlig grad. Avviklingsproblemene i Sluppenvegen i dag skyldes mye den dårlige kapasiteten på Sluppenbrua. Denne vil være erstattet før full utbygging er på plass.

#### *Luftforurensing*

Sluppenområdet er primært utsatt for støyforurensing fra vegtrafikken på E6 og Omkjøringsvegen. Fordi rampene i krysset går over bakkenivå er det vanskelig å skjerme området fra vegstøy uten å benytte høye støyskjermer. I planforslaget er det vurdert både lokale støytiltak og tiltak på rampene. I planforslaget har man valgt å skille ut en hensynssone hvor det stilles krav om at bakgrunnsstøyen bringes ned mot anbefalt nivå for lengre opphold, dvs.  $L_{den} = 55$  dB. Rådmannen mener dette er akseptabelt ut fra at dette ikke er friområder ment som aktivitets- og oppholdsareal i tilknytning til boliger. I tillegg er det satt krav om innendørs støy som er strengere enn forskriftens minstekrav.

I typiske vinterperioder med mye svevestøy vil Sluppen, i likhet med øvrige områder langs Holtermannsvegen og Elgesetergate, være utsatt for verdier over anbefalt nivå. Rådmannen mener dette er akseptabelt, sett i forhold til overordnede målsettinger om fortetting og at tiltak i forhold til svevestøy primært må rettes mot kilden for svevestøvet, framfor de som er utsatt for forurensingen.

#### *Barn og unge*

Den viktigste betydningen som reguleringsplanen vil ha for barn og unge er en vesentlig økt trafikksikkerhet i forhold til dagens situasjon langs Sluppenvegen. Det er ikke registrert at området som skal bygges ut, er i bruk av barn og unge i dag. Reguleringen av offentlige friområder gir forbedret tilgang til Smidalen, sammen med en forventet gjenåpning av Fredlybekken gjør dette området mer attraktivt og lett tilgjengelig. En regner likevel ikke med at området vil ha en vesentlig betydning eller funksjon for barn og unge utover å være ferdselsåre.

#### *Virkninger for arbeidsliv og områdeutvikling*

Rådmannen mener planen legger til rette for en god langsiktig byutvikling som vil bidra til å styrke arbeidsplasslokalisering i korridoren fra Sluppen og inn mot Elgeseter. Dette er et viktig område for teknologibedrifter, og er del av en langsiktig strategi om "Teknologibuen" fra St. Olav, via Gløshaugen og Sintef-områdene sør for NTNU.

I tillegg til å legge til rette for virksomheter innenfor teknologibransjene, vil utbyggingen trolig bidra til etablering av lokal service rettet mot bedriftene og ansatte. Dette kan gi ringvirkninger utover de som direkte er ansatt innenfor planområdet. Dette reflekterer de fortettingspotensialene som rådmannen så i Saksfremlegg - arkivsak 05/19459-33 (188042/10)

Trondheim kommune

områdene Tempe – Sluppen, da kommunedelplan for Tempe ble startet opp i 2002. Det er parallelt med plan for Sluppenvegen 5-25 også utarbeidet et mulighetsstudie for Tempe og det arbeides med to private reguleringsplaner i samme område.

## **Konklusjon**

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte. Planforslaget er utført i samsvar med avtaler gjort i oppstartsmøte 28.06.2005.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 10.05.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

## **Vedlegg:**

- Vedlegg 1 Reguleringskart, nedkopierte til 1:2000
- Vedlegg 2 Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3 Saksprotokoll fra bygningsrådet 21.12.2010
- Vedlegg 4 Illustrasjonsmateriale uten høyhus datert 30.3.2011
- Vedlegg 5 Utdrag av konsekvensutredninger
- Vedlegg 6 Kollektivtilgjengelighet
- Vedlegg 7 Notat om parkering og kollektivtilgjengelighet
  
- Vedlegg 8 Svar fra Fylkesmannen hvorvidt vilkår for egengodkjenning trekkes (ettersendes)

Det foreligger i tillegg ytterligere utredninger gjennomført i samband med konsekvensutredningen som er tilgjengelige ved forespørsel.

**... Sett inn saksutredningen over denne linja**