

Oppdragsnavn: Leangen sentrum Øst
Oppdragsnummer: 610382-01
Utarbeidet av: Ingrid B Sæther
Dato: 20.03.2019
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Sammenstilling av høringsuttalelser

1. FYLKESMANNEN I TRØNDELAG (12.02.2019)	2
2. TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE (11.02.2019)	5
3. BANE NOR (23.01.2019)	6
4. TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS.....	7
5. LO I TRONDHEIM (12.02.2019)	8
6. ATB (11.02.2019).....	9
7. NABOER OG BERØRTE	9
7.1. Rockwool Nordics (16.01.2019)	9
7.2. Frost Eiendom AS (11.02.2019) v/ Håvard Skarstein i Oslo works	10
7.3. Orkla Confectionary & Snacks Norge (Nidar-fabrikken) (12.02.2018).....	11
8. INTERESSERTE, BYBEBOERE	11
8.1. Jens Fredrik von der Lippe (23.01.2019).....	11
8.2. Sameiet Brøsetvegen 2a v/ Espen Dyrnes Stabell	12

Planprogrammet lå ute på offentlig høring i perioden 19.12.2018 – 12.02.2019.

Åpent møte ble avholdt 22. januar 2019

Det kom inn 11 merknader til planprogrammet.

1. FYLKESMANNEN I TRØNDELAG (12.02.2019)

Merknad:

a) Landbruk:

Planforslagets betydning for den totale tilgangen på næringsareal må fremgå av planbeskrivelsen.

Det er positivt at det legges opp til høy utnytting i området, og forutsetter at den sikres gjennom bestemmelsene.

Svar:

Tilgang på næringsareal tas inn som eget utredningstema i planprogrammet.

b) Klima og miljø, Helse og omsorg:

Trafikk:

Det må redegjøres for hvilke tall som legges til grunn for trafikkanalysen. Ved utarbeidelse av trafikkanalyser må nyskapt trafikk fra vedtatte planer i Trondheim øst regnes med i trafikkgrunnlaget.

Det må gjøres rede for hvilke konsekvenser nyskapt trafikk inn og ut av området vil ha på trafikksystemet i området. Det må gjøres kapasitetsberegninger for å dokumentere at trafikk fra planområdet ikke medfører redusert framkommelighet for kollektivtrafikken, herunder Metrobussen. FM ønsker å bli involvert i den videre planleggingen.

Gående og syklende:

Det er viktig å finne gode løsninger som gjør det attraktivt å gå og sykle, både internt i området og til målpunkter på Lade.

Støy og luftkvalitet:

FM forutsetter at støy- og luftkvalitetsrapporter bygger på oppdaterte trafikktall. Viser til at det er bra at sumstøy skal vurderes. Planprogrammet må henvise til Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520). Forutsetter at retningslinjene følges opp og at det gjøres beregninger av luftkvalitet i området, samt vurdere behov for målinger for å verifisere eller kalibrere beregningene.

Ved beregning av luftkvaliteten i området må bidrag fra industri og næringsvirksomhet i området, herunder Rockwool, inngå i beregningene. Det må også gjøres spesielt rede for luftkvalitetssituasjonen rundt tunnelåpningene. T-1520 er tydelig på at det ikke bør tillates bebyggelse med følsomt bruksformål innenfor 50-100 meter fra tunnelmunnninger.

Når resultater fra utredninger om støy og luftkvalitet foreligger, må det gjøres en vurdering av om områdene nærmest Innherredsvegen er egnet for bolig, barnehage, skole og helseinstitusjoner. Det må gjøres en helhetlig vurdering med bakgrunn i kunnskap om støy og luftkvalitet, hvor ønsket om fortetting og boligbygging veies opp mot hensynet til miljø og helse.

Grøntareal, park og uterom:

I områder med høy utnyttelse blir det spesielt viktig at det sikres tilstrekkelige grøntarealer med god kvalitet og det bør være et mål å skape sammenhengende grønnstrukturer. Området inneholder få grønne kvaliteter i dag. Positivt at det planlegges for en bydelspark på minimum 5 daa. Det bør legges stor vekt på at parken får en god plassering med gode solforhold, skjermet for støy og med en utforming som innbyr til opphold. Et uteromsregnskap som viser størrelse på uterommet og en vurdering av sol/skygge, støy og luftkvalitet må følge med planen.

Louiselyst gård inngår i planområdet. Gården og området rundt er en positiv kvalitet i planområdet, og for mange en ukjent perle. På hvilken måte gården kan løftes fram og bli et viktig element i planområdet bør derfor utredes nærmere.

Det skal gjøres en kartlegging av dagens grønnstruktur. Innenfor planområdet langs jernbanen er det et grøntdrag. Det kan stilles spørsmål ved om kvaliteten er slik at dette ikke bør regnes med i det tilgjengelige uterommet.

Dersom det planlegges uterom på tak, må det i planen framgå hvilke vurderinger som er gjort med tanke på fordeler/ulempes og hvordan tilgjengeligheten sikres. Der bør også framgå hvilke vurderinger som er gjort med tanke på å skille mellom offentlige uterom og private uterom.

Bygge og anleggsfasen:

Det må gjøres rede for hvordan trafiksikkerhet og framkommelighet for gående- og syklende skal ivaretas i bygge- og anleggsfasen. Ulike veger inn og ut av området må vurderes. Dersom anleggstrafikken skal ledes ut på Bromstadvegen, må det vurderes hvilke konsekvenser dette vil få for framkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken.

Masseoverskudd:

Håndtering av masseoverskudd er en utfordring i regionen og Fylkesmannen ber om at det gjøres en omtrentlig beregning av masseoverskuddet fra utviklingen av området og en vurdering av om deler av massen kan gjenbrukes i stedet for å kjøres til tipplasser og deponier.

Kvalitet:

Det planlegges omfattende fortetting i området. Det er positivt med tanke på arealutnyttelse og nullvekstmålet. Det er samtidig viktig å sikre fortetting med kvalitet. Det er positivt at kvalitet og folkehelse inngår i utredningsprogrammet og at det er fokus på byrom, grønnstruktur, parker, solforhold og mulighet for åpne vannveier.

Svar:

Trafikk: Trafikkanalysen vil redegjøre for hvilke trafikk tall som ligger til grunn for utredningene. Nyskapt trafikk fra vedtatte planer skal regnes med i trafikkgrunnlaget. Trafikkanalysen skal redegjøre for hvilke konsekvenser nyskapt trafikk inn og ut av området vil ha på trafikksystemet i området. Det skal utføres kapasitetsberegninger for tilleggende kryss/rundkjøringer.

c) Barn og unge

Fylkesmannen minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene.

Ved detaljregulering er det viktig å tilrettelegge lekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensning. For å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet vil også valg av gang- og sykkeltrase være et viktig tema.

Oppfordrer til å involvere barn og unge i å bli hørt og å kunne medvirke gjennom planarbeidet. Likeså at barnets beste skal være et grunnleggende hensyn i alle handlinger som berører barn

Svar:

Barn og unges oppvekstvilkår, herunder lekearealer, park, gang- og sykkelvegssystem, skoleveg etc, skal utredes som et eget tema i konsekvensutredningen. Planprosessen videre vil avdekke om det er forhold som skal sikres gjennom rekkefølgekrav.

Barn og unges interesser vil bli hørt gjennom medvirkning, herunder internt samråd i kommunen og gjennom kontakt med Strindheim skole.

d) Helse og omsorg

Byrom:

Gode byrom kan skape mer byliv. Byrommenes utforming, kvalitet og tilgjengelighet og sammenkoblingen mellom dem har betydning for om byrommene oppleves som attraktive. Bylivet skapes av at mennesker oppholder seg i og ferdes gjennom byrommene. Butikker og spisesteder bidrar til byliv. Men det bør også vurderes å legge til rette for andre typer aktiviteter, offentlige tjenester og møteplasser som retter seg mot ulike aldersgrupper med ulike behov.

Boligsammensetning:

Boligsammensetningen er et aktuelt utredningstema, herunder hvilken effekt planlagte tiltak vil kunne ha for utjevning av sosiale ulikheter i helse. Det bør framgå at det har vært en vurdering knyttet til variasjon i boligsammensetning og plasseringen av de ulike boligstørrelsene innenfor planområdet. I tillegg til kommunenes dokument «Boligprogram 2011-2014» som det vises til i forslag til planprogram, så vil vi her også nevne Nasjonal strategi for boligsosial arbeid, Bolig for velferd (2014-2020). Strategien skal styrke kommunenes arbeid med å få vanskeligstilte inn på boligmarkedet. Strategien skal legge til rette for at kommunene tar boligsosiale hensyn i planprosessene.

Aldersvennlige samfunn:

I Meld. St.15 «Leve hele livet» vises det til at andelen eldre blir høyere og det blir flere av de eldste. Samtidig skal flest mulig eldre bli boende i egen bolig. I meldingen fokuseres det blant annet på hvordan fysisk inaktivitet og ensomhet kan forebygges. Et universelt tilrettelagt nærmiljø gjør at flere, både eldre og andre med redusert forflytnings- og orienteringsevne, kan ferdes tryggere, være fysisk aktive og benytte seg av sosiale møteplasser, grøntområder og kollektivtransport. Etablering av sosiale møteplasser, også i form av innendørs fellesarealer, kan være et godt folkehelseiltak, da det kan legge til rette for deltakelse i sosiale fellesskap og på den måten forebygge ensomhet.

Universell utforming:

Universell utforming er en nasjonal strategi som har som mål å gjøre samfunnet best mulig tilrettelagt og tilgjengelig for alle, uansett livsfase eller fysiske forutsetninger. Hvordan universell utforming er ivaretatt, med hensyn til utforming av uteoppholdsområder, inngangsparti, gangarealer og kollektivtransport må framgå av planen.

Kriminalitetsforebygging:

I planområdet vil folk ferdes til alle tider av døgnet, At området oppleves som oversiktlig og trygt er viktig. Kriminalitetsforebygging handler også om folkehelse og er et viktig tema i det videre planarbeidet.

Medvirkning:

I kommunens saksutredning påpekes at det er nødvendig å gå bredt ut med hensyn til medvirkning, og det nevnes aktuelle grupper. I denne sammenheng vil Trondheim eldreråd og Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne også kunne være aktuelle medvirkningsaktører.

Svar:

- Byrom, gateliv, byliv og møtesteder skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).
- Boligsammensetning skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).
- Universell utforming og folkehelse skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).
- Kriminalitetsforebygging skal svares ut med egen punkt i planbeskrivelsen, og vil få fokus i planleggingen.
- Trondheim eldreråd og Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne inkluderes som medvirkningsaktører.

e) Samfunnssikkerhet

Minner om at det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).

Gjør videre oppmerksom på at planområder ligger under marin grense og at det derfor må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire, - også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle fareområder viser vi til NVE, sektormyndighet på skred og flom.

Svar:

Det skal utarbeides en ROS-analyse som en del av planarbeidet. Det forutsettes gjennomført geotekniske vurderinger i planprosessen.

2. STATENS VEGVESEN (10.01.2019)

Merknad:

- a) Lokal trafikkavvikling, kapasitet og parkeringsdekning er aktuelle problemstillinger. Det er også støy og luftkvalitet. Området ligger i delvis rød og oransje støysoner, noe det må tas hensyn til i det videre planarbeidet.
- b) Vegvesenet anbefaler at minimumskravet for sykkelparkering settes høyere enn hva parkeringsveilederen til Trondheim kommune tilsier. Parkering for sykler bør etableres lett tilgjengelig på bakkeplan med tak og stativ, samt i egne låsbare boder. Det bør også settes av tilstrekkelig parkeringsplasser til sykkelvogner og transportsykler.
- c) Økt aktivitet i området gjør at det i planarbeidet særskilt sees på hvordan det best mulig kan tilrettelegges for gående og syklende i rundkjøringen mellom fv. 6664 og Falkenborgvegen.
- d) Av hensyn til trafiksikkerhet anbefaler vi at det i det videre planarbeidet sees på trafiksikre renovasjonsløsninger og løsninger for varelevering som kan gjennomføres på egen grunn. Videre må det sikres tilstrekkelig manøvreringsareal for denne typen transport på eget areal.
- e) Eiendommen grenser til rv. 706 og fv 6664, samt kommunal veg Falkenborgvegen. Adkomst til området må planlegges fra kommunal veg. Statens vegvesen ønsker å bli involvert i dialogen om kjøreadkomst til området så tidlig som mulig i planprosessen.

Svar:

3. TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE (11.02.2019)

Merknad:

a) Vi støtter forslaget om å utvikle dette som et framtidig byområde med blandede formål og relativt høy tetthet. Området ligger særdeles godt til i forhold til kollektivtrafikk, og en slik byutvikling her vil være i tråd med 0- vekstmålet for trafikken og andre omforente klima- og transportmål.

b) Kulturminner: Som planprogrammet peker på, er det viktige kulturmiljøer i området, da først og fremst Louiselyst gård samt den nærliggende Falkenborg gård. Disse lystgårdene er dessuten en viktig del av Trondheims identitet, og vi forutsetter at de blir godt ivaretatt i planarbeidet.

Det er videre bra at Falkenborgveien 37 også utredes med hensyn til verneverdier. Leangen stasjon bør også omtales i kapitlet om kulturminner.

Bebyggelse som skal rives, bør fotodokumenteres før rivning.

Planprogrammet sier at forholdet til mulige automatisk fredede kulturminner skal vurderes. Dersom det konkluderes med et potensiale for slike kulturminner kan det bli aktuelt med arkeologiske registreringsundersøkelser innenfor deler av planområdet.

c) Universell utforming, videregående skole og kollektivtrafikk: For øvrig minner vi om plan- og bygningslovens §1-1, som sier at estetisk utforming og universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Det planlegges ny videregående skole i området – vi forutsetter i den forbindelse at det fortsatt er en løpende dialog med vår eiendomsseksjon.

d) Leangen- området blir et viktig kollektivknutepunkt i Østbyen, og vi regner med en videre dialog med fylkeskommunen og Miljøpakken rundt de konkrete løsningene for dette. Slik kan behovet for disse knutepunktfunksjonene med fordel komme enda tydeligere fram i planprogrammet.

e) I forbindelse både med kollektivknutepunktet og den framtidige videregående skolen er det viktig å få til gode og sikre gang- og sykkeløsninger, herunder tilstrekkelig sykkelparkering.

Svar:

- Kulturminner skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).
- Universell utforming og folkehelse skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).
- Trøndelag Fylkeskommune er en sentral aktør i planarbeidet, og fylket vil dermed være godt involvert underveis.
- Gang- og sykkeløsninger skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.3 i planprogrammet).

4. BANE NOR (23.01.2019)

Merknad:

a) Denne aktuelle delen av Nordlandsbanen er av nasjonal og regional betydning for gods- og persontrafikk.

b) Endret arealbruk kan føre til endret overflateavrenning og/eller endrede dreneringsveger. Når vi mottar arealplanen til offentlig ettersyn, vil vi legge stor vekt på om det følger med dokumentasjon på om de planlagte tiltakene kan føre til økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og utglidningsskader på jernbanen. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives, og det må sannsynliggjøres at de er gjennomførbare. Dette gjelder både anleggsfasen og permanent.

c) Parkering er viktig for trafikknutepunktet. Det er viktig å beholde eksisterende parkeringsplasser for de togreisende. Det er videre ønskelig å se på mulighetene for å etablere mer hensiktsmessige parkeringsplasser, kiss and ride, sykkelparkering mm. nærmere den nye Leangen stasjon.

Svar:

- Flom og overvannshåndtering skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.5 i planprogrammet)
- Behov for parkeringsplasser tilknyttet Leangen stasjon skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.3 i planprogrammet).

5. TRØNDELAG BRANN- OG REDNINGSTJENESTE IKS

Merknad:

a) Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioden.

b) Det påpekes at tilgjengelighet for innsatsmannskapene skal være tilfredsstillende når bygget/byggene tas i bruk.

c) Avstanden mellom bygningene må ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene.

d) Brannsikkerheten i bygningene skal være i henhold til forskriftskravene.

e) Ved lading av fremkomstmidler (sykler og el-biler) innvendig må brannsikkerheten ivaretas.

f) Kjeller (parkeringskjeller eller andre rom under terreng) som bygges utenfor bygningskropp, må vies spesiell oppmerksomhet, særlig med tanke på belastningen ved oppstilling av utrykningskjøretøy, og etablering av nødvendige brannvannskummer i området.

g) Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor ikke parkering av gassdrevne biler i parkeringskjeller under bakkenivå. Det vises til utarbeidede rapporter.

h) For å sikre brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband.

i) Dersom det skal benyttes solcelleenergi, må det også tas hensyn til tilgjengeligheten for innsatsmannskapene.

j) Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under forskrift om håndtering av farlig stoff, som for eksempel boliggass, må lagring, bruk og arealmessige begrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Ovennevnte forhold må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning.

Det minnes om at planlagte bygninger, for eksempel hotell og videregående skole, høyst sannsynlig vil bli vurdert som særskilte brannobjekter i henhold til brann- og eksplosjonsvernlovens § 13. Trøndelag brann- og redningstjeneste ønsker å kunne uttale seg i den videre saksgangen.

Svar:

Beredskap og framkommelighet for rednings- og slokkemannskap skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.6 i planprogrammet). For øvrig gjelder teknisk forskrift.

6. LO I TRONDHEIM (12.02.2019)

Merknad:

a) I det aktuelle området finnes en mengde ulike bedrifter innen mange ulike bransjer.

Bystyret i Trondheim vedtok 21.05.15 at det skal være 2000 dekar bebyggbar næringsareal reserve i Trondheim. Det er grunn til å stille spørsmål ved om dette vedtaket følges opp i praksis, med en stadig omregulering av industri/næringsareal i strid med kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 og gjeldende reguleringsplaner, sist gjort gjeldende for Haakon VII's gate 14.

LO i Trondheim ser arealet og eiendommene i det aktuelle planområdet i sammenheng med kommunens arbeid om strategi for næringsarealutvikling. Vi mener arealet ikke må bli omregulert fra næringsareal til boligformål, i strid med kommuneplanens arealdel (KPA) 2012 – 2024 og gjeldende reguleringsplan. Områdene som ligger på østsiden av Bromstadvegens forlengelse fra Leangen til Lade må videreutvikles som næringsareal, tett på vei og jernbane.

I Rambølls rapport fra 2017 om «Arealkrevende næringer i byomformingsområder i Trondheim» fremgår blant annet følgende om Lade / Leangen området: «De østre områdene som ikke er under transformasjon vil lettere kunne være virksomheter med store krav til transport og utearealer, delvis fordi de ligger tett på eksisterende vegsystem med høy kapasitet og delvis fordi de ligger i randsonen av områder med fokus på bolig/urbane kvaliteter.»

b) Vi ber om at tre nye utredningsbehov inntas i planprogrammet.

- ✓ Det må utredes praktisk og økonomisk nytte eksisterende virksomheter innen planområdet har med dagens beliggenhet i et regulert næringsområde tett opp til eksisterende vegsystem med høy kapasitet.
- ✓ Det må utredes hvilke miljø- og næringsmessige fordeler det vil være å videreutvikle det aktuelle planområdet som et næringsområde med store behov for transport og utearealer, sett i forhold til den fysiske nærheten til det store jernbanearealet på Leangen.
- ✓ Det må utredes hvilke negative konsekvenser en omregulering fra næringsareal i strid med kommuneplanens arealdel vil ha for eksisterende virksomheter innen planområdet.

Svar:

Planprogrammet suppleres med eget utredningspunkt «Næringsarealutvikling» under pkt. 6.1, der innspill til utredningsbehov tas inn. Planforslaget skal vurdere næringsareal opp mot «rett virksomhet på rett sted», i henhold til føringer gitt i kommuneplanens arealdel. Planforslaget skal også vurderes i forhold til næringsarealutvikling i Trondheimsregionen. Det skal også undersøkes hvor dagens bedrifter tenkes flyttet ved transformasjon av området.

7. ATB (11.02.2019)

Merknad:

- a) Planområdet er et viktig knutepunkt for lokaltrafikk. Ved etablering av ny vgs skole, boliger, næring og hotellvirksomhet vil behovet for et godt tilrettelagt kollektivtilbud kunne øke.
- b) For AtB er det per i dag et behov for å kunne regulere busser i området. I dag ligger Falkenborgveien inne som reguleringsplass for busser som ender her (linje M2, 70 og 79). I et byperspektiv er det forståelse for at det ikke er ønskelig med en stor reguleringsplass i Falkenborgveien. Likevel har AtB behov for å regulere i området og dette behovet vil trolig være der ei stund framover. Ettersom en slik planprosess vil ta en del år er det ønskelig at man tar hensyn til dette behovet og videre har en dialog på hvordan dette kan løses når utbyggingen begynner. AtB er interessert i å få til løsninger som bidrar til å gjøre kollektivtilbudet til en naturlig del av bybildet og ikke en trafikkmaskin.
- c) Ønske om at det fokuseres på gode koblinger mot det eksisterende knutepunktet på Strindheim, men også til nærliggende holdeplasser som Gildheim og Leangen stasjon. Her vil det være viktig å få til gode forbindelser for gående og syklende til holdeplassene.
- d) Kontaktperson: ida.gaaserud@atb.no

Svar:

Løsninger for og hensyn til kollektivtrafikksystemet og knutepunktene skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.1 og pkt. 6.3 i planprogrammet).

8. NABOER OG BERØRTE

8.1. Rockwool Nordics (16.01.2019)

Merknad:

- a) Vår virksomhet genererer en del tungtrafikk inn og ut av vårt fabrikkområde. Denne trafikken går langs Leangenveien, som ser ut til å være omfattet av/tilgrensende til planområdet. Dette kan gi konflikter og utfordringer som må tas hensyn til og avklares i planarbeidet.

Generelt er det potensielle konflikter mellom fabrikkdrift og de formål som planprogrammet omfatter. Det bes derfor om at det tas spesielt hensyn til dette i planarbeidet.

Vi ber om å bli holdt informert og involvert underveis i prosessen, hva gjelder ovenfor nevnte problemstillinger.

Svar:

Hensyn til naboskapet og tilliggende industrivirksomhet skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.1 og pkt. 6.3 i planprogrammet).

8.2. Frost Eiendom AS (11.02.2019) v/ Håvard Skarstein i Oslo works**Merknad:**

a) Frost Eiendom AS ved datterselskap Haakon Vlls gate 25 AS, har startet opp planarbeid for *Haakon Vlls gate 25*. Eiendommen ligger diagonalt over jernbanesporet og Bromstadbrua i fra planområdet, og ligger innenfor det som i kommunedelplanen er definert som fremtidig sentrumsområde, og vil tangere både Jernbanesporet, nye Leangen stasjon og metrobusstraséen.

b) Det er generelt positivt med ny utvikling og høyere utnyttelse i og rundt senterområdet, og kollektivknutepunktet. Summen av alle nye utbygginger som med tiden kommer innen gangavstand fra senterområdet og knutepunktet vil avgjøre om området blir vellykket.

c) Ettersom planområdet som planprogrammet gjelder ikke er regulert til senterområde i overordnet plan, mener vi det bør være en viktig premiss at løsninger i planforslaget bygger opp under det avsatte senterområdets, og spesielt knutepunktets betydning. Dette vil i praksis bety å fokusere på at området orienterer seg mot Bromstadveien, og nye Leangen jernbanestasjon i tilstrekkelig grad. For at det nye omstigningspunktet mellom Jernbane og Metrobuss, i kryssingen av jernbanetraséen og Bromstadveien (Bromstadbrua) skal oppfattes som attraktivt og effektivt, vil det være viktig at alle 4 tomtehjørner som grenser mot dette krysningspunktet bidrar med en aktiv programmering, adkomster, gode koblinger, byrom og generelt henvendelse mot dette punktet.

Vi mener dette er et viktig suksesskriterium for området samlet sett (dvs. bidrag til å bygge opp under knutepunktet), og at utredningstemaer og metoder i konsekvensutredningen bør gjenspeile dette. Vi mener det er riktig at planprogrammet tar med utredning av konkurranseforholdet med Midtbyen, men at det på samme måte bør utredes på hvilken måte planforslaget best kan styrke betydningen av Leangen stasjon og avsatt senterområde i KDP som lokalområdets urbane tyngdepunkt. Under utredningstema *Byrom, gateliv, byliv og møtesteder* bør det etter vårt syn medtas under mål og premisser, at styrking av omstigningspunktet ved Leangen stasjon er en overordnet målsetning og føring for løsninger også i planområdet for Falkenborgveien 32 til 38.

Svar:

Planforslaget har som intensjon å videreutvikle Leangen sentrum som en moderne og attraktiv bydel som henger sammen på tvers av veger og jernbanen. Det skal legges til rette for handel og tjenester som støtter opp under knutepunktsutvikling, senterstruktur, boligutvikling og byliv. Planprogrammer nevner målsettinger for planarbeidet, som er i tråd med innspill fra Frost Eiendom.

Styrking av omstigningspunktet ved Leangen stasjon er nevnt i planprogrammet under pkt. 6.3 «Kollektivtilgjengelighet», og anses å være ivarettatt som utredningstema.

8.3. Orkla Confectionary & Snacks Norge (Nidar-fabrikken) (12.02.2018)

Merknad:

a) Nidarfabrikken er en bedrift med over 100 års historie i Trondheim. Med årenes løp har fabrikken blitt utvidet, samtidig som annen bebyggelse har vokst opp rundt opp rundt fabrikken. Med tanke på konkurranseforhold, er det av avgjørende betydning å sikre fabrikkdriften i Trondheim., og at de ytre rammebetingelsene ikke legger urimelige hindringer i veien for dette. Vi som arbeider her, har som vår fremste målsetning at fabrikken fortsatt skal utvikle seg i Trondheim. Fabrikken har med Belbuan-tomta en betydelig utvidelsesmulighet av eksisterende drift. Det er pågående prosesser for å ta denne tomten i bruk for lagervirksomhet tilhørende fabrikken.

b) Det foreligger problemstillinger knyttet til tungtransport i Bromstadveien og forbi Strindheim skole. Dette byr på trafikale utfordringer både i selve avkjøringen og ved et stort antall barn som ferdes til og fra skolen. Når lageret på Dora 1 i framtiden avvikles, vil nesten all tungtrafikk til/fra Nidar ha rute via E6 Øst eller E6 Omkjøringsveien, og dermed i mindre grad belaste lokalvegnettet.

c) Stenging av Gildheimkrysset vil gjøre det vanskelig å realisere planlagt lager og annen utvidelse av fabrikken på Belbuan. Vi vil meget sterkt motsette oss at krysset får endret funksjon og status i forhold til gjeldende reguleringsplan og intensjonene bak den. En forutsetning for langsiktig utvikling av fabrikken er en god adkomst for tungtransport.

Gjeldende reguleringsplan med sine intensjoner må opprettholdes som premiss for planlegging av tilgrensende og berørte områder. Gildheimkryssets funksjon må opprettholdes.

d) Å drive industri vil også i fremtiden medføre en belastning på omgivelsene, både med tanke på støy, forurensing, lukt m.v. En ytterligere fortetting vil kunne gi framtidige utfordringer mellom bolig og industri

e) Motsetter seg alle planer i området som vil forverre eksisterende drift og/eller gjøre en realisering av nytt lager vanskelig. Før dette er bygget, må Gildheimkrysset være tilgjengelig.

Svar:

Det har vært avholdt møte med Orkla 12.03.2019. Forslagsstiller og Orkla har felles interesse i at krysset i Gildheimveien opprettholdes. Det er i utgangspunktet ingen motstrid mellom planarbeidet for Leangen sentrum øst og Orklas interesser i forhold til dagens drift og videre utvikling. Det er ikke tenkt at nye boliger skal legge begrensninger for Orklas drift av fabrikken. Både støy og luft skal utredes, og vil uansett legge begrensninger for plassering av boligbebyggelse og andre støyfølsomme formål.

9. INTERESSERTE, BYBEBOERE

9.1. Jens Fredrik von der Lippe (23.01.2019)

Merknad:

a) Mener kontorbygg på Falkenborgvegen 36 i 5-6 etasjer i for stor grad skjærer for Louiselyst gård med hageanlegg. Von der Lippe har lagt ved forslag til alternativ løsning.

Svar:

Falkenborgvegen 36 inngår som en del av det utvidete planområdet for Leangen sentrum Øst, men omfattes i utgangspunktet av egen reguleringsplan for Falkenborgvegen 36, vedtatt i 2014. Det endelige planforslaget for Leangen sentrum Øst vil derfor med stor sannsynlighet ikke omfatte denne tomten.

Hensyn til kulturminner og Louiselyst gård skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.2 i planprogrammet).

9.2. Sameiet Brøsetvegen 2a v/ Espen Dyrnes Stabell

Merknad:

a) Brøsetvegen 2 a og b ligger like ved snuplassen i enden av Brøsetvegen. Denne snuplassen har blitt brukt som parkerings- og avlastningsområde ved tidligere byggeprosjekter, blant annet i forbindelse med ny bussholdeplass på Gildheim. Dette opplevde vi som svært sjenerende, og ber om at dette unngås når det bygges i Østbyen.

b) Generelt håper vi støy og omfattende arbeid utenfor normal arbeidstid, inkludert helger, unngås av hensyn til beboernes helse og trivsel.

Svar:

Hensyn til naboskap og støy skal utredes som en del av konsekvensutredningen (pkt. 6.3 og pkt. 6.4 i planprogrammet).

Det er i utgangspunktet ikke tenkt at snuplassen i Brøsetvegen skal benyttes i anleggsfasen.