

Nr	Hvem	Merknad	Rådmannens kommentar
1	Fylkesmannen, 23.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Positive til tiltakene og rekkefølgekravene i planen. Gir godt grunnlag for framtidig utvikling. b. Lang tunnel gir best effekt for klima og miljø og helse og omsorg. c. I bestemmelse §4.1.4 burde det fremkomme tydelig krav om vurdering av helse/miljømessig konsekvens i reguleringsplan og søknad om byggetiltak. d. Forventer at det som er kommet fram i ROS, følges opp i videre planlegging. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling. c. Kommer krav til vurdering av helse og miljømessig konsekvens i alle reguleringsplaner og søknader om byggetillatelse. d. Avbøtende tiltak som har kommet opp i ROS skal følges opp i detaljplanlegging.
2	Ungdommens bystyre, 18.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Positive til at man tar vare på grønstruktur, spesielt Smidalen som brukes av mange barnehager og skoler i nærområdet. b. Lang tunnel gir best mulighet for bosetting langs metrobussaksene. c. Planforslaget er et godt tiltak i arbeidet med nullvekstmetoden 	<ul style="list-style-type: none"> a. Grønnstrukturen videreføres til sluttbehandling, men med noen endringer i plassering. Det er lagt til i bestemmelsene at barn og unge skal medvirke i opparbeidelsen av Smidalen etter nedplanering som følge av geoteknisk sikringstiltak. b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.
3	Yngve Sommervoll, 16.9.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Ser veldig positivt på foreslått Leirfossforbindelse for å redusere trafikkbelastningen forbi skoleområdet på 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Samsvarer med rådmannens innstilling til

		<p>Nidarvoll.</p> <p>b. Lang tunnel er absolutt best for en sikker skolevei og en byutvikling som gagnar området best mulig.</p>	<p>sluttbehandling.</p>
4	Bane NOR, 23.9.19	<p>a. Vi ønsker at kommunedelplanen dokumenterer hvilke transportforbindelser som planlegges mellom nytt knutepunkt på Sluppen og Lerkendal og Marienborg stasjon.</p> <p>b. Mener planforslaget er i henhold til samordna bolig og arealplanlegging.</p>	<p>a. Avstander mellom knutepunkt på Sluppen og Lerkendal og Marienborg stasjon er omtalt i planbeskrivelsen.</p>
5	Statens vegvesen, 24.9.19	<p>a. Ønsker at bestemmelser §2 og §4 tilpasses slik at mulige midlertidige ekstra ramper på E6-Omkjøringsvegen unntas plankrav.</p> <p>b. Mener formuleringen av bestemmelse §3.19. er upresis. Peker på at infrastruktursonen (H410) viser området som trengs for tunnelanlegget, og at denne kan justeres noe ifb. detaljregulering.</p> <p>c. Forslag til ny formulering av bestemmelse § 5.1.</p> <p>d. Peker på behov for vurderinger av kryss, svingefelt og kollektivfelt langs hovedvegnettet med sikte på å unngå tilbakeblokkering til E6.</p> <p>e. Påpeker at det blir utfordrende å få til trafiksikker kryssing for myke trafikanter over Holtermannsveg og i krysset mellom Bratsbergvegen og ramper av/på E6.</p>	<p>a. Tillegg til bestemmelse §4.1.1 tillater at reguleringsplan for midlertidig tiltak på E6-Omkjøringsvegen unntas plankrav.</p> <p>b. Formuleringen av §3.19 er justert og hensikten bak rekkefølgekravet tydeliggjort i planbeskrivelsen.</p> <p>c. Bestemmelse § 5.1 er endret i henhold til innspillet.</p> <p>d. Det er krav til nye trafikkanalyser i forbindelse av detaljregulering av E6 gjennom området gjennom bestemmelse §6.1.</p> <p>e. Trafiksikker kryssing må sikres i detaljplan. Problemstillingen er tydeliggjort i planbeskrivelsen.</p>
6	Espen Thøring,	<p>a. Foreslår at E6 rett nord for Kroppanbrua utvides til 8</p>	<p>a. Innspillet vil bli fulgt opp i neste planfase. Det vil bli</p>

	26.9.19	kjørefelt. For hver retning er de to innerste filene for E6, nest ytterste fil må velges av biltrafikk til sentrum.	gjennomført detaljerte trafikkberegninger for å vurdere køforhold. Ut fra dette vil det bli vurdert om en utvidelse som foreslått er aktuelt. Tilpasninger som skissert ligger innenfor det som er greit å utrede nærmere og avklare i neste planfase.
7	Anniken, 26.9.19	a. Negativ til endring av planområdet	a. Tas til etterretning.
8	Olav Hansen, 26.9.19	a. Negativ til pengebruken for trafikkavvikling, men er bekymret for trafiksikkerheten på E6-omkjøringsvegen i dag.	a. Trafiksikkerheten skal ivaretas i detaljregulering og utbygging.
9	Sigmund Knutsen, 27.9.19	a. Positiv til planforslaget, ser store gevinster for bydelen. b. Kort tunnel er tilstrekkelig for å få til transformasjon. c. Tilleggsgevinst at tunnelen vil redusere støynivået også på Hoem.	a. Tas til etterretning. b. Rådmannen vurderer at lang tunnel er nødvendig for å få til ønsket transformasjon av området. c. Omtale av støysituasjonen ved Hoem er lagt til planbeskrivelsen.
10	Rune Olsen, 27.9.19	a. Forslag til mulig utforming av vegløsning og rundkjøringer sør i planområdet. b. Ønsker ikke fotgjengerkryssinger med lysregulering rett etter rundkjøring for å unngå kø.	a. Problemstillingen som tas opp gjelder delvis rundkjøringen vest for Nidelva som bygges ifm Nydalsbrua, og delvis rundkjøring øst for Nydalsbrua. Denne vil bli bygget om først ifb. Nydalsbruprosjektet så som del av nytt vegnett ihh. kommunedelplanen. Endelig utforming av rundkjøringen øst for Nydalsbrua vil avklares ifm neste planfase. Det vil bli gjennomført

			<p>trafikkberegninger som skal hindre tilbakeblokkeringer inn mot E6 tunnel og forsinkelser for bussene.</p> <p>b. Hvordan kryssing av fotgjengere/syklister over Holtermanns veg m.fl. skal anordnes vil bli avklart i neste planfase. Viktige hensyn i den forbindelse vil blant annet være trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter og buss, samt å unngå tilbakeblokkering på E6.</p>
11	Vegard Endresen, 27.9.19	<p>a. Positiv til planforslaget - E6 under bakken vil være bra for nærmiljøet. Mener det vil gi bedre framkommelighet for fotgjengere, som er viktig for i området.</p> <p>b. Ønsker lang tunnel.</p>	<p>a. Tas til etterretning.</p> <p>b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.</p>
12	Kenneth Kristiansen, 30.9.19	<p>a. Positiv til planene, spesielt til at man tar sikte på å ivareta grønne områder, tilretteleggingen for rekreasjon og bedring av kollektivtilgjengeligheten i området.</p> <p>b. Ønsker lang tunnel.</p> <p>c. Viktig å bevare Smidalen og savner felles lekeplass i gata, etter fortetting av småhusbebyggelsen.</p>	<p>a. Tas til etterretning.</p> <p>b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.</p> <p>c. Det vil måtte gjøres inngrep i Smidalen på grunn av geotekniske sikringstiltak, som omtalt i planbeskrivelsen. Deler av Smidalen vil bli opparbeidet for aktivitet med medvirkning fra barn og unge.</p>
13	TBRT, 30.9.19	<p>a. Peker på at det er viktig å ivareta forskrifter og beredskap i detaljregulering og prosjektering.</p>	<p>a. Henvisning til TBRTs retningslinje er inkludert i bestemmelsene § 6.</p>

14	Runa Unsgård, 30.9.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker lang tunnel spesielt av hensyn til barnefamilier i området. b. Trehusbebyggelse på Sorgenfri må ivaretas ved tunnelbygging. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling. b. Trehusbebyggelsen er utenfor planområdet, også infrastrukturen som viser hvilke områder som kan bli direkte berørt av tunnelanlegget.
15	FAU Nidarvoll skole, 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Som foreldre til barn ved Nidarvoll skole ser vi svært positivt på at området utvikles til en levende bydel, og ser særlig positivt på at planen vektlegger miljø og trafiksikkerhet. b. Svært positive til forslaget om å avlaste Bratsbergvegen forbi skolen med Leirfossforbindelsen mellom Leirfossvegen og Sluppenvegen, og håper dette kan bli et prioritert prosjekt i den større utviklingen av området. c. Usikre på om planen møter utfordringer ved trafikkavviklingen i Bård Iversens veg og Klæbuveien nord og øst for skolen. d. Mener E6 alternativ 2, lang tunnel betyr en stor forbedring for utemiljøet nord for skolen, og muliggjør trafiksikker skolevei for elevene nord for Omkjøringsvegen. Vi ser ikke at skissene til alternativ 1, kort tunnel, vil ha noen positiv effekt for skolen - snarere risikerer man en forverring av støv- og støybelastning, samt en dårlig skolevei-situasjon langs Bratsbergvegen. e. Vi ser positivt på den planlagte opprustningen av gang- og sykkelveier i området, men er bekymret over at man som prinsipp ønsker veikrysninger i plan. Vi håper 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Realiseringen av Leirfossvegen er knyttet til utviklingen av det lokale sentrumet med rekkefølgekrav. c. Endelig utforming av kjøreveger og gang/sykkelveger vil bli vurdert i neste planfase. Det er ikke vurdert nærmere reguleringsform (vikeplikt kryss, lyskryss el.a.). Vurdering av hvor Klæbuveien skal stenges for gjennomkjøring må også gjøres i neste planfase, og dette må sees i sammenheng med planlagt adkomst og parkering til den nye skolen. Det viktigste vil alltid være trafiksikkerheten, trygg skoleveg spesielt og hensyn til myke trafikanter generelt. d. Alternativet med kort tunnel (tegning X003 i KDP vedlegg 16) gir ikke en forverret støysituasjon ved skolen sammenlignet med referansealternativet (X001). Med kort tunnel reduseres støynivået med 3-4 dB for store deler av skolens uteområde mot nord, se tegning X005. Alternativet med lang

		<p>trafiksikkerheten på skoleveien prioriteres høyere enn prinsippet om bymessig preg.</p> <p>f. Vi ser positivt på grøntdrag fra Nidarvoll Skole og retning Nidelva. Vi er likeledes glade for at man ønsker å beholde Smidalen som et friområde.</p> <p>g. Vi henstiller til at utbygging av området koordineres med tanke på miljø og sikkerhet for elevene som går på Nidarvoll Skole i de mest belastende periodene.</p> <p>h. Bekymret for effekten av planen hvis man får kort tunnel og ikke penger til Leirfossforbindelsen</p>	<p>tunnel gir riktignok noe lavere støynivå enn kort tunnel på skolens uteområde mot nord, men for begge alternativene vil støyskjerm eller næringsbebyggelse sør for Omkjøringsvegen skjerme mot skoleområdet og gi bedre støyforhold enn det støysonekartene viser. For dager med vindretning fra nordøst mot sørvest vil imidlertid luftkvaliteten ved skolen trolig forverres noe sammenlignet med dagens situasjon, kanskje både for kort og lang tunnel.</p> <p>e. Trafiksikkerhet vil alltid bli prioritert høyt. Det er ikke avklart hvordan gående og kryssende skal krysse gatene. Et ønske om bymessig preg skal ikke gå på bekostning av trafiksikkerheten. Spesielt utformingen i krysset Bratsbergvegen/ramper til E6 vil fotgjengerkryssinger vurderes nøye.</p> <p>f. Tas til etterretning.</p> <p>g. Det er krav i reguleringsplaner til anleggsfasen i forhold til redegjørelse av hvordan omgivelsene skal beskyttes og ivaretas..</p> <p>h. Rådmannens innstiller på lang tunnel til sluttbehandling i bystyret. Leirfossforbindelsen er en viktig del av planforslaget og er et rekkefølgekrav for utbyggingen i sentrale deler av Sluppen. Et planvedtak sikrer ikke finansiering av tiltakene i planen, men er en forutsetning for å få</p>
--	--	--	--

			det til.
16	SINTEF, 1.10.19	a. Ønsker at Siemens får utviklingsmuligheter og fleksibilitet.	a. Ikke endrede konsekvenser enn i gjeldende plan ved offentlig ettersyn. Etter høring er det foreslått å legge bevaring på deler av bebyggelsen. Legges til rette for næringsutvikling ved formålsendring.
17	Sigurd Steen, nabo og arbeidstaker 1.10.19	a. Positiv til planforslaget b. Synes at infrastrukturen for myke trafikanter er lite gjennomtenkt og ambisjonsnivået for lavt. Viser til Statens vegvesens sykkelekspress-utredning. c. Har forslag til alternative løsninger for myke trafikanter, for å sikre planfrie krysninger og bedre framkommelighet, samt koblinger til sykkeltilbudet utenfor planområdet. Ønsker ekspresssykkelveg som bro ved Kroppan bru, som i gjeldende KPA. d. Ønsker sykkelveg gjennom Smidalen.	a. Tas til etterretning. b. Planforslaget vil ikke være til hinder for utvikling i tråd med Sykkelekspress-utredningen. Detaljer om føring av sykkelveg(er) gjennom området vil tas videre i reguleringsplanfasen. c. Systemløsningene er ikke låst ut fra det som er vist i kommunedelplanen. Detaljerte løsninger, inkludert kryss, tas med videre i reguleringsplanfasen, men kan der bli endret og tilpasset. Det er en del av det videre planarbeid å avklare hvordan sykkeltilbud innenfor planområdet skal kobles til sykkeltilbud utenfor planområdet. d. Forslag til plassering av sykkelveg gjennom Smidalen kommer i konflikt med naturverdier, det foreslås forbindelse lengre nord i Smidalen.
18	Siemens AS, 1.10.19	a. Positive til flere momenter i planforslaget, blant annet omgjøring til næringsformål b. Kritisk til hensynssone kulturmiljø på sitt område - Mangler bestemmelse til hensynssonen for	a. Tas til etterretning. b. - Kulturmiljøbestemmelsen er justert sånn at den inkluderer deres felt. - Hensynssone kulturmiljø på anlegg med

		<p>kulturmiljøet deres</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bekymret for at det blir vanskelig å rive, bygge og endre - Ønsker ikke vern av høyblokka som står i fagnotatet <p>c. Mener konsekvensen av hensynssonen ikke er vurdert godt nok i planforslaget og at forutsetningene for virksomheten er endret.</p> <p>d. Ønsker krav til utnyttning og bruk i næringsformål lik KPA</p> <p>e. Spesieltransporten må sikres i bestemmelser</p>	<p>kulturhistorisk verdi og arkitektonisk kvalitet vil innebære at det skal vises aktsomhet ved videreutvikling innenfor disse områdene, med vekt på å ivareta og videreføre de kvalitetene som ligger her i dag. Det skal være rom for å fortette, bygge til eller transformere de øvrige byggene i anlegget, på en slik måte at anleggets karakter og kvaliteter ivaretas ved videreføring av virksomheten. Det er lagt til en bestemmelse som bevarer høyblokka, da den er den viktigste enkeltstående bygningen i området. Bygningens fasader, særlig mot sør og øst, er viktig å bevare for å ivareta bygningens arkitektur og karakter som landemerke. Fagnotat fra byantikvaren er byantikvarens faglige vurdering.</p> <p>c. Hensynssonen, slik den var til offentlig ettersyn, vil ikke være en endring fra gjeldende planverk og vurdering i Trondheim kommunes aktsomhetskart for kulturminner. Til sluttbehandling er det tillagt en bestemmelse som bevarer høyblokken. Konsekvensene av dette er beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>d. Bestemmelser om næringsformål i kommuneplanens arealdel vil gjelde, dette er tydeliggjort i planbeskrivelsen.</p> <p>e. Siemens sine subseamoduler vil fortsatt kunne</p>
--	--	--	--

			<p>benytte offentlig vegnett ut på E6, forutsatt godkjent søknad. Disse må transporteres via kollektivgate og rundkjøring i kryss med Bratsbergvegen, før de bruker rampe ned på E6. Dette er angitt i bestemmelsene § 6.3. Behov for ekstra bredder, avrundinger og overkjørbare arealer i forhold til kjøretøyets sporingsegenskaper, avklares i senere planfaser.</p>
19	Aurora Stiftelsen, driver barnehage i området, datert 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker at Smidalen oppretholder kvaliteter som den har i dag, med viltpreg. Vil delta i samtaler om utformingen av Smidalen. b. Veien til busstopp er problematisk i dag - vil at planforslaget gir en forbedring av situasjonen. c. Bekymret for adkomsten med bil til området 	<ul style="list-style-type: none"> a. Naturkvalitetene og et viltpreg er det viktigste hensynet i delen av Smidalen som retter seg mot elvekorridoren (G3). Det sikres i bestemmelse at barn og unge skal medvirke i utformingen av Smidalen som kan tilrettelegges for aktivitet i større grad (G2). b. Det er tatt høyde for busstopp i Sluppenvegen og planforslaget legger opp til gode gangforbindelser til kollektivknutepunktet i Holtermanns veg. c. Planforslaget legger opp til at ansatte og besøkende i hovedsak skal bruke kollektiv, gange og sykkel. Adkomster for biler sikres i detaljreguleringer.
20	Fossen Eiendom AS, datert 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Vil ha boligformål på sitt område langs Leirfossvegen b. Rekkefølgekravene er for omfattende, spesielt med tanke på at området er næringsformål, gjelder særskilt 	<ul style="list-style-type: none"> a. Ikke boligformål langs Leirfossvegen ettersom området tidligere er vurdert som viktig for næringsinteressene, blant annet i IKAP for

		rekkefølgekrav om forbindelse mellom Smidalen og Leirfoss, samt opparbeidelse av Smidalen.	Trondheimsregionen. b. Rekkefølgekravene er vurdert som nødvendige også for ny næringsbebyggelsen ved Leirfossforbindelsen. Turdraget (forbindelsen) mellom Smidalen og Leirfoss er nødvendig for å gi en alternativ forbindelse utenom næringsområdet mellom Leirfoss og Smidalen. Begrunnelsene for rekkefølgekravene er tydeliggjort i planbeskrivelsen, kapittel 4.
21	Roald Klausen, beboer, datert 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker primært at tunnelen følger en annen trasé og blir lengre enn vist i alternativ 2. b. Av planalternativene er lang tunnel - alternativ 2 best for beboere i Birkebeinervegen. c. Tunnelanlegget burde heller gå ut over næringsareal enn boligareal. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tunneltrasé har vært igjennom en omfattende siliingsprosess og er vedtatt i formannskapet 4.6.19. b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling. c. Det er et ønske å skjerme boligområder mest mulig, men vurdert at tunnelanlegget også vil påvirke boligene som ligger nærmest omkjøringsvegen. Det vises til planbeskrivelsen for en utfyllende beskrivelse av virkninger av planforslaget for eksisterende bebyggelse.
22	Shell Bilbyen AS, datert 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Positiv til foreslått reguleringsformål og plassering av lokal sentrumskerne b. Kritisk til rekkefølgebestemmelse §3.19; ønsker å kunne utvikle tomte før tunnelen er på plass. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Rekkefølgekravet er justert for å gi bedre forutsigbarhet. Bestemmelsen åpner for at boliger kan reguleres parallelt med E6 og

		<ul style="list-style-type: none">c. Negative til parkeringsbestemmelsene, mener det ikke er kommersielt grunnlag uten rikelig med parkeringsareal.d. Ønsker at adkomsten til sin eiendom sikres.e. Positiv til kollektivgate forbi skolen, men bekymret for kostnadene for å få det til.f. Kritisk til størrelsen på grønnstrukturen i G1 og åpning av Fredlybekken gjennom den. Mener grøntkorridoren er for bred og at det blir for lite vann i bekken.g. Bekymret for det generelle nivået på kostnadene tilknyttet rekkefølgekrav.	<p>kollektivknutepunktet, men brukstillatelse til boliger kan ikke gis før tunnelen er bygd.</p> <ul style="list-style-type: none">c. Parkeringsbestemmelsen henviser til vurderinger i reguleringsplan. Parkeringsnormen er kun retningsgivende. I framtidig situasjon på Sluppen skal forretningsarealene basere seg på kunder som ikke er avhengige av bil for å komme seg til området.d. Adkomsten til området sikres gjennom detaljregulering.e. Tas til etterretning.f. Grønnstrukturen er lagt på deponiet, hvor det vil være ekstra kostnader knyttet til annen bebyggelse. Vannføring i bekken er utredet i Forprosjekt Fredlybekken og vurdert til tilstrekkelig til at det vil fungere som en bekk, selv om vannføringen vil variere over året som i andre bekker. Se for øvrig kommentar til Kjeldsberg (nr. 35 h).g. Rekkefølgekravene er ikke utelukkende knyttet opp mot tiltak som bekostes av utbygger. Nødvendigheten til rekkefølgekravene framkommer i planbeskrivelsen. Kostnadsfordeling vil løses i gjennomføringsstrategi som kommer som egen sak etter vedtatt kommunedelplan.
--	--	---	---

23	Lauguna Fabrikker AS og Tempevegen 23, datert 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Positive til mindre grønnstruktur på sin tomt ift. områdeplanen b. Usikre på hva som inngår i sentrumsformål - ønsker å opprettholde virksomhet med produksjon/verksted. c. Sykkelvegen er plassert på eiendommen og overlapper adkomsten til et av sine bygg. d. Peker på nødvendighetskravet til rekkefølgebestemmelsene. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Refererer til planavgrensing til områdeplan for Tempe, Valøya og Sluppen. Eiendommen er tatt ut fra den planen - KDP vil gjelde. Sykkelvegen er tenkt å fortsatt være en del av områdeplanen. b. Hvilke formål som inngår i sentrumsformål er tydeliggjort i planbeskrivelsen, kap 4.2. Det er besøks- og arbeidsintensiv næring som det legges til rette for i kommunedelplanen, og det er ønskelig at teknologi virksomheter, forskning, næringsproduksjon og gründervirksomhet bør prioriteres og ivaretas. Endelig vurdering vil gjøres på reguleringsplannivå. c. Endelig føring av sykkelvegen vil avklares i detaljregulering av tiltaket. Berørte eiendommer vil bli hensyntatt. d. Vurdering av nødvendigheten til rekkefølgekravene er gjengitt i planbeskrivelsen.
24	AtB AS, 1.10.19	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker seg attraktive byttepunkt med gode gangforbindelser mellom holdeplasser, og bymessig knutepunkt med gatestruktur og ikke veistruktur. Ønsker også at mulighetene for endrede mobilitetsformer i framtiden ikke innskrenkes av kommunedelplanen. b. Bekymret for kryssing over Holtermanns veg, som oppleves som en trafikkert veg som er lite attraktiv for fotgjengere. Hvis man ikke kan legge biltrafikken utenom 	<ul style="list-style-type: none"> a. Bestemmelsesområde #4 for kollektivknutepunktet dekker et stort område hvor attraktive byttepunkt, gode gangforbindelser og et bymessig knutepunkt skal reguleres, sammen med bebyggelsen. Planforslaget legger også opp til gode forbindelser til knutepunktet fra området rundt. Planforslaget sikrer fleksibilitet og traseer for kollektivtrafikken, mens detaljeringer vil gjøres i

		<p>kollektivknutepunktet, må man se på mulighet for kulvert for biltrafikken under knutepunktet.</p> <p>c. Kvartalsstrukturen rundt knutepunktet er bra for matebusser. AtB vil at man skal legge tilrette for korttidsregulering i kvartalsstrukturen.</p> <p>d. Ønsker samtidig at metrobusen skal kunne snu i knutepunktet i et lukket system hvor også korttidsregulering kan skje utenom gatestrukturen. Ønsker også areal for snuplass til fremtidig bybane.</p> <p>e. Ønsker at bussene ikke deler veibane med annen trafikk. Mener Tempevegen og Sluppenvegen burde være brede nok til å kunne være kollektivtraseer i framtidig situasjon. Tempevegen burde også være gjennomgående for kollektivtrafikk, selv om den er stengt for gjennomkjøring.</p> <p>f. Logisk system er viktig for bussframkommelighet og brukervennlighet</p> <p>g. Bekymret for robustheten i trafikkberegningene. Usikre på om miljøvennlige reisemiddel har fått prioritert i valgte løsninger.</p> <p>h. Positive til busstrasé øst/vest på Sluppen, som kan bli aktuelt at det kommer byåstunnel og hvis omkjøringsvegen tilpasses dette. For at et knutepunkt skal kunne realiseres ønsker man plass til bydelsbusser fra øst, vest og sør.</p> <p>i. Mener lang tunnel gir bedre muligheter for holdeplasser øst for Brattsbergvegen</p>	<p>reguleringsfasen.</p> <p>b. Holtermanns veg vil ikke være som i dag, men foreslås som bygate. Det vil bli vurdert nærmere i neste planfase hvordan vegen gjennom kollektivknutepunktet vil bli. Med utgangspunkt i viste skisser i KDP inkl. målsetninger om bymessighet, fremkommelighet for kollektivtrafikk, trafikkikkerhet og gode forbindelser for gående og syklende, samt ønske om å unngå tilbakeblokkering og kø på E6, vil det bli sett på mulige alternative løsninger i neste planfase.</p> <p>c. Dette er mulig i henhold til kommunedelplanen.</p> <p>d. I KDP er det lagt opp til at busser øst – vest og sør – nord kan ha sambruk av holdeplasser. Busser skal kunne snu i kvartalsstrukturen. Det er lagt opp til tett «bystruktur» rundt kollektivknutepunktet. Det er forutsatt muligheter for korttidsregulering av lokalbusser. For evt. fremtidig bybane er Sluppen tenkt som endepunkt med bybane som kan kjøre i begge retninger. Innenfor disse rammer er det åpent for nye diskusjoner i neste planfase.</p> <p>e. Planforslaget tar utgangspunkt i kollektivfelt langs Holtermanns veg og i Tempevegen til knutepunktet. I Sluppenvegen er det lagt opp til holdeplasser i Sluppenvegen, men ikke egne kollektivfelt. Endelig utforming av Tempevegen er</p>
--	--	--	--

			<p>ikke avklart, men det sikres ikke mulighet for framtidig kollektivtrasé der. Holtermannsveg er hovedaksen for kollektivtrafikken.</p> <p>f. At man får til et logisk system for bussframkommelighet og brukere må ivaretas i detaljreguleringen.</p> <p>g. Trafikkmodellene tar hensyn til kollektivtrafikken. I vurderingene av alternativene er fremkommeligheten til kollektivtrafikken tillagt stor vekt. Detaljer knyttet til utforming av kollektivknutepunktet er i liten grad vurdert i denne omgang. Dette må vurderes i neste planfase, med ny runde trafikkberegninger.</p> <p>h. Løsninger for holdeplasser øst for Brattsbergvegen må vurderes nærmere i neste planfase. Lang tunnel vil gi bedre tilgjengelighet øst for Brattsbergvegen.</p>
25	Koteng Eiendom AS, 1.10.19	<p>a. Positive til prosjektet og at det tas sikte på å komme inn i NTP.</p> <p>b. Positive til reduserte krav til parkering og uterom for å få til tett byutvikling.</p> <p>c. Mener forespeilet boligantall er urealistisk mtp. deponi, hensynssoner, vegareal og støysoner rundt tunnelåpninger.</p> <p>d. Usikre på om planforslaget i tilstrekkelig grad legger til rette for tetthet, funksjonsblanding og fokus på myke trafikanter.</p>	<p>a. Tas til etterretning.</p> <p>b. Tas til etterretning.</p> <p>c. Det er en rekke utfordringer i planområdet, men boligpotensiale som er oppgitt er ut fra potensialet i bebyggbart areal. Potensialet er justert til sluttbehandling, da depoingrensen er utvidet noe.</p> <p>d. Det er vist sentrumsformål i tilnærmet hele planområdet med muligheter for etablering av</p>

		<ul style="list-style-type: none">e. Kobling Tempevegen Holtermannsveg lengre sør er viktigere enn lang tunnel i øst, skissert mulig utnyttelse med og uten Tempeveg gjennom området sitt.f. Mener at de vil kunne gjennomføre sine planer langs Klæbuvegen uavhengig av tunnallengde.g. Ønsker mindre restriksjoner på forretning, vil ha som i KPA. Mener planforslaget legger opp til for stor avstand til forretningsarealer og at det er bedre for miljøet hvis alle har kortere veg til forretning.	<p>boliger, tjenesteyting, næring, kontor, bevertning ect. Det er lagt til rette for funksjonsblanding i alle delfelt. Kvartalsbebyggelse er den bebyggelsesformen som gir høyest utnyttelse av et areal, samtidig som det er bymessig og gi oversiktlig gatenett.</p> <ul style="list-style-type: none">e. Det er forutsatt at Tempevegen skal ha gjennomkøringsforbud for biltrafikk mellom Nydalsbrua og dagens lyskryss med Holtermannsvei ved Siemens. Trafikk fra Nydalsbrua til/fra byen må kobles inn fra Tempeveien mot Holtermannsvei et egnet sted lenger sør. Dette stedet må være nord for kollektivknutepunkt, såfremt det ikke etableres helt nye løsninger der bil- og busstrafikk adskilles gjennom kollektivknutepunktet. Målsetningen om fremkommelighet for kollektivtrafikken og å unngå tilbakeblokkering på E6 gjør at enda mer trafikk i et kryss rett nord for ramper av/på E6 synes vanskelig å få til. Ut fra dette resonnementet synes forslaget til Koteng Eiendom AS, der biltrafikken kobles inn sør for kollektivknutepunktet, som lite realistisk. Innspillet tas imidlertid med i neste planfase.f. Eiendommen er tenkt bygget ut i tråd med gjeldende reguleringsplan fra 1999 . Dette kan komme i konflikt med avsatt areal i KDP,
--	--	---	---

			<p>hensynssone H410, dersom KDP blir vedtatt.</p> <p>g. Det gangavstand til forretningsområder, enten i knutepunkt, Sluppen lokalsentrum eller Tempe lokalsentrum fra alle delområder. Kommunedelplanen begrenser ikke forretningsareal fra KPA. Bestemmelsen det henvises til (§15.4) gjelder i rene boligområder som ikke er tilknyttet lokale sentrum. Intensjonen i denne er ikke sammenlignbart.</p>
27	Andre Negaard, 30.9.2019	<p>a. Mener støykartene med lang tunnel gir en vesentlig positiv støyeffekt på større område enn den korte tunnelen. En lang tunnel vil gjøre det vesentlig lettere å skjerme for støy fra området. I lang tunnel vil gjøre det mulig å utvikle større deler av Tempe og Sluppen til boligbebyggelse.</p> <p>b. Støyberegningene er bare gjort i 4 meters høyde og hvis man bygger mer enn 2 etasjer blir det mer støyutsatt enn det som fremkommer av støykartene.</p> <p>c. Mener at tunnelen burde være enda lengre enn det lengste alternativet.</p>	<p>a. Lang tunnel vil gjøre det enklere å oppnå gode støyforhold for støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet, mulighet for flere boliger. Enig i at lang tunnel er svært ønskelig ut fra støyhensyn og folkehelse.</p> <p>b. Detaljerte støyberegninger for alle boliger/etasjer blir viktig i videre reguleringsplanarbeid.</p> <p>c. Tunneltrasé i planforslaget er i tråd med vedtak i formannskapet 4.6.2019.</p>
28	Haldor Sandrød, beboer Birkebeinevegen, 20.9.2019	<p>a. Lang tunnel må velges. Ferdigstilt lang tunnel vil få enorm positiv betydning for beboere som i tiår har vært plaget av støy og forurensing. Tidligere avbøtende tiltak har ikke hjulpet. Ser verdier for hele området ved lang tunnel. For kryssing av veg og skoleveg vil lang tunnel være klart å</p>	<p>a. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.</p> <p>b. Trasévalg for tunnelen er tilnærmet låst dersom KDP godkjennes. Alternative traséer er vurdert i silingsfase.</p>

		<p>foretrekke. Ved valg av alternativ 1- kort tunnel vil omkjøringsvegen fortsatt fremstå som en barriere.</p> <p>b. Tunnel opp til Moholtlia vil vært optimal løsning</p> <p>c. Ønsker at tunneltraseen flyttes nærmere Bunnprisbutikken (sørover). Midlertidig vegbane under anleggelsesperioden må legges sør for omkjøringsvegen.</p>	<p>c. Anleggsfase, inklusive midlertidig vegbane er tenkt løst innenfor infrastruktursonen på plankartet. Endelige løsninger avklares i detaljregulering av E6.</p>
29	McDonalds/ FoodFolk, 30.9.2019	<p>a. Lang tunnel er beste løsning; vil gi best utvikling for hele området og bedre boforhold for beboere langs omkjøringsvegen. Mener lang tunnel er nødvendig for utvikling av deres delområde.</p> <p>b. Mener eiendommen sin ligger innenfor lokale sentrum og at det er muligheter for forretning.</p> <p>c. Viktig at adkomst opprettholdes under anleggsperioden og fram til transformasjon. Og at de får opprettholde funksjonen.</p>	<p>a. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.</p> <p>b. Det bemerkes også at det ikke er åpent for forretning i delområde 10. Bevertning og tjenesteyting er tillatt i alt sentrumsformål.</p> <p>c. Alle berørte grunneiere vil bli ivaretatt, dette inkluderer også drift av næringseiendom under anleggsperioden. Den angitte eiendommen ligger i hensynssonen H410, der anleggsvirksomhet vil pågå når anlegget er under bygging. Driften i anleggsperioden, alternative tomter, grunnervervsprosessen mm. vil vi komme tilbake til ifm reguleringsplanfase. Innløsning er uansett ikke aktuelt uten en godkjent reguleringsplan.</p>
30	Terje Schjelderup og Asgeir Bjørgan, 30.9.2019	<p>a. Utvidelse og anleggsområde for nye Omkjøringsvegen må tas mot næringsområdet i Baard Iversens veg, og ikke mot boligområdet i Birkebeinervegen.</p> <p>b. Bebyggelse må trappes ned mot eksisterende boligområder</p>	<p>a. Dette kan ikke bestemmes i KDP. Omfang av anleggsområde er foreløpig tatt hensyn til gjennom hensynssone H410 i plankartet. Her er området mot Baard Iversens veg berørt mest, men</p>

		<p>c. Busstopp på ramper er uheldig og bør revurderes.</p> <p>d. Synes det er positivt at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generell bebyggelse begrenses til under 7 etasjer og at det stilles krav til bebyggelsen, med tanke på å gi en helhetlig bydel. - Siemens-området bevares. - Det etableres grønne korridorer langs Fredlybekken og mot Smidalen. - Det er planlagt bymessig, fotgjengervennlig preg over bydelen. - E6 legges i tunnel. - Det satses på kollektivtrafikk. - Kommunen har en aktiv rolle i utformingen av planen, og balanserer ulike hensyn. 	<p>også området mot Birkebeinervegen vil bli berørt, spesielt for «lang tunnel». I hvor stor grad eiendommene blir berørt må vi komme tilbake til i reguleringsfasen. Alle grunneiere vil bli prioritert og informert gjennom grunnervvprosessen i starten av reguleringsfasen.</p> <p>b. Krav om nedtrapping av bebyggelse mot eksisterende boligområder inkluderes i bestemmelse § 5.1.1.</p> <p>c. Dette vil tas opp grundig i neste planfase. Det er uansett viktig å unngå for mange fotgjengerkryssinger. For løsning «Lang tunnel» er det enklere å finne gode løsninger i krysset Bratsbergvegen/ramper til E6 inkl. Busslommer.</p> <p>d. Tas til etterretning.</p>
31	Lauguna Fabrikker, 1.10.2019	<p>a. Gjennomføring av Tempevegen bør opprettholdes med tanke på adkomst i Tempeområdet</p> <p>b. Parkeringsnormen fra KPA burde videreføres. Den foreslåtte parkeringsnormen er for streng.</p> <p>c. Negativ til krav om bebyggelse i kvartalsstruktur.</p> <p>d. Rekkefølgekravene er for omfattende. For mye infrastruktur forutsettes dekt av eiendommer.</p>	<p>a. Adkomst i Tempeområdet avklares i detaljreguleringer</p> <p>b. Parkeringsbestemmelsen sikrer at parkeringsdekning vurderes i hver reguleringsplan og bidrar til å oppnå mål om nullveks i personbiltrafikk. Selve parkeringsnormen er kun retningsgivende.</p> <p>c. Bebyggelse i Kvartalsstruktur vil gi et grunnlag for</p>

			<p>gode gangforbindelser og tilgang til skjermede uterom som er en stor kvalitet i en tett by. Størrelsen på kvartalsbebyggelsen og tilpasninger vil avklares i reguleringsplan</p> <p>d. Rekkefølgekravene er nødvendige for hele eller deler av området for å sikre en helhetlig utvikling av Sluppen. Store infrastrukturtiltak er forutsatt dekt av midler gjennom NTP og miljøpakken, men også grunneierbidrag vil være nødvendig. Etter vedtatt av kommunedelplan vil det utarbeides gjennomføringsstrategi hvor fordeling av kostnader avklares.</p>
32	Steinar Hjelde, naboer, 1.10.2019	<p>a. Positiv til planforslaget, men bekymret for støy fra Okstadbakkan og jernbanen. Foreslår tunnel til Selsbakkli/Klett.</p>	<p>a. Alternativer for tunneltrase gjennom Sluppen ble vedtatt i formannskapet 4. juni 2019. Tunnel til Selsbakkli/Klett havner utenfor planområdet og målsetningene til denne kommunedelplanen.</p>
33	Næringsforeningen i Trondheim, 1.10.2019	<p>a. Positive til tunnel, Holtermannsveg som bygate og plassering av kollektivknutepunkt.</p> <p>b. Ønsker lang tunnel, mener det vil gir best mulighet for utbygging.</p> <p>c. Endelig løsning for samleveger og lokalgater bør ikke detaljeres nå</p> <p>d. Rekkefølgekrav må begrenses til lokal infrastruktur, er spesielt bekymret for kostnader ved åpning av Fredlybekken</p>	<p>a. Tas til etterretning.</p> <p>b. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.</p> <p>c. Kommunedelplanen legger føringer for strukturen for samferdselssystemet på Sluppen. Prinsipper for samleveger og lokalgater, inklusive adkomster kryssløsninger, tverrsnitt utarbeides i kvalitetsprogram for offentlige rom, mens endelig</p>

		<p>e. Ønsker grønnstruktur på tunnellokket.</p> <p>f. Ønsker å fjerne vernebestemmelse av Siemens sitt område.</p> <p>g. Ønsker ikke detaljstyring av blandingsforhold mellom bolig, kontor og næring (inkl. handel) i denne planfasen.</p> <p>h. Kritisk til plassering av lokal sentrumskerne i et sentrumsområde. Vil gi for store avstander til daglig service og handelsfunksjoner. Sluppen burde ha muligheter som i Midtbyen. Det må tillates bolig, næring og handel/service i alle områder.</p> <p>i. Mener forespeilet befolkningspotensial ikke gjenspeiler faktisk byggbart areal.</p> <p>j. Høyder bør avklares senere i prosessen.</p> <p>k. Mener det er mer hensiktsmessig med krav om maksimal støy innvendig ikke på fasade.</p> <p>l. Ønsker at det skal være tillatt med boligbebyggelse på deponi.</p> <p>m. Kritisk til formulering av enkelte bestemmelser;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rekkefølgebestemmelse § 3.19 er for rigid og hindrer utvikling av området. - Bestemmelse § 10.4 skredfare. 	<p>detaljering vil skje i forbindelse med reguleringsplan.</p> <p>d. Åpning av Fredlybekken ligger inne i kommunens VA-budsjett. Tilstøtende grønnstruktur vil sannsynligvis tilfalle utbyggere å opparbeide. Kostnadsfordeling vil avklares i gjennomføringsstrategi, som kommer som egen sak etter vedtatt kommunedelplan.</p> <p>e. Foreslåtte grønnstruktur på tunnelgate er positivt, men må løses på detaljnivå siden det ikke tilhører den overordnede sammenhengen/strukturen.</p> <p>f. Se kommentar Siemens (18b)</p> <p>g. Blandingsforholdet mellom ulike funksjoner er kun angitt som retningsgivende for delområder og detaljstyrer ikke hver enkelt eiendom. I reguleringsfasen vil man kunne vurdere funksjonsblandingen utifra egnethet.</p> <p>h. Det tillates bolig, næring og service (tjenesteyting) i alle områder. Handel er begrenset for å skape et konsentrert sentrum innenfor området. Midtbyen har en regional funksjon som kultur- og handelssenter, mens på Sluppen er det nærområdet som trenger en egen sentrumskerne. Planforslaget legger ikke opp til store avstander til daglige service og handelsfunksjoner.</p> <p>i. Se kommentar til Koteng (25).</p>
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> j. Det er satt en generell begrensning på høyder i sentrumsbebyggelsen fordi det er viktig for den overordnede virkning av planforslaget. k. Planforslag er i tråd med gjeldende praksis og retningslinjer for håndtering av støy i arealplaner. l. Deponibestemmelsene er i henhold til anbefalinger fra folkehelseinstituttet og kommuneplanens arealdel. m. Når bestemmelsene inntreffer er tydeliggjort til sluttbehandling. Endringene er omtalt i saksframlegg og planbeskrivelse.
34	Fortidsminneforeningen, 30.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Støtter foreslåtte hensynssoner for kulturmiljø og mener spesielt at Siemensanlegget med tilhørende park er av høy kulturminneverdi. b. Savner hensynssone over Laugunas anlegg i Tempevegen 21, spesielt neonskiltet. c. Savner også omtalelse av Sluppenlunden, et av Trondheim kommunes 1000-årssted. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Laugunas anlegg blir ikke foreslått som hensynssone. Skiltverning vil måtte vurderes på reguleringsplannivå. c. Omtale av Sluppenlunden er lagt til i planbeskrivelsen.
35	Kjeldsberg, 1.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Mener tunnelen burde starte lengre sør. Foreslår alternativ tunnelløsning i vedlegg som Kjeldsberg mener gir mer tilgjengelig areal til byutvikling. b. Mener planforslaget ikke er i tråd med byvekstavgrensningens mål om mer effektiv arealbruk og attraktive byer og tettsteder. c. Planforslaget burde i større grad gi retningslinjer og ikke 	<ul style="list-style-type: none"> a. Fastpunkter for veg-geometri for E6 i sør, vil være Kroppanbrua og kryssing av Sluppenvegen. Skal tunnelportal trekkes lengre sør, vil eventuelt tunneltaket bli liggende over dagens bakkenivå, eller Sluppenvegen må legges over tunnelen som i Kjeldsbergs vedlegg 4. Løsning i vedlegg 4 er

		<p>bestemme for detaljert, for å unngå stor grad av dispensasjoner. Eksempler på dette er vist i vedlegg 1 til merknad fra Kjeldsberg.</p> <p>d. Mener at lokalsenter ikke bør defineres i planen, men oppstå av seg selv innenfor sentrumsformålet. Definerings av lokalsenterområdet begrenser utvikling av sentrumsområde i resten av området.</p> <p>e. Negativ til Leirfossforbindelse, mener den vil gi økt trafikkbelastning til området og negative virkninger for støy og luftkvalitet.</p> <p>f. Ønsker mindre restriksjoner til bebyggelse på deponi, mener det er teknisk løsbart å bygge boliger trygt på deponi. Viser til egne byggeprosjekt på deponi. Mener restriksjoner til bygging på deponi umuliggjør tett bebyggelse, og at kommunen som forurensere skal dekke kostnader ved avbøtende tiltak.</p> <p>g. Grønnstrukturen er for stor gjennom området, mener det gir drabantbypreg og hindrer utbyggingsmuligheter. Ønsker at alternativ bruk av deler av Smidalen vurderes og detaljreguleres med delområde 5 og 6.</p> <p>h. For omfattende å få åpnet hele Fredlybekken, mener det i stedet bør etableres et vannspeil.</p> <p>i. Mener at programmene som beskrives under plankrav i bestemmelsene må behandles politisk, være strategiske og gi retning for utvikling. Viser til at kvalitetsprogrammet kan erstattes av Designprogram for Midtbyen.</p>	<p>tidligere forkastet bl.a. med bakgrunn i trafikkavvikling i silingsfasen. Alternativene for samferdselsløsning ble vedtatt i formannskapet 4.6.2019. I en oppfølgende planfase blir det viktig å «samle trådene», og være åpne for varianter og tilpasninger. Men med et vedtak for KDP-løsningen må prinsippene om E6 i tunnel under dagens Omkjøringsveg, kollektivknutepunkt i Holtermannsveiaksen og øvrige konklusjoner om struktur og bestemmelser fra KDP-fasen ligge fast.</p> <p>b. Kommunedelplanen legger opp til en tett bydel på Sluppen, med grønne områder med kvalitet og funksjonsblanding. Planen sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikken og god tilgjengelighet til holdeplasser, i tillegg til hovedsykkeleruter og et tett gangnett. Utbygging i tråd med planen vil være i tråd med byvekstavtalen og bidra til at Trondheim kommune kan nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.</p> <p>c. Planforslaget styrer noen ting i detalj som er viktig å sikre med tanke på overordnet struktur, sammenhenger og forbindelser som er viktige for området som helhet. Kommunedelplanen gir i stor grad retningslinjer for videre regulering. Forskjellene mellom retningslinjer og bestemmelser er presisert noen steder i</p>
--	--	--	--

		<p>j. Kritisk til rekkefølgekrav. Mener at de stopper utvikling i lang tid etter planvedtak. Foreslår å sette et visst antall m2 som kan bygges ut før rekkefølgekravet slår inn Dette gjelder også rekkefølgekravet knyttet til tunnel (§3.19). Mener gater kun kan etableres etter bebyggelsen er bygd og rekkefølgekrav må tilpasses dette. Generelt bekymret for at rekkefølgekrav pålegges første regulering og belastningen dette kan påføre enkelt utbygger.</p> <p>k. Mener det bør være tilstrekkelig med sykkelfelt ikke gang sykkelveg i et sentrumsområde.</p>	<p>planbestemmelsen og planbeskrivelsen.</p> <p>d. Kommunedelplanen angir et område for lokalt sentrum for å sørge for et tilbud som er sentralt for nye beboere på Sluppen og omkringliggende områder. Forretning begrenses til lokalt sentrum, men tjenesteyting og bevertning, er tillat i alt sentrumsformål.</p> <p>e. Lerifossforbindelsen trengs for at trafikkbelastningen rundt det lokale sentrumet skal reduses. Området er ikke egnet til å tas i bruk som sentrumsformål med trafikk i Brattsbergvegen som i dag. Leirfossforbindelsen vil ikke generere mer trafikk, men overfører trafikken til en annen trasé.</p> <p>f. Deponibestemmelsene er i tråd med råd fra folkehelseinstituttet og fylkesmannen.</p> <p>g. Grønnstrukturen utelukker ikke urban kvartalsbebyggelse men er et viktig element i en tett by. Vil ha en biologisk funksjon og bidra til reduserte uteromskrav for bebyggelse. Smidalen er et viktig turområde og forbindelse til Nidelvkorridoren som skal ivaretas også etter gjennomførte sikringstiltak.</p> <p>h. Det er tydeliggjort i bestemmelsene at det kun gjelder vedtatt reguleringsplan for åpen Fredlybekken innenfor planområdet. Det er anbefalt med rennende vann i Fredlybekken og</p>
--	--	--	---

			<p>ikke vannspeil med stillestående vann da dette kan føre til utfordringer med vannkvalitet og kreve mye drift og vedlikehold. Kostnadene til åpning av Fredlybekken er dekket av kommunens VA-budsjett. Det vil være aktuelt for utbyggere å bidra til tilstøtende grønnstruktur. Innspillet er i tråd med intensjonene til programmene.</p> <p>i. Bestemmelsene justeres slik at det er krav om at programmene skal vedtas politisk. Det sikrer en bredere prosess og involvering. Kvalitetsprogram for offentlig rom vil bygge på prinsipper i designprogram for Midtbyen, men se på forhold som er stedegen for Sluppen.</p> <p>j. Gjennomgang av nødvendigheten ved rekkefølgekravene framkommer planbeskrivelsen. Se for øvrig kommentar til Lauguna fabrikk (31d) om omfang og kostnad knyttet til rekkefølgekrav. Det vil være anledning til å gjøre tiltak også i påvente av tunnelvedtak opp til 400 kvm BRA og i tråd med gjeldende reguleringsplan så fremt det ikke er motstrid. I Delområde 4 er det gjort unntak fra rekkefølgekrav i kommunedelplanen for tiltak opp til 11 000 kvm BRA. Det er gjort justeringer av når bestemmelsene slår inn, for at flere ting kan planlegges samtidig. Flere rekkefølgekrav er knytte opp mot brukstillatelse.</p>
--	--	--	--

			<p>k. Det er hovedsykkelruter som går igjennom Sluppen, som krever egne sykkelveger med fortau. Der det er foreslått gang-sykkelforbindelse utenom kjøreveg er det ikke aktuelt med sykkelfelt.</p>
36	Coop Midt Norge, 1.10.2019	<p>a. Mener at KDP er for detaljert. Den burde vise en retning for utvikling men ikke gi detaljerte bestemmelser.</p> <p>b. Det er for mange rekkefølgekrav i KDP. Legger opp til en utvikling styrt av dispensasjoner for enkeltprosjekt fra rekkefølgekrav, som hindrer forutsigbarhet. Peker spesielt på rekkefølgekrav § 3.19, som hindrer utvikling av området.</p> <p>c. Positiv til bestemmelsesområde lokalsenterkjerne. Det er viktig med et tyngdepunkt med en hovedgate hvor det meste av handel og service er plassert.</p> <p>d. Ønsker bygge tett by med høy utnyttelse, men mener det er for lite areal til utvikling i planområdet, mtp. deponi og geotekniske forhold.</p> <p>e. Savner gjennomføringsmodell som gir forutsigbarhet og avklarer fordeling av kostnader ifb. realisering av rekkefølgekrav.</p> <p>f. Andre forhold som CMN er bekymret for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begrensning av bygging på deponi. - Arealkrevende vegnett, mener løsning tidligere presentert av Kjeldsberg er bedre for bydelen. - Trafikkøkning sør på Sluppenvegen med ny Leirfossforbindelse. 	<p>a. Se kommentar til Kjeldsberg over (35c).</p> <p>b. Rekkefølgekravene er viktige for å sikre den felles infrastrukturen som er nødvendig for området som helhet. Dette må gjøres på et så overordnet nivå for å sikre helhetsperspektiv og ikke fokus på enkelttomter. Gjennomgang av nødvendigheten av rekkefølgekravene framkommer av planbeskrivelsen. Se kommentar til Shell (22b) om rekkefølgekrav §3.19.</p> <p>c. Tas til etterretning.</p> <p>d. KDP legger opp til tett utnyttelse i bebyggelsen på Sluppen. Det store utbyggingsareal i området, også tatt i betraktning at det ikke tillates boligformål på deponi. Noe av potensialet på Sluppen fordrer riktignok at man gjennomfører geotekniske sikringstiltak.</p> <p>e. Se kommentar til Lauguna fabrikk om gjennomføring (31d)</p> <p>f.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begrensninger til bygging på deponi er i tråd med råd fra Folkehelseinstituttet og

		<ul style="list-style-type: none"> - Grønne korridorers sammenheng og omfang. <p>g. Ønsker heller at kommunen tar seg tid til revisjon av planen enn at man vedtar en plan for å rekke tidsfrist til nasjonal transportplan.</p>	<p>fylkesmannen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se kommentar til Kjeldsberg (35a) om valg av vegløsning. - Se kommentar til Kjeldsberg (35e) om Leirfossforbindelsen. - Se kommentar til Kjeldsberg og grønne korridorer med sammenhenger og omfanget av grønnstruktur (35g). <p>g. Planen gir overordnede føringer for utbyggingen på Sluppen, fastsetter tunneltrasé og sikrer et kollektivknutepunkt på Sluppen i tråd med vedtatte mål. Et kommunedelplanvedtak vil øke sjansen betraktelig for omtale i Nasjonal transport plan (NTP) og midler for videre detaljplanlegging av E6, uten at man båndlegger areal i flere år i påvente av mulig søknad til NTP.</p>
37	Nidelv IL, 1.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Det er viktig å få til sammenhengende forbindelser for gående og syklende b. Man må unngå farlige krysningsspunkt for myke trafikanter. Etterstreber separate løsninger for gående og syklende c. Er klar over at Tempe ikke er innenfor planområdet, men mener at analysen om grønne reiser burde inkludere Tempebanen som et viktig målpunkt for bydelen. d. Ønsker lang tunnel som vil gi en bedre rute for de som skal 	<ul style="list-style-type: none"> a. Kommunedelplanen viser hovedsykkelruter og sikrer viktige gang- og sykkelforbindelser gjennom rekkefølgekrav. Kvartalsbebyggelse og tett gangnett vil komme i forbindelse med reguleringsplaner. Prinsipper for dette vil utarbeides i kvalitetsprogram for offentlige rom. b. Trafikksikkerheten er viktig å ivareta. Krysning av Holtermanns veg er en utfordring, spesielt i

		<p>til Tempebanen</p> <ul style="list-style-type: none">e. Stiller seg bak nye Leirfossforbindelsen for å forbedre forholdene for Nidarvoll skole.f. Vil gjerne bidra til at Nidelvstien forbedres og forlenges fra deres område.g. Ønsker flerbrukshall i område, men avventer effekten av hallflater på Nidarvollh. Ønsker at høyspentledning legges under bakken.	<p>knutepunktet, som må løses i detaljreguleringer. I dagens situasjon er planfri krysning her nødvendig grunnet trafiksikkerhetshensyn. I kommunedelplanen er det krav til at Holtermanns veg utformes som bygate gjennom området med lavere hastighet og dermed bedre forhold for fotgjengere enn i dag. Nødvendigheten av planfri kryssing vil da være mindre, men trafiksikkerheten for myke trafikanter vil være det viktigste hensynet.</p> <ul style="list-style-type: none">c. Tilgjengeligheten til Tempebanen er viktig å forbedre. Den store utfordringen i dag er Holtermanns veg. Planen legger opp til bygate der, med bedre krysningsmuligheter for myke trafikanter enn i dag. Det kan i tillegg bli behov for andre løsninger for å sikre trafiksikker og attraktive forbindelser over Holtermanns veg, dette vil ses på og vurderes i reguleringsplan for kollektivknutepunktet.d. Samsvarer med rådmannens innstilling til sluttbehandling.e. Tas til etterretning.f. Tas til etterretning.g. Innenfor arealet innenfor bestemmelsesområde 2 "Offentlige funksjoner" er det åpnet for at det kan komme hallflater, men det stilles ikke krav om
--	--	---	--

			<p>dette i planen.</p> <p>h. Høyspentledningen er planlagt lagt under bakken på vestsiden av elva i forbindelse med Nydalsbru-prosjektet.</p>
38	Grethe Sandstad, 1.10.2019	<p>a. Ønsker lav bebyggelse ved realisering av KDP, med mellom 3-5 etasjer.</p> <p>b. Ønsker at det blir minst mulig inngrep for beboere i forbindelse med tunnelbygging.</p>	<p>a. Planen legger opp til etasjer mellom 3-7 etasjer. Det er til sluttbehandlig lagt inn krav nedtrapping av bebyggelsen mot eksisterende boligbebyggelse.</p> <p>b. Rådmannen innstiller på alternativ 2 - lang tunnel, som vil gi større inngrep i anleggsfasen, men en bedre situasjon for området når tunnelen er bygd.</p>
39	NHO Trøndelag, 1.10.2019	<p>a. Ønsker lang tunnel for økt mobilitet og bedre utnyttelse</p> <p>b. Negativ til Leirfossforbindelsen på grunn av kostnader, ønsker at man heller ser på andre løsninger</p> <p>c. Ber om at hensynssonen for kulturminner over Siemens fjernes</p> <p>d. KDP Sluppen framstår for detaljert i bestemmelsene.</p> <p>e. Flere av kravene i planforslaget hindrer utbygging i tråd med overordnede mål til politisk ledelse. Dette gjelder</p> <ul style="list-style-type: none"> - plassering av grønnstruktur - krav til høyde - krav om kvartalsstruktur - begrensede krav til funksjonsblanding <p>f. Ønsker tett dialog med næringsliv for å sikre realisering av planen</p>	<p>a. Samsvarer med rådmannens innstilling.</p> <p>b. Se kommentar til Kjeldsberg (35e) om Leirfossvegen.</p> <p>c. Se kommentar til Siemens (18c) om hensynssonen for kulturminner.</p> <p>d. Se kommentar til Kjeldsberg (35c) om detaljeringsgraden i kommunedelplanen.</p> <p>e. Planen legger opp til en tett utbygging på Sluppen, muliggjort av at E6-omkjøringsvegen legges i tunnel gjennom området. Kravene i planforslaget underbygger dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grønnstrukturen som helhet sikrer viktige kvaliteter som gjør at bydelen vil tåle en høy utnyttelse. Plasseringen er justert noe

			<p>til sluttbehandling.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Høyder opp til 7 etasjer, unntatt ved kollektivknutepunktet hvor høyhus kan tillates, er vurdert som nok til å sikre tettheten samtidig som det bidrar til en attraktiv bydel med god bokvalitet. - Kvartalsstruktur bidrar til et tett gangnett og gir mulighet for skjermede uterom som ellers er mangelvare i tett bebyggelse. - Forretning er kun tillatt i lokalt sentrumskjeerne og ved kollektivknutepunkt for å bidra til at disse blir fungerende møteplasser for befolkningen. Utover dette er det ikke krav til funksjonsblanding, men retningslinje om at minimum 30% burde være bolig og at hensyn til bokvalitet må vektlegges. <p>f. Det vil bli utarbeidet en gjennomføringsstrategi etter vedtak av kommunedelplanen, her bør grunneiere bli involvert.</p>
40	I.K Lykke, 13.9.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker å opprettholde drift av eksisterende butikk i kombinasjon med boliger b. Ønsker lang tunnel. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Ved utbygging, får de ikke forretning sånn som planen er nå i alternativ 2. Med alternativ 1 får de fortsette som i dag, men får ikke bolig. Også i alternativ 2 - lang tunnel vil de kunne fortsette med driften til eventuell ombygging. Eiendommen

			<p>ligger også delvis innenfor infrastruktursonen for tunnelanlegget, og en ombygging vil måtte tilpasses dette. Dersom man vil regulere for boliger må man avvete reguleringen av E6.</p> <p>b. Samsvarer med rådmannens innstilling.</p>
41	Statsbygg, 6.9.2019	a. Henviser til tidligere uttalelser om at vegsystemet må tilpasses tunge kjøretøy og være lesbart og forståelig	a. Tas til etterretning.
42	NVE, 2.10.2019	a. Planforslaget har gode bestemmelser og plankart som ivaretar NVEs forvaltningsområder.	a. Tas til etterretning.
43	Idrettsrådet, 4.10.2019	<p>a. Smidalen er tidligere brukt til idrettsformål. Ønsker at Smidalen omreguleres til idrettsformål. Underdekning av idrettsanlegg i bydelen Lerkendal i følge plan for areal til offentlige tjenester og idrett.</p> <p>b. Ønsker at Nidelvkorridoren omreguleres til idrett-/friluftsmål for å ivareta aktivitet i elva.</p>	<p>a. Kommunedelplanen legger opp til at Smidalen forblir et natur og friluftsområde, med en viktig funksjon for naturmangfold og som friluftareal i den nye bydelen.</p> <p>b. Formålet til Nidelvkorridoren endres ikke. Eventuelt endring må gjøres i forbindelse av rullering av kommuneplanens arealdel for å sikre en helhetlig forvaltning av Nidelvkorridoren.</p>
44	Naturvernforbundet , 1.10.2019	<p>a. Negativ til skredsikringstiltak som går ut over viktige kvaliteter - må minimeres</p> <p>b. Eksisterende grøntområder må holdes intakt og positivt med ny grønnstruktur i planforslaget. Spesielt positivt med åpning av Fredlybekken.</p>	<p>a. Skredsikringstiltak vil ha negativ virkning på naturmiljøet i lang tid, men det stilles krav om tilbakeføring av naturverdier.</p> <p>b. Tas til etterretning.</p> <p>c. Bestemmelser om tak vil være aktuelt i</p>

		<ul style="list-style-type: none"> c. Ønsker bestemmelse om at takene skal nyttiggjøres til energiproduksjon, aktivitet/uterom, grønne verdier, e.l d. Ønsker nok grøntareal mellom bebyggelse. e. Ønsker krav om beplantning som er humle- og insektsvennlig - gjerne nyttevekster f. Det bør legges opp til bildeleordninger i stedet for parkeringsplasser til hver boenhet 	<ul style="list-style-type: none"> reguleringsplaner. d. Kommunedelplanen stiller ikke krav til grønne areal mellom bebyggelsen. e. Prinsipper for offentlige rom og beplantning her vil være en aktuell problemstilling i kvalitetsprogram for offentlige rom, som skal utarbeides etter vedtatt kommunedelplan. f. Det legges opp til strenge parkeringskrav i planen, men kommunedelplanen kan ikke sikre bildeleordning ihh. til Plan og bygningsloven.
45	LO, 7.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> a. Ønsker at sentrumsformål i delområde 1, 2, 3 og 4 endres til næringsareal. Disse områdene er viktige for å ivareta fremtidig næringsutvikling. Påpeker at dette ble omtalt som et viktig hensyn i planprogrammet. b. Mener kort tunnel er et bedre alternativ siden det ivaretar større næringsområder. c. Siemens må ivaretas, ikke å tilknyttet noe vernebestemmelser. d. Verneombud og tillitsvalgte i bydrift, buss og transportselskaper må involveres tidlig i planprosesser som involverer kollektivtransport. 	<ul style="list-style-type: none"> a. I byvekstavtalen er det spesifikt nevnt at Sluppen skal utvikles som en forlengelse av sentrum og et knutepunkt for kollektivtrafikken. Dette er ikke forenelig med dagens arealbruk. Planforslaget åpner for funksjonsblanding i sentrumsformål og opprettholder mer næringsareal enn gjeldende KPA. b. Se kommentar til Siemens (18c) om hensynssone og vernebestemmelse. c. Det er lagt til bestemmelse om at brukergrupper skal medvirke i regulering av kollektivknutepunktet.
46	Trøndelag Fylkeskommune,	<ul style="list-style-type: none"> a. Godt grunnlag for bærekraftig utvikling og ivaretagelse av nullvekstmålet. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tas til etterretning. b. Tas til etterretning.

	1.10.2019	<ul style="list-style-type: none">b. Fokus for fremkommelighet for kollektiv gjennom kollektivknutepunktet og tilbakeblokkering på E6, samt ivaretar behovet til gående og syklende i neste planfase.c. Lag tunnel bidrar mest til byutvikling, men begge alternativ er tilfredsstillende.d. Kommentarer til vannforskriften, vilthensyn og kulturminner som må følges opp i konsekvensutredningen og planbestemmelser.e. Hensynssonen for kulturmiljø på Siemens området må fjernes.	<ul style="list-style-type: none">c. Rådmannen innstiller på Alternativ 2 - lang tunnel.d. Kommentarer til vannforskriften, vilthensyn og kulturminner følges opp i planbeskrivelse, konsekvensutredning og planbestemmelsene.e. Se kommentar til Siemens (18c) om hensynssonen for kulturmiljø.
--	-----------	--	--