

Prosjekt:	Detaljregulering Leirfossvegen 71	Dato:	22.03.2024
Sak:	Oppsummering merknader til offentlig ettersyn	Sign:	KIK

Innspill	Oppfølging revidert planforslag
Statsforvalteren i Trøndelag (SF), datert 26.01.24 <u>Landbruk</u> SF har faglig råd om ikke å omdisponere næringsarealet til boligformål, da dette kan bidra til økt press på landbruksareal andre steder i kommunen. <u>Effektiv arealbruk</u> SF har faglig råd om å øke kravet til antall boenheter innenfor rammene av det som vurderes som akseptabelt. SF har faglig råd om å sikre begrenset overflateparkering i reguleringsbestemmelsene. <u>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</u> Gjeldende KPA stiller krav om min. 2 sykkelparkeringsplasser pr. 70m² BRA eller per boenhet. Tilgrensende fortau (f_FO4 og f_FO5) til intern atkomstveg f_KV3, må også sikres opparbeidelse før ferdigattest for bolig. SF fremmer innsigelse til at planleggingen ikke i stor nok grad bidrar til å styrke sykkel som transportform, ikke bidrar til å redusere utslipp av klimagasser ved for lavt antall sykkeloppstillingsplasser, samt manglende tilrettelegging for myke trafikanter. <u>Naturmangfold</u> SF støtter at kommunedirektøren sitt alternativ 2 ble sendt på høring, og forutsetter at det vil bli utført ny høring hvis alternativ 1 skulle bli tatt inn i planen igjen. Det er uklart for SF hvorvidt almetrærne innenfor planområdet blir berørt av utbyggingen. Det fremmes derfor innsigelse til at planen ikke bevarer almetrær eller at disse gis beskyttelse under anleggsperioden.	<u>Kommentar</u> Eksisterende industribebyggelse er ikke egnet for fortsatt produksjon i Leirfossvegen 71. Loe Rørprodukter planlegger ny fabrikk i Muruvik, og endret arealbruk i LF71 skal være med å finansiere en ny og moderne fabrikk for fortsatt betongelementproduksjon i Midt-Norge. Antall boenheter beskrives i rev. planforslag og min. 6 boliger / daa sikres i bestemmelsene. Det settes maksbegrensning for antall p-plasser på terreng. Det tilrettelegges for flere p-plasser for sykkel, slik at KPA tilfredsstilles (§3.3.1). Dette tilføyes i reguleringsbestemmelsene § 11.1 Dette er utbedret i revidert planforslag. Revidert planforslag på høring inneholder redusert omfang av ny bebyggelse mot nord, og gir mindre negative konsekvenser enn tidl. alternativ 1. Almetrær har kontrollert beliggenheten, og det er tatt inn hensynssoner for noen av trærne i plankartet. Kartlagte rødlistearter er gitt egen hensynssone i plankartet.

Sak nr	Tekst
<i>SF fremmer innsigelse til at kartlagte naturtypelokaliteter på rødlista ikke er godt nok ivaretatt i planen. Det må legges inn en hensynssone over lokalitetene, og det bør sikres en buffer mellom naturtypen og øvrige deler av planen.</i> <i>SF fremmer innsigelse til at kantsonen ikke er godt nok ivaretatt i planforslaget. Det er behov for mer konkrete bestemmelser for å sikre en funksjonell kantsonen i tråd med målene i vannressursloven. Turvegen må trekkes lengre bort fra elva, og det må i bestemmelser tydeliggjøres bredder på kantsonen, minimumsavstand til elva, hvor det kan tilrettelegges for tilkomst ned mot elva, og hvor det skal etableres en mer tett vegetasjonssone som ikke er egnet for ferdsel.</i> <i>SF fremmer faglig råd om å ta inn egen bestemmelse om utarbeidelse av en miljøoppfølgingsplan, eller at tiltak for å hindre avrenning er nevnt som en del av bestemmelse § 9.1.</i> <u>Barn og unge</u> <i>SF fremmer innsigelse til planen inntil planbestemmelsene sikrer tilstrekkelig skolekapasitet gjennom rekkefølgekrav.</i> <u>Universell utforming</u> <i>SF fremmer innsigelse til planen fordi den ikke sikrer universelt utformet parkeringsmulighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Det vises til at Trondheim kommune stiller krav i KPA om fri høyde på 2,6 m ved etablering av parkeringsanlegg under bakken, for å kunne tilfredsstille kravet om UU.</i> <i>SF gir faglig råd om å vise til gjeldende tabell fra T-1442/21 for bygge- og anleggsfasen.</i> <u>Samfunnssikkerhet</u> <i>SF fremmer innsigelse (DSB 2010) til planen inntil det er avklart og innarbeidet konkrete avbøtende planfaglige virkemidler mot flomfare; formål, bestemmelser og hensynssoner.</i> <i>SF gir faglig råd om at reguleringsbestemmelse § 9.4 knyttet til geoteknikk er utfyllende nok, samt at det etableres hensynssoner med tilknyttede bestemmelser, for å sikre at planen hensyntar fareområdene for skred tilstrekkelig.</i>	Kantsonen foreslås til LNFR med forsterket fokus på bevaring av naturmangfoldet. Også her er det lagt inn en egen hensynssone. Tursti gjennom området er trukket lenger unna Nidelva, og sikrer forsterket prioritering av naturmiljøet i kantsonen. Imøtekommes i alternativt planforslag. Imøtekommes i alternativt planforslag. Reguleringsbestemmelsene ivaretar at det sikres tilstrekkelig høyde i deler av p-kjelleren. Tabell er tatt inn i bestemmelsene § 3.7 Det er lagt inn egen hensynssone for flomfare i samsvar med rapport om 200-årsflom. I tillegg har det etter dialog med Statkraft blitt vurdert dambruddbølgeberegning for Sylsjøen. Dette beskrives nærmere i ROS-analysen og den tilhørende planbeskrivelsen. Det er lagt inn egen hensynssone i plankartet, for å sikre geoteknisk prosjektering i forbindelse med gjennomføring.

Sak nr	Tekst
<i>SF påpeker at framkommelighet skal avklares med brannvesenet, og viser bl.a. til TEK17 § 11-17.</i> Vi gir faglig råd om at bestemmelsen oppdateres til minimum å henvise til gjeldende tabell i T-1442/21.	Det er foretatt egen kvalitetssikring av framkommelighet for slokkebil.
Trøndelag fylkeskommune (TFK), datert 13.02.24 <i>TFK viser til bygningsrådet sitt vedtak om krav som stilles til planforslaget før sluttbehandling. I tillegg opplyses det innledningsvis at det er tatt utgangspunkt i alternativ 2 med bygningsrådets vedtak og krav.</i> <i>TFK gir faglig råd om:</i> - Felles lekearealer, kvartalslekeplasser og interne veier inntegnes i plankartet. - Mest mulig av felles lekearealer etableres på terreng, og at utstrekning av p-kjeller mm under terreng reduseres så mye som mulig, av hensyn til vegetasjon og infiltrasjon av overvann. - Gang- og sykkelveg bør sikres ferdigstillelse i rekkefølgebestemmelsene. - Det bør sikres i planen at inngangsparti sikres fra torg og fellesarealer. - Det bør sikres åpne fasader på bakkeplan og god tilgjengelighet i planen. - Krav til materialbruk og farger bør medtas i bestemmelsene. Da planområdet ligger lavt i terrenget bør krav til materialbruk omfatte takteking. - Det må sikres at elva ikke tilføres sedimenter eller kjemiske stoffer som kan forverre miljøtilstanden. - Det bør sikres at universell tilgjengelighet til området og enkel adkomst med sykkel medtas i reguleringsbestemmelsene. Det bør også sikres at omfang av handicapvennlige parkeringsplasser innpasses i planbestemmelsene. <i>Det gis råd om å vurdere skjerming av uteoppholdsareal i forhold til vind, da det kan blåse mye langs elvedraget.</i> <i>Området sin beliggenhet har gode forutsetninger for etablering av solceller. Da dette har store konsekvenser for bygningenes og området sin estetikk, anbefaler vi at dette innarbeides tidlig i plangrunnlaget.</i>	Plankartet viser UTE1-UTE9 med ulik størrelse og med krav om ytterligere detaljering ved detaljprosjektering. Illustrasjonsplanen viser foreløpig programmering av de ulike arealene. Det stilles krav om jordoverdekning der hvor uteareal ligger over p-kjeller. Ellers vil lekeareal etableres på terreng. Det foreslås å opparbeide gang- og sykkelveg etter 200 boliger. Gang- og sykkelveg er ca. 700 meter og har en vesentlig kostnad. Det ligger til rette for at inngangsparti blir fra torg og fellesarealer, men vi ønsker å legge disse føringene allerede i reguleringsplanen. Det kan også bli gode løsninger med inngangsparti direkte fra felles kjøreveg. Det stilles krav om helhetlig preg for volumoppbygging, materialbruk, farger og detaljering. Dette sikrer fokus på materialbruk, farger mm i forbindelse med detaljprosjektering. Nidelva er en svært modifisert vannforekomst etter vannforskriften. Miljøtilstanden har i dag moderat økologisk potensial, med mål om godt økologisk potensial. I bestemmelsene sikres det at elva ikke tilføres sedimenter eller kjemiske stoffer som kan føre til forverring av miljøtilstanden. Universell tilgjengelighet til og i området, enkel adkomst for sykkel og krav til, og omfang HC-p-plasser sikres i bestemmelsene. Planen foreslår tilnærmet tunkarakter, som også bidrar til å skjerme mot vind langs elvedraget. Plassering av uteareal sees i sammenheng med hvor bebyggelsen foreslås plassert. Det kan bli aktuelt med noen solceller, men da primært på tak. Det er ikke ønskelig å ta stilling til dette i

Sak nr	Tekst
<i>Det etterspørres prinsippoppriss av fasader som viser bygningenes og uterommenes proporsjoner, og forhold til terreng. Det etterspørres også utvidede snitt. Det etterspørres også oppdaterte illustrasjoner, bl.a. illustrasjonsplan for alternativ 2.</i> <i>TFK stiller seg bak Statsforvalteren sine vurderinger og innspill i avsnittet deres om ivaretagelse av turveg og kantsone mot Nidelva.</i>	planfasen. For øvrig er det fasader mot sør og vest som har best orientering i forhold til solenergi, men dette er også de mest eksponerte fasadene mot Nidelvstien. Det er derfor et ønske om at solceller ikke blir veggelementer i denne omgang. Det er utarbeidet snitt som viser byggene sine dimensjoner i landskapsrommet. I tillegg er det oppdaterte perspektiv og illustrasjonsmateriale for det reviderte planforslaget. Turveg foreslår en endret trasé, og kantsonen mot elva er forsterket i samsvar med innspill fra Statsforvalteren.
AtB, datert 29.01.24 AtB har innspill til utforming av holdeplass «Leirøya», både i forhold til plassering og utforming med leskur. Den mest trafikksikre løsningen er at holdeplassene i hhv. nord- og sørgående retning «saksen». Det må også vurderes hvordan kryssing kan foregå på en tilfredsstillende måte, da det er skoleveg i dag. Det er også ønskelig å vurdere trafikksikkerhetstiltak for buss i nordgående retning som har dårlig sikt bakover i speilet. Det foreslås at holdeplass Leirøya (o_KH1 og o_KH2) skal være ferdig opparbeidet før bolig nr.200 kan tas i bruk. Det er uklart om det er eksisterende situasjon som reguleres for «Haugnessvingen» (o_KH3), og hvordan holdeplassen vil fungere i praksis med sykkelfeltet som ligger inntil. I tillegg bes det om at «holdeplassparet» ved Haugnessvingen optimaliseres, selv om det ikke er mulig å tilfredsstillende kollektivhåndboka (V123) mm. Utforming av holdeplassene med plattform, kantstein, belysning, universell utforming, leskur, sanntidsskjerm mm. Det oppfordres om en trygg tilkomst til holdeplassene, og med spesielt fokus på universell utforming slik at flest mulig kan reise kollektivt. I anleggsfasen ber AtB om at tiltak ikke berører kollektivtilbudet, men i så tilfelle ber de om å bli involvert så tidlig som mulig. Det er viktig at	Det er noen stedlige forutsetninger som gjør det utfordrende å tilrettelegge for optimale holdeplasser. Fra planområdet til holdeplass «Leirøya» planlegges det bl.a. egen heis for å legge til rette for best mulig forbindelse mellom boligområdet og kollektivtilbudet. Når det gjelder ønske om saksing av holdeplass er dette krevende å få til pga. stigningsforhold og kurvatur i Leirfossvegen. Det forsøkes derfor å gjøre situasjonen så optimal som mulig i planfasen, også vil det jobbes videre med dette. Det tas bl.a. initiativ til et oppfølgende møte med AtB slik at vi i fellesskap kan finne best mulige løsninger ut ifra de gitte forutsetningene i området. Det vil ellers stilles krav om at holdeplassene skal gjennom teknisk plangodkjenning, hvor trafikksikkerhet og universell utforming også vil være naturlige tema. Haugnessvingen holdeplass foreslås utbedret i sørgående retning. Det er derimot mye terreng mot kollen som ligger mot øst, og breddeutvidelse vil ha stor konsekvens for skjæring i landskapet. Ved å tilrettelegge for kantsteinsstopp, er det ikke meningen at passasjerene må stige av ut i sykkelfeltet. De stedlige forhold gjør at Haugnessvingen ligger på et toppunkt for Leirfossvegen, det er bratt terreng på begge sider. Hvis holdeplassen fortsatt skal opprettholdes, er det krevende å få til noen endret løsning.

Sak nr	Tekst
forholdene legges til rette for myke trafikanter i anleggsfasen.	Det vil sees nærmere på mulige tiltak for å ivareta trafiksikkerheten på best mulig måte i tilknytning til de to holdeplassene.
Klima- og miljøenheten, datert 01.02.24 <u>Støy</u> Behovet for støyskjerming, dempet fasade og støyskjermer for eksisterende boliger, må vurderes. <u>Natur, naturforvaltning</u> - Feil benevnelse på f_GN2. - Ønske om at stien legges nærmere bebyggelsen, som vil være positivt for det akvatiske dyrelivet. - o_GN1 må gjøres større - Det må utformes en bredest mulig kantsone mellom Nidelva og stien / bebyggelsen. - Turveg kan avsettes i plankartet som en illustrasjonslinje. Da turvegen uansett må gjennom teknisk plangodkjenning, vil turvegen sin plassering ivaretas gjennom bestemmelsene. - Noe bebyggelse innenfor BB3 eller BB4 bør sløyfes / justeres. - Almetrær innenfor f_AVG4 bør innmåles og merkes av i plankartet. - Antall stier i o_GN2 bør reduseres. - For at revegetering skal fungere må det tilrettelegges for vekstmedium på minimum 80 cm jord, og at det ikke tilrettelegges for mye tråkk i den nye kantsonen. <u>Klimatilpasning</u> - ROS-analysen bør inkludere store nedbørsmengder og overvann. <u>Klimagassutslipp og energi</u> - Trafikkanalysen vurderer at området er «vanskeligst å leve uten bil», da avstanden til sentrum, butikker og tjenester er for lang.	Det er utarbeidet egen støyrapport til det reviderte planforslaget. Det gjøres for øvrig oppmerksom på at den siste støyrapporten for planforslaget som var på høring, ikke var vedlagt i det utsendte planmaterialet. Revidert planforslag har endret trasé for turveg, og opprettholder reguleringsbestemmelsen om at endelig plassering skal plangodkjennes før IG. Ellers er naturmiljøet forsterket for kantsonen, hvor det nå foreslås LNFR. Almetrær i f_AVG4 er kontrollert, og slik at de foreslås beholdt gjennom hensynssone i plankartet. Bebyggelse i BB3 og BB4 er justert i noe grad. Det planlegges for tilstrekkelig jordoverdekning, slik at revegetering kan gjennomføres på en best mulig måte. ROS-analysen er oppdatert, slik at det framgår Planbeskrivelsen inneholder et eget avsnitt om nullvekstmålet. Det pågår en betydelig utvikling av Sluppen, Nidarvoll, samt at Tempe/Sorgenfri vil etter hvert komme for utbygging. I tillegg er de største arbeidsplasskonsentrasjonene lokalisert før du kommer til Midtbyen, med NTNU og St. Olavs spesielt. Vi mener derfor at planområdet gjør det enkelt å leve uten bil, med blant annet å tilrettelegge for sykkel. Hvis målpunkt for en reise er midtbyen, er det heller ikke så enkelt å ta med seg privatbilen. Da vil en sykkel tur på ca. 15 minutter være gunstig, og på veien passerer man

Sak nr	Tekst
	både dagligvarebutikker, arbeidsplasser, treningsmuligheter mm.
NVE, datert 11.01.2024 <i>NVE har ikke kapasitet til å gå konkret inn i reguleringsplaner som kommer på høring, men prioriterer heller konkrete innspill hvor det blir bedt om konkret bistand.</i>	Dette tas til etterretning. Når det gjelder samfunnssikkerhet er planen godt ivaretatt med geoteknisk kompetanse, og nærheten til Nidelva er godt ivaretatt med egen flomvurdering og dambruddsbølgeberegning for Sylsjø, etter «bestilling» fra Statkraft.
Statkraft datert 29.01.2024 <i>Det må ikke gjennomføres tiltak langs elva som medfører økt fare for erosjon.</i> <i>Statkraft må som regulant ha uhindret tilgang for drift og vedlikehold av eksisterende forbygninger langs elvebredden. Turstier og lignende som etableres må tåle vekten av anleggsutstyr.</i> <i>Alle tiltak som gjennomføres på deres eiendom, gnr/bnr. 92/4 må avtales med Statkraft.</i> <i>Det er ikke bare brudd på demningen ved Nedre Leirfoss som kan få skader, men også evt. dambrudd på flere av dammene lokalisert i Nidelva og Nea-vassdraget. Da hele nedslagsfeltet omfatter en større på ca. 3000km², er det greit om ROS-analysen korrigeres på dette punktet. Det er ellers liten reguleringskapasitet ved Nedre Leirfoss, og det bes om at den videre planleggingen tar høyde for dette.</i> <i>Det bes om at det gjennomføres en oppdatert dambruddsbølgeberegning, slik at det kan kontrolleres om terrenghevingen på Elvesletta er tilstrekkelig for å unngå skader ved et evt. dambrudd.</i>	Det reviderte planforslaget viser at turstien trekkes lenger unna Nidelva. Der hvor terrengforskjellene er størst, vil stien fortsatt gå langs elva slik som i dag. I framtidig situasjon vil det ikke være tilgang langs hele elvebredden på samme måte som i dag. Det vil derimot være mulig å få kjørbare tilkomst til området ved TOFA-hytta. Siden naturmiljøet skal prioriteres så høyt, er det en unngåelig konsekvens at det ikke blir kjørbare tilkomst overalt. ROS-analysen er oppdatert på utbedte punkter. Det har vært gjennomført et eget møte med Statkraft, for å avklare behovet for dambruddsbølgeberegninger. Det ble avtalt at beregningene skulle gjennomføres for avbrudd ved Sylsjø-dam. Disse beregningene viser at en evt. bølgehøyde vil være ca. kote +14,9. Høyde på overkant gulv for 1.etg. for bolig, planlegges på ca kote 16,0.
Statens vegvesen datert 21.12.2023 <i>SVV registrerer at boligprosjektet vil gi økt turproduksjon, og etterlyser en forklaring om hvordan prosjektet støtter oppunder nullvekstmålet.</i> <i>SVV fremmer faglig råd om at planen i større grad må følge opp nullvekstmålet og byvekstavtalen.</i>	Planområdet tilrettelegges for både kollektivtilgjengelighet og sykkeltilbud. Selv om planområdet ligger i overkant av 5 km fra Trondheim Torv, er det for enkelt å si at dette blir et bilbasert område. Hvis reisemålet er Midtbyen, er det mye bedre tilrettelagt for buss eller sykkel. Det er også mulig å gå til mange målpunkt på Nidarvoll og sentrumsområder som vil komme til gjennomføring på Sluppen.
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 15.01.24	

Sak nr	Tekst
Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at det må planlegges kjørbare adkomst, oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer, og vannforsyning til brannsløkking.	Planforslaget tilrettelegger for det som TBRT etterspør i sin høringsuttalelse.
Byggherrerådgiveren, datert 29.01.2024 Som plankonsulent for planforslaget har BHR1 sendt inn en egen uttalelse til den planen som ble sendt på offentlig ettersyn. Oppsummert tas følgende opp: - Planforslaget ble sendt på høring med ca. 30% reduksjon av utnyttelsen. Dette skjer uten at forslagsstiller blir informert om at BB16, BB17 og BB18 blir tatt ut av planen. Rekkefølgebestemmelsene er ikke justert tilsvarende, og høringsforslaget vil derfor ikke være gjennomførbart i praksis. - Konsekvensen ved høringsforslaget er at eksisterende fabrikk må legges ned, ny fabrikk i Malvik kommune blir ikke gjennomført, og betongelementproduksjonen flyttes til Hokksund. Dette gir store utslipp av CO2, når nødvendige rørprodukter må fraktes til Midt-Norge som tungtransport. Et grovt estimat sier 25.000 tonn CO2-ekv. over 20 år grunnet transport. - Alternativt planforslag bes sendt på høring, nå som felt BB17 og BB18 er tatt ut av planen, men samtidig som at BB16 er omarbeidet med noe høyere utnyttelse.	Det sendes inn et komplett revidert planforslag for behandling hos byplankontoret. Det er avtalt med byplankontoret at det planforslaget som har vært på høring, stilles i bero slik at sluttbehandling ikke gjennomføres før også det alternative planforslaget har vært på høring.
BirdLife Norge avd. Trøndelag, datert 22.01.2024 De støtter at planforslaget unngår å bygge ut grøntområdet i nordøst, og å flytte stien lenger opp. Dette vil bidra til at fuglelivet ivaretas tilstrekkelig.	Areal som settes av til grønnsstruktur øker som følge av planforslaget, sammenlignet med både eksisterende situasjon og overordnet plan. Selv om det alltid vil være best for fuglelivet med mest mulig tilgjengelig skog, er det viktig å formidle at det faktisk blir mer grønt i dette området etter utbyggingen er ferdig. I tillegg forsvinner den eksisterende industrivirksomheten, som også vil være et positivt tilskudd til fuglelivet i området.
Dylan Hislop, datert 27.januar 2024 Eiendommen Haugnessvingen 6B er nærmeste nabo i nord. Det er ønske om støyskjerming da utbyggingen vil skape støy fra anleggstrafikk. Som følge av den nye sykkelvegen, er det også ønske om en skjerming, og da mot innsyn	Det er ikke planlagt noen støyskjerming forbi den aktuelle eiendommen. Det er heller ikke planer om noe skjermingstiltak grunnet ny sykkelveg forbi eiendommen. Det er vanlig at sykkelvei passerer private eiendommer i Trondheim, uten at det tilrettelegges for egne skjermingstiltak.

Sak nr	Tekst
Molesworth m.fl., datert 29.01.24 Uttalelsen er på vegne av 4 boenheter som er nærmeste nabo til betongfabrikken. De har følgende merknader til planen: - De foreslåtte høydene passer ikke inn i dette området, og vil gi mer skygge på eiendommene deres. - De har soverommene sine mot vest, og vil få økt støynivå som følge av utbyggingen. - De ønsker reduserte byggehøyder i BB1 og BB8, og høyere bebyggelse på BB12-BB15. - Det er positivt at det aksepteres en smalere sykkelvei forbi deres eiendommer - Positivt at bebyggelse tas ut av grøntområdet i nord. - Det er ønske om at bussholdeplassene ikke plasseres så tett på de eksisterende boligene på begge sidene av veien. Uavhengig av holdeplassene sin plassering, må det tilrettelegges for fotgjengerfelt. - Det er usikkerhet om hvorvidt inntegnet gabionmur vil gjøre det nødvendig med arealbeslag i private hage hos bnr. 92 og 93. - Avkjørsel til eksisterende boliger på østsiden av Leirfossvegen må flyttes tilbake til dagens avkjørsel, grunnet siktforhold. - Det etterspørres om det er planlagt for snøopplag. - Det påpekes at det planlegges gangvei og vei over gnr/bnr. 92/58 sin eiendom, uten å ha avklart med eier. - Det påpekes at illustrasjoner fra planprogrammet fortsatt inneholder nye boliger på deres private eiendommer.	- Det nye prosjektet viser at solforholdene for de private eiendommene blir tilfredsstillende på nøkkeltidspunkter som gjelder for Trondheim kommune. Det er likevel tatt ned én etasje i BB1 og BB8, i tråd med bygningsrådet sitt vedtak. - Det er egne retningslinjer for støy i anleggsperioden, som vil ivaretas i forbindelse med planforslaget. - Det er utfordrende å plassere holdeplassene i Leirfossvegen, uten at det blir avvik fra stigningsforhold eller siktforhold. Trafikkonsulenter har jobbet med problemstillingen og optimalisert i forhold til de stedlige forutsetninger. Det vil likevel jobbes videre med dette etter at alternativt planforslag har vært på høring, og slik at eksempelvis fotgjengerfelt kan ivaretas. - Gabionmur er justert i revidert planforslag, og vil både ivareta eiendomsgrensene og almetrær på en bedre måte. - Felles avkjørsel på østsiden av Leirfossvegen er flyttet nordover, grunnet bedre tilrettelegging for bussholdeplass. - Det planlegges for snøopplag langs kjørevege. - Situasjonen for 92/58 er vurdert av vegingeniør, og optimalisert for å unngå at noe av den private eiendommen blir berørt. Ut fra flyfoto kan det derimot se ut som eiendommen har opparbeidet noe privat areal på Loe sin eiendom. Det er naturlig å ha dialog om dette når detaljprosjektering igangsettes. - Planprogrammet har ikke blitt endret etter at det ble vedtatt. Dette er årsaken til at disse tegningene fortsatt henger igjen, men plankartet viser ingen arealbruk for de fire private boenheter.
Nina Wikmark, udatert Positiv til at fabrikken byttes ut med et nytt boligområde, men skjønner ikke hvorfor det må bygges blokker på 7-8.etasjer. Foreslått bebyggelse passer ikke inn i området, og vil bli en mur mot Nidelva. Det uttrykkes også bekymring for grunnforholdene i området.	Når et slikt område bygges ut, er ikke den foreslåtte bebyggelsen unaturlig stor. Den foreslåtte bebyggelsen vil tilpasse seg sine landskapsmessige omgivelser, og prosjektet gir ikke uholdbare konsekvenser for naboer. Grunnforholdene er grundig utredet, og vil følges opp ytterligere i forbindelse med detaljprosjektering.
Kari Schjeldsøe, datert 29.01.24 - En utbygging av dette området vil forringe den økologiske funksjonen i Nidelvkorridoren. - Det er uheldig at nødvendig næringsareal bygges ned, til fordel for boliger som det ikke	- Utbyggingen vil føre til at grøntarealet øker i forhold til dagens situasjon og overordnet plan (KPA) for området.

Sak nr	Tekst
	<i>er behov for. Dette vil gi økt press på næringsarealer andre steder i kommunen, som igjen vil gi økt press på naturområder.</i> - <i>Det er viktig at sikkerheten mot Nidelva ivaretas, samtidig som det nye boligområdet ikke blir et «gated community»</i> - <i>Planområdet ligger for usentralt til, og vil bli bilbasert. Daglige gjøremål som matbutikk, barnehage, skole mm. vil kreve bruk av bil. Det vises også til at området i gjeldende KPA er definert som «ytte sone» med krav om minimum 1,2 boliger pr. boenhet. Dette vil gi mer enn 400 biler tilknyttet området.</i> - <i>Lysforurensning som følge av planforslaget vil være forstyrrende for dyrelivet i området.</i> - Fabrikken er ikke dimensjonert for å produsere betongrørelementer for framtida. Det er derfor naturlig å transformere eiendommen til boligformål, hvor overgangen mellom offentlig og privat uteareal vil bli tydelig definert. Nå som Nidelvstien planlegges nærmere boligbebyggelsen, vil det bli et større areal som oppleves som offentlig gjennom området. - Det planlegges for en lavere p-dekning enn 1,2 parkeringsplasser per boenhet. Det er også viktig at sosial infrastruktur ligger på veien mot de aller fleste sine målpunkt. At barnehage, skole, matbutikk mm er på Nidarvoll, gjør det naturlig å gjennom nødvendige ærend når man likevel er «på farten». - Lysnivået i området, kan tilpasses sine naturlige omgivelser, samtidig som det ivaretar krav om nødvendig antall lux for å sikre trafiksikre og trygge forhold i nærmiljøet.