



Trondheim 6. april 2018

## LO i Trondheim

Trondheimsregionen  
 Postboks 2300 Torgard  
 7004 Trondheim  
[postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:postmottak@trondheim.kommune.no)

Vår ref.: Mine dokumenter/korrespondanse/2018/ Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen – uttalelse fra LO i Trondheim

Deres ref.: 18/5539-1 (31616/18)

## Høring – Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen. – uttalelse fra LO i Trondheim

- 
- ✓ *LO i Trondheim støtter strategiens mål om at »Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen har som mål å skape enighet i virkelighetsforståelse og vurdere om det er tilstrekkelig og egnet næringsareal til arealkrevende virksomheter». Vi mener det også burde fremgått av strategien at Bystyret i Trondheim 21. mai 2015 vedtok at det skal være 2000 DAA bebyggbar næringsarealreserve i Trondheim.*
  - ✓ *Vi etterlyser vurderinger av kostnad for ferdig opparbeidet næringsarealareal som omfattes av strategien.*
  - ✓ *Vi er uenig i en beskrivelse av at Brattøra / Nyhavna, Lade / Leangen og Tempe / Sluppen er alle områder som skal transformeres til urbane byområder, jfr. høringsutkastets underlagsrapporter og våre vurderinger av disse geografiske områdene.*
  - ✓ *Vedrørende prinsippet om «Rett virksomhet på rett sted» mener vi hovedfokuset må legges på de ulike bedriftenes funksjoner sett i forhold til deres beliggenhet mer enn "døde" arealtall om deres tomtestørrelse. Det gjelder spesielt å få synliggjort bedriftenes behov for nærhet til jernbane og til kaikant med sjøtransport, herunder hensynet til god logistikk og sikkerhetsløsninger i sammenheng med infrastruktur for å få råvarer effektivt og klimavennlig inn til bedriftene og produkter ut fra bedriftene.*
  - ✓ *Vi savner en mer helhetlig gjennomgang av eksisterende industrivirksomheter og deres potensiale for å utvikles videre. Dette gjelder virksomheter som blant annet Grilstad, Nidar Sjokoladefabrikk, Siemens AS, Autronica Fire and Security AS, Skala Fabrikk, Sandvik Teeness AS, Norsk Stål AS, Weber Leca, Unicon, Norcem AS. Vi savner og en beskrivelse av potensialet for å utvikle havbruksnæringen med leverandørindustri, jfr. blant annet SINTEF rapporter om dette.*
  - ✓ *Vi etterlyser et større fokus på tiltak for å stimulere til økt godstransport på sjø, og behovet for derfor å videreutvikle allerede eksisterende industrihavnemråder fremfor å tvinge livskraftige bedrifter ut av slike havner. Maritimt Forum Midt-Norge viser til EU beregninger hvor samfunnskostnaden med sjøtransport er 25 % av kostnaden for lastebil. Utslipp fra frakteskip per tonn fraktet gods kan utgjøre under 20 % av tilsvarende utslipp fra en lastebil over samme distanse. Dette betyr mye for klima og miljø.*
  - ✓ *Fortettingsmuligheter for Tunga, Fossegrenda, Heggstadmoen og Torgård bør synliggjøres ut fra konkret kartlegging av bedrifter, deres tomtestørrelse, funksjon og arealbehov.*

- ✓ *Fossegrenda er et typisk område for service- og håndverksbedrifter som er avhengig av nærhet til by og bydeler. Det bør med fordel ses på muligheter for å samle like bedrifter for å oppnå stordriftsfordeler på kostbart utstyr og et tettere samarbeid.*
- ✓ *Heggstadmoen / Torgård er det mest usikre området. Fremtidig plassering av godsterminalen er en stor usikkerhetsfaktor som må avklares. Dette er avgjørende for utviklingen av hele området.*
- ✓ *Vi sier ja til industrihavn med sjøtransport. LO i Trondheim med alliansepartnere jobber for at delområde 4 Dora 2 og fyringsbunkeren, delområde 6 Kullkranpiren, Delområde 7 Ladehammerkaia, delområde 9 Transittkaia sør og delområde 10 Transittkaia nord skal reguleres med formål havn og industri.*
- ✓ *Det er spesielt området som ligger i østre del av Lade / Leangen som er av interesse for å videreutvikle til fremtidig industri- og næringsareal, tett på vei og jernbane. LO i Trondheim ser arealet og eiendommen i Haakon VII's gate i sammenheng med det pågående arbeid om strategi for næringsarealutvikling og mener at arealet ikke må bli omregulert fra næringsareal til boligformål, jfr. at eiendommen er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012 – 2024 og i gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. I Rambølls rapport 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.»*
- ✓ *For Tempe / Sluppen må reguleringsplan endres fra byomforming til næringsareal, dette gjelder del 1 sør for kryss inn til Sorgenfri, del 2-4. Her er et område som ligger tett ved veinettet, er lett tilgjengelig fra ulike bydeler i Trondheim, har god dekning for kollektivtransport og har et godt potensiale for fremtidige bedrifter adskilt fra bolig. Det er et viktig område å ivareta for fremtidig næringsutvikling.*

Vi viser til e-post 19.02.18 fra Trondheimsregionen-regionrådet v/ Esther Balvers, prosjektleder IKAP, vedlagt høringsutkast til Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen. Det bes om uttalelse innen 04.04.2018. Vi viser og til aksept fra Esther Balvers mhp. utsettelse av vår høringsfrist til 06.04.18

**Bakgrunn for saken:** I brevet fra Trondheimsregionen-regionrådet fremgår følgende: Trondheimsregionen-regionrådet vedtok i møtet 16. februar 2018 å sende høringsutkast til Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen ut på høring. Mål for strategien er å skape enighet i virkelighetsforståelse og vurdere om det er tilstrekkelig og egnet næringsareal til arealkrevende virksomheter. Høringsutkastet med vedlegg er tilgjengelig på Trondheimsregionens nettsider under [Areal og transport/Næringsarealer](#). Kontaktperson: Esther Balvers, prosjektleder IKAP, [esther.balvers@trondheim.kommune.no](mailto:esther.balvers@trondheim.kommune.no)  
Adresseliste ekstern høring: Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen i Trøndelag, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Statens vegvesen Region Midt, NVE, Direktoratet for mineralforvaltning, Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT), Stjørdal Næringsforum, Orkladal Næringsforening, LO i Trondheim, EBA Trøndelag, Håndverkerforeningen i Trondheim, NHO Trøndelag, Trondheim havn, NLF Trøndelag, Logistikkforeningen Trøndelag, Bondelaget Sør-Trøndelag, Trondheimsregionens Friluftsråd, Forum for Natur og Friluftsliv – Sør-Trøndelag, Naturvernforbundet Trøndelag

### **Uttalelse til saken fra LO i Trondheim:**

Rådmannen i Trondheim kommune har fått en bestilling fra Formannskapet om å lage en plan for fortetting og bedre utnyttelse av eksisterende næringsareal, og identifisere nye områder for næringsareal, jfr. vedtak i sak 1/16 i Formannskapet 05.01.16: *”Trondheim må legge ut nok næringsareal til å sikre ny næringsetablering. Tilgang på nok og riktig næringsareal er svært viktig for å sikre nyetableringer og muligheter for utvidelse av allerede etablerte bedrifter. Ulike næringer kan ha ulike behov for viktig infrastruktur, derfor må nytt næringsareal ses i sammenheng med viktig infrastruktur og kostnader for utvikling av arealet til riktig formål. Vi ønsker å bevare den plasskrevende industrien i Trondheimsregionen. Formannskapet ber derfor Rådmannen gå i dialog med næringslivet, og legge frem en plan for fortetting og bedre utnyttelse av eksisterende næringsareal, og identifisere nye områder for næringsareal.”*

***LO i Trondheim støtter strategiens mål om at »Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen har som mål å skape enighet i virkelighetsforståelse og vurdere om det er tilstrekkelig og egnet næringsareal til arealkrevende virksomheter». Vi mener det også burde fremgått av strategien at Bystyret i Trondheim 21. mai 2015 vedtok at det skal være 2000 DAA bebyggbar næringsarealreserve i Trondheim.***

### **Prosess**

I rapporten sies det at det har vært tett dialog med NiT, LO i Trondheim, EBA Trøndelag, Håndverkerforeningen og Trondheim Havn i arbeidet med strategien. Vi har vært invitert til gode dialoger i drøftingsmøter om de to konsulentutredningene fra henholdsvis HUS arkitekter og Rambøll. Delrapportene ser på fortetting og byomforming av noen allerede bebygde næringsarealer i Trondheim, og konklusjonene i rapportene står for konsulentenes regning. En tilsvarende involvering vedrørende vurderinger av øvrige arealer nevnt i strategien hadde vært ønskelig. Om regionen har nok av eller de riktige arealene for arealkrevende virksomheter har ikke blitt reelt drøftet. Nye arealer har heller ikke blitt drøftet.

### **Vurdering av næringsarealer som omfattes av strategien**

Når man kun ser på hva som er regulert eller som er under regulering av næringsarealer, synes det som regionen har nok næringsarealer for større arealkrevende virksomheter. En grundigere vurdering endrer dette bildet. Det er ofte ganske stor forskjell på hva som er regulert areal og hva som er bebyggbart areal. Det finnes gode metoder for å kunne be bygge arealer som har krevende grunnforhold, men dette påvirker dermed kostandene. Nødvendig infrastruktur med veianlegg osv. vil også ta en god del av arealene.

#### ***Vi etterlyser vurderinger av kostnad for ferdig opparbeidet areal.***

Dette er et viktig premiss som også er nevnt i den politiske bestillingen for strategien. Det hjelper lite å ha mye areal liggende i en kartbase om arealet ikke lar seg be bygge, eller arealet kun kan bebygges til en pris som ikke kan betales av bedriftene.

### **Utvikling arealkrevende virksomheter i Trondheimsregionen**

I rapporten side 6 fremgå blant annet følgende: *«Behov for areal til næringsvirksomheter skyldes i stor grad byomforming i Trondheim. Brattøra / Nyhavna, Lade / Leangen og Tempe / Sluppen er alle områder som skal transformeres til urbane byområder. I disse områdene er det etablert en god del arealkrevende næringsvirksomheter. Transformasjonen av et område tar lang tid. Noen av virksomhetene kan innpasses i det framtidige byområdet, enten permanent eller midlertidig til deres lokaler skal transformeres, de øvrige må flytte. På kort sikt er det*

*behov for regulerte arealer til de store arealkrevende virksomhetene som må flytte for å få transformasjonsprosessen i gang.»*

***Vi er uenig i en beskrivelse av at Brattøra / Nyhavna, Lade / Leangen og Tempe / Sluppen er alle områder som skal transformeres til urbane byområder, jfr. høringsutkastets underlagsrapporter og våre vurderinger av disse geografiske områdene.***

### **Næringsareal i Trondheimsregionen**

I rapporten side 7 fremgår følgende: «*Kommunene i Trondheimsregionen har avsatt en god del areal til næringsformål, både eksisterende og framtidig, i sine kommuneplaner. Dette skaper forutsigbarhet for næringslivet og sikrer at det legges til rette for næringsutvikling «på rett sted».*

***Vedrørende prinsippet om «Rett virksomhet på rett sted» mener vi hovedfokuset må legges på de ulike bedriftenes funksjoner sett i forhold til deres beliggenhet mer enn "døde" arealtall om deres tomtestørrelse. Det gjelder spesielt å få synliggjort bedriftenes behov for nærhet til jernbane og til kaikant med sjøtransport, herunder hensynet til god logistikk og sikkerhetsløsninger i sammenheng med infrastruktur for å få råvarer effektivt og klimavennlig inn til bedriftene og produkter ut fra bedriftene.***

### **Utvikling arealkrevende bransjer i Trondheimsregionen**

I rapporten side 27 om industri sies det blant annet følgende: «*Industribransjen er ikke en vekstnæring i Norge, heller ikke i Trondheimsregionen. I tillegg er det en tydelig sentralisering på gang. Det blir færre etableringer. Likevel har det vært en vekst i antall ansatte i industrivirksomhetene som er igjen i Trondheimsregionen. Produksjonsvirksomheter som Tine, Nortura og Norsk Kylling er de største virksomhetene i industribransjen i Trondheimsregionen.»*

***Vi savner en mer helhetlig gjennomgang av eksisterende industrivirksomheter og deres potensiale for å utvikles videre. Dette gjelder virksomheter som blant annet Grilstad, Nidar Sjokoladefabrikk, Siemens AS, Autronica Fire and Security AS, Skala Fabrikk, Sandvik Teeness AS, Norsk Stål AS, Weber Leca, Unicon, Norcem AS. Vi savner og en beskrivelse av potensialet for å utvikle havbruksnæringen med leverandørindustri, jfr. blant annet SINTEF rapporter om dette.***

### **Lokaliseringskriterier til de ulike bransjene**

I rapporten side 32 om Klima og miljø sies det blant annet følgende: «*Ut fra klima- og miljøperspektivet bør det legges til rette for korte transportavstander både for næringstransport og for de ansatte, og mulighet for ansatte til å komme seg på jobb med kollektiv, sykkel eller til fots.*

***Vi etterlyser et større fokus på tiltak for å stimulere til økt godstransport på sjø, og behovet for derfor å videreutvikle allerede eksisterende industrihavneområder fremfor å tvinge livskraftige bedrifter ut av slike havner. Maritimt Forum Midt-Norge viser til EU beregninger hvor samfunnskostnaden med sjøtransport er 25 % av kostnaden for lastebil. Utslipp fra frakteskip per tonn fraktet gods kan utgjøre under 20 % av tilsvarende utslipp fra en lastebil over samme distanse. Dette betyr mye for klima og miljø.***

### **Fortettingsmuligheter næringsarealer i Trondheim**

Dette omtales i rapporten side 41-42.

**Tunga:** Det er viktig å rette fokus på nyinnflytta industri i området, eksempelvis Autronica Fire and Security AS i Bromstadvegen 59. Hovedfokus fremover må være å videreutvikle Tunga som

et nærings- og industriområde for blant annet å bevare næringsmiddelindustri som produksjonsanlegget til TINE og sørge for ekspansjonsmuligheter for disse bedriftene.

I sluttrapport som ligger til grunn for høringsutkastet mangler en konkret opplisting av bedrifter i området sett i sammenheng med den klassifisering av virksomheter som er gjort. Dette gjelder også for Fossegrenda, Heggstadmoen og Torgård.

***Fortettingsmuligheter for Tunga, Fossegrenda, Heggstadmoen og Torgård bør synliggjøres ut fra konkret kartlegging av bedrifter, deres tomtestørrelse, funksjon og arealbehov.***

***Fossegrenda: Fossegrenda er et typisk område for service- og håndverksbedrifter som er avhengig av nærhet til by og bydeler. Det bør med fordel ses på muligheter for å samle like bedrifter for å oppnå stordriftsfordeler på kostbart utstyr og et tettere samarbeid.***

***Heggstadmoen / Torgård: Heggstadmoen / Torgård er det mest usikre området. Fremtidig plassering av godsterminalen er en stor usikkerhetsfaktor som må avklares. Dette er avgjørende for utviklingen av hele området.***

Planforslag for Heggstad, 199 / 110 m. fl., ble i juli 2017 lagt ut til offentlig ettersyn samtidig som det ble sendt på høring med høringsfrist 04.09.17. Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulenter, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune, Eierskapsenheten. Hensikt med planen er at et knapt 410 daa stort område på Heggstadmoen skal videreutvikles, basert på de virksomhetene som er lokalisert der i dag, samt for å etablere nye områder for næring. Reguleringsplanen skal gi bedre arealutnytting og et estetisk løft innenfor eksisterende næringsområder, med nye arealer til Renholdsverket, nye vegløsninger og nye næringsarealer.

## **Byomformingsområder i Trondheim**

Dette omtales i rapporten side 43-45.

***Nyhavna: Vi sier ja til industrihavn med sjøtransport. LO i Trondheim med alliansepartnere jobber for at delområde 4 Dora 2 og fyringsbunkeren, delområde 6 Kullkranpiren, Delområde 7 Ladehammerkaia, delområde 9 Transittkaia sør og delområde 10 Transittkaia nord skal reguleres med formål havn og industri.***

All virksomhet som er avhengig av kaikant og ønsker å satse videre på bruk av sjøtransport må ligge der. Det er særlig viktig å hensynta arealbehov for å oppnå god logistikk og sikkerhetsløsninger basert på infrastruktur med kai og sjøtransport for å få råvarer effektivt og klimavennlig inn til bedriftene og produkter ut fra bedriftene. Det kommer ikke tydelig nok frem men vi oppfatter og er enig i at Norcem AS, Weber Leca AS og Unicon AS må ligge der de ligger, ved Ladehammerkaia og Ormes Langes vei og ytterst på Transittkaia. Høringsutkastet gir ikke svar på eller viser til utredninger som sannsynliggjør mulighet for å anlegge ny industrihavn. Høringsutkastet gir heller ikke noe svar på hvor stor avstanden fra eventuelle boliger på Nyhavna til Pir 2 må være for å ivareta hensynet til støykrav. Det er mulig vi kan åpne for boliger øst for Maskinistgata.

**Nyhavna har en umistelig verdi.** En interessentkartlegging i 2008 viser stor næringsaktivitet på Nyhavna. Om lag 1800 personer fordelt på 150 virksomheter med totalomsetning over 5 milliarder kroner. Halvparten av bedriftene sender eller mottar varer med båt. 42 % av disse vurderer at båttransport sannsynligvis vil øke. Den livskraftige industrihavna må derfor

videreutvikles. Sentrale arealer for FoU virksomhet er viktig, og disse må sees i sammenheng med eksisterende bedrifters plassering slik at nærhet mellom forskere og fagarbeidere bidrar til utviklingsarbeid og pilotprosjekter. 80 % av nyskaping skjer ut i fra eksisterende virksomheter. Vi tilslutter oss rådmannens vurdering av merknader til «Grønn strek» hvor han sies at det er viktig å ta vare på eksisterende arealer til næringsformål – dette blant annet for å redusere presset på viktig landbruksareal.

**I kommuneplanmelding om byutvikling** fremgår det at Trondheims boligpotensial er høyere enn beregnet boligbehov fram mot 2050, selv om alternativet med høy befolkningsvekst skulle slå til. Det vil ikke være behov for nytt areal til boligformål i kommende rullinger av kommuneplanens arealdel. I meldingen fremgår også at befolkningsprognosen og forventet vekst innen arbeidsplassintensiv virksomhet – kontorer - tilsier at utbyggingspotensialet er tilstrekkelig i et 2050-perspektiv. Det er derfor unødvendig å rasere industrihavna.

**Vi etterlyser større forståelse for og innsikt i arealkrevende virksomheters funksjoner og arbeidsoperasjoner** når vurderinger om «rett virksomhet på rett sted» gjøres. Det må ses mer på funksjon enn på "døde" arealtall, og også på behov for nærhet til jernbane og kaikant med sjøtransport.

I rapport fra Trondheim kommune og Trondheim Havn om «Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav», sies: «Dagens båttrafikk på Nyhavna er betydelig. Den er viktig for virksomhetene som benytter båttransport og som av denne grunn er lokalisert nettopp her, deriblant sentrale aktører innenfor sement-, betong- og byggevareprodukter. Båttrafikken på Nyhavna er dermed viktig for bygg- og anleggsvirksomheten i hele Trondheimsområdet. Nyhavna defineres som industrihavn, da det er bare industrigods som går over kaiene der. Det er få steder i Trondheimsfjorden som har arealer for etablering av ny industrihavnvirksomhet.» Bedrifters kommentarer og behov for å kunne videreutvikles på Nyhavna må vektlegges; Norcem AS, TM-Gruppen AS / Weber Leca, Unicon AS, Norsk Stål AS, Nyhavna Mekaniske Verksted AS, Linjebygg Offshore osv. Rambøll og ferdigbetongbedriften Unicon har utredet at en eventuell flytting fra Transittkaia vil ha negative miljøeffekter pga. manglende tilgjengelighet på sjønære arealer i Trondheimsområdet, potensielle lokale ulemper med økt vegtrafikk og sjøtransport av råvarer må erstattes av landbaserte kjøretøyer.

**Sjøtransport til og fra Nyhavna er miljø- og klimavennlig og kostnadseffektiv**, og nasjonale myndigheter ønsker å stimulere til økt godstransport på sjø. Det er fremtidsrettet å tilrettelegge for at Nyhavna kan videreutvikles som et virksomhetsområde med industri, infrastruktur og nasjonal havn med sjøtransport. Havnestatistikk for 2015 viser at Transittkaia kaier 42 og 43 totalt hadde 136 skipsanløp med varetonnasje 277.196. Ladehammerkaia kaier 55 og 57 hadde til sammen 107 skipsanløp med total varetonnasje 349.729. Til Kullkran piren var det ca. 50 anløp i fjor med en tonnasje på ca. 90.000 tonn. Det er derfor positivt at bystyret 15.10.15 enstemmig vedtok i sak om strategier for å redusere klimagassutslipp fra transport i Trondheim: «Trondheim kommune skal arbeide for å styrke godsrutetrafikken sjøveien til og fra Trøndelag.» Nasjonal transportplan antar at godstrafikken frem mot 2040 vil øke med 35 – 40 % målt i antall tonn-kilometer. I Norge er det over 220.000 kjøretøy for godstransport, som gir stor miljøbelastning og ulykkesrisiko. Daglig ruller over 2000 trailere inn og ut av Trondheim, tilsvarende en sammenhengende kjede lastebiler fra havna til Hovin. Transport sjøveien er nærmest gratis og vedlikeholdsfri. Maritimt Forum Midt-Norge viser til EU beregninger hvor samfunnskostnaden med sjøtransport er 25 % av kostnaden for lastebil. Utslipp fra frakteskip

per tonn fraktet gods kan utgjøre under 20 % av tilsvarende utslipp fra en lastebil over samme distanse. I Trøndelag er det 2-3 nærskipfartsrederier med effektive og miljøvennlige skip. Nor-Lines har investert i to LNG-skip, som reduserer utslippene med ca. 70 %. Å bygge ned industrihavna Nyhavna vil stride mot statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging: «Effektiv og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.»

**Byens befolkning har flotte sammenhengende rekreasjonsområder fra Fagervika til Rotvoll.** Her kan vannet søkes med fritidsaktiviteter. Nyhavna utgjør kun 1 promille av kommunens totale areal, og er for verdifull til å erstattes av boliger for rike.

**Lade / Leangen: Det er spesielt området som ligger i østre del av Lade / Leangen som er av interesse for å videreutvikle til fremtidig industri- og næringsareal, tett på vei og jernbane.**

Resten av området ender vel opp med bolig / plasskrevende butikker.

Rambøll AS sin oppgave har blant annet vært å se på delområdet Lade/Leangen, og deres utarbeidede utredning kommer med en anbefaling hvor det er ønskelig og muligheter for å blande arealkrevende næringsvirksomheter i såkalte by-omformingsområder.

**LO i Trondheim ser arealet og eiendommen i Haakon VII's gate i sammenheng med det pågående arbeid om strategi for næringsarealutvikling og mener at arealet ikke må bli omregulert fra næringsareal til boligformål, jfr. at eiendommen er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012 – 2024 og i gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. I Rambølls rapport 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.»**

**Tempe / Sluppen: For Tempe / Sluppen må reguleringsplan endres fra byomforming til næringsareal, dette gjelder del 1 sør for kryss inn til Sorgenfri, del 2-4. Her er et område som ligger tett ved veinettet, er lett tilgjengelig fra ulike bydeler i Trondheim, har god dekning for kollektivtransport og har et godt potensiale for fremtidige bedrifter adskilt fra bolig. Det er et viktig område å ivareta for fremtidig næringsutvikling.**

Vennlig hilsen

John-Peder Denstad  
leder

Svein Åge Samuelson

Svein Åge Samuelson /s/  
1. nestleder / sekretær

LO i Trondheim, P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim  
Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus

Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216 / e-post: [post@loitrondeheim.no](mailto:post@loitrondeheim.no) / hjemmeside: [www.loitrondeheim.no](http://www.loitrondeheim.no)