



Detaljregulering av Fv 704 Sandmoen - Røddekrysset, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 11.05.2018

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune. Komplette planforslag forelå 23.03.2018.

Hensikten med planen er å sikre en fremtidig gjennomgående gang- og sykkelveg fra Klæbu til Trondheim langs fv. 704. Det pågår bygging av gang- og sykkelveg fra Tanem til Røddekrysset. Dette planforslaget vil gi tryggere ferdsel for gående og syklende over Torgårdsletta (fra Røddekrysset til Sandmoen), samt gi et sammenhengende trafikksikkert tilbud mellom Trondheim og Klæbu. Planforslaget bidrar også til mer trafikksikker fylkesveg 704 som følge av at enkelte direkte avkjørslar blir samlet i en større fellesavkjørsel.

Særlige forhold som har hatt fokus i denne planen er støyforholdene for boligene langs fv. 704, samt firkanttunet ved Søre Kvenild da dette har bevaringsverdi og tunet er direkte berørt av planen.

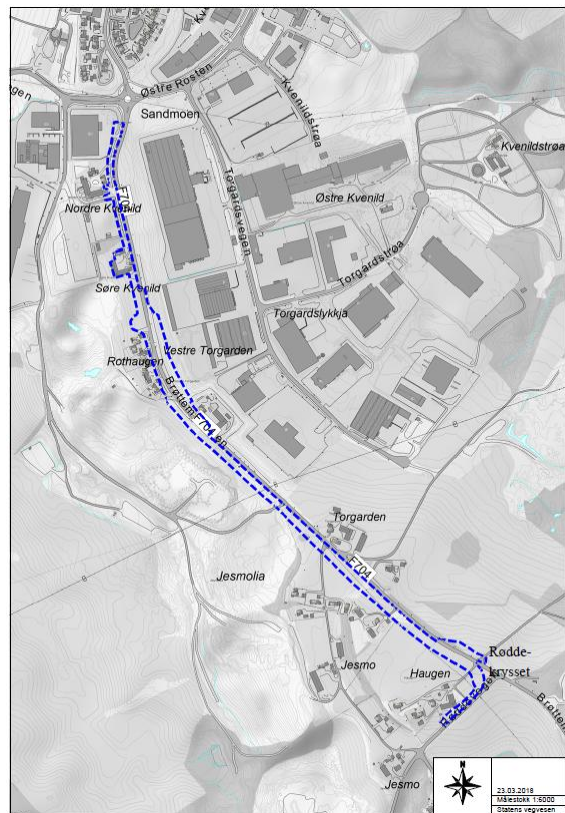
Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Planstatus

Tidligere vedtak i saken

Prosjektet fv. 704 Sandmoen - Tulluan ble behandlet i fylkestinget den 25.02.2014. Det ble gjort følgende vedtak (utdrag av vedtak som gjelder fv. 704 fra Røddekrysset til Sandmoen):

"Inntil en kjenner statlige planer og finansiering knyttet til godsterminalen på Torgårdsletta, utsettes finansiering av prosjektering og utbygging av fv. 704 fra Sandmoen til og med



Figur 1: Planavgrensning

Røddekrysset. Det forutsettes at en vesentlig del av tiltakene på denne delen av fylkesveien skal finansieres av andre enn STFK.

Den videre utbyggingen av fv. 704 må sees i sammenheng med utbygging av ny godsterminal sør for Trondheim. Det må arbeides med videre finansiering sett i lys av større utbygging i området og behov for nærings- og utbyggingsareal."

Dette vedtaket ble opphevet av fylkestinget den 15.06.2016 i sak 82/16 15.06.2016. Dermed ble planlegging av gang- og sykkelveg fra Sandmoen til Røddekrysset langs fv. 704 igjen igangsatt.

Det er utarbeidet konsekvensutredning (KU) for strekningen Sandmoen – Tulluan, denne er ikke behandlet politisk. Bakgrunnen for KU er tidligere vedtak om utarbeidelse av plan for hele strekningen Sandmoen – Tulluan, men av økonomiske årsaker har dette arbeidet blitt splittet opp. Det kreves ikke KU for denne planen, da tiltakene vil skje langs dagens vegtrase.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Vestsiden av fv. 704 er i stor grad avsatt til LNFR. Mot Sandmoen er områdene avsatt til næringsformål. Langs østsiden av vegen er det avsatt areal til fremtidig turveg/turdrag, øst for dette igjen er det avsatt areal til næring. Planen avviker fra KPA ved at det planlegges gang- og sykkelveg på LNFR-område. Avvikene regnes som små.

Torgårdsletta er i KPA registrert som hensynssone (figur 3):

"Gjenværende deler av et jordbruksmiljø med flere til dels eldre gårdsanlegg beliggende på "landskapsbrinken" som i dag følges av veien til Klæbu. Dette er rester av et meget prominent kulturlandskap med røtter helt tilbake til folkevandringstiden og antakelig også før det. Det viste området er i dag det eneste samlede miljøet der det ennå kan være mulig å beholde et tradisjonelt kulturlandskap på Torgårdsletta, og derigjennom fastholde minnet om noen av de aller tidligste bosettingene i Trondheimsområdet."

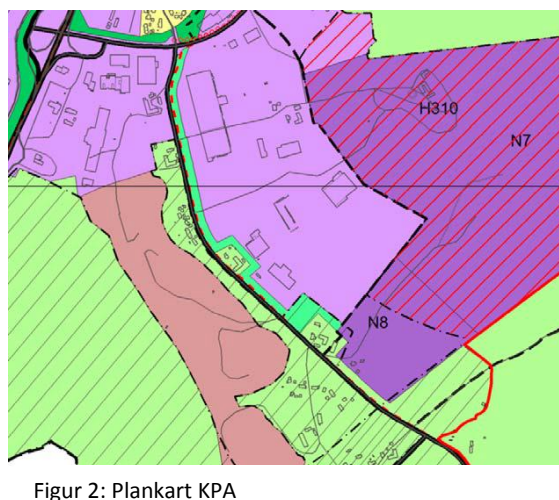
Følgende bestemmelsene er knyttet til hensynssone vist i figur 3:

- "§10.2 Bebyggelse markert som antikvarisk verdi klasse A, B eller C på "aktsomhetskart kulturminner skal søkes bevart. Takform, fasader, vinduer og dører, materialbruk og farger skal søkes opprettholdt for å bevare bygningers og anleggs karakter."

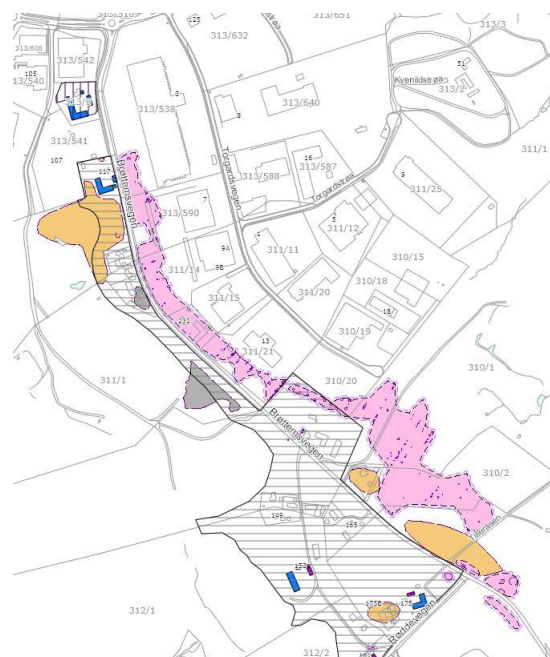
Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplanene som er listet under er vist i figur 4:

- r021ad: Brøttemsvegen 11, 313/3, deler av Kvenild.
- r0272ac: Kvenild Nordre og Østre, 313/3, 7.
- r0272ag: Kvenild Søndre og Østre, Torgaard Vestre.
- r0330: Rv. 704, samt del av bolig- og landbruksområdet ved Kvenild/Torgaard.



Figur 2: Plankart KPA



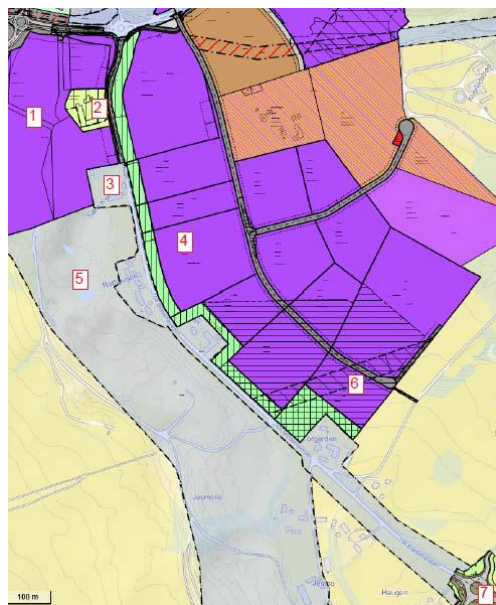
Figur 3: Aktsomhetskart kulturminner

- R0330a: Torgård, gnr. 310 bnr. 1.
- r0424: Torgårdslette, vest for rv 704. Felles transportveger.
- R20130015: fv 704 Røddekrysset – Tanem. Strekning Røddekrysset – Skjøla.

Planer under arbeid

Det er tre reguleringsplaner under arbeid på Torgårdsletta (figur5):

1. r20130033: Jessmolia, deler av gnr/bnr 310/1, 311/1, 312/1, 312/2 og 313/1.
2. r20150033: Torgård, del av gnr/bnr 310/1 og 310/2.
3. r20150016: Furuåsen, gnr 312, bnr 1 og 2.



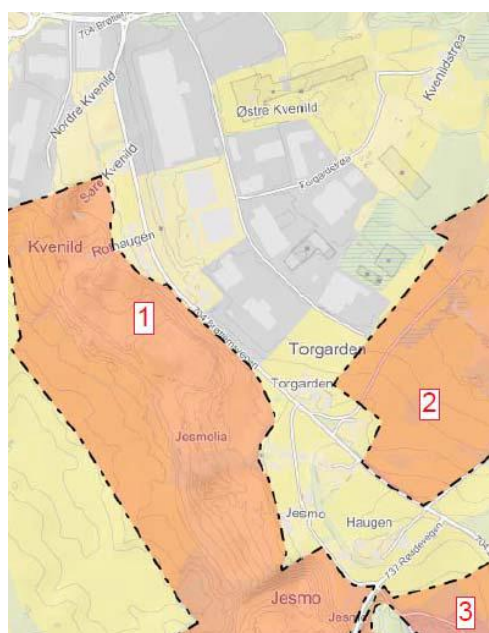
Figur 4: Gjeldende reguleringsplaner.

Samferdselsdepartementet har besluttet at det arbeides videre med sikte på at nytt logistikknutepunkt skal lokaliseres på Torgård. Det arbeides nå med utredning av nedskalert terminal (sekketerminal), med mulighet med full utbygging (tunnel gjennom Vassfjellet) på sikt. Utredningen skal overleveres Samferdselsdepartementet 1. juni 2018.

Statlige og regionale føringer

All trafikksikkerhetsarbeid skal ta utgangspunkt i "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" (NTP 2002-2011). Denne planen legger opp til et trafikksikkert tilbud for gående og syklende.

I trafikksikkerhetsplanen for Sør-Trøndelag fylkeskommune 2014-2017 understrekes det at nullvisjonen er ledestjernen for alt trafikksikkerhetsarbeid. Planen viser også til Klimameldingens målsetting om at all vekst i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.



Figur 5: Planer under arbeid.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: 309310/1, 310/2, 311/1, 311/5, 311/8 311/9, 311/14, 313/3 313/347, 313/90, 313/537, 313/552, 313/590.

Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet følger fv. 704 Sandmoen-Røddekrysset over Torgårdsletta, planavgrensningen følger vestsiden av fv. 704, og tar med seg gårdstunet på Søre Kvenild grunnet dets antikvariske verdi. Planområdets størrelse er på 36 896 m².

Stedets karakter og landskap

Slik det fremgår av KPA er Torgårdsletta et viktig kulturmiljø og -landskap. Området har flere eldre gårdsanlegg. Området er markert i Trondheim kommunes aktsomhetskart for kulturminner.

Videre preges området utover dette av industri/næring og sterkt trafikkerte veier. Fv. 704 som går gjennom planområdet har en trafikkmengde på 7100 kjt/døgnet i 2016. Tungtrafikkmengden er høy, som igjen gir området et preg av støy og støv.

Den overordnede topografien er flat, med åpen sikt mot Gaulosen og Trondheimsfjorden. Det åpne landskapet gjør at området er vindutsatt.

Figur 6 viser ulike landskapspreg. De grønne arealene viser gårdstun, gult bolig, lilla næring og brunt deponi/masseuttak. Ut ifra kartet kan landskapet langsmed fv. 704 i stor grad regnes som et jordbrukslandskap.



Figur 6: Disponering av areal Torgårdsletta.

Kulturminne og kulturmiljø

Sør-Trøndelag fylkeskommune utførte en arkeologisk registreringsundersøkelse august 2017. Det ble registrert automatisk fredete kulturminner på eiendommen 310/1 (ID 236285, fire stolpehull, ID 236287 én kokegrop), og på eiendommen 313/1 (ID 236279 fire kokegroper). Disse ble ferdig undersøkt på stedet og frigitt i henhold til gjeldende regelverk for forenklet dispensasjon. Området øst for dagens vegtrase har liten sannsynlighet for funn av kulturminner, da området allerede er undersøkt.

Gårdstunet (firkanttun) ved Søre Kvenild er bevaringsverdig og flere av byggene har antikvarisk verdi C i kommunens database. Det er stort potensial for funn av ukjente kulturminner i form av bosettingsspor og graver. Kulturminnedatabasen Askeladden viser at det er registrert et funnsted for bosettingsrelaterte gjenstander (ID 73038 – figur 7), samt gravrøys (ID 6859 – figur 7) innenfor gårdstunets arealer. Bevarte rester kan finnes under dagens markoverflate. Når planforslaget legges ut på høring, skal det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven, da det er behov for ytterligere registreringsundersøkelser i dette området.



Figur 7: Registrerte kulturminner ved gårdstunet Søre Kvenild.

Naturverdier

Naturmiljø omhandler naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser. Det er utarbeidet en konsekvensanalyse, samt et notat om fremmede arter. Det er ikke registrert hensynskrevende naturmangfold innenfor planområdet eller i tilknytning til planområdet. Torgården er registrert som tråkk for elg og rådyr (middels verdi). Dette tråkket må ses i sammenheng med Leinstrandkorridoren som er en viktig viltkorridor mellom Bymarka og Tillermarka. Det er registrert beiteområde for elg både øst og vest for planområdet. Jesmo (vest for planområdet) er registrert som et hekkeområde for spurvefugl. Dette området er registrert med liten verdi.

Fremmede arter forekommer innenfor planområdet. Det er registrert hagelupin, hybridlirekne og legepestrot på strekningen mellom Sandmoen og Røddekrysset.

Naturressurser: Torgårdsletta er i hovedsak jordbruksområde (fulldyrka jord) med god bonitet. Det meste av dyrkamarka på Torgårdsletta er omdisponert til grustak og industriområde de siste årene. Torgårdsletta ligger på en stor grusforekomst, dette betyr at det er gode drenerende masser i grunnen. Grusforekomsten er registrert som meget viktig.

Rekreasjonsverdi

Det er ikke gang- og sykkelveg langs strekningen Sandmoen- Røddekrysset. Det er stor motortrafikk i området og det å ferdes som gående eller syklende langs fv. 704 utgjør fare for liv og helse. Strekningen er en populær sykkelrute.

Pilgrimsleden krysser fv. 704 i nord-/sørgående retning ved Røddekrysset – dette er en nasjonalt viktig led.

Det er 19 boliger/gårdsbruk langs fv. 704, trafikksituasjonen gjør det vanskelig å ferdes langs vegen for de som bor i området. Dette reduserer kvaliteten på nærmiljøet. Det er derfor et behov for gang- og sykkelveg på strekningen både for de som bor og jobber i området, samt sykkeltrafikk mellom Klæbu og Trondheim.

Landbruk

Som tidligere beskrevet ligger området på en viktig grusforekomst, som medfører gode dreneringsforhold i grunnen.

Det er områder med god og svært god jordkvalitet på deler av Torgårdsletta. I KPA 2012-2024 er området vest for fv. 704 avsatt til LNFR-formål.

Trafikkforhold

Trafikkmengden på strekningen er per 2016 på 7000 kjøretøy/døgn. Tungtrafikkandelen er på 14 %. Det har vært fire ulykker med skadegrad "lettere skadd" på strekningen de siste 10 årene (2007-2016). Tre av disse ulykkene er tilknyttet Røddekrysset og krysset på Sandmoen. Fartsgrensen på strekningen er 60 km/t.

Eksisterende Gang- og sykkelveg fra Sandmoen til Søre Kvenild er ca. 270 meter lang og er anlagt på vestsiden av fv. 704. Ved rundkjøringa ved Sandmoen er denne gang- og sykkelvegen knyttet til eksisterende løsning på nordsiden av fv. 902 mot Trondheim.

Det skal bygges gang- og sykkelveg fra Røddekrysset til Tanem i løpet av 2018/2019. Dette medfører at gående og syklende som kommer fra Tanem mot Trondheim må benytte vegbanen fra Røddekrysset til Sandmoen. Det er derfor et stort behov for gang- og sykkelveg også langs

stekningen.

Kollektivtilbud blir håndtert av AtB sine ruter 47, 154 og 9925:

- Rute 47, avgang 4 ganger/t i rush.
- Rute 154 er nattbuss, natt til lørdag og søndag fra Trondheim klokken 0200.
- Rute 9925 er skolerute "Klæbu-Brannåsen-Tiller-Flatåsen-Migosenteret".

Det er i dag tre holdeplasser (til/fra sentrum) på strekningen, disse er ikke opparbeidet i henhold til vegnormalen N100.

Barns interesser

Torgårdsletta tilhører Breidablikk skolekrets – skolen ligger på Heimdal. Opparbeiding av gang- og sykkelvegen gir bedre trafiksikkerhet for barn og unge i området.

Teknisk infrastruktur

Hovedledninger for vann, spillvann og overvann krysser fv. 704 rett vest for Røddekrysset. Ledningsnett er stort sett lokalisert på østsiden av fv. 704 og ligger både langs fylkesvegen og i selve industriområdet. Ev. omlegging detaljeres i videre planlegging og i kontakt med kabeletatene. Dagens vegbelysning ligger på østsiden av fv. 704.

Grunnforhold

I forbindelse med planarbeidet for reguleringsplan med KU for hele strekningen fra Sandmoen til Tulluan er det utarbeidet en geoteknisk vurderingsrapport. Følgende står beskrevet om denne delstrekningen:

"Av kvartærgeologisk kart (Reite, 1976) vil vegen ligge på en rygg med breelavsetninger av grus og sand. Trondheim kommunes rapport R.1348 viser totalsonderinger fra profil 550-1500 som tilsier sand og grusmasser. Boringene er avsluttet mellom 2-12 m. Planlagt veg ligger på en grusrygg fra profil 0-1750, deretter på berg eller faste løsmasser med liten dybde til berg."

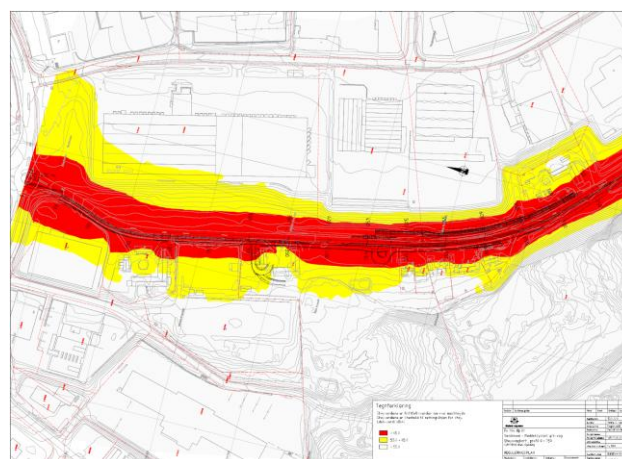
Dagens fv. 704 er derfor bygget på stabile og gode drenerende masser.

Støyforhold

Det er beregnet støy for fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem. Det er i dag mye støy langs fv. 704. Flere av boligene langs strekningen ligger innenfor gul (55-65 dB) og rød (over 65 dB) støysone.

Luftforurensing

Det er ikke gjort målinger av luftforurensning i området. Det er mye trafikk og en stor del av trafikken er tungtransport av grus og pukk. Det har kommet innspill fra beboere om mye støv i området.



Figur 9: Støykart

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget skal legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs vestsiden av fv. 704 mellom Sandmoen og Røddekrysset.

Arealformålene i planen er vist i figur 10. I anleggsfasen vil deler av LNFR-områdene og boligområdene kunne benyttes til gjennomføring av byggetiltaket, men arealene skal tilbakeføres til opprinnelig formål etter byggetid. Nødvendig areal settes av til midlertidig anleggs- og riggområder. De områdene hvor gang- og sykkelvegen legges, omdisponeres arealene permanent til offentlig samferdselsformål. Annet areal som blir berørt av tiltaket og som erverves av vegvesenet blir regulert til annen veggrunn.

Kjøreveg

Fv. 704 må legges om i profilnr. 460-730 (se vedlagt tegningshefte) for å få tilstrekkelig avstand mellom gang- og sykkelvegen og bolighus. Dette gjør også at det blir bedre plass til å etablere støyreduserende tiltak. Videre skal vegen senkes noe i dette området, noe som gir bedre avkjørsler til eksisterende bebyggelse og bedrer støyforholdene.

Statens vegvesens håndbok N100 "Veg- og gateutforming" legges til grunn for vegutformingen. Vegen etableres som H1 veg (Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, ÅDt <12 000 og fartsgrense 60 km/t) med bredde på 7,5 m eksklusive skulder.

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen er regulert med en bredde på 3,5 meter, hvorav 3 meter asfalteres. Da det er flest boliger langs vestsiden av fv. 704 planlegges gang- og sykkelvegen på samme side, dette vil også forhindre hyppig kryssing av fylkesvegen. Gang- og sykkelvegen vil komplettere gang- og sykkelveg fra Røddekrysset til Tanem, som er under etablering.

Bredden på rabatten mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen er i utgangspunktet 3 meter, noe som anses som nødvendig langs en veg med høy trafikkmengde (ÅDT 7000), samt høy andel tungtransport (fremtidig 15 %). Gående og syklende blir bedre skjermet fra trafikken ved en slik løsning.

Håndtering av overvann ivaretas ved etablering av gang- og sykkelvegen. Dette gjelder både avrenning fra kjøreveg og gang- og sykkelveg.

En del av gang- og sykkelvegen skal være kjørbare (figur 11), for kjøring til eiendommene 313/70-1, 313/90-2, 313/347, 311/8-1, 311/8-2 og 311/5. Bredden blir her 4,5 m inkludert skulder. Det vil bli etablert støyskjerm mot kjørevegen her i rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Avkjørsel til 311/9 opprettholdes som i dag. Løsning for renovasjonsbil fremkommer av ROS-analysen.

Tegnforklaring med bestemmelser

§ 12 - 5, AREALFORMÅL

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg (2011)
- SGS Gang- og sykkelveg (2015)
- SGG Gangveg/gangareal (2016)
- SVG Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- SKH Kollektivholdeplass (2073)

3. Grønnstruktur

- GV Vegetasjonsskjerm (3060)

5. Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5200)

§ 12-6, HENSYNSSONER

§ 11-8a jf. §12-6)

- H370 a.3) Faresoner Høyspenningsanlegg
- H570 § 11-8c jf. §12-6) Bevaring kulturmiljø
- S10 § 11-8f Detaljeringssoner Reguleringsplan skal fortsatt gjelde

§ 12-7, BESTEMMELSER

- #1 Bestemmelseområde
- #2 Anlegg- og riggområde

Figur 10: Arealformål



Figur 11: Kjøring til eiendommene

I figur 12 vises utvidelse av planområdet i Røddekrysset, i forhold til det som var vist ved varsel om planoppstart. Dette er grunnet et ønske fremmet av beboere i området, om gang- og sykkelveg knyttet til kollektivholdeplass ved Røddekrysset. Det er avklart med Trondheim kommune at utvidelsen ikke medfører behov for ytterligere varsel om planoppstart da det befinner seg innenfor planavgrensningen for reguleringsplanen for fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem.



Figur 12: utvidelse av planen.

Annen veggrunn

Rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg skal være 3 meter bred, og gir plass til støyskjerm, overvannshåndtering, belysning og snøopplag. På bakgrunn av vegens trafikkmengde og type trafikk vil dette være med å skape en god barriere mellom veg og gang- og sykkelveg.

Det vil bli satt opp vegbelysning på hele stekningen. Lysstolpene blir sannsynligvis plassert i grøften mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen. Endelig plassering vil bli avklart i byggeplanfasen.

Byggegrenser

Byggegrense langs fv.704 er 50 meter fra midtlinje veg på begge sider, jf. veglovens § 29 annet ledd. Dette gjelder også dette planforslaget, unntatt de områdene der det er vedtatte reguleringsplaner for byggeområder langs fv. 704, her gjelder vedtatte byggegrenser.

Massehåndtering

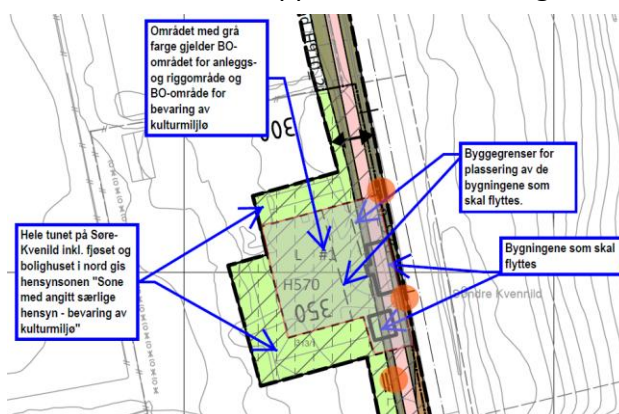
Det finnes sannsynligvis ikke sterkt forurensede masser i området. Om det oppdages forurensede masser i tilstandsklasse 5, skal massene deponeres i godkjent deponi etter tillatelse fra kommunen som forurensingsmyndighet.

Masser i tiltaksklasse 2-3 kan benyttes i samsvar med veileder tilstandsklasser for forurenset grunn (TA-2553/2009). Det er viktig at massene som mellomlagres blir sikret på en slik måte at forurensing i grunnen eller avrenning til vassdrag unngås. Eksisterende matjord skal gjenbrukes, sikret i reguleringsbestemmelser.

Tiltaket skal ikke medføre spredning av fremmede arter, jr. Naturmangfoldsloven § 28.2. Kartlegging av fremmede arter og tilhørende tiltak gir føringer for den videre håndteringen av fremmede arter i anleggsgjennomføringen. Det kan være behov for å oppdatere stedfestingen av lokalitetene av fremmede arter før masseforflytting.

Kulturminner

To bygninger skal flyttes ved Søre Kvenild som følge av planforslaget. Denne flyttingen er avklart med byantikvaren og grunneier gjennom samråd og medvirkningsprosessen.



Figur 13: Bevaring av kulturmiljø Søre Kvenild.

Det legges inn hensynssone for "bevaring av kulturmiljø" (H570). Denne hensynssonen med bestemmelser skal sikre at Søre Kvenild opprettholdes som et historisk gårdstun også etter flytting av bygg (se figur 13). Tunet vil også reguleres som bestemmelsesområde "midlertidig rigg og drift". Slik vil tiltakshaver kunne bruke området i anleggsfasen.

NTNU vitenskapsmuseet vil utføre en utgraving ut fra eksisterende kunnskap om Søre Kvenild, forutsatt at det gis dispensasjon fra kulturminneloven. Tunet på Søre Kvenild skal av den grunn avsettes som bestemmelsesområde BO #1 (se figur 13). Det er ikke mulig å bedrive anleggsvirksomhet (flytting av hus) før området er frigitt av Riksantikvaren.

Dagens løsning har tre avkjørsler med dårlig sikt, disse vil samles i én avkjørsel nord for tunet. Området nord for tunet er ikke undersøkt for automatisk fredete kulturminner. Ny avkjørsel er vist med avkjørselspil i plankartet. Byggesaken for ny avkjørsel vil ikke kunne bli godkjent før det er gjennomført flateavdekking i det området nord for tunet. Ved funn av automatisk fredete kulturminner må disse frigis av Riksantikvaren før avkjørselen kan godkjennes og opparbeides.



Figur 14: Flytting av bygg ved gårdstun Søre Kvenild.

Kollektivtilbud

Dagens tre holdeplasser reduseres til to. Fra Sandmoen til Torgårdsletta er avstanden mellom holdeplassene 520 meter. Fra Torgårdsletta til Torgårdshaugen er avstanden mellom holdeplassene ca 920 meter. Siden området i dag ikke kan regnes som tettbygd strøk er denne avstanden ansett som tilfredsstillende. Holdeplassene ved Torgårdsletta er plassert slik de er plassert i plankart grunnet avkjørsel, støytiltak og siktforhold.

Støy

Tegninger X101 – X102, X201 – X202 og X301 – X302 i vedlegg viser støysoner 4 m over bakken. Det er også beregnet fasadestøy for aktuelle bygninger med støyfølsom bruk. Fasadepunktbergingen med 2 m og 4,5 m over bakken er presentert i tegning X401 – X402, X501 – X502 og X601 – X602 (vedlegg 5).

Tiltak:

Det er planlagt justering og tilpasning av eksisterende støyvoller på strekningen i tillegg til en ny støyskjerm langs vestsiden av vegen, og støyskjerm/rekkverk på østsiden langs gang- og sykkelvegen.

Flere av boligene på østsiden har uteplass med beregnet støynivå under 55 dB. De boligene som har støynivå over 65 dB vil få vurdering av støytiltak på selve husfasaden (isolasjon, vinduer, ventiler etc.). Støyskjerm er vist med juridisk linje i reguleringsplankartet.

Fordi dette er et miljø- og sikkerhetstiltak er det lempet noe på kravene i planbestemmelsene: *"Boliger eller annen støyfølsom bebyggelse med registrert støynivå over 65 dB skal få tilbud om*

støytiltak slik at støynivået reduseres til minimum 60 dB utendørs og 35 dB innendørs.”

Midlertidige anleggsområder

Det er avsatt en sone på vestsiden av planlagt ny gang- og sykkelveg til midlertidig anleggsområde. Det vises til planbestemmelsene når det gjelder bruk av området i anleggsfasen og krav til opparbeidelse når anleggsfasen er over. Når anleggsfasen avsluttes tilbakeføres dette området til opprinnelig/tiltenkt formål.

Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Planen er i all hovedsak i samsvar med overordnede planer i området.

Landskap og stedets karakter

Tiltaket vil ha få og små virkninger på landskapsbildet i området, det vil bli få terrenginngrep for å opparbeide gang- og sykkelveg. Støyskjerm langs del av fylkesveien kan påvirke områdets visuelle uttrykk.

Kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket vil påvirke kulturminner og kulturmiljø. To bygninger med antikvarisk verdi C skal flyttes som følge av opparbeidelsen av gang- og sykkelvegen. Det viktigste momentet i forbindelse med dette vil være å bevare firkanttunet på Søre Kvenild, noe flyttingen støtter opp under.

Når planforslaget legges ut på høring vil det sendes en søknad fra Trøndelag fylkeskommune til Riksantikvaren om å få frigitt automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet, som beskrevet tidligere.

Naturverdier

Tiltaket vil ikke påvirke forhold som er i strid med naturmangfoldsloven. Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt jf. § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse i prosjektet.

En detaljplan for håndtering av fremmede arter utarbeides i forbindelse med prosjektets ytre miljø (YM) plan, dette gjøres som en del av utarbeidelse av byggeplan.

Viltpassasjen vil bli ivaretatt som i dag. Veganlegget er planlagt med slake skråninger og det er god sikt på strekningen.

Området er allerede preget av industri, massetak, dyrkamark, boliger og gårdstun. Det ligger planer om etablering av godsterminal vest for området, om dette blir realisert blir arealene i området ytterligere omdisponert til andre formål. Selv om områdene ligger på en viktig løsmasseforekomst er tilgangen til areal for fremtidig uttak av grus begrenset.

Rekreasjon og folkehelse

Opparbeidelsen av ny gang- og sykkelveg på strekningen vil bedre forholdene for rekreasjon i området, da særlig for syklende og gående.

Uteområder og støyforhold

I forbindelse med gjennomføring av prosjektet (byggeplan) er det nødvendig med følgende utredninger og videre detaljering angående støy:

- Utarbeidelse av eventuelle lokale skjermingstiltak detaljert.

- Utarbeidelse av eventuelle nødvendige fasadetiltak.
- Vurdering av støy og vibrasjoner i anleggsperioden.

Prosjektet legger opp til støyskjerm langs deler av fv. 704. Dette vil bedre støyforholdene for eksisterende boliger på strekningen.

Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning og kollektivtilbud

Trafikkforholdene for bil vil ikke nevneverdig endre seg som følge av tiltaket, men det vil bli mer trafiksikkert for både bilister og myke trafikanter. Når det gjelder kollektivtilbudet blir holdeplassene "Torgaard" nedlagt. Dette vil medføre at enkelte beboere på strekningen måtte gå noe lengre til holdeplassen. Gang- og sykkelvegen vil bidra til bedre og tryggere forbindelser mellom holdeplassene. Kollektivtilbudet som sådan vil ikke endres som følge av planen.

Holdeplassene skal opparbeides etter vegnormalen N100 som tilsier at holdeplassene får trafikkdelere og ev. busskur. Dette vil skape et mer trafiksikkert bilde, samt at myke trafikanter vil ha en tryggere opplevelse av å oppholde seg langs fv. 704.

Sanering og samling av avkjørsler på Torgårdsletta vil medføre at fv. 704 kan betraktes som en mer trafiksikker veg etter tiltaket.

Barns interesser

Gang- og sykkelvegen vil gi tryggere oppvekstvilkår for barn som bor i området og skal ferdes langs vegen. Det kan diskuteres løsninger i samråd med AtB om kryssing for skolebarn ved henting/levering i forbindelse med offentlig skoleskyss. Dette kan f.eks. være at skolebarn settes av på den siden av vegen der de bor og på samme måte hentes opp på den siden av vegen der de bor.

Jordressurser og landbruk

Det blir permanent beslaglagt 8620 m² dyrka mark og 6717 m² dyrka mark blir midlertidig beslaglagt som følge av tiltaket. Av dette er ca. 30 % registrert med svært god jordkvalitet og resten (70 %) med god og mindre god jordkvalitet.

Det ble diskutert å redusere rabatten mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen til 1-2 meter (med rekkverk) for å redusere inngrepet i dyrka mark. Men dette ble ansett som en dårlig løsning pga. trafikkmengden, tungtrafikkandelen og forhold knyttet til drift- og vedlikehold.

Forhold som gjelder midlertidige anleggsområder i områder med dyrka mark er ivaretatt gjennom planbestemmelsene.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Klima og ytre miljø vil ikke bli særlig påvirket av tiltaket. Bygging av gang- og sykkelveg parallelt med dagens veg vil medføre økt areal av harde flater i området. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem.

Det legges til rette for gående og syklende, noe som er positivt i et miljøperspektiv. Separering av trafikantgrupper bedrer fremkommeligheten også for biltrafikk, men anses ikke å føre til biltrafikkøkning.

Det blåser tidvis kraftig på Torgårdsletta, derfor kan det på byggeplannivå vurderes le-beplantning spesielt ved holdeplassene.

Sammendrag av ROS-analyse

Viser til ROS-analyserapport som er vedlagt. Samlet vurdering av risiko for elementer som er vurdert til å være svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser er gjengitt under. Avbøtende tiltak er også vurdert.

– Punkt 17. Sterk vind:

Innspill fra grunneiere og topografiske forhold tilsier at det blåser mye på Torgårdsletta. Tiltaket vil sannsynligvis verken bedre eller forverre dagens situasjon. Støyskjermer kan ev. bedre denne situasjonen noe.

Det kan vurderes le-beplantning i forbindelse med gjennomføring av byggeplan. Spesielt gjelder dette områdene ved kollektivholdeplassene.

– Punkt 25. Automatisk fredede kulturminner:

Automatisk fredede kulturminner i området og hvordan de er omtalt i plan mht. gjennomføring av anlegget, rekkefølge og ev. avbøtende tiltak er omtalt tidligere i planbeskrivelsen, samt planbestemmelsene.

Det er også avsatt et område i plankartet på Søre Kvenild som bestemmelsesområde "kulturminne" som er nummerert som #1. Arkeologisk granskning av dette området skal gjennomføres før flytting av bygningene (punkt 26 i ROS).

– Punkt 26. Nyere tids kulturmiljø:

Hvordan "tunkvaliteten" på Søre Kvenild skal bevares er beskrevet tidligere i planbeskrivelsen, samt planbestemmelsene.

De to bygningene som ligger langs fv. 704 skal flyttes inn på tunet for å gi plass til gang- og sykkelveg. Flyttingen vil bevare tunformasjonen. Området avsettes også som hensynssone "bevaring av kulturmiljø" i reguleringsplankartet. Dette gir at "tunkvaliteten" fortsatt skal bevares.

– Punkt 27. Viktige landbruksområder:

Inngrep i dyrkamark og nødvendig bredde på rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg er beskrevet tidligere i planbeskrivelsen.

Ev. avbøtende tiltak som slake skråninger er ikke vurdert fordi området er flatt og terrenginngrepet lite. Området er allerede sterkt preget av utbygging, masseuttak og boligbebyggelse og vil bli utsatt for ytterligere press når det gjelder areal i tiden fremover. Spesielt med tanke på utvikling av godsterminal på Torgård.

– Punkt 33. Brann/ambulanse/sivilforsvar:

Brannstasjonen til Klæbu kommune ligger på Sandmoen. Raskeste veg til Klæbu er via fv. 704. I anleggsfasen vil fremkommelighet på strekningen i perioder være dårligere, det er ikke vurdert om fv. 704 skal stenges i kortere perioder, men dette kan ikke utelukkes.

God dialog og varsling av ev. utrykningskjøretøy som brukes strekningen er nødvendig ved planlegging av gjennomføring av anlegget og i selve byggefasen.

– Punkt 42. Støy og vibrasjoner:

Det er gjennomført støyberegninger for dagens situasjon og framtidig situasjon på hele strekningen fra Sandmoen til Røddekrysset. Forslag til plassering av støyvoller og støyskjermer er vist i reguleringsplankartet.

Situasjonen for beboere i området mht. støy vil bli bedre som følge av tiltaket da det skal etableres støydempende tiltak. Dette er omtalt tidligere i planbeskrivelsen, samt planbestemmelsen.

– Punkt 43. Støy:

Mye tungtransport av pukk/grus medfører at området er utsatt for støy.

Støyskjerming av området kan bedre forholdene for de som oppholder seg i området fordi støvet sannsynligvis ikke spres på samme måte som før.

– Punkt 60. Ulykke i av-/påkjørslar:

Det er flere direkte avkjørslar langs strekningen, disse er nevnt i punkt 61. Dette punktet (60) gjelder ulykker i av-/påkjørslar ved Gnr. 311 Bnr. 9 der renovasjonsbilene får tillatelse til å kjøre på gang- og sykkelvegen.

Sannsynligheten for påkjørsel gjelder syklende i avkjørselen, men den anses som lav (2) fordi hyppigheten av renovasjonsbiler er lav (hver 14. dag). Avbøtende tiltak vil være at de som kjører renovasjonsbilene blir gjort oppmerksomme på faremomentent og viser varsomhet når de kjører inn på fv. 704 mot Røddekrysset.

– Punkt 61. Ulykke med gående og syklende:

Avbøtende tiltak for å unngå ulykker i kryssområder, områder for tilrettelagt kryssing og avkjørslar er som følgende:

Oppstillingsplass for bil i fellesavkjørsel mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen.

God sikt i alle avkjørslar.

Avkjørsel opparbeides 90 grader på gang- og sykkelveg og veg.

God sikt i kryssområdene der det finnes fotgjengerfelt og i områdene der det er lagt opp til tilrettelagt kryssing av myke trafikanter.

Dette er innarbeidet i vegmodellen og reguleringsplankartet.

Det hjelper også på ulykkeskonsekvensen at dimensjonerende hastighet på fv. 704 er 60 km/t.

Planlagt gjennomføring

Det legges opp til byggestart høsten 2018.

Sammendrag av innspill og uttalelser til planen

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 29.06.2017. Varslet ble sendt til berørte grunneiere og sektormyndigheter. Frist for å komme med innspill til planarbeidet ble satt til 13.09.2017. Det ble avholdt eget møte med grunneiere, 26.10.2017.

Sammendrag av innspill og uttalelser til planen etter varsel om oppstart

Innspill fra Anne Marie Ness Thorvaldsen og Sigurd Ness Thorvaldsen (Gnr./Bnr. 310/4), datert 12. sep. 2017:

1. Ønsker at dagens holdeplass-struktur på Torgårdsletta skal opprettholdes. Dvs. at holdeplassgruppene Torgårdhaugen, Torgård og Torgårdsletta opprettholdes. De ønsker også at disse skal opparbeides som holdeplasser og merkes godt.

2. Det er ønskelig med godt merkede fotgjengeroverganger, gjerne med lysregulering. De mener at det er såpass høy trafikk på strekningen at det er vanskelig å krysse fv. 704, spesielt i rushtrafikken.
3. Ønsker at postkassestativet skal flyttes til østsiden fv. 704. Dette pga. at boligene ligger tett på vestsiden.
4. De ønsker støyvoll eller støyskjerm pga. stor trafikkbeklastning med høy tungtrafikkandel.
5. Ønsker at det legges fiber i gang- og sykkelvegen

Kommentarer:

1. I planforslaget er det tenkt at holdeplassgruppen Torgård ikke opprettholdes. Dette medfører at det bare blir to holdeplasser på strekningen. Siden det bygges gang- og sykkelveg på strekningen blir tilgangen til holdeplassene bedre og tryggere. I kollektivhåndboka (V123) står det at avstand mellom holdeplasser på stamlinjer skal være på 500 – 800 m. Utenfor tettbygde strøk vil avstanden mellom holdeplassene normalt være lengre. I fra Sandmoen til Torgårdsletta (dagens holdeplass-struktur) er det ca. 520 m. I fra Torgårdsletta og til Torgårdhaugen er det ca. 920 m. Siden området ikke er tettbygd kan denne avstanden ansees som tilfredsstillende.
2. Det finnes fotgjengerfelt ved rundkjøringa på Røddekrysset (bygges i forbindelse med vegprosjektet fv. 704 Røddekrysset – Tanem) og dagens fotgjengerfelt ved rundkjøringa på Sandmoen. Fotgjengerfelt i forbindelse med rundkjøringar blir ansett som sikrere da bilistene demper hastigheten inn mot kryssområdet. Fotgjengerovergang midt på strekningen anses som lite trafiksikkert.
3. Plassering av postkassestativ vurderes i forbindelse med gjennomføring av anlegget (utbygging).
4. Viser til planbeskrivelsen, her er det omtalt støyskjerming langs deler av fv. 704. Viser også til planbestemmelser § 8.3.
5. Vanligvis legger Statens vegvesen trekkerør i alle nye veganlegg. I forbindelse med byggeplan sender Statens vegvesen ut forespørsel til alle kabeletater (også private leverandører) om de er interesserte i å bidra til å legge fiber el. i området.

Innspill fra Direktoratet for mineralforvaltning, datert 24.08-2017:

Viser til at planområdet ligger på en løsmasseforekomst som er av Norges geologiske undersøkelse klassifisert som meget viktig. De viser videre til at løsmasser inngår som tema i konsekvensutredninger.

Kommentarer:

Det fremmes detaljreguleringsplan uten KU, konsekvensene av tiltaket er beskrevet i planbeskrivelsen.

Området er allerede sterkt preget av industri, masseuttak, dyrkamark, boliger og gårdstun. Om godsterminalen blir bygget på Torgård vil arealene bli ytterligere omdisponert. Gang- og sykkelvegen er planlagt på vestsiden av dagens fv. 704. Selv om området ligger på en meget viktig løsmasseforekomst er tilgangen til areal for framtidig uttak av grus på Torgårdsletta svært begrenset. Viser for øvrig til pkt. 29 i ROS-analysen og planbeskrivelsen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 06.09-2017.

1. Landbruk og bygdeutvikling:
Mener at gang- og sykkelvegen vil medføre omdisponering av verdifull dyrka mark. Fylkesmannen forutsetter at jordvern er en premis i planlegginga og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. De mener videre at bredden på

trafikkskillet mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg bør reduseres. Forhold som gjelder midlertidige anleggsområder i områder med dyrka mark må ivaretas gjennom planbestemmelser. Fylkesmannen forutsetter at matjordlaget fjernes og at overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, det må innarbeides krav til dette i bestemmelsene.

Videre krever fylkesmannen at følgende utredes for jordressursene:

- Arealomfang (permanent og midlertidig)
- Jordkvalitet
- Driftsmessige konsekvenser

2. Miljøvern:

Viser til T-1442/2016 og støybestemmelser i Trondheim kommune sin arealplan. Viser videre til at dette er et miljø- og sikkerhetstiltak men at støytiltak utredes og kostnadsvurderes i større saker der boliger og institusjoner ligger i rød sone. Mener det må gjennomføres støyvurderinger og evt. støytiltak må sikres gjennom planbestemmelser. Når det gjelder støy i anleggsfasen ønsker fylkesmannen at dette utredes og sikres gjennom plankart og bestemmelser.

Fylkesmannen minner om at alle grunn i sentrale deler av Trondheim kommune kan inneholde miljøgifter som skyldes tidligere arealbruk eller diffus forurensing. Dersom det kan være grunn til å tro at det er forurensing innenfor området er det positivt hvis resultatene fra en slik miljøteknisk undersøkelse foreligger i forbindelse med at planen sendes til offentlig ettersyn eller at krav til en slik innarbeides i bestemmelsene (rekkefølgekrav før anleggsstart).

Fylkesmannen påpeker at alle saker som berører natur og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12.

3. Samfunnssikkerhet:

Det skal utarbeids ROS-analyse i tråd med PBL § 4-3 og DSB sin veileder «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging».

Kommentarer:

1. *Bredden på rabatten er lagt inn av trafikksikkerhetsmessige grunner. Området er i dag under press og det er lite sammenhengende dyrket mark igjen. Viser til pkt. 27 i ROS-analyse og §§ 5.1, 7.1, 8.1, 8.2, 8.4 og 8.5 i planbestemmelsene.*
2. *Når det gjelder støy er det foretatt støyutredning på strekningen og tenkt tiltak for å begrense støyen på boligene på strekningen. Viser til pkt.42 i ROS-analysen, støytiltak i plankartet (støyvoller og støyskjerm) og § 8.3 i planbestemmelsene. For støy i anleggsfasen viser vi til § 8.3 i planbestemmelsene. Når det gjelder ev. forurenset grunn viser vi til §§ 8.2 og 8.4 i planbestemmelsene. For vurderinger iht. naturmangfoldloven er det gjort vurderinger på hvorvidt tiltaket påvirker naturmangfold, både viltdrag og fremmede arter er vurdert.*
3. *ROS-analyse er gjennomført. Viser også til sammendrag av ROS-analysen i planbeskrivelsen.*

Hege Pettersen-Moe og Frank Wikstrøm (Brøttemsvegen 127, Gnr./Bnr. 311/8), datert 12 sep. 2017:

De ønsker at gang- og sykkelvegen skal planlegges på østsiden av fv. 704 pga. følgende forhold:

1. På vestsiden av fv. 704 kommer gang- og sykkelvegen i konflikt med flere eiendommer og et hus står i veien. Det vil også påvirke grunneiernes muligheter til å parkere på sine eiendommer.

2. Mener det allerede er utført arkeologiske utgravinger på østsiden av fv. 704 og dette vil gi mindre konflikter. Mener også at det er vesentlig mindre bebyggelse som blir berørt på østsiden. Håper også at det kan lages en avstikker til industriområdet fra gang- og sykkelvegen.
3. Det er mye vind på Torgårdsletta, spesielt på vestsiden av fv. 704. De mener at dette vil medføre driftsmessige ulemper og gi ulemper for de som ferdes på gang- og sykkelvegen.
4. Videre ønsker de at det skal vurderes å senke hastigheten på Torgårdsletta til 30 km/t. Dette er fordi at hastigheten er så høy og trafikkmengden så stor at fremkommeligheten blir begrenset.

Kommentarer

1. *Vurderinger rundt plassering av gang- og sykkelvegen ble gjort tidlig i planfasen, i samarbeid med Trondheim kommune. Fylkeskommunen var også med i disse vurderingene mht. ev. funn av kulturminner. Planlagt (under bygging) gang- og sykkelveg fra Røddekysset til Tanem ligger på vestsiden av fv. 704. Det ble derfor vurdert som mest hensiktsmessig å opprettholde gang- og sykkelvegen på vestsiden av fv. 704 videre over Torgårdsletta. Dette blir vurdert som en mer trafiksikker løsning. Det er også på denne siden av vegen det er flest boliger (framtidig brukere av gang- og sykkelvegen). Inngrepet på eiendommene blir begrenset (mest i anleggsfasen) siden fv. 704 blir flyttet mot øst. Dette gir følgende fordeler for boligene i området:*
 - *Støytiltak mot veg, dette kan også forbedre støvforholdene.*
 - *Fv. 704 blir senket og gir derfor mindre belastning og bedre adkomster*
 - *Mer trafiksikker avkjørsel da avkjørslene blir samlet til en fellesavkjørsel med god sikt. Inngrep på privat grunn skjer i anleggsfasen og er midlertidig. Når anleggsfasen er ferdig tilbakeføres området til opprinnelig formål.*
2. *Når det gjelder kulturminner fikk vi tilbakemelding fra fylkeskommunen at det fantes flere områder nært fv. 704 på østsiden (som ikke var undersøkt) der potensialet for funn også var høyt. Husene på Søre Kvenild blir ikke revet men flyttet.*
3. *Når det gjelder vindforholdene antas det at vindforholdene er omtrent lik på begge sider av fv. 704 og at de driftsmessige ulempene og ulempene for de som ferdes langs vegen vil være den samme.*
4. *Fartsgrense på fv. 704 opprettholdes slik som i dag. Dette er en hovedveg på landet.*

Innspill fra Ivar Katmo (Gnr./Bnr. 309/1), datert 27. aug. 2017:

Ønsker at det skal planlegges busslommer ved holdeplassene. I dag er holdeplassene lokalisert til div. avkjørsler og de er ikke merket. Mener at dette gir kø i rushtiden og uoversiktlige situasjoner.

Kommentarer

Det er planlagt etablering av busslommer på holdeplassene som opprettholdes på strekningen.

Innspill fra jernbanedirektoratet, datert 16. nov. 2017:

Bane Nord skal motta planen når det legges ut til offentlig ettersyn. Det er liten eller liten grunn til å anta at bygging av gang- og sykkelveg mellom Sandmoen og Røddekysset vil medføre vesentlige utfordringer eller vesentlig fordyring av prosjektet med å bygge en ny godsterminal på Torgård. Bane nord viser til NTP og skriver at en godsterminal på Torgård mest sannsynlig vil ligge et stykke fram i tid, mens en gang- og sykkelveg mellom Sandmoen og Røddekysset skal realiseres i nær framtid.

Kommentarer

Tas til orientering.

Innspill fra Kolbjørn Gimse (Gnr. 311 Bnr. 1), datert 9. sept. 2017:

Foreslår at Statens vegvesen tar i bruk reguleringsplanen fra 80-tallet hvor fv. 704 svinger i østlig retning og senkes noe i terrenget mot Sandmoen. Mener at dette gir fordeler fordi dagens fv. 704 da kan brukes som gang- og sykkelveg og at villaområdet vest for fv. 704 da spares for inngrep, støv og støy. Mener også at dette vil spare husene på Søre Kvenild.

Kommentarer

Fv. 704 skal flyttes noe østover og senkes noe ved boligrekken. Dette vil forbedre støvsituasjonen i området. Husene ved Søre Kvenild vil bevares ved at dem flyttes.

Innspill fra Lars Kvenild (Søre Kvenild Gnr. 313 Bnr. 1), datert 12 september 2017:

Ønsker at hele fv. 704 forskyves østover for å unngå riving av gårdstunet. Hvis riving ikke kan unngås ber grunneieren videre om at avkjørsel som gir adgang til tunet og baksiden av låven dimensjoneres for lastebil. Ønsker ikke at husene skal flyttes.

Kommentarer

Ved befaring med Lars Kvenild på Søre – Kvenild med representanter fra Statens vegvesen og Trondheim kommune (byplan og byantikvar) den 28.09.17 ble det lagt frem en skisse utarbeidet av Statens vegvesen der de aktuelle bygningene var flyttet lengre inn på tunet. Ny avkjørsel nord for tunet vil løses via byggesak grunnet krav til flateavdekking. Den nye avkjørselen er vist med avkjøringspil i plankartet og eksisterende avkjørsler vil bli stengt. Flateavdekkingen må gjennomføres før byggesak kan godkjennes. Inntil ny avkjørsel nord for tunet er anlagt vil det til enhver tid være sikret en adkomst til gårdstunet.

Innspill fra NVE, datert 5 sep. 2017:

Dersom planen berører deres sjekkliste for arealplansaker skal NVE ha planen på høring.

Kommentarer

Tas til orientering.

Innspill fra Oddvar Saarheim:

Er positiv til bygging av ny gang- og sykkelveg på Torgårdsletta. Ønsker videre at dagens holdeplasser opprettholdes. Dette fordi det er flere eldre mennesker i området og de kan ha vansker med å bevege seg over lengre avstander. Opplyser også om at det er mye vind i området.

Kommentarer

Viser til kommentarene til innspill fra Anne Marie Ness Thorvaldsen og Sigurd Ness Thorvaldsen.

Innspill fra Tommy Graadal og Lise Graadal (Gnr./Bnr. 311/9), datert 25.08-2017:

Er positive til bygging av gang- og sykkelveg på strekningen. Ellers har de følgende innspill til planen:

1. Pga. stor trafikkmengde på fv. 704 har de problemer med å komme ut på vegen fra deres avkjørsel. Mener at bygging av gang- og sykkelvegen vil forverre situasjonen da denne også må krysses.
2. Ønsker støyskjerming
3. Bussholdeplass, hvordan skal dette løses? De mener at dagens løsning ikke er holdbar.
4. Ønsker gang- og sykkelvegen plassert der dagens veg går og at fv. 704 kan flyttes mot øst. Dette mener de gir bedre avkjørselsforhold, bedre støv- og støvforhold og mindre potensial for funn av kulturminner. De ønsker også at det vurderes en løsning der dagens fv. 704 fra

Sandmoen t.o.m. deres eiendom kombineres som gang- og sykkelveg og kjøring til eiendommene.

Kommentarer

1. Viser til kommentarer til innspill fra Hege Pettersen-Moe og Frank Wikstrøm. Planen legger opp til en bedre vinkel for utkjøring, og dermed også bedre sikt.
2. Det skal etableres støyskjerming.
3. Det skal etableres busslommer.
4. Viser til kommentarer til innspill fra Hege Pettersen-Moe og Frank Wikstrøm.

Innspill fra Tore Schei (Gnr./Bnr. 311/5), datert 5. august 2017:

1. Er redd for å miste sine parkeringsplasser som følge av tiltaket. Han er pålagt av kommunen å disponere et viss antall parkeringsplasser iht. antall boenheter som finnes på eiendommen.
2. Mener er en høydeforskjell på 60 cm fra veien (fv. 704) til gårdsplassen på eiendommen og at dette kan medføre at overvann fra veganlegget kommer ned på hans gårds plass.
3. Det er opparbeidet en støyvoll langs vegen og trær som han mener fungerer som støvfangere. Håper at dette blir opprettholdt ved at fv. 704 blir trukket mot øst.

Kommentarer

1. Parkeringsplassene blir opprettholdt i permanent situasjon. Anleggsfasen vil gi noe inngrep på eiendommen. Det er vist i plankartet.
2. Fv. 704 blir senket opptil 0,5 m forbi eiendommene. Gang- og sykkelvegen er planlagt med tverrfall (3 %) mot fv. 704 og det blir opparbeidet lukket drenering i rabatten som både skal ta overvann fra fv. 704 og gang- og sykkelvegen. Støyskjermen som er planlagt i rabatten mellom fv. 704 og gang- og sykkelvegen vil også hindre snø/slaps fra hovedvegen og inn på gang- og sykkelvegen.
3. I anleggsfasen blir det noe inngrep på eiendommen og beplanting langs vegen må muligens flyttes/opparbeides på nytt. Planlagt støyskjerm vil sannsynligvis også hindre noe støvflukt fra fv. 704 og inn på boligeiendommen langs vegen.

Innspill fra Unni- og Geir Wikstrøm (Gnr./Bnr. 311/8), datert 7. september 2017:

1. Ønsker gang- og sykkelvegen på østsiden av fv. 704 for å minimere inngrep på deres eiendom mht. parkering, størrelse på gårds plass og bebyggelsen. Ønsker heller ikke å ha gang- og sykkelvegen så nært inntil sin bolig og mener at de allerede har fv. 704 veldig nært.
2. Påpeker at de er veldig plaget med støv/støy fra fv. 704 i dag.
3. Mener at fv. 704 ligger ca. 1,5 m over deres gårds plass i dag og at fv. 704 må senkes for å bedre adkomstforholdene. Beskriver videre at det er mye trafikk på fv. 704 og vanskelig å komme seg av/på vegen pga. kø.
4. Ønsker at farten settes ned til 30 km/t og at det anlegges fartsdempere.
5. Påpeker at det er utfordrende vindforholdene på Torgårdsletta.

Kommentarer

1. Parkeringsplassene blir opprettholdt i permanent situasjon. Anleggsfasen vil gi noe inngrep på eiendommen. Se plankart.
2. Planlagt støyskjerm vil sannsynligvis også hindre noe støvflukt fra fv. 704 og inn på boligeiendommen langs vegen.
3. Fv. 704 blir senket opptil 0,5 m forbi eiendommene. Felles adkomstveg til eiendommen er planlagt via gang- og sykkelvegen. Avkjørsel til fv. 704 er planlagt sør for eiendommene. Avkjørselen vil bli opparbeidet med god sikt.

4. *Fartsgrensen opprettholdes slik som i dag.*
5. *Tas til orientering.*

Innspill fra Trøndelag fylkeskommune, datert 5. jan. 2018:

Statens vegvesen sin forespørsel om muligheten til å flytte husene på Søre Kvenild vil medføre inngrep i arealer der det er høyt potensial for ukjente kulturminner i form av bosettingsspor og evt. også graver. Det er et funnsted for bosettingsrelaterte gjenstander (ID 73038 innenfor området som blir berørt). Det finnes også en stor gravrøys like inntil området (ID 6859). Det må gjennomføres ytterligere registreringsundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. NTNU vitenskapsmuseet vil kunne utføre en utgraving her ut fra eksisterende kunnskap, forutsatt at det gis dispensasjon fra kulturminneloven.

*Kommentarer**Tas til orientering.***Avsluttende kommentar**

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.