



Miljøpakken

– bedre by

Fv. 950 Reppekrisset – Være – gang- og sykkelveg



- Innspill ved kunngjøring av planoppstart
- oppsummering med kommentarer
 - innspillene

Trondheim, 10.03.2020



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet

Innspill ved varsel om planoppstart

Innspillene som har kommet i forbindelse med varsel om planoppstart er oppsummert og kommentert av prosjektet.

Grunneier 25-1 Ragnhild Støre Govatsmark

Viser til tidligere inngrep som både Trondheim kommune, Televerket og Statens vegvesen har gjort i eiendommen tidligere. Det er påført diverse skader og ulemper på eiendommen som ikke er blitt erstattet eller istandsatt. Respekten for landbruk og eiendom har vært liten. Konkret til denne saken anføres:

- Minst mulig reduksjon av dyrket og dyrkbart LNF-areal (jordbytte via trekantløsning?)
- Forbedret arrondering
- G/s-banen tettest mulig inntil vegbanen
- Fjerning/senkning av kummer og lignende som hindrer rasjonell drift
- Mulig å levere avling i bilcontainere parkert på åker (både øst og vest for bekk)
- Jevn overgang mellom åker og vei
- Trafikksikre av- og påkjørsler vei/åker
- Forbedring av uoversiktlig overgang fra gårdsvei Ranheim østre til LNF-areal sør for Fv 950
- Anledning til å bruke g/s-veien til landbruksformål på korte strekninger
- Opprettholdelse/oppgradering av «ku-undergang»
- Sikring og oppgradering av drensløsninger (avløp til bekk, dels gjennom Fv 950)
- Anleggsarbeiderne må tenke som agronomer. Pakkeskader på unngås. Matjord tilbakeføres til LNF-område etter avtale.

Prosjektets kommentar:

Den planlagte gang- og sykkelvegen vil følge dagens fylkesveg og vil ikke medføre ny oppdeling av sammenhengende landbruksarealer. Det vil si at arronderingen av landbruksarealer vil ikke bli påvirket. Kummer som blir satt ned plasseres i all hovedsak i grøfteareal og innenfor det som reguleres til annen veggrunn. Driftsavkjørsler blir forsøkt plassert der de finnes i dag, med mindre plasseringen er innenfor områder der det er behov for rekkverk. Avkjørslene skal plasseres og utformes slik at de blir mest mulig trafikksikre å bruke. Det er ikke ønskelig med blandet trafikk på gang- og sykkelveger, og det vil bli lagt opp til at driftsavkjørslene plasseres slik at kjøring med landbruksutstyr på vegen ikke skal være nødvendig. Det blir laget en vann- og avløpsplan for prosjektet. Der det er registrert behov for utskifting av stikkrenner blir dette utført. Kulverten for Reppebekken blir skiftet ut i helhet, det vil si også gjennom fylkesvegen. En eventuell påført skade på eksisterende drenssystem blir satt i stand. Undergangen som nevnes som «ku-undergang» blir ikke opprettholdt. Etter det vi kan observere blir den bare brukt til lagring av søppel. Kulverten er for lav til å kunne benyttes av verken utegående husdyr eller folk. Behandling av matjord skal være sikret i planbestemmelsene og skal også være tema i «Ytre miljø»-plan.

Værestien velforening v/ Lisbeth Nygård

Det er tidligere gitt innspill til manglende trafikksikkerhet for avkjørselen til Værestien og adkomst til bussholdeplass på nordsiden av fv. 950. Avkjørselen til Værestien brukes i tillegg til de 4 boligene også til et område for caravan-salg og til parkering for pendlere (ut av byen mot øst). Hastigheten er skiltet til 60 km/t, men er i praksis høyere. Beboere i Værestien må krysse fv. 950 for å komme til/fra bussholdeplass på nordsiden (i retning mot sentrum) og må gå langs fylkesvegen til holdeplassene på

sørsiden. Det er store utfordringer for kryssende både til/fra Værestien, til/fra Væresvegen og til/fra Ranheimsvegen. Trafikkbelastningen på fv. 950 er ekstra stor i de periodene den fungerer som avlastningsveg/omkjøringsveg for E6. Det er positivt at det blir gjort noe for myke trafikanter i området.

Prosjektets kommentar:

Med tiltaket skal det bli vesentlig tryggere for myke trafikanter i området. På sørsiden blir gang- og sykkelvegen skilt fra kjørevegen og det vil ikke være behov for å gå langs vegen for å nå fram til bussholdeplassen på samme side. Det skal også legges til rette for at kulverten skal brukes for å kunne krysse planfritt over til holdeplassen på motsatt side. Avkjørselen opp til Værestien blir ikke endret, men det vil bli en bedre mulighet for oppstilling vinkelrett på fylkesvegen. Fjellskjæringen (mot vest) blir gjort mer åpen, slik at sikten blir bedre. Trafikksikkerheten i forbindelse med avkjørselen til caravanlagret må være vurdert i forbindelse med tillatelse til utvidet bruk av avkjørselen. I tilfellet dette ikke er gjort, bør forholdet bringes i orden. Vegen opp til Værestien er privat og det er opp til oppsitterne å hindre uønsket parkering i kryssområdet.

Statens vegvesen

Planforvaltningsseksjonen har ingen merknader til planvarselet.

Prosjektets kommentar: ingen

Norges vassdrags- og energidirektorat NVE

Planlagte tiltak krysser flere kjente kvikkleiresoner og det forutsettes at det blir gjennomført en geoteknisk vurdering av planforslaget og denne foreligger før reguleringsplanen sendes ut til offentlig ettersyn. Gang- og sykkelveg er et trafikksikkerhetstiltak med egne krav til sikkerhet jf. NVE veileder «Sikkerhet mot kvikkleireskred 7/2014».

Prosjektets kommentar:

Det er gjennomført delvis omfattende grunnundersøkelser og det er utarbeidet tilhørende data- og vurderingsrapport. Detaljeringen er med få unntak gjort på byggeplannivå. Rapporten har betegnelsen: Ud1007A-GEOT-R02. Beregninger og innlagte avbøtende tiltak viser at tiltaket er mulig å gjennomføre slik det er foreslått i planen.

For ingeniørgeologien er det utarbeidet et notat. Notatet har betegnelsen: Ud1007A-GEOL-N01.

Trøndelag fylkeskommune

Det er betydelig potensiale for funn av automatisk fredede kulturminner i området. Det må derfor foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til slike. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold. Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredede kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger. Kostnadene skal belastes tiltakshaver.

Prosjektets kommentar:

Høsten 2019 ble det gjennomført arkeologiske forundersøkelser med gravesjakt og metalldetektor. Det ble ikke gjort funn som av arkeologisk interesse.

Fylkesmannen i Trøndelag

Landbruk – området ligger innenfor «grønn strek - bestemmelsesområde jordbruk». Jordkvaliteten er god og svært god. Med bakgrunn i nasjonal jordvernpolitikk forutsetter Fylkesmannen at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig permanent og midlertidig omdisponering av dyrka mark. I det videre planarbeidet må det endelige antall dekar som blir permanent og midlertidig omdisponert komme tydelig frem. Fylkesmannen mener at ut fra de store jordverninteressene at det må foretas en vurdering av hvilken standard og byggeløsning det skal planlegges for. Det bør tilstrebes å velge den byggeløsningen som gir minst forbruk av dyrka og dyrkbar jord. Grøftebredden må vurderes og det må vurderes om rekkverk kan brukes på hele strekningen for å gjøre bredden på trafikkskillet mindre. Areal som ikke skal være vegformål må reguleres til LNFR-formål i plankartet. Matjordlaget må fjernes der dyrkamark blir tatt til vegformål, og overskytende matjord må tas vare på og primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. Disse avbøtende tiltakene må stilles om krav i bestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter. Det anbefales at det utarbeides en matjordplan som sikrer at det både blir gode prosesser knyttet til hvor jorda skal flyttes, samt at den tekniske utførelsen av jordflyttingen blir vellykket. Dette inkluderer blant annet at smitteproblematikk ivaretas. Videre at oppfølging av datert matjordplan sikres i reguleringsbestemmelsene. Rigg- og anleggsområder må sikres i planen og det må sikres at arealene blir tilbakeført og istandsatt til samme kvalitet som før tiltaket. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene og tiltakene må inngå i en matjordplan.

Klima og miljø – positivt at det etableres gang- og sykkelveg som gjør det enklere for folk å velge andre transportmidler enn bil. I den videre planleggingen må det tas hensyn til Reppesbekken. Det må tas inn bestemmelser som sikrer at inngrep i bekken i anleggsfasen gjøres på en mest mulig hensynsfull måte og at inngrepene revegeteres med stedegne masser. Ved inngrep i bekken må det også tas inn bestemmelser i planen som sikrer at det blir tatt hensyn til vannføring, vanddekt areal og naturlig helling samt at elvebunnens kvalitet med tanke på bredde og variert naturlig substrat bevares.

Foreløpig støyvurdering viser at eiendommer i området er utsatt for støy og at disse skal vurderes for tiltak. Det må være et mål å redusere støynivået fra 65 dB til minimum 60 dB utendørs og 30 dB innendørs. Kostnadene ved støyskjermingstiltak må gjennom en konkret vurdering veies opp mot nytten ved gjennomføring av skjermingstiltaket. Ved gjennomføring av større prosjekter bør alle enkelttiltak ses i sammenheng og vurderes opp mot prosjektets totale portefølje og kostnadsramme. Det skal på den måten gjøres en helhetlig vurdering av hvilke skjermingstiltak som bør prioriteres ut ifra en helhetlig kostnyttvurdering. Det er viktig at støyvurderingene og kost-nytte-vurderingene fremgår av planbeskrivelsen.

Det er registrert fremmede arter i planområdet og det er viktig å unngå spredning av disse. Planbeskrivelsen må gjøre rede for status og det må tas inn bestemmelse om at det før anleggsstart skal lages en tiltaksplan. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan settes i gang.

Helse og omsorg – det er viktig at det i et folkehelseperspektiv legges til rette for at myke trafikanter kan ferdes i trafikken på en sikker måte. De er også viktig å planlegge slik at brukerne opplever gang-

og sykkelvegen som attraktiv, og aktuelle momenter i den forbindelse er belysning, utforming av underganger/kulverter og utforming av støyskjerming.

Samfunnssikkerhet – det forutsettes at det blir gjort en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter plan- og bygningsloven krav. Det vises i den sammenheng til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). En ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser er ikke å anse som en ROS-analyse. ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. For planområder under marin grense må det vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldene på andre måter.

Fylkesmannen oppfordrer kommunen til å være tydelig på hvilke forventninger til utbygger som skal tilligge ROS-analysen og hvilke krav og innhold, samt kilder som er viktig for analysen. Fylkesmannen påpeker at det er kommunen som planmyndighet som har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Videre arbeid – Fylkesmannen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Fylkesmannen vil komme tilbake med endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Prosjektets kommentar:

Landbruk – Landbruksinteressene i området, og hensynet til dyrkajord, er en av flere premissgivere for løsningen. Disse hensynene gjør at deler av prosjektet ikke er optimalt med tanke på trafikksikkerhet. Avstanden mellom kjørevegen og gang-sykkelvegen (gsv) burde ha vært en halv meter bredere enn det som planen viser. Grøfteprofilen får ikke optimal utforming, den smale grøften gir utfordrende vintervedlikehold, og liten avstand mellom de to vegene gir mer utrygg følelse for de myke trafikantene. Optimalt burde lysmastene stått i arealet mellom kjørevegen og gsv, men avstanden er for liten i dette anlegget. Masten ville ha kommet i sikkerhetssonen for kjørevegen dersom de skulle vært plassert i grøftearealet. Slik de er plassert nå er det minimumsavstand i forhold til syklende og burde ha vært trukket lenger ut fra kanten på gang- og sykkelvegen. Ved Være burde avkjørselen til Værestien vært flyttet ut til fv. 6672 Væreveien, men dette vil legge beslag på for mye landbruksareal og prosjektet har gått bort fra det. Riggarealet er forsøkt lagt til arealer som tidligere er omdisponert, noe som vil påføre ekstra kostnader i prosjektet, men mindre bruk av dyrkamark. Større bruk av rekkverk frarådes av hensyn til trafikksikkerhet. Rekkverk i seg selv er en risikofaktor og vintervedlikeholdet blir også vanskeliggjort (manglende snøopplag ved brøyting og brøytesnø inn på gang- og sykkelarealet). Bredden på vegen burde også vært større fordi det oppleves som utrygt med så smal veg i situasjoner med møtende trafikanter, spesielt syklist i fart.

Matjorda vil bli tatt av og mellomlagret før den blir brukt på nytt. Geoteknikken og uønskede arter setter begrensninger på hvordan den kan mellomlagres. Det skal utarbeides en rigg- og marksikringsplan som viser hvordan mellomlagringen skal skje. Et eget kapittel om behandling av dyrkajorda vil bli tatt med der. Bestemmelsene sikrer hvordan mellomlagringen skal skje. Det er ikke ønskelig fra veieiers side at vegetasjonen i sidearealene blir så kraftig og det vil derfor ikke være aktuelt å bruk matjord for istandsetting av sidearealene. Dersom det blir overskudd av matjord skal dette først og fremst benyttes til områder med landbruksdrift.

Klima og miljø – Det tas inn i bestemmelsen at Miljødirektoratet sin DN-handbok 22-2002 «Slipp fisken fram» skal legges til grunn ved utføring av arbeid i Reppesbekken og i utforming av kulverten. Veilederen går da fra å være veiledende til å bli en retningslinje. Det er også tatt inn i bestemmelsene

at bunnssubstratet skal tas vare på og gjenbrukes. Kantsonene skal istandsettes med stedegne masser. Det er gjort støyberegninger og laget støysonekart for planområdet. Retningslinjen for støy i arealplanlegging T-1442/2016 skal legges til grunn for planlegging og gjennomføring. I retningslinjen er det gjort unntak fra kravet om støyreducerende tiltak ved planlegging av rene miljøtiltak. Bygging av gang- og sykkelveg er definert som et miljøtiltak. Unntak fra dette igjen er når tiltaket vil føre til en økning av støy med 3 dB eller mer. Det skal likevel gjøres en kost-nyttevurdering av tiltak dersom støyfølsomme bygg ligger innenfor sone som krever tiltak. Støysonekartene/beregningene skiller ikke ut de bygningene som allerede har fått utført tiltak i andre sammenhenger.

Det er kun hagelupin som er registrert som skadelig art innenfor selve planområdet i artskart og NVDB. Ved befaring ble ikke oppdaget hagelupin på registrert lokalitet og heller ikke andre steder innenfor planområdet. En eiendom er registrert med floghavre. Det er tatt inn bestemmelser som skal sikre at det blir utarbeidet en plan for håndtering av fremmede skadelige arter derom det påvist slike og håndteringen av matjord skal sikre at floghavre ikke blir spredd.

Helse og omsorg – Det blir satt opp lys langs hele gang- og sykkelvegen og kulvertene får belysning.

Samfunnssikkerhet – Det er utarbeidet en ROS-analyse som omfatter både anleggsperioden og ettersituasjonen. Analysen er utarbeidet etter rettledning i DSB sin veileder. Dokumentet er vedlegg til planbeskrivelsen og det kan gjøres eget vedtak på denne dersom Trondheim kommune ønsker det.

Innspillene

1. Ragnhild Støre Govatsmark
2. Værestien velforening v/ Lisbeth Nygård
3. Statens vegvesen
4. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
5. Trøndelag fylkeskommune
6. Fylkesmannen i Trøndelag

Ragnhild Ingeborg Støre Govatsmark
Malvikvegen 2
7055 Ranheim
Ragnhild.govatsmark@gmail.com

Statens vegvesen Region midt
Postboks 2525
6404 Molde
firmapost-midt@vegvesen.no

Deres ref.: 18/35716-26. Deres dato: 20.02.2019

Min dato: 20.3.2019

Bygging av g/s-vei langs Fv 950 Reppekrysset - Være - Igangsetting av arbeid med reguleringsplan

Som eier av Ranheim østre, gnr 25/1 i Trondheim har jeg siden 1981 vært utsatt for en rekke inngrep på den ca 800 meter lange strekningen langs Fv 950 fra Reppekrysset til Være.

1981:

Vannledning fra Reppevegen til Væretrøa. Medførte uavtalt og uvarslet "oppstikkerkum" i åker og delvis utglidning av støttemur i bekk. (Trondheim kommune)

1983:

100 meter fortau, fjernet 1988. (Statens vegvesen)

1985-1986:

El- og telekabler. (Trondheim kommune og Televerket)

1987-1989:

Traséomlegginger av vei, vann og el-/tele i forbindelse med anleggelse av rundkjøring i Reppekrysset. Graverende brudd på avtale som ennå ikke er endelig oppgjort. Utsagnet "Vegvesenet gjør alltid godt arbeid" ble gjort grundig til skamme. Avtalepunktet om tilføring av "matjord fri for stein" er et horribelt eksempel på anleggsarbeid som ikke tar hensyn til inngåtte avtaler. (Statens vegvesen)

2011-2012:

Vannledning fra Reppevegen via Ranheim østre til Ranheim vestre. Kummer flyttet ut i åker uten varsel. Anmodning om å fjerne overflatevann fra Vikåsvegen før det renner (som en bekk) ut i åkeren ble ikke imøtekommet, selv om "overgrepet" (allerede da) hadde pågått i mange år. Avtale ikke oppgjort. (Trondheim kommune)

2011-2014:

Busslomme Reppekrysset. Avtale ikke oppgjort. (Trondheim kommune)

2016 – 2019:

Grunnboringer som høyst sannsynlig medførte floghavrespredning på begge sider av Fv 950. Kostbart inngrep for et gårdsbruk som i 60 år har drevet såkornproduksjon for Felleskjøpet. (Statens vegvesen)

2017:

Autovern med avslutninger i åker på begge sider av Fv 950. (Statens vegvesen)

2018 -:

Planavgrensningskart antyder at respekten for landbruksinteresser ikke er overveldende. For ordens skyld gjør jeg oppmerksom på at også Nye veier har heftig appetitt på åkerland langs ferdselsårer, f. eks. har de allerede båndlagt området mellom Fv 950 og E6 ved Repperundkjøringen.

Så er det likevel å håpe at velvilje, vidsyn og smartness i reguleringsarbeidet får noen positive konsekvenser for Ranheim østre:

- Minst mulig reduksjon av dyrket og dyrkbart LNF-areal (jordbytte via trekantløsning?)
- Forbedret arrondering
- G/s-banen tetttest mulig inntil veibanen
- Fjerning/senking av kummer og lignende som hindrer rasjonell drift
- Mulig å levere avling i bilcontainere parkert på åker (både øst og vest for bekk)
- Jevn overgang mellom vei og åker
- Trafikksikre av- og påkjørsler vei/åker
- Forbedring av uoversiktlig overgang fra gårdsvei Ranheim østre til LNF-areal sør for Fv 950
- Anledning til å bruke g/s-veien til landbruksformål på korte strekninger
- Opprettholdelse/oppgradering av "ku-undergang"
- Sikring og oppgradering av drensløsninger (avløp til bekk, dels gjennom Fv 950).
- Anleggsarbeiderne må tenke som agronomer. Pakkeskader må unngås. Matjord tilbakeføres til LNF-område etter avtale.

Så håper jeg at gode planer og avtaler blir realisert i godt utførte anlegg som kan tjene både trafikk og landbruk i årene fremover. Da må beste praksis iht maler, normer og statlige føringer følges!

Med hilsen

Ragnhild Ingeborg Støre Govatsmark

Dette brevet sendes elektronisk

Kopi til anne-sissel.ness@trondheim.kommune.no

From: Lisbeth Nygård <lisbethny@gmail.com>
Sent: 20. mars 2019 23:40
To: Firmapost-Midt
Cc: Hammer Tone
Subject: Fv 950 Reppekrysset - Være - Igangsetting av arbeid med reguleringsplan - kunngjøring
Attachments: Sak 18-53716-26_Innspill planarbeid_VV.pdf

Viser til deres referanse 18/53716-26 vedr. ovennevnte sak.

Innspill til planarbeidet.

**Fv. 950 Reppekrysset – Være – Igangsetting av arbeid med reguleringsplan
Referanse 18/53716-26**

Bakgrunn

Værestien velforening representerer alle beboere i Værestien, totalt 17 personer, 11 voksne og 6, snart 7, barn.

Vi har tidligere vært i kontakt med Statens vegvesen, v/Beate Gamst Sjøland, vedr. manglende trafikksikkerhet ved kryssing av fv. 950 (Malvikvegen) ved Værestien.

Vi har også sendt innspill om trafikksikkerhet i området i forbindelse med planleggingen av Være innfartsparkering, men fikk da til svar at trafikksikkerhet måtte vurderes som en del av planleggingen av gang- og sykkelvei i området

Reguleringsplan

Vi har mottatt brev datert 20.02.2019 med plankart som viser plan for bygging av gang- og sykkelvei langs sørsiden av fylkesvei 950 mellom Reppekrysset og Være innfartsparkering. Kartet viser at planen omfatter avkjøringen fra fylkesveg til Værestien, og avkjøringen til Væresvegen.

Innspill

Avkjøringen til Værestien ligger vis a vis avkjøringen til Ranheimsvegen. Dette krysset brukes av alle gående og kjørende som skal til eiendommene i Værestien. Krysset brukes også av biler som parkerer på bysida av bomringen, samt som avkjøring til et næringsområde som benyttes til Caravan-salg like ved krysset.

Hastighet

Fylkesvei 950 er regulert som 60-sone i dette området, med en 80-sone i tilknytning på begge sider. Det er registrert til dels meget høy fart i området, politiet har utført flere fartskontroller i området det siste året og resultatet har vært flere forenklede forelegg og førerkortbeslag. Det er registrert flere nestenulykker for både gående, syklende og kjørende.

Kryssing av fylkesvei

Beboere i Værestien må krysse fylkesvei 950 for å komme til bussholdeplassen for å ta buss i retning Trondheim sentrum. Vi må gå langs fylkesvei 950 for å komme til bussholdeplassen for å ta buss i retning Stjørdal, østover.

All kryssing av fylkesvei 950 og ferdsel langs fylkesveien oppleves som farefull og usikker.

-

Av- og påkjøring fra/til fylkesvei

Bussene som kommer fra Ranheimsvegen og kjører inn på fylkesvei 950 og videre opp Væresvegen har av og til store problemer med å komme ut på veien pga. trafikkmengden – også ved normal trafikkmengde.

Myke trafikanter har også problemer med å krysse veien i normal rushtrafikk-periode. Kjørende opplever at det er flere farlige krysningspunkt ved av- og påkjøring til fylkesvei 950. Dette gjelder ved av- og påkjøring fra Værestien, av- og påkjøring til Ranheimsvegen og av- og påkjøring til Væresvegen.

Avlastningsvei for E6/motorvei

Fylkesvei 950 er i tillegg avlastningsvei for alle kjørende når E6/motorveien er stengt. Væretunnellen er stengt både pga. ulykker og når det foregår vedlikeholdsarbeid i tunnelen. Trafikken på fylkesvei 950 er betydelig økt i de perioder motorveien er stengt og det gjør det vanskelig å krysse veien for myke trafikanter og vanskelig for biler å komme inn på veien fra alle kryss i området. Motorveien fra Ranheim mot Stjørdal skal bygges ut i de kommende år og det kan vel påregnes mer omkjøring på fylkesvei 950 på grunn av vegarbeider i flere år framover.

Videre planlegging

Vi er meget positiv til en tryggere ferdsel for myke trafikanter langs fylkesvei 950. Det er viktig å sikre trygg ferdsel ved kryssing av fylkesvei 950 for beboere i Værestien og sikre forholdene ved av- og påkjøring fra fylkesveien til Værestien. Plankartet viser ikke detaljer for hvordan gang- og sykkelveien er planlagt og Værestien velforening ønsker et snarlig møte med Statens vegvesen for videre drøfting av trafikksikkerheten i området. Målet er finne en omforent løsning som gjør området trafikksikkert for alle.

Vennlig hilsen

Lisbeth Nygård

For Værestien Velforening

Mail: lisbethny@gmail.com

Mobil: 915 13 969

From: Lisbeth Nygård <lisbethny@gmail.com>
Sent: 22. august 2019 22:51
To: Hammer Tone
Subject: Re: 18/53716-40 - Fv. 950 Reppekrysset - Være innfartsparkering - gang- og sykkelveg - Svar på innspill

Hei,
Viser til svar på høringsuttalelse vedr. gang- og sykkelvei langs Fv 950.

Hva er framdriften på planene for gang- og sykkelvei langs fylkesveien?

Vi har noen detaljer som gjelder sikkerhet ved avkjøring fra Fv. 950 til Værestien vi ønsker å ta opp før planene er ferdig utarbeidet.

Senest denne uka opplevde jeg en farlig hendelse hvor jeg kom kjørende østover, og skulle svinge av til Værestien. Bilen som kom bak kjørte forbi meg da jeg blinket og bremsset ned, med motgående trafikk. Så lenge avkjøringen til Værestien består, må det gjøres tiltak slik at avkjøringen blir sikrere. (Vi opplever også problemer når vi kommer i motsatt retning, fra øst mot vest, og bilene bak bruker krysset med Ranheimsveien som forbikjøringsfelt).

Vennlig hilsen
Lisbeth Nygård

man. 3. jun. 2019 kl. 15:56 skrev Hammer Tone <tone.hammer@vegvesen.no>:

Viser også til hyggelig telefonsamtale.

-

Med hilsen
Tone Hammer
tlf. 73582640

Statens vegvesen, Ressursavdelingen, Plan- og prosjekteringsseksjonen

Besøksadresse: Prinsensgate 1, TRONDHEIM

Mobil: +47 94144683 **epost:** tone.hammer@vegvesen.no

www.vegvesen.no **epost:** firmapost-midt@vegvesen.no

-

-



Statens vegvesen

Notat

Til: Tone Hammer
Fra: Planforvaltningsseksjonen Trøndelag
Kopi: Trondheim kommune
Odd Nygård

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554
Vår dato: 21.02.2019
Vår referanse: 18/53716-28

Fylkesveg 950 i Trondheim kommune – Tilbakemelding på kunngjøring av planoppstart – Reppekrysset – Være innfartsparkering – gang- og sykkelveg

Viser til din epost av 20.02.2019.

Planforvaltningsseksjonen har ingen merknader til varsel om planoppstart.

Med hilsen

Tor-Erik Jule Lian
Seksjonsleder

Jan-Kristian Janson



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen - Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Vår dato: 19.03.2019
Vår ref.: 201902215-3
Arkiv: 323
Deres dato: 20.02.2019
Deres ref.: 18/53716-26

Saksbehandler:
Åse Sofie Winther

NVEs innspill - varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for ny gang- og sykkelveg langs Fv. 950. mellom Reppekrysset og Være innfartsparkering - Trondheim kommune

Viser til ovennevnte varsel om planoppstart.

NVE har følgende kommentarer:

Planlagte tiltak omhandler gang og sykkelveg langs fv. 950. Planforslaget krysser flere kjente kvikkleiresoner. Gang og sykkelveg er vurdert som et trafikksikkerhetstiltak med egne krav til sikkerhet jf NVEs veileder *sikkerhet mot kvikkleireskred 7/2014*. NVE forutsetter at det blir gjennomført en geoteknisk vurdering av planforslaget og at denne foreligger før reguleringsplanen sendes ut til offentlig ettersyn.

Med hilsen

Kari Øvrelid
regionsjef

Åse Sofie Winther
overingeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



STATENS VEGVESEN REGION MIDT TRONDHEIM KONTORSTED

Postboks 2525

6404 MOLDE

Vår dato:	18.03.2019	Vår referanse:	201908860-3	Vår saksbehandler:
Deres dato:	20.02.2019	Deres referanse:	18/53716-26	Vegard Hagerup

**Fylkeskommunens uttalelse til planoppstart -
reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 950,
Trondheim kommune -uttalefrist 20.03.2019**

Ut fra trafiksikkerhet og folkehelse er dette et godt tiltak.

Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner

Det er betydelig potensiale for funn av automatisk fredede kulturminner i området. Før vi kan gi en endelig uttalelse til et planforslag må det foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til *automatisk fredete kulturminner*.

Den arkeologiske registreringen samt nødvendig for- og etterarbeid bekostes av tiltakshaver med hjemmel i kulturminnelovens § 10, jfr. § 9. Vi viser til vedlagte registreringsvarsel med prognosekart og budsjett for gjennomføring og godkjenning av undersøkelsen.

Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold. Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger.

Med vennlig hilsen

Vigdis Espnes Landheim
seksjonsleder

Vegard Hagerup
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Plan

Vedlegg:

Registreringsvarsel reg.plan fv. 950

Trondheim_fv 950 Reppe Være

Kopimottakere:

FYLKESMANNEN I TRØNDELAG

REGISTRERINGSVARSEL

Kulturminnefaglig vurdering av reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 950, Trondheim kommune (jf. fylkeskommunens saksnummer 201908860)

Kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet gjennom kulturminnelovens § 4. Dette gjelder både kjente og hittil uoppdagede kulturminner. Forholdet til automatisk fredete kulturminner må avklares før planen kan vedtas, jf. kulturminnelovens § 8 fjerde ledd. Før vi kan gi vår uttalelse til saken er det derfor *behov for å foreta en arkeologisk feltregistrering* innen tiltaksområdet for å avklare hvorvidt tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Fredete kulturminner innenfor planområdet vil være premissgivende for videre planprosess og/eller bruk av området.

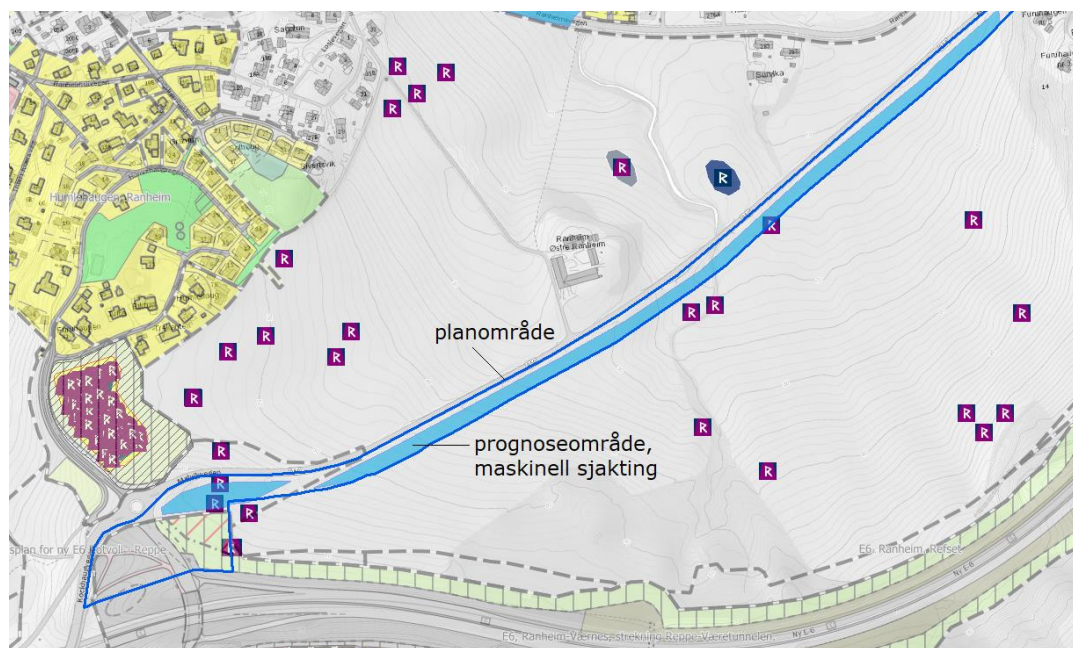
Faglig vurdering

På bakgrunn av tidligere funn i området, nærhet til kjente kulturminner og topografiske forhold regnes det som sannsynlig at det kan finnes hittil ukjente automatisk fredete kulturminner i vestre del av planområdet. Et stort bosetningsområde ligger like nord for rundkjøringen ved Reppekrysset (se R-markeringene på kartutsnitt under) og de senere år har det blitt gjort en rekke metallsøkerfunn av gjenstander fra jernalder og middelalder. Øst-nordøst for Ranheim østre skal det også ha ligget gravrøyser, som i dag ikke lenger er synlig på overflaten.

Metode

Under registreringene er det aktuelt å bruke følgende metode:

- maskinell søkesjakt (sjakter graves med gravemaskin med arkeolog(er) til stede)



Kart over prognoseområder for maskinell sjakt i vestre del av planområdet. Områdene det kan være aktuelt å undersøke med maskinell sjakt er merket lyseblå og omfatter eiendommene 25/1, 26/1 og 26/2. Rune-R markerer automatisk fredete kulturminner og funnsteder for arkeologiske gjenstander.

Prognose

Kartutsnittet over viser områder som har middels – høyt potensial for kulturminner, og hvor det er aktuelt å gjennomføre maskinell sjakt. Dette kan gjelde hele den markerte strekningen, eller

delar av den, avhengig av grunnforhold, funn osv. som kommer for dagen i løpet av undersøkelsen.

Kostnadsoverslag

Kostnader knyttet til den arkeologiske registreringen, samt nødvendig for- og etterarbeid, dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10, jf. § 9. Vi regner med at arbeidet kan utføres av to personer i løpet av 3,5 dager i felt. Se vedlagte budsjett.

Kostnadsoverslaget blir på til sammen kr. 211.451,-

Kostnadsoverslaget er et maksimumsbeløp og kun medgåtte timer belastes tiltakshaver.

(Dersom omfanget av undersøkelsen blir under 2 dager, kommer et tillegg på 8000,- fra maskinentreprenør)

Dette inkluderer nødvendig for- og etterarbeid, maskinkostnader, administrasjonsutgifter og lønns- og reiseutgifter. Detaljer knyttet til retningslinjer for budsjettering finner du her:

www.riksantikvaren.no/content/download/30275/195050/file/

Tiltakshaver står fritt å skaffe gravemaskin mv. selv, da tiltakshaver kan oppnå bedre priser enn det Trøndelag fylkeskommune kan. Det må da benyttes en gravemaskin på minimum 15 tonn, med pusseskuff og rotor-tilt fra et autorisert maskinentreprenørfirma.

Vi ber om en tilbakemelding på om tiltakshaver ønsker velge maskinentreprenør selv, se vedlagte avkryssingsskjema, og henviser der til krav som må være oppfylt til maskinpark mv.

Forutsetninger for gjennomføring av feltarbeidet

Fylkeskommunen tilstreber å utføre feltarbeidet så snart tiltakshaver ønsker, men er avhengig av at vi kontaktes i rimelig tid slik at vi kan gjøre nødvendige forberedelser. Vi gjør oppmerksom på at feltarbeidet kun kan utføres når det er snø – og telefritt, og med tilfredsstillende lysforhold. I realiteten betyr dette at fylkeskommunen har feltsesong hovedsakelig i tidsrommet april-oktober.

Vi ber om skriftlig bekreftelse på kostnadsoverslaget, gjerne på e-post til postmottak@trondelagfylke.no

Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger.

Vedlegg: Budsjett for arkeologisk registrering



STATENS VEGVESEN REGION MIDT TRONDHEIM KONTORSTED

Postboks 2525

6404 MOLDE

Vår dato:	10.12.2019	Vår referanse:	201908860-9	Vår saksbehandler:
Deres dato:	20.02.2019	Deres referanse:	18/53716-26	Vegard Hagerup

Fylkeskommunens endelige uttalelse til planoppstart - reguleringsplan for Fv 950 Reppekrysset-Være.

Vi viser til vår uttalelse av 18.03.2019.

Fylkeskommunen har nå en foretatt arkeologisk registrering av planområdet.

Det ble ved registreringen ikke funnet automatisk fredete kulturminner som planen vil komme i konflikt med. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, ber vi om at arbeidet stanses og at Trøndelag fylkeskommune blir varslet. Denne anmodningen må formidles til de som skal foreta de konkrete grunnarbeidene.

Vi har ingen ytterligere merknader til planoppstart.

Med vennlig hilsen

Vigdis Espnes Landheim
seksjonsleder

Vegard Hagerup
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent



Statens vegvesen Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om igangsetting av arbeid med reguleringsplan for fv. 950 Reppekrysset - Være - gang- og sykkelveg - Trondheim kommune

Fylkesmannen har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Hensikten med planen er å bygge gang- og sykkelveg langs fv. 950 for å binde sammen bydelene Reppe/Vikåsen med Malvik. Effektmålet for prosjektet er å skape et trygt og helhetlig gang- og sykkelvegnett langs fv. 950. Strekningen som vurderes er ca. 1,5 km lang. Dette er stort sett et område med dyrka mark og spredt bebyggelse. Kommuneplanens arealdel 2012-2024 viser ingen framtidig gang- og sykkelveg langs strekningen. Hele planområdet er avsatt som LNFR-formål. Området nord for rundkjøringen inneholder automatisk fredete kulturminner og er regulert til spesialområde bevaring/jordbruk i reguleringsplan for del av eiendommen Ranheim Vestre og Ranheim Nedre.

Trondheim kommune påpeker i sitt tilbakemeldingsbrev at det er en viktig utfordring å vurdere om behovet for gang- og sykkelveg langs fv. 950 er stort nok til å forsvare at dyrket mark omdisponeres. Videre påpeker de at det er et sykkeltilbud i Ranheimsvegen som har mindre trafikk og mindre stigning, men som har flere avkjørsler og ikke er tilrettelagt for syklende. Forholdene i Ranheimsvegen er heller ikke forenlig med definisjonen av en sykkelekspressveg. Ifølge Statens vegvesens notat angående redegjørelse for behov kan bestillingen av planlegging av gang- og sykkelveg bli omgjort til en bestilling av sykkelekspressveg. Dette innebærer bl.a. at det er en høystandard og sammenhengende sykkelveg forbeholdt syklistene. Den skal også være tilrettelagt for rask og direkte sykling over lengre avstander. Videre i notat angående redegjørelse for behov kommer det fram at ungdomstrinnelever som bor i Trondheim kommunes del av Væretrøa boligområde tilhører Markaplassen skole. Disse mangler en trygg forbindelse for gange og sykkel mellom boligfeltet og skolen, en avstand på ca. 4 km.

Prosjektgruppen har skissert fem forskjellige alternativer for plassering. Tre av disse ble detaljert videre i forprosjektet. Anbefalt alternativ i forprosjektet: Alternativ 1.

Omdisponering av dyrka mark



Området ligger innenfor grønn strek – bestemmelsesområde jordbruk. Jordkvalitet i området er god og svært godt. Alternativ 3 fører til minst omdisponering av dyrkamark; 8 dekar. Med alternativ 1 og 2 omdisponeres ca. 9,6 dekar. Med bakgrunn i nasjonal jordvernpolitikk forutsetter Fylkesmannen at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig permanent og midlertidig omdisponering av dyrka mark. I det videre planarbeidet må det endelige antall dekar som blir permanent og midlertidig omdisponert komme tydelig frem.

Bredde gang- og sykkelveg

Vi mener ut fra de store jordverninteressene at det må foretas en vurdering av hvilken standard og byggeløsning det skal planlegges for. Vi viser her til brev fra Samferdselsdepartementet av 07.07.2016, til flere kommuner og fylkeskommuner, om «Forenklet standard for utbygging av gang- og sykkelveg på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett – tilbakemelding». Bredde og standard på gang- og sykkelveg var også tema ved behandlingen av Nasjonal jordvernstrategi. Her påpekte en samlet næringskomitè følgende: *«Komiteen mener at planlagt bruk av areal må synliggjøres på prosjektnivå når planer for nye gang- og sykkelveger igangsettes. Dette må gjøres gjennom konkrete vurderinger av ulike byggeløsninger. Det bør tilstrebes å velge den byggeløsningen som gir minst forbruk av dyrka og dyrkbar jord».*

G/S-vegen planlegges med en bredde på 3,5 meter, hvorav 3 meter asfalteres og 0,5 m skuldre. Bredden på trafikkdel er 3 meter. Dette er i samsvar med krav for trafikkdel mellom veg med fartsgrense større enn 60 km/t og G/S-veg. Ifølge «Forprosjektet fv. 950 Reppekrysset – Være, gang- og sykkelveg» bør trafikkdeleren være minst 1,5 meter bred ved fartsgrense 50 eller 60 km/t. For å gjøre omfanget av beslaglagt dyrka mark så lite som mulig er det viktig at trafikkdeleren holdes så smal som mulig mellom veg og gang- og sykkelveg, uten at det går utover trafiksikkerheten. Vi henstiller om at trafikkdeleren for strekningene der fartsgrensen er 60km/t er maksimum 1,5 meter bred. Det skal også søkes løsninger for de øvrige fartsstrekningene av G/S-vegen som fører til minst mulig omdisponering av dyrkamark. Rekkverk, som krever mindre areal enn trafikkdel, bør vurderes for hele strekningen. Videre er det viktig at areal som ikke skal være vegformål reguleres til LNFR-formål i plankartet.

Håndtering av matjord

Der dyrka mark tas til vegareal må matjordlaget fjernes og overskytende matjord må tas vare på og primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. Disse avbøtende tiltakene må stilles som krav i bestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter. Vi anbefaler at det utarbeides en matjordplan som sikrer at det både blir gode prosesser knyttet til hvor jorda skal flyttes, samt at den tekniske utførelsen av jordflyttingen blir vellykket. Dette inkluderer blant annet at smitteproblematikk ivaretas. Videre at oppfølging av datert matjordplan sikres i reguleringsbestemmelsene.

Rigg- og anleggsområder

Ifølge tilbakemeldingsbrevet fra Trondheim kommune vil det gå med arealer til anleggs- og riggområder. Ved behov for anlegg- og riggområder er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Plasseringen av disse må komme tydelig fram i plankartet. Fylkesmannen har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Dette er forhold som vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det avgjørende at disse arealene blir håndtert på en god måte i anleggsperioden for at de skal kunne tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket. Dette er forhold som må ivaretas i



reguleringsbestemmelsene. Lokal landbruksmyndighet vil være sentrale rådgivere her. Dersom det utarbeides matjordplan, kan midlertidig berørt dyrka mark også inngå i den.

Klima og miljø

Det er positivt at det etableres gang- og sykkelveg. God tilrettelegging for gående og syklende gjør det enklere å få folk til å velge andre transportmidler enn bil.

I den videre planleggingen må det tas hensyn til Reppesbekken. Det må tas inn bestemmelser som sikrer at inngrep i bekken i anleggsfasen gjøres på en mest mulig hensynsfull måte og at inngrepene revegeteres med stedegne masser. Ved inngrep i bekken må det også tas inn bestemmelser i planen som sikrer at det blir tatt hensyn til vannføring, vanndekt areal og naturlig helling samt at elvebunnens kvalitet med tanke på bredde og variert naturlig substrat bevares.

Det er gjort en foreløpig støyvurdering som viser at eiendommer i området er utsatt for støy. Det skal vurderes skjerming av støyutsatte eiendommer i den videre planleggingen. Det må være et mål å redusere støynivået fra 65 dB til minimum 60 dB utendørs og 35 dB innendørs. Kostnadene ved støyskjermingstiltak må gjennom en konkret vurdering veies opp mot nytten ved gjennomføring av skjermingstiltaket. Ved gjennomføring av større prosjekter bør alle enkelttiltak ses i sammenheng og vurderes opp mot prosjektets totale portefølje og kostnadsramme. Det kan på den måten gjøres en helhetlig vurdering av hvilke skjermingstiltak som bør prioriteres ut i fra en helhetlig kostnyttevurdering. Det er viktig at støyvurderingene og kost-nytte-vurderingene fremgår av planbeskrivelsen.

Det er allerede avdekket at det finnes fremmede arter i området. Det er viktig å unngå spredning av fremmede arter. I planbeskrivelsen må det gjøres rede for om det er fremmede arter innenfor planområdet og om det er fare for spredning av artene. Det må tas inn en bestemmelse i planen som sikrer at det før anleggsstart skal lages en tiltaksplan som viser hvilke tiltak som skal iverksettes for å hindre ytterligere spredning av fremmede arter. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Helse og omsorg

Det planlegges for ny gang- og sykkelveg fra Reppekrysset til Være langs fv. 950. Det er vurdert ulike alternativer, og prosjektgruppa anbefaler traseen på sørsiden av fylkesvegen.

For befolkningens helse er det bra at flere velger å sykle og gå. På den andre siden er de myke trafikantene en utsatt gruppe i trafikken. I et folkehelseperspektiv er en bedre tilrettelegging for de myke trafikantene viktig. Det gir bedre trafiksikkerhet for de myke trafikantene og kan også stimulere til økt hverdagsaktivitet. Planforslaget vil binde sammen to eksisterende gang- og sykkelvegssystemer og gi en sammenhengende ferdselsåre noe som er positivt. Viktige utredningstema er opplistet i referatet fra oppstartsmøtet. I tillegg til en utforming som gir best mulig trafiksikkerhet, er også ivaretagelse av berørte naboer og sikringstiltak knyttet til bygge- og anleggsfasen sentrale tema. Det er også viktig å planlegge tiltaket slik at brukerne opplever gang- og sykkelvegen som attraktiv. Den må også oppleves som trygg og aktuelle momenter i denne forbindelse kan være belysning, utforming av underganger/kulverter og utforming av støyskjerming.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder [Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging \(2017\)](#). Se også sjekkliste i vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige



regelverk. Fylkesmannen vil påpeke at en ren sjekkliste uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.

Vi gjør videre oppmerksom på at det for planområder under marin grense må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle fareområder viser vi til NVE, sektormyndighet på skred og flom. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Fylkesmannen oppfordrer kommunen til å være tydelig på hvilke forventninger til utbygger som skal tilligge ROS-analysen og hvilke krav og innhold, samt kilder som er viktig for analysen. Fylkesmannen påpeker at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Videre arbeid

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarelet. Fylkesmannen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Fylkesmannen ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkesmannen oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Fylkesmannens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no



Med hilsen

Alf Petter Tenfjord (e.f.)
seksjonsleder
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Merete Gynnild – 73 19 92 08

Landbruk: Johanna Marie Lien – 73 19 92 70

Samfunnssikkerhet: Jan Åge Sneve Gundersen – 73 19 92 41

Oppvekst og velferd: Margareth Halle – 74 16 83 79

Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 82 14

Kopi til:

Trondheim kommune	Postboks 2300 Torgarden	7004	TRONDHEIM
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER



Miljøpakken

– bedre by



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet