

## Detaljregulering av fv. 704, Tanem-Tulluan

### Gjennomgang av innkomne uttalelser april-mai 2019

De enkelte uttalelser er kort oppsummert i venstre kolonne nedenfor. Kommentar framgår til høyre. Kommentarene er utarbeidet av Statens vegvesen og Klæbu kommune. Uttalelser fra offentlige instanser er gjennomgått først.

<b>Offentlige instanser</b>	
<b>1. Norges vassdrags- og energidirektorat</b>	<i>Kommentar</i>
<p>NVE fremmer ikke vilkår for egengodkjenning, kun faglige råd og kommentarer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kotehøyden for 200-årsflom tas inn som premiss for etablering av konstruksjoner for kryssing av vassdrag.</li> <li>- Det anbefales et klimapåslag på 20 % for å ta høyde for forventet nedbørsøkning.</li> <li>- For å ivareta det biologiske mangfoldet i Tullbekken tas de mest relevante foreslåtte tiltak i ROS-analysen inn som nye bestemmelser.</li> <li>- Dersom geoteknisk rapport tidligere ikke er kvalitetssikret av uavhengig foretak, anbefales dette senest i forkant av tiltaksrealiseringen. Dette bør forankres i bestemmelsene.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ved prosjektering legges vegnormalen N400 (Bruprosjektering) til grunn, der det bl.a. står: <i>Fri høyde over vassdrag bestemmes slik at det er minst 0,5 m klaring mot overbygningen ved beregnet vannstand for 200-års flom.</i></li> <li>- I flomberegningene utført av Sweco er dimensjonert 200-års flom korrigert for klimatillegg (50 %).</li> <li>- Vi viser til forslag til reviderte bestemmelser som er lagt ved saken.</li> <li>- 3. partskontroll er utført i 2015 av NGI.</li> </ul>
<b>2. Trøndelag brann- og redningstjeneste</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- TBRT minner om forhold som må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning. Dette gjelder tilrettelegging for effektiv rednings- og slokkeinnsats, tilgjengelighet til omkringliggende bygninger, utforming av tunnelen i henhold til regelverk m.m.</li> <li>- Det vises også til retningslinjer om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner og til TEK 17.</li> </ul>	<p>Uttalelsen tas til orientering. Det er gjennomført en risikovurdering av planlagt tunell forbi Tanem i 2014. Denne tar for seg forhold til bl.a. brann og redning. Gjeldende regelverk følges ved videre prosjektering.</p>
<b>3. Fylkesmannen i Trøndelag</b>	<i>Kommentar</i>
<p>Fylkesmannen fremmer ikke vilkår for egengodkjenning, kun faglige råd knyttet til bestemmelsene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det bør tydelig framgå at Tullbekken fortsatt skal meandrere, og at elvebunnens kvalitet med tanke på bredde og variert naturlig substrat skal bevares så langt det lar seg gjøre.</li> </ul>	<p>Vi viser til revidert forslag til bestemmelser som er vedlagt. Alle punktene er fulgt opp.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- For å gi bedre sikring av vassdrag anbefales at tiltakene i plan for ytre miljø tas inn.</li> <li>- Konkrete avbøtende tiltak for å unngå negative konsekvenser for Løkkdalsbekken og «Tanem vest 2» tas inn.</li> <li>- Bestemmelse 9.2 endres slik at det henvises til normverdiene i forurensningsforskriften kap. 2, og ikke til TA-2553.</li> <li>- Det må sikres at nødvendige støyskjermingstiltak er gjennomført før veganlegget tas i bruk.</li> </ul>	
<b>4. AtB</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- I bestemmelse 9.1, om tiltak før og under anleggsperioden, bør framkommelighet for kollektivtrafikken inkluderes.</li> </ul>	Vegen bygges i en ny trase og det vil være få konfliktpunkter med kollektivtrafikken i anleggsperioden. Framkommelighet for kollektivtransport vurderes i byggeplan.
<b>5. Direktoratet for mineralforvaltning</b>	<i>Kommentar</i>
<p>DMF fremmer ikke vilkår for egengodkjenning, kun faglige råd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det mangler en vurdering av hva massene som tas ut i dag blir brukt til.</li> <li>- Det rås til å ta inn et estimat av totalt berørt volum grus. Dersom ikke en fullstendig utnyttning tillates, og tilsvarende ressurser må transporteres over lengre avstander fra andre uttak, kan det resultere i en betydelig regional konsekvens som må synliggjøres og vektlegges.</li> <li>- Det tas inn en endring der det som et første alternativ tillates større uttak av løsmasser, og at ønsket terreng under veg oppnås ved oppfylling og bruk av overskuddsmasser. Vurdering av tilgangen på masser etterlyses.</li> <li>- Bestemmelsene pkt. 7.3 gir ikke tilstrekkelig mulighet til å sikre en god ressursforvaltning for kommunen og DMF. Størst mulig uttak og tilbakefylling ville ha vært en bedre løsning. Bestemmelsene tilrås endret, med tanke på medvirkning fra berørte myndigheter og slik at det sikres en størst mulig utnyttning av ressursene.</li> </ul>	<p>Det vises til eget vedlegg/skriv fra SVV. Av dette framgår bl.a. følgende:</p> <p>Permanent beslaglagt grus, ca. 200 000 m<sup>3</sup>, utgjør ca. 4 % av den totale Forset-ressursen. Gjennom vasking, knusing og sikting kan i realiteten alt materialet i forekomsten utnyttes til betongformål, hvor overskuddet av finstoff går til jordforbedring. Beslaglagt grus utgjør ca. 1 års uttak i hele ressursen. Dette er et svært kortsiktig perspektiv.</p> <p>Beslaglagte masser er beregnet i en 3D-modell. SVV mener å ha god kontroll over faktisk mengde.</p> <p>Det er lagt en rekke restriksjoner på videre utvikling i Tanem-Tulluan-området i påvente av ny fv. 704. Ny veg vil sikre bedre forhold for uttak av mineralforekomster i området i et langsiktig perspektiv. Nyten i et samfunnsperspektiv er dessuten knyttet til langt flere elementer, spesielt mht. tettstedet Tanem og tilgang til næringsareal.</p> <p>Vegen er senket for å sikre størst mulig uttak før anleggsstart. Det er massebalanse i prosjektet og dermed ikke overskuddsmasse til oppfylling under traubunn. Det er mye vann som renner fra Vassfjellet gjennom grusressursen. For å unngå utvasking, eventuell oppdemming og ustabil vefundament, må masser som tas ut erstattes med grus eller sprengstein. Dette vil gjøre veganlegget betydelig dyrere (tilkjøring, utlegging og komprimering). Masser ut og nye masser inn medfører dobbel transport, og er miljømessig uheldig.</p>

<b>6. SVV, vegavdeling Trøndelag</b>	<i>Kommentar</i>
<p>Vegavdelingen gir følgende faglige råd for sørligste del, ved Moen boligfelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det tegnes inn siktlinjer i alle avkjørsler.</li> <li>- Det foretas en mindre reduksjon av bredden på regulert gang- og sykkelveg, ut fra gjeldende vegnormaler.</li> </ul>	<p>Det foreslås følgende endringer av plankartet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siktlinjer i avkjørsel ved f_SKV4</li> <li>- Bredde på kombinert adkomst og gang- og sykkelveg o_SGS1 reduseres til 4 m</li> </ul>
<b>7. Trøndelag fylkeskommune</b>	<i>Kommentar</i>
<p>Arkeologisk registrering har ført til at det er funnet en bygdeborg på toppen av Litjmyrberget. Som en del av behandlingen sendte fylkeskommunen søknad om tillatelse til inngrep til Riksantikvaren. De har konkludert med at planen kan godkjennes, men satt to vilkår. Fylkeskommunen har på denne bakgrunn fremmet følgende <u>vilkår for egengodkjenning</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I planbestemmelsene må § 8.2, om sprenging ved tunnelpåhugget, endres til «<i>Det skal ved sprenging benyttes metoder som minsker inngrepet både i anleggsfasen og i permanent situasjon av hensyn til kulturminnet (bygdeborgen).</i>»</li> <li>- Yttergrensen til midlertidig anleggs- og riggområde, område #3, må i plankart innskrenkes slik at det ikke strekker seg inn på flata hvor enkeltminnene befinner seg, men holder seg nedenfor kanten der terrenget faller brått mot nord (jf. kart i fylkeskommunens søknad om dispensasjon til Riksantikvaren, datert 02.04.2019).</li> </ul> <p>Fylkeskommunen presiserer/gir råd om følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anleggsområdet ved skolen avspærres på måter som medfører at barn og unge ikke kan ta seg inn på området.</li> <li>- Påkoblingene til f_SKV1 (drifts- og turvegene) utformes slik at det fremstår attraktivt å gå der. Avkjøringene tilpasses eller legges om der de ligger i skjæring.</li> <li>- Det savnes en mer konkret beskrivelse av hvordan tiltakene kan påvirke økologisk tilstand i vassdragene, og om tiltakene kan ha noe å si for hvorvidt miljømålet nås. Miljømålet for Tullbekken og sidebekkene er god økologisk og kjemisk tilstand (jf. regional vannforvaltningsplan). Dersom det er fare for at miljøtilstanden forringes, må tiltakene utredes etter vannforskriftens § 12.</li> </ul>	<p>Vi ser ingen gode grunner til å imøtegå vilkårene for egengodkjenning:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Endringen er innarbeidet i revidert forslag til bestemmelser som er vedlagt.</li> <li>- Plankartet endres i samsvar med kart oversendt fra Riksantikvaren, dat. 30.04.2019.</li> <li>- Vurderes i byggeplan.</li> <li>- Vurderes i byggeplan.</li> <li>- Det vises til revidert forslag til bestemmelser.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veganlegget med sideterreng utformes slik at det er så oversiktlig som mulig for trafikantene i de områdene hvor det er kjente trekkruiter for vilt. Viltundergangen og viltgjerdet ved Bromstadtrøa etableres på best mulig måte med tanke på viltet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spørsmålet er utredet og ivaretatt så langt som mulig. Høye skjæringer mot grustakene begrenser mulighetene for gode viltkryssinger utenom området ved Bromstadtrøa.</li> </ul>
<b>8. Trondheim kommune</b>	<i>Kommentar</i>
Trondheim formannskap har i sin uttalelse vedtatt at «Planforslaget anbefales.»	Uttalelsen inneholder ikke merknader til planforslaget.

## Næringsdrivende, grunneiere, organisasjoner, andre

<b>9. Norgeshus AS, på vegne av HAW</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- HAW Entreprenør ønsker å utvikle Kleiva som boligområde. Det vurderes som positivt at det er regulert kjøreveg med fortau over tunnelåpningen forbi planlagt adkomst til Kleiva.</li> <li>- De noterer seg utfordringen med at bygdeborgen ligger delvis i konflikt med skissert adkomstveg.</li> </ul>	Uttalelsen inneholder ikke merknader til planforslaget.
<b>10. Tor Arne Gausen, eier av gnr. 37/14</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prosjektet medfører stort beslag av areal på Gausens eiendom.</li> <li>- For å minimere inngrepet kan ulike løsninger vurderes – som å endre plassering av støyvoll, type skjerming, og flytting av krysset med dagens fylkesveg lengre mot sør.</li> </ul>	Arealet avsatt til offentlig vegformål kan eventuelt begrenses ved bruk av støyskjermer istedenfor støyvoll. Gausen har meldt tilbake at han ønsker dette. Spørsmålet avklares nærmere med Gausen senere i prosessen. Eventuelle endringer kan behandles via en byggesak. Gjeldende reguleringsplan gir ikke anledning til bygging av flere boliger på eiendommen.
<b>11. Pro Invenia, på vegne av Forset Grus</b>	<i>Kommentar</i>
<p>Forset Grus er opptatt av at det legges til rette for at all grus kan utnyttes langs traseen. Veg må etableres på annet byggeråstoff. De foreslår at bestemmelsenes pkt. 7.3 endres slik at utnyttbar grus under traubunn kan tas ut. Begrunnelsen er bl.a. at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massene inn mot fjellet er grovere enn massene lenger øst. Dette vil være avgjørende for å komponere den korngraderingen som den enkelte kunde etterspør.</li> <li>- Beslaget vil påvirke en mye større del av ressursen enn det som er beregnet (200.000 m<sup>3</sup>).</li> <li>- Å skaffe grus fra annen lokasjon vil medføre flere operasjoner og unødvendig transport, og er miljømessig uheldig.</li> </ul>	<p>Det vises til eget vedlegg/skriv fra SVV, og oppsummering under pkt. 5, DMF.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er ikke forelagt dokumentasjon fra grunneier/ rettighetshaver som viser at massene er grovere mot vest. SVV sin dokumentasjon fra boringer viser til dels svært finstoffholdige materialer langs foten av Vassfjellet.</li> </ul>

<b>12. Ola Bjørklimark og Brit Graneggen, eiere av gnr. 37/15</b>	<i>Kommentar</i>
<p>De mener at det kan se ut som det ikke er tatt hensyn til eksisterende bebyggelse langs siste del av prosjektet. De ønsker at veglinjen flyttes østover, og at den senkes mest mulig. Begrunnelsen er at</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Støytiltak har liten virkning. Skjerm blir plassert nært deres hus og forringer eiendommen.</li> <li>- Trafikk sørfra vil gå over Fremo/Ler.</li> <li>- Vegkonstruksjonen i eksisterende veg må uansett graves vekk og masseutskiftes.</li> <li>- Flytting av vegen fører til at det blir beslaglagt mindre jordbruksareal lenger sør.</li> <li>- Moen boligfelt må uansett omreguleres.</li> </ul>	<p>Vegen ligger i eksisterende trase og vil ikke påføre grunneier større inngrep etter endt anleggsperiode enn i dag. Det er også et moment at det ikke forventes vesentlig økt trafikk på denne strekningen.</p> <p>Planen foreslås justert slik at støyskjerm legges i eiendomsgrensen. Dette vil medføre mindre justeringer av formålsgrensene mot øst.</p> <p>En større forskyvning av vegen østover vil sannsynligvis også medføre behov for støytiltak. Arealbeslaget vil øke, og medfører en økt kostnad i veganlegget. Erstatningssummen for erverv beregnes ut fra påregnelig utnyttelse av eiendommene. Eierne av Moen boligfelt er klart negativ på grunn av tap av salgbart areal.</p>
<b>13. Multiconsult, på vegne av Ramlo Sandtak og grunneier, gnr. 38/1</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De ber om at områder som er avsatt til LNFR-område endres til masseuttak/deponi i tråd med vedtatt kommunedelplan.</li> <li>- Det foreslås et rekkefølgekrav om at veg f_SKV1 ferdigstilles før o_SKV1 tas i bruk.</li> <li>- De legger til grunn at ny adkomst til grustaket på gnr. 38/1 kan anlegges innenfor areal regulert til annen veggrunn, og ber om at det tas inn en bestemmelse som tillater dette.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- For vegprosjektet medfører en slik endring av arealformålet ikke problem av betydning. Endringen er imidlertid kun avklart på kommuneplannivå. Kommunen må se en slik regulering i sammenheng med et større areal, der aktuelle hensyn er grundig vurdert og behandlet. Dette må skje gjennom den planen som Multiconsult nå har under arbeid.</li> <li>- Opparbeidelse og endringer av drifts- og turveger (f_SKV1) inngår i prosjektet. For å unngå at en ferdigstilling skal hindre åpning av ny fylkesveg, foreslås ikke et slikt rekkefølgekrav.</li> <li>- Vegen som SVV har skissert er et utkast til hvordan adkomsten til området kan bli. Videre detaljering må foretas og endelig godkjenning av traseen vil bli en del av reguleringsplanen for grustaket.</li> </ul>
<b>14. Vassfjellet Næringspark</b>	
<p>Vassfjellet Næringspark mener at kryss til næringsparken er uheldig plassert. Det foreslås nytt kryss ca. 200 m nord for planlagt rundkjøring. Følgende fordeler trekkes fram:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kortere kjørelengde (ca. 450 m), mindre CO<sub>2</sub>-utslipp.</li> <li>- Lettere å finne fram, logisk kjøremønster.</li> <li>- Næringstrafikk unngås foran boliger.</li> <li>- Unødvendig slitasje i rundkjøring unngås.</li> <li>- Unødvendig slitasje på kjøretøy unngås.</li> <li>- Økt standarder på kryss med kanalisering.</li> <li>- Avstand fra avkjørsel til rundkjøring blir som i foreliggende løsning, eller lengre.</li> </ul>	<p>Skissert løsning er ikke iht. til krav i vegnormalen, N100, når det gjelder plassering av kryss/ avstand til rundkjøring.</p> <p>Det er ikke vanlig at fartsgrensen settes ned fra 80 til 60 km/t før rundkjøring.</p> <p>Alternative traseløsninger og plassering av <u>avkjørsel</u> er allerede vurdert i planbeskrivelsen med vedlegg. Det vises også til vurderinger gjort av Asplan Viak (TS-revisjon datert 28.09.2018) mht. plassering av avkjørsel. Et utdrag er lagt ved.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Løsning trekker seg noen meter fra bekkedalen.</li> </ul>	<p>Vi kan ikke se at forslag til endring av kryss vil medføre mindre fylling i Tullbekken. Rapport fra geoteknikker viser at områdestabiliseringen mot bekken må gjennomføres uansett, med utskifting av masser.</p>
<p><b>15. Per Høiås, eier av gnr. 36/24</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Han støtter uttalelsen fra Bjørklimark/ Graneggen. «Det er uforståelig at prima jordbruksareal må avgis for å 'skåne' utmark som er regulert inn i et boligfelt.»</li> <li>- Under dyrka marka er det grus av stor verdi, og som kreves tatt ut før eventuelt salg.</li> <li>- 2 svinger på ny gårdsveg er problematisk.</li> <li>- Fjerning av bjørkealle mot sør vil forringe eiendommen estetisk. Han er bekymret for at det vil få store konsekvenser for fjøset (vind).</li> <li>- Utvidelse av kryss Sveanvegen/ Brøttemsvegen vil medføre at hans gårdstun blir betraktelig mindre, og at han mister mye parkerings- og utelagringsareal.</li> </ul>	<p><i>Kommentar</i></p> <p>Ny fv. 704 følger dagens trase i området nord for Moen. Skjæringen som vises i planen kommer av at veglinjen er noe senket for å flate ut før rundkjøringen. Dette er nødvendig for å få god geometri på inn- og utkjøring av rundkjøringa.</p> <p>Inngrepet i dyrkamark er lite i dette planforslaget. Avbøtende tiltak for å minimere inngrep i dyrkamark vil bli vurdert i byggeplan.</p> <p>Økonomisk tap i forbindelse med veganlegget blir en del av grunnervvprosessen. Link til brosjyre om grunnervv:  <a href="https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom">https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom</a></p> <p>Ny gårdsveg er gjort lengre for å ta stigningen. Evt. tilpasning til større kjøretøy kan gjøres på byggeplannivå. Det kan også vurderes tiltak for å minimere inngrepet på eiendommen, f.eks. ved bruk av lav mur i kombinasjon med skjæring.</p>
<p><b>16. Mari G. og Per Erik Mathisen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegen foreslås lenger øst og senket.</li> <li>- De ønsker ikke at støyskjerm skal settes opp for nært/ i hagen. Dette vil forringe eiendommen.</li> <li>- Stenging av avkjørsel i nord ønskes annullert, da denne gir tilgang til garasje/lagringsplass.</li> <li>- Det foreslås fotgjengeroverganger ved busstopp og ved deres eiendom.</li> <li>- Det er urimelig at gnr. 37/14 i praksis blir halvert, når den nye vegen har hele myra å ta av.</li> </ul>	<p><i>Kommentar</i></p> <p>Jf. kommentar til pkt. 12 (Ola Bjørklimark og Brit Graneggen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Av trafiksikkerhetsmessige hensyn må flest mulig avkjørsler stenges.</li> <li>- Kriteriene åpner ikke for oppmerket gangfelt i dette tilfellet. Gangfelt skal normalt ikke merkes der fartsgrensen er over 50 km/t. Det understrekes at gangfelt ikke er et trafiksikkerhetstiltak, men et tiltak for fremkommelighet. Etablering av et gangfelt som er lite brukt, vil føre til at respekten for dette svekkes, og at brukerne vil føle falsk trygghet.</li> </ul>
<p><b>17. Beboere i Bromstadtrøa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beboerne ønsker støymålinger etter åpning av veg for å konstatere at målte støyverdier er under satte grenseverdier.</li> </ul>	<p><i>Kommentar</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Støy er beregnet iht. retningslinjene gitt i T-1442, støyreducerende tiltak (støyvoll og støyskjerm) er vist i planforslaget. Hvis det viser seg at beregnet og planlagte tiltak for å begrense støyforholdene ikke er korrekte, kan støymålinger vurderes.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- De ønsker direkte avkjøring til Bromstadtrøa fra ny fv. 704, ved profil 2750. Dette vil medføre lettere tilknytning, og ekstra trafikk på lokalveg unngås.</li> <li>- Klæbu kommunes plan om ny pumpestasjon krever utbedring av dagens veg. Det samme gjelder brua over Tullbekken.</li> <li>- Ved bruk av Bromstadtrøa i anleggsperioden er det ønskelig at vegen holdes i stand. Eksisterende bru over Tullbekken vil komme i nivå med ny bekkedunn, og er ikke dimensjonert for tyngre kjøretøy. Dette forsterker ønsket om ny avkjørsel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avkjørsel på H2-veg skal begrenses iht. vegnormalene. Kryss og avkjørsler er områder der det ofte skjer ulykker. Begrensning av antall avkjørsler og ryddige forhold rundt avkjørsler er derfor viktige.</li> <li>- Evt. skader på privat eiendom som følge av veganlegget blir normalt erstattet.</li> </ul>
<b>18. Jonas G. Bjørklimark</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny fv. 704 kommer i konflikt med skiløype mellom Bromstadtrøa og Lappen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langs fjellet vil situasjonen bli omtrent den samme som i dag. I retning Lappen vil løypa være i konflikt med både veg og næringsareal. Det kan være muligheter for trase på vestsiden, men vi ser ikke tilstrekkelig grunn til at omlegging av løypa skal inngå i vegprosjektet.</li> </ul>
<b>19. Kai Erlend Flønes, eier av gnr 37/61</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ut- og innkjøring til industriområdet bør flyttes der vegen går i dag (ca. 200 m nord for rundkjøringen).</li> <li>- Huset deres må utbedres for støy.</li> <li>- Det bør utredes om mur og grunnforhold vil tåle den store trafikken i området.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jf. kommentar til pkt. 14 (Vassfjellet Næringspark).</li> <li>- Støyforhold som gjelder økt trafikk er beregnet og dimensjonert. Støyreducerende tiltak i form av støyvoller og skjermer er en del av planforslaget. Vi viser til beregningsresultater for støy før og etter tiltak. Innendørs støy blir vurdert i byggeplanfasen.</li> <li>- Dersom det er geotekniske forhold som gir ristninger og skade på grunnmur på grunn av anleggsdrift, vil dette bli fulgt opp i forbindelse med utbygging.</li> </ul>
<b>20. Vegforum Trøndelag</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parsellen Tanem-Tulluan er viktig for å kunne tilby attraktive næringsareal for et byområde i vekst. De anser dette som del 2 av et allerede igangsatt prosjekt, og anbefaler igangsetting så raskt som mulig.</li> <li>- Kun ett T-kryss er lite. Kravene for vegstandarden gir mulighet for flere, og dette må legges inn som en mulighet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dette gjelder finansieringen av prosjektet, og avklares ikke i reguleringsaken.</li> <li>- Avkjørsler på H2 veg skal begrenses iht. vegnormalene. Kryss og avkjørsler er områder der det ofte skjer ulykker. Begrensning av antall avkjørsler og ryddige forhold rundt avkjørsler er derfor viktige. Jf. kommentar til pkt. 14.</li> </ul>

<b>21. Næringsforeningen i Trondheimsregionen</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parsellen Tanem-Tulluan er viktig for å kunne tilby attraktive næringsareal for et byområde i vekst. Området langs ny parsell vil kunne utløse flere tusen dekar næringsareal. Oppgraderingsprosjektet av fv. 704 går fra Sandmoen til Tulluan. Det anbefales at prosjektet settes i gang så raskt mulig.</li> <li>- Den store utfordringen er at traseen er planlagt over et område med betydelige mengder grus, som er planlagt benyttet til tilslag til produksjon av betong. Bygging av veg må gjennomføres slik at massene kan hentes ut i forkant. Dersom dette ikke lar seg gjøre, må tilslagsmassene hentes fra mer fjerntliggende lokasjoner.</li> <li>- Kun ett T-kryss er lite. Kravene for vegstandarden gir mulighet for flere, og dette må legges inn som en mulighet.</li> <li>- Det må sikres at eventuelle båndlegginger ikke skaper utfordringer for å drive næringsvirksomhetene i området videre.</li> </ul>	<p>Det vises til kommentar til pkt. 20 (Vegforum Trøndelag).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vi viser til eget vedlegg/skriv fra SVV, og oppsummering under pkt. 5, DMF.</li> <li>- Jf. kommentar til pkt. 14 (Vassfjellet Næringspark).</li> <li>- Utover beslaglagt grus er det ikke lagt opp til at veganlegget skal skape større utfordringer for virksomhetene. Før anlegget kommer i gang og i anleggsperioden kan eksisterende fv. 704 benyttes.</li> </ul>
<p><b>22. Børge Flønes, eier av gnr. 37/58</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ut- og innkjøring til industriområdet bør flyttes der vegen går i dag (ca. 200 m nord for rundkjøringen).</li> <li>- Ønsker utredning på støydemping for sitt hus.</li> </ul>	<p><i>Kommentar</i></p> <p>Det vises til kommentar til pkt. 14 (Vassfjellet Næringspark) og 19 (Kai Erlend Flønes).</p>
<p><b>23. Klæbu IL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Klæbu IL ber om at det settes rekkefølgekrav om fullverdig erstatningsareal for barn og ungdom til erstatning for den idrettsflaten som har forsvunnet for grusbanen på Tanem.</li> </ul>	<p><i>Kommentar</i></p> <p>Evt. rekkefølgekrav ang. grusbanen på Tanem gjelder ikke dette planforslaget. Plan for fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem er vedtatt. Et rekkefølgekrav nå kan utsette vegprosjektet i lang tid, og anbefales ikke.</p> <p>Ved behandlingen av planen for Røddekrysset-Tanem ble det konkludert med at man ikke ville innføre et rekkefølgekrav, men man åpnet for en dialog med tanke på å finne et erstatningsareal. Foreløpig foreligger en mulighetsstudie, men ikke videre avklaringer.</p>



<b>Andre spørsmål og innspill i høringsperioden*</b>	
<b>24. Svein Hovsten, eier av gnr. 40/2</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den forrige reguleringsplanen omfattet den tidligere grusbanen. Hvorfor er nesten hele banen tatt med på nytt?</li> <li>- Hvordan blir banen/tomten etter at vegen er ferdigstilt, kan den bygges ut?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arealet er tatt med for å gjøre nødvendige endringer på vegtraseen.</li> <li>- Planforslaget viser at arealet innenfor planavgrensningen i dette området er regulert til offentlig veggrunn. Endring av formålet må skje via dispensasjon eller reguleringsendring.</li> </ul>
<b>25. Jon Ove Kvendseth, eier av gnr. 36/52, 61</b>	<i>Kommentar</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvorfor er det ikke beskrevet støyskjerm som beskyttelse mot trafikkstøy fra rundkjøringen? Rundkjøring vil medføre mye større trafikkstøy enn dagens situasjon. Fordi bilene vil bruke lengre tid i krysset/rundkjøringen samt svinge under kjøring. Samt at trafikken vil komme nærmere enn dagens trafikk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurdering av evt. støyskjerming på gnr. 36 bnr. 52 ligger listet i planbeskrivelsen som bygninger der lokaltiltak skal vurderes. Dette gjøres på byggeplannivå.</li> </ul>

\* Spørsmål og innspill som er rettet til Statens vegvesen i høringsperioden pr. e-post, og som ikke er sendt kommunen som uttalelser.