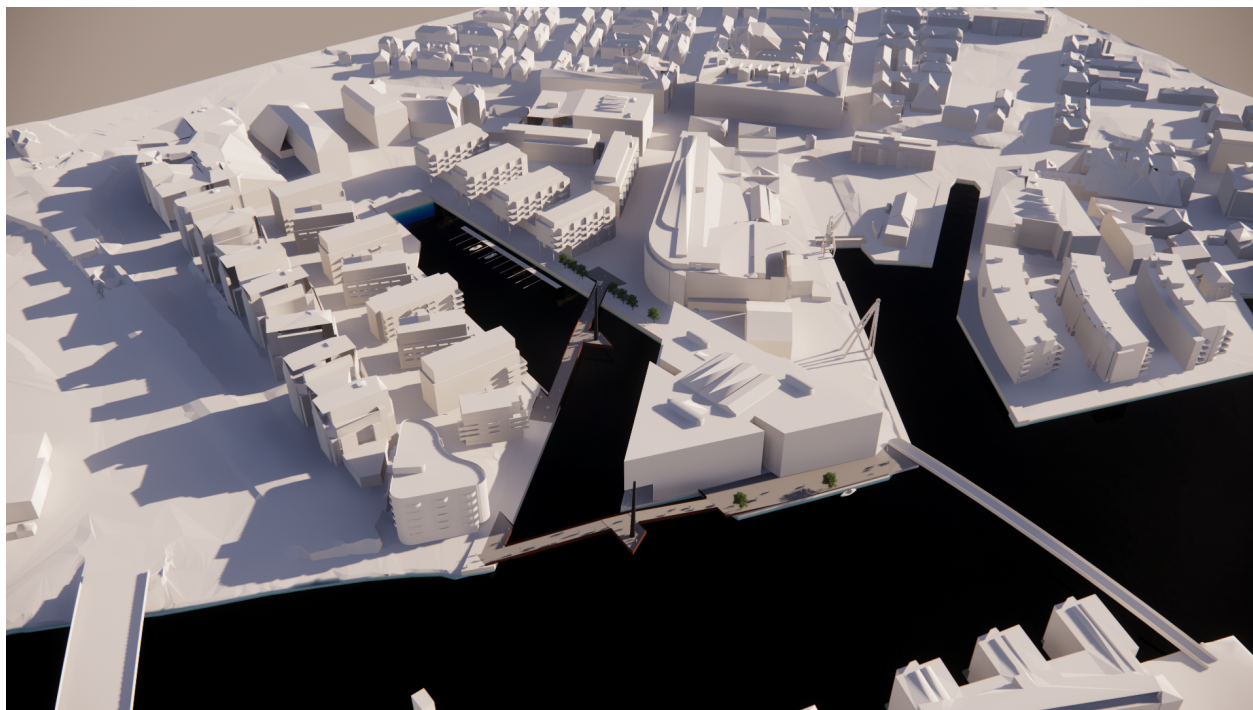




TRONDHEIM KOMMUNE



# Rosenborgbassenget gang- og sykkelbru

Forslag til detaljregulering av gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget

## Planinitiativ

# Innhold

<b>1 Innledning</b>	<b>3</b>
1.1 Hensikten med planen	3
1.2 Plankonsulent, forslagsstiller	4
1.3 Planområdet	4
1.4 Virkninger utenfor planområdet	5
1.5 Planlagt bygging, anlegg og andre tiltak	5
1.6 Funksjonelle krav	5
1.7 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser	5
<b>2 Forholdet til gjeldende planer og pågående planarbeid</b>	<b>5</b>
2.1 Kommuneplanens arealdel	5
2.2 Kommunedelplan	7
2.3 Reguleringsplaner	8
<b>3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b>	<b>11</b>
3.1 Beliggenhet	11
3.2 Dagens og tilstøtende arealbruk	12
3.3 Trafikkforhold	13
3.4 Landskapsbilde og nærmiljø	13
3.5 Grunnforhold og forurenset grunn	13
<b>4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering</b>	<b>14</b>
4.1 Avgrensning av planområdet og reguleringsformål	14
4.2 Beskrivelse av tiltaket	15
4.3 Eiendomsforhold	16
<b>5 Virkninger av planforslaget</b>	<b>17</b>
5.1 Nullvekstmålet og folkehelse	17
5.2 Trafikkforhold	17
5.3 Interessesmotsetninger	17
5.4 Forskrift om konsekvensutredning og forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse	18
<b>6 Samarbeid og medvirkning</b>	<b>18</b>
6.1 Varsling av offentlige organer og andre interessenter	18
6.2 Planprosess	18

# 1 Innledning

## 1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å skaffe juridisk grunnlag for å bygge en gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget på Nedre Elvehavn, samt å danne rammene for en offentlig medvirkningsprosess for valg av plassering av ny bru. Det foreligger to alternativer for plassering.

Etablering av ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget er et rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna, og gjelder felles for alle delområder innen kommunedelplanen. Begge alternativene for plassering av bru tilfredsstiller rekkefølgekravet.

Brua og landingsområdene skal være trafiksikker for både syklister og gående. Brua skal tilfredsstille krav til universell utforming, samtidig som den hensyntar seilingshøyde for fritidsbåtene som har plass i havnebassenget. Havnebassenget er privat og områdene rundt er i hovedsak eid av Trondheim kommune.

### Målsetninger for framtidig gang- og sykkelbru

Hensikten med prosjektet er å planlegge og bygge gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget, og sikre fotgjengere og syklister en kortere forbindelse som er attraktiv, framkommelig og trafiksikker året rundt. Prosjektet skal bidra til å knytte Nedre Elvehavn og Nyhavna tettere sammen, og dermed også knytte sentrum og bydelene nord/nordøst for Nyhavna tettere sammen for gående og syklende.

Brua skal inngå i et sammenhengende hovednett for sykkel, bidra til kortere gang- og sykkelavstand til reisemål og oppleves som et attraktivt sted for ferdsel og opphold for både gående og syklende.

Ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget vil blant annet :

- gi kortere gang- og sykkelavstander og reisetid til mange reisemål - det viktigste tiltaket for å få flere til å gå og sykle
- gi brukerne flere valgmuligheter i transportnettet
- gi ny rekreasjonsmulighet (rundløype) for befolkningen i tilknytning til elva/kanalen
- kunne oppleves som landemerke/attraksjon i byen.

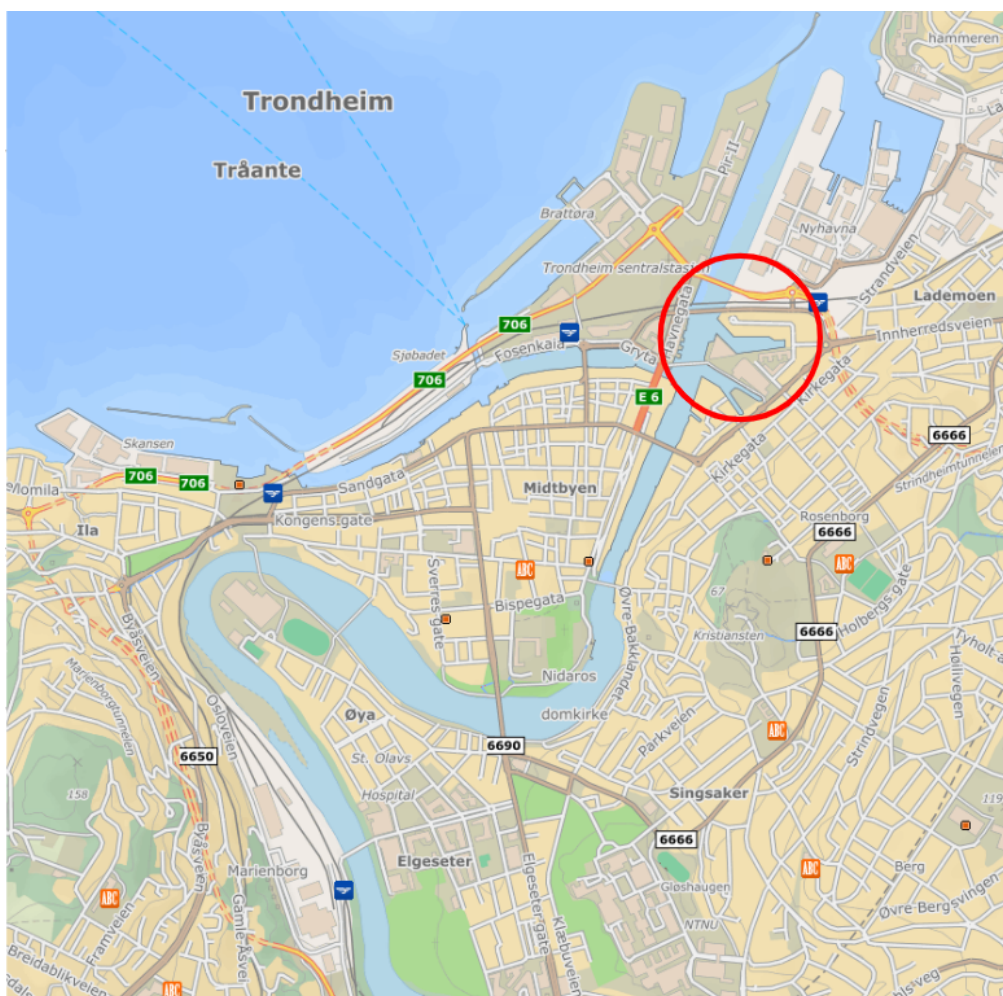
Norconsult har utarbeidet en konseptrapport som redegjør for utfordringer og muligheter. Her beskrives to ulike alternativer for plassering av bru. Denne er tilgjengelig på prosjektets hjemmeside: <https://miljopakken.no/nye-gang-og-sykelbruer-i-trondheim-sentrum>.

## 1.2 Plankonsulent, forslagsteller

Planforslaget utarbeides av plankonsulent XX (*anskaffelse pågår*) på vegne av Mobilitets- og samferdselsenheten (MOS) i Trondheim kommune. Prosjektleder for arbeidet er Maria Meland Christensen, MOS.

## 1.3 Planområdet

Planområdet ligger i bydelen Nedre Elvehavn, ved handelssenteret Solsiden, nordøst for Midtbyen. Plassering er vist i figur under.



Figur 1: Plassering av planområdet. Nedre Elvehavn forbinder sentrum og de østlige bydelene i Trondheim.

## **1.4 Virkninger utenfor planområdet**

Siden planen foreslår ny kobling over Rosenborgbassenget vil det kunne påvirke rutevalg og trafikkmønsteret til gående og syklende utenfor planområdet. Strømmen av myke trafikanter forventes å fordele seg på flere ruter. Økende transformasjon av Nyhavna vil føre til økt antall trafikanter i området. I tillegg forventes både utbygginger på østsiden av byen og utbygging av Trondheim Sentralstasjon økt antall trafikanter i områdene rundt planområdet.

## **1.5 Planlagt bygging, anlegg og andre tiltak**

Planforslaget går ut på å bygge ny gang- og sykkelbru, og ev. noe opparbeiding av tilstøtende byrom på hver side av brua. Brua skal kobles til eksisterende sykkelnettverk og det skal planlegges for trafiksikre løsninger for både syklister og fotgjengere.

## **1.6 Funksjonelle krav**

Gjeldende forskrifter, normtegninger for Trondheim kommune, krav i relevante håndbøker til Statens vegvesen mm. legges til grunn for utformingen av ny bru. Dette innebærer blant annet at det skal være tilstrekkelige arealer for at både syklister og fotgjengere kan benytte seg av brua, og at brua skal være universelt utformet. Samtidig skal brua ivareta behovet for best mulig seilingshøyde (fri høyde under brua) slik at flest mulig av eksisterende båtplasser i Rosenborgbassenget fremdeles kan benyttes.

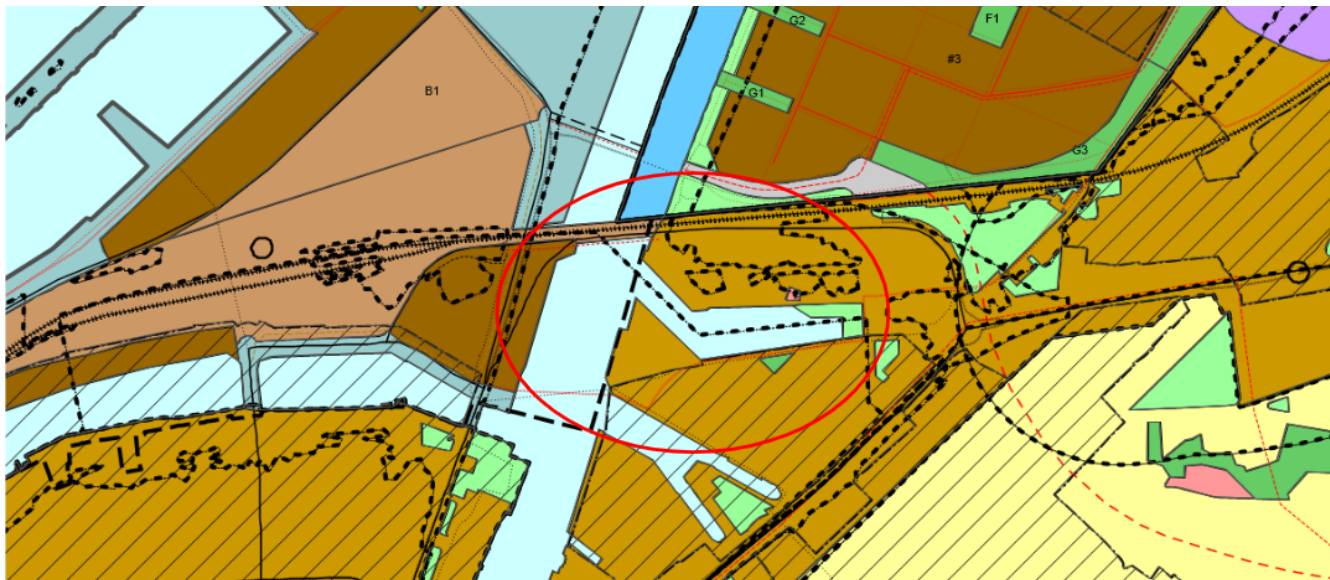
## **1.7 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser**

Utforming av brua vil velges gjennom en plan- og designkonkurranse for brua underveis i planprosessen. Tiltakets virkning på, og tilpasning til/kontrast til landskap og omgivelser vil være et av flere tema juryen i konkurransen vil vurdere konkurransebidragene ut fra. Eventuelle forslag til utforming av tilstøtende områder på hver side av brua vil også være et tema til vurdering.

# **2 Forholdet til gjeldende planer og pågående planarbeid**

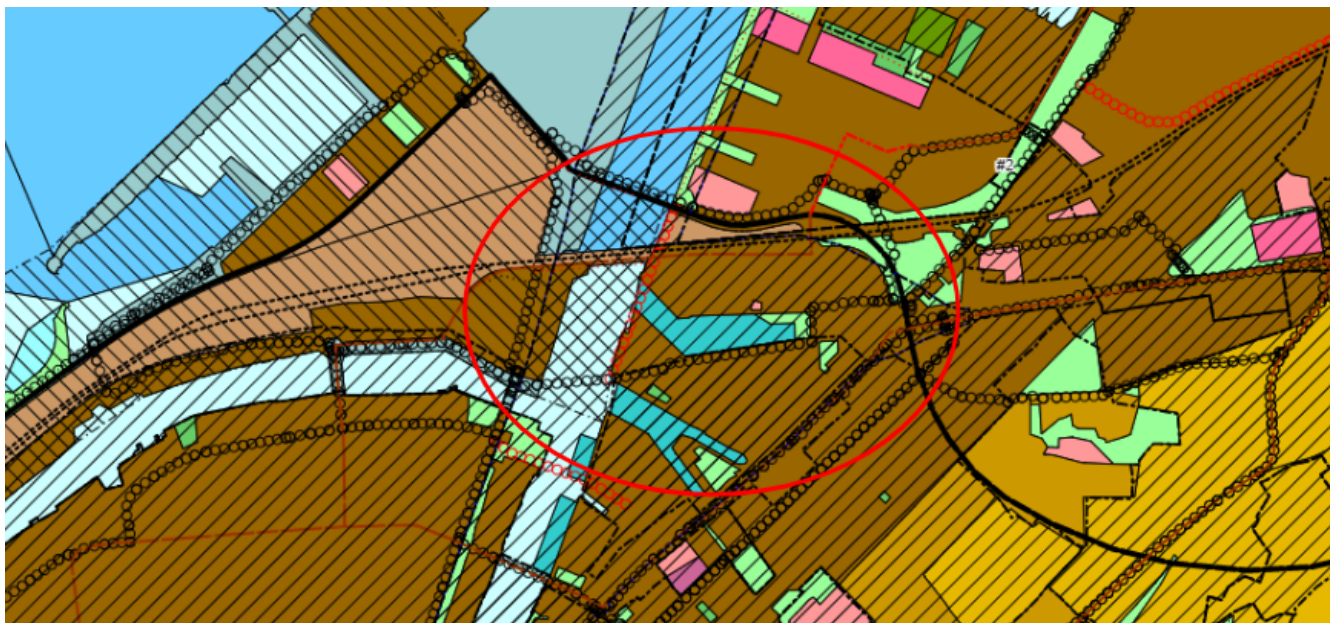
## **2.1 Kommuneplanens arealdel**

Det er for tiden både en gjeldende kommuneplanens arealdel for 2012-2024 og et forslag til ny kommuneplanens arealdel for 2022-2034 som er per nå er ute på høring.



Figur 2: Utsnitt fra gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024. Foreløpig planområde er innenfor rød sirkel.

I gjeldende arealdel er områdene på land merket som sentrumsformål og bevaring kulturmiljø. Havnebassenget og Nidelva er vist som "bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone".

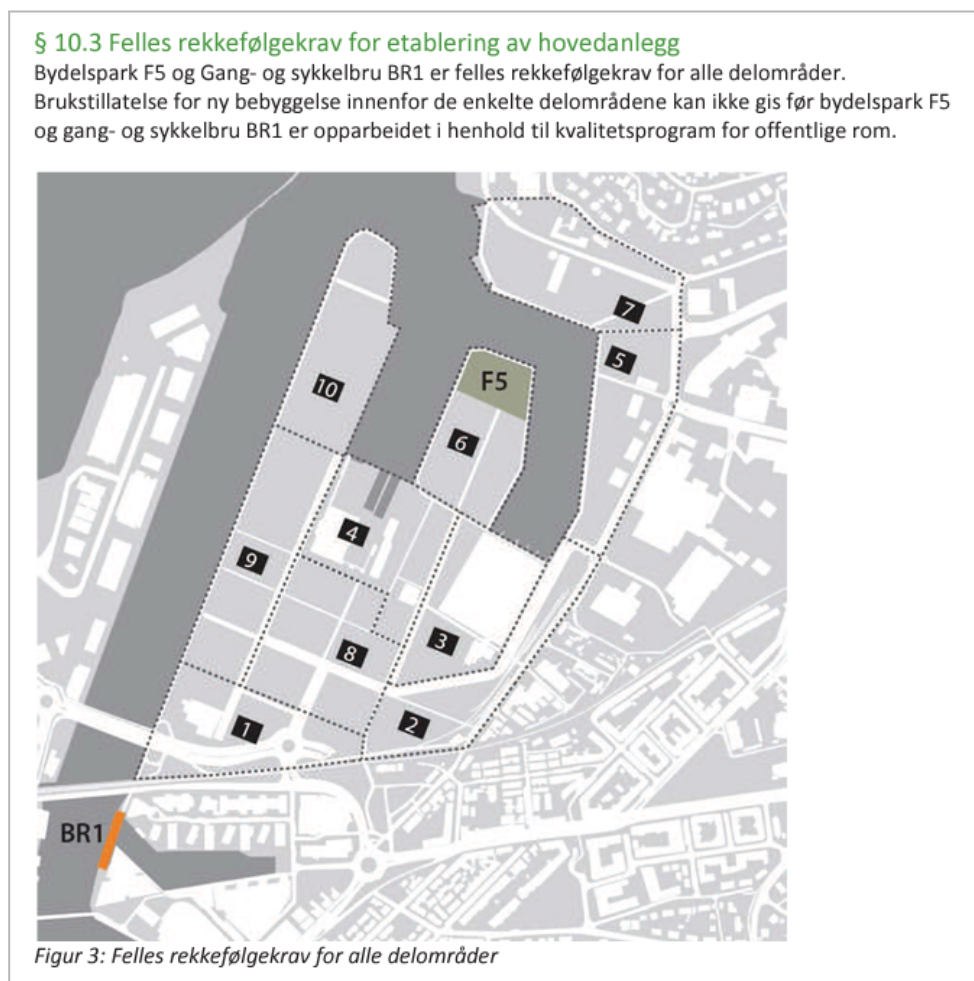


Figur 3: Utsnitt fra forslag til ny KPA. Foreløpig planområde er innenfor rød sirkel. Rød linje av sirkler markerer fremtidig hovedvegnett sykkel og viser sykkelvegnett over Rosenborgbassenget.

I forslag til ny kommuneplanens arealdel er aktuelle områder på land vist som Byggesone 1. Rosenborgbassenget er markert som småbåthavn og Nidelva er markert som "Bruk og vern av sjø og vassdrag mm". Hele området er markert som hensyn bevaring naturmiljø og hensyn bevaring kulturmiljø. Dagens hovedvegnett for sykkel er markert med svarte sirkler i linjer, mens fremtidig hovedvegnett for sykkel er markert med røde sirkler i linjer. Ny arealdel viser at fremtidig hovedvegnett for sykkel over Rosenborgbassenget kobler seg på eksisterende sykkelvegnett.

## 2.2 Kommunedelplan

Etablering av ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget, benevnt BR1, er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt 28.04.2016. Rekkefølgekravet, § 10.3 Felles rekkefølgekrav for etablering av hovedanlegg, gjelder felles for alle delområder innen kommunedelplanen. Tiltaket ligger utenfor planområdet for kommunedelplanen.




Figur 4: Illustrasjon fra kommunedelplan for Nyhavna, planbestemmelser.

Det er avklart med byggesakskontoret at en reguleringsprosess for ny bru medfører at det ikke er nødvendig å søke dispensasjon fra rekkefølgekravet i KDP Nyhavna med tanke på nøyaktig plassering av ny bru. Reguleringsprosessen vil belyse hensikten med planen, bakgrunn, grunnlag for at det vurderes to alternativer for plassering av brua, og planprosessen vil redegjøre for hvorfor det ev. anbefales å endre beliggenheten for ny bru i forhold til det som er vist i KDP Nyhavna.

## 2.3 Reguleringsplaner

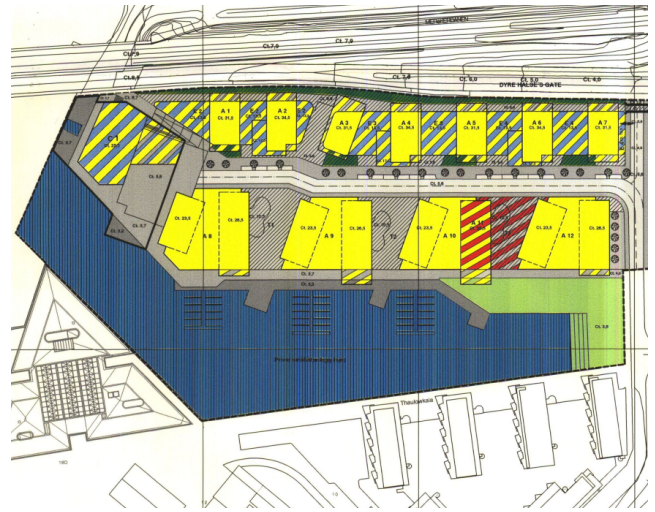
Området berører gjeldende reguleringsplaner som vist i tabell 1, og igangsatte reguleringsplaner som vist i tabell 2.

**Tabell 1: Gjeldende reguleringsplaner for området**

PlanID og plannavn	Plankart
Plan ID: r0560ak Nedre Elvehavn - felt C1 03.10.2008 Formål: Gang- og sykkelveg, plassareal	



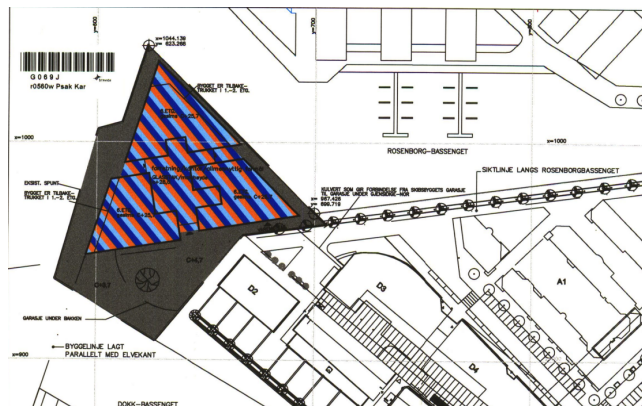
Plan ID: r560ad  
Reguleringsplan for Nedre Elvehavn -  
Elvehavn brygge  
24.12.2001  
Formål:  
Gang/sykkelplassareal, brygge, privat  
småbåtanlegg (sjø).



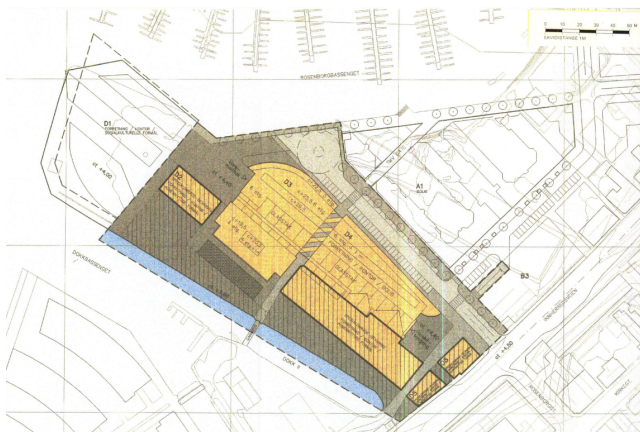
Plan ID: r0560al  
Nidelva, del av Nedre Elvehavn  
09.05.2006  
Formål:  
Havneområde i sjø og gang- og sykkelveg



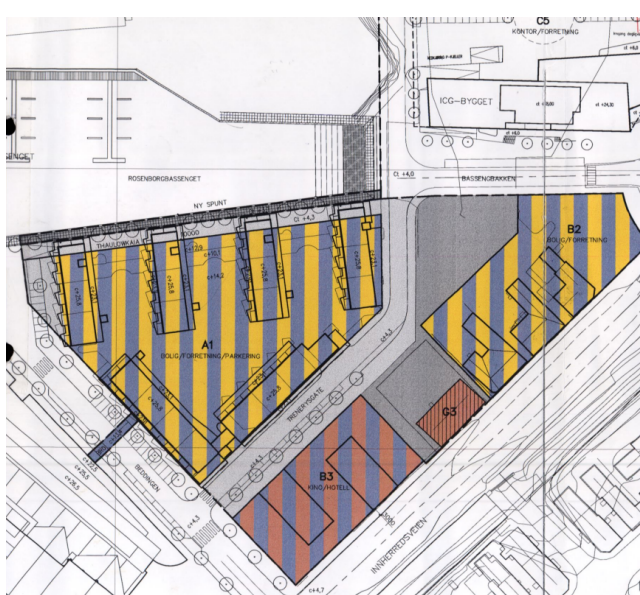
Plan ID: r560w  
Bebyggelsesplan  
"TMV" Odden, Nedre Elvehavn  
11.04.2000  
Formål:  
Gang- og sykkelveg



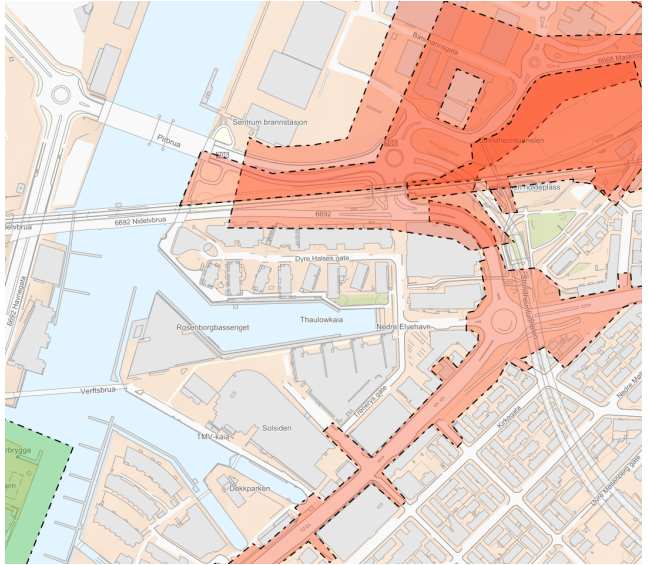
Plan ID: r560t  
Bebyggelsesplan for felt D2-D3-D4-D5,  
Nedre Elvehavn  
08.07.1998  
Formål:  
Kjørevei, Gang-/sykkelvei, fortau og  
fotgjengerareal/kaiområde



Plan ID: r560y  
Reguleringsplan for Nedre Elvehavn,  
A1, B2, B3 og G3  
27.11.2000  
Formål:  
Gang- og sykkelvei



**Tabell 2: Igangsatte reguleringsplaner for området**

PlanID og plannavn	Plankart
<p>Plan ID: r2019002 "Innherredsvegen - fornying planprogram"</p> <p>Plan ID: r20220031 "Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien"</p> <p>Plan ID: 220210053 "Maskinistgata 2, gnr/bnr 439/36, 439/185, 439/86 m.fl."</p>	

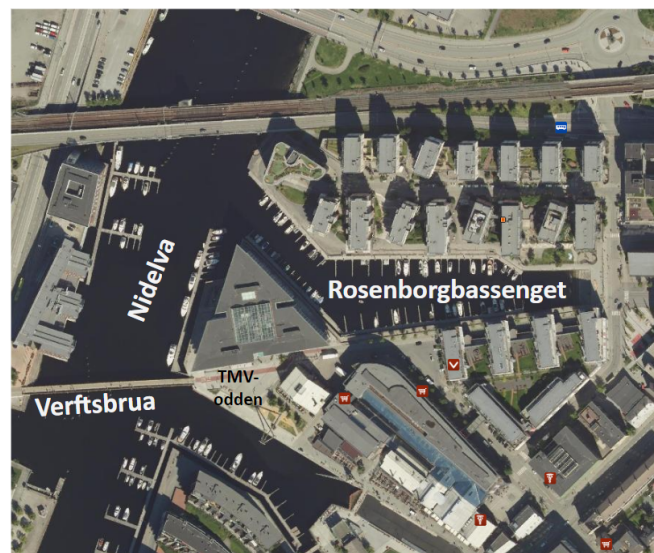
## 3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 3.1 Beliggenhet

Se også pkt 1.3 i dette planinitiativet.

Nedre Elvehavn er en del av Trondheim sentrum som forbinder Midtbyen og østsiden av byen sammen, og gjennomgikk full transformasjon i løpet av 90-tallet og fram til ca 2010. Rosenborgbassenget er et privateid havnebasseng med småbåtanlegg, og ligger som fondmotiv for Innherredsveien /Bassengbakken når man kommer mot sentrum fra øst i Trondheim.

*Figur 5: Planområdet vist på flyfoto.*



### 3.2 Dagens og tilstøtende arealbruk

Området Nedre Elvehavn omfatter i dag både kulturhus, museum, kjøpesenter, restauranter og annen næringsvirksomhet i miks med leiligheter i moderne blokker. Bebyggelsen er orientert rundt de tidligere verftsdokkene og Rosenborgbassenget, og det er anlagt en sammenhengende promenade som følger Nidelva og videre rundt de gamle dokkene/bassengene. Nord for Nedre Elvehavn ligger Nyhavna, et område som skal transformeres fra havne- og industrivirksomhet til sentrumsutvidelse de kommende tiårene. Dette vil føre til en kraftig økning i andel boliger på den nordlige siden av Rosenborgbassenget. Området benyttes også som turvei langs Nidelva.

**Tabell 3: Oversikt over dagens bruk innen planområdet**

Skråfoto	Dagens situasjon
	<p><b>Kryss mellom Thaulowkaia og Beddingen</b></p> <p>Sykkelveg med fortau går langs sørøstsiden av Rosenborgbassenget.</p> <p>Området i enden av Beddingen benyttes til snuplass, parkering og manøvreringsareal for varelevering.</p>
	<p><b>Vestsiden av Gjensidige-bygget</b></p> <p>Verftsbrua forbinder TMV-odden med Gryta/Kjøpmannsgata/Havnegata for gående og syklende. Langs Nidelva på vestsiden av Gjensidige-bygget er det et mindre brukt byrom som primært benyttes til varelevering og ansattadkomst til bygget. Her er det restaurant på bakke-nivå og kontorlokaler. Områdene er forbeholdt gående og syklister, og brukes som oppholdsarealer. Det er tillatt med varelevering her.</p>



### Nordsiden av Rosenborgbassenget, Dyre Halses gate

På nordsiden av Rosenborgbassenget er det boliger og enkelte næringslokaler, og en promenade langs bassenget. Nordover fra området går det en gang- og sykkelvei langs Nidelva. Denne er en av to forbindelser for gående og syklende til/fra Nyhavna under FV 706 og jernbanen.

### 3.3 Trafikkforhold

Trafikkforholdene vil bli påvirket av planlagt utbygging på Nyhavna, i Østbyen og ved Trondheim sentralstasjon. Høsten 2022 ble det gjennomført tellinger av gående og syklende som benytter Verftsbrua i rushtid på morgen og ettermiddag. I makstimen var det 728 fotgjengere og 411 syklister. Det forventes at antallet vil øke i forbindelse med planlagt utbygging på Nyhavna og i østbyen forøvrig. På sørsiden av Rosenborgbassenget, TMV-odden, er det offentlig område som er forbeholdt gående og syklende, men som i tillegg tillater varelevering.

### 3.4 Landskapsbilde og nærmiljø

Solsiden og Nedre elvehavn er en del av Trondheim sentrum, og ligger plassert langs Nidelvkorridoren. Området er plassert mellom Midtbyen og østsiden av Trondheim med blant annet transformasjonsområdet på Nyhavna, og derfor er området en viktig ferdselsåre for mange. Nærmiljøet preges av at dette området tidligere var verft. Ny konstruksjon må tilpasses det miljøet som allerede er i dette området.

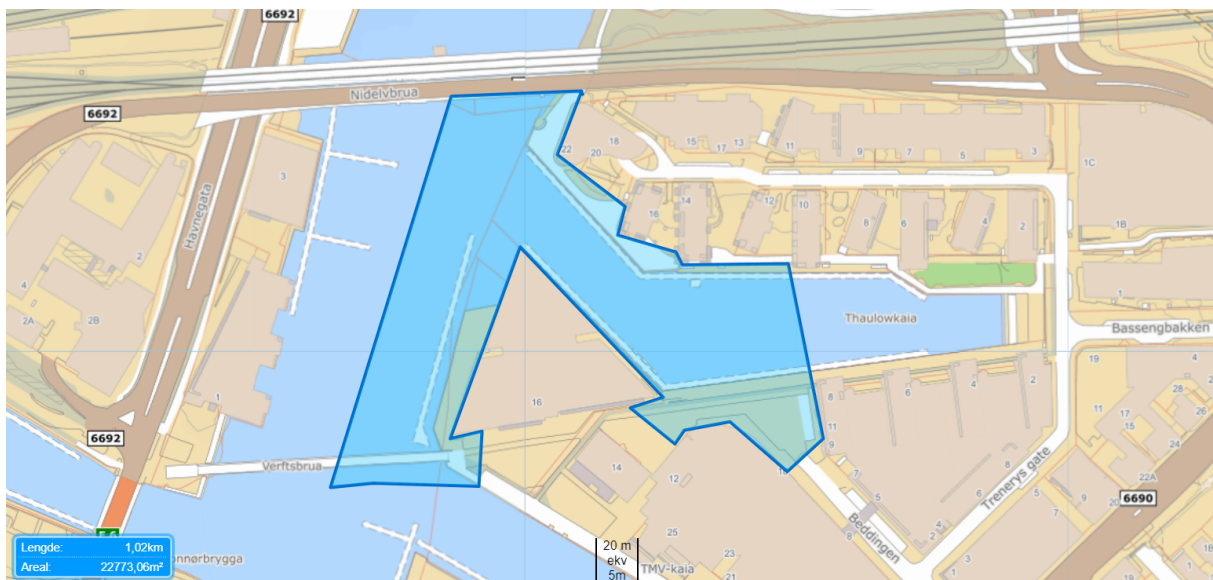
### 3.5 Grunnforhold og forurenset grunn

I forbindelse med reguleringsplan skal det gjennomføres undersøkelser av grunnforhold, både på land og i sjø. Ut fra underlaget i konseptrapport er begge alternativene for plassering av bru gjennomførbare med tanke på grunnforhold, men det må gjøres en nærmere vurdering av områdestabiliteten. Lokal stabilitet ned mot elva må ivaretas både for anleggsfasen og permanent fase. Det må vurderes hvordan erosjonsforholdene i Nidelva eventuelt vil påvirke løsning for fundamentering og hvordan fundamentene vil påvirke erosjonsforholdene.

## 4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

### 4.1 Avgrensning av planområdet og reguleringsformål

Foreløpig forslag til avgrensning av planområdet er vist i figur under. Avgrensning er satt inntil bebyggelsen rundt Rosenborgbassenget, slik at det er tilstrekkelig areal for de to alternativene for plassering som er utarbeidet, inkludert offentlig tilgjengelig uteoppholdsareal rundt bassenget, samt areal for tilpasning av eksisterende byrom. Det tas høyde for at planavgrensning reduseres til ca halvparten når plassering av ny bru er valgt.



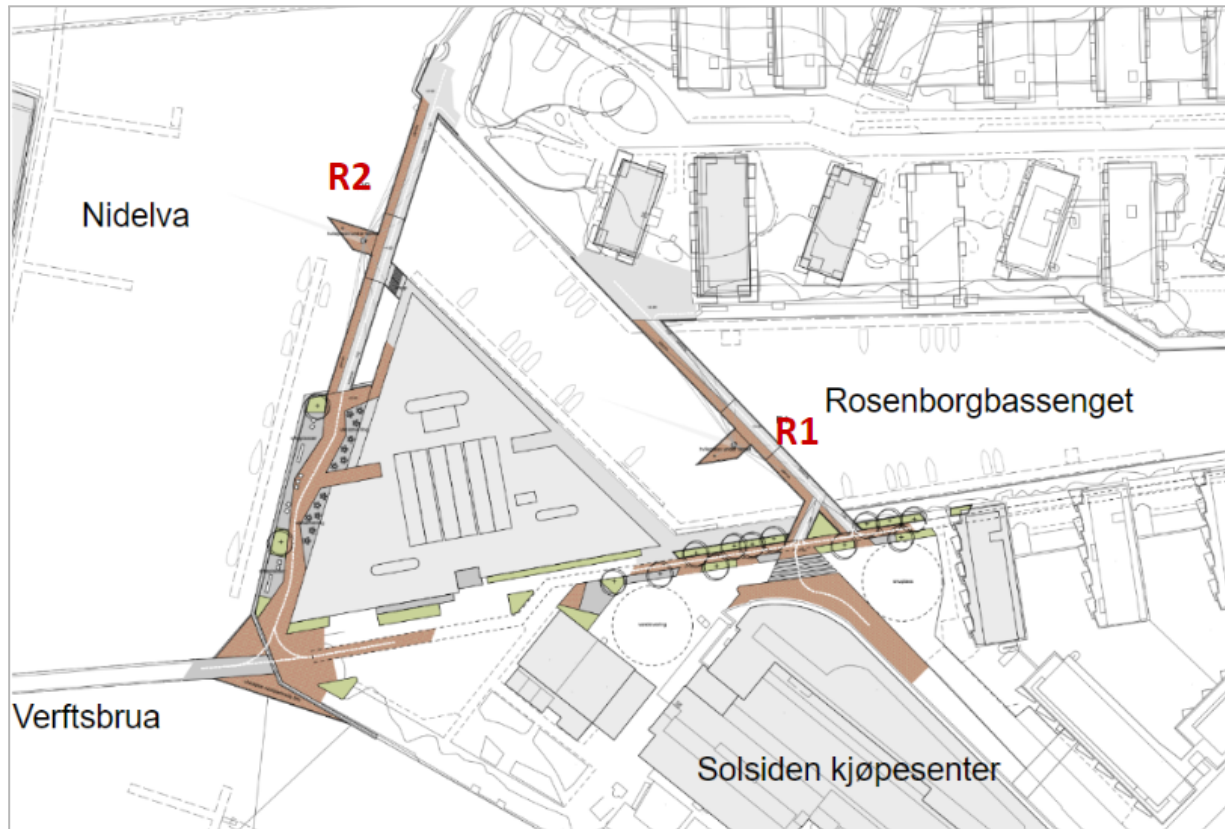
Figur 6: Forslag til planområde ved oppstart av plan. Totalt ca 22 800 m<sup>2</sup>. Planområdet skal reduseres når valg av plassering av ny bru tas, etter at planprogram har vært på høring.

På land foreslås det å kun regulere det som er offentlig gateareal, og ikke noe av tilstøtende bygningsmasse. For å bygge brua må også deler av Rosenborgbassenget reguleres, og avhengig av valg av plassering av bru foreslås det å regulere en del i Nidelva til og med Verftsbrua.

Areal vil i hovedsak bli regulert til samferdselsanlegg (bru) for gående og syklende, med nødvendige tillegg som f.eks. sikringssoner for friskt, areal for anleggsgjennomføring mm.

## 4.2 Beskrivelse av tiltaket

I konseptfasen for prosjektet ble det vurdert to alternativer for plassering av ny bru over Rosenborgbassenget. Avklaring av hvilken plassering det skal jobbes videre med vil være første trinn i planprosessen.

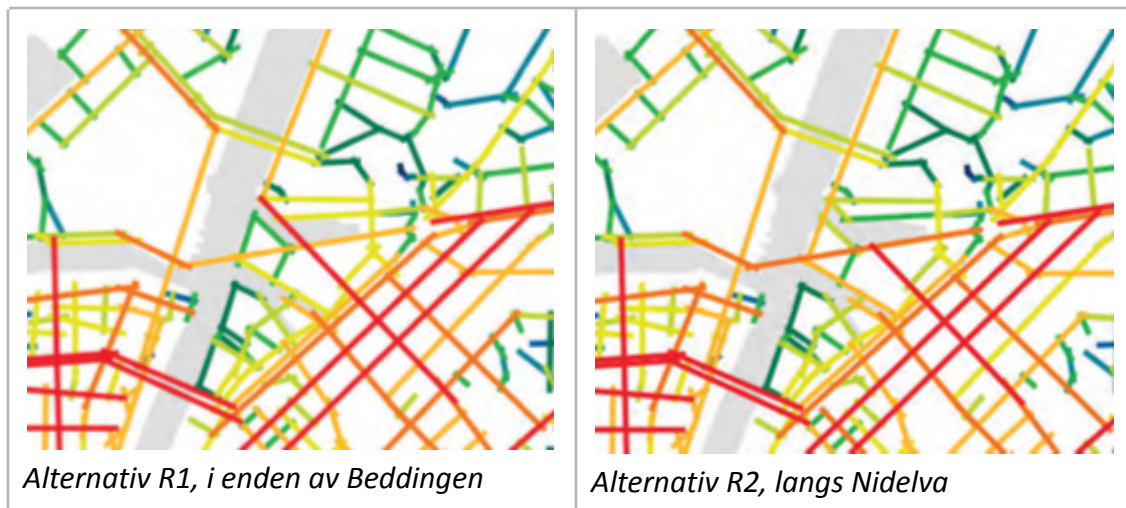


Figur 7: Illustrasjonen viser de to alternativene (R1 og R2) til plassering av gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget.

Alternativ R1 viser bru som går gjennom Rosenborgbassenget, og som gir direkte linje mellom kaikanten i nord og Beddingen i sørøst. Alternativ R2 er bru som går langs inngangen til Rosenborgbassenget, mellom kaikant i nord og vestsiden av Gjensidige-bygget i sør. En nærmere beskrivelse av de to alternativene er forklart i konseptrapport for Rosenborgbassenget på prosjektets hjemmeside: <https://miljopakken.no/nye-gang-og-sykelbruer-i-trondheim-sentrum>.

Sammen med plankonsulent skal det utarbeides et grunnlag for politisk sak som skal avgjøre valg av plassering av brua, etter at planprogram har vært på høring. Når dette er bestemt skal planområdet reduseres og tilpasses valgt plassering av bru.

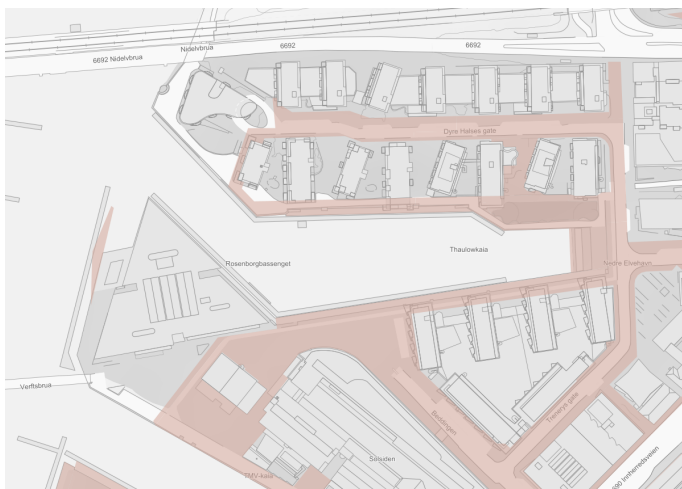
NTNU har utført analyser av de to alternativene til plassering av ny bru (november 2021). I analysene er tall for framtidig boligbygging fra sentrumsstrategien lagt til grunn, dvs tall for 2050. Analysene viser at både alternativ R1 og alternativ R2 vil inngå som meget integrerte lenker i nettverket, men på ulike måter; R2 vil primært styrke elvepromenaden, mens R1 styrker forbindelsen Møllenberg-Nidelva. Utdrag av analysekartene er vist under.



Figur 8: Resultater fra analyser gjennomført av NTNU.

En mer utfyllende beskrivelse av alternativene vil presenteres når planprogram for reguleringsplanen sendes ut til offentlig ettersyn / på høring.

### 4.3 Eiendomsforhold



Trondheim kommune er eier av store deler av offentlig tilgjengelig byrom rundt Rosenborgbassenget. Øvrig offentlig tilgjengelig areal rundt Rosenborgbassenget er privat eid.

Selve havnebassenget, der det er båtplasser, er privat eid av Sameiet Solsiden Marina.

Figur 9: Arealer i kommunalt eie er markert i rosa.



## 5 Virkninger av planforslaget

### 5.1 Nullvekstmålet og folkehelse

Planen skal legge til rette for at gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget skal kunne bygges i henhold til målene som er satt for prosjektet (se kap 1.1 Hensikten med planarbeidet). Dette vil kunne føre til at flere vil velge å gå og sykle, og gi et vesentlig bidrag til målet om nullvekst i personbiltransporten.

### 5.2 Trafikkforhold

Begge de to alternativene som er vurdert i konseptfasen innebærer vesentlige reduksjoner i reiselengde. Dagens promenade som går fra gang- og sykkelveien som går sørover langs Nidelva under jernbanen og fylkesvegen, rundt Rosenborgbassenget, til Verftsbrua er ca. 625 meter . Alternativ R1 reduserer avstanden med ca 325 meter, til 300 meter, mens alternativ R2 ca 160 meter, som gir en reduksjon på ca 465 meter.

Reisevaneundersøkelser viser at reiselengde er det som mest påvirker hvorvidt folk velger å gå eller ikke. Å redusere reiselengden til sentrum og andre viktige reisemål er et av de viktigste tiltakene for å få flere til å gå, både som et folkehelseiltak og for å nå målet om nullvekst i privatbiltrafikken.

### 5.3 Interesse motsetninger

Brua skal både tilfredsstillende krav til universell utforming og gi best mulig seilingshøyde for fritidsbåtene som har plass i havnebassenget. En del av planprosessen blir å finne et godt kompromiss mellom stigning på bru (for å ivareta universell utforming) og best mulig seilingshøyde for adkomst til båtplassene i marinaen. Tiltaket vil medføre erverv av private eiendommer i sjø, nærmere bestemt båtplasser i marinaen. Hvor mye areal som må erverves avhenger av hvilket alternativ som blir valgt for plassering av brua, samt utforming av brua.

Det legges opp til gode medvirkningsprosesser for de som blir berørt av tiltaket (allerede igangsatt), både for å ivareta interessene og informasjonsbehov til de som blir berørt, og for å sikre en god gjennomføring av planen.

Øvrige interesse motsetninger som søkes løst i løpet av planprosessen:

- Tilrettelegging for hhv. syklister og fotgjengere
- Beboere i nærområdet - forbedret adkomst opp mot økt gang- og sykkeltrafikk ved boligene

- HMS for varelevering og myke trafikanter.

## 5.4 Forskrift om konsekvensutredning og forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalyse

Planforslaget utløser ikke i seg selv krav om planprogram med konsekvensutredning. Det planlegges likevel å utarbeide planprogram for planen for å belyse de to alternativene for plassering av ny bru. Forslag til tema i risiko og sårbarhetsanalyse avventes derfor til utarbeidelsen av planprogrammet. Dette vil gjøres i samarbeid med plankonsulent, når denne er engasjert til prosjektet.

# 6 Samarbeid og medvirkning

## 6.1 Varsling av offentlige organer og andre interessenter

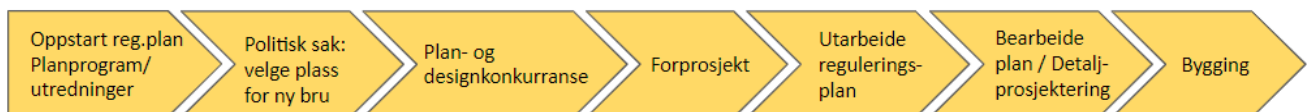
Offentlige myndigheter, interessenter og berørte parter vil bli varslet om oppstart av planarbeid, i henhold til pbl. 12-8, etter at oppstartsmøte er avholdt med planmyndigheten.

Dialog med Sameiet Solsiden Marina er opprettet.

## 6.2 Planprosess

Det tas sikte på å varsle oppstart av planarbeidet og sende planprogram på høring i løpet av vinteren 2023. Når utredninger er utført og sammenstilt, og merknader til planprogrammet er vurdert og behandlet vil det legges fram sak til politisk behandling for endelig valg av plassering av ny bru. Når plassering er valgt, vil det gjennomføres en plan- og designkonkurranse for brua. Forprosjekt gjennomføres basert på vinnerutkastet, og deretter vil komplett planforslag utarbeides. Det tas sikte på å levere komplett planforslag til behandling i løpet av 2024.

Proessen med reguleringsplan og plan- og designkonkurranse kan beskrives ved illustrasjonen under:



Figur 10: Tentativ prosess for prosjektet. Hovedfaser i prosjektet (gult), faser der plankonsulenten deltar (blå), og faser der vinnerteam fra plan- og designkonkurransen deltar (grønn).

Hensikten med å ha en prosess som skissert er i hovedsak følgende:

- Legge til rette for medvirkning med offentlige myndigheter og berørte parter tidlig, innenfor rammene av en planprosess i hht. plan- og bygningsloven.
- Skaffe et godt beslutningsgrunnlag for plassering av ny bru gjennom utredninger og helhetsvurderinger i planarbeidet.
- Sikre kvalitet i form og løsningsvalg gjennom en plan- og designkonkurranse (design, konstruksjon mm).
- Redusere behovet for endringer i reguleringsplanen etter ferdig prosjektert bru.

Det pågår arbeid med å tilknytte plankonsulent til prosjektet. Tentativ tidsplan vil fylles ut med tidspunkt for de ulike delaktiviteter når plankonsulent er på plass. Foreløpig oppsett for fremdrift og planprosess vises i tabell 4.

**Tabell 4: Tentativ tidsplan for planprosessen**

Når	Hva
Vinteren 2023	Oppstartsmøte
Vinteren 2023	Varsel om oppstart
Vinter/vår 2023	Medvirkningsmøter med berørte myndigheter, berørte grunneiere og alle øvrige interesserte
Vår 2023	Politisk sak for valg av plassering
Sommer 2023	Plan- og designkonkurranse
Høst/vinter 2023	Forprosjekt
XX	Leveranse 1. planutkast
XX	Leveranse komplett plan
XX	Høring av planforslag
XX	Sluttbehandling