

Oppdragsgiver: Malvik kommune
Oppdragsnavn: Miljøpakkeprosjekt Malvik kommune
Oppdragsnummer: 641653-02
Utarbeidet av: Julie Nordhagen
Oppdragsleder: Janne Iversen
Dato: 21.01.2025
Tilgjengelighet: Åpent

Oppsummering av innkomne merknader til oppstart

1. Varsel om oppstart i Malvik kommune

- 1.1. Statsforvalteren, 27.11.24
- 1.2. Trøndelag fylkeskommune, 6.12.23
- 1.3. Trondheim kommune, 3.12.24
- 1.4. NVE, 5.12.23
- 1.5. Statens vegvesen, 8.11.23

2. Varsel om oppstart i Trondheim kommune

- 2.1. Statsforvalteren, 19.6.24
- 2.2. Trøndelag fylkeskommune, 24.6.24
- 2.3. AtB, 2.7.24
- 2.4. Statens vegvesen, 6.6.24
- 2.5. Von Rosenberg, 18.6.24
- 2.6. Johnsen, 4.6.24

Versjonslogg:

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
02	21.1.25	Oppdatert med merknader fra SVV	JN	-
01	29.11.24	Nytt dokument	JN	IBS

1. Varsel om oppstart i Malvik kommune

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid i Malvik kommune ble annonsert på Malvik kommunes nettsider og per brev og epost til berørte parter og myndigheter 3.11.23, og i Bladet. Det ble også. Frist for innspill var 6.12.23.

Det kom inn totalt 4 skriftlige merknader til varslingen, disse er svart ut i planmaterialet og i oppsummeringsdokumentet.

1.1. Statsforvalteren, 27.11.24

Landbruk

- Det bør tilstrebes å berøre så lite jordbruksareal som mulig. Prioriteringer som går på bekostning av jordbruksareal må begrunnes.
- Driftsvurderinger: Planen bør vurdere hvordan jordbruksareal påvirkes, inkludert økt ferdsel, drenering og arronderingsendringer.
- Statsforvalteren oppfatter at planarbeidet tar hensynet til jordbruksinteressene på alvor. Det må likevel søkes løsninger som minimerer inngrep på jordressurser i tråd med nasjonal jordvernstrategi. I det videre planarbeidet må omfang og kvalitet på dyrka mark som eventuelt foreslås omdisponert fremgå, både permanent og ev. midlertidig. Driftsmessige konsekvenser må også fremgå.
- Dersom dyrket mark må omdisponeres, bør en matjordplan utarbeides parallelt med reguleringsarbeidet for å ivareta jordressursen på best mulig måte.
- For rigg- og anleggsområder bør det finnes løsninger som ikke berører dyrka mark. Eventuelle inngrep må tilbakeføres til samme kvalitet som før tiltaket. Kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon.

Klima og miljø

- SPR-BATP og Nullvekstmål: Planen bør styrke gang- og sykkelforbindelser og vurdere sykkelparkering ved bussholdeplasser. Det er viktig at gode gang- og sykkelforbindelser ivaretas og styrkes. Vi er derfor positive til at det settes i gang et planarbeid som kan bidra til at flere vil gå og sykle, eller benytte kollektivtransport. Vi støtter kommunens oppfordring i tilbakemeldingsbrevet etter oppstartsmøte om at det bør vurderes behov for sykkelparkering ved leskur for buss. Det må gjøres en vurdering av hvordan planen bidrar til å nå nullvekstmålet.

- Sør for planområdet ligger to friluftsområder, «Være» og «Strindamarka mellomsonen», begge er registrert som svært viktig friluftsområde. Tilrettelegging med fortau vil etter hva vi kan se bedre tilgjengeligheten til disse områdene, men virkninger for friluftsliv må belyses gjennom planprosessen. Vi støtter Malvik kommunes tilbakemelding om at trygge løsninger for kryssing av veg til disse friluftsområdene, må sikres i planen.
- Området i og utenfor planområdet fungerer som et beiteområde for rådyr. Vi minner om at alle tiltak som berører natur- og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Det er registrert flere fremmedarter nær planområdet. Det må sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer.

Støy og Luftforurensning

- Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse under bygge- og anleggsperioden. Reguleringsplanen bør følge nasjonale grenseverdier og inkludere avbøtende tiltak.

Klima

- Klimatilpasning: Planen bør følge statlige retningslinjer for klima- og energiplanlegging, inkludert utredning av overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.
- Klimagassregnskap: Et klimagassregnskap bør utarbeides som en del av planprosessen, og plandokumentene bør beskrive tiltak for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp, samt valg av energiløsninger og byggematerialer.
- Planbeskrivelsen bør inkludere en drøfting av hvordan utbyggingen bidrar til å nå bærekraftsmålene.
- Det bør spesifiseres hvilke miljøkrav og -kriterier som vil gjelde for planen, ved anskaffelser og utbygging.

Barn og Unge, Helse og Omsorg

- Selv om etablering av fortau er positivt, er det en svakere løsning for trafiksikkerhet sammenlignet med gang- og sykkelvei med adskilte felt. Fortau kan føre til flere ulykker mellom syklistene og fotgjengere, og flere syklistene kan ende opp i veibanen.
- Utformingen av fortau må sikre universell utforming.

Samfunnssikkerhet

- Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, med henvisning til DSBs veileder for samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). En sjekklister uten beskrivelser og analyser er ikke tilstrekkelig.

- ROS-analysen skal vurdere både dagens risiko og hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Klimaprofiler for fylker og veiledere fra NVE bør brukes i analysen.
- Statsforvalteren kan vurdere innsigelse hvis ROS-analysen ikke har tilstrekkelig kvalitet og ikke er fulgt opp i planforslaget med avbøtende tiltak.
- Områder under marin grense må vurderes for mulig forekomst av skredfarlig kvikkleire, selv utenfor kartlagte kvikkleiresoner.
- ROS-analysen må inkluderes i saken og synliggjøres i reguleringsplanforslaget. Identifisert risiko må adresseres med tiltak som sikres gjennom arealformål,
- Kommunen har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Kommentar:

- *Landbruk:* Det er søkt å minimere inngrep i landbruksjorda så langt det er mulig. Det er utarbeidet en matjordplan til planforslaget som skal godkjennes i både Trondheim og Malvik kommune. Usikkerhet rundt anleggsgjennomføring gjør det utfordrende å stramme inn midlertidige inngrep ytterligere i planfase, men det er lagt inn bestemmelse for å vurdere om inngrep kan minimeres videre i byggefase under §5.1.
- *Klima - og miljø:* Det er foreslått lagt inn sykkelparkering i tilknytning til del av planforslaget som ligger i Trondheim kommune (§3.2-1). Etablering av sykkelparkering ved kollektivholdeplass vil medføre nedbygging av mer dyrka jord, og er ikke ønskelig jf. tilbakemelding landbruk. Planen er vurdert etter nullvekstmålet under Virkninger av planarbeidet. Det er videre sikret tilrettelagt kryssing over fylkesvegen til Strindamarka, samt turvegkobling til Saksvikkorset i planforslaget, og virkning for friluftsliv er omtalt i planbeskrivelsen. Beiteområde for rådyr er vurdert i planbeskrivelsen og etter naturmangfoldsloven §§8-12, og undersøkelse av fremmede arter er sikret i bestemmelsene til planene.
- *Støy og luftforurensning:* Dagens ÅDT er lav i området. Det er ikke utarbeidet egen utredning av støy til planforslaget ettersom hovedvekten av tiltaket anlegges bort fra eksisterende bebyggelse, med små justeringer av veglinje inn mot en eiendom. Planforslaget medfører en mindre justering av veglinje (>2 meter). Tilliggende bolig innen gnr/bnr 2/73 vil både få deler av veglinje under 2 meter nærmere bebyggelse, og andre deler av veglinjen vil trekkes vekk fra eiendommen. ÅDT forbi eiendommene er lav og endres ikke som følge av planen.
- *Klima:* Det er utarbeidet VAO-plan til planforslaget som redegjør for overvannshåndtering. Det er ikke utarbeidet klimagassregnskap, med henblikk på tiltakets positive virkning for miljøvennlig transport, samt behov for økt detaljeringsgrad for kontroll på materialbruk og masser. Det er redegjort for tiltakets

positive effekt for å øke gåing og sykling i området og trafiksikkerhet. Prosjektet vil bli gjennomført som offentlig anskaffelse, der klima- og miljøvennlige løsninger skal vektas med minst 30% ved kontrahering av entreprenør.

- *Barn og unge, helse og omsorg:* Tiltaket i seg selv utgjør en vesentlig oppgradering av tilbudet for gående og syklende i området med bedre sikt og et mer forutsigbart trafikkbilde for alle trafikanter, og separering av gående og syklende ligger ikke til grunn i verken Væresvegen eller i videre tilbud langs Saksvikkorsen. Det er heller ikke forventet at mengden fotgjengere og syklister på strekningen vil bli av en størrelse som gjør at det vil være behov for adskilte felt. I prosjektet har det også vært gjort en avveining i forhold til omfang beslag av dyrka jord, som er forsøkt minimert. Universell utforming er sikret.
- *Samfunnssikkerhet:* Det er utarbeidet en ROS-analyse til planforslaget, se vedlegg 3 og omtale i planbeskrivelse. Klimaendringer er omtalt. Det er også gjennomført grunnundersøkelser i området og redegjort for områdestabilitet, se vedlegg 4 og 5.

1.2. Trøndelag fylkeskommune, 6.12.23

Forhold til overordnede planer og retningslinjer

- Planinitiativet er i tråd med arealformål i KPA og områderegeringsplan. Mulig justering av veglinje og ny kryssløsning avviker fra gjeldende reguleringsplan.
- Planen inngår som del av Miljøpakkens arbeid med sammenhengende infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende i Malvik kommune.

Kulturminner - eldre tid

- Planområdet dekker store deler av freda gravrøys ID 64200. Det er grunn til at kartfestingen er noe feil, og skulle ligget lenger mot nordvest. Røysen og sikringssonen vil fremdeles bli liggende innen planavgrensningen.
- Det må foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner. TFK kan ikke gi en uttalelse før de arkeologiske forholdene er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold (henholdsvis april-oktober).
- Planen kan ikke vedtas før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og endelig uttalelse foreligger.

Fylkesveg, trafikksikkerhet, samferdsel

- Ser ikke ut som krysset mot fv. 6672 omfattes av planforslaget. TFK mener planavgrensningen bør utvides slik at det unormerte krysset mot fv. 6672 inngår.
- Krysset har i dag en øy der det er montert trafostasjon i krysset. Dette er uheldig av flere grunner. Krysset bør planlegges til en mer normert utførelse der fortauet kobles sammen med fortauet langs Fylkesvegen. Viser til SVVs håndbokserie N100 og V121 for utforming.
- TFK er usikker på om dagens unormerte kryss benyttes som avstigning fra buss. Dersom det er behov for holdeplass her bør denne planlegges som normert 2-sidig enveis, jf. N100, alternativt kantstopp. Viser også til V123 Kollektivveiledning.
- TFK vil vurdere innsigelse dersom planforslaget ikke kommenterer og/eller tar hensyn til de bemerkede forholdene.

Kommentar:

- Planavgrensningen er utvidet jf. varsling i Trondheim kommune.
- *Kulturminner - eldre tid:* Planforslaget vil ikke komme i berøring med nevnte gravrøys i oppdatering planavgrensning til offentlig ettersyn. Det er pågående prosess med å få oppstart til §9-undersøkelser våren 2025, det er derfor lagt til grunn at undersøkelser og evt innarbeiding av resultater fra disse må skje til sluttbehandling av planen. Gjennomføring av arkeologiske registreringer før bygge- og anleggsarbeidene igangsettes er inntil videre sikres i bestemmelsene §5.1, men forutsettes gjennomført før planen kan sluttbehandles og evt funn/tiltak omtales og sikres i planmaterialet til sluttbehandling.
- *Fylkesveg, trafikksikkerhet, samferdsel:* Utbedring av krysset mot fylkesvegen inngår i ny planavgrensning og ligger i sin helhet innen planavgrensningen for forslaget innen Trondheim kommune. Krysset er utformet i tråd med N100 og Trondheim kommunes vegnormaler, se omtale i planbeskrivelsen. Viser til dialogmøte med TRFK og AtB 16.9.24, der det ble avklart at AtB per tid ikke har behov eller planer for snuplass ved krysset mot fylkesvegen. Planforslaget er ikke til hinder for at dette kan etableres på et senere tidspunkt.

1.3. Trondheim kommune, 3.12.24

Kobling til eksisterende fortau og ombygging av krysset ligger i Trondheim kommune. Utredning av disse tiltakene må skje med egen reguleringsprosess i Trondheim kommune.

Krysset Saksvikkorsen X Fylkesveg 6672 (Markabygdvegen/Væresvegen) er uregulert og vist som LNF-område i gjeldende KPA. Tiltaket er vurdert å være i strid med gjeldende KPA. For å sikre nødvendige rettigheter må det utarbeides en reguleringsplan. Denne vil også gi rettigheter til erverv av privat eid areal i kryssområder.

Det anbefales at reguleringsprosessen i begge kommunene samkjøres mest mulig og at det sendes inn planinitiativ også i Trondheim kommune, slik at god fremdrift og koordinering mellom kommunene sikres.

TK anbefaler at det utarbeides et samlet planforslag for hele strekningen/tiltaket, med plankart i to deler for behandling og vedtak i hver sin kommune. Det meste av planmaterialet som planbeskrivelse og bestemmelser vil antakelig kunne brukes for begge planene. Konkret avklaring av den videre reguleringsprosessen vil være tema for et oppstartsmøte.

Kommentar:

Det ble sendt inn anmodning om oppstart og avholdt oppstartsmøte med Trondheim kommune vår 2024. Prosessen har gått parallelt i begge kommuner med felles gjennomgang av plankart og bestemmelser. Til behandling er det utarbeidet to plankart og to sett bestemmelser. Planbeskrivelser omtaler tiltaket som helhet med presisering av hvilke deler som gjelder de ulike kommunene.

1.4. NVE, 5.12.23

Generelt innspill om NVEs innsigelseskompetanse og saksområder, derunder flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. Anbefaler bruke av NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan. NVE skal ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn dersom planen berører NVEs saksområder

Kommentar:

Grunnforhold, områdeskred og hensyn til flom og overvann er undersøkt i planarbeidet og NVE mottar planen ved offentlig ettersyn.

1.5. Statens vegvesen, 8.11.23

Statens vegvesen forutsetter at Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune deltar i planarbeidet. De positive til initiativet og forventer at fortauet tilrettelegges for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming.

Kommentar: Merknaden tas til etterretning og det har vært dialog med nevnte parter.

2. Varsel om oppstart i Trondheim kommune

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid i Trondheim kommune ble annonsert 31.5.24 på Asplan Viaks nettsider og per brev og epost til berørte parter og myndigheter, og 4.6.24 i Adresseavisen. Frist for innspill var 28.juni 2024.

Det kom inn totalt 5 skriftlige merknader til varslingen, disse er svart ut i planmaterialet og i dette oppsummeringsdokumentet. Flere av merknadene viser til tidligere innspill gitt ved varsling i Malvik kommune.

2.1. Statsforvalteren, 19.6.24

Viser til tidligere uttalelse ved varsling i Malvik kommune fra 27.11.23 angående klima- og miljø, landbruk, barn og unge og helse og omsorg.

Landbruk

- Det bør tilstrebes å berøre så lite jordbruksareal som mulig. Prioriteringer som går på bekostning av jordbruksareal må begrunnes.
- Driftsvurderinger: Planen bør vurdere hvordan jordbruksareal påvirkes, inkludert økt ferdsel, drenering og arronderingsendringer.
- Statsforvalteren oppfatter at planarbeidet tar hensynet til jordbruksinteressene på alvor. Det må likevel søkes løsninger som minimerer inngrep på jordressurser i tråd med nasjonal jordvernstrategi. I det videre planarbeidet må omfang og kvalitet på dyrka mark som eventuelt foreslås omdisponert fremgå, både permanent og ev. midlertidig.
- Dersom dyrket mark må omdisponeres, bør en matjordplan utarbeides parallelt med reguleringsarbeidet for å ivareta jordressursen.
- For rigg- og anleggsområder bør det finnes løsninger som ikke berører dyrka mark. Eventuelle inngrep må tilbakeføres til samme kvalitet som før tiltaket. Kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon.

Klima og miljø

- SPR-BATP og Nullvekstmål: Planen bør styrke gang- og sykkelforbindelser og vurdere sykkelparkering ved bussholdeplasser. Det er viktig at gode gang- og sykkelforbindelser ivaretas og styrkes. Vi er derfor positive til at det settes i gang et planarbeid som kan bidra til at flere vil gå og sykle, eller benytte kollektivtransport. Vi støtter kommunens oppfordring i tilbakemeldingsbrevet etter oppstartsmøte om at det bør vurderes behov for sykkelparkering ved leskur for buss. Det må gjøres en vurdering av hvordan planen bidrar til å nå nullvekstmålet.
- Sør for planområdet ligger to friluftsområder, «Være» og «Strindamarka mellomsonen», begge er registrert som svært viktig friluftsområde. Tilrettelegging med fortau vil etter hva vi kan se bedre tilgjengeligheten til disse områdene, men virkninger for friluftsliv må belyses gjennom planprosessen. Vi støtter Malvik kommunes tilbakemelding om at trygge løsninger for kryssing av veg til disse friluftsområdene, må sikres i planen.
- Området i og utenfor planområdet fungerer som et beiteområde for rådyr. Vi minner om at alle tiltak som berører natur- og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Det er registrert flere fremmedarter nær planområdet. Det må sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer.

Støy og Luftforurensning

- Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse under bygge- og anleggsperioden. Reguleringsplanen bør følge nasjonale grenseverdier og inkludere avbøtende tiltak.

Klima

- Klimatilpasning: Planen bør følge statlige retningslinjer for klima- og energiplanlegging, inkludert utredning av overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.
- Klimagassregnskap: Et klimagassregnskap bør utarbeides som en del av planprosessen, og plandokumentene bør beskrive tiltak for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp, samt valg av energiløsninger og byggematerialer.
- Planbeskrivelsen bør inkludere en drøfting av hvordan utbyggingen bidrar til å nå bærekraftsmålene.
- Det bør spesifiseres hvilke miljøkrav og -kriterier som vil gjelde for planen, ved anskaffelser og utbygging.

Barn og Unge, Helse og Omsorg

- Selv om etablering av fortau er positivt, er det en svakere løsning for trafiksikkerhet sammenlignet med gang- og sykkelvei med adskilte felt. Fortau kan

føre til flere ulykker mellom syklister og fotgjengere, og flere syklister kan ende opp i veibanen.

- Utformingen av fortau må sikre universell utforming.

Samfunnssikkerhet

- Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, med henvisning til DSBs veileder for samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). En sjekklister uten beskrivelser og analyser er ikke tilstrekkelig.
- ROS-analysen skal vurdere både dagens risiko og hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Klimaprofiler for fylker og veiledere fra NVE bør brukes i analysen.
- Statsforvalteren kan vurdere innsigelse hvis ROS-analysen ikke har tilstrekkelig kvalitet og ikke er fulgt opp i planforslaget med avbøtende tiltak.
- Områder under marin grense må vurderes for mulig forekomst av skredfarlig kvikkleire, selv utenfor kartlagte kvikkleiresoner.
- ROS-analysen må inkluderes i saken og synliggjøres i reguleringsplanforslaget. Identifisert risiko må adresseres med tiltak som sikres gjennom arealformål,
- Kommunen har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Kommentar:

Merknaden er tilsvarende Statsforvalterens innspill gitt til oppstartsvarsel i Malvik kommune. Se tilsvaret over.

2.2. Trøndelag fylkeskommune, 24.6.24

Forhold til overordnet Plan

- Planforslaget er delvis i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel 2012-2024, som avsetter området til LNFR (Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift) basert på gårdens ressursgrunnlag. Væresvegen er vist som en eksisterende veglinje i planen.
- Tiltaket fremmer Byvekstavtalen og gjør det enklere å velge gange, sykkel eller kollektivtransport for daglige reiser.

Fylkesveg og trafiksikkerhet

- Det nåværende krysset ved fylkesveg 6672 har en uheldig utforming med en trafostasjon på en øy. Krysset bør planlegges for å oppnå en mer standardisert utførelse i tråd med Statens vegvesens håndbøker N100 og V121. Fortauet bør kobles sammen med fortauet langs fylkesvegen.

- Det er usikkert om krysset brukes som avstigning fra buss. En evt. bussholdeplass her må planlegges som en normert tosidig enveis eller som kantstopp i tråd med veiledningene N100 og V123.
- AtB er bedt om å vurdere saken og vil gi egne uttalelser.
- Planforslaget må omtale de nevnte forholdene, hvis ikke kan det føre til innsigelse fra fylkeskommunen.

Kulturminner

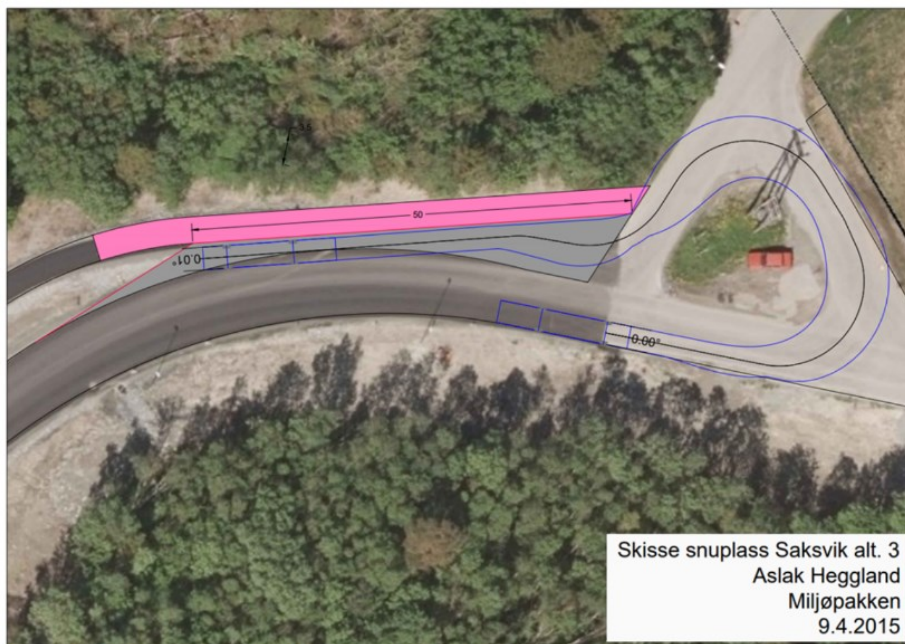
- I Malvik kommune er det behov for arkeologiske registreringer i deler av planområdet. I Trondheim kommune er risikoen for konflikt med automatisk fredete kulturminner lav, og derfor er det ingen særskilte merknader til planforslaget der.
- Det foreslås at reguleringsplanen tar inn følgende bestemmelse: *Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre selve arbeidet.*
- Denne uttalelsen gjelder ikke samiske kulturminner, som vil bli dekket av en egen uttalelse fra Sametinget.

Kommentar: Merknaden er tilsvarende innspillet gitt til oppstartsvarsel i Malvik kommune. Bestemmelse jf. kulturminneloven §8 er lagt inn i bestemmelsene. Se for øvrig tilsvaret over. Det er ikke mottatt egen uttalelse fra Sametinget til varsel om oppstart.

2.3. AtB, 2.7.24

- Rutetilbud: AtB betjener holdeplassen Saksvikkorsen innenfor varslet planområde med linje 79 Sluppen/Strindheim - Være - Vikhammeråsen.
- Med dagens rutetilbud snur AtB buss vest for planområdet på Værestrøa. Dersom det blir endringer i rutestrukturen i fremtiden, så vil en snumulighet ved krysset Væresvegen/Markabygdvegen/Saksvikkorsen være viktig. Ønsker derfor at krysset Væresvegen/Markabygdvegen/Saksvikkorsen utformes slik at det vil være mulig å snu buss her. Det er viktig for AtB å beholde fleksibilitet for AtB. For å kunne snu buss i krysset Væresvegen/Markabygdvegen vil det være nødvendig med noen mindre utbedringer for å sikre at bussen får til svingebevegelsen hele veien rundt. Vi ber om at det avsettes nødvendig areal til holdeplass ved krysset Væresvegen/Markabygdvegen/Saksvikkorsen slik at en linje som eventuelt på sikt vil snu her gis juridisk rett til å stoppe i tilknytning til krysset for å ta på/slippe av

passasjerer. Det har tidligere vært dialog om hvordan en slik løsning kan utformes, et eksempel vist under:



Figur 1 Et tidligere forslag til løsning for holdeplass ved kryss/snuplass

- AtB stiller gjerne i videre dialog om de ulike forholdene. Vi vil presisere at AtB ikke eier kollektiv infrastruktur og kun er veiledende, slik at det videre planarbeidet må gjøre avklaringer med Trøndelag fylkeskommune som vegeier av Væresvegen/Markabygdvegen for tiltak som berører denne vegen.

Kommentar: Det er avholdt eget møte med TRFK og AtB 16.9.24, der det ble avklart at AtB per tid ikke har behov eller planer for snuplass ved krysset mot fylkesvegen. Planforslaget er ikke til hinder for at dette kan etableres på et senere tidspunkt. Se utdypende om dette i planbeskrivelsen, *Medvirkning*.

2.4. Statens vegvesen, 6.6.24

Har ingen ytterligere merknader utover det som framkommer i uttalelse ved oppstart i Malvik kommune.

Kommentar: Merknaden tas til orientering.

2.5. Von Rosenberg, 18.6.24

Ønsker rundkjøring på Saksvikkorset, jf. tidligere dialog mellom Malvik kommune og Trondheim kommune fra januar 2018 om mulighet for snuplass/rundkjøring. Syns det er uklart hvorfor man heller vil fastholde bussholdeplassen i boligområde på Væretrøa. Støtter uttalelse fra Trondheim kommune ved tilbakemelding om oppstart om at det bør undersøkes om det er behov for snuplass for buss.

Væretrøa har gått gjennom en enorm utbygging det siste årene, med økt andel eldre, som har behov for god framkomst med offentlig transport. Det er et stort forbedringspotensial for offentlig transport på Væretrøa. Med flere bussholdeplasser langs Væresveien, samt rundkjøring på Saksvikkorset, vil flere som bor i området har en mye enklere tilgang til å nå offentlig transport. Også de som bor innerst i boligfeltet på Væretrøa har ikke lengre å gå enn ca. 450-500 meter til nærmeste bussholdeplass.

Dagens busstrasé inn i boligfeltet til Væretrøa er delvis i meget dårlig tilstand, fartsgrensen med 30km/t blir nesten aldri overholdt og de aller fleste busser (rute 44) kjører tomme inn og ut av boligfeltet. Bussrute 79 derimot blir flittig brukt og her kunne det tenkes å avvikle rute 44 inn i boligfeltet og bruke framtidens snuplass på Saksvikkorset, samt å øke frekvensen med rute 79 betraktelig, slik at flere og flere har muligheten å bruke offentlig transport. Det er per dags dato en god del klaging rundt tilbudet på rute 44 og den blir derfor lite brukt.

Undertegnede har bodd i Væretrøa i over 20 år. Vi registrerer store endringer i infrastruktur og behov. Vi er flere beboere og betydelig økning av personbil bruken. Vi er av den oppfatning at i lys av endring av reisemønster må man absolutt ta det med i den totale vurderingen.

Det dreier seg om framtidens målsetning som er fokusert på klima og miljø.

Kommentar: Viser til møte med TRFK og AtB 16.9, se omtale om *Medvirkning* i planbeskrivelsen. AtB har per tid ikke behov eller planer om snuplass eller rundkjøring ved krysset mot fylkesvegen. Det er heller ikke planlagt holdeplass i dette området. Eventuelle utbedringer for tilstanden på busstrasé i Væretrøa er ikke en del av planarbeidet.

2.6. Johnsen, 4.6.24

Veien Saksvikkorsen går gjennom øvre Hundhamaren fra Stibakken i øst til Væresvegen i vest og passerer skole, SFO, idrettsplass og barnehage, i tillegg til flere stikkveier fra høyre. Saksvikkorsen er i likhet med resten av veinettet på øvre Hundhamaren regulert med soneskilt fartsgrense 30, men som nabo til veien kan jeg konstatere at fartsnivået er langt unna dette, det kjøres friskt på strekningen, for å uttrykke det forsiktig.

Etter å ha kommunisert min bekymring til Malvik kommune over lengre tid, ble det gjennomført trafikkteiling og fartsmåling for 1 år tilbake. Trafikkteilingen viste ca 1000 ÅDT, noe som ifølge kommunen er et svært høyt tall for en sånn type vei.

Når det nå foreligger planer om å rette ut veien, samt forlenge siste del av gang- og sykkelvei fram til Væresvegen, mener jeg dette vil gi en standardøkning som inviterer til ytterligere trafikk- og fartsøkning. Det logiske da skulle man tro er etablering av fartshindringer i veien, men Malvik kommune gjentar i sine svar at dette ikke er prioritert over mer akutte behov i kommunen.

Saksvikkorsen med sin gode standard, benyttes av veldig mange som gjennomfartsåre fremfor gamle E6 (som har fartsdemping..) og har som den fremstår i dag i praksis fri fart.

Med den planlagte utbedringen av vei, gang- og sykkelvei er det rimelig å anta at både trafikkmengde og fartsnivå vil øke med mindre det gjennomføres noen tiltak, så jeg henstiller til at det også planlegges for fartsdemping når strekningen først skal oppgraderes.

Kommentar: Eventuelle tiltak for fartsreduksjon er ikke en del av reguleringsplanen, men bør vurderes i videre faser om man ser at dette forblir en utfordring på strekningen. Det tilføres fortau og tilrettelagte kryssinger, som vil utbedre trafiksikkerheten vesentlig og sikre god sammenkobling av gang- og sykkeltilbud for beboerne. Vegstandard på strekningen tilsier boliggate med buss, som krever en utforming som muliggjør møtebredde. Dette og utbedring av siktforhold medfører som blir nevnt en påkrevd standardheving ift dagens veg som vil gjøre vegen mer oversiktlig. Skiltet hastighet vil imidlertid ikke endres, og det gjøres ikke øvrige tiltak som tilsier at trafikkmengden vil øke.