

## Detaljregulering av Fv. 950 Reppekrysset - Være, sluttbehandling Innspill til høring og offentlig ettersyn

Planforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 5.1.2021 til 20.2.2021.  
Det kom inn ni merknader.

### Statens vegvesen, 20.1.2021

I Reppekrysset har linjeføringen noen utfordringer med tanke på lesbarhet. Om mulig burde det blitt lagt mer arbeid i å få det litt enklere, bl.a. forsøke å i større grad også ivareta den gamle direkteføringen øst-vest. Hensyn til universell utforming gjør nok dette utfordrende, men det bes likevel om at man ser nærmere på dette.

Det stilles videre spørsmål om det er mulig å plassere lysmaster i trafikkdelers dersom man bruker ettergivende/påkjøringsvennlige master. Dette vil gi god belysning både for kjøreveg og gang-/sykkelveg. På grunn av sikkerhet for syklende på gang-/sykkelveg må mastene plasseres 1,5 meter fra denne.

I kryssområdet ved Væresvegen skal gående og syklende krysse Væresvegen i plan. På grunn av svingradius for kjørende fra fylkesveg 950 og inn i Væresvegen blir gangfeltet veldig langt. Det bes om at man vurderer om det er mulig å stramme inn dette krysset med tanke på å forkorte gangfeltet, ev. å trekke gang-/sykkelvegen lenger vekk fra krysset med fylkesveg 950.

Statens vegvesens innspill er å betrakte som faglige råd.

### *Kommentar:*

*Linjeføringen i Reppekrysset er gjort slik for å minske konfliktpotensialet mellom de som kommer ned langs gang- og sykkelvegen fra Reppe og syklende på den nye gang- og sykkelvegen. De som kommer ned fra Reppe vil bli tvunget til å redusere farten slik vegene er lagt nå. Det er også en premiss at den nye gang- og sykkelvegen, som skal tilhøre hovedsykkelvegruten, skal ha en gjennomgående framføring. En mulig tilpasning av veien ned fra Reppe kan gjøres i forbindelse med byggeplanen og utførelsen.*

*Alle lysmaster er foreslått plassert innenfor arealet som har reguleringsformål «Annen veggrunn» som vist på tekniske tegninger I001-003. Det vises til krav til avstand i Statens vegvesens håndbok V124. Lysmastene kan ikke plasseres nærmere enn 3 meter fra kjørevegen og ikke mindre enn 1 meter fra gang- og sykkelvegens asfaltkant. En eventuell alternativ plassering må vurderes nærmere i byggeplan.*

*Krysset ved Væresvegen er utformet med tanke på fremkommelighet for busser. Kryssingen med gang- og sykkelvegen er utformet som en kompromissløsning, der det er spesielt tre forhold som er vurdert: Hensynet til dyrkajord, grunnforhold og sykkelfaglige vurderinger. En vanlig avbøying av gang- og sykkelvegen, slik at det blir plass for oppstilling av en bil foran krysningspunktet, vil legge beslag på en del dyrkajord. Et forslag med å legge gang- og sykkelvegen sør for innfartsparkeringen vil også legge beslag på ekstra dyrkajord, da dette forslaget vil medføre at det må bygges en gang- og sykkelveg parallelt med Væresvegen i omtrent 160 meter (omtrent 60 meter langs dyrkajord). Det ville medført en langt tryggere kryssing for myke trafikanter, men ble frarådd blant annet fordi det vil*

*bli oppfattet som en omveg. Den største hindringen for å få gjort noe med utformingen av krysset er hensynet til grunnforholdene i området. Krysset ligger innenfor kvikkleiresone V101 Være Vest. Dersom gang- og sykkelvegen skal ha en avbøyning, slik at det blir plass for oppstilling av en bil foran krysningspunktet, vil det medføre at kulverten under fylkesveg 950 også må forlenges. Kvikkleiren i dette området har kun en tynn overdekning og det kan ikke graves eller legges belastning på den, ut over det som er planlagt med foreslått løsning.*

#### Statsforvalteren i Trøndelag, 12.2.2021

Landbruk: Statsforvalteren har forståelse for at alternativ 1 er valgt selv om alternativ 3 viste noe lavere omdisponering av dyrka jord. Hovedinntrykket av planen er at man har søkt å ivareta landbruksinteressene så godt det lar seg gjøre i et slikt område. Utformingen av tiltaket er godt begrunnet, og det er redegjort for hvorfor det ikke vurderes som aktuelt å redusere omfanget av tiltaket, for å ytterligere minske inngrepet i dyrkamarka. Det vises til uttalelse til oppstart om bredden på trafikdeler mellom veg og gang- og sykkelveg. Med bakgrunn i begrunnelsen i planbeskrivelsen mener Statsforvalteren at valgt løsning med 3 m trafikdeler er akseptabel.

Også for jordbruksarealene som omdisponeres midlertidig til rigg- og anleggsområder blir det viktig med tiltak som gjør at man unngår kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda. Statsforvalteren har faglig råd om å ta inn planbestemmelser som sikrer at disse arealene blir håndtert på en god måte i anleggsperioden, slik at de skal kunne tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket.

Klima og miljø: Det er bra det er tatt hensyn til Reppesbekken i planforslaget. Det anbefales å spesifisere i bestemmelse 8.7 *Bekk – Vilkår for bruk av arealer* at randvegetasjonen skal ha en bredde på minimum 5 meter på hver side av bekkens bredder. Det bør videre presiseres at eventuelt nytt bunndekke skal ivareta alle vannlevende organismer. Utskifting av kulvert bør ta utgangspunkt i Tiltakshåndbok for bedre fysisk vannmiljø (Miljødirektoratets referanse M-1051 | 2018), hvor det er vist prinsipper for hvordan kulvert bør legges, dimensjoner osv.

Helse og omsorg, barn og unge: Sammenhengende gang- og sykkelvegssystemer med god framkommelighet øker trafikksikkerheten og kan gjøre tilbudet mer attraktivt. Tiltaket gir tryggere skoleveg og bedrer adkomst til bussholdeplasser.

Samfunnssikkerhet: Utfordringene vedrørende kvikkleireområdene synes å være ivaretatt gjennom geoteknisk rapport og i planbestemmelsene. Ingen ytterligere merknader.

#### *Kommentar:*

*Sikring av jordbruksarealer brukt til rigg- og anleggsområder er beskrevet i bestemmelsene § 8.5 og i §§ 5.1, 7.1, 8.1 og 8.2. Til sluttbehandling er bestemmelse § 8.5 supplert med at matjordlaget, på arealer som midlertidig tas i bruk, skal lagres tilfredsstillende og tilbakeføres slik at jordstruktur beholdes, samt at jorda ikke må komprimeres.*

*Bestemmelse § 8.7 om Reppesbekken er justert, med en presisering av at bredde på randvegetasjonen skal være minimum 5 meter på hver side av bekken. Det er også presisert at et eventuelt nytt bunndekke skal ivareta levevilkår for vannlevende organismer.*

### Bane NOR, 16.2.2021

Bane NOR har ikke mottatt varsel om planoppstart for denne planstrekningen. Det bes om at planforslaget suppleres med vurderinger av jernbane, og viser til sikkerhet og planfaglige krav i Bane NORs veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging.

Planforslaget redegjør ikke for om utvidelse av Fv. 950 med gang- og sykkelveg kan påvirke Nordlandsbanens infrastruktur. Mellom fylkesvegen og Nordlandsbanen er det tre registrerte kvikkleiresoner, alle med middels faregrad. Selv om avstanden mellom Nordlandsbanen og planområdet er forholdsvis stor, foreligger det sannsynligheter for at gjennomføring av tiltak kan utsette jernbanens infrastruktur for økt fare. Bane NOR kan ikke tillate tiltak som utsetter Nordlandsbanen for økt fare eller på andre måter forverrer sikkerheten på og ved jernbanens infrastruktur. Det forutsettes at planbeskrivelsen og/eller aktuelle fagnotater dokumenterer om tiltak innenfor planområdet kan påvirke jernbanens stabilitet i anleggsperioden og/eller permanent situasjon.

ROS-analysen beskriver at uønskede hendelser som følge av skred i anleggsperioden kan påvirke fremkommelighet for jernbanen og andre transportårer dersom risikoreduserende tiltak ikke iverksettes. Analysen beskriver ikke om det anses som aktuelt å utføre avbøtende tiltak for å unngå at tiltaket medfører økt fare på og ved Nordlandsbanen. Det vises til plan- og bygningsloven §§ 3-1 h og 4-3 der det fremgår at alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om utbygging innenfor planområdet skal omfattes av planens dokumentasjon.

Bane NOR ønsker å få tilsendt geoteknisk prosjekteringsrapport som beskriver gjennomføring av tiltak i anleggsperioden, og ber om at reguleringsbestemmelse § 8.8 suppleres med tekst som sikrer dette.

Reppesbekken har utløp til Trondheimsfjorden via Bane NORs stikkrenne ved km bane 8,36. Utskifting av vannkulvert oppstrøms for jernbanen kan påvirke vannføringen i vassdraget slik at belastningen på stikkrenna øker og/eller at infrastruktur utsettes for økt erosjon eller flom. Det anmodes derfor om at reguleringsbestemmelse 8.7 suppleres med følgende tekst: *Tiltak i vassdraget skal utføres på en slik måte at stikkrennen under Nordlandsbanen ikke utsettes for økt belastning eller at tiltaket ikke fører til økt fare for flom og erosjon langs jernbanen.*

Reguleringsplanen berører planlagte trasé for jernbanens dobbeltspor mellom Leangen og Hommelvik. Det forutsettes at planbeskrivelsen suppleres med informasjon om vedtatt kommunedelplan. Det opplyses om at landbruksarealet ved Reppekrysset er vurdert som et aktuelt rigg- og anleggsområde for fremtidig dobbeltspor.

#### *Kommentar:*

*Sikkerheten for jernbanen er sikret i bestemmelsene §§ 6.1 og 8.8 og gjelder for hele området som blir berørt av kvikkleiresoner. Alt arbeidet som skal utføres legger til grunn at områdestabiliteten ikke skal påvirkes negativt verken i gjennomføringsfasen eller i den permanente situasjonen. Alt arbeid som skal utføres i skal skje innenfor de anbefalingene som er gjort i geoteknisk rapport Ud1007A-GEOT-R02 og skal da være sikret å ikke påvirke områdestabiliteten verken i anleggsfasen eller i etter-situasjonen. Jernbanen anses derfor å være sikret mot negativ påvirkning i disse bestemmelsene. Ev. andre bevegelser i grunnen som kan påvirke jernbanen, som også er viktig siden jernbanen er sensitiv*

*for dette, skal sikres gjennom den geotekniske prosjekteringen. Det er lagt inn en presisering i bestemmelse at den geotekniske prosjekteringsrapporten skal gjøre rede for hvordan hensynet til jernbanen skal ivaretas i anleggsfasen.*

*Det er gjort hydrologiske beregninger for Reppesbekken. Tiltaket vil ikke påvirke vannstrømningen eller vannhastigheten, og det vil heller ikke påvirke vannmengden. Det vil bli utført VA-teknisk prosjektering i forbindelse med byggeplanen slik at vannstrømningen går i samsvar med kravene for å hindre flom og skader. I bestemmelse § 8.7 er det også tilføyd at anbefalingene som er gitt i den hydrologiske rapporten for utforming av den nye kulverten for Reppesbekken skal følges.*

*Til sluttbehandling er det redegjort for kommunedelplan for dobbeltsporet. Vi gjør oppmerksom på at en eventuell båndlegging av arealer til riggområde for dobbeltspor må tas i egen prosess eller i arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel. Etter vår vurdering vil ikke denne reguleringsplanen hindre eventuell bruk av arealet til riggområde i framtiden.*

#### Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 17.2.2021

Grunnforhold: Geoteknisk rapport konkluderer med at tiltaket tilfredsstiller krav til sikkerhetsklasse K1. Kvikkleiresonene er markert i plankartet med hensynssone, og det er satt krav om at vurderingene og anbefalingene i geoteknisk rapport skal følges, og at det utføres geoteknisk prosjektering før anleggsstart. Det stilles også krav til oppfølging i anleggsperioden, og det settes begrensninger i forhold til masselagring. NVE forutsetter med dette at områdestabiliteten er ivarett jf. Pbl § 28-1 og TEK 17.

Vassdrag: NVE er positiv til at det er gjort konkrete vurderinger ift. Reppesbekken og at det er etablert en bestemmelse § 8.7 Bekk – Vilkår for bruk av arealer, som sier noe om bruken av området rundt bekken i forhold til tiltaket.

Flom: Flomhendelser er vurdert i ROS-analysen og det er foreslått risikoreduserende tiltak. Risikoreduserende tiltak mot flom fra Reppesbekken bør også sikres i planbestemmelsene.

Overvann: Området er ifølge planbeskrivelsen godt drenert som følge av jordbruket og vannet samles opp og ledes ut i Reppesbekken og et annet bekkesystem (som er lagt delvis i rør). Det er ikke registrert problemer med at stikkrenner går tett eller at det på annen måte stuves vann oppstrøms. Det vises i planbeskrivelsen til en hydrologisk rapport som ikke er vedlagt planforslaget. Det kan tenkes at det er gjort konkrete vurderinger ift. overvannshåndtering i denne rapporten, men dette fremkommer ikke tilstrekkelig av planforslaget. Overvannshåndtering bør vurderes og ivaretas i planforslaget.

#### Faglige råd:

- Risikoreduserende tiltak mot flom fra Reppesbekken bør sikres i planbestemmelsene.
- Overvannshåndtering bør beskrives i planforslaget og ved behov bør forhold sikres i planbestemmelsene.

#### Kommentar:

*Det er gjort hydrologiske beregninger for Reppesbekken i tråd med ROS-analysen. Tiltaket vil ikke påvirke vannstrømningen eller vannhastigheten, og det vil heller ikke påvirke vannmengden. Det vil*

*bli utført VA-teknisk prosjektering i forbindelse med byggeplanen slik at vannstrømningen går i samsvar med kravene for å hindre flom og skader. I bestemmelse § 8.7 er det stilt krav om at anbefalingene som er gitt i den hydrologiske rapporten for utforming av den nye kulverten for Reppesbekken skal følges.*

Trøndelag fylkeskommune, 19.2.2021

Som sektormyndighet ser fylkeskommunen positivt på tiltaket og har ingen innsigelser til planen.

Plangrensen tangerer sikringssonen rundt gravrøys med kulturminne-id 55629 som ligger på eiendommen 26/35. Planformålet her er LNFR med angitt bestemmelsesområde #3 – midlertidig riggområde/anleggsbelte. Det må ikke foregå virksomhet her som kan komme i konflikt med gravrøysa eller sikringssonen rundt den. Det bør settes opp anleggsgjerde eller annen fysisk avsperring her under anleggsperioden. Fylkeskommunen vil være behjelpelig med påvisning av gravrøys og sikringssone dersom det er ønskelig. Det minnes for øvrig om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Det minnes om at det kan være behov for å søke fravik fra vegnormalene når det gjelder enkelte detaljer i planen.

Tor M. Solli, 8.1.2021

Mener støyskjerm bør fortsette helt ut til planens begrensing mot innkjøring Ranheimsvegen.

*Kommentar:*

*Det er ikke mulig å forlenge støyskjermen videre østover fordi den da vil komme i konflikt med sikten ut fra krysset med Ranheimsvegen.*

Grunneier gnr/bnr 25/1, 20.2.2021

Det vises til innspill til varsel om planoppstart og til Miljøpakkens oppsummering av innspill med kommentarer. Gårdsbruket Ranheim østre (gnr 25/1 i Trondheim) har siden 1981 vært utsatt for en rekke inngrep på strekningen mellom Reppekrysset og Være vestre. Disse er gjengitt i merknaden.

Grunneier har innspill om utforming (autovern og plassering av stolper, skilt, kummer, m.m), ønske om innregulering av permanent adkomst til åkerareal, og til vann- og avløpsplan. Det vises til nylig etablert gang- og sykkelveg på Hvaler, der det er benyttet autovern mot fylkesveg med lysstolper på innsiden. Det opplyses om at eksisterende «ku-undergang», som foreslås fjernet i planen, fortsatt er i bruk. Videre etterlyses en samfunnsnytteberegning av tiltaket. Det forutsettes at skader som følge av grunnboringer, utbedres. Pga. floghavrefunn i etterkant av grunnboringer, skal matjord lagres og gjenbrukes på gården.

Det vises også til brev fra advokat Ivar Christian Andersskog som tar for seg hele strekningen fra Reppekrysset til starten av eksisterende gang- og sykkelveg østover Væresletta.

*Kommentar:*

*Kulverten ligger plassert der gang- og sykkelvegen blir liggende på fylling. Det vil bety at dersom den skal forlenges så må forlengelsen fortsette gjennom fyllingen. Total lengde på forlengelsen blir 8-9 meter i tillegg til nødvendige vingemurer. Stigningsgraden og utstrekningen i lengderetningen for å*

*komme opp på eksisterende terrengnivå på åkeren vil være avhengig av hva kulverten skal brukes til. Kulverten må sikres med brurekkverk også på gang- og sykkelvegen. I tillegg må eksisterende kulvert oppgraderes dersom den skal opprettholdes. Trøndelag fylkeskommune har ønsket å opprettholde forslaget om at kulverten går ut. Det begrunnes med det registrerte behovet, det ekstra arealbeslaget av dyrkajord kulverten medfører og kostnaden. Kommunedirektøren mener at en forlengelse av kulverten vil sikre større fleksibilitet for fremtidig drift. Reguleringsplanen åpner derfor for å etablere en slik forlengelse, men det stilles ikke krav om opparbeidelse. En forlengelse av kulverten må vurderes i byggeplan for anlegget.*

*Det vises til kommentar til Naturvernforbundets merknad, samt til planbeskrivelsen, når det gjelder behov for gang- og sykkelvegen.*

#### Advokatfirmaet Nidaros DA pva. tre grunneiere, 20.2.2021

Grunneierne har følgende merknader til reguleringsplanen:

- a. Samtlige grunneiere har gårdsbruk som er i tradisjonell drift. Det bør i reguleringsbestemmelsene inntas en generell bestemmelse om at grunneierne har adgang til kjøring på gang- og sykkelvegen med landbruksmaskiner knyttet til ordinær landbruksdrift.
- b. Det er inntegnet flere driftsavkjørsler fra fylkesvegen og inn til gang- og sykkelvegen, men ingen klare driftsavkjørsler fra gang- og sykkelvegen og inn på dyrka marka. En må her forutsette at høydeprofileringen mellom gang- og sykkelvegen og dyrkamarka er av en slik form at avkjøring kan skje uten nevneverdige tiltak på området mellom gang- og sykkelvegen og dyrkamarka.
- c. For gnr. 25 bnr.1 bør det inntas to nye driftsavkjørsler, henholdsvis sør for Reppekrysset og noe ned i Fv. 950, markert som pkt. A og B på kartbilag 1. I tillegg bør driftsavkjørsel (markert som pkt. C) flyttes litt lengre opp i bakken (markert som pkt. D), slik at driftsavkjørselen også omfatter gnr. 26 bnr. 1.
- d. Alle driftsavkjørsler må det være et minimum med 8 meters åpning i autovernet, slik at ordinære landbruksmaskiner kan komme igjennom uten at man må foreta for krapp svingradius.
- e. Det er et krav om at gatelys plasseres i arealet mellom Fv. 950 og gang- og sykkelvegen, slik det er gjennomført på Væresletta. En plassering på utsiden av gang- og sykkelvegen vil fort kunne være til stor driftsulempe for gårdsdriften.
- f. Det bør etableres driftsavkjørsel fra tomt på gnr. 26 bnr. 1 - fra tomt og ned til gang- og sykkelvegen, og hvor det i reguleringsbestemmelsene (skiltplan) markeres at gang- og sykkelveg kan benyttes som adkomst til og fra tomten.
- g. Øystein Siim ønsker at sprengstein kan plasseres på egnet deponiområde, markert som XXX på vedlagte kart. Området er tilvokst med småskog og er godt egnet som deponeringsområde.
- h. Grunneierne er opptatt av å få avklart hvor eventuelle kummer vil bli plassert, og anmoder om at disse plasseres så nært gang- og sykkelvegen som mulig.
- i. Gnr. 25 bnr. 1 har i dag en kulvert (markert som pkt. E) under Fv. 950, og det er et krav om at denne forlenges slik at den går under kommende gang- og sykkelveg. Ønsker videre redusert bredde på trafikkdeleeren til 1,5 meter i den ca. 300 meter lange 60-sonen øst for Reppekrysset. Dette for å spare dyrka mark.

- j. Flere av eiendommene har drenering langs eksisterende fylkesveg, og disse må registreres og etableringen av gang- og sykkelveg må gjennomføres på en slik måte at eksisterende drenering ikke skades.

Det anmodes om at grunneiernes innspill hensyntas i den videre planlegging.

*Kommentar:*

*Kjøring på gang- og sykkelvegen er noe som blir frarådd av hensyn til sikkerhet for de myke trafikantene. Det er spesielt utfordrende på denne vegen da det på grunn av stigning/helling på vegen vil kunne oppnås stor fart både av kjørende med landbruksredskap og syklistene. Det er også en erfaring at kjøring med landbruksredskap medfører at jord og grus blir liggende på gang- og sykkelvegen. Dette kan være farlig for syklistene i stor fart, og vi ser ofte at slike strekninger ikke blir brukt av syklistene.*

*Det vil ikke være behov for deponering av steinmasser fra anlegget. Det er lite tilgang på slike masser langs strekningen og det som er av steinmasser vil gå med til oppbygging av vegen. Matjord skal tilbake på hver enkelt sin eiendom av smittehensyn og andre masser vil bli brukt i vegaanlegget.*

*Kummer som tilhører vegaanlegget, vil bli plassert innenfor arealformålet «Annen veggrunn». Plassering av kummer som tilhører drens-systemet for landbruket må detaljeres og plasseres som en del av byggeplanleggingen. I arbeidet med byggeplanleggingen vil de berørte partene bli involvert og kummenes plassering vil bli tilpasset. Plassering av ledninger for overflatevann, drensledning og plassering av kummer er vist på teknisk tegning G001 – 003 som en mulig og foreløpig tenkt plassering (prinsipp-tegninger).*

*Driftsadkomster er forsøkt plassert slik de er i plassert i dag, og der det er praktisk mulig å anlegge dem av hensyn til skråningsutslag etc. Det er lagt opp til en driftsavkjørsel til hver eiendom. Detaljert utforming og plassering er en del av byggeplanleggingen, der også den berørte parten vil bli tatt med på råd. Det kan ikke tillates for mange avkjørsler på en sterkt trafikkert veg med fartsgrense 80 km/t, og det må også tas hensyn til områdene der det er behov for gjennomgående rekkverk.*

*Dersom det ligger ubebygde tomter i området (Værestien) som ikke har adkomst i dag, må dette omsøkes og etableres på vanlig måte. Den foreslåtte avkjørselen med adkomst inn på gang- og sykkelvegen like ved en bakketopp er ikke noe som vil bli anbefalt.*

Naturvernforbundet i Trondheim, datert 22.2.2021

Ny gang- og sykkelveg vil beslaglegge 10,5 daa dyrkamark, tilsvarende arealet til to fotballbaner. Dette er inngrep som Naturvernforbundet umiddelbart reagerer imot, og som er i strid med nasjonale og lokale mål for jordvern. Det vises til «Grønn strek» og utredning om å tilbakeføre regulerte byggeområder. Skal dyrka mark av høy kvalitet legges under asfalt, kreves det spesielt gode grunner. Dette framgår ikke av saksframstillingen. Det savnes en konkret gjennomgang av problemet og behovet. Den begrensede sykkeltrafikken mellom Væretrøa og Reppekrysset, ser ut til å kunne skje på eksisterende gang- og sykkelveier.

Skal tiltaket realiseres må det skje med langt mindre forbruk av dyrkamark, f.eks. gjennom sykkelfelt inn mot veien med rekkverksskille. Redusert fartsgrense er også et mulig tiltak. Lavere fartsgrense øker dessuten sykkelens konkurransekraft i forhold til bil.

Naturvernforbundet mener at samfunnsnyttene av det foreslåtte alternativet tiltaket er mindre enn de negative konsekvensene. Beklageligvis er klimaeffekt fraværende og landbrukskonsekvenser utilfredsstillende utredet i planbeskrivelsen. Selv om inngrepene i denne planen er relativt begrenset sammenlignet med tidligere års omdisponeringer, kan effekten i framtida bli like stor om inngrepene tas bit for bit.

*Kommentar:*

*Behovet for tiltaket er utredet i forbindelse med at det er tatt inn i handlingsplanen for Miljøpakken. Dagens fv. 950 mangler parallell gang- og sykkelveg slik det er både vest og øst for denne strekningen mellom Trondheim og Malvik. Når strekningen blir ferdigstilt vil det være en sammenhengende gang- og sykkelveg fra Trondheim sentrum til Stjørdal sentrum. Selv om Ranheimsvegen er et viktig tilbud for noen trafikanter, dekker den ikke opp alle målpunktene mellom randsonen av fv. 950 (bl.a. Reppe, Vikåsen, Olderdalen, Ranheim vestre/østre) og Malvik/Være. Den nye gang- og sykkelvegen vil også dekke behovet for en trygg skoleveg fra Væretrøa til Markaplassen skole på Vikåsen.*

*Det er ikke utført spesifikke analyser som sier noe om trafikkmengdene og dermed den isolerte nytten av tiltaket utover generaliserte analyser for Trondheim og Trondheimsregionen. En eventuell beregning av antall gående og syklende vil være en teoretisk beregning for framtiden, i og med at strekningen mangler et tilbud i dag.*

*Strekningen inngår i hovedvegnettet for sykkel i Trondheim og prosjektet har kommet høyt opp på prioriteringen i Miljøpakkens sykkeltiltak basert på slike vurderinger, selv om antall syklistene i dag og i framtiden ikke er tallfestet. Tiltaket kommer inn som ett av mange andre tiltak med mål om å oppnå en sikrere og større sykkeltrafikk, under mottoet: Alle tiltak virker, og de virker best sammen. Byveksttalen har et ambisiøst mål om 20% sykkelandel av daglige reiser i Trondheim, og for å nærme seg dette må det som minimum foreligge et tilbud om separat sykkelveg eller kombinert gang- og sykkelveg langs hovedvegene.*

*Det vises til forprosjektet, hvor flere alternative løsninger og traseer er vurdert, og som er grunnlaget for de vedtakene som er gjort i Programrådet og prioriteringene i vedtatt Handlingsprogram. Strekningen er også ønsket fra Malvik kommune sin side, og tatt i handlingsprogrammet til Nasjonal Transportplan for 2018-2023.*