



# TRONDHEIM KOMMUNE

## Tråanten tjeelte

HENNING LARSEN ARCHITECTS AS AVD TRONDHEIM  
Postboks 9420 Torgarden  
7493 Trondheim

Vår saksbehandler  
Andreas Gustafsson

Vår ref.  
2023/11586 (ESA 23/7177)  
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.  
23/6832

Dato  
10.07.2023

### Forsøkslia, øvre del, gnr/bnr 101/3, tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte

#### Anbefaling om oppstart av offentlig reguleringsplanarbeid

#### Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 10.03.2023 og til møte med Byplankontoret 11.05.2023.  
Planarbeidet gjelder detaljregulering av øvre del av Forsøkslia.



Øvre del av Forsøkslia er vist med rød sirkel.

Planens navn er "Forsøkslia, øvre del, gnr/bnr 101/3, detaljregulering".  
Planident skal være r20230013.

Forslagsstiller er Miljøpakken ved Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.  
Kontaktperson hos Mobilitet- og samferdselsenheten er Richard Torbjørn Liodden Sanders;  
[richard.torbjorn.liodden.sanders@trondheim.kommune.no](mailto:richard.torbjorn.liodden.sanders@trondheim.kommune.no).

Postadresse:  
Trondheim kommune  
Byplankontoret  
Postboks 2300 Torgarden  
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:  
NO 942 110 464

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)  
[www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no)

Plankonsulent er Henning Larsen AS v/ Trude Lian; [trude.lian@henninglarsen.com](mailto:trude.lian@henninglarsen.com).

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

Andreas Gustafsson, [andreas.sone.gustafsson@trondheim.kommune.no](mailto:andreas.sone.gustafsson@trondheim.kommune.no) og

Andreas Kjønsvik, [andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no](mailto:andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no).

### **Hensikten med planarbeidet**

Hensikten med planarbeidet er å sikre et trygt og trafikksikkert gang- og sykkeltilbud langs øvre deler av Forsøkslia. I dag oppleves tilbudet som en barriere for myke trafikanter mellom Kystadlia/Flatåsen og Romolslia/Selsbakk/Bjørndalen/Sluppen m.m. Tiltaket i øvre del vil isolert sett gi gående og syklende et trygt tilbud mellom Flatåsen/Kystad og Selsbakk/Romolslia og, i kombinasjon med planlagte tiltak langs nedre del av Forsøkslia, inngå i en trygg tverrforbindelse mellom Kystadlia/Flatåsen og Bjørndalen.

### **Forholdet til overordnede strategier og planer**

#### Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025

Sykelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014. Tiltaksbeskrivelsen inneholder bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklist. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklist og fotgjenger har hver sine felt. I Forsøkslia er det foreslått en løsning med felles gang- og sykkelveg.

#### Mobilitetsstrategi for Trondheim (2022)

Strategien er en overordnet temaplan for mobilitetsarbeidet i Trondheim kommune. Det vil si at målene og handlingene som vises til i strategien skal legges til grunn for utarbeidelse av samfunnsplaner, arealplaner, innspill til kommunal planstrategi og handlings- og økonomiplaner, og samarbeid med andre aktører og myndigheter. Hovedgrepene i strategien er:

- Gange som førstevalg
- Attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud
- Effektivt kollektivtilbud
- Trafikkdemping i bydelene
- Aktiv parkeringspolitikk
- Levende gater

#### Byvekstavtale

Det er inngått en byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Byvekstavtalen ble vedtatt den 15.3.2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Et av tiltakene denne avtalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel. 22.05.2023 ble det enighet om et forslag til revidert byvekstavtale for perioden 2023-2039, der også Skaun og Orkland er med i samarbeidet.

### Byutviklingsstrategi for Trondheim strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050

Strategidokumentet beskriver hvordan Trondheim bør utvikles fram mot 2050. Forslaget legger opp til en mer kompakt byutvikling - med styrket fokus på boligutvikling i de sentrale deler av Trondheim, ved viktige kollektivknutepunkt og et utvalg lokale sentrum.

Planarbeidet er hovedsakelig i tråd med byutviklingsstrategien. Hovedrute for sykkel er i tråd med punkt 1.1.3 om å forbedre mobilitetstilbudet ved å utvikle infrastruktur som legger til rette for at det blir lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel for daglige reiser.

### Kommuneplanens arealdel 2012-2022

Planforslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA). Avsatt trasé til gang- og sykkelveg er vist sør for planområdet. Foreslått trasé går gjennom areal vist som nåværende boligbebyggelse og nåværende og framtidig grønnstruktur. Det er hensynssone for bevaring av naturmiljø over deler av planområdet.

### Forslag til ny Kommuneplanens arealdel 2022-2034

I forslag til ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 er det foreslått hovedvegnett for sykkel langs eksisterende kjøreveg gjennom planområdet. Foreslått trasé går igjennom framtidig næringsbebyggelse og nåværende og framtidig blågrønnstruktur. Det er hensynssone for bevaring av naturmiljø over deler av planområdet.

### **Viktige utfordringer i planområdet**

- Naturverdier
  - Leirelvkorridoren
  - Leirelva
  - Ianssen-dammen
- Kulturminner
  - Forsøkslia jernbanebro
  - Forsøkslia 25
- Grunnforhold og stabilitet
  - Kvikkleire
  - Forurenset grunn
- Trafikksikkerhet
  - Trygg skoleveg
  - Siktforhold
  - Opparbeidelse av gang- og sykkelveg og sammenheng med øvrig gangnett samt kryssinger av kjøreveg
- Anleggsperioden og gjennomføring
  - Bevaring av vegetasjon
  - Trygg skoleveg
  - Støy ved gjennomføring
  - Riggplass og massehåndtering
  - Forholdet til private eiendommer

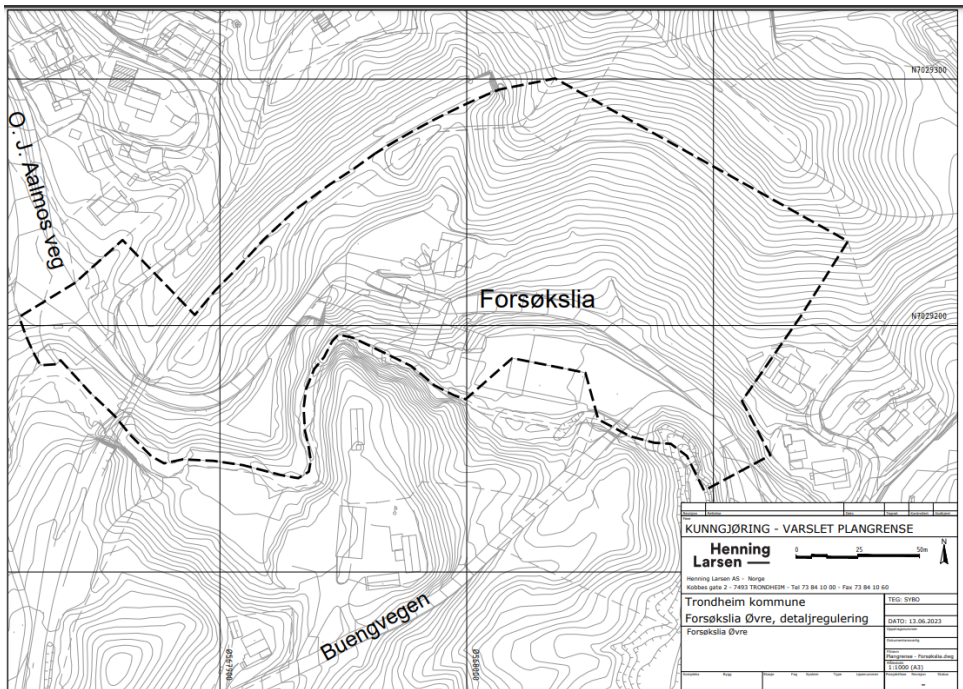
## Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Byplankontoret har følgende råd på dette stadiet i planarbeidet:

### Planavgrensning

Planavgrensningen må muliggjøre alternative trasévalg der dette kan være nødvendig. Det anbefales generelt at et større planområde varsles ved oppstart, og heller reduseres i løpet av planprosessen fram til utleggelse til høring.



Foreslått planavgrensning er vist med sort stiplet linje.

Foreslått planavgrensning berører flere gjeldende reguleringsplaner, som vist i en egen tabell i planinitiativet.

Byplankontoret ønsker at planens avgrensning inkluderer hele arealet i r0154 - *Selsbakk fabrikker og Trondhjems papir- og pappfabrikk*, slik at denne eventuelt kan oppheves som en del av planarbeidet. Feltet i området mellom r20210013 og fabrikkbygningen bør derfor inkluderes, minimum så det samsvarer med gjeldende plangrense i r0154.

Det er viktig med en god kobling med regulerte samferdselsanlegg i tilstøtende planer, herunder r20210013 - *Forsøkslia 9* og r20170024, *Damli 3*. Planområdet er etter oppstartsmøtet foreslått utvidet noe mot sør for å muliggjøre alternative kryssingsmuligheter og inkluderer nesten hele nordre del av r20210013 - *Forsøkslia 9*. Plangrensa kan med fordel trekkes noe lenger mot sør slik at den samsvarer med plangrensa i r20120013. I tillegg kan det være en fordel å inkludere hele siktlinja fra krysset mellom Forsøkslia og Buengvegen.

Deler av r1205j - *Høyeggen, deler av gnr 104 bnr 302 m.fl* må inkluderes for å kunne regulere jernbanebrua inkludert brukarene på begge sider av Leirelva.

Revidert forslag til planavgrensing skal sendes Byplankontoret før det kan varsles oppstart.

### Naturverdier

#### *Leirelvkorridoren*

Tiltak og inngrep som påvirker den økologiske korridoren langs Leirelva vil stride mot vedtatte mål om å ivareta de økologiske korridorene i Trondheim. Tiltaket må sees i sammenheng med den samlede belastningen for Leirelvkorridoren, da den over tid har blitt gjenstand for en rekke inngrep. Det foregår for tiden flere planarbeid som innebærer ytterlige inngrep i korridoren. Inngrep i spesielt de nederste delene av den økologiske korridoren vil ha stor betydning for den videre funksjonen. Konsekvensene blir større og legger beslag på mer av korridorens funksjon jo lenger sør traseen legges.

#### *Leirelva*

Nidelva har status som nasjonalt laksevasdrag og dette inkluderer også den anadrome strekningen i sidevasdraget Leirelva, ca. opp til fossen ved Buenvegen. Sjøørret og laksebestanden i Nidelva er avhengig av at det er gode gyte- og produksjonsforhold i Leirelva. Man finner de beste gyteområdene der det fremdeles er velutviklet kantvegetasjon og naturlig elveutforming. Særlig gjelder dette området fra fossen ved Buenget og ned til avkjøringen ved Gammel-lina.

Det er behov for en oppstramming av bruken av arealene, spesielt nært Leirelva. Det er svært viktig at kantvegetasjon bevares.

Partikkelavrenning og nedslamming av elvebunn er generelt et økende problem i Leirelva som på sikt kan redusere gytemulighetene og produksjonen av både sjøørret og laks. Eventuelle graveaktiviteter i forbindelse med anleggsarbeidet må ikke medføre økt partikkelavrenning til elva.

Leirelva med kantvegetasjon er registrert som en naturtype med verdi *viktig* (Naturbase, Miljødirektoratet).

#### *Ianssen-dammen*

Ovenfor fossen ved Buengvegen finnes en bestand av bekkestasjonær ørret. Ianssen-dammen er en svært viktig biotop for denne ørretbestanden med funksjon som oppholdsområde. Bekkestrekningen videre oppover mot Stavset mangler slike kulper/dammer. For å opprettholde en god balansert ørretbestand på hele denne elvestrekningen er det avgjørende at Ianssen-dammen ikke får redusert sin kvalitet. Det beste tiltaket for å oppnå dette er å ikke foreta inngrep i dammen og ivareta kantvegetasjon. Alternativt må det gjøres kompensierende tiltak i dammen slik at økologisk funksjon opprettholdes eller forsterkes.

## Friluftsliv

I området er det registrert to friluftsområder/grønne korridorer med verdi *svært viktig*.



Registrert svært viktig friluftsområde vist med rødt ([Naturbase](#), Miljødirektoratet).

## Kulturminner

Forsøkslia jernbanebro og fabrikkbygningen i Forsøkslia 25 har klasse C - Antikvarisk verdi. Det er viktig at brokaret ved jernbanen ikke berøres.

## Forurenset grunn

Det har blitt avdekket høye konsentrasjoner av miljøgifter i fyllmasser på industriområdene både i Forsøkslia 7 og 9, jf. Grunnforurensningsdatabasen ([Grunnforurensing](#), Miljødirektoratet). I tillegg gjelder dette tiltak langs veg, noe som gir grunn for å mistanke forurensning. Det må derfor gjennomføres undersøkelser for å dokumentere innhold av miljøgifter i grunnen. Dokumentasjon må senest foreligge ved søknad om tiltak, og følgende må derfor legges til bestemmelsene i planforslaget:

“Med søknad om tiltak skal det derfor følge tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.”

Klima- og miljøenheten i Trondheim kommune må godkjenne tiltaksplanen før det kan gis igangsettelsestillatelse.

Det er vedtatt at Trondheim kommune slutter seg til forslag til *Bærekraftig massehåndtering i Trondheimsregionen*. Dette innebærer at bærekraftig massehåndtering skal være standard for Trondheim. For å oppfylle det, må man så tidlig som mulig planlegge hvilke masser som skal gjenbrukes hvor og om massene kan gjenbrukes i andre prosjekter. Det er derfor en fordel å gjennomføre prøvetaking så tidlig som mulig for å avklare om massene kan gjenbrukes.

## Geoteknikk

Det kan være kvikkleire innenfor planområdet. Geoteknisk notat må følge komplett planforslag og føringer gitt i notatet må sikres i bestemmelsene. Dersom geoteknisk gjennomførbarhet



forutsetter tiltak utenfor planområdet (nedplanering, fylling etc.), må planområdet utvides til å omfatte nødvendig areal.

#### Trafikksikkerhet og barn og unge

Det må tas hensyn til problematikk med store kjøretøy og begrenset sikt, med tanke på at sykkel vil kunne få høy fart. Buengvegen, fra sør, er svært lite trafikkert, men trafikken er i stor grad anleggsmaskiner og tyngre kjøretøy fra anleggsområde med svært begrenset sikt opp veien.

Gangforbindelse mellom bydeler er sårt tiltrengt. Mange barn/unge i Romolslia går på skole/deltar i fritidsaktiviteter på Hallset. Det er utrygt for myke trafikanter gjennom denne strekningen i dag. Trafikksikkerhet og trygg skoleveg bør vektlegges ved valg av trasé.

#### Universell utforming

Det vil være krevende og oppnå en stigning som ivaretar universell utforming. Det bør vurderes om det er rom for andre tiltak, som for eksempel sammenhengende naturlige ledelinjer, benker som er trukket til side og med fremkommelighet frem til benk mm.

#### Anleggsperioden/gjennomførbarhet:

Bygge- og anleggsfasen må ivareta trygg ferdsel for myke trafikanter og trygg skoleveg. Plan for sikker gjennomføring av bygge- og anleggsvirksomheten må utarbeides.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m. Planen må vise hvor mye og hvilke areal som beslaglegges til midlertidig anleggsområde. Dette legges inn med eget formål på plankartet. Bestemmelsene skal inneholde krav om istandsetting av anleggsområder etter at tiltaket er ferdigstilt. Det skal utredes/illustreres hvor mye areal som trengs til skråning/fylling.

Kommunen oppfordrer til:

- Energieffektiv bygging. Det bør redegjøres for totalt energiforbruk og for miljøoppfølging i anleggsfasen, herunder rivning av eksisterende anlegg og massetransport.
- Gjenbruk og bruk av miljøvennlige byggematerialer.
- Massebalanse og gjenbruk av masser innenfor planområdet.

#### VA

Egen uttalelse fra Kommunalteknikk ift. VA er vedlagt tilbakemeldingsbrevet.

Kommunen minner om at naturbaserte løsninger for overvannshåndtering bør vurderes og dersom andre løsninger velges skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort (jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning).

#### Eierforhold

Det er uhensiktsmessig å ha kommunal gang- og sykkelveg langs privat veg med tanke på ansvar, drift og vedlikehold. Dette vil også være krevende der veien går under en privat bro/kjørerampe. Offentlig gang- og sykkelveg ved siden av privat veg kan være akseptabelt dersom det er tilstrekkelig avstand mellom anleggene, minimum 1 meter. Dersom veien skal gjøres kommunal

må det tas høyde for oppgradering til kommunal standard. Mobilitets- og samferdselsenhetens fagavdeling må avklare eierforhold i løpet av planprosessen.

#### Kulvert/undergang

Byplankontoret mener at det må prosjekteres med bredest mulig undergang, fortrinnsvis 6 m, men minimum samme bredde som resten av gang- og sykkelvegen.

#### **Krav til komplett planmateriale**

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i veilederen samt vedlagte liste med krav til komplett materiale.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3.

#### **Planprogram og konsekvensutredning**

Plankonsulent har gjort en vurdering på behovet for konsekvensutredning som konkluderer med at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning. Byplankontoret har gjennomgått vurderingen og har noen merknader som må rettes opp før det varsles oppstart. Vurderingen legges ved oppstartsvarselet.

Byplankontoret har gjort en vurdering av alternativene og en vurdering av behovet for konsekvensutredning:

*Alternativ 1 - ny gang- og sykkelveg legges nord for eksisterende kjøreveg med ny kulvert under jernbanen:*

Per nå ser dette alternativet ut til å ha ingen/liten negativ påvirkning på vannmiljøet og vilt. Alternativet ser best ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Kulverten vil medføre en del . Konsekvenser av tiltaket skal beskrives i planbeskrivelsen.

*Alternativ 2 - ny gang- og sykkelveg legges sør for eksisterende kjøreveg*

Alternativet ser ut til å gi store skjæringer og det løser ikke utfordrende siktforhold rundt fabrikkhjørnet og gjennom fabrikken. Alternativet vil medføre inngrep/tiltak som berører Leirelvkorridoren og vil redusere funksjonen til lansen-dammen. Bredere veg og gang- og sykkelveg ved O.J. Aalmos veg har også betydning for Leirelva og lansen-dammen. Alternativet vil ha liten eller ingen påvirkning for vilt. Alternativet kan komme i konflikt med områder som er registrert som særlig viktige for friluftsliv og vil berøre jernbanebrua som er et viktig kulturminne. I tillegg er den samlede virkningen av godkjente og planlagte tiltak langs Leirelvkorridoren høy, spesielt i nedre del. Byplankontoret vurderer at alternativet faller inn under forskrift om konsekvensutredning §10, da alternativet berører nasjonalt laksevasdrag og et registrert svært viktig friluftsområde. Tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Byplankontoret vurderer samlet sett at dette alternativet utløser krav til konsekvensutredning. Det kreves ikke fastsatt planprogram, men reglene for konsekvensutredning gjelder.



### *Alternativ 6 - stenging av vegen*

Byplankontoret mener at alternativ 6, som innebærer stenging av vegen for biltrafikk, bør tas med i den videre prosessen. I konseptvalgutredningen er dette alternativ 6. Alternativet medfører færre fysiske inngrep og ivaretar naturverdiene best. Det har derimot konsekvenser for næringsliv og mobilitet, ref. konseptvalgutredningen og notat om stenging av vegen. Dersom alternativet tas med videre, må konsekvensene for næringsvirksomheten utredes grundig og det må foreslås avbøtende tiltak. Virkninger for trafikk i boligområder og konsekvenser av dette, som støy, må også utredes. Byplankontoret vurderer at alternativet ikke faller inn under forskrift for konsekvensutredning, og det skal derfor ikke utarbeides planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av tiltaket skal beskrives i planbeskrivelsen.

### *Planprogram*

Reglene for planprogram gjelder ikke for dette planarbeidet. For å få en mest mulig ryddig og forutsigbar prosess, anbefaler Byplankontoret at dere allikevel bruker planprogram som verktøy til å sile de ulike alternativene. I et planprogram kan det settes opp vurderingskriterier som gjør at man fremmer et av alternativene til behandling. Planprogrammet kan behandles delegert eller politisk og sendes på høring samtidig som oppstart planarbeid annonseres.

### **Planbeskrivelsen**

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen. Planbeskrivelsen bør normalt ikke overstige 15-20 sider.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut, ref. byvekstavtalen. Det er viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Konsekvensene planarbeidet har for næringsarealet må utredes og beskrives. Planbeskrivelsen må si noe om hvilke virksomheter som er på området i dag og eventuelle langsiktige planer for næringsvirksomheten i området. Transport og varelevering er viktige tema.

Det oppfordres til å utarbeide en klimagassberegning for å vurdere fotavtrykket til alternativene, inkludert arealbruksendringer.

Behovet for å gjøre omfattende tiltak på en strekning med denne ÅDT-en må vurderes og tydelig fremgå av planbeskrivelsen. Det må redegjøres for effekten av et separat tilbud sammenlignet med konsekvenser og kostnader, deriblant antatt økning gående og syklende, samt hvem som vil få nytte av strekningen.

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk, jamfør prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal inneholde kildehenvisning med dato og begrunnelse for konklusjoner i analysen. Det er enighet om at analysene skal bl.a. omfatte følgende tema:

- Topografiske forhold - flom, overvann/ras
- Store nedbørmengder/framtidig klima
- Grunnforhold, områdestabilitet
- Samvirkende effekter mellom overvann/nedbørshendelser, skredfare og terrengendringer
- Plassforhold
- Trafikkavvikling i anleggsperioden
- Anleggstrafikk og massetransport
- Støy i anleggsperiode
- Vegstøy
- Forurensing
  - Forurenset grunn
  - Kilder til akutt forurensing i/ved planområdet
  - Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensing
  - Kilder til permanent forurensing i/ved planområdet
- Trafikksikkerhet
  - Ulykke i av-/påkjørslar
  - Ulykke med gående/syklende
  - Andre ulykkespunkter langs veg
- Infrastruktur for forsyning av VA, strøm, varme m.m.
- Samfunnskritisk infrastruktur
  - Jernbanen/Dovrebanen
  - Fremkommelighet for utrykningskjøretøy

Ved regulering av alternativ 1 eller 6 skal temaer knyttet til natur og kultur i planbeskrivelsen. Disse temaene er:

- Natur:
  - Forholdet til naturmangfoldloven § 8-12
  - Naturtyper/naturområder/sårbare arter
  - Fremmede arter
  - Vassdragsområder/vannmiljø
- Kulturminner/ kulturmiljø m.m.

Ved regulering av alternativ 2 inkluderes disse temaene i konsekvensutredningen. Innhold og krav til utredninger må avklares i samarbeid med Klima- og miljøenheten.

### **Illustrasjoner**

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker. Byplankontoret mener følgende bør illustreres:

- Vegtegninger og snitt
- Lett forståelige illustrasjonsplaner som bl.a. viser behov for skjæringer, fyllinger, murer osv.
- Nærvirkninger og nytt gatebilde langs strekningen der det er konstruksjoner (bru og fabrikkbygning)

Illustrasjonsmaterialet må gjøres lesbart og realistisk. Inngrep som følge av tiltaket må vises tydelig. Illustrasjoner må vise stigningsforhold, skråningsutslag, graveskråning, fylling, midlertidig anleggsområde, krysningspunkt, murer og gjerder m.m. Situasjonsplan må være målsatt, vise kotesatt eksisterende og nytt terreng og ha en fargebruk som tydelig skiller ulike formål.

### **Annet**

Ved regulering av bebyggelse må plan for tilrettelegging utomhus for brann- og redningstjeneste følge planforslaget. Informasjon om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap finnes på Trøndelag brann- og redningstjeneste sin hjemmeside, se [www.tbirt.no](http://www.tbirt.no) under Forskrifter og veiledninger.

Eventuelle uterom, byggverk og parkeringsplasser skal utformes i tråd med bystyrets vedtak av 02.09.2021.

Dersom det går lang tid mellom varsel om oppstart av planarbeidet og innsending av komplett planforslag, må det vurderes om det er behov for å varsle grunneiere/festere og naboer på nytt eller orientere om status for planarbeidet.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

### **Samarbeid**

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Det er ikke gjennomført Barnetråkk for skolekretsen av nyere dato. FAU ved Romolslia og/eller Selsbakk skole bør varsles ved oppstart.

Før det kan varsles oppstart, skal Byplankontoret ha tilsendt forslag til brev med varsel om oppstart av planarbeidet med planomriss tegnet inn på kart. Kopi av annonse og innkomne innspill ettersendes.

Det er viktig at oppstartsvarselet inneholder klar og tydelig informasjon om hvilke arealer og eiendommer som blir berørt. Dette kan gjerne suppleres med illustrasjoner og informasjon om hvilke arealer som blir permanent eller midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Byplankontoret

anbefaler å opplyse om krav om istandsetting av arealer etter gjennomført anleggsperiode hvor dette er aktuelt.

Byplankontoret deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.  
Klima- og miljøenheten kan involveres direkte i videre planprosess.

Når et planforslag leveres komplett, skal forslagsstiller utarbeide en presentasjon av planforslaget til kommunens interne samråd.

### **Behandlingsfrist og gebyr**

Dette er et kommunalt planarbeid og ordinært frist- og gebyrreglement gjelder ikke.

For å ha tilgjengelige ressurser til å prioritere og holde framdrift i planbehandlingen er det enighet om at behandlingskostnadene faktureres Miljøpakken i Trondheim kommune ved Mobilitet- og samferdselsenheten i henhold til avtale.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli  
byplansjef

Andreas Sone Gustafsson  
byplanlegger

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg:

Planinitiativ Forsøkslia Øvre  
Konseptvalgrapport Forsøkslia Øvre  
Forslag til planavgrensning Forsøkslia Øvre i målestokk 1:1000  
Adresseliste for samrådsparter  
Utfylt sjekklister med krav til komplett materiale  
Innspill fra Kommunalteknikk VA

### Kopi:

Miljøpakken ved Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune  
Trøndelag fylkeskommune  
Statsforvalteren i Trøndelag  
Bane NOR  
Norges vassdrags- og energidirektorat