



Trøndelag fylkeskommune, Team Plan
Bernt Arne Helberg
Fylkets hus
Postboks 2560
7735 STEINKJER

Høringsuttalelse - varsel om planoppstart - detaljreguleringsplan for hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk i Trondheim kommune

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til ovennevnte sak, lagt ut til høring med referanse 202244153.

Planområdet ligger sør for Trondheim sentrum, og inkluderer fv. 6682 fra Heimdal sentrum og nordover til Selsbakk der Bjørndalen og gamle Okstadbakkan går sammen i Oslovegen. Total lengde på strekningen er 4,2 km. Hovedformålet med planarbeidet er å forbedre denne strekningen av Heimdalsruta som en del av hovednettet for sykkel i Trondheim kommune. Planarbeidet skal bidra til å sikre framkommelighet, trafikkikkerhet og opplevd trygghet hos trafikanter, med forbedringer av dagens situasjon. Planen vil også se på mulighetene for oppgradering av eksisterende bussholdeplasser.

Vi har følgende innspill:

Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:

- kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer.
- vannforsyning til brannsløkking.

Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere her: [Retningslinjer tilrettelegging](#).

Legg merke til følgende:

- Tiltaket må ikke redusere vår tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.

Med hilsen

Christian Widén-Björk
branningeniør

Joar Ølmheim
brannmester

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til
Bernt Arne Helberg
Trondheim kommune,
Byplankontoret

KOP1



Statens vegvesen

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Fylkets hus

Postboks 2560

7735 STEINKJER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 9041 2554

Vår referanse:
24/2573-2

Deres referanse:
202244153

Vår dato:
17.01.2024

Fylkesveg 6682 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om planoppstart – Hovedsykkelveg langs fv. 6682 Heimdal – Selsbakk

Viser til deres brev av 29.12.2023.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikkikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesen ser positivt på initiativet og slutter seg til at følgende vesentlige forhold skal ivaretas:

- bredde; 4m sykkelveg + 2,5 m fortau, med mindre innsnevring om strengt nødvendig (f.eks. jernbaneundergangen nord for Heimdal sentrum).
- planavgrensningen stemmer mot tilstøtende planer.
- planskilt kryssløsning av Forsøkslia skal vurderes.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Fylkets hus
Postboks 2560

7735 STEINKJER

Dato: 24.01.2024
Saksref: 202326013-2
Deres ref.: 202244153-78
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Ole Magne Espås
Telefon:
Mobil: +4746796942
E-post: Ole.Magne.Espas@banenor.no

Trondheim kommune - Varsel om planoppstart - Detaljreguleringsplan for hovedsykkelveg langs fv. 6682 i Bjørndalen - Heimdal-Selsbakk - Bane NORs uttalelse

Vi viser til Trøndelag fylkeskommunes brev, 29.12.2023.

Planområdet krysser og går langs Dovrebanen, som det er knyttet nasjonale interesser til.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Det planlagte tiltaket må ikke vanskeliggjøre og fordyre drift, vedlikehold og utvidelse av jernbanen.

Når det gjelder framtidig godsterminal i Trondheimsområdet, har Jernbanedirektoratet ovenfor Samferdselsdepartementet anbefalt at videre planlegging bør ta utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen. I den sammenheng viser vi til [Jernbanedirektoratets sider om supplerende utredning for Heggstadmoen](#). I utredningens kapittel 3.3.1 om kryssing over Bjørndalen står det at det «*etableres en ny jernbanebru for godsspor 4 og 5 over veggen Bjørndalen*» og at den nye jernbanebrua bygges øst for eksisterende jernbanebru. Det er viktig at det tas hensyn til dette i forbindelse med regulering av ny hovedsykkelvegen.

NVE-Atlas viser flere registrerte kvikkleiresoner i planområdet. Det må dokumenteres om det planlagte tiltaket kan øke faren for setninger og skred på jernbanen. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives og det må sannsynliggjøres at de er gjennomførbare. Det må komme klart fram om sikkerheten for jernbanen vil være tilfredsstillende både i anleggsfasen og permanent. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives, og det må gå fram av reguleringsplanen hvordan jernbaneinteressen vil bli ivaretatt.

Dersom jernbanearealene skal inngå i planområdet, skal de avmerkes som jernbaneformål.

Det planlagte prosjektet må utføres på en slik måte at det ikke medfører togstans eller redusert kjørehastighet på banen. Dersom det viser seg at arbeidene betinger perioder med stopp i togtrafikken, må dette meldes inn i god tid før arbeidene starter. Vi viser til Bane NORs rutiner for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken.

I tillegg til ovennevnte viser vi til våre krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår [veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging](#) og i vårt [tekniske regelverk](#). Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at tiltak innen en avstand av 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje må vurderes etter jernbaneloven § 10. Søknadspåklagte tiltak er avhengig av tillatelse etter jernbaneloven.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
ass. sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Ole Magne Espås
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:

26.01.2024

Vår ref:

2023/13617

Deres dato:

Deres ref:

202244153-78

Trøndelag fylkeskommune
Fylkets hus, Postboks 2560
7735 STEINKJER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart av detaljregulering av hovedsykkelveg langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Overordnede føringer

Hensikten med planarbeidet er å forbedre strekningen mellom Heimdal og Selsbakk i Bjørndalen som en del av et sammenhengende hovednett for sykkel i Trondheim kommune. Det fremgår at strekningen er på om lag 4,2 km og at det planlegges oppgradering fra gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Planinitiativet viser en utforming med maksimalt 4 meter sykkelveg og 2,5 meter fortau.

Landbruk

Av oversendelsen fremgår det at det drives både jord- og skogbruk langs deler av strekningen. Videre at det innenfor foreslått planområde er ca. 8 daa klassifisert som innmarksbeite, samt at areal ved Bjørndalsbrua brukes til beite. Statsforvalteren viser til føringer om et skjerpet jordvern, bl.a. med oppdatert nasjonal jordvernstrategi fra juni 2023, og henstiller til at det søkes løsninger som fører til minst mulig inngrep i jordressurser, inklusive midlertidig beslag. I så måte slutter vi oss til Byplankontorets anbefaling om å vurdere reduksjon i bredden på sykkelanlegget, dette uten at det går ut over trafiksikkerheten.

Det fremgår at det ved permanent eller midlertidig omdisponering av dyrka jord skal utarbeides en matjordplan som sikrer at jordressursen blir ivaretatt og utnyttet eller reetablert på best mulig måte, og at matjordplanen skal følge med komplett planforslag. Dette er positivt, og vil bidra til å gi et godt beslutningsgrunnlag for videre prosess. Videre skal det utarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer at det blir gjennomført kompensierende tiltak i henhold til matjordplanen, og ved eventuelt midlertidig beslag skal det tas inn konkrete bestemmelser som sikrer kvaliteten på matjord når anlegget er avsluttet. Vi oppfatter med dette at det er en bevissthet knyttet til ivaretagelsen av berørte jordressurser, noe som er sentralt for å gi et godt sluttresultat.

E-postadresse:
sftlpost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Postboks 2600
7734 Steinkjer

Besøksadresse:
Strandveien 38, Steinkjer
Prinsens gt. 1, Trondheim

Telefon: 74 16 80 00
www.statsforvalteren.no/tl

Org.nr. 974 764 350



I det videre planarbeidet må omfang og kvalitet på dyrka mark som eventuelt foreslås omdisponert fremgå, både permanent og midlertidig. Driftsmessige konsekvenser må også fremgå. Atkomst til tilgrensende landbruksdrift må sikres, dette gjelder både jord- og skogbruk. Det kan se ut til at det innenfor planområdet ligger flere nøkkelbiotoper, også kalt MiS-figurer. Nøkkelbiotoper er områder i skogen som har særlig stor biologisk verdi, og som skal ivaretas i forbindelse med skogsdrift. Det er fastlagt i PEFC Norges skogstandard. Omdisponering der skogbruksformålet tas ut vil gjøre at PEFC skogstandard ikke gjelder for området. Vi ber likevel om at disse områdene ivaretas så langt det lar seg gjøre i planarbeidet av hensyn til naturmangfoldet.

Klima og miljø

Planinitiativet og tilbakemeldingsbrevet etter oppstartsmøte, viser utfordringene i området, og gir gode føringer for planprosessen. Dette også for de tema vi som klima- og miljømyndighet er satt til å ivareta.

Det fremgår at det er krevende grunnforhold langs strekningen, og at dette vil kunne kreve terrengtiltak, murer osv. Omfanget av behov for sikringstiltak og konsekvenser for terrenget er avhengig av geotekniske vurderinger som utføres i løpet av planprosessen. Det er viktig at behovet for stabiliseringstiltak synliggjøres når vi får planen på høring, slik at faktiske inngrep, både midlertidige og permanente, fremgår av saken.

Det er et uttalt mål i varslingsbrevet at det gjennom hele prosessen vil det vektlegges å ikke berøre mer areal enn nødvendig for å etablere tiltaket. Dette er positivt, og etter vårt syn særlig viktig der tiltaket vil komme i konflikt med natur- og friluftslivsverdier. Vi støtter derfor kommunens tilbakemelding om at standarden på veganlegget, og samfunnsnyttene av sykkelvegen, må avveies mot eksisterende verdier, da valg av løsninger vil være avgjørende for omfanget av konsekvenser.

Vi minner om at anerkjent metodikk for konsekvensutredninger av klima og miljø er Miljødirektoratets veileder M-1941.

SPR-BATP

Som klima- og miljømyndighet er vi i utgangspunktet positive til tiltak som øker attraktiviteten, og som bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter. Tiltaket vil være i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som sier at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I tillegg vil tilrettelegging for bedre fremkommelighet for gående og syklende kunne bidra til å bygge opp under målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Vannmiljø

2 vannforekomster berøres av planforslaget. Leirelva (nedre), vannforekomst-ID 123-649-R, er den største sideelva til Nidelva. Vassdraget har god økologisk- og kjemisk tilstand. Heimdalsbekken, vannforekomst-ID 123-610-R, har svært dårlig økologisk tilstand. Heimdalsbekken følger vegtraseen nedover Bjørndalen, både i rør og som åpent bekkedrag, før den renner ut i Leirelva. Strekningen av bekkedraget nedstrøms jernbanelinja er en svært viktig gytebekk for sjøørret, og har en viktig økologisk funksjon fordi den inneholder en stabil sjøreproduserende bestand av sjøørret. Nidelva er et nasjonalt laksevassdrag, og har med det særlig beskyttelse. Laksebestandene som omfattes av ordningen skal beskyttes mot inngrep og aktiviteter i vassdragene. Inngrep skal helst unngås, men ved nødvendige inngrep skal det tas særlig hensyn til laksefisk i slike vassdrag.

Planforslaget innebærer nærføring til vassdrag. Etter vannforskriften § 4 (miljømål) skal vassdrag beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med mål om minst god økologisk- og kjemisk



tilstand. God økologisk og kjemisk tilstand kan omfatte forhold som vannmengde, vannkvalitet og habitat for livet i vann. Ny aktivitet eller nye inngrep i og nært vassdrag som forringer økologisk og kjemisk tilstand er i utgangspunktet ikke tillatt. Med forringelse menes endring i vannmiljøtilstand, eller påvirkninger som gjør det vanskeligere å nå miljømålet. Vassdrag skal holdes åpne og beskyttes for å ivareta økologi, flomsikkerhet og rekreasjon.

For å kunne uttale oss til planforslaget, og virkningene av det, er det avgjørende at det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag om naturverdier som kan bli berørt. Når det blir klart hvilke løsninger som skal ligge til grunn i planforslaget må det gjøres en vurdering av om tilgjengelig kunnskap om vannmiljø og arter er tilstrekkelig, eller om det bør innhentes mer kunnskap. Som utgangspunkt når vassdrag berøres, bør det gjennomføres fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk. Det må eventuelt redegjøres for hvorfor man mener at eksisterende kunnskap om disse forholdene er tilstrekkelig.

Planinitiativet peker på at prosjektet skal planlegges ut fra at bekker ikke legges i rør, men bidra til å åpne opp bekkeløp langs dalen der det er mulig. Statsforvalteren støtter denne vurderingen, og vil understreke at det vil være utfordrende for oss om det legges opp til løsninger som innebærer å legge bekker i rør. Det fremgår også at det kan være nødvendig å legge om bekkeløp på deler av strekningen. Vi må gjøre en nærmere vurdering av dette når mer informasjon foreligger, men som utgangspunkt anbefaler vi at man søker løsninger som innebærer minst mulig inngrep i vannforekomstene.

Videre fremgår det av planinitiativet at det er forventet et behov for å gjennomføre tiltak i eller ved Leirelva, herunder erosjonssikring, forlengelse av eksisterende kulverter eller etablering av nye kulverter, tilpasninger av elveløpet eller etablering av mur dersom det skal etableres en broløsning. Det vil være utfordrende for statsforvalteren som klima- og miljømyndighet å godta tiltak som innebærer forringelse av vannmiljø. All aktivitet eller inngrep i vassdrag som forringer vannmiljøtilstanden vil kreve en vurdering av vannforskriften § 12, som er en unntaksbestemmelse som setter vilkår for når denne typen tiltak kan tillates.

Kantvegetasjon er svært viktige habitater for en rekke arter planter, insekter, fugl og pattedyr, og den har avgjørende betydning for vannmiljøet og bekkedragets økologiske funksjon. Fjerning av kantvegetasjon vil gi økt samlet belastning blant annet gjennom at leveområdene forsvinner, og økt fare for predasjon og soloppvarming av vann i bekken. I tillegg til bevaring av eksisterende kantsone vil det være et positivt tiltak om planen sikrer reetablering og videreutvikling av kantsonen der den er på sitt tynneste. Vi minner i denne forbindelse om vassressursloven § 11 som sier at langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Statsforvalteren er myndighet etter vannressurslovens § 11, og kan følgelig gi unntak fra den beskyttelsen kantvegetasjonen er gitt.

Vi minner om at det må søkes om tillatelse til tiltak i henhold til forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Statsforvalteren er myndighet på anadrome strekninger.

Naturmangfold

Det er registrert en rekke rødlistede arter og ansvarsarter i eller nært området. Området har også betydning som viltkorridor. Planforslaget må ta hensyn til naturmangfold i influensområdet for planområdet. Det må undersøkes hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes, jf. naturmangfoldloven (NML) § 7. Se Veileder til naturmangfoldloven kapittel II (T- 1554). Det må vurderes om tilgjengelig kunnskap om arter i området er god nok, og om



det eventuelt er aktuelt å innhente mer kunnskap, blant annet om arters bruk av området. For å kunne uttale oss til planforslaget, og virkningene av det, er det avgjørende at et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om naturverdier som kan bli berørt, i og rundt planområdet, foreligger.

Det er oppgitt at planområdet skal kartlegges for naturtyper etter Miljødirektoratet sin instruks i 2023, som del av Miljødirektoratet sin utlyste kartleggingspakke 10-TL1.

Unngå å spre fremmede arter

Det er registrert fremmedarter i og nær planområdet. Det må sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer. Det bør innarbeides rekkefølgebestemmelser som sier at området skal kartlegges og at evt. fremmede, skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeider settes i gang.

Beplantning og/eller revegetering av fyllinger/skjæringer må sikres i bestemmelsene, vi oppfordrer til at det benyttes stedegne arter.

Landskap

Det vil trolig bli behov for betydelige inngrep i eksisterende terreng. Tiltaket må tilpasses landskapet best mulig, og virkningen på landskapet må vurderes og visualiseres.

Friluftsliv

Planforslaget kommer i berøring med svært viktige friluftsområder og sammenhengende grønnkorridorer. Sammenhengende grønne korridorer har en viktig funksjon både som leve- og ferdselsområde for fugl og vilt, og som turområder for befolkningen. Planen bør ivareta områder for friluftsliv, og virkninger for friluftsområdene må vurderes. Befolkningen bør ha tilgang til ulike typer områder, både for nærfriluftsliv og lengre turer, og de bør ha områder egnet for ulike aktiviteter. Turveier, sykkelveier og grønnstruktur mellom byggeområder og friluftslivsområder er viktig for å sikre tilgjengelighet. Det er mange snarveger og gangveger som går ned fra platåene rundt og ned til Bjørndalen. Koblinger til disse må ivaretas i planen.

Forurenset grunn

Det må gjøres rede for tidligere bruk av planområdet, og vurderes om det kan være forurensning i grunnen innenfor planområdet. Avrenning fra tidligere virksomheter kan være mulig forurensningskilde. Erfaringsvis vil områder som har blitt brukt som oppstillingsplasser for busser og maskiner, lagerområder og verksteddrift ha forurensning i grunnen. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensning må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen.

Klima

Statsforvalteren anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et enkelt klimagassregnskap, og at plandokumentene gjør rede for

- Tiltak for å redusere energiforbruk
- Tiltak for å redusere klimagassutslipp
- Valg av energiløsninger og byggematerialer

Samtidig ber vi om at planbeskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen vil bidra til å nå bærekraftsmålene, og hvilke miljøkrav og -kriterier som skal stilles i planen, ved anskaffelser og ved utbygging.



De statlige planretningslinjene stiller krav om at bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort. Vi anbefaler at naturbaserte løsninger sikres i reguleringsbestemmelsene. Vi registrerer at det allerede er fokus på dette, og at kommunen anbefaler at regnbed og overvannshåndtering langs veien vurderes (for eksempel i midtrabatt).

For støy og støv i anleggsfasen stiller vi oss bak uttalelsen fra helse og omsorg.

Barn og unge og Helse og omsorg

Det er positivt at det skal legges til rette for sykkelveg med fortau langs fylkesveg 6682 Heimdal-Selsbakk. Referat fra oppstartsmøte viser til viktige tema som skal utredes og ivaretas gjennom planprosessen. Særlig vil utfordringene knyttet til sikt, kryss/krysningspunkter være viktig i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten lang strekningen. Tiltakene vil være viktig for å øke trafikksikkerheten for gående langs strekningen.

Arealer avsatt til grønnstruktur (nåværende og fremtidig) og areaer brukt av barn og unge ved (Selsbakk idrettsplass) må beskrives og vurderes. De rikspolitiske retningslinjene stiller krav til erstatningsareal for *«friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek...»* En oversikt over sentrale plantema som må ivaretas i planprosessen på folkehelseområdet ligger på Helsedirektoratet sin [nettside](#).

Det er behov for å erverve arealer og god dialog med de som er direkte berørt er viktig, både for at de skal oppleve seg ivaretatt, og på overordnet nivå for å styrke legitimiteten til arbeidet med å utvikle nettverket av gang- og sykkelveger. Anleggsarbeidene vil kunne komme nært boliger og kan påvirke trafikksikkerheten. Det må derfor være bestemmelser som stiller krav knyttet til støy og støv (kap 6 i T 1442-1 og T 1520), fremkommelighet, samt sikkerhet for myke trafikanter og naboer. En plan for anleggsfasen må vise hvordan dette skal ivaretas.

Det må planlegges for universell utforming og vurdere mulighet for å etablere hvilerepo der stigningsforholdene overskrider føringer i TEK-17.

Samfunnssikkerhet

Planområdet berøres av flere kvikkleiresoner som kan markeres som hensynssoner i plankartet. I tillegg bør det i bestemmelsene komme fram hvilke hensyn som skal tas i/for disse sonene.

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Statsforvalteren påpeker at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.



Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarslet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Thomas Møller (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent



Saksbehandlere:

Klima og miljø: Kjersti Sandven – 73 19 91 73

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 93 34

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

Trondheim kommune

Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden

Postboks 1010 Nordre Ål

7004

2605

TRONDHEIM

LILLEHAMMER



Trøndelag Fylkeskommune

Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
24/00001-15
Deres referanse
202244153-78

Vår dato
31.01.2024
Deres dato
29.12.2023

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, reguleringsplan (detaljregulering), hovedsykkelveg langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk i Trondheim kommune - Trøndelag fylkeskommune

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hovedformålet er å forbedre denne strekningen av Heimdalsruta som en del av et sammenhengende hovednett for sykkel i Trondheim kommune. Planarbeidet skal bidra til å sikre fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet hos trafikanter, med forbedring av dagens situasjon ved at gående og syklende separeres, og gjennom at kryss forbedres.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene Kroppan, Forsøket, Romolslia, Okstadøy, Kolstaddalen, Rosten og Kvenild som ligger innenfor for planområdet. Kroppan betjenes av linje 20 og nattbuslinje 109. Forsøket retning sentrum betjenes av linje 20. Resterende holdeplasser betjenes av nattbuss i sørgående retning.

Oppsummering av tidligere innspill

Det vil bli sett på muligheten for å oppgradere eksisterende bussholdeplasser som en del av planarbeidet. AtB har blitt tidlig involvert i planprosessen og har deltatt i møter om holdeplassene, som er svært positivt. Under oppsummerer vi det vi har spilt inn så langt:

- For å komme til Tiller/Heimdal med dagens rutetilbud har de som bor i Romolslia/Selsbakk/Okstadøy-området lang reiseveg, de må først reise mot sentrum for å omstige til buss til Tiller. I dag betjenes holdeplassene hovedsakelig av nattbuss, men AtB vil se på muligheten for å bedre reisemulighetene mot Tiller/Heimdal. Ny rutestruktur er ikke bestemt, men i framtiden vil det trolig være aktuelt å kjøre buss i Bjørndalen i begge retninger for å kunne dekke slike ønsker og behov. Det går 18m buss her i dag. I fremtiden kan også 18m buss her være aktuelt.
- Vi ønsker derfor å beholde alle holdeplassene på strekningen, de ligger veldig godt plassert ift. eksisterende boligområder og gangforbindelser til/fra disse områdene.

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

- Vi ønsker at planen regulerer en bedre løsning for holdeplassene, på begge sider av veien, for å sikre universelt utformede og trafikksikre løsninger der gangkryssing over veien også ivaretas. Vi oppfordrer til at det sikres mulighet for leskur på plattform, og at holdeplassene "sakses" slik at gangkryssing skjer i bakkant av/mellom holdeplassene.
- Kantstopp kan være en aktuell løsning, men det krever god sikt. Det er utfordringer med svingete kurvatur og høy fart i Bjørndalen. Vi oppfordrer til at det gjøres en trafikksikkerhetsvurdering av holdeplasseløsningene.

Utforming av holdeplasser

Det er viktig at bussen ser trafikken bakfra i venstre speil, med lang nok sikt til å oppfatte reell hastighet på kjøretøyene bakfra, både ved kantstopp og lommer.

Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Plattformen fungerer som en barriere fordi høydeforskjellen/kantstein vil stanse kjøretøy som sklir. Dette gjelder også der det stort sett bare er avstigende passasjerer. Profilkantstein gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen, øker kvaliteten generelt og reduserer/fjerner behovet for å bruke rampe. Dette for at sjåfør kan kjøre så nært inntil kantsteinene som mulig for å unngå et gap mellom bussgulv og plattformkant.

Det er viktig at holdeplassene får god belysning, slik at sjåførene ser passasjerene og for at det er en trygghetsfaktor for passasjerene. Alle holdeplasser bør være belyst av hensyn til trafikksikkerhet, opplevd trygghet og universell utforming. På holdeplasser uten lehus, eller dersom lehus ikke er belyst, er det nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen.

For utforming av kollektiv infrastruktur viser vi til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. Dimensjonerende kjøretøy for holdeplass er 18m buss.

Forbikjøring av buss på holdeplass

Ved utforming av kantstopp bør det vurderes tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdele, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.

Tilrettelegge for sanntidsskjerm

AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningsstall utvider AtB bruken av sanntidsskjermer i Trøndelag. Vår anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. Vi oppfordrer til at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. Vi ønsker at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur.

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjet veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkeres veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inkludert overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.

Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane, derfor er det viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikkeres uavhengig av hverandre.

Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15m buss da denne har størst overheng. Sporingkurver i N100 setter svingradius for dimensjonerende buss til 12,5 meter. Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15,0 meter lang, 2,55 meter bred (uten speil). [V123](#) sammenstiller sporingkurver for ulike busstyper, men sier samtidig at erfaringer viser at optimal kjøreatferd er vanskelig i praksis og at svingeradien for dimensjonerende buss ved prosjektering bør økes til 14,0-15,0 meter. Det er forskjell på akselavstand mellom busstyper, derfor må det alltid planlegges med litt slingringsmonn.

Vegbredde

6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm spill på hver side. Det gjør at total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk ha kjørefeltbredde 3,25 m. Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken. I tilfeller der vegbredden er eller vurderes innskrenket oppfordrer vi til å sikre areal for forsvarlig framføring av bussen, og for at busser samt andre tyngre kjøretøy kan møtes uten utfordringer med fremkommelighet.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafikksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag fylkeskommune
Fylkets hus
Postboks 2560
7735 STEINKJER

Vår dato: 01.02.2024

Vår ref.: 202320408-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 202244153-78

Saksbehandler: Tormod Hagerup/
22959915/torg@nve.no

NVEs innspill - Varsel om planoppstart - Detaljreguleringsplan for hovedsykkelveg langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk i Trondheim kommune

Vi viser til brev datert 29.12.2023. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med hovedsykkelveg langs fv. 6682 i Bjørndalen fra Heimdal sentrum til Selsbakk, en strekning på ca. 4,2 km. Formålet med planarbeidet er å forbedre trafikksikkerheten og motivere flere til å sykle fremfor å kjøre bil.

Eksisterende gang- og sykkelveg langs Bjørndalen er smal og har ikke skille mellom gående og syklende. I tillegg er dekket på gang- og sykkelvegen ujevnt og i dårlig stand. Vurdering av trafikale løsninger inkludert bussholdeplasser inngår også i planarbeidet.

Hovedsykkelvegen er en del av Heimdalsruta som er en prioritert hovedsykkelrute i Trondheim og prosjektet er forankret i Miljøpakkens handlingsprogram for 2022-2025 og 2023-2026.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).



NVE rolle mht. sikkerhet mot naturfare i samferdselsprosjekter

Sykkelvegeier er selv ansvarlig for å ivareta sikkerheten mot naturfare for sine anlegg og for å unngå at sikkerheten for tredjepart reduseres som følge av tiltaket.

Når det gjelder eventuelle virkninger av planen/tiltaket for tredjepart vil vi, når planen kommer på offentlig ettersyn, følge med på om sikkerhetskravene i TEK17 kapittel 7 og plan- og bygningsloven § 28-1 er oppfylt. Tredjepart skal ikke bli utsatt før økt naturfare som følge av det nye samferdselstiltaket.

NVEs konkrete innspill

Geoteknikk og vassdragshensyn

I oversendelsesbrevet står det at det gjennom hele prosessen vil vektlegges å ikke berøre mer areal enn nødvendig for å etablere tiltaket. Dette er positivt.

I samme oversendelsesbrev står det også at planområdet er 597 daa., og at g/s-vegen enkelte steder strekker seg et stykke fra vegen. Grunnen til dette er i all hovedsak at det senere i planprosessen kan vise seg nødvendig å avsette plass til geotekniske stabiliseringstiltak, eksempelvis senking av terreng, fyllingsareal langs veg, eller andre sikringstiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet.

Vi forutsetter at prosjektet tilstreber å minimere inngrep i vassdrag dersom planarbeidet viser at sikringstiltak vil være nødvendig.

I plansaken er det viktig å dokumentere at man har forsøkt å begrense inngrep i vassdrag og utstrekning av aktuelle risikoreduserende tiltak. Dersom det ifm. det kommende planarbeidet vil være behov for inngrep i vassdrag, anbefaler vi å se på de vurderinger som ble gjort i forbindelse med den nylig vedtatte reguleringsplanen for Fv. 6686 Gamle Okstadbakkan hovedsykkelveg mellom Tonstad og Selsbakk. Videre må avbøtende tiltak også beskrives og forankres i planbestemmelsene.

Dersom planforslaget legger til rette for inngrep i vassdrag, skal tiltakene vurderes opp mot bestemmelsene i vannressursloven. NVE er gitt myndighet til å kunne samordne tillatelser til vassdragsinngrep i de sakene der reguleringsplan kan erstatte en konsesjonsbehandling jf. vrl. § 20 bokstav d). En vurdering av samordning gjøres når vi har tilgang på planmaterialet ifm. høring og offentlig ettersyn. For mer veiledning for behandling etter vannressursloven se [NVE Veileder 1/2021: Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak](#).



Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

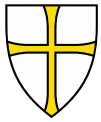
Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Tormod Hagerup
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Trøndelag fylkeskommune



Til: Bernt Arne Helberg, Team Plan
Fra: Cathrine Grande, Seksjon Kommunal
Dato: 31.01.2024
Dokumentnr.: 202244153-91

Fylkeskommunens koordinerte uttalelse til oppstart planarbeider for detaljregulering av hovedsykkelveg langs fv. 6682 i Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune mottok 03.01.2024 varsel om oppstart av detaljregulering for ny sykkelveg langs FV 6682 til uttalelse. Planen inngår i Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24 om økt sykkelsatsing.

Saken er gjennomgått i internt oppstartsmøte den 6. desember 2023.

Overordnede planer og føringer

Planinitiativet er i hovedtrekk basert på målsettinger i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og byvekstavtalen. Planen er del av Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025, og «Utredning av sykkелеkspresveg langs E6 – Parsell: Fra Heimdal og Tiller til Rotvoll/Reppe, Trondheim» (SVV 24.09- 2017).

Planen er i overensstemmelse med bestemmelser i kommunens arealdel 2022-2034. § 13.3 Hovedruter for sykkel skal sikres og etableres i samsvar med hovedvegnett for sykkel. Nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedvegnettet. Hovedvegnettet skal primært etableres som et eget tilbud for syklende, adskilt fra gangtrafikk. Deler av traseen er vist i plankart for KPA.

Generelt

Hensikten med planen er å legge til rette for en sammenhengende sykkelveg fra Selsbakk til Heimdal, med påkobling til rute gjennom Melhus kommune i nord. Sykkelveien er del av et mer omfattende sykkelvegnett, og del av miljøpakken. Deler av traseen har 3,5m sykkelveg i dag. Prosjektet har som målsetting 4+2,5m bredde. Traseen berører både Leirelva og Heimdalsbekken og viltkorridor i nordenden (Forsøkslia).

Friluftsliv, nærmiljø, barn og unge og universell utforming

Etablering av en effektiv og trygg sykkelforbindelse i sørvestlige deler av byen vurderes svært positivt. Det blir vesentlig at den nye hovedtraséen påkoples og samler

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

eksisterende og nye sykkeltraseer, herunder nevnes ny gang og sykkelveg i Forsøkslia som er under planlegging.

I videre arbeider med planen minner vi om at barn og unges oppvekstvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jfr. plan- og bygningsloven §1-1.

Vi oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges tidlig og ivaretas gjennom planprosessen. Her kan kanskje barnetråkk (barnetrakk.no) benyttes for registrering. Eksisterende lekeplasser og ballbaner forutsettes ivaretatt i plankart og bestemmelser. Barn og unge skal inviteres til å medvirke i saker som angår dem.

Det er viktig å sikre eventuelle eksisterende stier og andre områder som benyttes til friluftsmål i plankart og bestemmelser. Det er svært formålstjenlig dersom det er mulig å lage forbindelser fra det nye sykkelvegnettet til eksisterende og planlagte arealer for lek og friluftsliv.

Vi minner også om at universell utforming er tatt inn i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven, og hvordan universell utforming er ivaretatt bør fremgå av planforslaget.

Fylkesveg, trafiksikkerhet og Samferdsel

Det skal være et skille mellom sykkelveg og kjøreveg på minimum 1,5 meter ved fartsgrense 50 og 60 km/t. Hvis fartsgrensen er høyere skal samme avstand være 3,0 meter. Mindre avstand enn disse krever fraviksbehandling av fylkeskommunen.

Eksisterende gangfelt ved bussholdeplasser på strekningen oppleves som utrygge. Flere gangfelt vurderes å ikke oppfylle kravene til gangfelt ifg. Statens vegvesens håndbøker. Andre kryssingsmåter kan vurderes i forbindelse med reguleringsplanen, for eksempel tilrettelagte kryssingspunkter med midtdeler.

Bussholdeplassen Forsøket er dårlig plassert i krysset med Forsøkslia, der buss fra Forsøkslia kan ha vanskelig å kjøre inn til kantstein. Det bør sees på bedre plasseringer av bussholdeplassen.

Vannforvaltning

Planen skal ivareta hensynet til vassdragsmiljøet. Definisjonen av vassdrag er fastsatt av vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Videre defineres vassdrag med tilhørende vanndekt areal ved vanlig flom (10-årsflom).

Tiltak eller aktivitet i og nært vann skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Grunnleggende skal vannforskriften § 4 følges som sier «*Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand [...]*». I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming om ivaretagelse av vannmengde og vannkvalitet, naturlig bredde og bunn med kantvegetasjon. Tiltak i

Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kommunal

vassdrag, i form av å fylle ut i-, lukke, legge om eller rette ut, forbygge/plastre/kanalisere vassdrag er forbudt, jf. vannforskriften § 4.

Vi oppfordrer til at hensynet til vassdragsmiljøet sikres i planens juridiske dokumenter, der det er hensiktsmessig. Regulering i form av arealformål med tilhørende bestemmelser bør vurderes eventuelt bruk av fellesbestemmelse.

Traseen for sykkelveg berører to vannforekomster – Heimdalsbekken og Leirelva. Heimdalsbekken er i svært dårlig tilstand etter vannforskriftens klassifisering, med mål om å oppnå god tilstand. Her er det derfor etter vannforskriftens §4 ikke tillatt med ytterligere påvirkninger som kan hindre forbedring til god tilstand. Leirelva er i god tilstand. Spesielt i Heimdalsbekken er det gjort en betydelig innsats fra kommunen i å bedre forholdene for fisk, men også i Leirelva. Begge vannforekomstene er sårbare for ytterligere negative påvirkning. Vi ber om at man i detaljreguleringsplanen har et spesielt fokus på om det er mulig i fjerne eksisterende fiskevandringshindre i forbindelse med etableringen av sykkelvegen.

Vi forutsetter at hensynet til vassdragsmiljøet blir ivaretatt i det videre planarbeidet. Fylkeskommunen stiller seg gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig ved spørsmål angående regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften.

Fiskeforvaltning innlandsfisk og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag

Trøndelag fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for innlandsfisk og arbeider for at hensynet til både fisk og andre ferskvannsforkomster blir ivaretatt ved tiltak i vassdrag.

Vi minner generelt om at fysiske tiltak i vassdrag som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer, skal omsøkes etter *Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag*. Dette gjelder ikke hvis tiltaket krever konsesjon etter vannressursloven.

Søknadsskjema for søknad om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag finnes på fylkeskommunens hjemmeside: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/klima-og-miljo/innlandsfisk/>

Fylkeskommunen har ansvar for vurdering og behandling etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag på strekninger som ikke fører anadrom fisk eller kreps.

Kulturminner nyere tid

Det ser på nåværende tidspunkt ut til at hittil registrerte nyere tids kulturminner ikke direkte vil bli berørt av tiltaket og/eller ligger innenfor planavgrensningen.

Kulturminner eldre tid

Det er et potensial innenfor planområdet for eksempelvis hulveger som kan være rester av eldre forbindelseslinjer mellom kjente bosetningsområder. Vi ser behov for å utføre arkeologiske befaringer i løpet av planprosessen for å avklare dette. Vi vil komme tilbake med kostnadsoverslag for slike befaringer når planavgrensning og omfang av terrenginngrep er nærmere bestemt.

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Til slutt

Vi mener generelt det er svært positivt at det planlegges gang og sykkelvei mellom Heimdal og Selsbakk. Våre innspill er oppsummert i hvert avsnitt.

Vi gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi ser fram til videre prosess for avklaringer når tiltakene blir mer utredet, og vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Saksbehandlere:

Arealforvaltning, m.m.: Cathrine Grande

Fylkesveg, veiforvaltning, trafikksikkerhet, Samferdsel: Lars Olofsson

Vannforvaltning: Lise Hatten

Fiskeforvaltning innlandsfisk: Bjørn Grenne

Kulturminner nyere tid: Heike Schmidko

Kulturminner eldre tid: Knut Harald Stormsvik

Referanse:

Friluftsliv: Oddveig Bredesen

Fylkesveg, veiforvaltning, trafikksikkerhet, Samferdsel: Tone Wikstrøm,

DETALJREGULERING FOR HOVEDSYKKELVEG LANGS FV6682 HEIMDAL – SELSBAKK

Vi viser til Fylkeskommunens brev av 29.12.2023 med ref 202244153-86 til Bjørndalen 1-3 AS som eier av følgende eiendommer GNR 319 BNR 13 og 224.

Firmaet har engasjert oss til å gi innspill til reguleringsarbeidet.

Av brevet framgår at det ønskes opparbeidet sykkelveg i 4 m bredde i tillegg til 2 m fortau og 0,25 m skulder på hver side, til sammen minst 6,5 m bredde. Det framgår ikke hvilken side av fylkesvegen som ønskes benyttet til sykkelvegen eller om fylkesvegen tenkes flyttet.

Som det framgår av vedlagte kartutsnitt ligger selskapets eiendommer på begge sider av fylkesvegen.

Eiendommene er leid ut til to virksomheter:

1. Intakt Bilskade Trondheim AS med org.nr. 995 238 306
I følge Purehelp hadde firmaet i 2022 en omsetning på ca 90 millioner og driftsresultat ca 6,5 millioner. Firmaet hadde 45 ansatte.
Firmaet eies av flere bilfirmaer i Trondheimsområdet og driver med reparasjon av motorkjøretøyer. Det er meget få større firmaer som driver med slik virksomhet i området.
2. Opplæringskontoret for Bilfag AS med org.nr. 945 302 577
I følge Purehelp hadde firmaet i 2022 en omsetning på ca 12 millioner og driftsresultat ca 0,6 millioner. Firmaet hadde 8 ansatte. Selskapet har som formål å koordinere og effektivisere opplæringsvirksomhet i bilfagene. Det eies av de fleste bilfirmaene i Trondheimsområdet.

Hoveddelen av virksomheten er på bnr 13 på vestsiden av vejen der det i seinere år er investert store summer i oppbygging av moderne lokaler for reparasjon og lakking av biler. Uteområdet på eiendommen er oppfylt av biler til behandling, og kjøreareal for adkomst til de ulike verkstedhallene.


Virksomheten er helt avhengig av å få beholde uteområdet slik det er i dag og kan ikke akseptere at sykkelvegen kan plasseres på noe av uteområdet på vestsiden av nåværende gang- og sykkelveg. En eventuell innskrenkning av dette arealet vil innebære at virksomheten må flyttes til annen eiendom eller nedlegges.

På bnr 224 på østsiden er det en stålplatehall som benyttes til lager for biler. Uteområdet benyttes til parkering for ansatte og biler til behandling. Det er ønskelig med størst mulig areal til oppstilling av biler, men det kan aksepteres at vegarealet utvides noe mot denne siden av bekken evt. at større deler av bekken legges i kulvert.

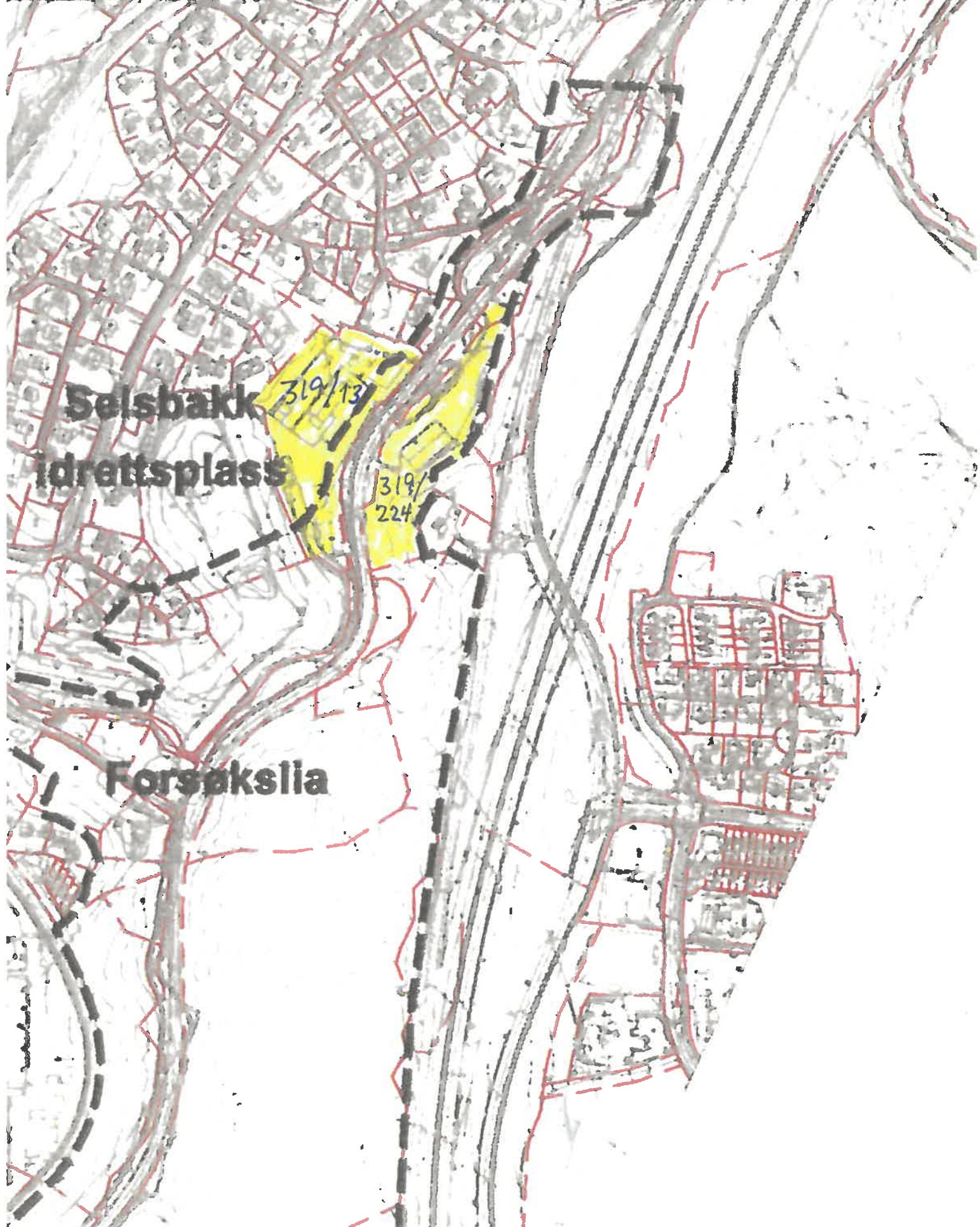
Vi håper ovenstående opplysninger kan legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsforslag slik at løsningen kan ble akseptabel for firmaene som bruker eiendommene i dag.

Mvh Grimstad og Tønsager AS

v/ Tore Tønsager tlf 91170151



Kopi : 1. SVERRE FØRDAL sf@proven.as
2. ANN KRISTIN FØRDAL ann.fordal@proven.as
3. VIDAR SAGEN vsa@kopas.no



EIENDOMMER SOM EIES AV BJØRNDALEN 1-3 AS MERKET GULT

From: "Bernt Arne Helberg"
Sent: Wed, 7 Feb 2024 09:13:37 +0100
To: "tskjemstad@gmail.com" <tskjemstad@gmail.com>
Cc: "Thomas Gundersen" <thogun@trondelagfylke.no>; "Knut Sørli Forsmark" <knufor@trondelagfylke.no>; "Camilla Svendgard" <camsv@trondelagfylke.no>; "Robert Aakerli" <robaa@trondelagfylke.no>
Subject: Innspill - Alfred Hess vei 18 - Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk

Hei

Thomas Skjemstad - takk for hyggelig prat på telefon (920 88 411) – sender over foreløpig skisse forbi din eiendom, siden den strekningen ikke ble vist på Folkemøtet. Du nevnte at du ønsker en løsning med mur, som gjør det mulig å utvide dagens garasje eller parkeringsplass – og det kan være aktuelt for deg å bidra økonomisk til en slik ekstraløsning. Som du ser av skissa under har vi forutsatt at det er behov for mur forbi din eiendom – vist med grønt. Bare overse den brune skråningsspissen som berører eiendommen din 😊

Jeg legger også ved det bildet du sendte meg på telefon, med en rundkjøring i Forsøkslia som gjør det mulig med blindveg til Bjørndalen 1-3.

Med vennlig hilsen
Bernt Arne Helberg



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjelte

Bernt Arne Helberg

Prosjektleder

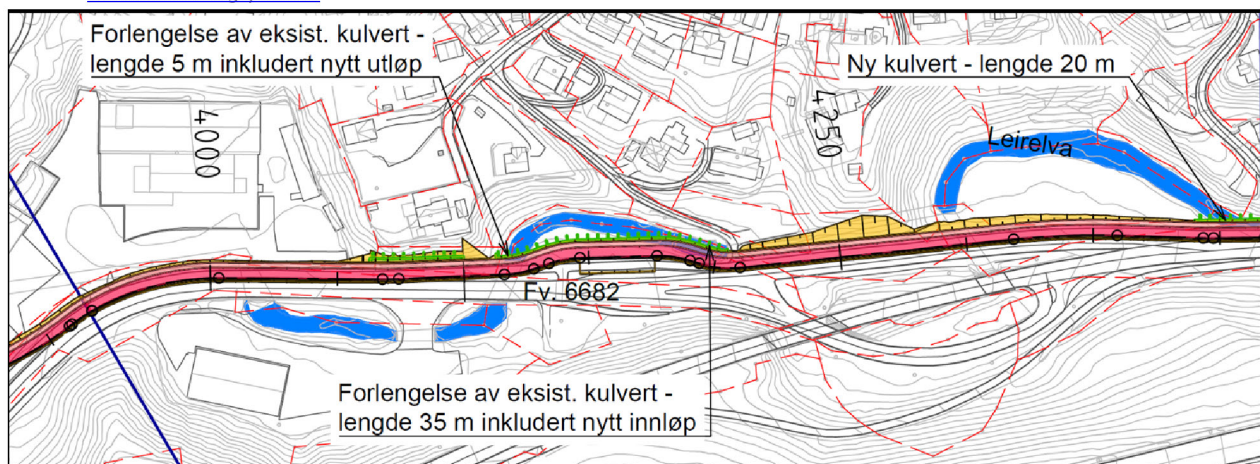
Seksjon Vegfag

berhel@trondelagfylke.no

74 17 52 26 / 910 07 065

74 17 40 00 (sentralbord)

www.trondelagfylke.no







PROSJEKT: DETALJREGULERING FOR BJØRNDALEN, R20230028

Innspill til varsel om oppstart

Deres ref: [Deres ref]

Vår ref: RTA

Dato: 06.02.2024

Sted: Trondheim

Filnavn: 240206 Innspill til varsel om oppstart, Detaljregulering for Bjørndalen

GENERELT

Først vil vi takke Trøndelag fylkeskommune (forslagsstiller – heretter kalt TFK) og Norconsult (plankonsulent) for å ha inkludert Forsøkslia AS / HUS arkitekter AS underveis i prosessen frem til i dag. Forsøkslia AS er også en aktør i området og utarbeider planforslaget for Forsøkslia 7A-D. Forsøkslia AS og TFK har overlappende planer i området rundt krysset Bjørndalen – Forsøkslia og det har vært, og er fremdeles, relevant og nyttig å informere hverandre om våre respektive planer. Forsøkslia AS regulerer sykkelveg med fortau langs Forsøkslia mellom Bjørndalen og Gammel-Lina på vegne av Miljøpakken / Trondheim kommune.

Begge parter hadde et eget samordningsmøte 17.2.2024 med felles informasjonsutveksling rundt egne prosjekter.

Eiendommene i Forsøkslia 7A-D er tilgrensende nabo til sykkelvegprosjektet i Bjørndalen og er direkte berørt av planarbeidet til TFK da det aktuelle planområdet strekker seg inn på eiendommene til Forsøkslia AS.

Dette innspillet er utarbeidet av HUS arkitekter AS, på vegne av Forsøkslia AS, som er henholdsvis plankonsulent og forslagsstiller for det pågående arbeidet med utarbeidelsen av reguleringsplan for Forsøkslia 7A-D på Selsbakk i Trondheim.

INNSPILL

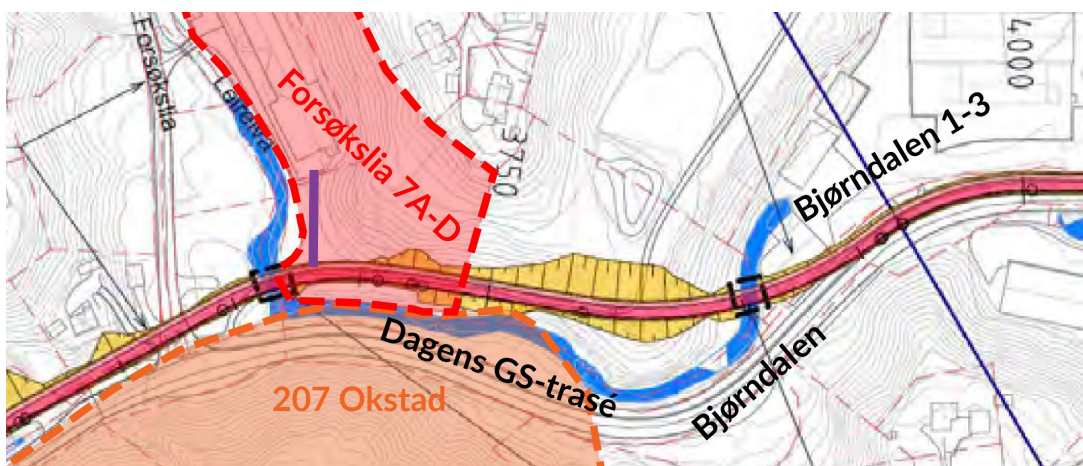
Under følger våre innspill som vi mener at må hensyntas i det videre planarbeidet.

SIKKERHETSKLASSE GEOTEKNIKK

Det kom frem i samordningsmøtet (17.1.2024) at TFK legger til grunn løsning med kryssing i plan over Forsøkslia for sykkelveg med fortau. Denne løsningen mener TFK at krever tiltaksklasse K1.

RiG i plansaken for Forsøkslia 7A-D, Geo-Norway AS, informerte i samme møte om at det tilrås å revurdere klassifisering, fra K1 til K3/K4 tiltak, da dette er et stort tiltak i terreng med utfordrende grunnforhold. Sonen 207 Okstad er tilgrensende Bjørndalen i dette området. (Se illustrasjon under.)

Av den grunn setter vi spørsmålstegn ved om kryssingen i plan kan gjennomføres uten stabiliserende tiltak i omfang tilsvarende K4 eller K3.



Våre markeringer på illustrasjon fra TFK



DETALJREGULERINGSPLAN FOR
BJØRNDALEN,
R20230028

—
Innspill til varsel om
oppstart

PÅVIRKNING PÅ NATURMANGFOLD / VANNMILJØ

I Trondheim kommune sitt tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte problematiseres forholdet mellom nødvendigheten, og omfanget, av sykkelvegprosjektet sett opp mot bant annet naturmangfold, viktig viltkorridor og vannmiljøet i området.

Dette er hensyn som også har satt sterke premisser og har vært førende for Forsøkslia AS sitt planarbeid for Forsøkslia 7A-D.

En løsning med kryssing av Leirelva med to nye bruer mellom Forsøkslia og Bjørndalen 1-3 vil kreve store naturinngrep langs, og i, elva samt ekspropriering av Forsøkslia AS sin eiendom. I tillegg vil det medføre ekspropriasjon og rivning av bygg på Bjørndalen 1-3 sin eiendom.

Som aktør i området, som også driver med (og ønsker) utvikling i området, er vi kritiske til dette alternativet istedenfor å benytte seg av en løsning med plassering i dagens trasé øst for Leirelva mellom Forsøkslia og Bjørndalen 1-3. Vi stiller spørsmålsteget ved om det er nødvendig å legge til rette for en så slak kurvatur tilpasset høy sykkelhastighet når det medfører så store naturinngrep som er skissert til nå.

SAMFUNNMESSIGE KONSEKVENSER

Dette punktet med innspill går nok litt på utsiden av selve plansaken, men er likevel relevant da det går inn på totalvurderingene i planen og gjennomførbarheten av tiltaket. Og det gjelder de politiske beslutningene rundt oppgradering av denne typen infrastruktur i området.

Ønsket om adskilte systemer for gående og syklende i et geoteknisk ustabil område som dette medfører, og er noe som TFK også er inne på i varslingsbrevet, til dels store naturinngrep og potensielle farer vedrørende lokal og helhetlig stabilitet i området. I tillegg har man de enorme kostnadene slik infrastruktur medfører. Man kan jo spørre seg om samfunnsnyttene ved oppgraderingen med deling av gående og syklende mellom Sluppen og Heimdal vs. de økonomiske kostnadene og konsekvensene tiltaket har for natur, vilttrakk og truet fiskebestand i området og farene ved områdestabiliteten.

GANGADKOMST TIL FORSØKSLIA 7

Uavhengig av valg av løsning så forutsetter Forsøkslia AS at TFK i planforslaget hensyntar og ivaretar gangadkomst fra ny gang- og sykkelveg til gang- og sykkeladkomst inne på gnr/bnr 101/148. Adkomsten vil gå i retning av planlagt boligbebyggelse inne på Forsøkslia 7 (vist med lilla strek i skissen over).

Med vennlig hilsen

Rune Tonstad Andersen
Arkitekt MNAL
HUS arkitekter AS

(plankonsulent i arbeidet med reguleringsplan for Forsøkslia 7A-D)

Kopi: Forsøkslia AS