

Detaljreguleringsplan for hovedsykkelveg langs fv. 6682 Heimdal – Okstadøy

Oppsummering av innspill etter varsel om oppstart

16.05.24

Innledning

Varsel oppstart ble gjort digitalt og ved annonsering i Adresseavisen den 31.01.24.
Frist for å komme med innspill var 31.01.24.

Etter varsel om oppstart er det besluttet å utarbeide plan for den sørligste strekningen Heimdal – Okstadøy først. Merknadene er likevel behandlet for hele strekningen Heimdal – Selsbakk i dette dokumentet.

Merknadene er gjennomgått og vurdert i forhold til videre prosess etter følgende inndeling:

Tas til orientering:	Innhold i merknaden tas som opplysning/informasjon
Tas til etterretning:	Benyttes der tiltakshaver vil etterkomme merknaden i planarbeidet og er beskrevet hvordan innspillet er innbakt i prosessen videre.

 **Trøndelag fylkeskommune**

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

Trøndelag fylkeskommune varsler oppstart på detaljregulering av hovedsykkelveg langs fv. 6682 i Bjørndalen fra Heimdal sentrum til Selsbakk i Trondheim kommune med hjemmel i plan- og bygningsloven §12-3 jf. samme lov § 12-8.

Det skal planlegges hovedsykkelveg med fortau, med totalbredde på 4+2 meter. Vurdering av trafikale løsninger langs fv. 6682 – inkludert tilbud for buss, inngår også i planarbeidet.

Planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og er et tiltak som omfattes av forskrift om konsekvensutredninger §8, vedlegg II 10e, og skal konsekvensutredes. Det kreves ikke fastsatt planprogram.

Les mer om planarbeidet og se kart med avgrensningen av planområdet på trondelagfylke.no

Kommentarer eller innspill sender du skriftlig til postmottak@trondelagfylke.no eller til:
Trøndelag fylkeskommune
Fylkets hus
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Frist for å komme med innspill er 31. januar 2024.

Spørsmål til reguleringsplanarbeidet kan du rette til Trøndelag fylkeskommune ved:
Bernt Arne Helberg,
tlf. 910 07 065,
berhel@trondelagfylke.no



Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
	Statlig		
17.01.24	Statens Vegvesen	<ol style="list-style-type: none"> Statens vegvesen ser positivt på initiativet og slutter seg til at følgende vesentlige forhold skal ivaretas: <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ol style="list-style-type: none"> Innspillet tas til etterretning. Det planlegges for 4 m sykkelveg og 2 m fortau. Trøndelag fylkekommune er enig i dette. Planavgrensningen er tilpasset tilgrensende planer og det samarbeides med samtidige planer som grenser til. Planskilt kryssing av Forsøkslia er konsekvensutredet og forkastet. Det vises til alternativsvurdering/KU-light Tas til orientering.

Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
24.01.24	Bane Nor	<ol style="list-style-type: none"> 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 «<i>etableres en ny jernbanebru for godsspor 4 og 5 over veien Bjørndalen</i>» 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. Søknadspliktige tiltak er avhengig av tillatelse etter jernbaneloven. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til etterretning. Hvordan jernbaneinteressen blir ivaretatt vil framgå av planbeskrivelsen. Tas til etterretning. Tas inn i bestemmelser i forhold til anleggsfasen. Tas til orientering. Tas til etterretning. Tas inn i planleggingen og i bestemmelsene

Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
01.02.24	NVE	<p><i>Geoteknikk og vassdragshensyn:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. 2. 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. 3. 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. 4. <i>Generelle råd</i> 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. <p>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.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Dette ligger til grunn for valg av alternativer. Det har vært kontakt mellom rådgiver Norconsult NO og NVE gjennom prosessen. 2. Tas til etterretning. Prosjektet vektlegger å minimere inngrepene særlig i forhold til Leirelva, alternativer utredes i forhold til å redusere inngrep mest mulig. 3. Tas til etterretning. Det utarbeides KU for Vannmiljø og naturmiljø der avbøtende tiltak vil innarbeides i utforming av veggeometri og i bestemmelser. 4. Tas til orientering. Planen sendes på høring til NVE.

26.01.24	Statsforvalteren i Trøndelag	<p>Landbruk</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 trafikkikkerheten. 2. 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 matjordene når anlegget er avsluttet. Vi oppfatter med dette at det er en bevissthet knyttet til ivaretakelsen av berørte jordressurser, noe som er sentralt for å gi et godt sluttresultat. 3. 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. 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 <p>Klima og miljø</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 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. 5. 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. <p>SPR-BATP</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Som klima- og miljømyndighet er vi i utgangspunktet positive til tiltak som øker attraktiviteten, og som bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter. I tillegg vil tilrettelegging for bedre fremkommelighet for gående og syklende kunne bidra til å bygge opp under målet om nullvekst i personbiltrafikken. <p>Vannmiljø</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Strekingen av bekkedraget nedstrøms jernbanelinja er en svært viktig gytebekk for sjøørret, og har en viktig økologisk funksjon. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til etterretning. Det er ingen jordbruksarealer som blir berørt av tiltaket Dette gjelder begge alternativene. 2. Tas til etterretning. En vurdering er gjort og det er ingen omdisponering av dyrka jord heller ikke nødvendig med utarbeiding av matjordplan. Det utarbeides reguleringsbestemmelser som skal sikre nødvendige hensyn. 3. Krav tas til etterretning. Metodikk for KU har ikke en metode for å vurdere MiS-figurer direkte, men. Det er gjort naturtypekartlegging som fanger opp verdiene som er kartlagt i MiS-figurene. 4. Ta til etterretning. Midlertidige og permanente tiltak vil synliggjøres. 5. Tas til etterretning. 6. Tas til etterretning. 7. Tas til etterretning. 8. Tas til etterretning og det vil innarbeides bestemmelser som ivaretar hensyn. 9. Tas til etterretning. Prosjektet søker løsninger som innebærer minst mulig endring av bekkeløp. Det kan være vanskelig å ivareta ønsket om å åpne bekk på strekninger der veggen og sideterrenget må heves. Leirelva vil ha spesielt fokus i forhold til bevaring. 10. Tas til etterretning. Det vil bli gjort en vurdering etter §12 i vannforskriften. 11. Tas til etterretning. Det vil konsekvensutredes 2 alternativer, og det vil deretter bli tatt hensyn til ivaretakelse av Leirelva, og
----------	------------------------------	---	---

		<p>8. 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.</p> <p>9. 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.</p> <p>10. 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.</p> <p>11. I tillegg til bevaring av eksisterende kantsoner vil det være et positivt tiltak om planen sikrer reetablering og videreutvikling av kantsonen der den er på sitt tynneste. 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.</p> <p>Naturmangfold</p> <p>12. 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. 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.</p> <p><i>Unngå å spre fremmede arter</i></p> <p>13. 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 anleggsarbeidet settes i gang.</p> <p>14. Beplantning og/eller revegetering av fyllinger/skjæringer må sikres i bestemmelsene, vi oppfordrer til at det benyttes stedegne arter.</p> <p>Landskap</p> <p>15. 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.</p>	<p>bestemmelser om eventuelle avbøtende tiltak.</p> <p>12. Tas til etterretning. Konsekvensutredningen for naturmangfold vil gi oss en oversikt over arter og naturtyper, konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak.</p> <p>13. Tas til etterretning. KU for naturmangfold vil gi oversikt over fremmede arter. Bestemmelser vil bli gitt for å hensynta fremmede arter i anleggsfasen og driftsfasen.</p> <p>14. Tas til etterretning. Det vil utarbeides bestemmelse med krav om bruk av stedegne arter ved revegetering.</p> <p>15. Tas til etterretning. Det gjøres en landskapsanalyse av tiltakene.</p> <p>16. Tas til etterretning. Det vil utarbeides en KU for friluftsliv som vil gi oversikt over områder brukt til friluftsliv, snarveger, adkomster til idrettsanlegg osv. Geometri og bestemmelses vil ivareta hensyn som skal tas.</p> <p>17. Tas til etterretning. Forurensa grunn utredes.</p> <p>18. Tas til etterretning. Det vil bli utarbeidet et klimagassregnskap.</p> <p>19. Tas til etterretning. Bærekraftsmål og miljøkrav vil beskrives i planbeskrivelsen.</p> <p>20. Tas til etterretning. Vi vil vurdere om bestemmelser om naturbaserte løsninger kan sikres i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>21. Tas til etterretning. Det lages en egen KU for barn og unge. Punktene 22,23 og 24 vil vurderes og forslag til løsninger vil innarbeides i</p>
--	--	---	--

		<p>Friluftsliv</p> <p>16. Planforslaget kommer i berøring med svært viktige friluftsområder og sammenhengende grønnkorridorer. Planen bør ivareta områder for friluftsliv, og virkninger for friluftsområdene må vurderes. Det er mange snarveger og gangveger som går ned fra platåene rundt og ned til Bjørndalen. Koblinger til disse må ivaretas i planen.</p> <p>Forurenset grunn</p> <p>17. Det må gjøres rede for tidligere bruk av planområdet, og vurderes om det kan være forurensning i grunnen innenfor planområdet. Dersom det er grunn til å tro at det er forurensning må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen.</p> <p>Klima</p> <p>18. Statsforvalteren anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et enkelt klimagassregnskap, og at plandokumentene gjør rede for</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tiltak for å redusere energiforbruk -Tiltak for å redusere klimagassutslipp -Valg av energiløsninger og byggematerialer <p>19. 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.</p> <p>20. De statlige planretningslinjene stiller krav om at bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger 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.</p> <p>Barn og unge og Helse og omsorg</p> <p>21. Det er positivt at det skal legges til rette for sykkelveg med fortau langs fylkesveg 6682 Heimdal-Selsbakk. Arealer avsatt til grønnstruktur (nåværende og fremtidig) og areaer brukt av barn og unge ved (Selsbakk idrettsplass) må beskrives og vurderes.</p> <p>22. 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.</p> <p>23. Anleggsarbeidene vil kunne komme nært boliger og kan påvirke trafiksikkerheten. 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.</p> <p>24. Det må planlegges for universell utforming og vurdere mulighet for å etablere hvilerepo der stigningsforholdene overskrider føringer i TEK-17.</p> <p>Samfunnssikkerhet</p> <p>25. 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</p>	<p>veggeometrien med adkomster og snarveger og i bestemmelser.</p> <p>22. 22 og 23: og 24 Tas til etterretning.</p> <p>26 Det gjennomføres en ROS-analyse i tråd med plan- og bygningslovens krav.</p>
--	--	--	--

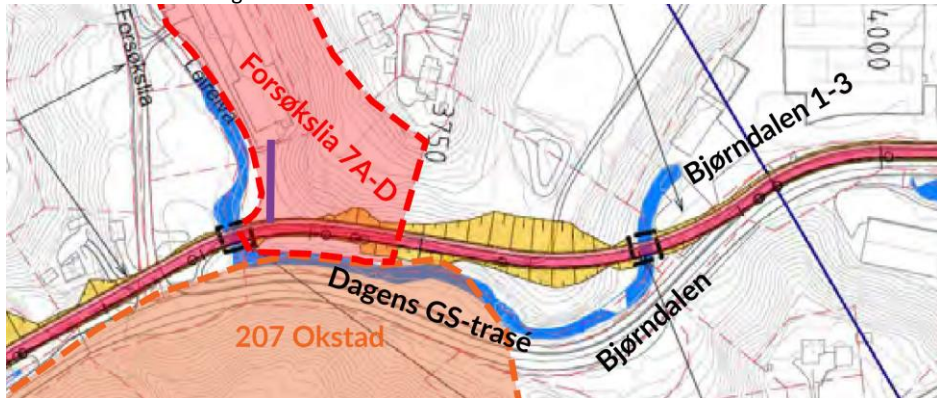
Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
		<p>forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven.</p> <p>26. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.</p>	
	Regionalt		
16.01.24	Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS.	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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: <ul style="list-style-type: none"> - kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer. - vannforsyning til brannsløkking. 2. Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere her: Retningslinjer tilrettelegging. 3. Legg merke til følgende: <ul style="list-style-type: none"> Tiltaket må ikke redusere vår tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innspillet tas til etterretning. Prosjektet har vært i kontakt med Trøndelag brann- og redningstjeneste, og fått avklart at merknaden er generell, og i stor grad er tilpasset bygg-prosjekter. Prosjektet må ikke forverre situasjonen for brann- og redningstjenesten, sammenliknet med i dag. <ol style="list-style-type: none"> 2. Tas til orientering 3. Tas til orientering

31.01.24	AtB	<p>Utforming av holdeplasser</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. 2. Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Profilkantstein gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen. 3. Det er viktig at holdeplassene får god belysning, slik at sjåførene ser passasjerene og for at det er en trygghetsfaktor for passasjerene. Holdeplasser uten lehus, eller dersom lehus ikke er belyst, er det nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen. 4. 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 (vegdelers, 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. 5. Tilrettelegge for sanntidsskjerm. AtB ønsker å gi sine 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. <p>Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjert veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inklusivt 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 trafikeres uavhengig av hverandre. <p>Vegbredde</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. 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. <p>Universelt utformede kollektivreiser</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass. 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. 	<p>Christian</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning. Valg av type kantstein gjøres i neste fase (byggeplan). 3. Tas til etterretning. Reguleringsplanen setter av tilstrekkelig areal for belysning. Videre detaljering gjøres i neste fase (byggeplan). 4. Tas til etterretning. 5. Tas til orientering. Tilretteleggelse for sanntidsskjerm gjøres i neste fase (byggeplan). 6. Tas til etterretning. 7. Tas til etterretning. 8. Tas til etterretning. 9. Tas til etterretning.
----------	-----	---	--

Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
		Anleggsfasen 9. 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. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.	

31.01.24	Trøndelag Fylkeskommune	<p>Friluftsliv, nærmiljø, barn og unge og universell utforming</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 eksisterende og nye sykkeltraseer, herunder nevnes ny gang og sykkelveg i Forsøkslia som er under planlegging. Vi oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges tidlig og ivaretas gjennom planprosessen. Eksisterende lekeplasser og ballbaner forutsettes ivaretatt i plankart og bestemmelser. Barn og unge skal inviteres til å medvirke i saker som angår dem. 2. 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. 3. 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. <p>Vannforvaltning, trafikkikkerhet og Samferdsel</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 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. 5. 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. 6. 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. <p>Vannforvaltning</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. 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. 8. 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. 9. 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. <p>Fiskeforvaltning innlandsfisk og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. 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 <i>Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag</i>. Dette gjelder ikke hvis tiltaket krever konsesjon etter vannressursloven. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til etterretning. Det utarbeides en KU for friluftsliv og en utredning for barn og unge der disse momentene vurderes. 2. Dette tas opp i KU friluftsliv og barn og unge, og innarbeides i veggeometrien med adkomster ol. 3. Hvordan uu ivaretas skal framgå i planbeskrivelsen. 4. Tas til etterretning. På strekninger med lite tilgjengelig bredde, der det ikke er plass til normert bredde på skillet, planlegges det for rekkverk. 5. Tas til etterretning. 6. Tas til etterretning. 7. Tas til etterretning. Vannforvaltning utredes innenfor KU naturmangfold, forhold til vannforskriften. Hensyn til vannmiljø vil ivaretas ved utforming av veg geometri og bestemmelser. 8. Tas til etterretning. Dette vil vurderes undervegs i planarbeidet. 9. Tas til orientering. 10. Tas til orientering. 11. Tas til etterretning. Det vil være av betydning for framdriften at befaringsgjøres raskest mulig slik at planen framdrift som er stram overholdes.
----------	----------------------------	---	---

Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
		Kulturminner eldre tid 11. 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.	
	Privat		
31.01.24	Grimstad og Tønsager AS	<ol style="list-style-type: none"> Virksomheten er helt avhengig av å få beholde uteområdet på vestsiden av veien 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 en annen eiendom eller nedlegges. På østsiden kan det aksepteres at veiarealet utvides noe mot denne siden av bekken evt. At større deler av bekken legges i kulvert. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Tas til orientering.

Hovedsykkelvei langs fv. 6682 Heimdal - Selsbakk			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
06.02.24	HUS arkitekter AS	<p>Sikkerhetsklasse geoteknikk</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.  <p>Våre markeringer på illustrasjon fra TFK</p> <p>Påvirkning på naturmangfold/vannmiljø</p> <ol style="list-style-type: none"> Vi stiller spørsmålstegn 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. <p>Samfunnsmessige konsekvenser</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, viltråkk og truet fiskebestand i området og farene ved områdestabiliteten. <p>Gangadkomst til Forsøkslia 7</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Det henvises til prosjekteringsforutsetninger presentert i notat 52207550-RIG 04 D01. Tar til orientering. Alternativenes påvirkning på naturmiljøet på land og i vann vil bli synliggjort i konsekvensutredningen. Det vil tas valg ut fra denne. Tas til orientering. Tas til etterretning. Planarbeidet vil hensynte behov for gangadkomst fra ny gang- og sykkelveg til gang- og sykkeladkomst inne på gnr/bnr 101/148.