



TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Fylkets hus Postboks 2560
7735 STEINKJER

Vår saksbehandler
Susanne Støyle Alsaker

Vår ref.
2023/9284
oppgis ved alle henvendelser

Deres ref.

Dato
05.07.2024

Tilbakemelding på høringsmateriale til offentlig ettersyn, detaljregulering Bjørndalen fra Søbstadvegen til Okstadøy

Komplett plan til gjennomlesing i administrasjonen

Det vises til forslag til høringsmateriale mottatt 3. og 4. juni 2023 i plansaken for Bjørndalen fra Søbstadvegen til Okstadøy. I dette brevet kommer byplankontoret med sine foreløpige tilbakemeldinger etter en intern vurdering av planmaterialet. Vi tar forbehold om at det kan komme nye og supplerende tilbakemeldinger når plansaken kommer til sluttbehandling grunnet kort tidsfrist på gjennomgang av planmaterialet til høring.

Vi ber om at dette tilbakemeldingsbrevet blir gjort tilgjengelig sammen med høringsmaterialet når planforslaget legges ut på offentlig ettersyn og høring. Trøndelag fylkeskommune skal selv legge planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslovens § 3-7.

Planmaterialet - Vurdering av alternativer

Byplankontoret er positiv til tiltak som gjør det lettere å sykle og gå i hverdagen. Tiltaket er i tråd med gjeldende kommuneplanens arealdel om å skille syklende og gående langs vedtatt hovedvegnett, jf. bestemmelse §3.13.

Planen fremmer etablering av hovedsykkelveg med fortau fra Heimdal ved Søbstadvegen langs Bjørndalen fram til Okstadøy. I dag går det en 3 meter bred gang- og sykkelveg her. Det er gjennom planarbeidet utredet ulike bredder for sykkelvegen med fortau, henholdsvis 3+2 og 4+2 meter i samme trasé som eksisterende gang- og sykkelveg.

I vedlegg 12 fagrapport teknisk fag og i planbeskrivelsen kap.6.15.1 *Trafikkmengde sykkelveg* har dere beregnet potensialet for økning av sykkeltrafikken ved etablering av sykkeltiltak på en strekning basert på TØI sitt program. Beregningen antyder at det er 1 % større potensiale for sykling ved å etablere sykkelekspressveg enn å bygge gang- og sykkelveg. Programmet gir kun grove overslag, men dere antar at økning i sykkeltrafikk ikke vil være dramatisk ved ombygging fra gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. I tillegg framkommer det i planbeskrivelsen kap. 6.15.3 *Normalprofil* at sykkeltrafikken er relativt ensrettet, og at "(...) sannsynlighet for at det

kommer motgående syklistere i forbindelse med en ønsket forbisykling er moderat. Behovet for en bred sykkelveg som kan håndtere tre syklende i bredden er derfor noe mindre enn på sykkelveger med jevnere retningsfordeling.”

Byplankontoret stiller spørsmål ved fylkeskommunen sin vurdering og vektning av behovet for ombygging fra gang- og sykkelveg og av de ulike alternative breddene for sykkelveg med fortau. Et av målene til planen er at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Hva menes med attraktivt, bredest mulig sykkelanlegg eller mest mulig ivaretagelse av natur og landskap? Drøfting av behovet for et adskilt tilbud på hele deler av strekningen mangler. En mulighet er å skille mellom det mer urbane området nærmere Heimdal, og det mer naturpregede området lengre nord i Bjørndalen. Det er få boliger og målpunkt for fotgjengere langs dalen i dag, og det kan stilles spørsmål til om behovet for et adskilt tilbud er godt nok dokumentert. Det framstår som om hensynet til syklende, og det bredeste alternativet, blir sterkt vektet over et smalere alternativ som framstår som mer smidig å optimalisere og med mindre konsekvenser for andre hensyn, som naturmiljøet og landskapet. I tillegg gir en smalere normalprofil mindre utslipp av klimagasser, samtidig som mulighetene for ytterligere reduksjon er like stort som ved 4+2-alternativet. Vi ser at en bredde på 4+2 m kan være spesielt viktig for å oppnå trafiksikkerhet der det er krappe svinger og bratt sideterreng. Det burde fremkomme tydelig i planbeskrivelsen hvor dette behovet gjør seg gjeldende.

Etter en gjennomgang av planmateriale vurderer kommunen at det er flere argument for at planen skal legges et snitt med smalere totalbredde til grunn for videre planarbeid. Behovet for det bredeste alternativet er ikke godt nok begrunnet og vektet mot andre hensyn. Byplankontoret vurderer at ut fra framlagt materiale kan et smalere tverrsnitt gi like god måloppnåelse på andel syklende på strekningen og i større grad ivareta andre interesser i samme område, noe som er hensikten med planarbeidet.

Plankart

Vi minner om tilbakemelding på teknisk plankontroll sendt per e-post 10. juni 2024, og disse kommentarene må følges opp.

SOSI-fil

Vi ber om å få tilsendt SOSI-fil med revidert grense, slik at vi kan legge det inn i kommunens karttjeneste.

Hensynssone

Det må sikres hensynssone for VL800 under Bjørndalsbrua. Denne er sikret i forslag til ny KPA, men planlegges lagt om i forbindelse med dette prosjektet. Hensynssonen må derfor sikre fremtidig trasé, og at denne tillates etablert i LNFR-området som hensynssonen berører (mulig at bygge- og anleggsområdet er tilstrekkelig, men ikke mulig å se på tegningene).

Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur (SK)

Kryssområdet Bjørndalen/Søbstadvegen må detaljreguleres for å få belyst konsekvensene av ønsket tiltak. Kryssutformingen kan ha både arealmessige og trafikale konsekvenser, og kan ha påvirkning på andre reguleringsplaner i Heimdal sentrum. Det kan også være nødvendig å stille

rekkefølgekrav til løsningene, og de bør være detaljregulert slik at kommunen vet at tiltaket er gjennomførbart. Slik byplankontoret vurderer vil ikke dette arealformålet være unntatt krav om byggesøknad, jf. SAK10 § 4-3 a. Det er ønskelig med gjennomgående separering gjennom kryss i samsvar med [bystyrets vedtak 116/20](#). Byplan ønsker ikke et kombinert formål som åpner for flere ulike løsninger uten at konsekvensene er tilstrekkelig belyst i plansaken. Vi ber forslagsstiller om å detaljere i planforslaget hva som er ønska løsning.

Trafikkforhold og -løsninger

Tilstrekkelig sikt i kryss med Nyveilia må sikres, slik at syklende kan få trygg passering. Her er det vist behov for 2 meter høy mur mot eiendommer tett inntil krysset, og det er uklart om siktkrav er ivaretatt.

Er det tenkt forkjørregulert sykkelveg? Og i så fall, er dette ivaretatt av siktlinjene og stigningsforholdene? Vurder å still krav om at vedtatt [Formingsveileder](#) skal følges med hensyn til etablering av fartsreduserende tiltak for kryssende motorvogn (trapesump) og bruk av farge i kryssområdene (tydeliggjør syklendes arealer). Det er positivt med forsterket belysning i kryssområder.

Vi savner benevnelsen o_SA i plankart 1, og det mangler siktlinjer mellom kryss o_GS og o_SA i plankart 1. I plankart 2 bør det vises siktlinjer mellom o_TV og o_SA.

Rekkverk og sideterreng langs sykkelvei bør utføres i form og materiale som ikke skader en veltende syklist. Vi anbefaler at kantstein mellom gående og syklende erstattes av oppmerking (subsidiært kantstein med 0 cm vis), for å unngå fare for fallskader på syklende som ikke kan se langsgående kantstein ved snøfall. I en lang bakke med svinger er det reell risiko for alvorlige fallskader som må tas på alvor.

Det er positivt med arealer avsatt til hvileplasser. Vurder om hvileplass også kan etableres ved sedimentasjonsdammene øverst i Heimdalsbekken, slik som i dag.

Søknad om endring av eventuelle signalanlegg må sendes vegdirektoratet senest samtidig med at reguleringsplanen sendes på høring.

Bestemmelser

Generelt

Bestemmelsene er altfor omfattende og bør kuttes ned. Med så omfattende bestemmelser på flere ulike områder, vil noen kunne "forsvinne" i mengden, så det bør heller fokuseres på å tydeliggjøre alle de som er viktige. I hovedsak ber vi om at det ryddes i bestemmelsene slik at ikke samme forhold er regulert i flere ulike bestemmelser, men heller samles i fellesbestemmelser eller i arealformålet. Noen deler i bestemmelsene gjentas for flere ulike hensynssoner, for eksempel: "Flatehogst tillates ikke." Er det nødvendig med en egen hensynssone for naturmiljø eller kan de samme bestemmelsene innarbeides i et passende arealformål? Dersom det ryddes i dette kan det også gjøre plankartet mer lesbart.

Bestemmelser som viser til annet lovverk kan fjernes, ettersom dette uansett vil være gjeldende

(for eks.§ 2.1 Byggegrenser langs offentlig veg og jernbane). Det at det vises til annet lovverk og at det står omfattende føringer kan tyde på at utformingen ikke er tilstrekkelig avklart på planstadiet, det bør ses videre på løsninger på planstadiet og reguleres mer tydelig.

§ 2.2.3 Universell utforming

Teksten: “skal utformes i tråd med prinsippene om universell utforming i Byggteknisk forskrift (TEK17) kap. 8.” er overflødig å ha med. Dette skal gjelde uansett, men det kan gjerne avklares løsninger allerede i planfasen, slik at området blir helhetlig utformet, og det ikke må gjøres store endringer i ettertid.

§ 2.3.2 og 2.3.3: Naturmiljø og Vannforekomster

Formuleringen “(...) skal i størst mulig grad ivaretas” gjør at bestemmelsen ikke står sterkt, den bør omformuleres slik at den stiller strengere krav.

§ 2.4.3 Forurenset grunn (ev. 7.6 Forurenset grunn)

Gravearbeid/anleggsarbeid kan medføre skade på vannmiljøet lokalt om partikler og forurensningen fra grunnen finner veien til vassdrag (resipient) i forbindelse med gravearbeidet eller via anleggsvann. Partikkelavrenning fra anleggsområdet må ikke påvirke resipienten (Heimdalsbekken) negativt i form av nedslamming/økt tilførsel av partikler i anleggsfasen. Her må det legges reguleringsbestemmelse for håndtering av partikkelavrenning til vassdrag fra anleggsområdet. Forslag til bestemmelse:

“Tiltak for håndtering av partikkelavrenning fra anleggsområdet til resipient skal beskrives i tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn eller ev. lage egen tiltaksplan for håndtering av partikkelavrenning som skal godkjennes av kommunen før anleggsstart.”

§ 2.5.3 Vann og avløp

Det er ikke behov for å definere hva som skal vises i beredskapsplan. Bestemmelsen bør formuleres slik at det skal utarbeides en beredskapsplan, og at denne skal godkjennes av Trondheim bydrift før arbeidet kan igangsettes.

§ 3.4.1 Blå/grønnstruktur (BG)

Sedimentasjonsdammene i sør med kantvegetasjonen må bevares (o_BG1), og dette ser ut til å bli ivaretatt ifølge plankartet, men må sikres. Det må anlegges vegetasjon mellom sykkelvei og dammer. I tillegg til å fungere som sedimentasjonsdammer er de også viktige for biologisk mangfold. Adkomst må imidlertid sikres slik at man får rensket dem for slam og grus ved behov.

Delen som omhandler fysiske tiltak i vassdrag bør endres til fra juli og ut august. Fossefall og vintererle er registrert, og de hekker i direkte tilknytning til vann. Vintererle har senere hekkeperiode enn fossefallet. Det er vanskelig å si når hekkeperioden er over, men anleggsarbeidene bør ikke starte før 1. juli for tiltak i bekken.

§ 7.2 Plan for bygge- og anleggsfasen / § 7.12 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Plan for bygge- og anleggsperioden er sikret, med mål om at gående og syklende får et trygt og attraktivt tilbud i anleggsperioden. Behovet understrekes ved at det ikke finnes attraktive

alternative forbindelser enn Bjørndalen for syklende i strekningen mellom Heimdal og Sluppen bru. Et krav om at biltrafikken skal opprettholdes kan være i konflikt med mål om at syklende og gående får gode forhold i anleggsperioden.

§ 7.3 Vann og avløpsplan

Ber om at følgende legges til: “Overvann skal håndteres i henhold til tretrinnsstrategien. Overvann langs ny sykkelveg med fortau håndteres med naturbaserte løsninger som gir en fordrøyning av overvannet og med en rensefunksjon”. Jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og pbl § 28-10.

§ 7.6 Forurenset grunn

Vi ber om at bestemmelsen omformuleres slik at den er i samsvar med Trondheim kommune sin standardbestemmelse for forurenset grunn: “Med søknad om tiltak skal det følge tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune”.

§ 7.8 Belysningsplan

Vurder å stille krav om at vegbelysning kun etableres langs sykkelveg og fortau, og at denne styres avhengig av ferdsel, slik at lyset er av eller svært dempet i perioder på døgnet hvor det er lite ferdsel. Dette av hensyn til dyreliv.

Planbeskrivelse

Rydd opp i henvisningene til figurene i teksten, tekstformat og ufullstendige setninger.

Illustrasjoner

Illustrasjonene av krysset mellom Bjørndalen og Nyveilia i planbeskrivelsen viser et høyt gjerde, mens beskrivelsen av tiltaket skildrer en mur. Fra fagrapport tekniske fag: “Ettersom vegsystemet heves med inntil 2 meter, legges det opp til å ta opp høydeforskjellen mellom fortauet og eiendommen med mur.” Illustrasjonene som brukes i planbeskrivelsen må være realistiske og vise hva som er planlagt slik at konsekvensene av tiltaket er tydelig for mottaker.

2.1.1 Overordnende planer

Regional vannforvaltningsplan og kommunedelplan for naturmangfold bør være førende rammer for planarbeidet. Disse er ikke nevnt i planbeskrivelsen. Det vises også til en utgått plan for energi og klima, ny plan er Klimaløftene - kommunedelplan for energi og klima 2024-2030.

3.2.5 Dagens bruk

Det står “(s)trekningen er ikke mye brukt til tursykling”. Etter vår informasjon inngår Bjørndalen typisk i tursykling rundt Byneset, i tillegg til annen treningssykling. I vedlegg 21 skrives det: “Strekningen i Bjørndalen blir også benyttet av rullerullesyklere, som også er avhengig av god bredde.” Planbeskrivelsen bør oppdateres.

3.4.1 Vann og avløp

Kommunalteknikk VA har mottatt forprosjekt VA fra Norconsult/Fylkeskommunen. De gir et eget tilbakemeldingsbrev på de tekniske kommentarene de har til forprosjektet.

3.13 Landbruk

Dere skriver både i planbeskrivelsen og i Notat Landbruk (vedlegg 11) at “jordbruk blir ikke påvirket av tiltaket, og det er derfor ikke behov for å utarbeide matjordplan.” Det framstår som det er ca. 50 m² registrert som innmarksbeite i AR5 (Kilde: Nibio Kilden, datasett jordbruksareal) som foreslås regulert til LNFR med bestemmelsesområde # midlertidig bygge- og anleggsområde. Arealet ligger ca. 40 m sør for Bjørndalsbrua, på østsida av Bjørndalen. Planen må omtale konsekvenser og avbøtende tiltak for dette arealet.

Dersom forslagsstiller opprettholder muligheten for midlertidig omdisponering av dette 50 m² innmarksbeite, må jordressursen sikres i planbestemmelsene iht [“Veileder til matjordplaner i Trøndelag - høringsutkast”](#). Som minimum må relevante punkter i avsnitt B nr. 2 - Utførelse av midlertidig omdisponering, sikres juridisk. Forslagsstiller oppfordres til å justere grensen på bestemmelsesområdet slik at areal registrert som innmarksbeite tas ut.

3.14 Barn og unge

Det henvises til en tabell som ikke finnes i kapittelet, dette må rettes opp i.

5.2.1 Hovedsykkelveg

Vi anbefaler å stille krav i bestemmelser om at anlegget bygges med takfall, slik at man sikrer at det ikke kommer smeltevann fra sideterreng inn på fortauet, i tråd med det som er lagt til grunn.

6.13 Barn- og unges interesser og vedlegg 6 Notat Barn og unge

Det står følgende i vedlegg 6: “Det er ikke gjennomført ny kartlegging eller medvirkning i forbindelse med dette notatet. Det er avklart med Trondheim kommune at for strekningen ikke gjennomføres medvirkning gjennom ungdommens bystyre eller skoler og barnehager i reguleringsplanfasen.”

Byplan vil spesifisere at vi vurderte at det ikke var nødvendig å gjennomføre medvirkning med ungdommens bystyre i denne saken. Medvirkning med barn og unge gjennom skoler og barnehager var foreslått, men på grunn av en stram framdriftsplan ble det besluttet å avvente til etter høringsperioden. Bakgrunnen for dette var å se om det kommer fram relevant informasjon og innspill i høringsperioden, og ta en ny vurdering på behovet for ytterligere medvirkning da.

6.16 Teknisk infrastruktur

Naturbaserte løsninger for overvannshåndtering bør vurderes og dersom andre løsninger velges skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort (jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning). Dette må komme tydelig frem i planbeskrivelsen.

6.17 Klimagassregnskap

Klimgassberegningen viser en betydelig reduksjon (10 %) ved å velge alternativet 3+2. Det er positivt at det stilles krav i bestemmelsene om å redusere ytterligere 20 % fra det fremlagte klimabudsjettet, og andre utslippsreducerende tiltak som fremgår av beregningen bør også innarbeides i planen.

Konsekvensutredningene (KU)

Byplankontoret stiller spørsmålstegn ved at av de tre alternativene som er konsekvensutredet så anbefales det alternativet (4+2) som har dårligst rangering ut fra konsekvensvurderingene som er gjort, både for landskap, naturmangfold og friluftsliv. I tillegg er referansealternativet (0-alternativet) lite beskrevet og vurdert, slik at det er utfordrende å sammenligne konsekvensene ved nytt tiltak versus eksisterende situasjon.

Kommunen anser KU-ene, og dermed planforslaget, som mangelfulle og anbefaler at dere imøtekommer innspillene våre i dette brevet. Dersom dere likevel velger å legge planen ut til offentlig ettersyn og høring slik den foreligger kan det bli nødvendig med ny høring av planforslaget senere når vi vurderer at planforslaget er tilstrekkelig opplyst.

Metodikk

Når det gjelder metodikk er håndbok M-1941 anerkjent metodikk for utredning av klima- og miljøtema, og den skal brukes for temaene den dekker. For utredning av naturmangfold og vannmiljø i veiprosjekter kan foreløpig V712 brukes, men suppleres i nødvendig grad fra M-1941. Vi anbefaler at KU suppleres med vurderinger etter M-1941.

KU Friluftsliv

Når det gjelder KU-friluftsliv, mener kommunen denne er mangelfull i sin vurdering. Opplevelseskvalitet er sentralt i definisjonen av friluftslivet. Natur og landskap er derfor viktige elementer i utøvelsen av friluftsliv, og dette er ikke vurdert i denne analysen. Her er det kun tiltaket i seg selv som er vurdert, og prosjekteralternativene bidrar til en mer strømlinjeformet ferdsel langs Bjørndalen i form av at syklende og gående skilles, og samtidig legges det opp til vesentlige arealbeslag i form av fyllinger og skjæringer. Vil det være flere gående eller tursyklister som benytter anlegget med skilte løsninger, eller vil opplevelsen av et større inngrep og tap av natur og landskapstilpasning heller virke motsatt? Natur og opplevelseskvaliteten er ikke problematisert eller vurdert, og når disse kvalitetene reduseres eller forminskes finner vi det merkelig å konkludere med at tiltakene som er årsaken til dette er svært positive for friluftslivet.

Kommunen mener at KU'en underkommuniserer landskaps- og terrengendringene og framhever tiltakenes positive konsekvenser for ferdsel. Vurderingene burde vært sett sterkere sammen opp mot kriteriene for samlet vurdering av tiltaket fra tabellen til Miljødirektoratet 2023 som dere også har med i kapittel 2.

I sammendraget og sammenstillingen av konsekvensene for Friluftsliv er det brukt feil farge på samlet vurdering. Verdier med ++ skal ha tilsvarende lys grønn farge som +. Dette viser dere selv også i tabellen under kapittel 2.

KU Naturmangfold

KU Naturmangfold viser til at det er få gående som benytter gang- og sykkelvegen i dag til arbeidsplasser, skole og fritid. Hovedstrømmene for sykkel går mot byen på morgenen og mot Heimdal på ettermiddagen. Sannsynligheten for møtende syklist er ikke drøftet, og burde vært vurdert opp mot tiltakets bredde og behov for forbikjøring. Det bør dokumenteres bedre hva behovet for et nytt anlegg faktisk er og gevinsten i det. Det kan synes som at negative konsekvenser for natur er uforholdsmessig store med tanke på gevinsten når det finnes en gang- og sykkelvei fra før.

Gevinstene 0-alternativet har for naturmangfold burde komme tydeligere fram i KU vurderingen. Samlet belastning i Bjørndalen er høy, og blir høyere dersom både dette prosjektet og tilliggende prosjekter gjennomføres (f.eks. SVVs prosjekt ned Gamle Okstadbakkan og nedre deler fra Dorthealyst).

Kommunen er bekymret for fremdriftshastigheten av planen har ført til at det ikke har vært tatt seg tid til kartlegging av hekkende fugl i forbindelse med konsekvensutredningen. Dette er en stor svakhet ved materialet. I KU Naturmangfold sies det at kunnskapsgrunnlaget for vilt, fugl og øvrig fauna vurderes å være noe mangelfullt. Trondheim kommune har vedtatt klima- og naturkrise, og KU-rapporten viser stor negativ konsekvensgrad for naturmangfold. At hensynet til en rask planprosess overskygger viktigheten av kartlegginger er derfor svært bekymringsfullt. I tillegg velges det største alternativet av tiltaket som gir minst grad av tilpasning av traseen.

Noe av argumentasjonen for at det ikke var ønsket å gjennomføre linjetaksering for fugl var at det skulle redegjøres for de andre artene som finnes i området. KU-rapporten sier at "I tillegg til korridorfunksjonen, har også grøntområdene i seg selv en viktig funksjon som hekke- og yngleområde for fugl og vilt, deriblant rødlistearter som grønnfink (VU), gulspurv (VU) og stær (NT). Det er også sannsynlig at sensitive arter kan hekke i området." Likevel er ikke disse omtalt, men kun to andre arter (fossekall og vintererle). Det er heller ikke redegjort for arter av nasjonal forvaltningsinteresse. En beskrivelse av influensområdet og planområdets verdi for fugl må gjøres. Det er positivt at forekomstene av fossekall og vintererle vies særskilt fokus og at disse bidrar til å øke verdisetningen av F01.

Det er utfordringer med kartleggingsinstruksen da den forholder seg mye til NiN. Det er mye mer vegetasjon enn de identifiserte naturtypeområdene kartlagt gjennom NiN som blir berørt og som i dag har verdi etter lokale naturtyper og etter gamle DN-håndbok 13 (jf. kommunens kart). Dette er ikke omtalt i planmaterialet, og det framstår som dette ikke er tatt hensyn til i prosjektet.

Kommunen bemerker at det er fylkeskommunen som er ansvarlig for eventuell kompensasjon og restaurering av/etter tiltaket. Dette ansvaret skal ikke overflyttes til kommunen, jf. henvisning til kommunens plan for naturrestaurering. Planen skal omtale og sikre de avbøtende tiltakene som er nødvendige, og kan foreslå økologisk kompensasjon og restaureringstiltak av/etter tiltaket.

Vannforskriften

Kommunen er ikke enig i vurderingen av vannforskriften som ligger ved planforslaget (vedlegg 5). Oppsummert mener vi at tiltaket ikke er i tråd med vannforskriften § 4, som gjør at vannforskriften § 12 kommer til anvendelse. Se vedlagt notat *Vannforvaltning sine innspill til reguleringsplan Bjørndalen strekning Søbstadvegen - Okstadøy* for utfyllende informasjon.

KU Landskap

Kapittel 1.8.2 i KU for Landskapsbilde sier tilpasning og optimalisering skal foregå i neste planleggingsfase. Kommunen ser det som uheldig at et såpass omfattende anlegg ikke viser mer detaljert tilpasning i reguleringsplanen. Dette spesielt også siden KU sier at det er sannsynlig at det er nivåforskjell på optimalisering mellom de to alternativene. KU vil da ikke være et fullgodt verktøy for å gi gode nok vurderinger av det beste alternativet av for eksempel landskapet.

Framdrift og høringsfrist

Dersom planen legges ut til høring i fellesferien, ber vi om dere legger til 3 uker på ordinær varslingsfrist.

ROS-analysen

På grunn av ønska framdrift fra forslagsstiller gir vi ikke tilbakemelding på ROS-analysen nå, men tar med det til sluttbehandling.

Med hilsen
Trondheim kommune

Olav Nikolai Kvarme
avdelingsleder sør

Susanne Støyle Alsaker
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Kopi til:

NORCONSULT NORGE AS AVD TRONDHEIM

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG