

## Merknadsbehandling etter varsel om oppstart – Detaljregulering Tonstad-Sluppen hovedsykkelrute, delstrekning 1

Innsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
<b>1. Statens Vegvesen Transport midt, brev 27.01.2023</b>	1. Transport midt ber om at det vurderes nærmere en romslig avgrensning slik at det blir tilstrekkelig areal til å realisere planene samtidig som man får fornuftige driftsmessige forhold. Dette er spesielt viktig ved kryss og tilknytning til påkobling mot tilstøtende sykkelveger.	1. Tas til etterretning.
<b>2. NVE, brev 31.01.2023</b>	1. Ber om at NVEs <a href="#">kartbaserte veileder</a> gjennomgås og brukes i planarbeidet. Det er forslagsstillers ansvar at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Anbefaler at en bruker NVEs <a href="#">internettsider for arealplanlegging</a> . Viser til NVEs nettsider hvor det finnes koblinger til veiledere og verktøy, samt at det ligger mye arealinformasjon på <a href="#">NVEs kartløsninger</a> .	1. Tas til etterretning.
	2. Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. <a href="#">NVEs veileder 2/2017</a> .	2. Tas til etterretning. Det vises til geoteknisk vurderingsrapport, ROS-analyse og kap. 6 i planbeskrivelsen.
	3. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det fremgå tydelig hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.	3. Tas til etterretning. Det er gjennomført supplerende grunnundersøkelser og utarbeidet en geoteknisk vurderingsrapport. Sammen med planforslaget er det lagt ved et VA-notat med overvannsvurderinger og det er utarbeidet en ROS-analyse.
	4. NVE kan kontaktes dersom det er behov for konkret bistand i saken.	4. Tas til etterretning.
<b>3. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, brev 09.02.2023</b>	1. Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer bl.a. at følgende må planlegges tidlig i prosessen:  - kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer. - vannforsyning til brannslukking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann. Dersom dette i perioder ikke er tilfredsstillende, må det etableres tiltak som minst gir tilsvarende sikkerhet. Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finnes under <a href="#">retningslinjer for tilrettelegging</a> på TBRTs nettside.	1. Tas til etterretning.  Tiltaket medfører ikke endringer i tilgangen til å kunne gjennomføre effektiv rednings- og slokkeinnsats. Det er imidlertid viktig å tilrettelegge og ivareta dette hensynet også i anleggsfasen.

	2. Tiltaket må ikke redusere TBRTs tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.	2. Se punkt 1.
<b>4. Statsforvalteren i Trøndelag, brev 20.02.2023</b>	1. I forbindelse med detaljregulering av E6 Tonstad-Kroppanbrua er det planlagt en viltovergang som også vil berøre planområdet for den nye hovedsykkelvegen, viltovergang er ikke en del av denne reguleringsplanen. SF legger derfor til grunn at vurderingene om viltovergang til reguleringen av E6 blir fulgt, og at det søkes å bevare mest mulig vegetasjon for at viltovergangen skal fungere som tenkt.	1. Tas til etterretning.  Vegetasjon bevares i størst mulig grad. Hovedsykkelveg tilpasses viltovergang som foreslått i planforslaget for Tonstad-Kroppanbrua.
	<p>2. <u>Landbruk</u> En av utfordringene som løftes fram er at traseen vil berøre dyrka mark av svært god og god jordkvalitet. SF er derfor opptatt av at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. I NTP for perioden 2022-2033 (Meld. St. 20 (2020-2021)) er det lagt føringer for alle utbyggingsvirksomhetene innen samferdsel om at beslag av jordbruksareal skal ha en særskilt vurdering, og at omfanget av beslag skal reduseres. Nasjonal jordvernstrategi er også innskjerpet, jf. Stortingets vedtak 16.6.2021, med en ny nasjonal målsetting om at omdisponeringen maksimalt kan være 3000 daa. Det er i så måte positivt at det i planarbeidet er sagt at det må gjøres grundige vurderinger av hvordan normalprofilene utformes for å minimere behov for omdisponering av fulldyrka jord, og at dette gjelder særlig bredden på rabatt/grøft mellom fylkesvegen og sykkelvegen eller ved å omregulere deler av kjørebanelen til sykkelveg/fortau. Videre skal planforslaget synliggjøre hvor mye landbruksareal som berøres, både i anleggsfasen og permanent. Foreløpige beregninger viser omdisponering av ca. 0,4 daa fulldyrka mark samt 1.2 daa innmarksbeite til permanent formål.</p> <p>Det er også sagt at dersom jordbruksarealer planlegges brukt til midlertidig anleggsområde, så må det tas inn konkrete bestemmelser som sikrer kvaliteten på matjorda når anlegget er avsluttet. Generelt er Statsforvalteren som landbruksmyndighet opptatt av at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark til rigg- og anleggsområder. Vi ber om at disse alternativvurderingene fremgår av planmaterialet. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon, noe som vil kunne gi reduserte avlinger over mange år.</p>	<p>2. Tas til etterretning.</p> <p>Jordbruksarealene i området er av høy kvalitet, og skogsområder er registrert med høy bonitet. Bortsett fra fyllingen som er planlagt i sørøst, er det ikke planlagt store permanente inngrep, men nødvendige fyllinger og skråningsutslag vil medføre noe arealbeslag av skog og dyrka mark.</p> <p>Tilgjengeligheten til rigg og anleggsområdene er bedre når disse kan ligge langs traseen. Jordbruksarealer som tas i bruk midlertidig, skal istandsettes etter at tiltaket er ferdig. Det er forsøkt å begrense til et minimum hvor mye av midlertidig anleggsbelte som berører dyrka mark. Fyllingsskråninger er strammet opp til 1:1,5 for å redusere permanent arealbeslag. For rigg og anleggsområde på dyrket mark reguleres kun en stripe langs traseen for anleggsgjennomføringen, og ikke område for brakkerigg.</p> <p>Midlertidig anleggsbelte er regulert som eget bestemmelsesområde med reguleringsbestemmelser for å ivareta forholdet til dyrka mark. Denne sikrer at kvaliteten på dyrka marka skal være tilsvarende dagens etter at tiltaket er ferdigstilt.</p> <p>Det er i utgangspunktet ønskelig med 3,0 m grøft mellom fylkesveg og sykkelvegen. Dette gjør sykkelvegen mer attraktiv å bruke på grunn av mindre sprut og støy, og sykkelopplevelsen blir triveligere og tryggere. Grøft gir</p>

	<p>For permanent beslag av dyrka mark er vi opptatt av at det gjennomføres kompensierende tiltak som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte. Som et minimum må jordressursene brukes til jordbruksformål, fortrinnsvis i nærområdet. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter. Dette er forhold som må ivaretas i bestemmelsene.</p>	<p>også fordeler for overvannshåndtering, snøopplag, bedre rom for skilt, infrastruktur i bakken og grønt.</p>
	<p><u>3. Klima og miljø</u>  <i>Press på naturmangfold og prinsipper for økologisk kompensasjon</i>  I forbindelse med planlegging av utbyggingstiltak står prinsippet om i størst mulig grad å unngå negative virkninger for naturmangfold sentralt. Det viktigste er å unngå negative virkninger på arter og naturtyper, deretter begrense virkningene gjennom avbøtende tiltak. Hvis det ikke er mulig å unngå eller begrense virkningene, så skal tiltak gjennomføres for å istandsette eller restaurere (økologisk kompensasjon). Vi anbefaler at disse prinsippene og prinsippene for økologisk kompensasjon følges og brukes i all bruk av kommunens arealer der natur påvirkes.</p> <p>Økologisk kompensasjon innebærer at den ansvarlige for en utbygging som ødelegger eller skader verdifull natur, kompenserer for denne ødeleggelsen eller skaden. Kjernen i økologisk kompensasjon er at økologiske funksjoner som går tapt, erstattes. Kompensasjonen gjennomføres ved å restaurere, etablere eller beskytte natur av samme type på et annet sted enn det som direkte berøres av utbyggingen. Målet er å hindre/begrense netto tap av verdifull natur.</p> <p><i>Naturmangfold</i>  Store deler av planområdet grenser berører Leirelvkorridoren og viktige naturtyper. Det må derfor vurderes hvorvidt disse vil bli påvirket av tiltaket, og det bør søkes å oppnå løsninger som minsker terrenginngrep. Det bør også inkluderes bestemmelser som skal sikre rødlistede arter i området, for eksempel å angi tidspunkt for anleggsarbeid i bygge- og anleggsfasen for å ikke forstyrre hekkeperioden.</p> <p><i>Ta mest mulig vare på naturen i området og minimer terrenginngrep og påvirkning</i>  Planen bør inneholde vurderinger om hvordan deler av naturen i området kan tas vare på og hvordan byggingen kan gjennomføres med minst mulig</p>	<p>3. Tas til etterretning.</p> <p><i>Naturmangfold</i>  Det er utarbeidet en fagrapport på naturmangfold.</p> <p>Det vises ellers til fagrapport på naturmangfold, og planbeskrivelsen hvor det er beskrevet forslag til bevaring av vegetasjon. Revegetering og tilsåing skal gjennomføres med stedegent plantemateriale.</p> <p>Det er gjort flere vurderinger og foreslått flere tiltak for å minimere terrenginngrep, bl.a. er det valgt 5,5 m bredde i stedet for 7,0 m bredde på deler av strekningen. Fyllinger er strammet opp til helning 1:1,5 for å minimere inngrep, og rabatt/rekkverk er valgt på deler av strekningen i stedet for grøft.</p> <p>Fyllingen i sørøst, nord for Sjetnemarka er av vesentlig størrelse. Tiltaket vil øke den samlede belastningen på naturtyper, rødliste arter og viktige landskapsformer i dette område. Fyllingen skal beplantes med tilsvarende arter når tiltaket er gjennomført. Revegeteringen fungerer som en økologisk kompensasjon. Viser til kapittel 4.9, 5.3, 5.7 og 6.7 i planbeskrivelsen.</p> <p><i>Minimere terrenginngrep og påvirkning</i>  Det er i kap. 6.7 i planbeskrivelsen vurdert avbøtende tiltak for å redusere inngripen i naturmiljøet.</p> <p><i>Rigg- og anleggsområder</i></p>

	<p>terrenginngrep. Vi anbefaler at det lages bestemmelser som sørger for at stedege trær, planter og vegetasjon tas vare på så langt det er mulig i prosjektet og at det ikke kjøres unødvendig eller i sårbar natur, at det ikke hogges, sprenges, fylles ut osv. i forbindelse med tiltaket mer enn det som er nødvendig og at det sikres at dette formidles til alle som er involvert i prosjektet.</p> <p><i>Rigg og anleggsområder</i> Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet.</p> <p><i>Klima</i> Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, ivareta klimatilpasning som hensyn, samt tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Det bør lages et klimaregnskap for prosjektet. Eksempel på hvordan dette kan beregnes finnes på Miljødirektoratets nettsider.</p> <p><i>Fremmede arter</i> Det er registrert fremmede arter i området. Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak<sup>4</sup>. Fremmede arter i området bør bekjempes.</p> <p><i>Forurensning</i> Det er registrert forurensning i tilstandsklasse 2 innenfor planområdet. Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Dersom det er, eller er mistanke om forurenset grunn skal tiltakshaver undersøke grunnen. Ved forurensning i området skal tiltakshaver lage en tiltaksplan.</p> <p><i>Overvann</i> Håndtering av overvann må vurderes i planarbeidet. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnett, fortrinnsvis gjennom naturlige løsninger som bekker. Harde flater og manglende drenering medfører økt belastning på ledningsanlegg. God overvannshåndtering er viktig både for å</p>	<p>Krav til rigg- og anleggsområder fremgår av plankart og reguleringsbestemmelsene.</p> <p><i>Klima</i> Miljøpakken har nylig vedtatt en felles ambisjon om at anleggsvirksomheten skal bli utslippsfri innen 2025. SVV jobber også målrettet for at innen 2025 vil nullutslippsfrie anleggsmaskiner være tilgjengelig i alle vektclasser. Klimabudsjett beregnes på alle prosjekter ved hjelp av programmet VegLCA.</p> <p>Reduksjon av klimagassutslipp innarbeides i reguleringsbestemmelsene.</p> <p><i>Fremmede arter</i> Det er registrert en del fremmede plantearter innenfor planområdet. Det må utarbeides en tiltaksplan som viser hvilke tiltak som skal iverksettes for å hindre at fremmede arter spres som følge av veganlegget.</p> <p><i>Forurensning</i> Det er utarbeidet en rapport på forurenset grunn i forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Det er tatt inn en reguleringsbestemmelse om at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset vises fram for forurensningsmyndigheten.</p> <p><i>Overvann</i> Beregninger av overvann og overvannshåndtering er beskrevet i planforslaget, og det er utarbeidet en egen VA-rapport med beskrivelse av overvannshåndtering.</p> <p><i>Massehåndtering</i></p>
--	---	--

	<p>sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet og –mengde.</p> <p><i>Massehåndtering</i>          Dumping av masser kan gi store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Overskuddsmasser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid er normalt å anse som næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes.</p> <p>Som hovedregel skal masser utnyttes eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning. Statsforvalteren forutsetter at slike vurderinger blir gjort tidlig i et utbyggingsprosjekt, slik at deponering kan unngås. Varig lagring av masser (deponi) krever tillatelse, og det må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart.</p>	<p>Tiltaket fører til mindre grad av overskuddsmasser. Stabiliseringstiltaket i sørøst medfører behov for nye masser tilført til området. Det er utarbeidet et notat for miljøtekniske grunnundersøkelser som omtaler forurensning i grunnen. Dette er vedlagt planforslaget.</p>
	<p><u>4. Barn og unge og Helse og omsorg</u>          Adskillelse fra gående og syklende er et viktig tiltak for å bedre trafiksikkerheten langs sykkelruta. Kommunen problematiserer relevante utfordringer som skal ivaretas gjennom planprosessen. En oversikt over sentrale plantema innen folkehelseområdet som må ivaretas i planforslaget ligger på Helsedirektoratet sin <a href="#">nettside</a>.</p>	<p>4. Tas til etterretning.</p> <p>Tiltaket forbedrer trafiksikkerheten langs hovedsykkelruten.</p>
<p><b>5. Selberg Arkitekter AS, brev 21.02.2023</b></p>	<p>1. Selberg Arkitekter AS er engasjert av Nordic Estate AS for å bistå i utvikling av en del av eiendommen gnr 320 bnr 2 på Okstad. Selberg i har i den forbindelse utarbeidet en mulighetsstudie. Det er sendt inn et planinitiativ og innspill til kommuneplanens arealdel for å få området avsatt til boligformål. Foreløpige skisser og mulighetsstudie anslår at området kan få opptil 1200 nye boliger. Dette er et bidrag for å underbygge gang- og sykkeltrafikk samt underbygge kollektivtilbudet med omstigningspunkt tett ved.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>
	<p>2. Det er viktig at deres regulering av hovedsykkelveg langs fv. 902 ikke skaper noen utfordringer for planlagt utvikling av eiendommen. De ber derfor om at avkjøring til fremtidig boligområde blir regulert inn i planen for ny hovedsykkelrute. De kan fremskaffe dwg-tegninger for kryssløsningen dersom dette gjør det enklere å få inn avkjøringen i reguleringsplanen for</p>	<p>2. Tas til orientering.</p> <p>Avkjørsel til fremtidig boligområde må avklares i reguleringsplan for boligprosjektet.</p>

	hovedsykkelvegen. Ved behov vil de også stille opp på møte for å diskutere kryssutformingen.	
	3. De ser på tiltaket med å etablere en hovedsykkelveg langs gamle Okstadbakkan som svært ønskelig og velkommen.	3. Tas til orientering.
<b>6. AtB, brev 22.02.2023</b>	<p>1. AtB betjener holdeplassene Okstad og Leirfossvegen som ligger innenfor planområdet. Holdeplassene betjenes av linje 10, 24, 51, 53 og 103. AtB er positiv til at det planlegges oppgradering av eksisterende holdeplasser.</p> <p><u>Okstad</u> Det er noen hus som sogner til holdeplass Okstad. AtB har registrerte reisende som benytter denne holdeplassen, og denne bør beholdes da den benyttes av kunder som får uforholdsmessig lang avstand til alternativt stopp dersom Okstad legges ned. De siste 3 mnd. er det registrert 283 (oktober), 236 (november) og 273 (desember) påstigninger fra Okstad (tall for begge retninger).</p> <p><u>Leirfossvegen</u> Pr. i dag benyttes ikke Leirfossvegen retning nord, linje 53 kjører kun i sørgående retning. Denne holdeplassen ble tidligere benyttet av ordinære linjer, men har i den siste tiden blitt benyttet til avvikskjøring mens Sluppenbrua var stengt og det ble kjørt en egen linje 120 mellom Tonstadkrysset og Romolslia. AtB skal kjøre linje 120 igjen i en liten periode nå i sommer/tidlig høst mens Sluppen bru blir stengt igjen. De andre linjene (10, 24, 51 og 103) som betjener området kjører Gamle Okstadbakkan – Fossestuvegen og betjener holdeplass Okstadvegen. De ønsker likevel at Leirfossvegen i begge retninger reguleres/oppgraderes for å ivareta linje 53 og for å sikre fleksibilitet fordi det kan bli aktuelt med buss som kjører ned Gamle Okstadbakkan til Sluppen i fremtiden – som ikke kjører inn i Kroppanmarka.</p>	<p>1. Tas til etterretning.</p> <p>De fire bussholdeplassene langs strekningen tas med inn i planene for hovedsykkelruta.</p>
	<p><u>2. Utforming av lommer og kantstopp</u> Det er viktig at bussen ser trafikken bakfra og i venstre speil, med lang nok sikt i forhold til den reelle hastigheten på kjøretøyene bakfra, både ved kantstopp og lommer.</p> <p>Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende</p>	<p>2. Tas til etterretning.</p> <p>Holdeplassene planlegges som busslomme med plattform, leskur og nødvendig utstyr. Det settes av plass for eventuelt leskur på bussholdeplassen nord for Fossestuvegen.</p>

	<p>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.</p> <p>Det er viktig at bussholdeplassene 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 trafiksikkerhet, 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.</p> <p>AtB ønsker en løsning der sykkelveg og fortau legges i bakkant av plattform. Dimensjonerende kjøretøy er 18 m buss. Det går 18 m buss på strekningen i dag.</p> <p>For utforming av kollektiv infrastruktur vises det til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka.</p>	
	<p><u>3. Forbikjøring av buss på holdeplass</u>                  Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre 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.</p>	<p>3. Tas til orientering.</p> <p>Ikke aktuelt, da holdeplassene planlegges med busslomme.</p>
	<p><u>4. Tilrettelegge for sanntidsskjerm</u>                  AtB ønsker å gi kundene god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningsstall utvider AtB bruken av sanntidsskjermer i Trøndelag. AtB anbefaler er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon.</p> <p>Det oppfordres om at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. AtB ønsker at det</p>	<p>4. Tas til etterretning.</p> <p>Dette følges opp i byggeplanfasen.</p>

	legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur.	
	<p><u>5. Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte</u> Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjert veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkere 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.</p> <p>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.</p> <p>Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15 m buss da denne har størst overheng.</p>	5. Tas til etterretning.
	<p><u>6. Vegbredde</u> Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm speil 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. 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken.</p>	6. Tas til etterretning.
	<p><u>7. Universelt utformede kollektivreiser</u> Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. AtB 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.</p>	7. Tas til etterretning.
	<p><u>8. Atkomst til holdeplass</u> 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. AtB har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass (i</p>	<p>8. Tas til etterretning.</p> <p>Ved Okstad oppfylles ikke kriterier for gangfelt. Det vil i stedet etableres tilrettelagt kryssing.</p>



	<p>begge retninger), trygge krysningspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen.</p> <p>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.</p> <p>AtB 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>	
	<p><u>9. Anleggsfasen</u></p> <p>AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber de 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 trafikk sikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. De ber om at dette sikres i bestemmelsene.</p>	<p>9. Tas til etterretning.</p> <p>Det vil være dialog med AtB i byggeplanfasen angående tilrettelegging av midlertidige bussholdeplasser.</p>
<p><b>7. Ole Henning Okstad, e-post 22.02.2023</b></p>	<p>1. Han viser til at han og prosjektet har eiendomskontakt store deler av det området som skal gjøres om til sykkelvei. Her må det være mulig å få til noe som gagnar begge parter.</p> <p>2. I veien som går nordover fra gården er det en stor dal. Den må være hensiktsmessig å fylle igjen for å kunne utnytte dette området til kornsåing i stedet for kun beite som i dag. Det går også noen kloakkledninger i dalsøkket der som må flyttes på dersom det skal fylles i noe masse der. Han mener at det vil også gagne sykkelveiprojektet i utvidelsen av veien i dette området.</p>	<p>1. Tas til etterretning.</p> <p>2. Tas til etterretning.</p> <p>Gjenfylling av dalen avhenger bl.a. av geotekniske forhold og tilgjengelige masser. Det kan være en løsning hvis det likevel må gjøres stabiliserende tiltak. utfordringer kan være viktige naturverdier, vilttrekk og ravedal (rødlistet).</p>
<p><b>8. Trøndelag fylkeskommune, brev 21.03.2023</b></p>	<p>1. Planen er i tråd med Byvekstavtalen og hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel 2012-2024.</p> <p>2. Endringene fremstår som positive for barn og unges interesser.</p> <p>3. TRFK som vegeier har ingen merknader på nåværende tidspunkt i planprosessen.</p> <p>4. AtB betjener holdeplassene Okstad og Leirfossvegen som ligger innenfor planområdet. Holdeplassene betjenes av linje 10, 24, 51, 53 og 103. TRFK er</p>	<p>1. Tas til etterretning.</p> <p>2. Tas til etterretning.</p> <p>3. Tas til etterretning.</p> <p>4. Tas til etterretning.</p>

	positive til at det planlegges oppgradering av eksisterende holdeplasser. For utforming av kollektiv infrastruktur vises det til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. For ytterligere informasjon vises det til AtBs merknad. Det oppfordres videre til at det tilrettelegges for trygg adkomst til og fra holdeplass i begge retninger, trygge krysningspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen.	
	5. Etter deres vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. De minner om den generelle aktomshets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8. Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må arbeidet stanses og TRFK varsles. Dette må formidles til de som skal foreta de konkrete grunnarbeidene.	5. Tas til etterretning.
<b>9. Trøndelag fylkeskommune, 26.05.2023</b>	1. Fylkeskommunen har ikke merknader til utvidelse av planområdet, men minner om den generelle aktsomhetsplikten etter kulturminnelovens § 8. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen. Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner iforbindelse med planen.	1. Tas til orientering.
<b>10. Statsforvalteren i Trøndelag, 01.06.2023</b>	1. Landbruk Varsalet gjelder en utvidelse av plangrensen sør i området for å legge til rette for stabiliserende tiltak. Vi har ingen avgjørende merknader til utvidelsen, men legger til grunn at eventuelt berørt skog revegeteres.	1. Tas til orientering
	2. Klima og miljø Det utvidede planområdet berører Leirelvkorridoren og viktige naturtyper, samt truede arter og arter av særlig stor forvaltningsinteresse. Det skal legges til rette for stabiliserende tiltak, men det går ikke frem konkret hva som skal gjøres og hvor stor del av området det er behov for tiltak. Klima- og miljøavdelingen ser det som utfordrende å akseptere tiltak der det er for lite kunnskap om virkningen på naturmangfoldet. Det er også mye skog i området, og dersom den berøres vil det også kunne få en negativ effekt. Det må derfor vurderes hvorvidt disse vil bli påvirket av tiltaket, og det bør søkes å oppnå løsninger som minsker terrenginngrep. Hensynet til arter og naturtyper må også sikres i bestemmelsene.	2. Tas til etterretning. Planbeskrivelsen er supplert med hvordan tiltaket vil påvirke naturmiljø og landskap.
	3. Barn og unge og helse og omsorg Ingen merknad til utvidelse	3. Tas til orientering

	<p>4. Samfunnssikkerhet</p> <p>Vi viser til vår tidligere uttalelse i brev datert 20.02.2023. ROS analysen må oppdateres når utvidelse av reguleringsplanen endrer på risiko- og sårbarheten. Det endelige planforslaget må følge opp resultatet av analysene gjennom arealformål, hensynssoner og bestemmelser.</p>	4. Tas til orientering
	<p>5. Videre arbeid</p> <p>Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarsløst. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.</li> <li>• 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</li> </ul>	5. Tas til orientering