


#	Oppsummert tilbakemelding Trondheim kommune	Tilbakemelding Sweco
	Generelt	
1.1	<p>Behov for KU: «Vi vurderer at kravet nå er utløst etter § 10 tredje ledd bokstav b og bokstav e, og at tiltaket gir vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.»</p> <p>Det er spesielt tre forhold som gjør at vi har nå vurderer at kravet er utløst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er registrert flere rødlistearter, blant annet lav og flere fuglearter (vipe (kritisk truet - CR), hettemåke (CR) og grønnfink (sårbar - VU)). Det er spesielt fuglearten vipe kommunen er bekymret for, da bestanden har gått drastisk ned de siste årene og i år er det kun registrert to hekkende par. I planbeskrivelsen står det at arealbeslagene samt støy i byggeperioden vil føre til negativ endring for flere fuglearter. I verste fall kan dette føre til mislykket hekking (for vipe). - Rødlistet naturtype av landformene (leirravine, sårbar - VU og leirskredgrop, nær truet - NT). Andelen av ravinedalen har blitt kraftig redusert i Trondheim. Tiltaket gir vesentlig virkning for landformen og den økologiske funksjonen til ravinedalen som leveområde. En stor motfylling, å legge bekker i rør samt steinsetting av bekken vil forringe og gi store konsekvenser for ravinedalen. - Den økologiske korridoren (Leirelvkorridoren) er sårbar for inngrep. Tiltaket med motfyllinger, bruk av støttemur/rekkverk og andre barrierer er ikke tilstrekkelig utredet og redegjort for. 	<p>Etter en ny vurdering av KU-forskriften § 10 tredje ledd, i forbindelse med utvidelsen av planområdet, er det vurdert at tiltaket kan komme i konflikt med bokstav b) og e). Planbeskrivelsen kap. 1.4 oppdateres.</p> <p>Det kan imidlertid stilles spørsmål ved hvorvidt en konsekvensutredning vil tilføre ny kunnskap ut over det som allerede er utredet, eller som bør kunne redegjøres for i planbeskrivelsen. Det vises til forskrift om konsekvensutredninger § 8, tredje ledd, og veileder til forskrift om KU, kap. 6.6 s. 31.</p> <p>Det er gjort oppdateringer/supplerende vurderinger i fagrapporter og i planbeskrivelsen, fremfor en egen KU-prosess.</p> <p>Sweco har vurdert andre stabiliseringstiltak enn motfylling for å minske eller unngå store terrenginngrep i bekkedalen. Grunnen til at motfylling er lagt til grunn for reguleringsplanen er at reguleringsplanen skal ta høyde for verste tilfelle av arealbruk. Som alternativ til motfylling er det vurdert bruk av lette fyllmasser, kalksementstabilisering og evt. flytting eller reduksjon av hovedsykkelvegen. Se punkt 4.13.</p> <p>Sluttrapport fra uavhengig kvalitetssikring (Multiconsult, 29.08.2023) konkluderer med følgende: «<i>vår kontroll har bekreftet at den interne kvalitetskontrollen til de kontrollerte foretakene har vært tilfredsstillende, og at det dermed ikke er grunn til å mistenke feil og mangler ved prosjekteringen som truer stabilitet og geoteknisk robusthet</i>».</p> <p>Det videre arbeidet med reguleringsplanen vil derfor legge kalksementstabilisering til grunn, og motfyllingen kan tas ut av planforslaget. Vi ser derfor ikke behov for å gjennomføre en konsekvensutredning. Fagrapporter og plandokumenter må oppdateres.</p>
	Plankart	
2.1	Oversend SOSI-fil med ny plangrense for å oppdatere kommunens karttjeneste.	Tas til etterretning

2.2	<p>Kommunen savner vurdering av bredden på sykkelveg og gangveg opp mot landbruk og naturverdier (som de anbefalte i tilbakemeldingsbrevet fra oppstart). Det må gjøres grundigere vurderinger av hvordan normalprofilene utformes for å minimere behov for omdisponering av fulldyrka jord. Det gjelder særlig bredden på rabatt/grøft mellom fylkesveg og sykkelveg.</p> <p>Vurder å reduser kjørebredden på fylkesveg for å unngå arealbeslag av LNF.</p> <p>Er linjeføring på sykkelvegen OK? Eller bør den ved hjelp av linjeføring redusere hastighet for syklistene enda mer? Særlig inn mot kryss for å hindre høy hastighet i blindsoner (særlig vogntog).</p>	<p>Det er i utgangspunktet ønskelig med 3,0 m grønnt mellom fylkesveg og sykkelvegen. Dette gjør sykkelvegen mer attraktiv å bruke pga. mindre sprut og støy, og sykling oppleves triveligere og tryggere. Grønnt gir også fordeler for overvannshåndtering, snøopplag, bedre rom for skilt, infrastruktur i bakken, estetikk og grønnt. Dette er beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>Fv. 6686 hadde i 2022 en trafikkmengde på 6000 ÅDT, fartsgrense 70 km/t (søndre del) og 60 km/t (nordre del) og er en busstrasé. Ut fra håndbok N100 plasseres vegen i dimensjoneringsklasse H1 (søndre del), med vegbredde 9,0 m og dimensjoneringsklasse Hø2 (nordre del), med vegbredde 7,5 m. Dagens vegbredder ligger opp mot eller noe under disse breddene og vegbredden bør derfor ikke reduseres. Planbeskrivelsen er supplert med dette.</p> <p>To krappe kurver før kryssing av Fossestuvegen reduserer hastigheten på syklistene. Rundkjøring tvinger tyngre kjøretøy ned i fart og gir større avstand og bedre sikt inn mot sykkelkryssingen. Dette er supplert i planbeskrivelsen.</p>
2.3	<p>Plankart på ulike nivå. Ta en vurdering om E6-plan eller denne planen skal ha plannivå under eller over grunn. E6 planen ligger alt på grunn, i denne planen ligger også alt på grunnen.</p>	<p>Tas til etterretning. Undergangen er lagt under grunn. I plankart vises undergangen som vertikalnivå 1, mens øvrig plan er vertikalnivå 2.</p>
2.4	<p>Planavgrensning i nord. Ha med nok areal for å sikre «trygg påkobling på Osloveien». Kommunen anbefaler å regulere avslutninga av sykkelvegen med en avbøying der den føres vinkelrett ut mot kjørevegen.</p>	<p>Trafikksikkerhetstiltaket trenger ikke noen reguleringsplan for å gjennomføres. Tar man med mer enn kjørevegen blir det fort spørsmål om man skal regulere dagens situasjon med smal gang-/sykkelveg, avkjørsel, bekk etc.</p>
2.5	<p>Sykkelveg forbi avkjørsel til Okstad gård: Er det sikret nok areal til biloppstillingsplass mellom sykkelvegen som krysser f_KV1 og fylkesvegen? Eller burde sykkelvegen trekkes lenger ut/fylkesvegen smales inn?</p>	<p>Tas til etterretning. Avstanden justeres opp til 5 meter for å ivareta en biloppstillingsplass mellom Gamle Okstadbakkan og hovedsykkelruten.</p>
2.6	<p>Utvidelse av sykkelveg ned partiet mellom avkjørsel til Okstadgårdene og Rema 1000: I planbeskrivelsen er det ikke synliggjort godt nok hvilke virkninger en bredere trasé og evt. rekkverk får for funksjonen til viltovergangen.</p>	<p>Tas til etterretning. Beskrives bedre i planbeskrivelsen.</p> <p>Breddeutvidelse i bratt parti iht. formingsveileder for hovedsykkelruter (større fartsforskjell, mer vingling på syklistene i oppoverbakke). På dette partiet er det i dag større avstand mellom gang-/sykkelveg og fylkesveg, så den nye hovedsykkelvegen vil ikke kreve mye areal utenfor det som allerede er veggrunn på dette strekket.</p> <p>Gjennom den fremtidige viltovergangen er det fornuftig med større bredde, da man kan få konstruksjonsveggen tett inntil sykkelveg/fortau.</p>

	vurdering av områdestabilitet. Eventuelle tiltak skal godkjennes av Trondheim kommune."	
3.4	<p>Forurenset grunn §3.2: Ber om at bestemmelsen omformuleres: "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."</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.5	<p>Terrengbehandling og revegetering §3.3: Del opp og rydd i bestemmelsene slik at det er entydig når, på hvilke areal og på hvilken måte revegetering skal skje.</p>	<p>Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.</p> <p>Se kommentar til punkt 1.1.</p>
3.6	<p>Teknisk infrastruktur §3.4: Denne bestemmelsen skal med: «Før byggestart skal teknisk plan for vann og avløp være godkjent av Trondheim kommune».</p> <p>Det må legges inn en bestemmelse som sikrer etablering av ny flomvei hvor tiltaket kommer i konflikt med eksisterende flomvei i sør.</p> <p>I tillegg anbefaler kommunen at følgende legges til i bestemmelsen: "Før anlegget åpnes for trafikk skal det innsendes sluttokumentasjon for VA inklusive åpne overvannstiltak i henhold til enhver tids gjeldende veiledere for "Krav til innmåling og dokumentasjon av Trondheim kommunes ledningsnett. Det er ikke tillatt med etablering og oppføring av bygg, inklusive støttemurer og lignende, terrengendringer eller planting av trær nærmere offentlige VA-ledninger, enn slik det er angitt i enhver tids gjeldende VA-norm for Trondheim kommune."</p> <p>Se også eget skriv fra kommunalteknikk VA med ytterligere kommentarer til VA-notatet.</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.7	<p>Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG1- 20): Anbefalinger gitt i beskrivelsen kapittel 5.3 og 5.7 bør innarbeides i bestemmelse for utførelse av bla. støttemur og areal til snøopplag. Det samme gjelder å innarbeide visse forhold fra landskapsplanen i bestemmelsene – eksempelvis sikring av beplantning av trær mellom sykkelvegen og Kroppanmarka, spesielt trerekka for AVG12 og AVG13.</p> <p>Bestemmelsen kan være tilsvarende dette: «Innenfor området o_AVG12 og o_AVG13 skal det plantes nye trær og busker minimum tilsvarende antallet som fjernes.»</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.8	<p>Hovednett for sykkel (o_HS1-3) Kommunen benytter arealformål sykkelanlegg (sosi 2017) for å regulere hovedsykkelveg – ber om at arealformål endres til dette.</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.9	<p>Kjøreveg (o_KV2-4): Det bør stilles rekkefølgekrav til at rundkjøringen blir opparbeidet samtidig med sykkelanlegget, og at rundkjøringen må være ferdigstilt før o_HS2 kan tas i bruk.</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.10	<p>Kollektivholdeplass (o_KH1-4): Det må sikres tilstrekkelig plass til kollektivholdeplassene etter vegnormalene, også for å kunne opparbeide dem etter vegnormalene. Ber om at bestemmelsene endres til følgende «o_KH skal være</p>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.

	offentlig, og skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av vegeier. Innenfor områdene tillates det det oppført venteareal med lehus, sykkelparkering, opplysningstavler, belysning og installasjoner som naturlig hører til områdets funksjon som kollektivholdeplass».	
3.11	Friområde: Ber om at bestemmelsen fra gjeldende plan tas inn i fulltekst, istedenfor å henvise til bestemmelser i annen reguleringsplan.	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.12	Vegetasjonsskjerm: Det er viktig å sikre at revegetering skjer slik at funksjonen til vegetasjonsskjermen ivaretas.	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.13	Landbruksformål: I bestemmelsene er det kun vist til Landbruksformål (L1-5), og ikke jordbruk (J). Skal denne også gjelde arealet med formål jordbruk? Det henvises til planbeskrivelsen, og det er ikke tilstrekkelig. Forhold som skal sikres må også stå i bestemmelsene, eller så må det henvises til dokumenter som gis juridisk virkning gjennom bestemmelsene.	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
3.14	Bestemmelsesområder: Vi anbefaler å legge inn krav om å unngå anleggsarbeid i hekkesesongen for vipe ved å tidfeste det. Vipa er kritisk truet, og bestanden har gått drastisk ned de senere år. Anleggsområdet i planen har en viktig funksjon som rasteområde for vipper som hekker andre steder. I tillegg er det et stort potensial for at vipe igjen kan hekke i området. I Trondheim er følgende definert for vipe; rugeperioden 1.april-15.mai og oppvekstperioden fra 1.mai til 10.juli. Dersom det likevel skal pågå anleggsarbeid i denne perioden er det avgjørende å gjennomføre kartlegging- og tilretteleggingstiltak i samarbeid med naturforvaltningen i Trondheim kommune. Aktuelle tiltak er å kartlegge nøyaktig hvor reirene/ungene oppholder seg slik at man kan sikre området og at det ikke pågår arbeid der. Det er kun satt krav om dokumentasjon og tilbakeføring av matjord for bestemmelsesområde #5, men vi vurderer at dette også er relevant for område #4. Ber om at dette ryddes opp i slik at matjord er sikret i bestemmelsesområdet #4 og/eller for arealformålet L2. Vi anbefaler at bestemmelsen om matjord endres til følgende: <i>“Før det kan gis tillatelse til tiltak skal det foreligge plan godkjent av landbruksfaglig enhet i Trondheim kommune for disponering av matjord. Matjord som fjernes ved utbygging, skal tas vare på og brukes andre steder i planområdet, eller nyttes til nydyrking og jordforbedring på andre områder. Matjorda skal i all hovedsak brukes til jordbruksformål i nærområdet. Jordmasser som skal flyttes må være fri for floghavre og planteskadegjørere, dette skal kontrolleres av landbruksmyndigheten i Trondheim kommune.</i> <i>For bestemmelsesområde #x-y skal ikke jordressursen flyttes før igangsetting av tiltak på dyrka og dyrkbar jord. Matjordlaget (dvs. A- og B-sjiktet), skal tilbakeføres med lik kvalitet eller bedre, senest ett år etter ferdigstilt veganlegg.”</i> <i>Bestemmelsesområdene #1-5 kan fjernes fra plankartet administrativt av planmyndigheten ett år etter at anleggsperioden er over.”</i>	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023. Se også kommentar til punkt 1.1.
3.15	Atkomst til Okstad:	Tas til etterretning. Det henvises til f_KV i bestemmelsen

	Kan man henvise til et konkret veganlegg i denne bestemmelsen, f.eks. o HS1 og o HS2?	
3.16	Trafikksikker tilpasning til Osloveien: Bestemmelsen er mangelfull. En trafikksikker løsning for kryssing av Osloveien er ikke utredet i planen, men kun stilt som rekkefølgekrav. Hvilke tiltak skal gjøres for å sikre en trafikksikker kryssing av Osloveien må beskrives nærmere.	Hvilke tiltak som kan innføres avhenger av bruken av Osloveien etter at ny E6-rampe fra Nydalsbru-prosjektet er åpnet. Bestemmelsen kan dermed ikke være for spesifikk. Aktuelle tiltak kan være forsterket belysning, oppmerking, skilting, og fartsdempende tiltak som opphøyd gangfelt, fartsputer eller innsnevring.
	Planbeskrivelse	
4.1	Bruk av 3D-illustrasjoner for å illustrere tiltaket i kapittel 5	Tas til etterretning. Det er lagt inn flere illustrasjonsbilder i kapittel 5.
4.2	Kapittel 4.12.1 – bør forklares enklere, ta bort faguttrykk og skriv om. Forklar slik at enhver forstår hva som er ment her.	Tas til etterretning. Kapittel 4.12.1 er skrevet om.
4.3	Kapittel 4.12.2 – Det bør være med en forklaring på hvorfor den ulykkesutsatte kryssingen av Osloveien ikke løses i denne planen.	Kapittel 5.4.3 i planbeskrivelsen er supplert med vurderinger rundt dette.
4.4	Kapittel 5.3 - Lite av materialbruken som beskrives som er sikret. Nødvendig og ønska materialbruk bør sikres i bestemmelsene. Det er viktig å sikre naturlige ledelinjer langs gangvei med vegetasjon adskilt fra gangvei og med tydelig overgang mellom materialene. Dette danner naturlig ledelinje for svaksynte og gir orienterbarhet. Beplantninger kan romlig dempe opplevelsen av bredden på veganlegget. For at sykling skal være attraktivt på lange strekninger så kan beplantninger gi reisen opplevelse. Det er positivt at planen inneholder en landskapsplan og bruker landskapsarkitekt for å berike opplevelsen av sykkeltraséen med vegetasjon. De ønskede prinsippene for beplantning og revegetasjon bør sikres.	Se eget skriv fra Statens vegvesen, 28.06.2023.
4.5	Kapittel 5.4.1: I rundkjøringen anbefaler vi at krysningspunktet for sykkel og gange gjøres opphøyd, med kollektivvennlig asymmetrisk trapeshump ("Malmø-hump"). Kommunen kan bistå med normtegnning. Dette vil sikre at trafikanter i kjørevegen holder lav fart mot kryssingen. Vi anbefaler at sykkelvegen anlegges med rødbrun farge, i tråd med formingsveilederen, slik at det er tydelig for gående hva som er gangvei og hva som er sykkelveg. Dette er særlig viktig i kryssene. Det står at det skal etableres tilrettelagt kryssing mellom sykkelveg med fortau og holdeplass Okstad i sørgående retning. Det er ikke illustrert hvor det skal etableres tilrettelagt kryssing for gående som skal krysse Gamle Okstadbakkan for å komme til bussholdeplassen. I SVV sin håndbok V127 Kryssingssteder for gående anbefales det ikke tilrettelagt kryssing der fartsnivået overstiger 65 km/t (fartsgrense 70 km/t på denne strekningen). Håndboka nevner trafikkøy som et vanlig tiltak ved tilrettelagt kryssing, dersom man likevel ønsker å ha det her (man må jo tilgjengeliggjøre holdeplassen). Har trafikkøy, senking av fartsgrensa eller andre tiltak vært vurdert? God belysning ved kryssingen bør også vurderes og eventuelt sikres. Vurderingene og løsningene bør framkomme av planbeskrivelsen.	Det er tilrettelagt for opphøyd kryssing. Fartsdempere og andre fartsreducerende tiltak løses i detaljprosjekteringen. Formingsveilederen ligger til grunn for utarbeidelse av sykkelvegen, se planbeskrivelsen kapittel 5.3. Dette er supplert i planbeskrivelsen. I møte med AtB 9. mars ble det påpekt at det ikke er ønskelig med gangfelt mellom bussholdeplassene, da fartsgrensen er 70 km/t. Tilrettelagt kryssing kan være aktuelt for å redusere risiko når gående med stor sannsynlighet vil krysse på dette stedet uansett. Slik tilrettelegging vil forbedre framkommeligheten for kryssende uten at ulykkesrisikoen forverres. Skal man gjøre noe med fartsnivået må man gjøre større tiltak på

	<p>Hva er grunnen til denne utvidelsen av adkomsten (figur under)? Tilsvarende på plankart.</p>  <p>I planbeskrivelsen står følgende: " Dette planforslaget regulerer ikke viltovergangen, men har hensyntatt denne i vurderingene som er gjort." Vi ønsker at hvilke hensyn som er tatt kommer tydeligere fram, og på hvilken måte har planforslaget samordnet løsningene som ligger i den pågående reguleringsplanen for E6 Tonstad - Kroppanbrua. Dette gjelder både vegetasjon, helninger på skråninger og hvordan ferdsel for vilt som krysser vegen er ivaretatt.</p>	<p>fylkesvegen, noe denne planen ikke legger opp til. Trafikkøy er mest aktuelt der man krysser flere enn to kjørefelt. Plassering av tilrettelagt kryssing illustreres bedre på C-tegning.</p> <p>Adkomstvegen til Gamle Okstadbakkan 20 er breddeutvidet i starten for at kjøretøy som brannbil og renovasjon skal komme seg inn. Planbeskrivelsen er supplert med dette.</p> <p>Supplert i planbeskrivelsen.</p>
4.6	<p>Kapittel 5.4.3 Trafikksikker tilpasning (ref § 10.2) må beskrives nærmere. Avbøtende tiltak før/inne i undergangen for E6 bør beskrives og sikres, for eksempel belysning og rumlefelt.</p> <p>Kommunen anbefaler at det legges inn bestemmelse om å etablere miljøskjerm med lydabsorberende egenskaper plassert mellom kjøreveg og sykkelveg i undergangen under E6, for å gi bedre opplevd attraktivitet for myke trafikanter. Det bør også sikres god belysning for å skape trygghet og orienterbarhet. Viktig også med ekstra belysning før og etter undergangen.</p>	Planbeskrivelsen er supplert i kapittel 5.4.3
4.7	<p>Kapittel 5.5 Dersom dere mener det skal etableres hvilebenker, må dette fremkomme av bestemmelsene.</p>	Hvilebenker fremkommer av retningslinjene i bestemmelsene, samt på landskapsplanen.
4.8	<p>Kapittel 5-6 Stabiliseringstiltak Se kommentar til kap. 6.7 Naturmiljø: ➤ KU</p>	
4.9	<p>Kapittel 5.8 Egen gatebelysning bør tilbys for gående langs hele strekningen. Restbelysning fra motsatt side av kjørevegen gir ikke god belysning og god opplevd trygghet for gående. Lysmaster plassert i trafikkdeler mellom sykkelveg og kjøreveg anbefales, med lyskilden rettet mot gangveg. Dette øker trafikksikkerheten og fører til at flere vil bruke gangveien. Kommunedirektøren vurderer at myke trafikanter har mer bruk for denne belysningen enn motorvogner.</p>	Det er synliggjort i beskrivelsen at belysningen slik den ligger nå er tilfredsstillende for sykkelveg med fortau. Det er krav til belysning for kjøreveg som må opprettholdes ref. Håndbøker.
4.10	<p>Kapittel 6.1.2: Holdeplassene bør opparbeides samtidig med sykkelanlegget, for å gjøre busstilbudet mer attraktivt.</p> <p>Ville brukt et annet begrep enn Sørbyen.</p>	<p>Kap. 5.4 beskriver oppgradering av holdeplasser.</p> <p>Sørbyen er erstattet med Tiller/Tillerområdet i beskrivelsen.</p>
4.11	<p>Kapittel 6.3 Landskap</p>	

	<p>Vi savner et arealregnskap for dyrket mark som viser hvor mye areal som blir beslaglagt permanent og midlertidig. Regnskapet skal vise antall m² jordbruksareal (fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite) og produktiv skog som blir varig og midlertidig omdisponert som følge av planen. AR5 skal brukes i analysen. Skråningsutslag som planlegges med stigning 1:1,5, må regnes som varig omdisponert jordbruksareal.</p>	<p>Planbeskrivelsen er supplert med arealregnskap i kapittel 6.2 Dagens arealbruk og karakter.</p>
4.12	<p>Kapittel 6.4 Grunnforhold Planlagt erosjonssikring må ta høyde for økt nedbør og hyppige hendelser med styrtregn som vil føre til høy vannføring i vassdrag (se kommunedelplan for vann og NVEs veileder for overvannshåndtering.). Ifølge klimaprofil for tidligere Sør-Trøndelag beregnes årsnedbøren å øke med 20%.</p>	<p>Beskrivelsen er supplert i kapittel 6.4. Se også kommentar til punkt 1.1.</p>
4.13	<p>Kapittel 6.7 Naturmiljø Effekten av påvirkningen av fyllingen er ikke vurdert i planbeskrivelsen. Det må belyses hvilke konsekvenser sikringstiltakene i bestemmelsesområde #5 har for plante- og dyreliv som er tilknyttet ravedaler.</p> <p>Det bør undersøkes om det er mulig å minske eller unngå motfyllingen sør i planområdet ved å vurdere alternative stabiliseringstiltak. Et annet alternativ er å undersøke om redusering av bredden på sykkelveien eller bilveien kan bidra til å minske behovet for motfyllingen på gjeldende strekningen, jf. Tiltakshierarkiet. Disse vurderingene bør framgå av planmaterialet og/eller som et alternativ i KU-vurderingen.</p> <p>Tiltaket vurderes ikke i tråd med vannforskriften § 4. På grunn av miljøtilstanden til vannforekomsten skal det kun gjennomføres miljøforberedende tiltak i bekkesystemet, jf. Vannforskriften §4.</p> <p>Vurderingen av naturmangfoldloven §12 bør beskrive om omfanget og plassering av tiltaket kan tilpasses slik at den ikke ødelegger ravedalen. Hvilke alternativer som finnes og som er vurdert, og hvordan dette skal følges opp må inngå i planbeskrivelsen.</p> <p>Vi påpeker at bekkelukking også er i strid med §16-1 i kommuneplanens arealdel – og at dette må drøftes/argumenteres for i planbeskrivelsen .</p> <p>I kapittelet vises det til figur 5-10, men denne finnes ikke i planbeskrivelsen.</p>	<p>Motfyllingen tas ut av planforslaget og erstattes med kalksementstabilisering. På denne måten unngår man store arealbeslag som vil påvirke naturverdier og vilt negativt.</p>
4.15	<p>Kapittel 6.9 Trafikksikkerhet for myke trafikanter og alternative gang- og sykkelforbindelser i anleggsperioden osv. bør være nevnt i en bestemmelse om anleggsperioden. Vi viser til eksempelsamlingen vår eller dette eksempelet: “Alternative gangveger skal skiltes og være framkommelig uten hinder og at alle midlertidige hinder markeres synlig for svaksynte. Nødvendige avbøtende tiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeidene kan igangsettes.”</p>	<p>Tas til etterretning. Bestemmelse er supplert.</p>
4.16	<p>Kapittel 8.3 Gjennomførbarhet for tiltaket Omformuler dette avsnittet slik at det handler om at tiltaket er gjennomførbart, og på hvilket grunnlag</p>	<p>Kapitlet justeres. Erosjonssikring og naturmiljø vektlegges i kapitlet. Tiltaket gjennomføres med kalksementstabilisering og unngår arealbeslag. Se også kommentar til punkt 1.1.</p>
Fremdrift og høringsfrist		

5.1	Dersom planen legges ut til høring i fellesferien, ber vi om at dere legger til 3 uker på ordinær varslingsfrist	Tas til etterretning og er allerede planlagt.
	ROS-analyse	
6.1	Vi gir ikke tilbakemelding på ROS-analysen nå, dette tar vi til sluttbehandling	Tas til orientering.

Merknadsbehandling etter høring og offentlig ettersyn – Detaljregulering Gamle Okstadbakkan, hovedsykkelrute

Innsender	Oppsummering	Merknadsbehandling
Statsforvalteren i Trøndelag 07.09.2023	Landbruk: Hovedsykkelvegen medfører permanent omdisponering av 8.4 daa fulldyrka jord og 9 daa innmarksbeite. Tilsvarende midlertidige beslag er hhv. 7 og 7,5 daa. Statsforvalteren merker seg vurdering knyttet til minimering av arealbeslag og til rigg- og anleggsområdene. Håndtering av jordressursen fremgår av reguleringsbestemmelsene, både mht. kvalitet, tidsfrist for istandsetting m.m. Statsforvalteren har på denne bakgrunn ingen avgjørende merknader i saken.	Tar til orientering
	Klima og miljø: Planen legger til rette for motfylling over to naturtyper; leirravine og leirskredgrop. Samt naturtypene rik gråorsumpskog og gammel lågurtselje-rognskog av svært høy kvalitet. I tillegg vil motfyllingen påvirke den viktige viltkorridoren mellom Byneshalvøya og områdene østover og andre truede fuglearter i området. Deler av vassdraget vil i sammenheng med motfyllingen legges i rør. Med bakgrunn i dette, og med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, fremmer Statsforvalteren som klim-a og miljømyndighet innsigelse til planforslaget slik det foreligger til høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen er fremmet med bakgrunn i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis og Forskrift om rammer for vannforvaltningen.	Innsigelsen tas til etterretning. Motfyllingen tas ut av planen. Etter videre arbeid med kalksementstabilisering som alternativ, samt en uavhengig kvalitetssikring av den geotekniske vurderingen legger planen nå til rette for en løsning med kalksementstabilisering. Det vil da ikke være behov for motfyllingen, og naturverdiene påvirkes ikke. Vassdraget behøver ikke legges i rør. Det nye planforslaget vil påvirke området i vesentlig mindre grad enn planforslaget som lå ute på høring sommeren 2023.
	Samfunnssikkerhet: Planområdet ligger innenfor en kvikkleiresone. For å sikre at skredfare er tilstrekkelig ivaretatt i planarbeidet, viser Statsforvalteren til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), sektormyndighet på skred og flom. Vi forutsetter at kommunen rådfører seg med NVE i denne saken og at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i det videre arbeid med planen. Statsforvalteren minner om at tilgjengelighet for utrykningskjøretøy må avklares med brannvesenet under anleggsfasen.	Tas til orientering. På grunn av en inkurie (feil i sakssystemet til Statens vegvesen) har ikke NVE fått tilsendt planforslaget til høring og offentlig ettersyn. Det har imidlertid vært dialog med NVE under utarbeidelse av planforslaget, samt at det har vært dialog etter høringsperioden i forbindelse med at man ble oppmerksom på at NVE ikke var hørt i plansaken. Ettersom planen fremmes uten den store motfyllingen, og under forutsetning av at NVEs sektorinteresser blir ivaretatt i planforslaget, er det avklart med NVE at planforslaget likevel kan sendes inn til sluttbehandling i Trondheim kommune. Tas til etterretning.