



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180025

Arkivsak:20/95

Detaljregulering av Fv. 707, delstrekning Berg - Høstadkorsen, gang- og sykkelveg, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 24.1.2022

Dato for godkjenning av bystyret : 30.3.2022

Innledning

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen / Trøndelag fylkeskommune etter 1.1.2022. Komplette planforslag forelå den 9.11.2018. Sluttbehandlingen har tatt lang tid på grunn av behov for supplerende grunnundersøkelser etter offentlig ettersyn og påfølgende utvidelse av planområdet.

Hensikten med planen er å sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende langs fylkesvei 707 på Byneset. Det er ikke noe trafiksikkert tilbud for denne trafikantgruppen langs strekningen i dag, og myke trafikanter ferdes i veikanten langs kjøreveien. Dette gjelder både de som bor langs planområdet og som skal nå sine daglige målpunkt (inkludert bussholdeplasser), og de mange som oppsøker strekningen som mosjonister, turgåere og syklister. I planarbeidet er det lagt vekt på å ivareta mennesker og bomiljø og i minst mulig grad skape konflikter i forhold til dagens arealbruk. Det er påvist kvikk og sensitiv leire i området. Sikringstiltak er innarbeidet i planen.



Ortofoto med planens avgrensning. Nord er til venstre.

Planbeskrivelsen bygger på fylkeskommunens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Kartet viser utstrekning av ny gang- og sykkelveg med rød linje. Blå linje viser eksisterende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 707 på Byneset.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel 2012-24 er fylkesveien markert som nåværende hovedvei. Hele planområdet rundt er avsatt til LNFR-område.

Gjeldende reguleringsplaner

Planen grenser til reguleringsplan r20140016, som er begynnelsen på ny gang- og sykkelveg i sør. Planen for den søndre delen av gang- og sykkelvegen ble vedtatt i Bystyrets møte 16.6.2016 og prosjektet ble ferdigstilt sommeren 2019.

Planområdet berører også de eksisterende planene Kommunedelplan Rye (r0221), Oppland søndre, masseuttak og jordbruk med avkjørsel (r0085), plan for skytebane med avkjørsel (r0339).

Prosjektet er en del av trafiksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016. Prosjektet inngår også i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 og 2020-2023 som et trafiksikkerhetstiltak.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger på Byneset langs fylkesveg 707 mellom Rye og Spongdal, det begynner 3 km nord for Spongdal og slutter ca. 2 km sør for Rye. Total lengde på denne delstrekningen av gang- og sykkelvegen er 3,5 km.

Planområdet omfatter eiendommene:

275/1, 275/6, 279/2, 279/6, 279/12, 280/1, 280/3, 280/4, 280/8, 281/1, 281/5, 282/1, 282/3, 283/1, 283/3, 287/1, 288/1, 288/2, 288/6, 288/7, 288/9, 289/1, 289/2, 290/1, 290/6, 290/12, 290/13, 291/2, 291/3, 291/4, 291/5, 291/7, 291/16, 291/18, 291/19, 292/1, 292/2, 292/5, 292/11

Landskapsbilde

Byneset domineres av kulturlandskap, men består også av skogkledde lier, myr, en lang kystlinje (hele neset) og tettstedene Rye og Spongdal. Fylkesveg 707 er korteste veg mellom tettstedene og ligger inntil overgangen mellom Byneset og Bymarka. Golosmyra ligger i den nordlige delen av planområdet og er en del av et sammenhengende naturområde som krysser vegen. I dette område er myren drenert nært vegen og inneholder en god del vegetasjon som gir et skoglikt inntrykk.

Sør for myra er landskapet åpent med spredt gårdsbebyggelse samlet i et vakkert kulturlandskap. Terrenget heller mot vest og fra veien er det utsyn mot det åpne åkerlandskapet. Øst for vegen stiger terrenget, og går over i skogkledde åser opp mot Bymarka.



Kulturlandskapet er stort sett åpent med spredt bebyggelse og gamle gårdstun (på veg mot Megardskorsen).



Flere steder ligger bebyggelsen tett inntil vegen som på bildet, (Opland, Spongdalsvegen 437-439). Her må veien flyttes. Gang- og sykkelvegen kommer her der kjørebanelen ligger i dag.

Landbruk

Mye av arealet langs veien på strekningen er dyrka mark (kornproduksjon) og jordkvaliteten er vurdert som «svært god» (kilde: www.skogoglandskap.no). Det er både utmark, kornproduksjon og bærproduksjon innenfor området.

Kulturminner og kulturmiljø

Forekomsten av gravminner i området tilsier at det i området kan være flere bosettingsspor skjult under bakken.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune har gjennomført en arkeologisk påvisningsundersøkelse langs strekningen. Undersøkelsen ble utført 28.april – 5. mai 2013. Det ble registrert kulturminne - Dyrkingslag (Askeladden-ID 176702-1) ved krysset mellom Spongalsvegen og Skirnbekkevegen, profil 5900. Dette er et eldre dyrkingslag beliggende under moderne pløyelag og gruslag, fra før-reformatorisk tid. Dette er et automatisk fredet kulturminne.

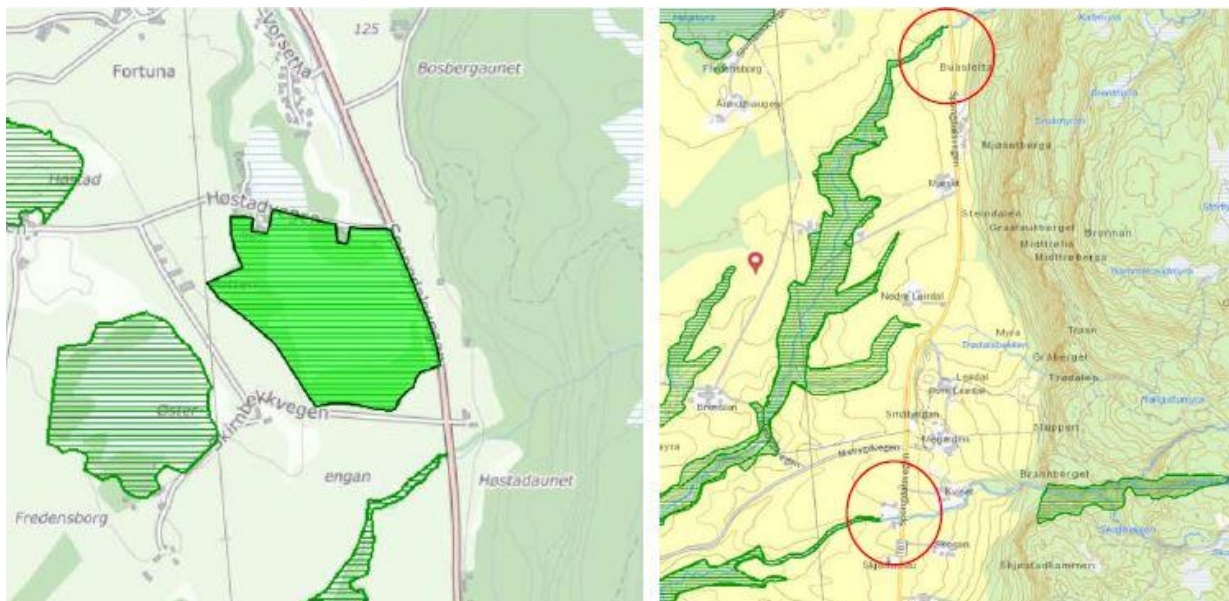
I planområdet finnes flere bygninger som er registrert i SEFRAK-registeret (bygninger fra før 1900).



Gule trekanter viser Sefrak bygninger fra før 1900 og røde trekanter viser hus som er fra før 1850. Utdrag fra SEFRAK-oversikt (Kilde: miljostatus.no)

Naturverdier

Det er registrert to viktige naturtyper innenfor planens influensområde: en høgmyr og en ravinebekkedal.



Registrerte naturtyper innenfor området. Høgmyr vises i bildet til venstre og ravinebekkedraget til høyre med merkede krysningspunkt (sirkel) mellom bekk og veg sør for Høstad og ved Kviset.

Ved Høstad ligger en viktig høgmyr med verdi B (viktig) helt inntil dagens veg. Høgmyr er en myr som vokser over grunnvannsnivået slik at den kun holdes fuktig av nedbør. Intakte høgmyrer er relativt sjeldne og den er derfor viktig.

Ristbekken er et relativt intakt ravinebekkedrag som strekker seg fra utløpet til Gaula i Gaulosen og krysser vegen via sidegrener to steder innenfor planområdet, sør for Høstad og ved Kviset. Ravinesystemet har verdi B (viktig), og er et av de største gjenværende løvskogdominerte ravinesystemene i regionen.

I øvre del av Kvisetbekken og Ristbekken ved Høstad er det påvistes årsyngel for øret, og disse to områdene står for fiskeproduksjonen i hele vassdraget. Fisk herfra vandrer og spres seg videre nedover vassdraget.

Det er registrert en forekomst av hagelupin ved Kviset. Utenom dette er det ingen registreringer av enkeltarter med økologisk risiko langs strekningen i de offentlige databasene.

Rekreasjon og folkehelse

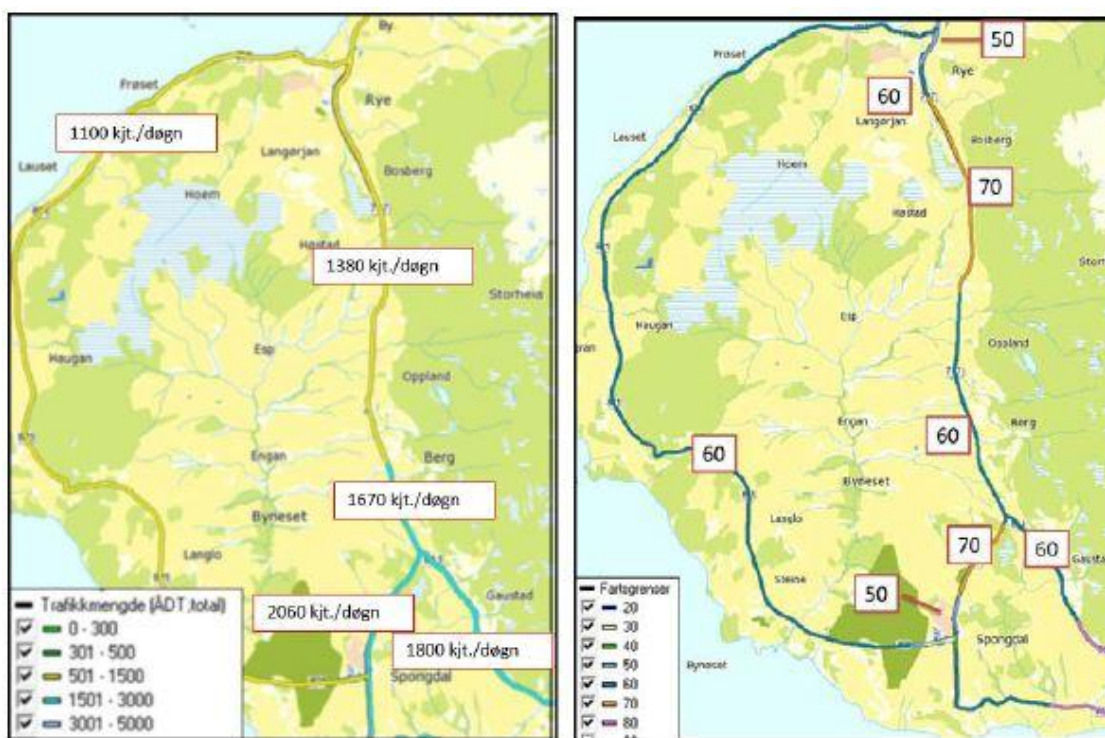
Veiene rundt Byneset er populære for sykkelturer blant annet fordi det er utsikt over et vakkert kulturlandskap og delvis til fjorden. I tillegg er det flatt, sånn at det er lett å gå og sykle der. Det finnes også stier inn i marka på strekningen.

Det er ikke trafikksikre tilbud for syklister og andre myke trafikanter på strekningen mellom Berg og Høstadkorsen i dag.

Trafikkforhold

Mellom Rye og Spongdal varierer gjennomsnittstrafikken fra 1350 kjøretøy/døgn (ÅDT) til 2000 kjøretøy/døgn. Fartsgrensen varierer mellom 60 km/t og 70 km/t. Strekningen er en del av en viktig åre for næringstrafikk. Andelen lange kjøretøy på strekningen er 7 %.

De siste 4 år er det registrert 1 dødsulykke på strekningen, en sykkelulykke i 2014 der en person ble drept ca. 300 m nord for Mjøset.



Oversikt over trafikkmengder og fartsgrenser på strekningen mellom Rye og Spongdal.
(Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB))

Kollektivtrafikk

Per i dag er det bussrute nr. 75 som kjører langs planstrekningen med ca. 17 avganger per hverdag. Dagens busstopp langs Spongdalsvegen er plassert relativt tett (med 350-820 m avstand), men mangler universell utforming. Det er stort sett kun skilt i veikanten som viser busstopp. I tillegg benyttes busstoppene for skoleskyss. Skolebuss går også via Megarden til Eggen og Langlo til Spongdal skole i dag.

Barns interesser

Strekningen er skoleveg, men det mangler trafikksikker tilrettelegging og skolebarn har derfor tilbud om gratis skoleskyss.

Universell utforming

Det finnes ingen tilrettelegging for myke trafikanter med spesielle behov på strekningen, hverken for ferdsel eller tilgjengelighet til kollektivtilbud.

Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet er det eksisterende VA-ledninger, samt strøm- og telekabler som i stor grad ligger langs eksisterende fylkesveg, og som vil komme i konflikt med gang- og sykkelvegen. Kommunal hovedvannledning fra 1978 ligger på vestsiden av fylkesvegen.

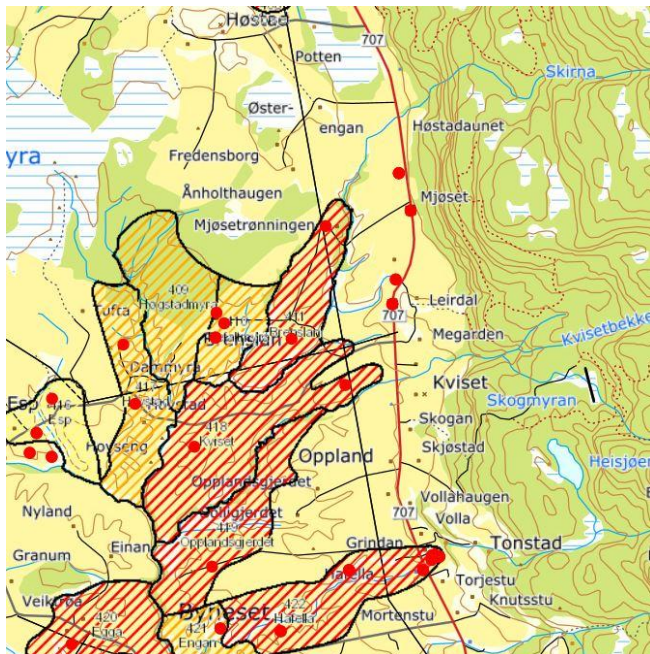
På de strekningene det er belysning, varierer plasseringen av lysstolper mellom øst og vestsiden av fylkesvegen. Det mangler belysning på en stor del av strekningen, fra Høstad til Karosserifabrikken. Det er to eksisterende trafostasjoner i planområdet, ved Megarden og Karosserifabrikken.

Grunnforhold

Hoveddelen av planområdet ligger på et område med løsmasser kartlagt som havavsetning. Nordre del av planområdet består av myr/torvmasser. Kartdata fra NVE viser at planområdet i sør krysser den registrerte kvikkleiresonen 422 Hafella, kartlagt med høy faregrad. Det er også påvist flere kvikkleirepunkter langs strekningen. Flere kvikkleiresoner er kartlagt vest for planområdet, men de strekker seg ikke helt inn til planområdet. Det gikk et kvikkleireskred den 1.1.2012 i bekkeravinen ca. 1 km vest for planområdet.

Vegvesenet og fylkeskommunen har utført grunnundersøkelser i planområdet. Hele planområdet ligger under marin grense, planområdet er derfor undersøkt med hensyn til eventuell kvikkleireforekomst. Grunnundersøkelsene som er utført i området viser tilstedeværelse av kvikk og sensitiv leire langs store deler av strekningen. De fleste grunnundersøkelsene er avsluttet i omtrent 30 m dybde under terrengoverflaten, uten å påtreffe berg. Mektigheten av kvikk/sensitiv leire varierer fra få meter til betydelig mektighet, som kan overstige 30 m.

Tross store dybder til berg innenfor planområdet er det berg i dagen og grunt til berg i øst, i relativ nærhet, langs hele vegstrekningen. Nordre del av planområde er kartlagt som myr. Her viser grunnundersøkelsene myr i opp til ca. 5 m dybde over fast leire. Det er ikke funnet kvikkleire i dette området.



Kvikkleiresonen Hafella (rød skravur far fargrad) krysser planområdet ved Grindan/Åsheim og det er påvist kvikkleire i flere punkter (de røde punktene) langs strekningen. Kilde: trondheim kommune)

Støyforhold

I dagens situasjon er det ingen boliger som ligger i rød støysone, imidlertid er det flere som ligger i gul støysone.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planforslaget skal legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 707 mellom Berg/Mortenstu og Høstadkorsen. Gang- og sykkelvegen skal legges på vestsiden av fylkesvegen. Den nye gang- og sykkelvegen tilknyttes eksisterende gang- og sykkelveg i nord og i sør en ny gang- og sykkelveg. De eksisterende gang- og sykkelvegene i nord og sør ligger også på vestsida av veien. Det blir dermed gang- og sykkelveg hele veien mellom Rye og Spongaldal.

Arealer vil bli regulert til følgende arealformål:

- Kjøreveg
- Fortau
- Gang- og sykkelveg
- Annen veggrunn-grøntareal
- Kollektivholdeplass
- Landbruk-, natur- og friluftsområder
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

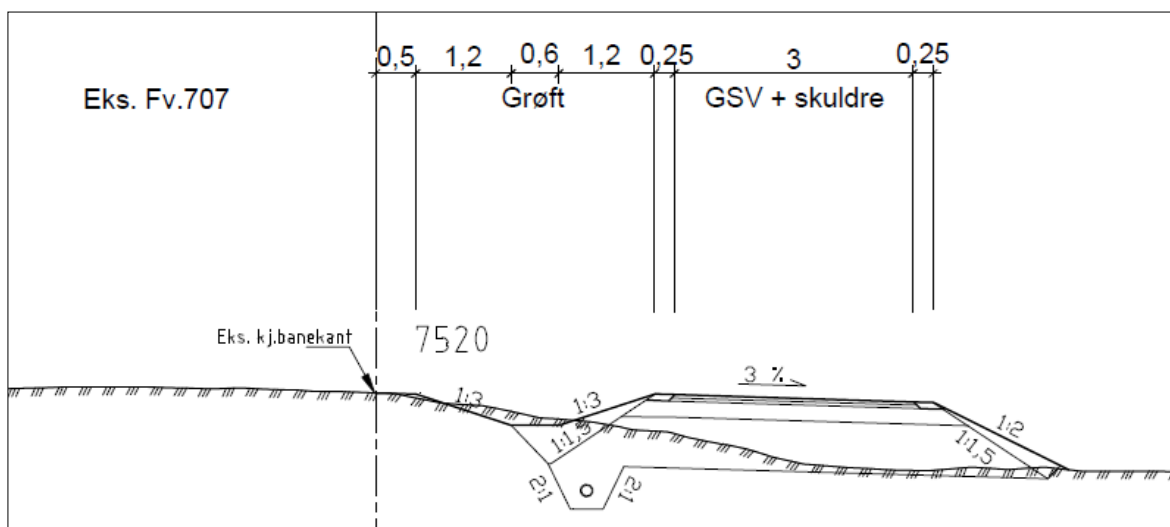
I tillegg kommer hensynssoner for frisikt (H140), ras- og skredfare (H 310), høyspenningsanlegg (H 370), bevaring kulturmiljø (H570) og bestemmelsesområder for midlertidige rigg- og anleggsområder (#1), kulturminner (#2) og myrområde (#3).

Utforming av gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen ligger på noen deler av strekningen lavere i terrenget enn fylkesvegen på grunn av svært vanskelige grunnforhold. Alle steder der gang- og sykkelvegen passerer avkjørslser

og atkomstveger, er den hevet opp til samme nivå for å sikre god sikt og universell utformet atkomst fra tverrgående forbindelser. Der det er stor høydeforskjell mellom kjøreveg og gang- og sykkelvei, er avstanden mellom linjene økt for å avbøte negative virkninger for myke trafikanter. Gang og sykkelveg er på slike strekninger lagt utenfor vegens sikkerhetsavstand.

Gang- og sykkelvegen er regulert med en bredde på 3,5 meter, hvorav 3 meter skal asfalteres. Bredden på grøften er i utgangspunktet 3 meter.



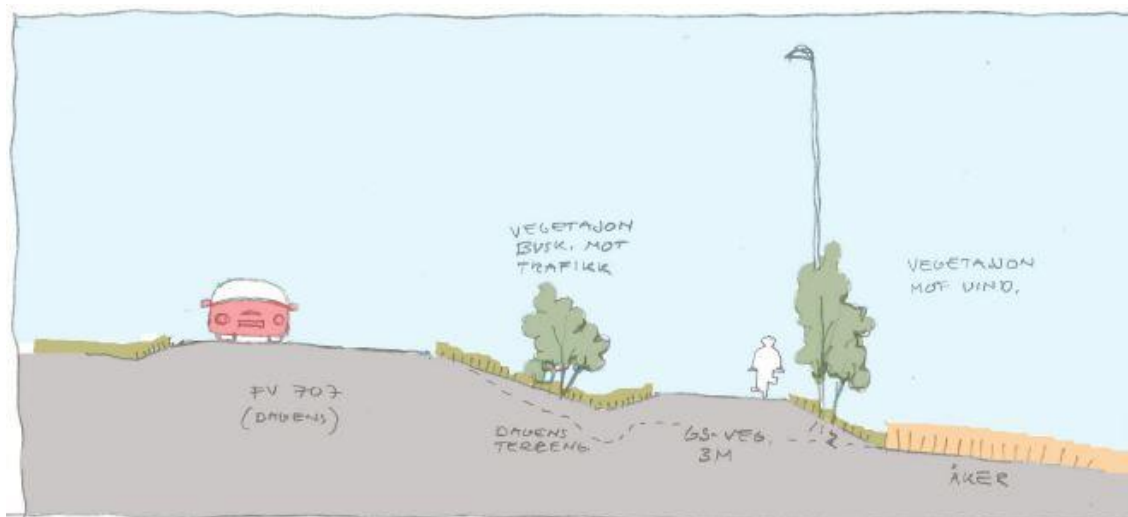
Normalprofil av ny gang og sykkelveg med grøft

På korte strekninger hvor det er trangt mellom fylkesvegen og bebyggelsen er det valgt å etablere en smalere buffersone i stedet for en grøft. Dette gjelder strekningen rett sør for Karosserifabrikken.

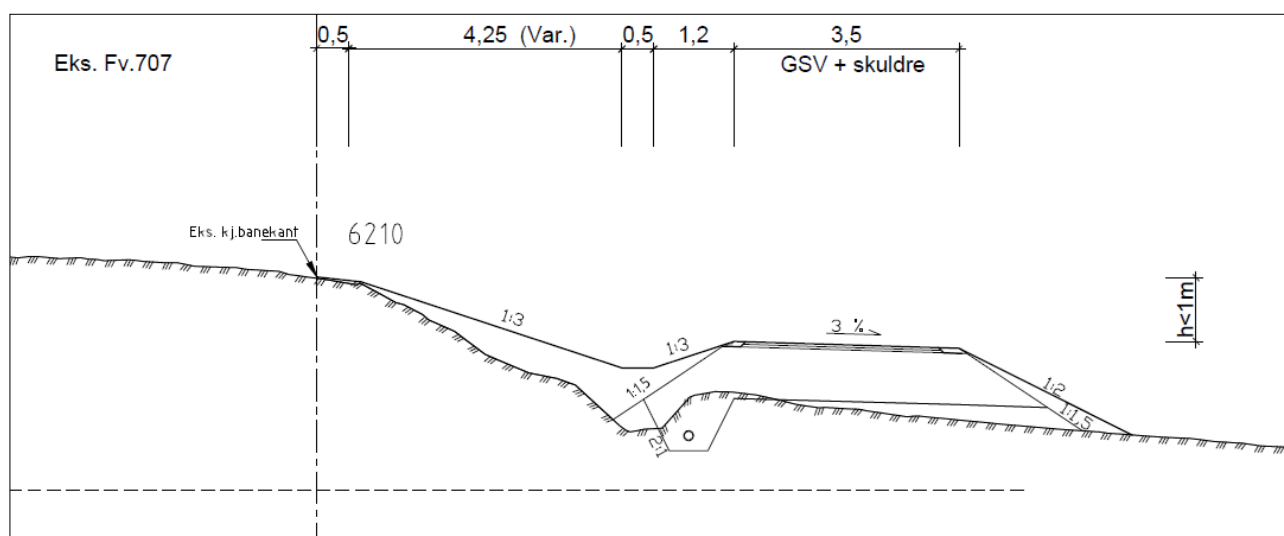
Der hvor gang- og sykkelvegen ligger på myr, er det nødvendig å øke grøftebredden til 7 meter for å redusere faren for setninger på fylkesvegen som følge av tilleggsbelastningen gang- og sykkelvegen gir.

Den vanligste måten å anlegge en gang- og sykkelveg på, er å plassere den parallelt med kjørebane-kanten adskilt med grøft og rabatt i fast bredde. På grunn av svært vanskelige grunnforhold varierer vertikal og horisontal avstand, tilpasset nødvendige geotekniske sikringstiltak.

Dette fører samtidig til at terrenginngrepene knyttet til gang- og sykkelvegen blir relativt små. Dagens skråningsfot blir flyttet ut mot vest med samme avstand som tiltakets bredde. Der det er mulig, kan dyrkbart areal løftes noe opp slik at det blir mulig å dyrke helt inn til gang- og sykkelvegkanten. Slike tiltak vil bli vurdert i arbeidet med massehåndteringsplanen, men det må ikke komme i konflikt med nødvendige stabiliseringstiltak.



Gang og sykkelvegen er på noen strekninger foreslått lagt på et lavere nivå enn dagens kjøreveg, men med trygg avstand fra kjørevegen. Med økt avstand minsker de negative effektene som kommer når biltrafikken ligger høyere i terrenget.



Normalprofil når gang- og sykkelveg legges på fylling

Bussholdeplasser

Holdeplassene ved Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes som i dag. Busslommene vil være plassert nær viktige tverrgående vegforbindelser. Holdeplassene for Karosserifabrikken og Skjøstad slås sammen til en som flyttes til ny lokalitet ved Skjøstadhaugen. Bakgrunn til dette er blant annet at grunneier ved Karosserifabrikken ikke ønsker å avstå dyrkamark og areal til bærproduksjon, og dagens plassering har utfordringer med sikt og trafikksikkerhet.

Holdeplassen Grinden foreslås nedlagt. Det er 300 meter fra Grinden til nærmeste holdeplass i sør, Berg. Med ny gang- og sykkelveg blir det enkelt å komme seg til bussholdeplassen. Busslommen opprettholdes som i dag fordi det er kommet innspill om at lommen har en viktig funksjon blant annet for landbruksmaskiner som slipper forbi trafikk. Det er også naboer som ønsker å beholde holdeplasstrukturen som i dag.

Holdeplassene skal opparbeides i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker, med busslommer og plattformer med universell utforming. Det er nødvendig å beslaglegge noe landbruksareal for

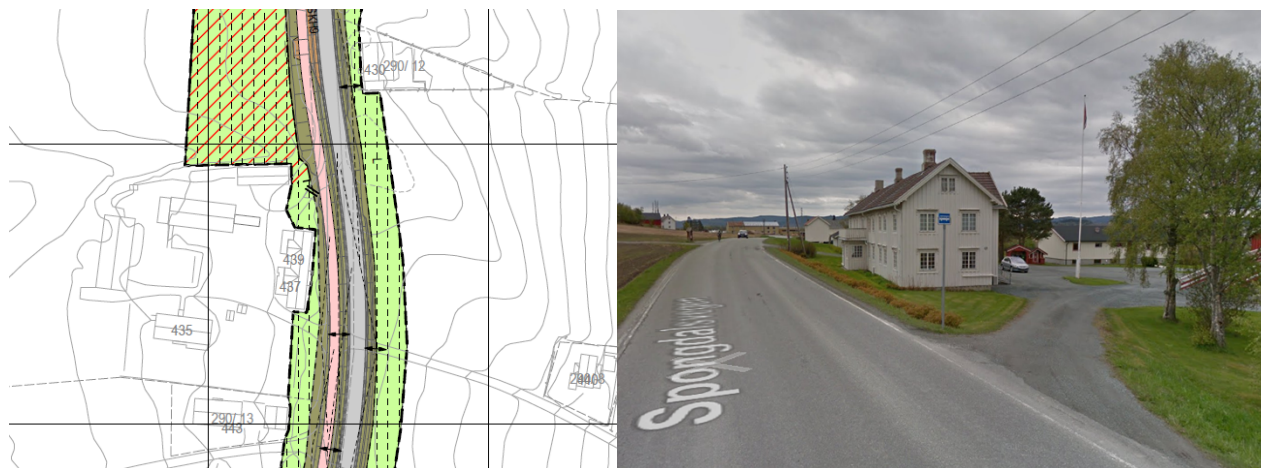
etablering av trygge busstopp. Holdeplassene oppgraderes i samsvar med krav til trafiksikkerhet og universell utforming, dvs. de blir tilrettelagt for myke trafikanter med alle behov, og blir 54 m lange. Det settes av plass for leskur. For holdeplassene som ligger på samme side av fylkesvegen som gang- og sykkelvegen skal arealet avsatt til gang- og sykkelveg også fungere som plattform for holdeplassen.



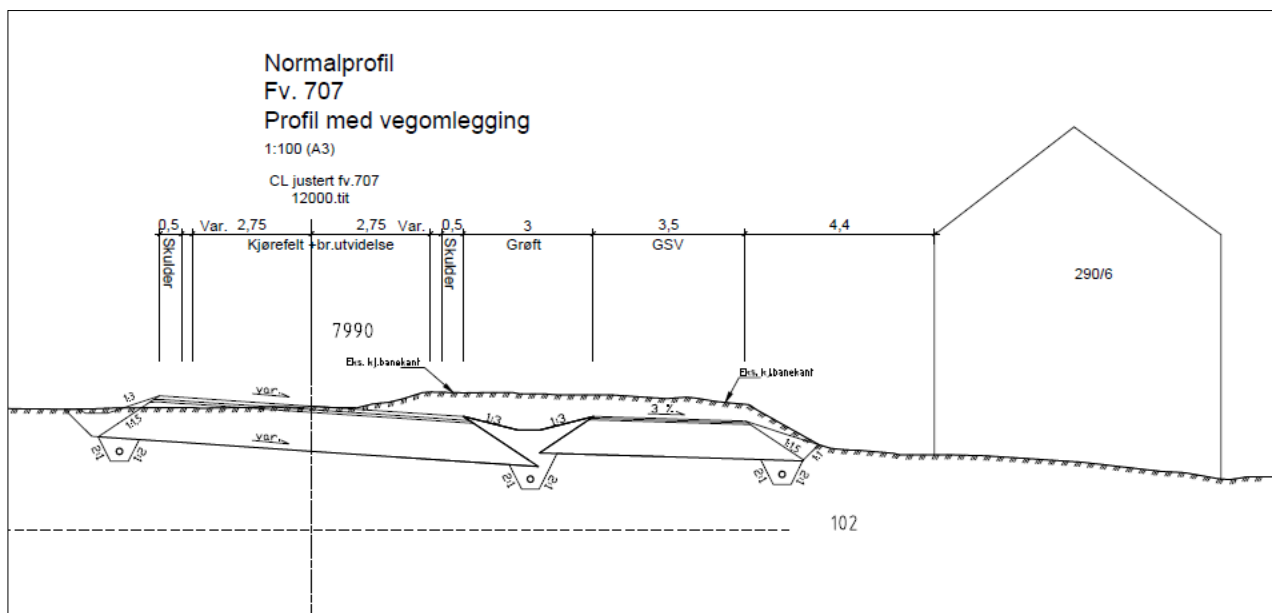
Bildet viser foreslått holdeplasstruktur i planen.

Tilpasning til eksisterende bebyggelse, omlegging av kjøreveg og avkjørsler

Fylkesvei 707 må legges om forbi bolighus til gnr/bnr 290/6 (Opland). Gang- og sykkelvegen blir liggende med samme avstand fra huset som dagens kjøreveg.



Kjørevegen legges om forbi Opland (plankart 4 av 5) til venstre. Gatebilde (google maps) til høyre.



Normalprofil med vegomlegging ved Opland, gårds og bruksnummer 290/6.

Fordi planlagt gang- og sykkelveg i hovedsak ligger på fylling, vil de fleste avkjørslene vest for fylkesvegen måtte heves for å få gi tilfredsstillende linjeføring. Avkjørslene skal detaljutføres i byggeplanen. For å minimere konfliktpunkter mellom biltrafikk og myke trafikanter, er det foreslått å avvikle avkjørslar der dette er mulig. Avkjørslar er vist med pil i plankartet.

- Avkjørsel ved gårds og bruksnummer 280/1 (Spongalsvegen 289 og 287) er flyttet ca. 15 meter mot sør.
- Avkjørsel 288/2 ved Mjøset (Spongalsvegen 287 og 289) flyttes ca. 7 meter mot nord.
- Dagens avkjørsel til gnr./bnr 288/6 ved Kviset (Spongalsvegen 397) stenges og erstattes med en ny rett nord for dagens avkjørsel grunnet stigningsforhold.
- Den nordlige avkjørselen til gnr./bnr. 290/6 ved Opland (Spongalsvegen 435, 437, 439) stenges fordi den sørlige avkjørselen har bedre siktforhold. Gårdstunet har to avkjørslar i dag.

Et stabbur i antikvarisk klasse c må flyttes og en garasje og et redskapshus må fjernes eller flyttes.



Et stabbur må flyttes ved Mjøset, gnr./bnr 280/1, (plankart 2 av 5) til venstre. Gatebilde (google maps) til høyre.



En garasje må fjernes/flyttes ved Nedre Leirdal, gnr/bnr 281/1, (plankart 2 av 5) til venstre. Gatebilde (google maps) til høyre.



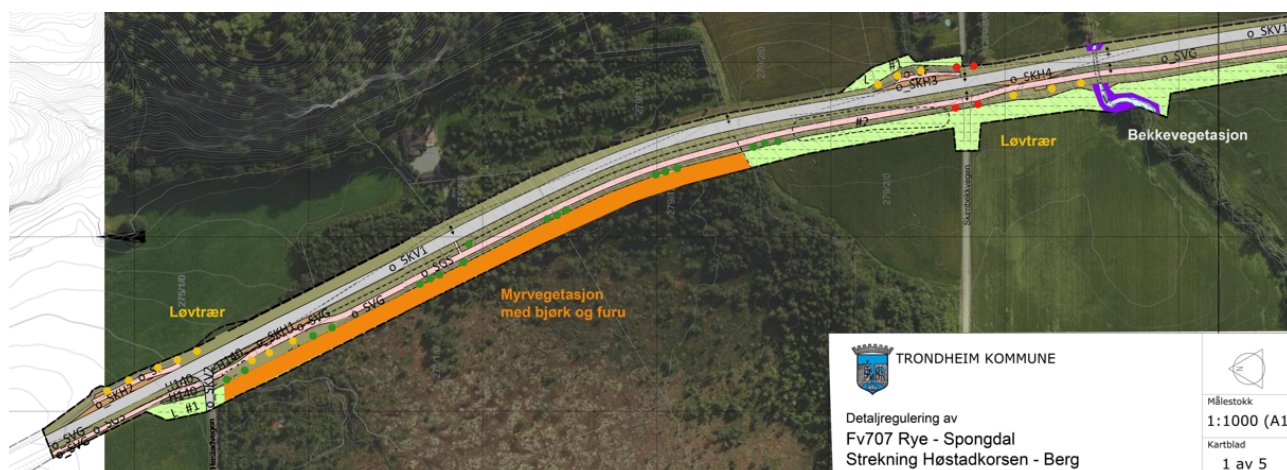
Et redskapshus må fjernes/flyttes ved Kviset, gnr/bnr 287/1, (plankart 3 av 5) til venstre. Gatebilde (google maps) til høyre.

Vegetasjon og beplantning

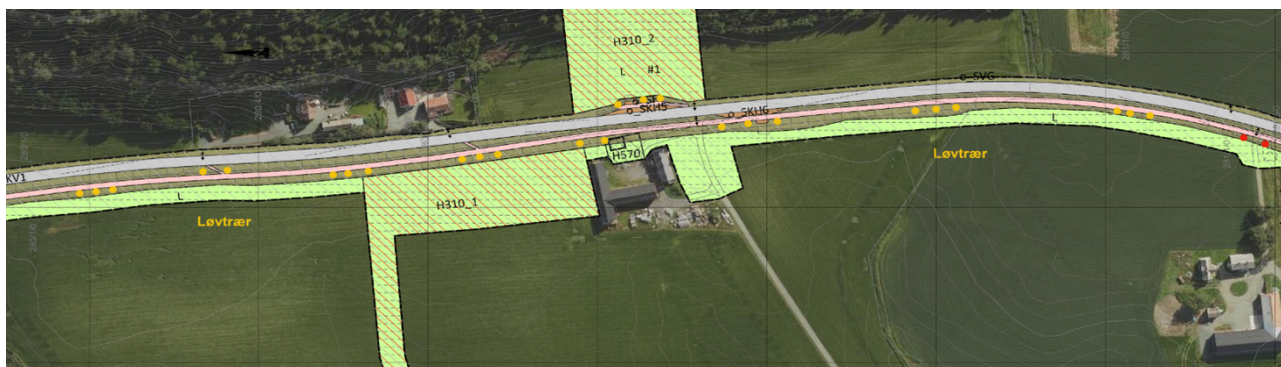
Alle arealer innenfor annen veggrunn skal beplantes og tilsås. Myrområder skal tilsås og beplantes med grupper av bjørk og furu og andre stedstilpassede arter. Arealer langs bekker og vassdrag skal istandsettes med stedefen jordmasser, røtter og vegetasjonsrester fra kantvegetasjon.

Grupper med løvtrær / trerekker skal plantes langs den nye gang- og sykkelvegen. Dette gir et økt biologisk mangfold, god stedstilpassing og er en positiv opplevelse for de myke trafikantene. Beplantning er også med på å virke fartsreducerende.

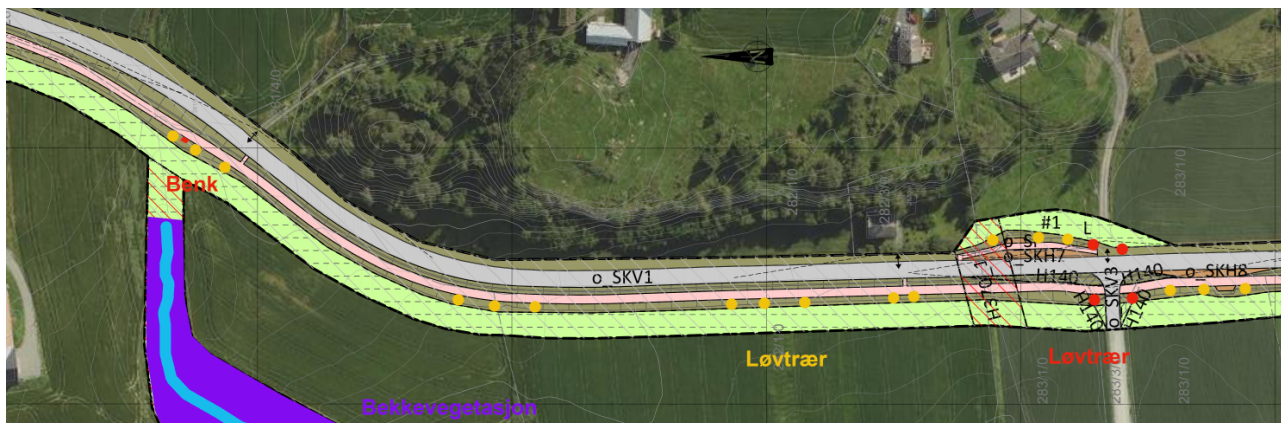
Som et prinsipp kan trær i hovedsak plantes nært bebyggelse, i tilknytning til eksisterende vegetasjon, større skråninger, ved bussholdeplasser og med jevne mellomrom på 60-100 meter.



Beplantingsprinsipper for kartblad 1. Trær markert med prikker og bekkevegetasjon markert med lilla.



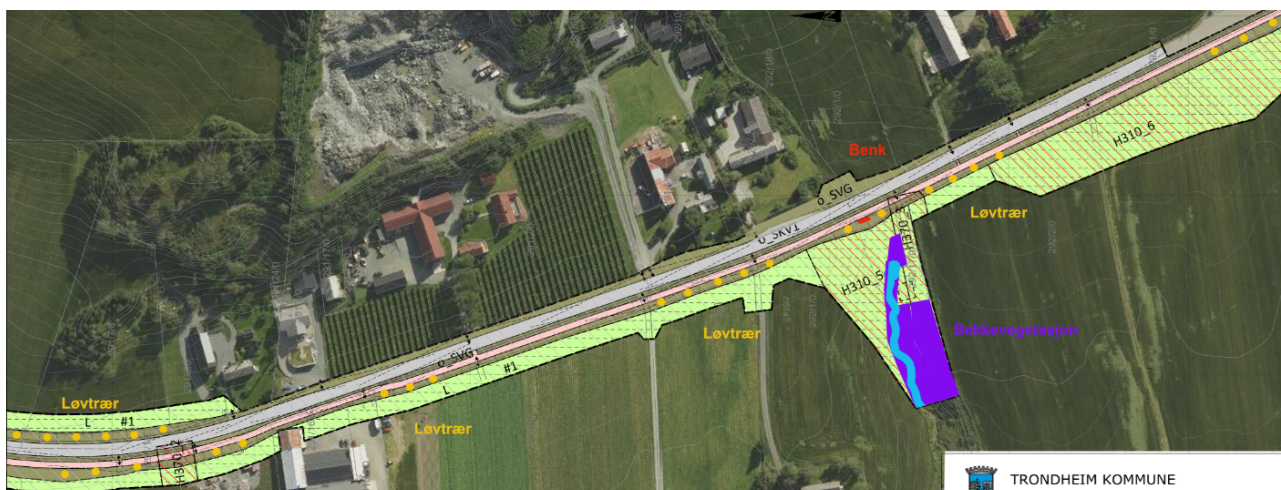
Beplantingsprinsipper for kartblad 2. Trær markert med prikker.



Beplantingsprinsipper for kartblad 3. Trær markert med prikker og bekkevegetasjon markert med lilla.



Beplantingsprinsipper for kartblad 4. Trær markert med prikker.



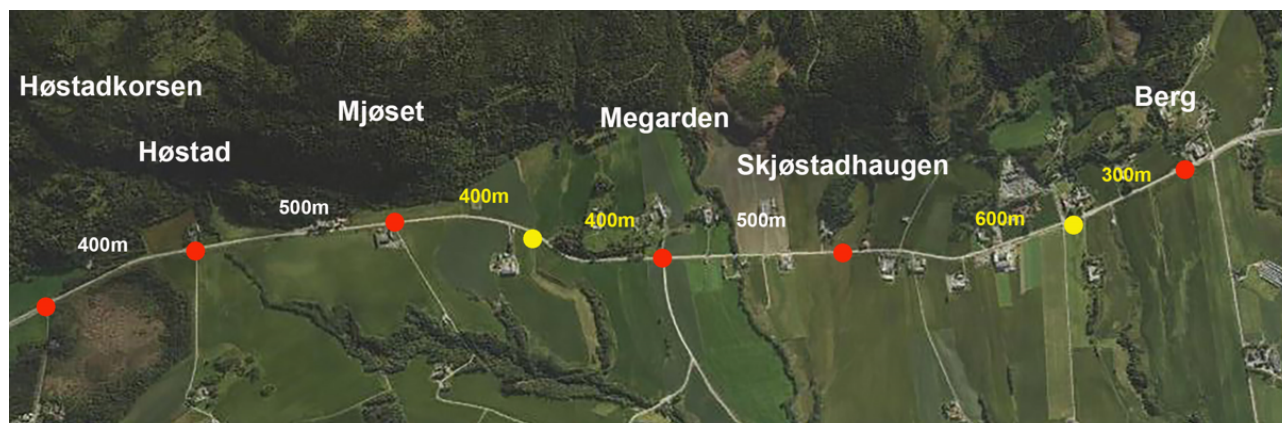
Beplantingsprinsipper for kartblad 5. Trær markert med prikker og bekkevegetasjon markert med lilla.

Belysning og universell utforming

Det skal settes opp belysning langs gang- og sykkelvegen. Lysstolpene er i hovedsak planlagt plassert vest for den nye gang- og sykkelvegen og fylkesvegen. Dette er ikke sikret i bestemmelsene, men vil bli prosjektert i byggeplanen.

Alle busslommer skal utformes i samsvar med krav til universell utforming. Leskur på bussholdeplassene fordeles etter en helhetsvurdering for alle holdeplasser i Trondheim. Det er ikke avklart om holdeplassene på denne strekningen vil bli prioritert.

To hvilebenker planlegges langs strekningen, foreslått plassering i bildet nedenfor. Dette er sikret i bestemmelsene.



Foreslått plassering for hvilebenker (gul) og bussholdeplasser (rød) på strekningen.

Kulverter og avbøtende tiltak for vannmiljø

Det skal bygges to nye kulverter på strekningen. Bestemmelsene sikrer at stikkrenner og kulverter knyttet til elver og bekker skal dimensjoneres for 200-års flomnivå.

Kvisetbekken

Ny kulvert bygges nedstrøms av eksisterende kulvert. Kulverten planlegges utformet i plasstøpt betong. Det må regnes med at byggegropa må tørrlegges.

Skirna

Dagens rør har ikke tilstrekkelig kapasitet for å ta unna 200 års flom, så kapasiteten må økes. Lengde på røret blir til sammen ca. 18 m.

Hafellbekken

Dagens stikkrenne har ved innløp \varnothing 1200 mm og ved utløp \varnothing 1000mm. Det blir etablert ny stikkrenne under ny GS -veg og fram til utløp med \varnothing 1400mm.

Deler av bekken på vestsiden av fylkesvegen som i dag er lagt i rør skal åpnes der det er mulig. Dette avklares i geoteknisk prosjektering i byggeplan. Dette er sikret i bestemmelsene.

Anbefalinger til avbøtende tiltak for vannmiljø

Bestemmelsene sikrer avbøtende tiltak for vannmiljø, både for anleggsfase, materialbruk, og utforming, inkludert revegetering. Det skal ikke utføres arbeid i gyteperiode (medio september til medio november). Kantsonen langs bekkene skal berøres i minst mulig grad.

Ved Skirna anbefales det at utløp ved dagens kulp forbedres med å grave ut en større dam og anlegge en terskel i forkant av dam for å holde på vannet. Dette vil forbedre leveområdet ved kulvertens utløp og øke vandringsmulighetene gjennom kulvert. Masser fra elvebunnen kan gjenbrukes, men det kan også bli aktuelt å hente inn ny elvegrus.

Drenering

Det er utarbeidet en foreløpig drensplan for strekningen. Kummene ligger med en avstand på 70-100 meter, avhengig av hvor høybrekk og lavbrekk ligger på strekningen. Det vil bli en del oppkobling mot eksisterende drencsystem. Omfanget av overvannshåndtering og drenering vil detaljeres i byggeplanfasen.

Geotekniske tiltak

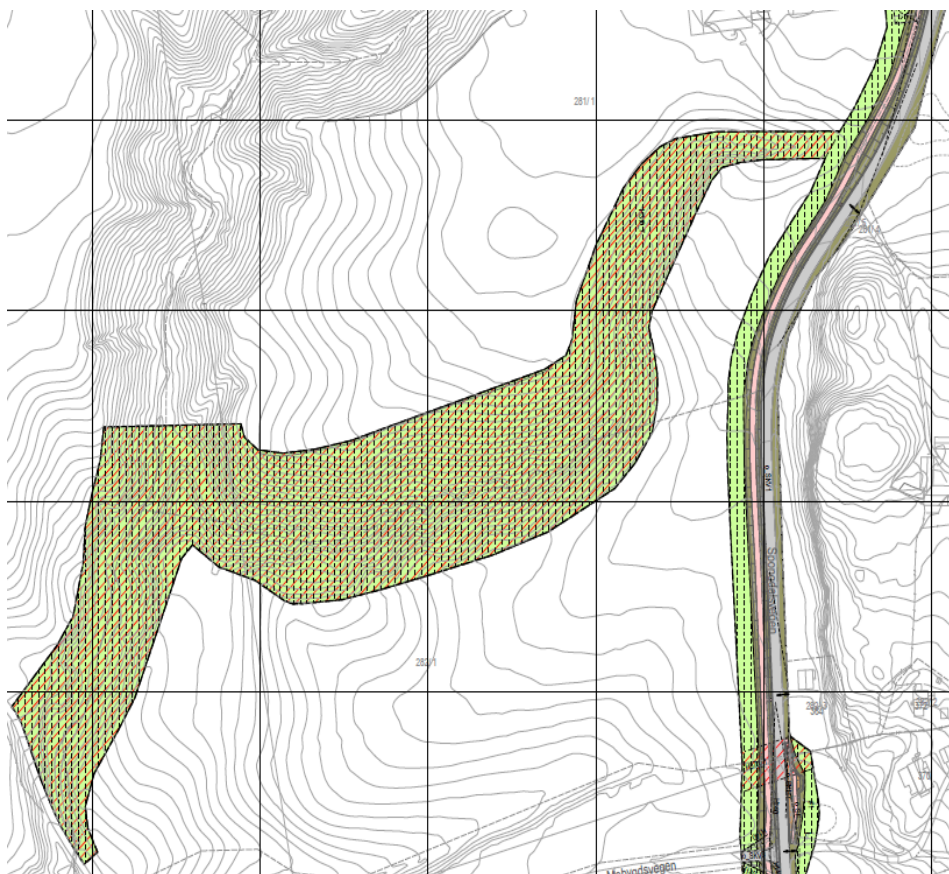
Myr

For å unngå drenering av myren og setninger i kjørebanelen økes avstanden mellom gang- og sykkelveg og kjørebanelen. Myren forbelastes før bygging. Gang- og sykkelvegen legges oppå myren.

Kvikkleire

Det er planlagt totalt seks motfyllinger på vestsida av gang- og sykkelvegen; en rett nord for Mjøset, tre nord for Oppland og to stykker nord for Mortenstu helt i søndre enden av planområdet. Høyden på motfyllingen er omtrent 1-2 m og avsluttes med helning 1:7-1:8. I tillegg er det planlagt en terengavlastning øst for Mjøset. Avlastningen og motfyllingene skal etableres før fyllingene for gang- og sykkelvegen.

Det er planlagt erosjonssikringstiltak i Trødalsbekken.



Hensynssone H310-7 er tatt med i planen og gir mulighet til utføre erosjonssikringstiltak i bekken.

All erosjonssikring og geoteknisk prosjektering og utforming skal være i henhold til:

- Geoteknisk rapport: Fv. 707 Berg - Høstadkorsen Gang- og sykkelvei, Geoteknisk data- og vurderingsrapport. Ud434C-GEOT-R1 (Statens vegvesen 28.9.2018)
- Geoteknisk rapport: Fv. 707 Berg - Høstadkorsen gang- og sykkelvei, Vurdering av behov for erosjonssikring i kvikkleireområde Ud434A-GEOT-R2 (Statens vegvesen 11.9.2020)
- Hydrologisk rapport: Flomberegning og kulvertanalyse ved ny gang- og sykkelveg Fv. 707 Rye – Spongdal, NVE 10/2014
- Hydrologisk rapport: Hydrologisk vurdering av stikkrenne-MP Fv 707 Berg-Høstadkorsen N-VA-01 (Vianova 21.4.2020)
- Geotekniske vurderinger utført etter tidligere revisjoner av NVEs kvikkleireveileder må oppdateres til å være i tråd med siste revisjon før byggeplan kan godkjennes. Dette er beskrevet nærmere i et geoteknisk notat utarbeidet av Sweco:
- FV 707 Høstadkorsen - Berg, byggeplan for ny gang-/sykkelveg, vurdering av stabilitetsberegninger i rapport Ud434CGEOT-R1 og supplerende grunnundersøkelser.

Teknisk infrastruktur

Det må vurderes om VA-anlegg skal byttes ut i forbindelse med anleggsarbeidet. Det finnes konkrete planer for utskifting av VA-anlegget sør for planområdet, frem til Berg.

Trafikkavvikling

I anleggsperioden vil trafikkavviklingen bli påvirket. Et forsvarlig tilbud til alle trafikantgrupper må opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Det kan tillates korte perioder med stenging av fylkesvegen så lenge dette ikke er til fare for liv og helse. Adkomster til boligeiendommer og landbruksarealer skal sikres i anleggsperioden. Dette skal sikres gjennom en trafikkavviklingsplan for anleggsfasen.

Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

ROS-analysen er utarbeidet av prosjektgruppen hos Statens vegvesen etter metodikken som er beskrevet i håndbok V712. Denne bygger på DSB sine veiledere. Analysen tar utgangspunkt i kjent kunnskap. ROS-analysen har vurdert følgende uønskede hendelser og farer:

1. Snø og steinsprang
2. Flomhendelser
3. Kvikkleireskred
4. Spredning av fremmede arter
5. Vilt påkjørsel
6. Tap/ forringelse av viktige naturtyper/ flora
7. Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensing til jord og vassdrag
8. Støy/ støv

ROS-analysen lå vedlagt planforslaget til førstegangsbehandling.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 viser planområdet som nåværende hovedveg og LNFR-område. Hensikten i KPA, at vegen skal være en hovedveg, blir forsterket ved at gang- og sykkelvegen bygges. Samtidig er utvidelsen av vegaanlegget inn på landbruksformål (LNF) uheldig.

Planforslaget innebærer at to eksisterende bekkekulverter forlenges med tilsvarende nødvendige terrenginngrep. Kulverten til Skirna forlenges under grøft og under gang- og sykkelveg. Kvisetbekken lukkes i gang- og sykkelvegens bredde. Tiltakene er i strid med Kommuneplanens arealdels bestemmelse § 16.1 om bekkelukking.

Deler av Hafellbekken på vestsiden av fv. 707 skal åpnes noe i forhold til dagens situasjon i forbindelse med geotekniske sikringstiltak. Den geotekniske prosjekteringen vil vise hvor mye som kan åpnes. Dette er sikret i bestemmelsene.

Jordressurser/landbruk

Planområdet er totalt på 184,5 daa, hvorav fylkeskommunens egen grunn til dagens vegaanlegg utgjør 51,4 daa. Av dette arealet blir 105,8 daa midlertidig beslaglagt i forbindelse med anleggsarbeidet, mens i permanent situasjon etter utbygging vil 78,7 daa være beslaglagt. 51,3 daa av disse eies i dag av fylkeskommunen. Det er med andre ord behov for å erverve 27,4 daa for å gjennomføre byggingen av ny gang- og sykkelveg. Av disse er 10,5 beitemark, resten er fulldyrka.

| | Dyrka mark | Annet areal | Totalt |
|------------------------|------------|-------------|-----------|
| Permanent beslaglagt | 21,7 daa | 5,7 daa | 27,4 daa |
| Midlertidig beslaglagt | 77,8 daa | 27,9 daa | 105,8 daa |

Arealoversikten under viser midlertidig og permanent beslagleggelse av dyrka mark per gårds- og bruksnummer. Hver enkelt eiendom mister et relativt lite areal:

| Eiendom | Areal dyrka mark pr eiendom permanent Daa | % av total mengde dyrka mark | Areal dyrka mark pr eiendom midlertidig Daa | % av total mengde dyrka mark |
|---------|---|------------------------------|---|------------------------------|
| 275/1 | 0,4 | 0,24 | 0,3 | 0,18 |
| 279/2 | 1,3 | 0,47 | 2,3 | 0,82 |
| 279/6 | 0,1 | 1,26 | 0,2 | 2,03 |
| 280/1 | 5,7 | 3,42 | 15,7 | 9,40 |
| 281/1 | 2,4 | 1,47 | 22,0 | 13,42 |

| | | | | |
|-------|-----|------|-----|------|
| 282/1 | 1,4 | 0,93 | 9,8 | 6,62 |
| 283/1 | 1,0 | 0,49 | 1,6 | 0,77 |
| 283/3 | 0,1 | 1,27 | 0,1 | 0,86 |
| 287/1 | 0,4 | 0,13 | 0,9 | 0,28 |
| 288/1 | 0,5 | 1,06 | 1,3 | 2,92 |
| 289/1 | 1,8 | 1,83 | 5,0 | 5,23 |
| 290/1 | 0,7 | 1,95 | 1,2 | 3,29 |
| 290/6 | 1,2 | 0,55 | 3,5 | 1,56 |
| 291/2 | 1,2 | 0,58 | 1,6 | 0,78 |
| 291/3 | 0,4 | 1,48 | 0,8 | 2,80 |
| 291/4 | 0,7 | 1,39 | 1,5 | 2,91 |
| 291/5 | 0,4 | 0,47 | 0,7 | 0,73 |
| 291/7 | 0,7 | 1,39 | 1,5 | 2,91 |
| 292/1 | 0,4 | 0,19 | 2,5 | 1,26 |
| 292/2 | 1,6 | 1,17 | 6,5 | 4,73 |

(Teig 283/3 er kommunal veggrunn)

Det er gjort tiltak for å redusere inngrepet. Dette er det redegjort nærmere for under avsnittet "Vurdering av alternativer" lengre ned. For det areal som blir midlertidig berørt i anleggstida, settes det strenge føringer for avtaking og lagring av matjord og istandsetting slik at kvaliteten blir lik som før tiltaket. Det stilles krav til utarbeidelse av en massehåndteringsplan for matjord i bestemmelsene. Planen skal utarbeides i nært samarbeid med landbruksmyndighetene i Trondheim kommune. Tiltaket har stor negativ virkning for landbruksareal. Virkning av midlertidig beslag av landbruksareal vil være liten dersom avbøtende tiltak gjennomføres.

Bestemmelsene sikrer følgende:

§ 3.2. Krav til behandling av matjord

Det må tas nødvendige hensyn slik at kvaliteten på dyrka mark, som er midlertidig beslaglagt i anleggsperioden, ivaretas. Midlertidige bygg- og anleggsområder, samt jordbruksområder der geotekniske stabiliseringstiltak er utført, skal tilbakeføres til dyrket jord og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket.

Anleggsarbeid og terrengtilpasning skal utføres på en måte som gir minst mulig negative konsekvenser og arealbeslag for jordbruksnæringen.

Der jordbruksområder tas i bruk til mellomlagring av vegetasjonsmasser eller andre masser i anleggsperioden skal matjordlaget tas av og mellomlagres i ranker. Jordstruktur skal beholdes, og jorda må ikke komprimeres. Undergrunnsjord skal ikke blandes med toppjord. Jordbrukere som blir berørt skal følges opp med informasjon i god tid slik at de kan planlegge driften etter de ulemper anleggsvirksomheten gir. Overskytende matjord skal primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, men massene ikke skal flyttes/blandes mellom eiendommene. Jordmassene som skal flyttes skal være fri for smittsomme sykdommer og uønskede arter, f.eks. floghavre, og skal kontrolleres av Matilsynet.

Følgende prinsipp skal legges til grunn:

- *Som første fase i anleggsarbeidet skaves matjordlaget av og lagres for seg selv i maksimum 2 meter høye ranker for å opprettholde jordstrukturen. Jorda lagres på samme eiendom. Andre løsmasser blandes ikke i matjorda.*
- *Deponimasser skal bestå av faste masser i bunnen. Sjiktvis lagdelinger unngås for å hindre utglidninger av massene. Øvre sjikt på ca. 1,2-1,4 meter skal være fri for stein og andre faste gjenstander. Øverste sjikt skal bestå av det mellomlagrede matjordlaget.*
- *For all dyrka jord som blir midlertidig berørt av kjøring og anleggsarbeid, legges det fiberduk under pukk.*

Landskap

Bygging av gang og sykkelvegen gir Fv. 707 et mer dominerende uttrykk i landskapet. Ved å fristille gang- og sykkelvegen fra kjørevegen legges det til rette for god terrengtilpasning. Planen sikrer at arealer som ikke tilbakeføres til landbruksformål tilsås og beplantes med trær og busker.

Kulturminner og kulturmiljø

Gang- og sykkelvegen vil berøre et registrert kulturminne - dyrkingslag ved Høstad. Det må søkes om dispensasjon for å frigi kulturminnet. Kulturminnet er vist som bestemmelsesområde på plankartet. Ingen SEFRAK-registrerte bygninger blir revet som følge av dette prosjektet.

Naturverdier og biologisk mangfold

Planlagt gang- og sykkelveg vil berøre en høgmyr ved Høstad. Det forventes ikke at myra vil dreneres i særlig grad da gang- og sykkelvegen skal bygges oppå myra med stabiliserende tiltak uten masseutskifting.

Inngrepet i bekkene er relativt begrenset. Terrenget rundt blir ikke endret i stor grad og dagens meandering i bekkene blir ikke påvirket. Konsekvensene er størst ved Kvisetbekken hvor det

kommer en ny kulvert. Kulverten vil imidlertid ha flat bunn og lite helning, noe som gjør det mulig å etablere en naturlig elvebunn. Ved Skirna vil det bli noe inngrep i kulvertens utløp ved at det bygges en mur rundt utløpet.

Erosjonssikring i Trødalsbekken gir omfattende inngrep med fjerning av vegetasjon i bunn på bekkeravinen og ved utlegging av erosjonssikrende masser. Tilbakeføring av opprinnelig vegetasjonssammensetning og naturlig toppsjikt i og ved bekken er viktig. Det er sikret i bestemmelsene at stedegen vegetasjon skal benyttes.

Vurdering av naturmangfoldlovens prinsipper § 8 – 12:

Samlet sett vurderes kunnskapen om naturtyper, vegetasjon og arter i og rundt planområdet som god. Kravet i naturmangfoldloven § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap anses å være oppfylt. Det er vurdert at det ikke foreligger fare for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet ut ifra tilgjengelig kunnskapsgrunnlag. § 9 (føre-var-prinsippet) vurderes som ikke relevant.

I forhold til § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning) vil arbeidene i bekkene kunne gi negative virkninger på forholdene for ørret i anleggsfasen. På lang sikt venter vi ikke negative konsekvenser.

Eventuelle kostnader som skal gjøre at tiltaket gir minst mulig skade på natur er en del av vegprosjektet og skal dekkes av tiltakshaver, jf. § 11. Det skal utarbeides en rigg- og marksikringsplan som skal vise prinsipper for håndtering av matjord, revegetering og istandsetting av kantareal til bekker som blir berørt av anleggsarbeidene. Det er ønskelig å bruke mest skånsomme metoder og teknikker i forhold til miljø i forbindelse med prosjektet, jf. § 12.

Rekreasjon og folkehelse

Med et sammenhengende trafiksikkert gang- og sykkeltilbud hele veien fra Rye til Spongdal øker rekreasjonsverdien på strekningen, som har en attraktiv utsikt over kulturlandskap, myr og stedvis mot Trondheimsfjorden. Tilbudet vil også gjøre det lettere for myke trafikanter å komme seg til utgangspunkt for turveier/stier i marka og langs grønnstrukturen vist i temaplan for friluftsliv og grønne områder. Vegen er et ynda turmål for de som sykler søndagstur i det vakre kulturlandskapet mellom marka og fjorden. Rundt Byneset evt. gjennom Bymarka langs den gamle vegen til Byneset.

Trafikkforhold og kollektivtilbud

Tiltaket er et miljøtiltak som skal sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende. Trafikkforholdene for gående og syklende vil bli vesentlig forbedret. For flere avkjørsler og sideveier fra vest vil sikt og stigningsforhold bli forbedret som følge av tiltaket.

Avstanden mellom bussholdeplassene i sør blir lengre, i og med at holdeplassen Grinden foreslås nedlagt. Det er 300 meter fra Grinden til nærmeste holdeplass i sør, Berg. Med ny gang- og sykkelveg blir det enkelt å komme seg til bussholdeplassen. Bussholdeplassene som opprettholdes får bedre standard og universell utforming.



Kart som viser plassering av holdeplasser, holdeplasser som legges ned samt avstand mellom holdeplasser på strekningen.

Barns interesser

Tiltaket vil være positivt for barn og unge. Det blir trygg skoleveg, og tiltaket kan bidra til økt gange og sykling. Bygging av gang- og sykkelvegen innebærer at færre elever vil ha behov for skoleskuss på grunn av trafikkfarlig skoleveg.

Grunnforhold

Store deler av strekningen ligger på kvikk og sensitiv leire. Gang- og sykkelvegen er lagt lett i terrenget og planlagt etter prinsippet om at tiltaket ikke skal forverre stabiliteten innad i kvikkleiresonene. Det er planlagt stabiliserende tiltak langs deler av strekningen, hovedsakelig i form av motfyllinger og nedplanering i skråninger.

Nordre del av planområdet består av myr/torvmasser, her ligger trolig også dagens fv. 707 på myr. Gang- og sykkelveien er derfor anbefalt etablert med utvidet grøft i dette området for å sørge for god avstand mellom dagens fylkesveg og fremtidig gang- og sykkelveg. Dette for å redusere sannsynligheten for setninger på dagens veg som følge av etablering av gang- og sykkelveien.

Gang- og sykkelveien etableres på myren uten masseutskifting, kun med geonett og overlast for å redusere setninger på gang- og sykkelveien etter den er ferdigstilt.

Erosjon i vassdrag

Ved prøvetaking og analyse av stabilitet og erosjons i vassdragene i området er det påvist erosjon i Trødalsbekken som kan lede til ustabilitet, massebevegelse og utgliding av gang- og sykkelbanen. Derfor er planområdet utvidet og omfatter stabilitetstiltak i Trødalsbekken.

Støy

Støyberegninger viser støynivå på fasader i 2020 og 2040. Basert på utførte støyberegninger vil ingen bebyggelse ligge i rød støysone, imidlertid er det flere som ligger i gul støysone. Gang- og sykkelveg defineres som miljø- og sikkerhetstiltak på eksisterende veg. For miljø- og sikkerhetstiltak gjelder egne krav, der skjermingstiltak bare velges dersom støyen øker mer enn 3 dB pga. tiltaket. Det foreslås ingen støytiltak i forbindelse med prosjektet.

Interesse motsetninger

Landbruksinteressene må vurderes opp mot betydningen av økt trafikksikkerhet for gående og syklende. Forslaget er i tråd med kommunens mål om økt satsing på sykkel og gange i nullvekstmålet for personbiltrafikk som er satt av kommunen.

Vurdering av alternativer

Det er vurdert ulike alternativ i arbeidet med planen, spesielt med mål om å redusere andelen dyrka mark som blir midlertidig eller permanent beslaglagt. Under følger en oversikt over alternativer som er vurdert

Sidevalg for gang- og sykkelveg:

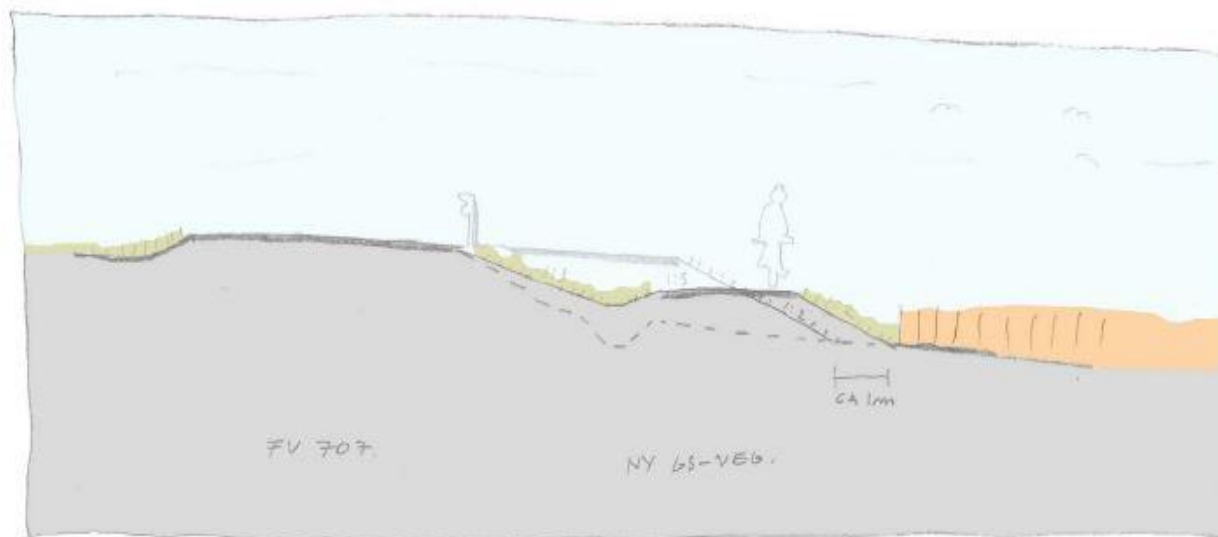
I tidligere fase ble det vurdert å skifte side for gang- og sykkelveg på delstrekninger for å komme forbi smale partier der bygninger lå svært nær fylkesvegen. Sideskifte ble vurdert som uheldig fordi de fleste myke trafikanter da måtte krysse fylkesvegen flere ganger, ettersom målpunkter og tilgrensende eksisterende og planlagt tilbud ligger ensidig på vestsiden. På det smaleste partiet ble veglinjen justert for å gi mer plass. Det ble ikke vurdert som aktuelt å innløse eller flytte på eksisterende boliger som følge av tiltaket.

Kantstopp for bussholdeplass:

Kantstopp ble vurdert som mulig på strekningen ettersom regelverket åpner for dette på strekninger med ÅDT 1500-4000 og fartsgrense 60-70km. Det ble konkludert med at det er ønskelig med lomme framfor kantstopp, av hensyn til trafikksituasjon og behov for oversikt over trafikkbildet (risiko for forbikjøring for å nå ferge Flakk-Rørвик og skolebarn som krysser vegen).

Redusert avstand mellom fylkesveg og gang og sykkelveg for å spare landbruksareal:

Det ble underveis i planleggingsfasen vurdert om avstand mellom fylkesveg og gang- og sykkelvegen kunne reduseres for å spare landbruksareal. Trafikksikkerhetsmessig for de som ferdes langs sykkelvegen og i forhold til overvannshåndtering, er det anbefalt å ha avstand og grøft mellom veglinjene. Dersom gang- og sykkelvegen skulle ligge helt inntil fylkesvegen, måtte linjen vært hevet til samme nivå, med ny fylling mot vest. En slik fylling vil også kreve mer oppfylling der høydeforskjellen er stor. Nærføring vil være utfordrende i forhold til påviste grunnforhold og vil utløse behov for omfattende og kostbar stabilisering.



Prinsippsnitt som viser sammenstilling av utslag av begge vurderte situasjoner: 1) gang og sykkelveg oppe ved fylkesvegen (lys grå) og 2) gang og sykkelveg nede ved foten av fyllingen (farger). Eksisterende terreng er stiplet. I dette snittet skiller ca. 1 m, forskjellen i arealbeslag vil variere noe i forhold til avstand og høyde.

Annen utforming av geotekniske sikringstiltak

Dagens terreng er ikke tilstrekkelig stabilt, og de planlagte geotekniske løsningene sikrer mot utglidning og skred. En reduksjon av geotekniske tiltak minsker kostnadene og inngrepene på jordbruksareal, men kan ikke gå på bekostning av den geotekniske stabiliteten. Alle skråninger er utformet med utgangspunkt i sikring av geotekniske forhold og målet om å minimere store geotekniske motfyllinger på jordbruksareal.

Det er masseunderskudd i prosjektet, og det er derfor ikke ønskelig å bruke mer masser til stabiliseringstiltak enn nødvendig. Mindre tiltak gir også lavere kostnader. Detaljert utforming av sideterreng blir gjort i detaljprosjekteringen i byggeplan

Smalere gang- og sykkelveg

Det er vurdert om gang- og sykkelvegen kan være smalere enn 3 meter asfaltert bredde. Med en smalere veg øker belastningen på asfaltdekket, da vekten fra vedlikeholds maskinene blir plassert i ytterkanten av asfaltdekket og øker risiko for deformering og krakelering og økte kostnader og dårligere funksjonalitet.

Med utgangspunkt i forandringer i reisevaner og økte krav til bærekraftige og et miljøtilpasset reisemønster, ventes en kraftig økning i bruk av kollektiv, gange og sykkel. I tillegg øker bruken av el-sykler og varesykler som i snitt holder en høyere hastighet og trenger mer plass. Med utgangspunkt i dette er det ikke tilrådelig å redusere funksjonaliteten og bredden på gang- og sykkelvegen.

0-alternativet

Dersom tiltaket ikke blir gjennomført, vil strekningen fortsatt ha utfordringer på trafiksikkerhet for gående og syklende. Elever langs strekningen vil ha krav på skoleskys grunnet trafikkfarlig skoleveg. Vegens potensial for friluft og mosjon vil heller ikke realiseres.

Konsekvenser for klima og ytre miljø og nullvekstmålet

Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle og gå i nærmiljøet. Tiltaket vil ikke ha negative virkninger for klima og det ytre miljø utover tap av matjord.

Planen bidrar positivt til nullvekstmålet i personbiltrafikken (Byvekstavtalen 26.5.2019), siden man legger til rette for gåing og sykling der det i dag ikke finnes et trygt tilbud. Det legges også til rette for etablering av bussholdeplasser med bedre kvalitet enn dagens tilbud.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gang- og sykkelvegen er et trafiksikkerhetsprosjekt i Miljøpakken og finansieres av Miljøpakken med trafiksikkerhetsmidler. Fylkeskommunen som vegeier svarer for drift og vedlikehold av veien. Et trafiksikkert gang- og sykkeltilbud, reduserer antallet skoleelever som trenger gratis skoleskyss på grunn av trafikkfarlig skoleveg.

Planlagt gjennomføring

Før bygging av en gang- og sykkelveg langs fylkesvegen kan starte, må de gjøres forberedende arbeider for å sikre god områdestabilitet og redusere risikoen for ras og setninger:

- Geotekniske sikringstiltak: erosjonssikring, pålasting og avlastning for å sikre god områdestabilitet
- Pålasting der gang- og sykkelvegen skal bygges på myr ved Høstadkorsen

Gjennomføring er avhengig av bevilgning. Det planlegges anleggsstart i 2023 med ferdigstillelse våren 2024.

Innspill til planforslaget

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen april 2018. Berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner ble varslet per brev 25.04.2018. Frist for merknader ble satt til 1. juni. Det har også tidligere vært varslet planoppstart i denne saken. Planoppstart for nabostrekning og denne ble varslet felles i desember 2014. Statens vegvesen gjennomførte informasjonsmøte for grunneiere 14. mai 2018.

I forbindelse med varsel av oppstart i april 2018, kom det inn 11 innspill som er behandlet i det videre planarbeidet. Flere av innspillene gikk ut på muligheten av å redusere tap av jordbruksareal ved å redusere standard på gang og sykkelvegen. Det ble også foreslått å flytte på bygning for å unngå omlegging av fylkesvegen. Fylkesmannen ga også råd om avbøtende tiltak ved midlertidig beslag av landbruksarealer, istandsetting langs bekk, krav til støytiltak og håndtering av fremmede arter. NVE, Brann og redningstjenesten har spilt inn generelle krav som er svart ut i planmaterialet.

Planforslaget ble behandlet delegert av byplansjefen 5.7.2019, og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 8.7-7.9-2019. Etter offentlig ettersyn er planområdet utvidet som følge av merknader, og planen har vært på begrenset høring hos berørte grunneiere og offentlige fag-myndigheter i to runder, juli 2021 og desember 2021. Totalt er det kommet inn 39 merknader til planen. Merknadene har i hovedtrekk omhandlet opprettholdelse og plassering av bussholdeplasser, erosjon- og rassikring, bevaring av jordbruksareal samt ulike problemstillinger knyttet til den enkelte berørte eiendom. Som følge av innspill fra AtB i desember 2021 er det gjort en mindre endring av plangrensen ved Høstadkorsen holdeplass. Berørt grunneier ble varslet om dette i januar 2022. Merknadene fra høringsperiodene er oppsummert og kommentert under.

Innspill og merknader er vurdert og beskrevet i planbeskrivelsen. Alternativer er vurdert som følge av innspill og disse er beskrevet i avsnittet «Vurdering av alternativer» ovenfor. Føringer og tiltak

er innarbeidet i planmaterialet. Merknader med detaljert informasjon som er viktig i byggeplanen vil bli fulgt opp av fylkeskommunen ved detaljprosjekteringen.

Merknader innkommet ved offentlig ettersyn 2019:

1. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, 25.07.2019

Det må sikres framkommelighet i anleggsperioden for brann- og redningstjenesten.

Kommentar: Bestemmelsene sikrer at det skal lages en trafikkavviklingsplan for anleggsarbeidet. Framkommelighet for brann- og redningstjenesten vil bli ivaretatt i denne planen.

2. Statens vegvesen, 26.08.2019

Planforslaget viser et trafiksikkert tilbud for myke trafikanter med 3 m asfaltert gang- og sykkelveg med 0,25 m grusskulder samt 3m sikkerhetsrabatt. Ut fra de hensyn Statens vegvesen er satt til å ivareta har de ingen merknader til planforslaget.

Kommentar: Merknaden tas til orientering.

3. Trøndelag Fylkeskommune, 12.08.2019

Det er registrert automatisk fredede kulturminner i området. Fylkeskommunen har søkt Riksantikvaren om tillatelse til inngrep i disse. I brev av 26.08.2019 gir Riksantikvaren tillatelse forutsatt at kulturminnene sikres i plankart og bestemmelser. Det stilles krav om nærmere arkeologisk granskning av id 176702. Hvis ikke dette innarbeides i planen vil det foreligge en innsigelse fra fylkeskommunens side.

Kommentar: Plan og bestemmelser justeres i henhold til innspill fra Riksantikvaren.

4. NVE 09.09.2019

Det må utredes om erosjon i tilgrensende bekkesystem kan utløse kvikkleireskred og eventuelle nødvendige tiltak. Det anbefales en mer detaljert undersøkelse av Hafellbekken og dimensjoneringen av stikkrenne under veien.

Kommentar: Det er utarbeidet en supplerende geoteknisk rapport, basert på undersøkelse og boringer med analyse for å besvare spørsmålene om erosjon og fare for kvikkleireskred. I planen innarbeides det en ny hensynssone med store deler av Trødalbekken med ca. 400-500 m langt erosjonstiltak. Dette sikres som rekkefølgekrav i planbestemmelsene. Det er utarbeidet en hydrologisk undersøkelse og notat som utreder flomproblematikk i Hafellbekken og dimensjonering av stikkrenne under veien. Ved Hafellbekken, vest for Fv. 707, utvides planavgrensningen med hensynssone på ca. 40 m i bekkeravinen. Det må etableres en ny stikkrenne under GS-veg med Ø1400mm. Målsetting er at bekk i rør skal reduseres i forhold til dagens situasjon og gis en bedre erosjonssikring i utløpet.

5. Fylkesmannen i Trøndelag, 03.09.2019

Det bør vurderes en smalere gang- og sykkelbane, samt et smalere skille mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg. Ved valg av tiltak for geoteknisk marksikring er det viktig å velge løsninger som beslaglegger minst mulig areal. Skråninger kan med fordel utformes som 1:2 med unntak av områdene som trenger geotekniske stabiliseringstiltak.

Det foreligger små feil i plankart og tegnforklaring. Dette gjelder riggområde/anleggsbelte og faresonene. I reguleringsbestemmelsene er det beskrevet «bør» krav. Disse må endres til må eller skal krav.

Kommentar: I prosjektet er det lagt vekt på å finne løsninger som er både trafikksikre og arealeffektive. Gang- og sykkelvegen skal være trygg å bruke og mulig å drifte og vedlikeholde. Skillet mellom kjøreareal og gang- og sykkelveg er utformet i henhold til krav i vegnormal N100 (veg- og gateutforming). Denne bredden er fastsatt ut fra trafikksikkerhetshensyn, plass for snøopplag, lysmaster og skilt samt sikkerhetssone. Utformingen av gang- og sykkelvegen ivaretar også kryss og avkjørsler som må være trafikksikre og ha gode siktforhold. I dette prosjektet er det spesielt tatt hensyn til den geotekniske sikkerheten. Planen beslaglegger minst mulig jordbruksareal ut fra disse prinsippene. I N100 er det anbefalt at gang- og sykkelveg ikke bør plasseres lavere en kjøreveg. I denne planen har hensyn til bl.a. jordvernet resultert i gang- og sykkelvegen flere steder ligger lavere enn kjørevegen slik at mindre jordbruksareal beslaglegges.

I merknaden fra Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) er det beskrevet en total bredde på gang- og sykkelvegen på 3,5 m. Det presiseres at selve asfaltflaten er på 3 meter, og det på hver side er det en gruset skulder på 0,25 m som en viktig konstruksjonsstøtte for asfalten. Med en smalere veg øker belastningen på asfaltdekket, da vekten fra vedlikeholds maskinene blir plassert i ytterkanten av asfaltdekket og øker risiko for deformering og krakelering og økte kostnader og dårligere funksjonalitet.

Med utgangspunkt i forandringer i reisevaner og økte krav til bærekraftige og et miljøtilpasset reisemønster, ventes en kraftig økning i bruk av kollektiv, gange og sykkel. I tillegg øker bruken av el-sykler og varesykler som i snitt holder en høyere hastighet og trenger mer plass. Med utgangspunkt i dette er det ikke tilrådelig å redusere funksjonaliteten og bredden på gang- og sykkelvegen.

Dagens terreng er ikke tilstrekkelig stabilt, og de geotekniske løsningene sikrer mot utglidning og skred. Alle skråninger er utformet med utgangspunkt i sikring av geotekniske forhold og målet om å minimere store geotekniske motfyllinger på jordbruksareal. En reduksjon av geotekniske tiltak minsker kostnadene og inngrepene på jordbruksareal, men kan ikke gå på bekostning av den geotekniske stabiliteten. Det er masseunderskudd i prosjektet, og det er derfor ikke ønskelig å bruke mer masser til stabiliseringstiltak enn nødvendig. Mindre tiltak gir også lavere kostnader. Detaljert utforming av sideterreng blir gjort i detaljprosjekteringen i byggeplan.

Bestemmelser som inneholder bør-krav skal omformuleres til må- eller skal-krav. Feil i plankart rettes opp. Plankartet er orientert med nord opp.

6. AtB, 03.09.2019

AtB er positive til tiltaket, men ønsker å få vurdert om holdeplassen Mjøset kan opprettholdes.

Kommentar: Innspillet er vurdert som viktig og innarbeides i reguleringsplanen. Bussholdeplassen reguleres inn i plankartet.

7. FAU Rye skole v/ leder Jan Arve Langørgen, 07.09.2019

FAU ved Rye skole ønsker å opprettholde dagens holdeplasstruktur, både av hensyn til barn og til eldre som benytter kollektivtransport. Er negative til at dyrkamark bygges ned for å få til en gang- og sykkelveg.

Kommentar: Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

Prosjektet gir ytre rammer for etablering av geoteknisk sikring og gang- og sykkelveg. Dette vil bli detaljert i byggeplanen, og det er et mål å legge beslag på minst mulig jordbruksareal, samtidig som gang- og sykkelvegen blir funksjonell og trafikksikker å bruke.

8. Karstein Berg, Spongalsvegen 470, 7070 Bosberg

Ber om at holdeplassen ved Oppland (*Karosserifabrikken*) oppgraderes med nåværende plassering, det vil være mindre sjenerende for dem enn at den stopper på plenen utenfor dem og naboen. Håper på forståelse for dette.

Kommentar: Dagens plassering er ikke egnet på grunn av vegens utforming der. Holdeplassen justeres i ny planrevisjon, den flyttes nordover til ny plassering ved Skjøstadhaugen.

9. Marit Kviseth 287/1, 16.07.2019

Ønsker opprettholde dagens driftsadkomst til gnr/bnr 287/1, i forlengelsen av gårdsvegen på østsiden av Fv. 707. Ønsker ikke avstå dyrkamark til en ny adkomst til eiendommen 288/2/0. Kritisk til at det legges inn rabatt på 3 meter mellom gang- og sykkelveg og vegen, mener denne bør reduseres for å spare landbruksareal. Kritisk til at holdeplasser legges ned.

Kommentar: Reguleringsplanen suppleres med avkjørselspiler for å opprettholde disse driftsadkomstene. Adkomsten til eiendommen 288/2/0 justeres i henhold til innspillet. Rabatten opprettholdes med en bredde på 3 meter fordi den har betydning for både trafikksikkerhet, snøopplag, geoteknisk stabilisering med mer. Med en ny gang- og sykkelveg øker tilgjengeligheten til bussholdeplassene, men innspillet om betydningen av holdeplassene er vurdert som viktig. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

10. Torbjørn Tørset - Tørset Trading AS, Spongalsveien 407, 08.08.2019

Godtar ikke at det bygges gang og sykkelvei på deres eiendom som er i bruk til parkering med lastebiler, lagring og annet utstyr. Mener de var forespeilet en annen utforming enn den som nå foreslås (informasjonsmøte på Spongdal), og at denne ikke skulle være til hinder for deres bruk av arealet. Er avhengige av arealet og avkjørselen slik den er i dag, Ber om at vegen flyttes for å gi plass til gang- og sykkelvei uten at eiendommen forringes. Om eiendommen mister sin bruksverdi vil de ha en annen erstatningstomt. Det er svært viktig for dem å bli hørt i denne saken.

Kommentar: Det er få muligheter for å justere å justere plasseringen av gang- og sykkelveien forbi denne eiendommen. Detaljert utforming av adkomsten blir ivaretatt i byggeplan. Planene om å etablere en ny gang- og sykkelbane langs Fv 707 er kjent i lang tid. Da det ble søkt om brukstillatelse for dagens drift på eiendommen ble det opplyst fra eier at virksomheten ikke skulle være til hinder for etablering av en gang- og sykkelvei. Deler av driften på eiendommen var i strid med formålet (LNF) og er flyttet i etterkant.

11. Vegar Vestavik, 19.08.2019

Mener det ikke er lurt å avvikle bussholdeplasser hvis ønsket er at folk skal ta mer buss, spesielt når mange bor et stykke fra hovedveien. Ønsker beholde bussholdeplassene som i dag.

Kommentar: Det er kommet mange innspill om bussholdeplassene. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

12. Morten Wæraas, Klefstadhaugvegen 110 19.08.2019

Det er veldig synd at det legges opp til å fjerne mange bussholdeplasser. Om det blir færre busstopp vil det bli færre reisende og mindre grunnlag for det tilbudet som er der i dag. Ønsker beholde bussholdeplassene som i dag.

Kommentar: Det er kommet mange innspill om bussholdeplassene. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

13. Irene Hammer, 7074 Spongdal, 19.08.2019

Antall planlagte bussholdeplasser bør revurderes. Avstanden mellom holdeplassene bør være kortere. I et miljøperspektiv er det lite fornuftig å legge ned flere av holdeplassene. Det oppfordrer indirekte til mer kjøring med privatbil. La Byneset få nok holdeplasser slik at bussen blir førstevalget.

Kommentar: Med en ny gang- og sykkelveg øker tilgjengeligheten til bussholdeplassene, men innspillet er vurdert som viktig. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

14. Bynesheimen AS, Spondalsvegen 502 (292/5), 29.08.2019

Ønsker ikke at bussholdeplassen Grinden legges ned. Hva skjer med arealet med holdeplassen? Stiller videre spørsmål om bakgrunnen for at en del av eiendommen er regulert til annen veggrunn, ved inntaket til en stikkrenne under FV 707. Beskriver store problem med en lukket bekk med for liten rørdimensjon oppstrøms for fylkesvegen.

Kommentar: Bussholdeplassen ved Grinden legges ned. Det er ca. 300 meter til Berg holdeplass. Med ny gang- og sykkelveg blir det enkelt å komme seg til bussholdeplassen. Busslommen opprettholdes som i dag fordi det er kommet innspill om at lommen har en viktig funksjon bl.a for landbruksmaskiner som slipper forbi trafikk.

Arealer ved innløpet til stikkrennen reguleres som annen veggrunn grønn. Hensikten med dette er å sikre muligheter for drift og vedlikehold og en eventuell oppgradering. Dagens stikkrenne og innløpstrakt under Fv. 707 opprettholdes med mulighet for utbedring. Stikkrenne under ny gang- og sykkelveg etableres med diameter 1400mm. Røret for den lukkede bekken som er problematisk på denne eiendommen er ikke sammenkoblet med stikkrennen under Fv. 707. Dette røret ligger utenfor planavgrensningen og er derfor ikke en del av prosjektet. Grunneier kan prosjektere og avtale en separat (privat) løsning/ avtale med entreprenøren/ prosjektet med gang-og sykkelveg tiltaket. Løsningen må godkjennes av vegeier, grunneier og Trondheim kommune.

15. Kjetil Hagen, Mjøset 280/1, 02.09.2019

Tapet av dyrka mark må begrenses, og matjord som flyttes må ivaretas. Det må sikres god adkomst til gården, låven og dyrkamark. Er bekymret for sammensetning og utforming av motfylling, må ikke skape problemer med overflatevann inn mot bygninger. Drenering og overvann fra veganlegg må føres til eget system. Eksisterende jordbruksdrenering må fungere.

Kommentar: Gang- og sykkelvegen er planlagt for å ivareta god funksjonalitet, sikkerhet samt legge beslag på så lite dyrka mark som mulig. Dagens stabilitet i terrenget er ikke tilfredsstillende. Det er nødvendig å gjennomføre stabiliseringstiltak med bl.a. motfylling. Gang- og sykkelvegen er på delstrekninger plassert på et lavere nivå enn fylkesvegen og for å redusere tapet av dyrka mark. Utforming av skråninger er med å redusere tapet av jordbruksareal. Dette vil detaljeres videre i byggeplan.

Matjord blir ivaretatt på tilgrensende jordbruksareal innenfor planavgrensningen. Det stilles krav til utforming av jordbruksareal i reguleringsbestemmelsene.

Begrenset kjøring på gang- og sykkelveg til låven er mulig, men ikke som vanlig adkomst. Detaljert tilpassing av terrenget vil skje i byggeplan-prosjektet. Krysset mot Fv 707 blir flyttet lengre bort fra gården og dette gir en sikrere og bedre løsning enn dagens løsning. Driftsadkomst er tegnet inn i planen ved Skirnbekken.

Etablering av ny gang- og sykkelvei forventes å rydde opp i dagens problem med overvann fra vegen. Vannet fra vegen samles opp i parallelle ledningssystemer. Dersom det blir skader og inngrep på eksisterende ledningssystem blir dette løst i anleggsfasen.

16. Joakim Haugen, Høstadvegen 41, 04.09.2019

Synes utbygging av gang og sykkelsti mellom Rye og Spongdal er en fantastisk ide, men misliker at det kuttes ned på bussholdeplassene. Ønsker beholde de holdeplasser som finnes i dag.

Kommentar: Med en ny gang- og sykkelveg øker tilgjengeligheten til bussholdeplassene, men innspillet er vurdert som viktig. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

17. Olav Opland, Spongalsvegen 478, 05.09.2019

Er svært positiv til bygging av gang- og sykkelvegen. Har merknader til den tekniske utformingen av planen og ønsker tettere dialog om dette. Ønsker at det brukes rekkverk mellom veg og gang- og sykkelveg heller enn grøft, for å spare dyrka mark. Ber om at avkjørsel dimensjoneres for trailer. Avkjørsel til dyrkajorden på motsatt side av gården er viktig og må opprettholdes. Ønsker vite hvordan skråningen blir utformet. En vannkum for uttak av vanningsvann må flyttes. Informerer om defekt drenering langs vegens østside.

Ønsker selv å ta hånd om matjord som må flyttes. Der det vil bli tilført ny matjord må denne være steinfri og fri for floghavre. Grunneier ønsker møte med prosjektleder for å diskutere løsninger.

Kommentar: Fylkeskommunen har valgt løsninger med rekkverk og skråninger som er trafiksikre og etter de geotekniske forutsetningene. Økt mengde rekkverk gir økte kostnader for drift og vedlikehold samt dårligere sikt og kan være en hindring ved vinterdrift. Det er viktig å få plass til snøopplag. Dimensjonering av avkjørsler er beskrevet i Håndbok N100 og V121 men planen tar

også utgangspunkt i standarden på dagens anlegg. Det er nå lagt inn avkjørsel til jordbruksareal på vestsiden av Fv. 707. Detaljert utforming for avkjørsler blir ivaretatt i byggeplan. Kummer og ledninger blir ivaretatt i detaljprosjekteringen når byggeplan utarbeides. Prosjektet sette stor pris på å få detaljert informasjon og kunnskap om tekniske anlegg i dagens situasjon.

Matjorden blir lagt opp i ranker i linja og planert ut. Dette er beskrevet og regulert i planbestemmelsene. Dersom grunneier ønsker jorden plasser på en annen måte kan dette avtales med fylkeskommunen, forutsatt at det ikke er i strid med reguleringsplan og eller overordnet lovverk. Krav til steinfri jord og floghavre er sikret i planbestemmelsene.

Reguleringsplanen angir de arealer som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. I byggeplan utarbeides detaljerte planer for tiltaket. Fylkeskommunen er positivt til konstruktive innspill og kontakt med grunneier i videre arbeid.

18. Linn Hege Tøndel Spongalsvegen 293/295, gnr/bnr 280/2, 05.09.2019

Etterlyser informasjon tidligere i planarbeidet. Ønsker beholde holdeplassen ved Mjøset, det blir lang avstand til holdeplassene om denne legges ned. Mener det er lite poeng med holdeplasser som er universelt utformet om avstandene blir for store. Alternativt må det etableres parkeringsplasser ved holdeplassene. Det er viktig at gang- og sykkelvegene blir brøytet slik at det blir fremkommelig til bussholdeplassene. Kulvert ved Mjøsetrønningen har en for liten kapasitet. Arbeider med veg og motfyllinger får konsekvenser for gårdsvei og bekkeløp.

Kommentar: Bussholdeplassen ved Mjøset opprettholdes i planforslaget.

Drift er ikke en del av reguleringsplan, det blir sikret i driftskontrakter. Planforslaget sikrer at det skal etableres en rabatt bl.a. for snøopplag slik at snøen trenger ikke skyves inn på gang- og sykkelvegen når vegeen brøytes. Det vil også gjøre det enklere å drifte gang- og sykkelvegen. Dette gir en bedre framkommelighet.

Det er utarbeidet en geoteknisk rapport som redegjør for stabiliteten i området. I planen er det nå planlagt erosjonssikring i Trødalsbekken med hensynssone og krav til erosjonssikringstiltak. Det vil bli gjennomført erosjonssikring når ny stikkrenne anlegges. Planen utvides noe ved Skirnabekken.

Kulverten ved Mjøsetrønningen er utenfor planområdet og erosjonssikring der innarbeides ikke i dette planforslaget.

Terrengarbeider med avlastning- og motlastområder skjer på en sikker og kontrollert måte og er en del av byggeplan og anleggsfasen. Gårdsveien sør for Mjøset gård blir flyttet noe bort fra gården. Dette gir bedre adkomst forhold. Dette blir ivaretatt i byggeplan.

19. Lars Engen, 7074 Spongdal, 05.09.2019

Ønsker å beholde bussholdeplassene som i dag. Peker på at det blir spesielt vanskelig for barn, unge og eldre når det blir lengre avstand mellom holdeplassene. Opplyser at holdeplassen nord for Berg bedehus heter Mortenstu, ikke Berg, og ber om at det rettes.

Kommentar: Det er gjort en samlet vurdering med utgangspunkt i bussens framkommelighet, trafiksikkerhet, etterspørsel, kostnader, ny gang- og sykkelveg og bebyggelsesstruktur. Med en gang- og sykkelveg øker tilgjengeligheten til bussholdeplassene, men innspillet er vurdert som viktig. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden

oppretholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned. Innspillet om navn er oversendt til AtB.

20. Jostein Lerdahl, Spongalsvegen 325, 281/1, 05.09.2019

Vannledningen fra egen brønn blir liggende under ny gang og sykkelbane. Hvordan løser vi dette? Ønsker å ta vare på eksisterende garasje i planen. Blir det utført sikringstiltak i bekkeravine?

Kommentar: Hensynet til vannledningen vil bli ivarettatt i byggeplanen. Det er viktig å få tilgang til detaljert informasjon hvor brønn og ledninger er plassert. Garasjen kan ikke stå som i dag. Det blir utbetalt en erstatning for garasjen og grunneier kan velge å bruke dette beløp til å flytte bygningen på eget ansvar. Reguleringsplanen er utvidet og omfattes i dag ca. 400 m av Trødalsbekken på vestsiden av Fv. 707. Bekkedalen er regulert som hensynssone og det er sikret i planen at det skal gjennomføres erosjonssikring. Det er litt uklart om det er denne bekken det vises til i merknaden, men generelt kan vi si at det er gjennomført omfattende vurderinger og undersøkelser for å avdekke hvor og i hvilket omfang det må gjøres erosjonssikring i forbindelse med bygging av gang- og sykkelvegen.

21. Ole Frøseth Wik Høstadvegen 100, 05.09.2019

Ønsker beholde bussholdeplassene som i dag, spesielt Høstadkorsen som er deres nærmeste.

Om Høstadkorsen legges ned blir nærmeste holdeplass Fortuna, det gir en total avstand på 1,4 km. De er 7 personer på eiendommen som blir berørt, både voksne, eldre og barn som benytter seg av kollektivtilbudet. Med lang avstand vil bilen bli foretrukket. Fortuna holdeplass er ikke trafiksikker, den ligger på en bakketopp og det har vært flere trafikkfarlige situasjoner der de siste årene. Mener Fortuna kan stenges og Høstadkorsen oppgraderes.

Kommentar: Det er kommet mange innspill om bussholdeplassene. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassen Høstadkorsen opprettholdes. Fortuna ligger utenfor planområdet og det gjøres ikke tiltak der i denne planen.

22. Roar Wik Høstadvegen 88, 06.09.2019

Ønsker beholde bussholdeplassen på Høstadkorsen som i dag.

Kommentar: Det er kommet mange innspill om bussholdeplassene. Planforslaget er bearbeidet, og holdeplassene Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden opprettholdes. Holdeplassene Skjøstad og Karosserifabrikken slås sammen til en ny holdeplass kalt Skjøstadhaugen. Grinden foreslås fortsatt lagt ned.

23. Roar Wik, Høstadvegen 88, 06.09.2019

Ønsker sterkt å beholde bussholdeplassen Høstadkorsen

Kommentar: Det har mange innspill om å beholde holdeplassen ved Høstadkorsen. Bussholdeplassene tas inn i planen.

24. Håvard Dretvik, Høstadvegen 60, 07.09.2019

Bussholdeplassen ved Høstadkorsen bør beholdes. Høstadvegen består av til sammen ca. 20 boenheter som har Høstadkorsen som nærmeste bussholdeplass. Avstanden til bussholdeplassen

er opptil 1200 meter fra bolig. Det er nå mange små barn i Høstadvegen og det vil bli flere barn som vil være avhengig av skoleskyss samt kollektivtilbud på kveldstid. Det drives næring på flere av gårdene i Høstadvegen: landbruk, lagerutleie, utleie av verksted og selskapslokaler mm som har stor nytte av et godt kollektivtilbud. Bortfall av Høstadkorsen bussholdeplass vil kunne føre til negative konsekvenser for næringer.

Mange som bor på Byneset jobber i byen. For de fleste vil avstanden Byneset-Trondheim være for stor for å gå eller sykle, og bussen er det eneste alternativet til bil. Avstand mellom holdeplasser må ses i sammenheng med avstand fra holdeplass til bolig. Med dette planforslaget vil det for folk flest bli lite hensiktsmessig å benytte bussen.

Kommentar: Innspillet er vurdert som viktig og tas inn i reguleringsplanen. Bussholdeplassene ved Høstadkorsen opprettholdes i planforslaget.

24. Sissel Langørgeren, Høstadvegen 111, 07.09.2019

Ønsker å beholde bussholdeplassene ved Høstadkorsen, har allerede 1,2 km fra boligen fram til fylkesvegen. Mener nedleggelse av Høstadkorsen holdeplass vil føre til at flere kjører bil. Bruker også busslommen for å unngå farlige situasjoner med landbrukskjøretøy, slipper da forbi personbiltrafikken.

Kommentar: Innspillet er vurdert som viktig, og bussholdeplassene ved Høstadkorsen opprettholdes i planforslaget.

25. Marit og Bjørn Johan Opland Brujordet, Spongalsvegen 435-437, 07.09.2019

Er positive til at det skal bygges gang- og sykkelveg forbi eiendommen, men er bekymret for kvikkleire og mulige skader på bebyggelsen i forbindelse med anleggsarbeidet. Ønsker mer informasjon om hvordan byggingen skal skje i praksis. Er bekymret for lang avstand til bussholdeplass.

Kommentar: Trygg gjennomføring av anleggsfasen vil bli ivaretatt ved prosjektering og i byggeplan, da vil det også gis god informasjon til berørte grunneiere. Det er tatt inn en ny holdeplass kaldt Skjøstadhaugen, ca. 160 meter nord for Songdalsvegen 435-437.

Begrenset høring til berørte grunneiere og offentlige myndigheter 7.7-23.8.2021

26. Trøndelag fylkeskommune- Seksjon kommunal/Eldre tids kulturminner, 09.08.2021

Aktsomhet og meldeplikt etter kulturminneloven s § 8 må ivaretas. Varsling i god tid innen tiltaket skal gjennomføres.

Kommentar: Tas til orientering, dette vil bli ivaretatt i byggeplanen.

27. Statsforvalteren i Trøndelag, 19.08.2021

Ingen merknader til planen.

28. Statens vegvesen, 23.08.2021

Ingen merknader til planen.

29. NVE, 23.08.2021

Det har i 2021 utkommet er revisjon av kvikkleireveileder NVE 1/2019, fra 10.02.21. Denne må følges.

Kommentar: I planbestemmelsene er det stilt krav om at kvikkleireveileder NVE 1/2019 fra 10.02.21 skal følges, og dette blir prosjektert, kontrollert og ivare tatt byggeplan. Det er utarbeidet et notat (N-GEOT-01-REVA COWI 13.12.2021) som viser at endringene i kvikkleireveilederen kan ivaretas innenfor planområdet.

30. Lars Stene, 17.08.2021

Gir informasjon om kulverter bekkeløp med sårbar og dårlig kapasitet ved Høstadkorsen.

Kommentar: Trøndelag fylkeskommune takker for viktig informasjon. Denne tas med i byggeplanleggingen og kommende anleggsfase.

31. Audun Berg Slettahjell, 19.08.2021

Grunneier ønsker tilkobling for privat avløpsledning.

Kommentar: Trøndelag fylkeskommune skal i henhold til planen ikke foreta noe aktivitet på østsiden av Fv. 707.

32. Jannicke Lunde (Bynesheimen), 20.08.2021

Beskriver problem med tetting av bekken i rør, oppstrøms ved innløpet for Hafellbekken, ca. 100 m utenfor planområdet. Ønsker utvidelse av planområdet og åpning av bekken. Ettersender video 29.11.2021 som viser vann på overflaten på deres eiendom (tidligere Bynesheimen). Bekkelukkingen er ikke dimensjonert for vannmengdene.

Kommentar: Reguleringsplanen tar med utløp for nevnte rør og sikrer at vannet har mulighet å renne inn i dagens stikkrenne under FV 707. Problemet ligger langt utenfor reguleringsplanen og er ikke en del av plantiltaket.

33. Ketil Hagen, 20.08.2021

Merknaden omhandler temaene begrensning av tap av dyrkamark, sikring av innkjøring til eiendom, optimalisering av terreng og motfyllinger, sikring av adkomst til dyrkamark og skog samt drenering overvann.

Kommentar: Innspillet vil bli fulgt opp i detaljering av planforslaget i byggeplanfasen. planbestemmelsene sikres god kvalitet av jordbruksjorden. Driftsadkomst på østsiden av Fv. 707 flyttes sør for ny bussholdeplass, driftsadkomst til åker/skog er justert på plankartet. Området er i dag ustabil, og planforslaget forbedrer stabiliteten. Stabilitet i bekkedaler er utredet i geoteknisk rapport.

34. Torbjørn Tørset, 21.08.2021

Grunneiere motsetter seg planforslaget som gir store negative konsekvenser for eksisterende virksomhet på eiendommen.

Kommentar: Denne merknaden samsvarer med den tidligere merknaden som er gitt når planen ble lagt ut før første gangen. Det har ikke gjorts noe vesentlige endringer ved denne eiendommen. Derfor henvises det til tidligere svar.

35. Olav Opland, 23.08.2021

Grunneiere ønsker ikke å avstå grunn (dyrka mark, bærproduksjon) til etablering av bussholdeplassen ved Karosserifabrikken.

Kommentar: For å unngå å legge beslag på arealer som er tatt i bruk til bærproduksjon flyttes holdeplassen ca. 400 m mot nord ved Skjøstadhaugen, hvor det kan anlegges en holdeplass med trafiksikker utforming.

36. Vorsetlia veilag, 23.08.2021

Ønsker flytting av Fortuna Bussholdeplass som har utfordringer knyttet til trafiksikkerhet.

Kommentar: Bussholdeplassen Fortuna ligger utenfor planområdet.

Begrenset høring til berørte grunneiere og offentlige myndigheter 29.11.-20.12 2021

37. NVE, 13.12.2021

Begrenset høring omhandler ny plassering av holdeplasser (Skjøstadhaugen). Det er positivt at sikkerheten for myke trafikanter bedres gjennom å etablere en gang og sykkelveg på strekningen. Forslaget til endring i planen er denne gangen av begrenset omfang. Det er bra at det er tatt inn faresone for ras (skred) og at denne er utvidet til å omhandle ny plassering av bussholdeplasser. Dette er i tråd med deres uttalelser av 09.09.2019 og 23.08.d.å.

Kommentar: tas til orientering

38. AtB, 17.12.2021

Ny holdeplass ved Skjøstadhaugen gir lengre vei til holdeplass for noen, men forstår det slik at det har vært en lengre prosess å finne plassering for denne holdeplassen og vurderer gangavstand som akseptabel. Høstadkorsen holdeplassene ligger "sakset motsatt veg", slik at man får kryssing i forkant av bussen. Ønsker at kryssing skjer bakkant av bussen.

Det er viktig at holdeplassene får god belysning og ønskelig at det tilrettelegges for sanntidsskjerm med trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur.

Minner om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Viser til Statens vegvesens håndbøker "V123 Kollektivhåndboka for utforming av holdeplasser og venteanreder", og håndbok "V129 Universell utforming av veger og gater".

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene. Holdeplassfunksjonen må opprettholdes gjennom anleggsperioden.

Kommentar: Holdeplassen Høstadkorsen omformes i tråd med innspillet. Plasseringen var foreslått som den er i dag, men innspillet om motsatt plassering gir en bedre løsning. Holdeplass Berg blir

liggende som i dag. Innspill om belysning, strøm og utforming i henhold til Statens vegvesens håndbøker følges opp i byggeplanen. Bestemmelse om anleggsfasen sikker trafikkavvikling i byggeperioden.

39. 20.12.2021 Trøndelag fylkeskommune

Kulturminner: Viser til vår uttalelse datert 09.08.2021 og har ingen ytterligere merknader.

Ny plassering av holdeplasser: Revidert forslag om plassering av holdeplasser er i tråd med fylkeskommunen og AtB sine innspill.

Kommentar: Tas til orientering

Begrenset høring januar 2022

Som følge av en mindre justering av holdeplassen ved Høstadkorsen, som følge av innspill fra AtB er berørt grunneier varslet om dette. Grunneier har uttalt seg slik:

Lars Stene, 21.1.2021

Som grunneier er jeg positiv til at det blir gjort endringer som påvirker bedre trafiksikkerhet rundt krysset, og godkjenner dette. Vil bemerke at dette berører dyrket mark, med dertil grunnavståelse! Vil i den anledning gjøre oppmerksom på et blankt avslag fra offentlige myndigheter vedrørende en søknad om omdisponering av et lite antall kvadratmeter dyrket mark tilknyttet gårdstunet. Gjaldt søknad om bygging av kårhus som ville bedre avstand mellom bygninger på tunet som igjen ville bedre bl.a. brannsikkerhet.. Med omdisponering menes at tilsvarende antall kvadratmeter ville kunne bli erstattet fra annet areal. Har også tidligere avgitt dyrket mark til gangvei uten videre bemerkninger. Håper i fremtiden at de offentlige myndigheter også kan ta hensyn til at man prøver å løse tilsvarende saker på smidige måter.

Kommentar: Det er positivt at grunneier stiller seg positivt til å avstå grunn til etablering av en bussholdeplass ved Høstadkorsen, også med en justert plassering i forhold til løsningen som tidligere har vært til offentlig ettersyn. Øvrig kommentar berører ikke denne planen, men tas til orientering.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.