Referat fra møte med Trondheim kommune

Prosjekt:	Rv 706 Selsbakk-Sluppen, detaljregulering (Planident r20240008)	Prosjektnr.:	10245824
Kunde:	Statens vegvesen	Prosjektleder:	Torstein Ryeng
Dato/Tid:	20.03.2025 kl. 12:30 – 14:00	Sted:	Trondheim kommune, Holtermanns veg
Deltakere:	Steinar Lillefloth (SL)	Sweco (referatansvarlig)	
	Torstein Ryeng (TR)	Statens vegvesen (SVV)	
	Ingeborg Marie Buaas Bye (IMBB)	Statens vegvesen (SVV)	
	Amund Bach Stranden (ABS)	Sweco	
	Kjersti Sandven (KS)	Trondheim kommune (TK), Byplankontoret	
	Thea Bruun-Olsen Cegla (TBOC)	Trondheim kommune (TK), Byplankontoret	
	Kjersti Myrvang (KM)	Trondheim kommune (TK), Byplankontoret	
	Jonas Scheie (JS)	Trondheim kommune (TK), Byplankontoret	
	Magnus Irgens (MI)	Trondheim kommune (TK), Klima- og miljøenheten	
	Øyvind Lynne (ØL)	Trondheim kommune (TK), Klima- og miljøenheten	
	Ina Catharina Storrønning (ICS)	Trondheim kommune (TK), Klima- og miljøenheten	
Kopi til:	Hanna Mathilde Juliussen	Sweco	
	<Navn>	<Organisasjon>	

Avklaringer av premisser før varsel om oppstart

Pkt. Beskrivelse:	Ansvarlig:	Frist:
## Åpning av møtet		
Statens vegvesen har bedt om et møte med Trondheim kommune for å få avklart rammer/premisser før det kan varsles oppstart av reguleringsarbeid for hovedsykkelrute Selsbakk-Sluppen. Oppstartsmøte med kommunen ble avholdt 15.03.2024, og et oppfølgingsmøte ble gjennomført 18.11.2024 der planavgrensning og premisser ble drøftet videre. SVV og TK har ikke vært enige i hvorvidt planen er KU-pliktig, og hvorvidt det skal utredes flere alternativer i planprosessen.	<Navn>	<Dato>
## Presentasjon av foreløpig plan		
TR og ABS presenterte vegmodell, og spesielle utfordringer knyttet til grunnforhold og VA på strekningen ble gjennomgått. Siden forrige møte med Trondheim kommune er det utarbeidet flere fagrapporter innen både		

Pkt.	Beskrivelse:	Ansvarlig:	Frist:
	VA, geoteknikk og hydrologi. Arbeidet med rapport med vurdering av konsekvenser for naturmangfold og vannmiljø er påbegynt. <u>Kroppøyen bru</u> Denne brua må skiftes ut uansett. Det må søkes fravik fra regelverket for flere forhold. Det er sannsynlig at det kan gjøres tilpassinger for å kunne redusere inngrepet og påvirkning på Leirelva mest mulig. Bl.a. er det viktig å unngå at elva får redusert sitt areal, og at elva ikke skal få større fart som følge av tiltaket. Prosjektet har fokus på samlet belastning og kantvegetasjon. SVV informerte om at VA-ledningen ikke vil bli flyttet/bygget i nordlige del av planområdet. <u>Leirelva</u> Oppdaterte planer viser at man kan unngå å berøre/gjøre inngrep i elva, bortsett fra noe plastring og sikring som må gjøres i forhold til 200-årsflom. Ved en 200-årsflom viser hydrologivurderinger at mesteparten av dalen står i fare for å bli flommet over. Trondheim kommune stilte spørsmål ved omfanget av plastring og dens påvirkning på både kantsone og vannmiljø. Spesielt er kommunen bekymret for at plastring kan øke vannhastigheten, noe som er negativt for livsmiljøet for fisk og føre til at mer gytegrus vaskes ut. SVV påpekte at det er et mål å opprettholde vegetasjon langs elvebredden i størst mulig grad. Trondheim kommune mente en slik formulering blir lite konkret og forpliktende. Dette er et nasjonalt laksevassdrag og det å beholde eksisterende kantvegetasjon er avgjørende for å opprettholde livsmiljøet for ørret og laks i vassdraget. Det er ikke lenger aktuelt å etablere halvbru i Leirelva. <u>Skråning mot E6</u> Utvidelse av eksisterende vegareal vil gjøres mot øst. Oslovegen er noe justert inn mot skråning til E6 for å gi bedre plass til en ny sykkelveg med fortau, og for å redusere inngrepene i kantsonen mot Leirelva. Vegen er ikke lagt nærmere skråning enn det som er gjennomførbart i forhold til stabilitetskrav. Det er ikke funnet sprøbruddmateriale/kvikkleire. Trondheim kommune oppfordret til at SVV bør tydeliggjøre hvor langt inn i skråningen mot E6 det er mulig å sideforskyve veien uten at det går på bekostning av stabiliteten. En slik tilpasning vil kunne gi en mer skånsom løsning for naturverdiene, og bør være et sentralt hensyn i den videre prosessen. På noen parti vil dette innebære at det må etableres skjæringer og støttemurer. Trondheim kommune stilte spørsmål ved om det vil bli behov for stabiliseringstiltak som vil medføre inngrep i elva eller kantsonen, og ba om at detaljerte beskrivelser av både plastring og stabiliseringstiltak må beskrives konkret (omfang, lengde, størrelse på inngrep osv.).		

Pkt. Beskrivelse:	Ansvarlig:	Frist:
<u>Avkjørsler til eiendommer, byggegrense</u> Det vil i utgangspunktet ikke bli gjort noe med avkjørsler/tverrveier. Det ønskes minst mulig biltrafikk over atkomstvegene, men atkomst må opprettholdes for renovasjonsbiler. Garasjebygg som kommer innenfor tiltaket må fjernes. <u>Planlagt kryssing av Osloveien</u> SVV mener at trafikksikkerhetshensyn gjør at planskilt kryssing er det mest aktuelle alternativet for kryssing av Osloveien. En planskilt kryssing med bru vil være den mest trafikksikre løsningen og gi lite friksjon for syklistene da det er god sikt fra brua og inn mot punktet der de to sykkelrutene møtes. Brua vil bidra til å slake ut stigningen opp mot Kroppanmarka, uten å føre til unødvendige høydemeter. Trondheim kommune uttrykte stor skepsis til etableringen av en gang- og sykkelbro. Dette med tanke på at man må vurdere om det trafikale kan løses gjennom etablering av en rundkjøring og fartsreduserende tiltak, og om dette kan være en bedre og mer fremtidsrettet løsning for alle trafikantgrupper. Videre presiserte kommunen at gang- og sykkelbrua vil være i stor konflikt med en av de få gjenværende områdene med intakt kantsone på østsiden av Leirelva. Kantsonen er i tillegg kartlagt med en naturtype med sentral økosystemfunksjon, og har stor betydning for plante- og dyreliv både i og nær vannet. Kommunen pekte på at inngrep i denne sonen har stort potensial for innsigelse, og dermed en lang og vanskelig prosess.		
Kommunens tilbakemelding		
Trondheim kommune opprettholder sitt krav om at planen må konsekvensutredes, og at det utredes flere alternativer, i tråd med tidligere tilbakemeldinger, senest i møte 18.11.2024. Dette betyr at det må utredes fem alternativer, i tillegg til 0-alternativet, jf. kommunens tilbakemelding i brev datert 01.05.2024. Kommunen presiserte gangen i en planprosess, og understreket viktigheten av at endelig valg av løsning skal tas på bakgrunn av funnene i konsekvensutredningen, og øvrig kunnskapsgrunnlag som blir utarbeidet som en del av planprosessen. Kommunen påpekte også viktigheten av åpenhet for at alternative løsninger kan gi et bedre totalresultat, og at man ikke låser seg for tidlig til løsninger. Trondheim kommune understreket viktigheten av at Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune samordner sine vurderinger av alternativer og samlet belastning for å sikre at valgt løsning ivaretar naturmiljøet. En helhetlig vurdering av planens samlede belastning med tanke på både vannmiljø, terrestrisk vegetasjon og dyreliv/vilt er avgjørende. Dette krever at man tar hensyn til eksisterende og planlagte tiltak i influensområdet, og at man forholder seg til rapporten om samlet belastning som Trøndelag fylkeskommune utarbeider i forbindelse med Bjørndalen hovedsykkelveg.	<Navn>	<Dato>

Pkt. Beskrivelse:	Ansvarlig:	Frist:
Kommunen ber SVV også vurdere muligheten for å redusere hastigheten på strekningen, og at et alternativ som vurderer et smalere tverrsnitt må vurderes for hele strekningen. SVV påpekte at sykkelvegen skal planlegges i tråd med formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim. Trondheim kommune etterlyste tallgrunnlag og fremskrivninger som underbygger behovet. Kommunen pekte også på at et smalere tverrsnitt kan gi rom for etablering av en manglende kantsone langs østsiden av elva. En konsekvensutredning vil drøfte fordeler og ulemper med de ulike alternativene, og avveininger mellom natur og trafikksikkerhet vil komme mer frem i dette arbeidet, og skal danne grunnlaget for å ta en beslutning av hvilken løsning som bør reguleres sett ut i fra hva som helhetlig gir den beste løsningen.		
Avslutning og videre arbeid		
Fremdriftsplanen for planprosessen oppdateres og gjennomgås med kommunen. Kommunen påpeker at det må fremgå i varsel om oppstart at det er krav om KU. Varslingsmaterialet sendes til Trondheim kommune for gjennomsyn og aksept før oppstart kan varsles formelt. Kommunen ønsker et møte med SVV etter at fristen for varsel om oppstart har gått ut, slik at en kan gjennomgå innspill og merknadsbehandling sammen. I forbindelse med overgang til parlamentarisme er det nye rutiner for saksbehandling av offentlige planforslag. Byrådet ønsker at disse som utgangspunkt skal sendes til politisk 1. gangsbehandling. Det er avklart i denne saken at byrådet ønsker den til 1. gangs behandling, hvilket betyr at saken må sendes inn til kommunen iht. rutiner for private planforslag. Kommunen er enig i at det må være en tett dialog underveis, for å kunne holde fremdriftsplanen.	Sweco/SVV Sweco/SVV	Uke 20/21 Uke 19