

## Saksframlegg

---

### **Detaljregulering av turstirasé fra Øvre Leirfossen til Hyttfossen, offentlig ettersyn**

Arkivsaksnr.: 2023/10002

---

#### **Forslag til vedtak:**

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av turstirasé fra Øvre Leirfossen til Hyttfossen ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på ti kart i målestokk 1:1000, merket Norconsult, datert 04.05.2022, sist endret 01.03.2023, i bestemmelser sist endret 01.07.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 07.07.20.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

#### **SAKSFRAMSTILLING**

##### **Bakgrunn**

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

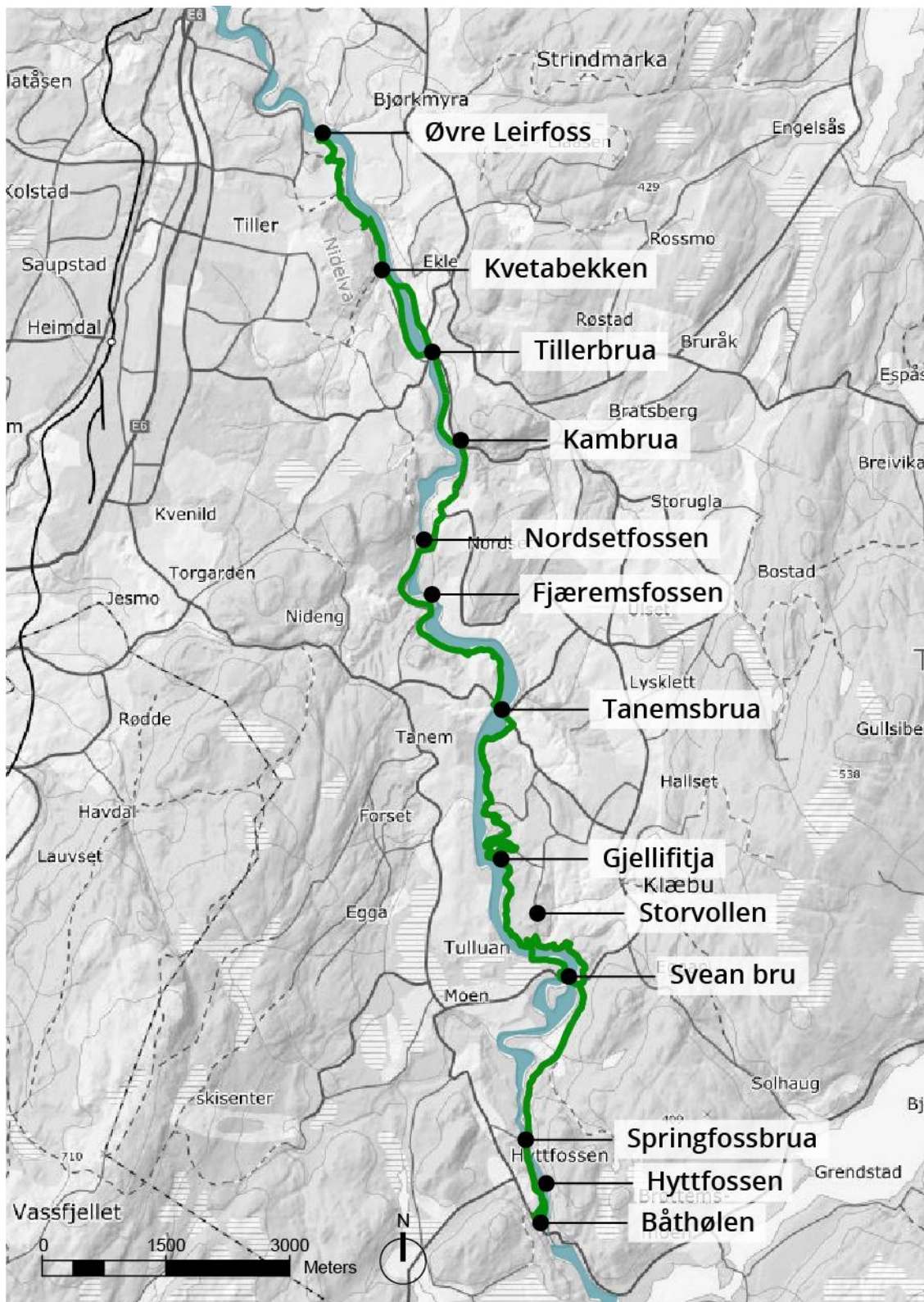
Hensikten med planen er å legge grunnlag for etablering av forlengelsen av «Nidelvstien», en om lag 20 km lang ny sammenhengende tursti med tilhørende parkeringsplasser og adkomster fra Øvre Leirfossen til Båthølen ved Hyttfossen

I juni 2016 vedtok kommunestyrene i Klæbu og Trondheim kommuner sammenslåing av de to kommunene. I intensjonsavtalen om sammenslåing ble det vedtatt at ett av de felles satsingsprosjektene fram mot endelig sammenslåing den 1.1.2020 er etablering av en helhetlig turstirasé langs Nidelva. Der står det bl.a. «*Det etableres en helhetlig turstirasé langs hele Nidelven. Prosjektet vurderes å ha potensiale for å oppnå samme anseelse som Ladestien. En gjennomgående sti med enhetlig standard og nærhet til elva vil være et nytt tilfang for å understøtte friluftsjnteresser og folkehelsestrategier, samt etablere tilgang til nye turmuligheter både for Trondheim og Klæbu sine innbyggere.*»

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim kommune – Enhet for idrett og friluftsliv.

Komplett planforslag forelå 09.03.2023, men har blitt supplert flere runder etter det.

Saksframlegg – arkivsak Turstirasé fra Nedre Leirfossen til Trongfossen, detaljregulering (20/127)



Figuren viser oversikt over planforslaget.

Til oppstart var det utarbeidet en silingsrapport der ulike traséalternativ var vurdert i forhold til ulike kriterier og gitt poeng på en skala fra 1 – 5.

Kunnskapen om arealene og arealenes bruk har økt siden den innledende vurderingsmetodikken ble gjennomført. Med den økte detaljkunnskapen om de ulike alternativenes konsekvenser for suksessive delstrekninger, har en tillatt seg å bruke mer tid for å se mer helhetlig på trasevalgene for å sikre gode forbindelser, med reduserte konsekvenser for blant annet naturverdier og landbruk. Forslag om ny bru ved Arsenget/Tiller og Moodden, samt endringer av den tidligere forbindelsen mellom Nedre og Øvre Leirfossene er eksempler på dette.

### **Beskrivelse av planforslaget**

Dagens Nidelvsti har god standard på ca. 4 km mellom Valøya/Tempe og Nedre Leirfossen og brukes av mange til tur, trening og rekreasjon. En forlengelse av Nidelvstien videre sørover til Hyttfossen vil gi en sammenhengende lang tursti, der den nye traséen fra Øvre Leirfossen til Hyttfossen vil bli om lag 20 km lang.

Mellom Nedre og Øvre Leirfossen vil Mellomfossvegen vest for Nidelva kunne fungere som forbindelse mellom dagens og planlagt Nidelvsti. Dette er en veg som er lite trafikkert av motoriserte kjøretøy og som brukes mye til ferdsel i dag. Både Leirfossrunden og Pilegrimsleden går langs veien mellom Leirfossene.

Planområdet strekker seg derfor fra Øvre Leirfossen i nord til Båthølen ved Hyttfossen i sør. Traséen går delvis vest for og delvis øst for Nidelva. Ved to delstrekninger foreslås det to alternativer for vurdering under offentlig ettersyn.

### Stibredde og premisser

Det regulerte turdraget varierer mellom 10 og 20 meter avhengig av om den følger opparbeidede grusveger eller langs tråkk eller stier. Ved eventuelle nye kryssinger av Nidelva er reguleringsbredden 40 meter. Reguleringsbredden er satt for å gjøre det mulig å tilpasse traséen best mulig til terrenget i prosjekterings- og byggefasen, og sikre areal til anleggsarbeidet. Ferdig bygget vil turstien være 1,5–2,5 meter bred, pluss areal til drenering og tilpasning til sideterreng.

En premiss i planleggingen av forlengelsen av Nidelvstien er at den ikke skal føre til vesentlige terrenginngrep. Nidelvkorridoren er et svært viktig landskaps- og naturområde. Behov for terrenginngrep og masseforflytning skal derfor begrenses. Traséen er i stor grad foreslått lagt der det allerede er sti eller tråkk, som følge av ferdsel til fots. Det vil bidra til at Nidelvstien vil bli attraktiv med verdifulle opplevelseskvaliteter for brukerne.

Avgrensede deler av den planlagte traséen som nordøst for elva mellom Storvollen og Svean bru, vil kreve noe større terrenginngrep for å sikre god og trygg framkommelighet

### Tre ulike stityper

Stien skal utformes slik at den tilpasses terrengform, grunnforhold samt natur- og landbruksverdier best mulig. For å minimalisere stiens «fotavtrykk» i varierende omgivelser vil den bygges med varierende bredder. Aktuelle stityper er:

- Standard tursti: Oppgradering av eksisterende sti eller ny sti der det er lite-middels behov for tilpasning til terreng og andre verdier.
- Natursti: Oppgradering av eksisterende sti eller ny sti der det er stort behov for tilpasning til terreng og andre verdier.

- Turveg: Eksisterende trasé brukes uten behov for tilpasning til terreng og andre verdier.

### Universelt utformet så langt som mulig

Nidelvstien skal ha akseptable stigningsforhold. I områder der det på grunn av andre hensyn er vanskelig å tilstrebe universell utforming, skal det etableres avbøtende tiltak som hvilerepos med hvilebenk, håndløpere og lignende.

### **Planområdet**

Stien består av følgende ni delstrekninger fra nord til sør:

1. *Øvre Leirfossen – Hallsteingård sør*
2. Hallsteingård sør – Kvetabekken
3. Kvetabekken – Tillerbrua (to traséalternativer hhv. øst og vest for elva)
4. *Tillerbrua – Kambrua*
5. Kambrua – Nordsetfossen
6. Nordsetfossen – Fjæremsfossen - Tanemsbrua
7. Tanemsbrua – Gjellifitja - Storvollen
8. Storvollen – Svean bru (to traséalternativer hhv. øst og vest for elva)
9. Svean bru – Springfossbrua - Båthølen ved Hyttfossen

Planforslaget består imidlertid kun av de sju delstrekningene 2-3 og 5-9. De to delstrekningene i *kursiv*; 1. *Øvre Leirfossen – Hallsteingård sør* og 4. *Tillerbrua – Kambrua*, har tidligere godkjente reguleringsplaner med stitrasé og gang/sykkelveg som kan benyttes til dette tiltaket (PlanID r0461, r20140007 og r20180023).

Det er lagt opp til at det kan etableres en til tre nye bruer over Nidelva. Den ene er ved Nordsetfossen, her skal traséen krysse elva. For delstrekningene 3. Kvetabekken – Tillerbrua og 8. Storvollen – Svean bru legges planforslaget til høring med to traséalternativer. Ved begge disse traséene fordrer et av alternativene ny bru over Nidelva.

- Delstrekning 3; her er det kryssing ved Arsenget til Eklesbakken som krever ny bru. Vestalternativet går mellom elva og SINTEF/RISE-anlegget, delvis på ny opparbeidet sti, delvis foreslått med sambruk av kjørevegen til anleggene. Dette fordrer at gjerdene flyttes mellom anlegget og vegen. Turgåerne krysser så elva over Tillerbrua. Alternativet på østsiden krever etablering av ny bru fra Arsenget over til Eklesbakken, og følger så eksisterende sti og grusveg til fylkesvegen ved Tillerbrua. Enterprisekostnadene for vestalternativet er vesentlig lavere enn østalternativet som krever om lag 100 m ny bru over elva, dersom stien skal trekkes unna nærføringen til SINTEF/RISE-anlegget.

Østalternativet vurderes som mest attraktivt for friluftslivets ferdsel, mens alternativet på vestsiden, langs industrianleggene, vurderes som best for å hensynta naturmangfoldet.

- Delstrekning 8; her krever vestalternativet ny bru nord for Moodden. Dette alternativet er mer skånsomt for omgivelsene og har vesentlig bedre grunnforhold enn østsiden. Alternativet ved østsiden Storvollen – Svean gir inngrep i landbruksområder, og det har naturverdier i form av ravinlandskap. I tillegg er det

krevende geotekniske grunnforhold som vil føre til utfordringer ved å legge stien på østsiden, med større fare for senere erosjon.

Formannskapet i tidligere Klæbu kommune anbefalte at alternativet vest for Nidelva ble lagt til grunn for denne strekningen av traséen. Østalternativet har lavere investeringskostnader, men høyere driftskostnader.

### **Vurdering**

I gjeldende kommuneplanens arealdel for Trondheim 2012-2024 ligger traséen innenfor Nidelvkorridoren. Planforslaget ligger innenfor arealer avsatt til landbruk-, natur- og friluftslivsområder. Foreslåtte traséer er i hovedsak i tråd med kommuneplanen der en sti langs elva er avsatt.

Den avsatte reguleringssona er bred, for å kunne gi muligheter for gode tilpasninger av stien. Det er gjort flere trasévurderinger og endringer underveis i planprosessen for å komme fram til dette planforslaget. Planen vil på noen steder komme i konflikt med landbruk og naturinteresser. Det er avsatt hensynssoner for naturmiljø, og stien skal utformes i samarbeid med naturforvaltninga i kommunen. Totalt vil ca tre dekar fulldyrka jord på to eiendommer, og 0,5 dekar innmarksbeite på en eiendom bli omdisponert. Der stien følger langs jordbruksareal skal det anlegges en buffersone for å gi tydelig skille mot jordbruksarealet. Forslaget fører også til at omlag 2300 meter med skog må ryddes, det betyr at ca seks dekar med skog må hogges. For det meste er dette barskog med høg bonitet.

Kommunedirektøren mener etablering av tursti, forlengelse av Nidelvstien, vil gi kommunens innbyggere en ny attraksjon, og være positivt for folkehelsa. Det skal oppgraderes noen bussholdeplasser slik at det vil være med på å bidra til at turgåere kan ta buss et stykke på veien for så å gå tilbake. Dette vil redusere behovet for personbiltrafikk. Traséen går på noen partier langs fylkesveger. Trafikkmengden på vegene ansees som såpass lav at dette vurderes å være en akseptabel løsning. Alternativer til å gå i vegarealene langs disse områdene framstår som uforholdsmessige sett opp mot trafikkallene. Bygging av egne turveger eller gangveger langs vegforbindelsene ville gitt betydelige konsekvenser i form av nye arealbeslag i naturområder

Partiet langs vestsiden av elva mellom Kvetabekken og Tillerbrua, går i nærføring til SINTEF/RISE-anlegget. Det er et smalt parti mellom oppsatte gjerder for anleggene og elva. Det går en opptråkket sti utenfor gjerdet, som viser at området nok brukes som tursti også i dag. Innenfor gjerdet går kjørevegen til anleggene. Reguleringsforslaget legger opp til at sti enten kan etableres på utsiden av gjerdet, eller gjerdet kan flyttes på vestsiden av veggen. Flytting av gjerdet gjør at veggen kan benyttes til sambruk, da trafikken til anleggene er svært lav. Kommunedirektøren er i sterk tvil om det er hensiktsmessig med en sambruk av aktiviteten ved SINTEF/RISE-anlegget og en offentlig tursti, men har likevel valgt å foreslå at begge alternativene her kan legges ut på offentlig ettersyn for innspill.

De fleste traséalternativene for Nidelvstien kan bygges uten videre geoteknisk prosjektering dersom rasjonell anleggsteknikk benyttes. Dette innebærer bl.a. at masselagring på toppen av skrånninger og graving i bunnen av skrånninger unngås. Det er gjort geoteknisk vurdering av alle traseer. Denne vurderingsrapporten legges til grunn for anleggsgjennomføringen. Rapporten peker imidlertid på tre strekninger der det stitraséen bør geoteknisk prosjekteres for å sikre lokale stabilitetsforhold.

## Medvirkning

Prosjektarbeidet startet i oktober 2017. Det har vært gjennomført folkemøter og befaringer. Grunneierne ble også invitert til å bli med på deler av befaringene. Det ble etablert en hjemmeside for prosjektet. Oppstart av planarbeidet ble varslet i desember 2018. Frist for innspill var 14.01.2019. Planforslaget var da delt i to (en del i Klæbu kommune, og en del for Trondheim kommune). I perioden mellom denne varslingen og 26.01.2022 har det blitt ytterligere varslet seks nye forslag. Totalt i disse varslingene har det kommet 41 skriftlige innspill. Mye av innspillene har omhandlet naturmangfold, landbruk, nærføring til SINTEF/RISE, tilgjengelighet og tilrettelegging.

Ved innsendingen til komplett har disse to reguleringsplanene blitt slått sammen til en plan, noe som er naturlig også når kommunen i løpet av planprosessen har blitt slått sammen til en kommune.

## **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Den estimerte entreprisekostnaden for bygging av endelig trase på omlag 19 km, er anslått til ca 20,5 millioner kroner. I tillegg kommer det kostnader knyttet til bygging av bruer. Med utgangspunkt i kostnadsanslagene vurderes brukostnader å være på ca 10-15 millioner kroner per stykk. Reguleringsplanen vil kunne utløse behov for å bygge inntil 3 bruer. Dette gir mulig totalkostnad på mellom 50-65 millioner kroner. Prosjektet finansieres gjennom særskilte bevilgninger i kommunens handlings- og økonomiplan og ved bruk av investeringsmidler innenfor investeringsområdet "friluftsliv".

Andre forhold som vil kunne ha betydning for kostnadene ved stiprosjektet er:

- Eventuelle arkeologiske undersøkelser på delstrekninger
- Opparbeidelse av parkeringsplasser, kollektivholdeplasser og friområder
- Sikkerhetstiltak for tredjeperson ved ferdsel nært kraftforsyningsanlegg og andre nærliggende virksomheter med ferdselsrisiko

Det vil ellers bli generelle driftskostnader som løpende vedlikehold av stien, og kostnader til etablering av og drift/tømming av søppeldunker/containere som skal plasseres ved parkeringsplassene.

Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

## **Konklusjon**

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 21.07.2023.

Bente Næverdahl

Ragna Fagerli

byutviklingsdirektør

byplansjef

Inger Anne Ryen  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

**Vedlegg som følger den politiske saken**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart 1-10
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med geoteknisk utredning
- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Sårbarhetsanalyse deltrase 2A og 2D SINTEF Tillerområdet
- Vedlegg 6: Risikoanalyse J02 Kvetabekken – Tillerbrua
- Vedlegg 7: Oppsummering og håndtering av planinnspill (to deler)

**Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring**

- Vedlegg 8: Vurdering av virkninger på naturmangfold
- Vedlegg 9: Landskapsopplevelse Klæbu
- Vedlegg 10: Flomberegninger for Fjæremsfossen – Øvre Leirfossen
- Vedlegg 11: Klimagassbudsjett
- Vedlegg 12: Skredfarevurdering