

Saksframlegg

Detaljregulering av Fv. 707, delstrekning Berg - Høstadkorsen, gang- og sykkelveg, r20180025, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/95-43

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Fv. 707, delstrekning Berg – Høstadkorsen gang –og sykkelveg, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen, senest datert 17.1.2022 med bestemmelser senest datert 24.1.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 24.1.2022.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent (Trøndelag fylkeskommune etter 1.1.2022), på vegne av forslagsstiller Miljøpakken. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Hensikten med planen er å sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende langs Spongalsvegen på Byneset (fylkesveg 707). Det er ingen tilbud for myke trafikanter langs strekningen i dag og myke trafikanter ferdes i vegkanten langs kjøreveien. Tiltaket skal koble sammen to eksisterende gang- og sykkelvegnett. Det er påvist kvikkleire i området og sikringstiltak er innarbeidet i planen. utfordringer i planen har vært å ivareta trafiksikkerheten, samtidig som hensynet til både dyrkajord og grunnforhold ivaretas.



Planområdet strekker seg fra Høstadkorsen i nord til Berg i sør, planavgrensning markert i rødt.



Kartet viser ny gang- og sykkelveg (rød) og eksisterende gang- og sykkelveg (blå) langs fv. 707 på Byneset. Foto fra planområdet.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planforslaget ble førstegangs-behandlet av bygningsrådet 3.9.2019 (sak 41/19).

I kommuneplanens arealdel 2012-24 er fylkesveien markert som nåværende hovedvei. Hele planområdet rundt er avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområder. 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.

Gjeldende reguleringsplaner som berøres er Kommunedelplan Rye (r0221), Oppland søndre, masseuttak og jordbruk med avkjørsel (r0085) og plan for skytebane med avkjørsel (r0339). Planen grenser i sør til plan for gang- og sykkelveg på fv. 707 fra Stormyra idrettsplass til Berg (r20140016) og blir en forlengelse av denne.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet strekker seg langs fylkesveg 707 fra Berg, 3 km nord for Spongdal til Høstadkorsen, 2 km sør for Rye. Terrenget heller mot vest. På vestsiden av vegen er det dyrket mark, øst for vegen stiger terrenget og går over i skogkledde åser opp mot Bymarka.

Prosjektet består av en 3,5 km lang gang- og sykkelveg på vestsiden av fylkesveg (fv.) 707, samt fem bussholdeplasser, som skal opparbeides med universell utforming. Det er i dag syv holdeplasser med enkel standard langs strekningen. To av dagens bussholdeplasser slås sammen til en ny, og en bussholdeplass legges ned.

Avsatt bredde på gang- og sykkelvegen er tre meter pluss 25 cm skulder på hver side. Gang- og sykkelveien er skilt fra kjørevegen med en grønn rabatt (annet vegformål). Innenfor dette arealet er det plass til grøft, tilpasninger til terreng, snøopplag, skilt og belysning. Bredde på dette arealet skal i utgangspunktet være tre meter, men på grunn av svært vanskelige grunnforhold varierer avstanden noe langs strekningen. Geotekniske sikringstiltak legger føringer for hvordan gang- og sykkelvegen er plassert i terrenget.

Trondheim kommune

Gang- og sykkelvegen ligger på noen deler av strekningen lavere i terrenget enn fylkesvegen på grunn av svært vanskelige grunnforhold. Der gang- og sykkelvegen passerer avkjørsler og atkomstveger, er den hevet opp til samme nivå for å sikre god sikt og universell utformet atkomst fra tverrgående forbindelser.

Store deler av strekningen ligger på kvikk og sensitiv leire. 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. Det er påvist erosjon i Trødalsbekken som kan føre til massebevegelse og utgliding av gang- og sykkelbanen. Planforslaget omfatter derfor erosjonssikring av denne bekken.

Virkninger

Etablering av en gang- og sykkelveg vil øke trafikksikkerheten og gjøre det enklere å sykle og gå på en lengre sammenhengende strekning.

Veganlegget vil bli større og dette vil påvirke landskapet. Det er nødvendig med stabiliserende geotekniske sikringstiltak som sammen med gang- og sykkelvegen fører til at sideterrenget på veiens vestside endres. Bestemmelsene sikrer at sideterrenget istandsettes, enten tilbakeført til landbruksformål eller tilsådd og tilplantet slik at det grønne preget langs strekningen ivaretas i størst mulig grad. I forbindelse med sikring mot ras (kvikkleire) er det nødvendig å erosjonssikre en av bekkene. Det vil ta noe tid før bekken får tilbake sitt naturlige preg etter at erosjonssikringen er gjennomført, men bestemmelsene sikrer at det legges til rette for naturlig revegetering. På en kort strekning er det nødvendig å legge om kjørevegen noe for å få plass til gang- og sykkelveg mellom bebyggelse og vegen.

Gang- og sykkelvegen er lagt lett i terrenget og planlagt etter prinsippet om at tiltaket ikke skal forverre stabiliteten innad i kvikkleiresonene, og det er stilt krav om geoteknisk prosjektering av tiltaket. I nordre enden av tiltaket, ved Høstad, der gang- og sykkelvegen går over en høgmyr, bygges vegen oppå myra uten masseutskiftning, med stabiliserende tiltak, for å unngå drenering av myra.

Planen medfører permanent omdisponering av totalt 21,7 daa dyrkamark. I tillegg vil 56,1 daa dyrkamark bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Driftsavkjørsler ivaretas, og vegen blir liggende i utkanten av åkrene, og deler ikke opp sammenhengende arealer. Matjordlaget vil bli ivaretatt og brukt i framtidig landbruksproduksjon. Avtale om dette gjøres med hver av grunneierne.

	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

Det er i planarbeidet vurdert ulike tiltak for å redusere tapet av dyrkamark, blant annet sidevalg for gang- og sykkelvegen, kantstopp for buss, redusert avstand mellom fylkesveg og gang- og sykkelveg og å ikke bygge ny gang- og sykkelveg. Dette er det nærmere gjort rede for i planbeskrivelsen. Den foreslåtte løsningen gir best trafikksikkerhet, god terrengtilpasning og et funksjonelt veganlegg som er enkelt å drifte.

Trafikkforholdene for gående og syklende blir vesentlig forbedret. Ny gang- og sykkelveg vil kobles til eksisterende gang- og sykkelveger både i nordre og søndre ende, slik at det blir et trafikksikkert

Trondheim kommune

tilbud hele veien fra Spongdal til Rye. Dette vil gi positive virkninger for folkehelsen ettersom det blir tryggere og enklere både å komme seg til daglige målpunkt (for beboere langs strekningen) og for andre som ønsker å ferdes langs strekningen på fritiden. Det åpne, flate landbrukslandskapet er attraktivt for friluftsmål. Mange ønsker å gå og sykle langs fv. 707. Tiltaket reduserer behovet for skoleskysst på grunn av utbedring av trafikkfarlig skoleveg.

Holdeplassene ved Høstadkorsen, Høstad, Mjøset og Megarden foreslås opprettholdt som i dag. Disse holdeplassene ligger nær viktige tverrgående vegforbindelser. Holdeplassene for Karosserifabrikken og Skjøstad slås sammen til en som flyttes til ny lokalitet ved Skjøstadhaugen. Holdeplassen Grinden foreslås nedlagt. Det er 300 meter fra Grinden til nærmeste holdeplass i sør, Berg. Busslommen ved Grinden opprettholdes som i dag fordi det er kommet innspill om at lommen har en viktig funksjon bl.a. for landbruksmaskiner som slipper forbi trafikk. Det er også naboer som ønsker å beholde holdeplasstrukturen som i dag. Ved å beholde arealet som vegformål vil det være enklere å reetablere bussholdeplassen på lengre sikt, dersom det viser seg nødvendig.

Fylkesvegen må legges om forbi bolighus til gnr/bnr 290/6 og gang- og sykkelvegen blir liggende med samme avstand fra huset som dagens kjørevege. Planlagt gang- og sykkelveg ligger i hovedsak på fylling, det fører til at de fleste avkjørslene vest for fylkesvegen måtte heves for å få gi tilfredsstillende linjeføring. En avkjørsel stenges, mens tre legges om/flyttes. Det er ingen bolighus som må løses inn på grunn av tiltaket, men et stabbur i antikvarisk klasse C må flyttes (gnr/bnr 280/1). En garasje (gnr/bnr 281/1) og et redskapshus (gnr/bnr 287/1) må fjernes eller flyttes.

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

To eksisterende bekkekulverter forlenges med tilsvarende nødvendige terrenginngrep. En forlengelse av en kulvert er en form for bekkelukking, noe som er i strid med KPAs bestemmelser § 16.1. Deler av Hafellbekken på vestsiden av fv. 707 kan åpnes noe i forhold til dagens situasjon i forbindelse med geotekniske sikringstiltak. Dette er sikret i bestemmelsene.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen bidrar positivt til nullvekstmålet i personbiltrafikken (Byvekstavtalen 25.6.2019), siden man legger til rette for gåing og sykling der det i dag ikke finnes et trygt tilbud for dette. Bedre forhold for reisende med buss er også positivt for å redusere bruk av privatbil.

Vurdering

I kommuneplanens arealdel (KPA) er hele planområdet avsatt til nåværende hovedveg og LNFR. Etablering av ny gang- og sykkelveg langs fylkesveg 707 gir økt trafiksikkerhet på en strekning som i dag ikke har et tilbud for gående og syklende. Den kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveger i nord og sør. Dette gir et sammenhengende og trafiksikker strekning for myke trafikanter fra Rye til Spongdal.

Store deler av planområdet er dyrka mark og landbruksjord vil gå tapt som følge av tiltaket. Planforslaget vurderes ikke å være i tråd med nasjonale og lokale mål om jordvern. Planforslaget vurderes derimot å være i tråd med mål om økt sykkelbruk og nullvekst i personbiltrafikken. Landbruksinteressene må derfor vurderes opp mot betydningen av økt trafiksikkerhet for myke

Trondheim kommune

trafikanter på strekningen. Trøndelag fylkeskommune, på vegne av Miljøpakken, anbefaler at planforslaget blir vedtatt, og vurderer at samfunnsinteressene i økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for økt sykkelbruk må vektlegges mer enn landbruksinteressene i området.

Kommunedirektøren vurderer tapet av landbruksareal som akseptabelt veid opp mot fordelene økt trafiksikkerhet gir. En ny gang- og sykkelveg vil gi myke trafikanter som ferdes langs fv. 707 betydelig bedre trafiksikkerhet enn i dag. Gang- og sykkelvegen og bussholdeplassene blir universelt utformet. Tiltaket kan medføre at flere går og sykler enn i dag, noe som er bra for folkehelsen. Tiltaket kan også føre til endring i reisemiddelvalg, hvilket er i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Tiltaket medfører også mer trafiksikkert skoleveg for skoleelever som ferdes langs vegen. Fv. 707 mellom Klett og Flakk er en viktig åre for næringstrafikk. Samtidig som tiltaket forbedrer trafiksikkerheten for gående og syklende gir det også bedre fremkommelighet for næringstrafikk på strekningen.

En gang- og sykkelveg skal være fysisk adskilt fra vegbanen, i motsetning til et fortau som kun har en kantstein som skille. Vanlig avstand mellom kjørebane og gang- og sykkelveg er 3 meter, gjerne omtalt som «grøft». Grøften samler opp overvann, men har også funksjon som snøopplag og er et areal for plassering av skilt, belysning og andre tekniske installasjoner for veganlegget. Mindre avstand gir dårligere trafiksikkerhet og gjør veganlegget vanskeligere å drifte. Reduksjon av avstanden mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg er likevel vurdert i denne planene. De vanskelige grunnforholdene utløser behov for omfattende og kostbar stabilisering som uansett krever areal, og areal til grønnt/buffersone integreres i motfyllinger som er nødvendig for å stabilisere planområdet. Ved å fristille gang- og sykkelvegen fra kjørevegen kan denne lettere tilpasses omgivelsene. 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.

Kommunedirektøren mener at alternativet som er valgt, er det som best tilrettelegger for myke trafikanter på strekningen. Utformingen av tiltaket er godt begrunnet. Det er redegjort for hvorfor det ikke vurderes som aktuelt å redusere omfanget av tiltaket, for å ytterligere minske inngrepet i dyrkamarka. Blant annet er redusert avstand mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen vurdert. Matjord blir ivaretatt på tilgrensende jordbruksareal innenfor planavgrensningen. Det stilles krav til utforming av jordbruksareal i reguleringsbestemmelsene.

Planforslaget vil for mange gjøre det enklere og mer komfortabelt å reise med buss. Nye holdeplasser vil gi bedre og sikrere på- og avstigningsforhold. Det er spredt bebyggelse og relativt få bussavganger i døgnet. Dersom flere skal velge å reise med buss enn bil er det viktig at tilbudet oppleves attraktivt. Ved første gangs behandling av planforslaget var det foreslått å legge ned fire av syv holdeplasser på stekningen. Dette var begrunnet med at en ny gang- og sykkelveg vil gi bedre tilgjengelighet til holdeplassene, og med at planforslaget sikret en bedre standard på holdeplassene. Færre holdeplasser kan også gi en raskere bussrute. Etter offentlig ettersyn er dette endret, ettersom det framkom gode grunner til å opprettholde flere av holdeplassene. For noen vil det fortsatt bli lengre å gå til nærmeste holdeplass, dette gjelder særlig sør i planområdet. Her er hensynet til grunneierinteresser (negative virkninger for bærproduksjon og hensynet til hageareal) veiet opp mot en jevnere fordeling av holdeplassene. Med sammenslåing av Holdeplassene Karosserifabrikken og Sjøstad til en ny, samlet lokalisering ved Sjøstadhaugen blir det uforholdsmessig stor avstand til Berg holdeplass. Grinden foreslås nedlagt fordi den ligger kun 300 meter fra Berg holdeplass. AtB har imidlertid vurdert ny struktur som akseptabel.

Kommunedirektøren mener det er utfordrende at tiltaket beslaglegger dyrka mark. Samtidig vurderes det at planforslaget har mange fordeler, som bedret trafiksikkerhet og tilrettelegging for

Trondheim kommune

økt sykkelbruk. Sterk satsing på sykkel og gåing inngår som en viktig del av byvekstavtalen. Bygging av trygge sykkelveger er et virkemiddel for å oppnå større andel syklende av totaltrafikken.

Medvirkningsprosess

Det ble varslet planoppstart til grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner i brev datert 25.4.2018, og annonsert i Adresseavisen april 2018. Det har også tidligere vært varslet planoppstart i denne saken. Planoppstart for nabostrekningen og denne, ble varslet felles i desember 2014. Statens vegvesen gjennomførte informasjonsmøte for grunneiere 14. mai 2018.

Ved varsel av oppstart kom det inn 11 innspill som ble behandlet i det videre planarbeidet. Disse ble oppsummert og kommentert ved førstegangsbehandling.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 8.7-7.9.2019. Etter dette er planområdet utvidet som følge av merknader, og planen har vært på begrenset høring hos berørte grunneiere og offentlige fag-myndigheter i tre runder, juli 2021, desember 2021 og januar 2022. Totalt er det kommet inn 40 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. Merknadene er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gang- og sykkelvegen er et trafiksikkerhetsprosjekt i Miljøpakken og finansieres av Miljøpakken med trafiksikkerhetsmidler. Gjennomføring er avhengig av bevilgning, men det forventes anleggsstart i 2023 med mulig ferdigstilling våren 2024.

Fylkeskommunen som vegeier, har ansvar for drift og vedlikehold av veien. Færre barn som har rett til skoleskyss på strekningen på grunn av utbedring av trafikkfarlig skoleveg, vil redusere kostnader til skoleskyss for kommunen.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 31.1.2021

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Thea Bruun-Olsen Cegla
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg (vedlegg 4-7)
- Vedlegg 4: Geoteknisk rapport: Fv. 707 Berg - Høstadkorsen Gang- og sykkelvei, Geoteknisk data- og vurderingsrapport. Ud434C-GEOT-R1 (Statens vegvesen 28.9.2018)

Trondheim kommune

- Vedlegg 5: Geoteknisk rapport: Fv. 707 Berg - Høstadkorsen gang- og sykkelvei, Vurdering av behov for erosjonssikring i kvikkleireområde Ud434A-GEOT-R2 (Statens vegvesen 11.9.2020)
- Vedlegg 6: Hydrologisk rapport: Flomberegning og kulvertanalyse ved ny gang- og sykkelveg Fv. 707 Rye – Spongdal, NVE 10/2014
- Vedlegg 7: Hydrologisk rapport: Hydrologisk vurdering av stikkrenne-MP Fv 707 Berg-Høstadkorsen N-VA-01 (Vianova 21.4.2020)
- Vedlegg 8: N-GEO-01 FV707 Gjennomgang rapport Ud434C_GEOT-R1

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved