

# Saksframlegg

## Detaljregulering av Gamle Okstadbakkan, hovedsykkelveg, r20230001, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 2023/8737

---

### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Gamle Okstadbakkan, hovedsykkelveg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen senest datert 25.10.2023 med bestemmelser senest datert 25.10.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.10.2023.

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

### SAKSFRAMSTILLING

#### Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sweco som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen. Prosjektet er finansiert gjennom Miljøpakken.

Hensikten med planen er å legge bedre til rette for gående og syklende ved å regulere ny hovedsykkelveg på deler av delstrekning 1 mellom Tonstad og Selsbakk. Planen regulerer strekningen mellom Tonstad og til og med kulvert under E6 i Gamle Okstadbakkan. Hovedsykkelvegen reguleres som tofelts sykkelveg med fortau. Samtidig legger planen til rette for en oppgradering av kryss og kollektivholdeplasser langs traséen. Strekningen er en del av hovedsykkelruten langs fv. 6686 og rv. 706, mellom Tonstad og Sluppen. Resten av delstrekning 1 og delstrekning 2, Selsbakk - Sluppen bru, skal reguleres senere. Planlagt sykkelveg med fortau er et positivt bidrag til å nå målene i byveksttalen.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelse.



Oversiktskart, reguleringsplanen omfatter strekningen mellom Tonstad og E6, avmerket med to oransje sirkler.

### Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er hovednett for sykkel vist i Gamle Okstadbakkan. Nord for Kroppanmarka grenser planområdet til en avsatt framtidig trasé for sykkelveg som går langs E6 og Kroppanbrua. Formålet innenfor planområdet er hovedsakelig LNFR, i tillegg til hensynssone “bevaring naturmiljø” (Leirelvkorridoren).

### Beskrivelse av planforslaget

Dagens gang- og sykkelveg følger fv. 6686 Gamle Okstadbakkan fra Tonstadkrysset og fram til Osloveien. Strekingen fra Tonstad, forbi Kroppanmarka og til og med kulvert under E6, vil bli erstattet av sykkelveg med fortau. Sykkelvegen følger eksisterende vegtrasé, og er på enkelte steder for bratt til å tilfredsstille krav til universell utforming uten store arealinngrep.

Hovedsykkelvegen planlegges i hovedsak med 5,5 m total bredde (3 m sykkelveg og 2 m fortau). På en kortere strekning hvor vegen er på sitt bratteste, mellom Okstad gård og Kroppanmarka, er bredden økt til 7 m total bredde (4 m sykkelveg og 2,5 m fortau). Generelt er det planlagt med 3,0 meter grøft mellom sykkelvegen og kjørevegen, og stedvis etableres det rekkverk.

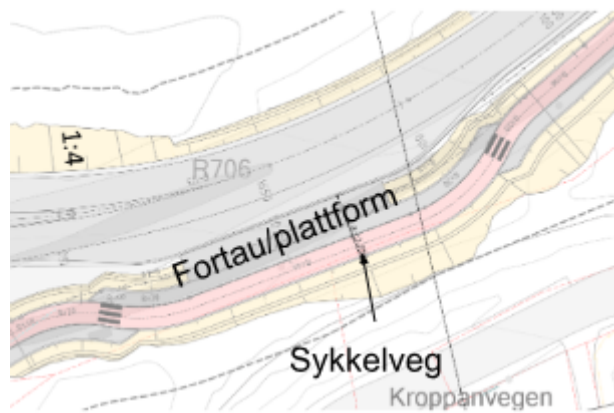
Eksisterende T-kryss mellom Gamle Okstadbakkan og Fossestuvegen reguleres til en trearmet rundkjøring. Fossestuvegen er strammet opp i dette området, til ett kjørefelt i hver retning øst for rundkjøringa. Sykkelveg med fortau krysser vegen i plan, og legges utenfor rundkjøringen mot Fossestuvegen i øst.

Eksisterende bussholdeplasser ved Okstad gård og bussholdeplassene Leirfossvegen, reguleres med bedre standard enn i dag. Det legges til rette for universell utforming og leskur på samtlige holdeplasser. Bussholdeplassene Okstad i nord- og sørgående retning samt Leirfossvegen i sørgående retning, skal opparbeides samtidig med sykkelanlegget. Dette er sikret gjennom rekkefølgekrav. Bussholdeplassen Leirfossvegen i nordgående retning betjenes ikke i dag, men reguleres slik at den kan opparbeides senere ved behov.

Ved bussholdeplassene langs sykkelvegen bytter gående og syklende plass, slik at fortau legges nærmest holdeplass. Plattformen kan også brukes som fortau.



*Del av plankartet som viser rundkjøringen mellom Gamle Okstadbakkan og Fossestuvegen. Syklister og gående krysser vegen i plan øst for rundkjøringen.*



*Ved bussholdeplassene langs sykkelvegen blir det feltskifte for gående og syklende. Rosa areal viser sykkelvegen, mens fortauet er vist i grått.*

Fra Kroppanmarka mot Selsbakk går vegen i en kulvert under E6, og det har vært en forutsetning at dagens konstruksjon under E6 beholdes. Dette innebærer at bredden på sykkelvegen og fortauet reduseres til 2,5 m sykkelveg og 1,3 m fortau gjennom kulverten. Det er i planbeskrivelsen skildret avbøtende tiltak for reduksjon i bredden, som effektbelysning, men dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Planforslaget som lå ute til høring inkluderte sykkelveg fram til der Gamle Okstadbakkan møter Osloveien i nord. Det er enighet mellom kommunen og forslagsstiller om at denne delen av traséen utgår i denne planen og at den skal inngå i reguleringsplan for delstrekning 2 istedenfor. Dette er fordi de tekniske løsningene i dette området har bedre sammenheng med prosjektering og løsninger for delstrekning 2.

Det tilrettelegges for at matjordlaget skal tas vare på og tilbakeføres. Andre areal som berøres av tiltaket skal tilbakeføres til regulert formål, og tilsås eller revegeteres med stedegen vegetasjon. Dagens trekke vest for Rema 1000 Kroppanmarka skal reetableres. Alt dette er sikret gjennom bestemmelsene.

### **Vesentlige utfordringer i planen**

Hovedsykkelruten går hovedsakelig i et område med landbruks- og skogarealer med lite bebyggelse. Strekingen går gjennom Leirelvkorridoren (økologisk korridor) og ligger langs fulldyrka jord med svært god kvalitet og skogareal med høy bonitet. Samtidig er strekingen en viktig forbindelse for syklende mellom sørlige deler av byen og sentrum. Dette gir flere utfordringer, og avveining av ulike hensyn.

### Grunnforhold og naturverdier

Strekingen går gjennom to registrerte kvikkleiresoner og det er gjennomført grunnundersøkelser. Det ble funnet utfordrende grunnforhold med kvikkleire langs traséen, noe som utløser et behov for stabiliserende tiltak. I planforslaget, som lå ute til høring, var store

deler av en eksisterende ravinedal med bekkesystem helt sør i planområdet lagt under en motfylling. Statsforvalteren i Trøndelag varslet da innsigelse til planforslaget. Det er etterpå gjennomført nye beregninger som viser at kalksementering gir tilfredstillende områdestabilitet samtidig som man unngår motfylling i ravinedal og man unngår å legge deler av vassdraget i rør. Ravinedalen med vassdrag er derfor tatt ut av planområdet. Dette bidrar til å ivareta naturverdiene i området. Det kan være behov for erosjonssikring i deler av vassdraget, og dette ivaretas i geoteknisk detaljprosjektering i byggefasen. Det er fremdeles behov for tre mindre motfyllinger langs traséen, men disse utfordrer ikke naturverdiene.

Det er ikke planlagt store inngrep i eksisterende vegetasjon i skogholtet som ligger mellom Okstad og Kroppanmarka, da denne har en viktig funksjon for viltet. Etablering av sykkelvei kan forstørre barrieren for vilt noe, men området benyttes allerede til gang- og sykkelveg i dag, og det forventes derfor ikke at tiltaket medfører en vesentlig endring. Kommunedirektøren mener at tiltaket ikke er til hinder for en fremtidig viltovergang over E6, (jfr. flertallsmerknad i reguleringsplan for Rv706 Sluppen - Sivert Dahlsens veg, r20140021) og det har blitt lagt vekt på å bevare eksisterende vegetasjon. Planen ivaretar naturverdiene i området i tilstrekkelig grad, samtidig som det er mulig å gjennomføre tiltaket med å etablere en hovedsykkelrute.

#### Arealinngrep i landbruksareal

Jordbruksarealene og skogsbruksarealene i området vil bli påvirket som midlertidig rigg- og anleggsområde. Nødvendige fyllinger og skråningsutslag vil medføre noe arealbeslag av skog og beiteområder. Vegskråningene er utformet for å minimere arealinngrepet på dyrka mark, og arealer som er for bratte til å benyttes som jordbruksareal etter at veganlegget er ferdigstilt, er regulert til annen veggrunn - grønt. Resterende LNFR-areal skal istandsettes senest ett år etter at anleggsarbeidet er ferdigstilt.

#### De mest åpenbare virkningene av planen er:

- etablering av vedtatt hovedrute for sykkel med et eget tilbud for syklende, adskilt fra gangtrafikk, i samsvar med § 13.3 i kommuneplanens arealdel 2012-24.
- en høyere standard for syklende på strekningen som kan gjøre det mer attraktivt å sykle, noe som er et positivt bidrag til å nå målene i byvekstavtalen og nullvekstmålet for personbiltrafikk.

#### **Merknader til offentlig ettersyn**

Statens vegvesen la planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn 30.06.2023 med frist for å komme med innspill 10.09.2023. På grunn av en inkurie i sakssystemet til Statens vegvesen fikk ikke Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) tilsendt planforslaget i denne perioden. Dette ble oppdaget da høringsfristen var ute, og dermed fikk NVE høringsforslaget og revidert planforslag til høring i perioden 20.09.2023 til 01.11.2023.

Det kom inn tre merknader til planforslaget, inkludert innsigelse fra Statsforvalteren i Trøndelag. Innsigelsen omhandlet tiltakets virkning på ravinedalen og vassdraget nord for Sjetnmarka. Planen som fremmes til sluttbehandling har en løsning med kalksementstabilisering, dette innebærer også at planområdet er redusert og ravinedalen er tatt ut av planområdet. Innsigelsen er imøtekommet, og Statsforvalteren har i brev av 17.10.2023

bekreftet at de har trukket varsel om innsigelse. Alle merknadene er svart ut i planbeskrivelsen.

#### Endringer etter offentlig ettersyn:

- En del av planområdet i sør er trukket ut. Det gjelder den store motfyllingen i ravinedalen nord for Sjetnmarka.
- Plankartet nord for kulverten under E6 er trukket ut av planen. I prosessen etter offentlig ettersyn og høring har det vært dialog om VA-løsning i dette området. Det er enighet om at denne delen av traséen skal inngå i reguleringsplan for delstrekning 2, da de tekniske løsningene er mer sammenfallende med denne strekningen.
- Det er lagt til faresone H310 for å markere motfyllinger langs vegen, og det er lagt til tilhørende bestemmelse § 8.2.
- Ved bussholdeplassene skifter sykkelveg og fortau plass, slik at fortau legges nærmest bussholdeplass.
- Arealet regulert til "jordbruk" er endret til "LNFR-areal".
- Formålet "holdeplass/plattform" er endret til "kollektivholdeplass". Det som tidligere var regulert til "kollektivholdeplass" er endret til "kollektivanlegg", med ny tilhørende bestemmelse § 5.8.
- Det er tegnet inn byggegrense for arealet "F/K/T".
- Det er tatt inn nye bestemmelser §§10.3-10.7 til rekkefølgekrav og vilkår for gjennomføring.
- Det er gjort tilføyelser, presiseringer, og redaksjonelle endringer som ny nummerering o.l. i bestemmelsene.

#### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Prosjektet skal finansieres gjennom Miljøpakken. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav, med unntak av bussholdeplassen Leirfossvegen i nordgående retning. Statens vegvesen har i samråd med AtB blitt enige om å regulere arealet slik at holdeplassen kan oppgraderes på et senere tidspunkt ved behov.

#### **Vurdering og konklusjon**

Kommunedirektøren mener at hovedsykkelruten er et positivt tiltak, som vil forbedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Planen har en tilfredsstillende utforming. Høringsinnspillene er godt nok vurdert og fulgt opp i planforslaget til at planforslaget kan behandles.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 30.10.2023

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
Byplansjef

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

**Vedlegg**

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 4: Geoteknisk rapport datert rev. 30.06.2023

Vedlegg 5: Miljøteknisk grunnundersøkelse datert 16.09.2022

Vedlegg 6: VA-notat datert rev. 25.10.2023