TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjïelte

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.	Dato
Kjersti Sandven	2024/3553 oppgis ved alle henvendelser		01.05.2024

Rv706 Selsbakk-Sluppen, detaljregulering

Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 30.januar 2024, og til oppstartsmøte med kommunen 15.03.2024. I forkant av innsendt planinitiativ har det også vært avholdt et formøte om saken den 23.01.2024, for å diskutere framdrift og aktiviteter fram mot ferdig plan.

Planarbeidet gjelder detaljregulering av hovedsykkelveg på strekningen Selsbakk til Sluppen. Sykkelforbindelsen mellom Tonstad og Sluppen er delt i to delstrekninger. Reguleringsplan for delstrekning 1, Tonstad til Gamle Okstadbakkan, ble vedtatt i desember 2023. Strekningen Selsbakk- Sluppen er definert som delstrekning 2, og er ca. 1,3 kilometer lang.

Prosjektet er med i Miljøpakkens handlingsprogram, og er et ledd i Statens vegvesen sitt arbeid med oppfølging av byvekstavtalen for Trondheimsområdet sine mål om å prioritere tiltak som er i tråd med vedtatt hovedsykkelnett, og som bidrar til nullvekstmålet og økt andel syklende.

Strekningen Selsbakk-Sluppen er per i dag den mest trafikkerte sykkelruta i Trondheim. Hele strekningen er sentral i å binde de sørlige bydelene av Trondheim til hovedsykkelrute mot sentrum. Dagens gang- og sykkelveg kommer sør fra Gamle Okstadbakkan, og følger riksveg 706 Osloveien, og Leirelva nordover. Gang- og sykkelveien krysser Osloveien i plan, og møter gang- og sykkeltrafikken fra Bjørndalen. Dette er et utfordrende og ulykkesutsatt krysningspunkt. Det er særlig konflikt mellom syklister i høy hastighet nordover, og kjørende som skal sørover.

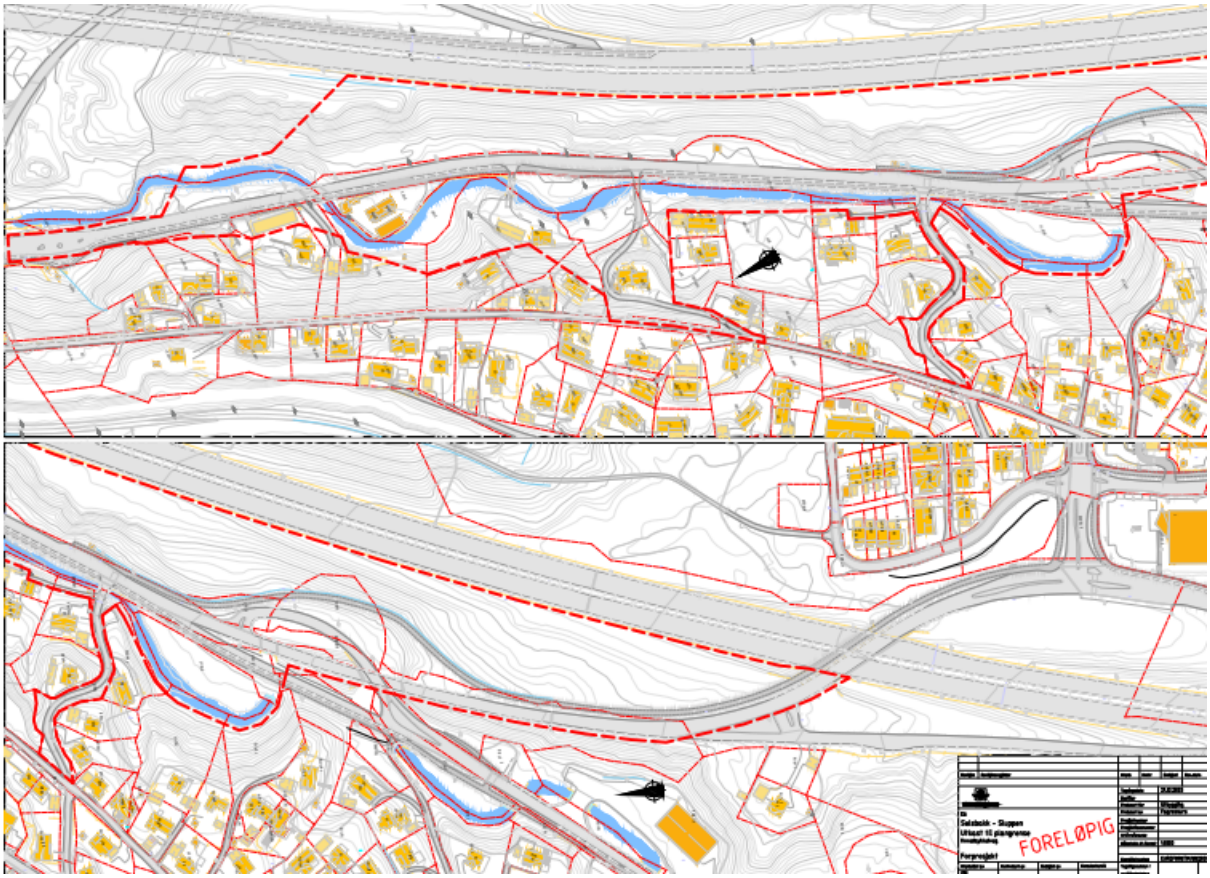
Dagens veg er klassifisert som en arm av rv. 706, og eies og driftes av Statens Vegvesen. Når nytt vegsystem ved Sluppen ferdigstilles vil strekningen bli omklassifisert til fylkesveg.

52827/2024

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:
Trondheim kommune Byplankontoret Postboks 2300 Torgarden 7004 TRONDHEIM	Holtermanns veg 7	72 54 25 00	NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

Kartet viser de to delstrekningene som sammen utgjør sykkelforbindelsen mellom Tonstad og Sluppen.



Foreslått planavgrensning

Planens navn er Rv 706 Selsbakk - Sluppen, detaljregulering. Planident skal være r20240008.

Plankonsulent og forslagsstiller er Statens vegvesen ved Ingeborg Bye, tlf: 95 78 53 65, e-post: ingeborg.marie.buaas.bye@vegvesen.no og Torstein Ryeng, tlf: 48 19 80 56, e-post: torstein.ryeng@vegvesen.no.

Kontaktpersoner på byplankontoret er saksbehandler Kjersti Sandven, tlf. 97 69 72 60, e-post: kjersti.sandven@trondheim.kommune.no, og medsaksbehandler Susanne Støyle Alsaker, tlf. 99 15 68 99, e-post: susanne.alsaker@trondheim.kommune.no.

Ved kontakt med øvrige enheter i kommunen skal vårt postmottak og saksbehandler settes på kopi. Ved behov for møter med kommunale enheter skal vi kalle inn og skal delta i møtene. I denne saken er spesielt dialog med kommunalteknikk VA, og klima- og miljøenheten relevant.

Hensikten med planarbeidet

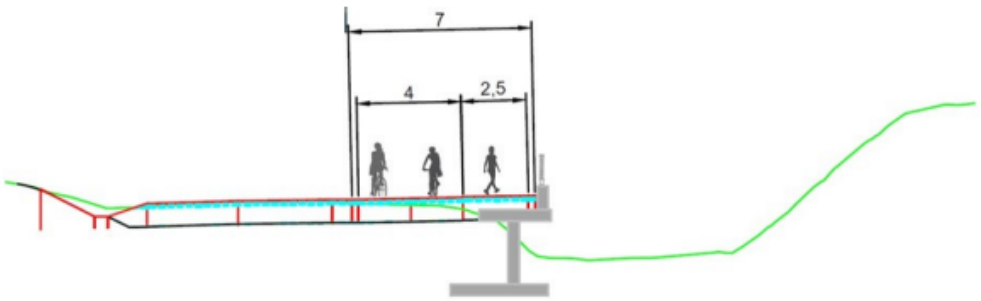
Overordnet

Det overordnede målet er at flere sykler og går, gjennom et bedre og mer attraktivt tilbud for myke trafikanter, med økt trygghet og framkommelighet. Prosjektet skal bidra til å dekke behovet for en sammenhengende hovedsykkelrute for store befolkningskonsentrasjoner sør i Trondheim.

Dimensjonering og plassering

Strekningen har i dag delt gang- og sykkelareal, med en bredde på 3m. Tilstanden på vegen er varierende. Det er stedvis oppsprukket asfalt, høydeforskjeller, manglende rekkverk og store vannansamlinger ved nedbør. Det er ønskelig å utvide dagens løsning til sykkelveg med fortau i tråd med prinsippsnitt for hovedsykkelveg, med 4 meter sykkelveg og 2,5 meter fortau + areal til skulder/sideterreng.

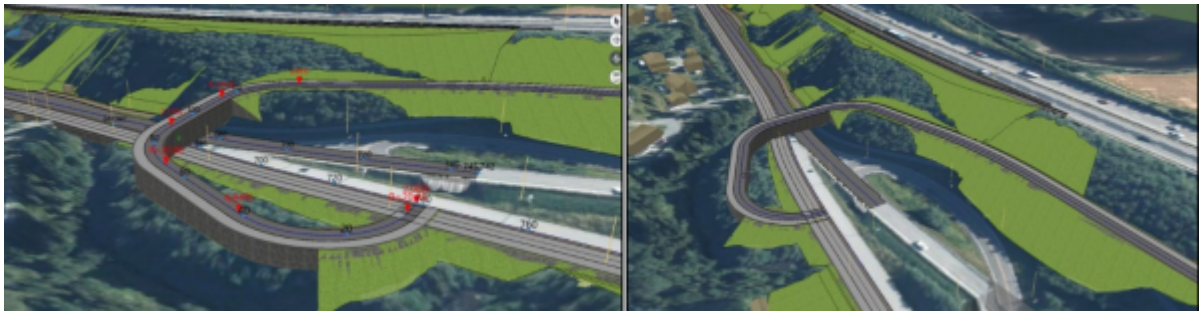
Forslagsstiller har vurdert ulike alternativer for hvor den økte vegbredden skal plasseres. I det ene alternativet (alternativ 1) beholder vegen sin eksisterende plassering, og den økte bredden tas opp gjennom etablering av en halvbru med støttemur ut i Leirelva. Tanken er at dette skal unngå å redusere, ev. øke, kapasiteten på elvestrekningen. Det andre alternativet (alternativ 2) innebærer at økt vegbredde etableres nærmere/inn i skråning mot E6. Dette vil innebære betydelige terrenginngrep, og bruk av støttemurer på store deler av strekningen. Alternativet forutsetter akseptabel stabilitet i skråningen.



Prinsippløsning for halvbru med støttemur mot Leirelva, alternativ 1.

Ny kryssing av Osloveien

Planen skal sikre en trafikksikker kryssing av Osloveien for myke trafikanter. Planinitiativet viser en planfri kryssing over Osloveien gjennom etablering av en ny gang- og sykkelbru. Det er i planinitiativet tatt høyde for en mulig framtidig etablering av en rundkjøring for å rydde opp i den totale trafikksituasjonen i krysset Fv. 6682 Bjørndalen x Rv. 706 Osloveien.



Modell som viser forslag til ny gang- og sykkelbru

Flytting av holdeplass

Osloveien er en busstrasé, med to holdeplasser innenfor planområdet, Selsbakk nord- og sørgående retning. I tillegg ligger holdeplassen Kroppan nært planområdet i sør. Det er vurdert at holdeplassene for Selsbakk nordgående retning og Kroppan sørgående retning ligger for tett, og at avstanden mellom Selsbakk nord- og sørgående er for stor. I tillegg er adkomst til holdeplass Selsbakk over det trafikkfarlige krysningspunktet over Osloveien. Planarbeidet skal derfor vurdere om holdeplassen for Selsbakk nordgående retning skal flyttes. Utformingen av holdeplasser på strekningen må dimensjoneres for 18m buss, og ny plassering må sikre trygge krysningspunkt for å komme til/fra holdeplass.

Kryssende adkomster over sykkelvegforbindelsen

Det er boliger og næringsområder med adkomst fra Osloveien som krysser eksisterende gang- og sykkelveg. Antallet adkomster, og deres plassering, oppleves som tett og fører til trafikkfarlige situasjoner i møte med dagens sykkelveg der mange syklister kommer med høy hastighet fra sør. I planarbeidet skal det derfor vurderes om noen av adkomstene bør saneres, eller om tiltaket med separert gang- og sykkeltrafikk vil bedre situasjonen tilstrekkelig.

Andre konstruksjoner

På strekningen er det i dag flere brukonstruksjoner. Bruene er generelt i dårlig forfatning, og ikke i henhold til krav. Som en del av planen skal det derfor gjøres en vurdering av behovet for utskifting av bruer som berøres av tiltaket.

Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er delvis i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnede planer.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er planområdet øst for Osloveien vist som LNFR-formål, og hensynssone bevaring naturmiljø. Arealer innenfor planområdet på vestsiden er vist som

framtidig grønnstruktur og bolig. Områdene langs Leirelva er vist med bestemmelsesområde havnivåstigning.

I gjeldende kommuneplan er det avsatt sykkelveg i en trasé langs Gamle Okstadbakkan som videre er foreslått langs E6 øst for Kroppanbrua. Planforslaget her legger til grunn et avvik fra gjeldende kommuneplan ved at det foreslås at sykkeltrasé langs Gamle Okstadbakkan fortsetter helt ned til Osloveien, og følger denne veien videre nordover. Planforslaget vil dessuten kunne innebære inngrep i grønnstruktur- og LNFR-formålet og hensynssoner.

Kommunedirektørens forslag til ny arealdel for 2022-2034
Forslag til ny kommuneplanens arealdel 2022-2034 er under arbeid. I forslag til ny kommuneplanens arealdel er området avsatt til LNFR og blågrønn struktur. Videre berøres planområdet av to hensynssoner, hensyn bevaring naturmiljø, viltkorridor og hensyn bevaring naturmiljø Nidelvkorridoren. Gjennom området er det også vist hovedvegnett for sykkel.

Ny vedtatt arealdel vil trolig ikke få vesentlig betydning for planforslaget da formålene i gjeldende KPA i stor grad sammenfaller med forslag til ny plan, og planforslaget i all hovedsak er i samsvar med dette.

Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050
Saken er i tråd med byutviklingsstrategiens mål om å utvikle Trondheim til å bli en mer attraktiv og klimavennlig by fram mot 2050. En av de 5 delstrategiene, er å skape en by i øyehøyde. For å nå målet må det tilrettelegges for korte, raske og miljøvennlige reiser for enda flere ved å utvikle infrastruktur som legger til rette for at det blir lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel.

Sykkelstrategi for Trondheim 2014 – 2025
Sykkelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014. Tiltaksbeskrivelsen inneholder bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklister. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklister og fotgjengere har hver sine felt. Vedtatt hovedsykkelnett viser sykkelforbindelse både langs E6 og langs Osloveien.

Annet
Tiltaket er i tråd med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* som sier at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I tillegg vil tilrettelegging for bedre framkommelighet for gående og syklende bidra til å bygge opp under målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Viktige utfordringer i planområdet

- Naturverdier og vannmiljø
    - Hensyn til vannmiljøet i Leirelva
    - Hensyn til naturtyper, arter og økologisk korridor
- Grunnforhold og stabilitet

    - Stabilitet i skråning mot E6
- Landskapsvirkninger
    - Nye konstruksjoner
    - Terrenginngrep
- Trafikksikkerhet og framkommelighet
    - Krysningspunkt ved Osloveien for gående og syklende
    - Adkomster til bolig/næring på vestsiden av elva
    - Sikre tilstrekkelig standard som hovedsykkelveg
- Vann- og avløpsledninger
    - Ivareta eksisterende avløpsledning gjennom planområdet
    - Samkjøre behov for nye ledninger i planprosessen

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet. Prosjektet er viktig for å tilrettelegge for at flere skal velge å sykle og gå, i tråd med overordnede planer og statlige føringer. Tiltaket vil gi bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for gående/syklende. Det er mange hensyn som skal ivaretas i planområdet. Etter byplankontorets syn vil det være særlig viktig å forsøke å balansere disse opp mot hverandre med mål om å finne den beste løsningen totalt sett. Byplankontoret har følgende råd på dette stadiet i planarbeidet:

Generelt

Valg av løsninger vil være avgjørende for omfanget av konsekvenser. Vi mener derfor det er viktig at man er åpen for flere alternativer gjennom planprosessen, og ikke låser seg til en løsning i oppstartsfasen av planen. Samfunnsnytten av sykkelvegen, og hvilken standard som skal legges til grunn, må avveies opp mot eksisterende verdier i området. Ulike virkemidler som kan redusere negative virkninger av tiltaket, samtidig som krav om trafikksikkerhet og andre mål i prosjektet oppfylles, må vurderes og sikres i planen. Alle disse vurderingene krever at det utarbeides et godt kunnskapsgrunnlag som synliggjør hvilke konsekvenser de ulike alternativene vil ha.

Det pågår flere planprosesser i samme område (sykkelveg i Bjørndalen, Nydalsbrua, sykkelveg langs Forsøkslia mm). Det er avgjørende med god dialog med disse for å kunne vurdere samlet belastning, og sikre gode sammenhenger og overlapp mellom planer der dette er aktuelt. Spesielt viktig er grensesnittet inn mot reguleringsplan for sykkelveg langs Bjørndalen.

Vurdere flere alternativer

Byplankontoret mener at flere ulike alternativ må vurderes i planprosessen. Dette gjelder både plassering av ønsket tverrsnitt mot Leirelva (alt 1) og østover inn mot skråningen mot E6 (alt 2), men også et tredje alternativ som innebærer et avvik fra kravene i formingsveileder for hovedsykkelveg. Dette alternativet må legge et smalere tverrsnitt til grunn.

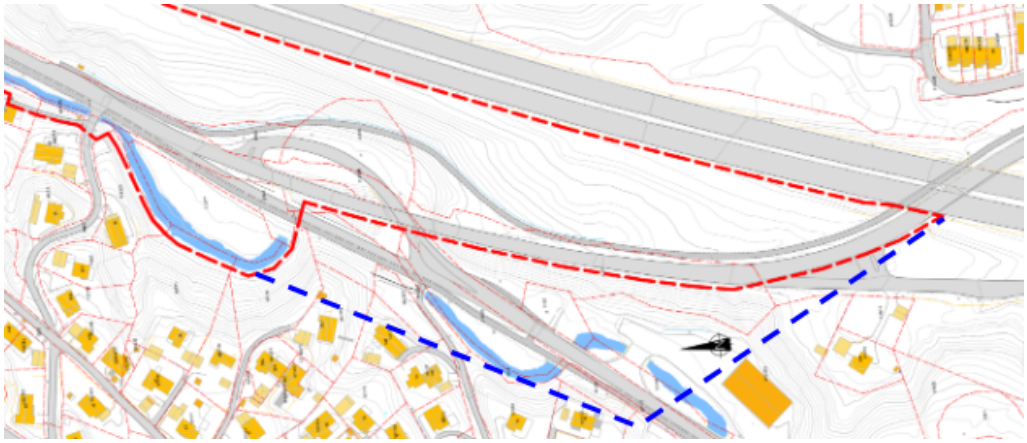
Videre må det utredes et alternativ hvor dagens planskilte krysssløsning for kjørende bygges om til en rundkjøring med kryssing for gående og syklende i plan. SVV skriver i sitt planinitiativ at de tar sikte på å regulere en løsning som ivaretar plass til en framtidig rundkjøring. Byplankontoret

mener at denne løsningen må vurderes etablert allerede nå, noe som fører til at behovet for planfri kryssing faller bort. Kommunen mener det kan være mulig å løse trafikksikkerheten for myke trafikanter ved hjelp av fartsdempende tiltak ved krysningspunkt, som eksempelvis fartshump og trafikkøy.

Det er bred enighet om at rundkjøring er mest egnet som framtidig vegløsning. Kjørebrua i Gamle Okstadbakkan er i dårlig stand, og må uansett utbedres på et tidspunkt, vegkrysset er uheldig utformet i dag med skarpe vinkler og dårlig oversikt. Her bør det også gå an med ulike koblinger i rutenettet for buss i framtiden. Da vil det antakeligvis være samfunnsøkonomisk og miljømessig mest lønnsomt å bygge den løsningen med en gang.

Opplevd trygghet og sosial kontroll vil være større ved løsninger på bakkeplan enn en gang- og sykkelbru, på grunn av visuell kontakt med kjørende. En løsning med rundkjøring og kryssing i plan vil trolig gi betydelig mindre inngrep i vegetasjonen langs Leirelva, fordi man i stor grad kan holde seg innenfor dagens vegareal i kryssområdet. Det må påregnes rekkefølgekrav knyttet til kryssløsningen som blir regulert.

<u>Planavgrensning</u>
Planavgrensningen må muliggjøre alternative trasévalg der dette kan være nødvendig, i tillegg til areal til midlertidig anleggsområde. Det anbefales generelt at et større planområde varsles ved oppstart, og heller reduseres i løpet av planprosessen for å ha rom for å finne gode løsninger. Byplankontoret har i møter gitt tilbakemelding om at vi mener planavgrensningen må utvides sørover, minimum til og med gangfeltet ved Kroppan bussholdeplass. Det er viktig at avslutningen av planområdet sikrer en god sammenheng i sykkel- og gangnettverket i tilgrensende planer.



Byplankontorets forslag til areal i sør som bør inngå i planområdet.

Et tema i oppstartsmøtet var også at det må varsles tilstrekkelig med areal opp mot Gammellina for å ivareta eventuelle boligadkomster som kan bli berørt.

Vi anbefaler å sikre sammenhengen mellom avgrensingen av planforslaget og gjeldende reguleringsplaner. Byplankontoret ønsker å unngå at små fliker av gjeldende planer blir liggende igjen i kartbasen dersom de ikke er relevante lenger.

Revidert forslag til planavgrensing skal sendes Byplankontoret før det kan varsles oppstart.

Vannmiljø og naturmangfold

Vannmiljø

Leirelva går gjennom planområdet, og vil bli berørt av tiltaket. Elva har god økologisk tilstand. Leirelva er en sideelv til Nidelva som er et nasjonalt laksevassdrag, og har med det særlig beskyttelse. Leirelva er det eneste vassdraget i Nidelva som i dag har gode gyte- og oppvekstvilkår for laks og sjøørret.

Vannmiljøet i Leirelva preges av en rekke utfordringer. Bekkeløpet er i dag stedvis allerede lagt om, lukket og kanalisert. Kanalisering av elva fører til høy vannhastighet som gir utvasking og dårligere forhold for fisk og andre vannlevende arter og organismer. Tilførsel av dårlig vannkvalitet fra Heimdalsbekken (avløpsvann) forverrer situasjonen i Leirelva.

Det er viktig at kapasiteten til elveløpet ikke reduseres. Tvert imot ønsker kommunen å gi elva mer plass ved å skape lommer og lengre vannveg med naturlige svingninger (meander) for å unngå framtidige uheldige følger, både med tanke på erosjon, fisk, infrastruktur og for folk som lever og bor langs vassdraget.

Trondheim kommune har i samarbeid med NINA etablert habitatforbedrende tiltak på strekningen, noe som har hatt god effekt på sjøørret og laks, selv om det fortsatt er et problem med høy vannhastighet i vassdraget. Det er gjennom dette arbeidet brukt betydelig med ressurser, både arbeidstimer og økonomisk, for å bedre vilkårene i vassdraget. Det er derfor svært uheldig om det legges opp til nye tiltak som forringer vassdraget, nuller ut flere års arbeid, og i verste fall forringer Leirelva ytterligere.

Det må gjøres en vurdering av om tilgjengelig kunnskap om vannmiljø og arter er tilstrekkelig, eller om det bør innhentes mer kunnskap. Som utgangspunkt når vassdrag berøres, bør det gjennomføres fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk. Det må eventuelt redegjøres for hvorfor man mener at eksisterende kunnskap om disse forholdene er tilstrekkelig. Kommunens klima- og miljøavdeling bør kontaktes for å få oversikt over kunnskap om forholdene i Leirelva. Det er viktig at fagpersoner med fiskekompetanse kobles på planprosessen så tidlig som mulig.

Hensynet til vannmiljø må være premissførende i planen. Vannmiljø må dessuten inngå som et eget tema i konsekvensutredningen. Påvirkning nedstrøms området må også belyses. Vannressursloven og vannforskriften må svares ut. All aktivitet eller inngrep i vassdrag som forringer vannmiljøtilstanden vil kreve en vurdering av vannforskriften § 12, som er en unntaksbestemmelse som setter vilkår for når denne typen tiltak kan tillates. Videre må det søkes om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, der Statsforvalteren er myndighet.

Når det gjelder eventuelle utskiftninger av eksisterende bruer er kommunens klare råd at bruer som ikke fundamenteres i elva og der naturlig bekkebunn bevares er å foretrekke. Kulvertløsninger med kunstig bekkebunn må unngås, og det må ikke legges opp til løsninger som øker vannhastigheten og skaper vandringshinder for fisk. Det må redegjøres for det totale omfanget for behov for utskiftning av bruer.

Prinsipper i tiltakshierarkiet bør legges til grunn, det viktigste tiltaket er å unngå å bygge ned natur, etterfulgt av å begrense inngrep, istandsette og til sist kompensere. Om det legges opp til tiltak i Leirelva må det derfor rettes stort fokus på å minimere disse så langt det er mulig, samt at planen sikrer avbøtende og eventuelt kompenserende tiltak.

Kantvegetasjon
Kantvegetasjon er svært viktige habitater for en rekke arter planter, insekter, fugl og pattedyr, og den har avgjørende betydning for vannmiljøet og bekkedragets økologiske funksjon. Fjerning av kantvegetasjon vil gi økt samlet belastning blant annet gjennom at leveområdene forsvinner, og økt fare for predasjon og soloppvarming av vann i bekken. Kantvegetasjon er også viktig med tanke på rensing av overvann.

Det er mål om å ivareta kantvegetasjonen på vestlig side av Leirelva. Dette er positivt, men vi vil også trekke fram viktigheten av å bevare det gjenværende av vegetasjon langs Leirelvas østlige side. De små "halvøyene" der elva går i et mer naturlig løp er de viktigste kantsonene på østsiden av elva, og det er derfor svært uheldig om disse forringes. Vi minner i denne forbindelse om vannressursloven § 11 som sier at langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr.

Vegetasjonen langs vassdraget er sårbar, og mye av vegetasjonen langs vassdraget har blitt fjernet de siste årene. Det vil være et positivt tiltak om planen sikrer reetablering og videreutvikling av kantsonen der den er tynn eller fraværende.

På østsiden av Leirelva er det i dag lengre strekk uten kantvegetasjon. Statens vegvesen viser til at en halvbru, som forutsatt for alternativ 1, kan ha positive effekter ved at den utvider bekkeløpet noe og vil hindre noe solinnstråling og kaste skygge, på samme måte som en kantvegetasjon vil gjøre. Så langt Trondheim kommune kjenner til finnes det ikke dokumentasjon på at en halvbru gir slik effekt. Videre vil nedfall fra kantvegetasjonen som blader, kvister og insekter utgjøre mye næringsgrunnlaget for næringskjeden. Et annet aspekt er at en velutviklet kantvegetasjon kan bidra til å redusere vannhastigheten under flom, og redusere potensialet for erosjon. En halvbru vil ikke gi tilsvarende effekter.

Naturtyper
Sør i planområdet er det kartlagt naturtypen gammel høgstaudegråorskog med sentral økosystemfunksjon. Denne er kartlagt omtrent der brupilarene for ny gang- og sykkelbru må fundamenteres. Vegetasjonen her vil mest sannsynlig forsvinne under bygge- og anleggsarbeidene, og få reduserte vekstvilkår i etterkant. Denne naturtypen lar seg vanskelig kompensere. Det må derfor søkes løsninger som ikke innebærer inngrep i naturtypen.

Viltkorridor
Skråninga øst for Osloveien har en viktig verdi som viltkorridor. Større inngrep i skråninga kan derfor gå utover viltverdiene. Kvaliteten til skråninga som viltkorridor er imidlertid allerede redusert som en følge av at vegetasjon er tatt ned i forbindelse med vegarbeid. Med utgangspunkt i dette kan det være at alternativer som innebærer inngrep i denne skråninga har mindre konsekvenser enn traséalternativer som innebærer tiltak i Leirelva. Dette må vurderes nærmere i planprosessen, også med tanke på geoteknisk gjennomførbarhet.

Alle tiltak som innebærer hindringer for viltpassasje må unngås. Dette gjelder eksempelvis skjermer langs veien, i tillegg til foreslåtte halvbru i Leirelva. Det må avklares om det er behov for rekkverk hele veien mellom sykkelvegen og kjørebanen, og hvilke konsekvenser for vilt dette eventuelt vil ha. Tiltak som styrker viltkorridoren over E6 kan være et kompenserende tiltak som må påregnes som rekkefølgekrav, tilsvarende rekkefølgekrav i Nydalsprosjektet.

Samlet belastning
Det må gjøres en vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12. Sentralt i dette er vurderingen av § 10, samlet belastning. Kommunen er bekymret for den totale belastningen på både selve elvekorridoren, fisk og vilt. Planarbeidet føyer seg inn i rekken av tiltak og planer som innebærer nærføring til, eller inngrep i elva. Den samlede belastningen som Leirelva, Leirelvkorridoren og Nidelvkorridoren blir utsatt for må vurderes. Dagens situasjon må ikke bli forverret, verken lokalt eller den samlede belastningen i området.

Det er svært viktig med god dialog med andre aktører for planer i området, både med tanke på vurdering av samlet belastning, men også for å vurdere avbøtende og/eller kompenserende tiltak. En plan for hvordan denne kan reduseres totalt må beskrives.

<u>Friluftsliv</u>
I området er det registrert flere grønne korridorer, Leirelvkorridoren, Osloveien-E6 og Nidelvkorridoren. Sistnevnte er en blågrønn hovedakse i Trondheim. Alle disse områdene har verdi svært viktig friluftsområde. Det må redegjøres for hvordan planforslaget ivaretar hensynet til friluftsliv.

<u>Landskapsvirkninger</u>
De ulike traséalternativene har i varierende grad konsekvenser for landskapsbildet, og det kan bli behov for betydelige terrenginngrep. De landskapsmessige konsekvensene av tiltaket må visualiseres og beskrives. Spesielt gjelder dette virkningene av den foreslåtte gang- og sykkelbrua, men også terrengendringer må synliggjøres. Visualiseringene må tas fra aktuelle

standpunkt, eksempelvis fra boliger i Selsbakkvegen/skråningen vest for Leirelva og fra selve gang- og sykkelvegen for synliggjøre opplevelsen av landskapet som trafikant m.m.

Mobilitet og samferdsel, trafikk

Gange

Langs hovedsykkelveger er det et mål at gående skilles fra syklende. Kantstein mellom sykkelveg og fortau kan vurderes erstattet av hvit skillelinje, som er mer trafikksikkert for syklende.

Det er viktig å styrke koblingen inn mot Selsbakkvegen. Selsbakkvegen er en viktig snarveg mot Hallset/Selsbakk, og fungerer i dag som alternativ til nedre del av Forsøkslia som per idag ikke har fortau. Trondheim kommune utreder tiltak som asfaltering, gatevarme mm. for å gjøre Selsbakkvegen bedre for myke trafikanter. Selsbakkvegen er dessuten den som er minst bratt av adkomstveiene. Det er følgelig viktig at brua som leder videre til Selsbakkvegen ivaretas eller erstattes. Bruene lengre nord er ikke like viktige, og kan vurderes fjernet.

Foto fra google maps som viser gangfelt over Osloveien til bussholdeplass Selsbakk nordgående, og bro over Leirelva som kobler Selsbakkvegen med Osloveien.

Fartsgrense

Fartsgrense på strekningen er i dag 60 km/t. Planarbeidet må gjøre en vurdering av effektene av en redusert fartsgrense på strekningen. Dette kan, foruten økt trafikksikkerhet, også ha andre positive ringvirkninger. Det må blant annet undersøkes om redusert hastighet muliggjør et smalere tverrsnitt med reduserte bredder for kjøreveg, sykkelveg og fortau. Videre vil redusert hastighet være positivt med tanke på støybelastning.

Kollektiv

Vi ber om at kantsteinsstopp vurderes framfor busslomme. Om fartsgrensen på kjørevegen reduseres til 50 km/t vil trolig en slik løsning være uproblematisk. Vi anbefaler at plassering av holdeplass "Selsbakk" på østsiden (nordlig retning) plasseres lengre sør enn i dag. En

sammenslåing av holdeplassene “Selsbakk” og “Kroppan” bør vurderes, med en plassering nær forbindelsen til Selsbakkvegen, jmf. avsnittet over. Det må vurderes om det utløses et behov for nytt gangfelt dersom holdeplassen flyttes lengre nord.

Snarvei
Dersom bussholdeplassen Selsbakk skal flyttes lengre nord og dagens kryssløsning for bil beholdes, anbefales det å etablere en snarveg fra bussholdeplassen Kroppan som kompenserende tiltak. Det er synlig tråkk oppover i skråninga i dag.

Arealet mellom bussholdeplass Kroppan helt til høyre i bildet, og tråkk nord for brua der Gamle Okstadbakkan går i bru over Bjørndalen til venstre. Tråkk i skråning ved brufundament til høyre. Bilder fra google maps.

Støy
Området er svært støyutsatt, og sykkelveg med fortau havner innenfor lilla sone. Som nevnt over vil redusert hastighet, i tillegg til mindre tungtrafikk på grunn av ferdigstillelse av Nydalsbrua, virke positiv inn på støynivå i området. Det må vurderes om tiltaket medfører endringer i støynivået som overstiger grenseverdiene i T-1442/2021. Dette gjelder spesielt for støy i bygge- og anleggsfasen.

Formingsveileder for hovedsykkelveg, kapittel 3.13 beskriver at det kan være behov for støyskjermer/miljøskjermer på noen støyutsatte strekninger. En miljøskjerm mellom en høyt trafikkert hovedveg og sykkelveg kan hindre løse partikler og “innpåhiv” fra kjøreveg til sykkelveg i forbindelse med vinterdrift i å komme inn på sykkelanleggene, og gi triveligere forhold for gående og syklende ved at det benyttes lydabsorberende miljøskjerm som demper støy. Ut fra trafikale hensyn kan det være aktuelt å vurdere om det bør settes krav til etablering av en miljøskjerm (ca 100-120cm høy skjerm) langs Osloveien mellom kjøreveg og sykkelveg. Trondheim kommunes norm for utforming av samleveg med sykkelveg med fortau tilsier at det skal være en minimum 1,5 m bred trafikkdeler/snøopplag mellom kjøreveg og sykkelveg. En slik skjerm kan erstatte en trafikkdeler, og være plassbesparende sammenlignet med å opparbeide gatesnittet etter norm.

Miljøskjerm etablert langs Byåsveien

Imidlertid vil en skjerm, som beskrevet over, kunne være i konflikt med hensynet til vilt og trekkveier. Det må derfor gjøres en vurdering av om det kan og bør etableres miljøskjermer langs strekningen, og eventuelt over hvor lange sammenhengende strekk. Om det ikke kan etableres skjerming må det beskrives hvordan problematikk med løse partikler og støy løses.

Adkomster
Planen må beskrive eksisterende situasjon med tanke på avkjøring til eiendommer på vestsiden av Leirelva. Det må redegjøres for hvordan avkjøring og forbindelser til bebyggelsen for myke trafikanter løses i planen.

Bygge- og anleggsfase
Det må utarbeides en god og forutsigbar plan for gjennomføring av anleggsvirksomhet, som sikrer god framkommelighet, forutsigbare gangforbindelser og trygg ferdsel for myke trafikanter.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv, støy, behov for riggområde, tidsaspekt mm. Forventet støy fra bygge- og anleggsvirksomheten bør vurderes i planen, som nevnt over, og eventuelle avbøtende tiltak må sikres i bestemmelsene. Planen for bygge- og anleggsfasen må vise hvor mye, og hvilke areal, som beslaglegges til midlertidig anleggsområde. Dette må legges inn som bestemmelsesområde i plankartet.

Forurenset grunn
Det er registrert forurenset grunn i Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase langs deler av planlagt sykkelveg nord i planområdet. Lokaliteten heter Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, og har ikke akseptabel tilstand med behov for tiltak. Sykkelvegen ligger inntil en større veg, som har vært der siden første historiske flyfoto i 1937. Det kan ikke utelukkes at det

finnes forurenset grunn innenfor en større del av planområdet. Det må sikres i reguleringsbestemmelsene at det med søknad om tiltak skal følge en tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset, forevises forurensningsmyndigheten. Tiltak kan ikke igangsettes før dokumentasjon eller tiltaksplan er godkjent av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.

Klima, klimatilpasning
Det bør utarbeides klimagassberegning i planfasen, noe som også beskrives i teknisk forprosjekt pkt. 8.14. Klimagassberegningen bør være en del av beslutningsgrunnlaget ved valg av trasé og løsning. Kommunen oppfordrer til:

• Energieffektiv bygging. Planbeskrivelsen bør redegjøre for totalt energiforbruk og for miljøoppfølging i anleggsfasen, herunder riving av eksisterende bebyggelse og massetransport.

• Gjenbruk og bruk av miljøvennlige byggematerialer.

• Massebalanse og gjenbruk av masser innenfor planområdet. Det bør beskrives hvordan overskuddsmasser skal håndteres, og om noe av massene kan benyttes i tiltakene som skal gjøres.

Når det gjelder overvannshåndtering er det viktig at det sikres tilstrekkelig rensing av overvannet dersom det føres til Leirelva for at vannmiljøet ikke blir påvirket negativt. For å unngå at det kommer smeltevann inn fra sidearealer/snøopplag anbefales det at det etableres takfall mellom sykkelveg og fortau. Dette er i tråd med hovedprinsippene for utforming angitt i Formingsveileder for hovedsykkelruter-2023 som sier at tverrfall og slukplassering bør være slik at store mengder rennende vann ikke krysser sykkelvegen ved nedbør, eller at det blir stående vann på sykkelvegen. Der det ikke er bygninger i kant med fortau bør det være takfall mellom sykkelveg og fortau.

Kommunen minner om at naturbaserte løsninger for overvannshåndtering bør vurderes og dersom andre løsninger velges skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort (jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning).

Ved fjerning av vegetasjon må det også vurderes hvordan dette påvirker risiko for erosjon.

Planområdet ligger innenfor bestemmelsesområdet “havnivåstigning” i gjeldende KPA for nordre del av planen. Planen må hensynta bestemmelse § 41.1 i KPA: *Reguleringsplaner og tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 som berører bestemmelsesområde havnivåstigning skal planlegges og utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Behov for risikoreduserende tiltak skal alltid vurderes.*

Geoteknikk

Geoteknisk vurdering bør utarbeides så tidlig som mulig. Det framgår av teknisk forprosjekt 8.4.1 at det skal utarbeides en "*fullverdig geoteknisk vurdering for anbefalt løsning*". Byplankontoret mener alle alternativene må vurderes før man konkluderer på valg av trasé. Dette fordi det kan ha betydning for valg av løsning både med tanke på økonomi og gjennomførbarhet. I tillegg vil det klargjøre behov for areal til støttefyllinger og skråningsutslag, og synliggjøre behov for en eventuell justering av plangrense for sikring av nok og riktig areal.

Geoteknisk vurdering som dokumenterer gjennomførbarhet og synliggjør konsekvenser for omgivelsene, må følge planen når den legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Det er viktig at omfanget av behov for terrengtiltak som støttemurer, fyllinger og stabiliseringstiltak synliggjøres i materialet, slik at faktiske inngrep, både midlertidige og permanente, framgår av saken. Det må sikres i reguleringsbestemmelsene, under "vilkår for gjennomføring" at geoteknisk prosjektering må være ferdig før anleggsstart. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det kreves geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i anleggsperioden. Dersom geoteknisk vurdering viser at det er nødvendig med stabiliserende tiltak må det være et rekkefølgekrav om at disse må være utført før anleggsstart for veganlegget.

Vann- og avløpsledninger

Avløpsledningen AF 1000/1200 BET ligger innenfor planen langs det meste av strekningen, og krever spesielt fokus i denne planen. Det må utarbeides et forprosjekt i samråd med Trondheim kommune, enhet for Kommunalteknikk VAR, som skal følge reguleringsplanen til behandling.

Forprosjekt for VA benyttes der det er behov for en helhetlig oversikt, og der det er behov for å vise detaljer utover kravene som stilles til overordnet VA-plan. Omfang må defineres i samråd med Trondheim kommune Kommunalteknikk. Forprosjektet må vurdere behovet for utskiftning av AF-ledningen. Dette må sees i sammenheng med forprosjekt for strekningen Heimdal - Selsbakk, som Trøndelag fylkeskommune utarbeider.

Ved tiltak og anlegg nær og over ledninger og VA-installasjoner skal Trondheim kommunes VA-norm kapittel 3.11 følges. Avstander skal vises i VA-planen.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at der eksisterende VA-anlegg utsettes for endret belastning (oppfylling av masser, transport med mer), skal dette avklares med anleggseier i hvert enkelt tilfelle.

Utbygger må i utgangspunktet svare for kostnadene forbundet med nødvendige tiltak. I tilfeller der Trondheim kommune allerede har planer om å gjøre tiltak på VA-nettet, kan kostnadsdeling diskuteres. I slike tilfeller er det en forutsetning at det inngås en utbyggingsavtale, og at lov om offentlige anskaffelser følges.

Det må innarbeides som krav i bestemmelsene at før byggestart skal teknisk plan for vann og avløp være godkjent av Trondheim kommune. Videre må det innarbeides at før det kan settes trafikk på hele eller deler av tiltaket, skal det innsendes sluttdokumentasjon for VA inklusive

åpne overvannstiltak, i henhold til enhver tids gjeldende veiledere for "Krav til innmåling og dokumentasjon av Trondheim kommunes ledningsnett". Til sist må det også sikres i bestemmelsene at det ikke er tillatt med etablering og oppføring av bygg, inklusive støttemurer og lignende, terrengendringer eller planting av trær nærmere offentlige VA-ledninger og anlegg, enn slik det er angitt i enhver tids gjeldende VA-norm for Trondheim kommune, uten at det foreligger uttalelse/godkjenning fra ledningseier.

Et mer utfyllende innspill fra kommunalteknikk VA ligger vedlagt dette tilbakemeldingsbrevet.

Renovasjon

Det må sikres adkomst for renovasjonsbilen til boliger langs strekket. Vi gjør oppmerksom på at for Selsbakkvegen 92 og 94 stopper renovasjonsbilen i Osloveien og triller beholdere over brua. Det må redegjøres for hvordan renovasjon ivaretas i planen.

Kart som viser Selsbakkvegen 92 og 94

Krav til komplett planmateriale

Dette er en offentlig plan som ikke følger det samme løpet som private planer med tanke på innsending av komplett planmateriale, og utleggelse til offentlig ettersyn. Det er likevel ønskelig at det tas utgangspunkt i komplett reguleringsforslag i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker. Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i veilederen, og i vedlagte liste med krav til komplett materiale.

Vedlagt sjekkliste med obligatoriske vedlegg, illustrasjoner og utredning/beskrivelse må sees i sammenheng med de råd for videre arbeid som er gitt i tilbakemeldingsbrevet.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3.

Planprogram og konsekvensutredning

Utvidelse av gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau er et tiltak som omfattes av forskrift om konsekvensutredninger § 8, jmf. vedlegg II 10 e, og skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10 i samme forskrift.

Byplankontoret finner at de alternative traseene i planen vil kunne få vesentlige virkninger i henhold til forskrift om konsekvensutredning § 10, da traseen berører/kan komme i konflikt med nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, leveområder for truede arter og truede naturtyper, og områder registrert som svært viktige friluftsområder og forurensning til vann/forringelse til dårligere enn god økologisk tilstand.

Byplankontoret har derfor vurdert at det skal utarbeides en konsekvensutredning for temaene *naturmangfold, vannmiljø og friluftsliv*. Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas.

Det kreves ikke fastsatt planprogram, men alle øvrige krav i KU-forskriften gjelder. Dette inkluderer krav til prosess og metodikk i konsekvensutredningen. Kjørebrua i Gamle Okstadbakkan er i dårlig stand, og må uansett utbedres på et tidspunkt, vegkrysset er uheldig utformet i dag med skarpe vinkler og dårlig oversikt. Her bør det også gå an med ulike koblinger i rutenettet for buss i framtiden. Vi påpeker at i varsel om oppstart må det komme tydelig fram hva som utløste krav om konsekvensutredning, hvilke temaer som skal utredes, og hvilken metodikk som skal benyttes.

I denne planen er det gjennomført siling av alternativer i tidligere faser. Det må framgå av planen hvilke alternativer som er forkastet, og hvorfor de ikke er relevante og realistiske. Begrunnelser for valg som er gjort, og om eller hvordan det er gjort tiltak for å unngå eller begrense skadevirkninger på miljø og samfunn (jf. tiltakspyramiden) må synliggjøres. Konsekvensutredningen skal redegjøre for de alternativene som forslagsstiller har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer

For planarbeidet innebærer dette følgende alternativer:

• 0-alternativet (dagens situasjon)

• Alternativ 1: med halvbru i Leirelva

• Alternativ 2: med økt bredde lagt inn i skråning mot E6

• Alternativ 3: En tilpasset løsning der man går ned på standard og har et smalere tverrsnitt for å ivareta naturverdiene best

• Alternativ A: Planfri kryssing i ny gang- og sykkelbru

• Alternativ B: Ny rundkjøring og kryssing i plan

En endelig regulert løsning kan bli en variant av de ulike alternativene 1-3 i kombinasjon med enten alternativ A eller B.

Vi minner om at anerkjent metodikk for konsekvensutredninger av klima og miljø er Miljødirektoratets veileder M-1941. Influensområdet er det området der midlertidige eller permanente virkninger forventes å kunne opptre, og definerer avgrensningen av konsekvensutredningen.

For øvrige tema som der det ikke er krav om konsekvensutredning skal det, der det er aktuelt, utarbeides fagnotat, og virkninger beskrives i planbeskrivelsen. Konklusjoner og oppsummering fra konsekvensutredningen kan også tas inn i planbeskrivelsen.

Byplankontoret foreslår at vi tar et møte i etterkant av høringsfristen for varsel om oppstart for å gjøre en endelig vurdering av aktuelle utredningstema for KU og ROS-analysen, basert på innkomne innspill.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av reguleringsplanen. Planbeskrivelsen bør normalt ikke overstige 15-20 sider.

Nullvekstmålet for personbiltransporten må svares ut, i tråd med byvekstavtalen med Trondheimsområdet, datert 06.09.2023. Målet med avtalen er at all vekst i persontransporten skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen skal omfatte følgende tema:

Grunnforhold (områdestabilitet) (omfang av stabiliseringstiltak kan få innvirkning på naturverdier, tema må derfor sees i sammenheng med KU for naturmangfold og vannmiljø)

Flom i vassdrag (herunder isgang)

Ekstremnedbør (mtp. overvann)

Skog- / lyngbrann

Trafikkforhold

Ulykke i av-/påkjørsler

Ulykke med gående/syklende

Forurenset grunn

Trafikkavvikling i anleggsperiode

Anleggstrafikk og massetransport

Støy i anleggsperiode

VA-anlegg/ledningsnett (Se vedlagt innspill fra Kommunalteknikk angående VA)

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker.

Her er det særlig viktig å illustrere landskapsvirkninger, gjennom:

• Vegtegninger og snitt

• Illustrasjoner og prinsippsnitt som bl.a. inngrep i elv, behov for skjæringer, fyllinger, murer osv.

• Nærvirkninger og nytt gatebilde langs strekningen der det er konstruksjoner (bruer/rundkjøring) og terrengendringer

Illustrasjonsmaterialet må gjøres lesbart og realistisk. Inngrep som følge av tiltaket må vises tydelig, og gjerne vise både eksisterende og ny situasjon. Illustrasjoner må vise stigningsforhold, skråningsutslag, graveskråning, fylling, midlertidig anleggsområde, krysningspunkt, murer og gjerder m.m. Situasjonsplan må være målsatt, vise kotesatt eksisterende og nytt terreng, og ha en fargebruk som tydelig skiller ulike formål.

Annet

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Vi oppfordrer til å bruke et klart og tydelig språk, i tråd med prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide en reguleringsplan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med vedlegg, adresseliste og annonse med dato. Send samtidig kopi av tekst i varslingsbrevet, inkludert lenke til nettstedet for publisering av varselet, til vår medvirkningskoordinator. Vi kunngjør en kopi av varslingen på våre nettsider. Det skal framgå av kunngjøring av planoppstart at planen behandles etter forskriften og planforslaget skal ha en konsekvensutredning. Vi anbefaler at dere sender varsel om oppstart til gjennomlesing av oss før det varsles oppstart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Det er da en fordel om det minimum en uke i forkant sendes oss et materiale som grunnlag for møtet.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste. Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Dersom det går lang tid mellom varsel om oppstart av planarbeidet og utleggelse til offentlig ettersyn, må det vurderes om det er behov for å varsle grunneiere/festere og naboer på nytt eller orientere om status for planarbeidet.

SVV planlegger å holde åpent informasjonsmøte. Møtet bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om igangsatt detaljplanlegging.

Behandlingsfrist

Dette er et offentlig planarbeid der 12-ukers fristen ikke gjelder. Det er i oppstartsmøtet avtalt at SVV ønsker å legge ut egne planer til offentlig ettersyn, i tråd med pbl § 3.7. Dette bør skje i samråd med byplankontoret ved at høringsmaterialet sendes oss for gjennomgang internt, før det sendes på høring. Det må settes av tilstrekkelig med tid til våre interne avklaringer i framdriftsplanen.

SVV har ønske om en rask framdrift i plansaken. På bakgrunn av at planforslaget er et Miljøpakkeprosjekt bør det gis prioritet. Når det foreligger komplett planforslag vil det være mulig å avtale en mer konkret framdrift. Framdriften vil dessuten avhenge av høringsinnspill og eventuelle innsigelser i høringsfasen, noe som kan forsinke prosessen.

Gebyr

Det er ikke gebyr for offentlige planer. I henhold til tidligere praksis i tilsvarende saker som skal gis prioritet, ønsker kommunen å bli enige om en avtale om fakturering av timer etter medgått tid slik at vi kan sikre tilstrekkelig saksbehandlerkapasitet og prioritet. Dette spørsmålet ble drøftet i oppstartsmøtet. SVV ønsker å få til en mer prinsipiell avklaring av denne praksisen for alle planer der statlig eller regional myndighet fremmer planer. Torstein Ryeng tar derfor kontakt med byplansjef for å avtale et møte hvor dette er tema. Inntil videre forblir spørsmålet om det skal utarbeides en avtale om timeføring uavklart. Byplankontoret følger opp dette i dialog med forslagsstiller i løpet av planfasen.

Med hilsen

TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Sandven
byplanlegger

Dette er et digitalt dokument og har derfor ingen signatur

Vedlegg:
Planinitiativ, teknisk forprosjekt_21.12.2023
SVV forslag til planomriss
Adresseliste for plansaker
Krav til komplett materiale
Innspill fra Kommunalteknikk VA

Kopi:
Statens vegvesen
Trøndelag fylkeskommune
Statsforvalteren i Trøndelag