

Dato: 6. september 2024

Anbefalt alternativ - Detaljreguleringsplan for hovedsykkelveg i Bjørndalen fra Søbstadvegen til Okstadøy i Trondheim kommune.

Resultatet av konsekvensutredningen

I samsvar med tilbakemeldingsbrevet etter oppstartsmøte med kommunen er tiltaket konsekvens utredet for temaene landskapsbilde, naturmangfold og friluftsliv for to alternativer.

- *Alternativ 1* - normalprofil 3+2 hele strekningen fra Søbstadvegen til Okstadøy.
- *Alternativ 2* - normalprofil 4 +2 på det meste av strekningen, bortsett fra strekningen Søbstadvegen til jernbanebrua hvor normalprofilet er 3+2.

Friluftsliv

Utredningen for friluftsliv viser betydelig positiv konsekvens av begge alternativene. Et fortau her vil gjøre det mer attraktivt å ferdes langs Bjørndalen, og på den måten gi mer tilgjengelighet til friluftsområdet. I dag er det utrygt å gå der, sammen med syklistene i fart kombinert med dårlig sikt. Det er også en del snarveger som kommer inn fra siden, og med et eget fortau blir det tryggere å komme inn via disse. Kombinasjon av snarveger og fortau gir et veldig bra tilbud for gående - dette øker attraktiviteten. Det planlegges også sikkert og godt merket krysningspunkt av sykkelvegen over til andre siden av dalen - med forsterket belysning.

Landskapsbilde

Utredningene for landskapsbilde konkluderer med betydelig negativ konsekvens av tiltaket - dette er begrunna med mulige skader i ravine, og alternativ 2 kan medføre litt større inngrep i skråningene.

Konsekvensutredningene tar utgangspunkt i maks inngrep – slik det er vist på reguleringsplankartet, men inngrepet vil trolig bli begrenset etter videre optimalisering - både av hensyn til landskapsbilde og naturmangfold. Tiltaket vil bli optimalisert i byggefasen for å minimalisere inngrep i sideterreng, og for å gi gode framtidige oppholds kvaliteter i Bjørndalen. Oppfylling i dalbunnen vil gi en bredere terrengflate, som gir rom for estetisk tilpasning og mulighet for å tilføre landskaps- og oppholds kvaliteter - etablering av hvilebenker, mer plass til belysning, veg utstyr og gi en mindre følelse av en trang dal. Begge alternativene gir en åpnere dal enn i dag, men alternativ 2 gir naturlig nok 1 meter

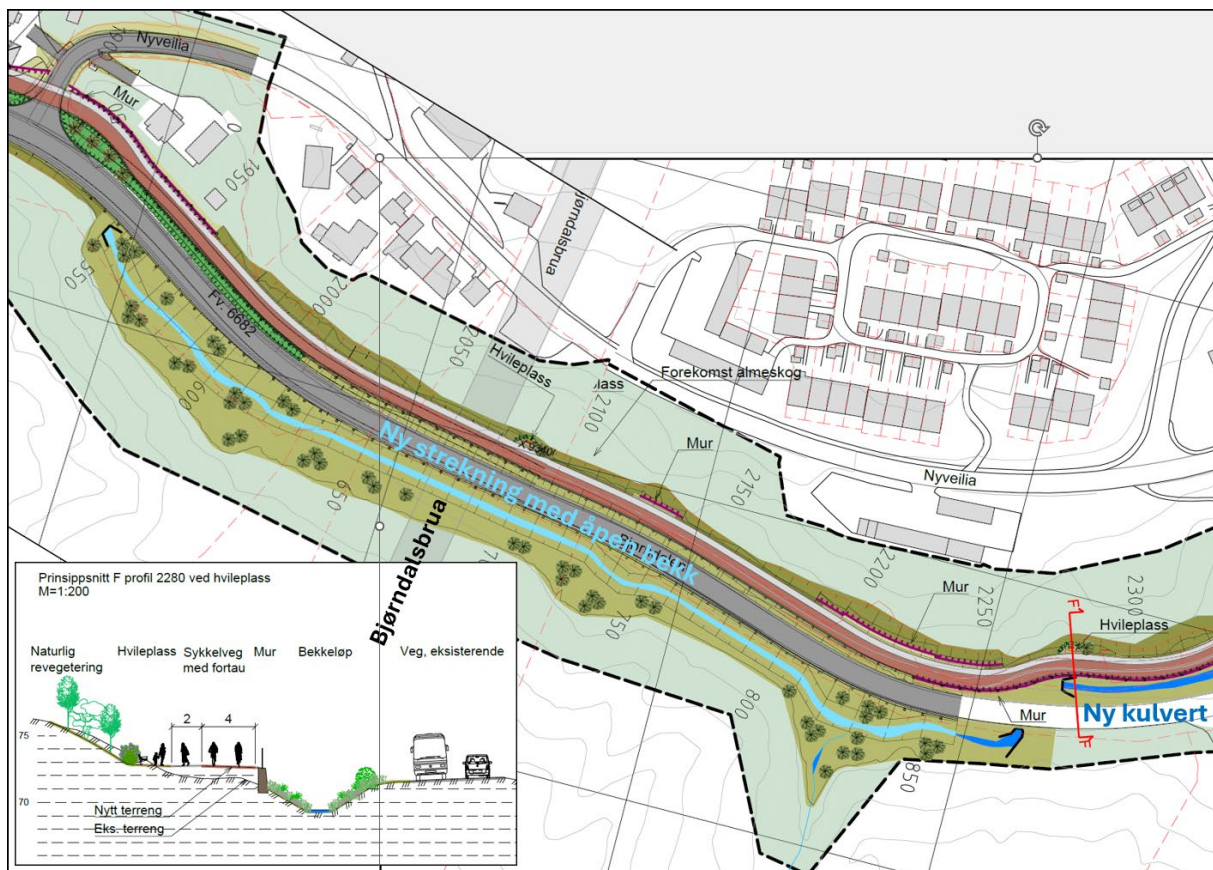
mindre plass til opphold utenfor vegen. Av hensyn til trafiksikkerheten har begge alternativene like stram kurvatur, så det er derfor ikke mulig å legge alternativ 1 med krappere svinger for å skape ekstra store oppholdssoner - utover den ene meteren.

Naturmangfold

Utredningen for naturmangfold konkluderer med stor negativ konsekvens av tiltaket for begge alternativene. Alternativ 1 er bare vurdert som marginalt bedre, siden det kan gi litt færre direkte fysiske inngrep i form av fyllinger og skjæringer.

Det som er utslagsgivende for at de får såpass høy konsekvens, er at utfyllingen i dalbunnen gir negativ påvirkning i dalskråningene, og da spesielt for den sterkt truede arten alm. Det vil derfor jobbes med å begrense inngrep i viktige naturtypelokaliteter, og i størst mulig grad bevare store almetrær – dette sikres ved å beskytte stamme og rotsone godt i anleggsfasen. Det vil heller ikke bli gjort inngrep i høgstaude granskog, utover det som er absolutt nødvendig.

Konsekvens for fisk og ferskvannsorganismer er også en betydelig medvirkende faktor for samlet negativ konsekvens for naturmangfoldet. Heimdalsbekken er viktig anadrom strekning for laks og sjørørret, og vil bli bedre tilrettelagt for fiskens frie vandring. Etter gode innspill fra vannforvaltning i fylkeskommunen og Trondheim kommune, foreslår vi Heimdalsbekken åpnes på strekningen under Bjørndals brua – der den i dag ligger i rør. Kulvert under fylkesvegen like nedenfor Bjørndals brua nord i planområdet, skiftes også ut. Se skisse under. Dette er tiltak som vil ha positiv effekt på vannmiljøet, og utvide funksjonsarealet for anadrom fisk i vassdraget.



Heimdalsbekken vil berørt i anleggsperioden, men det vil være strenge krav til utslipp – hindre partikkelforurensning. Når bekken er hevet og anlagt med naturlig bekkedunn, ny strekning åpnet og fiskens frie vandring er bedret, vil miljøet i bekken bli bedre enn i det er i dag.

Anleggsfasen er mest krevende – med midlertidige inngrep, men optimalisering, avbøtende tiltak og stram avgrensning av inngrepssonen, vil gi en sykkelveg med fortau i Bjørndalen godt tilpasset natur og landskap.

Begrunnelse for valg av alternativ

Tiltaket er nødvendig for å oppnå Miljøpakkens (MP) mål – <https://miljopakken.no/politisk-styring/miljopakkens-mal> Alternativ 2 er i tråd med anbefalinger i Miljøpakkens «Formingsveileder for hoved sykkelruter i Trondheim» -

www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/sykelrutertrondheim/formingsveileder/

Planstrekningen har høyt potensiale til å få flere til å sykle, og er derfor del av det prioriterte hovedrutenett for sykkel i Trondheim. I tillegg til transport til og fra sentrum, er også strekningen tenkt som en del av sykkelspressruten mellom Heimdalen - Ranheim. Sykkelvegen får gul midtstripe, og vil bli en del av syklistenes hoved ferdselsåre, og vil bidra til å begrense biltrafikken. Flere av oss må sykle i framtiden, for å opprettholde 0-vekstmålet - sykkel er den andelen som må øke mest.

Et sammenhengende og godt utbygget sykkelnett med høy kvalitet er viktig for å få flere til å sykle, fordi ny og bedre infrastruktur reduserer den opplevde belastningen ved en sykkelturn.

TØI rapport 1938/2023 «Bredden på infrastruktur for gående og syklende»

www.toi.no/publikasjoner/bredden-pa-infrastruktur-for-gaende-og-syklende Rapporten konkluderer med at generelt har brede løsninger bedre sikkerhet, fremkommelighet og trygghet, og både fotgjengere og syklistene foretrekker brede framfor smale løsninger. Man kan derfor forvente økt etterspørsel etter sykkelturner i influensområdet til en ny sykkelvei. En sykkel-ekspressvei i et tettbygde byområde gir større forventet etterspørsel enn et sykkelfelt i et mindre tettsted.

Vi har fått nye typer syklistene. Flere skaffer seg elsykkel, noe som gjør at lengden på sykkelturnen og bratte bakker blir mindre begrensning - flere sykler lengre turer og raskere i motbakkene. En del bruker også strekningen på elsparkesykkel, for raskest mulig transport fra A til B. Noen bruker også Bjørndalen til trening med rullski, og da er det erfaringsvis viktig med god bredde for skøyting i sykkelbanen.

På planstrekningen er det bakker med jevn stigning, og mange kurver i et sidebratt tettbevokst terreng som gir dårlig sikt - spesielt mange kurver og dårlig sikt på strekningen fra John Aas veg til Selsbakk er det i dag mange kurver med dårlig sikt. Fartsnivået er høyt og flere snarveger krysser rett inn i traséen - farepotensialet for skader er derfor stort.

Kommunen har bedt om en vurdering av om ikke bare enkelte kritiske svinger kan bygges med 4 meter bred sykkelveg. Av hensyn til trafikksikkerheten er det ikke ønskelig med varierende standard på strekningen i Bjørndalen, så vi står fast på behovet for sammenhengende 4 meter bred sykkelveg på hele strekningen.

Det planlagte tiltaket vil gi et separert tilbud for gående og syklende, som gjør det attraktivt å både sykle og gå i Bjørndalen. Alternativ 2 vil gi det beste tilbudet for syklistene – det gir god sikt og lett å foreta en forbikjøring. 4 meter bred sykkelveg gir god nok plass for 3 syklistene i bredden. I tillegg til

tradisjonelle sykler, kommer det også flere større og bredere sykler for transport til og fra barnehagen og av varer – gjør det ekstra viktig med bredest mulig sykkelveg.

Statens vegvesen har i forbindelse med Nydalsbrua prosjektet bygd 4 meter bred sykkelveg med fortau på 2,5 meter, og de planlegger det samme nederst i Bjørndalen fra Sluppen til Selsbakk. Det er ikke ønskelig med standardsprang i Bjørndalen - på denne hovedruten fra Heimdal til Sluppen. Derfor er det viktig at vårt anbefalte alternativ bygges.

Tiltaket gir også en ekstra samfunnsgevinst. Grunnforholdene er som kjent generelt dårlig i Bjørndalen - kvikkleire, og dette tiltaket forutsetter at dalbunnen må heves for å bedre områdestabiliteten i dalen, og det gjelder uansett valg av alternativ. Planforslaget krever derfor heving av fylkesvegen på en strekning. Dette er en ekstra bonus for samfunnet, som bedrer den generelle områdestabiliteten i og langs Bjørndalen. Dette er positivt for beboere i området, og framtidige utbygginger.

KONKLUSJON

Fylkeskommunen anbefaler alternativ 2 – 4+2, som gir best tilbud for gående og syklende, og styrker friluftslivet i Bjørndalen. Det vil bli lagt til rette for gode opplevelseskvaliteter på strekningen, med benker og grønne lommer. Heimdalsbekken vil bli mer åpen enn i dag, og en lenger strekning bli tilrettelagt for fiskens frie vandring. Dette mener vi reduserer mye av de negative konsekvensene for landskapsbilde og naturmangfold.

Tiltaket vil også bedre områdestabiliteten med hensyn på kvikkleire.

Hovedsykkelvegen i Bjørndalen vil oppleves som trygg og attraktiv, universelt utformet med god framkommelighet – betydelig bedre enn i dag. Det blir et separert tilbud for gående og syklende, med ny belysning – trygghet for alle.

Løsningen separerer gående og syklende, og gir en framtidsrettet løsning som er både trygg og har god framkommelighet for alle myke trafikanter på en strekning med både bakke og krappe kurver. Alternativet gir også med eget fortau et mye bedre tilbud til gående, og med god forbindelse til eksisterende snarveger styrker dette friluftslivet i Bjørndalen.

Løsningen er robust og tar høyde for at mange flere vil sykle i framtiden, som er viktig for kunne nå 0-vekstmålet. I tillegg gir alternativet plass til mer plasskrevende transport, som lastesykler, rulleskiløpere og sparkesykler.