



Miljøpakken

– bedre by

Detaljregulering Bjørndalen fra Søbstadvegen til Okstadøy

Landbruk



Norconsult - 04.09.2024



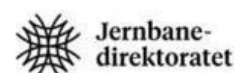
TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



INNHOOLD

1	Sammendrag	3
2	Beskrivelse av tiltaket	4
2.1	Bakgrunn for planarbeidet	4
2.2	Mål for prosjektet og planarbeidet	4
2.3	Planområdet	4
2.4	Plangrense	5
2.5	Referansealternativet – 0-alternativet - Dagens situasjon.....	6
2.5.1	Dagens gang- og sykkelveg.....	6
2.5.2	Dagens bruk.....	6
2.6	Alternativer som utredes.....	6
2.6.1	Normalprofil 3+2 m.....	6
2.6.2	Normalprofil 4+2 m.....	7
2.7	Vurdering om behov for utarbeidelse av matjordplan	7
3	Vurdering av konsekvenser for landbruk	8
3.1	Metodikk	8
3.2	Konsekvenser	8
4	Skadereduserende og kompenserende tiltak	9
4.1	Permanent situasjon	9
4.2	Anleggsperioden	9
5	Referanser	9



1 SAMMENDRAG

Jordbruksareal innenfor planområdet er vel 400 m² innmarksbeite 25-50 m sør for Bjørndalsbrua øst for vegtiltaket. Arealet vil ikke påvirkes av tiltaket verken midlertidig eller permanent. Det planlegges regulert til LNFR Det er derfor ikke behov for å utarbeide matjordplan som del av reguleringsprosessen.

Konsekvensene for skogbruk oppsummert:

- Alternativ 1 beslaglegger permanent 3 daa mindre skogsareal enn alternativ 2.
- Midlertidig arealbeslag er like stort for alternativene
- Permanent og midlertidig arealbeslag er om lag like stort.
- Mesteparten av skogen som berøres har høy bonitet.
- 20 eiendommer med skog av høy bonitet vil berøres

Usikkerheten knyttet til vurderingene er:

- Gammelt kildemateriale (NIBIO 1964), men skogens produksjonsevne er sannsynligvis fortsatt høy
- Ikke detaljert avgrenset anleggsbelte gjør at midlertidig arealbeslag er mer usikkert enn permanent beslag

I anleggsperioden bør størrelsen på anleggsbelte minimaliseres slik at minst mulig skog må hugges. Jord som berøres tas vare på slik at det kan plantes skog på midlertidig berørte areal etter bygging.



2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

2.1 Bakgrunn for planarbeidet

Trøndelag fylkeskommune har igangsatt en detaljregulering av hovedsykkelveg langs fv. 6682 fra Heimdal til Selsbakk. Strekningen er en del av sykkelruta «Heimdalsruta». Denne rapporten omhandler delstrekningen Heimdal sentrum – Okstadøy.

Fylkestinget vedtok i sak 76/20: Høring Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24, behandlet den 17/6- 2020, følgende om økt sykkelsatsing i Trondheim:

Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både:

1. *Helhetlig sykkelvegnett*
2. *Trygg skolevei*
3. *Trygge nærmiljø*
4. *Sikker sykkelparkering*

Sykkelandelen skal opp på 14 %, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km veg som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Det forutsetter god planlegging og effektiv gjennomføring.

Heimdalsruta er en prioritert hovedsykkelrute innenfor disse rammene.

2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Hovedformålet med planarbeidet er å forbedre denne strekningen av «Heimdalsruta» som en del av et sammenhengende hovednett for sykkel i Trondheim kommune. Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å sykle, og at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Strekningen starter like sør for krysset mellom Søbstadvegen og Bjørndalen, går langs Bjørndalen, og avsluttes ved Okstadøy.

Planarbeidet skal bidra til å sikre fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet hos trafikanter, med forbedring av dagens situasjon både for strekningen og gjennom kryss. På grunn av stigning og til dels høy hastighet er det et viktig tiltak å skille gående og syklende på strekningen, og det planlegges sykkelveg med fortau. Strekningen er ca 2,5 km lang, og planlegges oppgradert fra gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.

Reguleringsplanen vil være grunnlag for grunnerverv til gjennomføring av tiltak i planen.

2.3 Planområdet

Fra sentrumsarealene på Heimdal er Bjørndalen et større sammenhengende grøntområde med fylkesveg 6682 (Bjørndalen) og gang- og sykkelveg i dalbunnen. Bjørndalen er et delvis bratt og smalt dalføre, med enkelte partier med større bredde. Området preges av større sammenhengende grøntområder hvor høye grantrær dominerer landskapsbildet. Heimdalsbekken følger vegtraseen nedover dalen, både i rør og som åpent bekkedrag, før den renner ut i Leirelva.

Det er noe spredt bebyggelse langs dalen, og flere boligfelt med avkjøring fra Bjørndalen. Bolig- og næringsbebyggelse ligger tettest på traséen ved Heimdal og Nyveilia. Det drives både jordbruk og skogbruk langs deler av strekningen. På plataene rundt Bjørndalen er det tett boligbebyggelse, handels- og service-områder, og E6 går på østsiden. Dovrebanen går langs vestsiden av Bjørndalen i sørlig del av planområdet.

2.4 Plangrense

Figur 1 viser kart med planavgrensning for reguleringsplanen.



Figur 1: Grønt areal viser reguleringsplanområdet innenfor plangrensen

Plangrensen omfatter hele kjørebanebredden i Bjørndalen pluss nødvendig areal til anleggsperioden. Planavgrensningen i sør inkluderer nok areal til å løse krysset med Søbstadvegen

på en bedre måte for myke trafikanter. Alle steder hvor det går gangveger/stier opp i boligområdene (gjelder begge sider av veien) har vi tatt med ekstra areal opp langs stien. Dette med tanke på eventuelle terrengjusteringer, siktutbedringer o.l. for bedre trafiksikkerhet og gangvennlighet og areal som kreves i anleggsperioden.

2.5 Referansealternativet – 0-alternativet - Dagens situasjon

I det følgende beskrives 0-alternativet; referansen for utredningsalternativene.



Figur 2: Bjørndalen sør for krysset Bjørndalen - John Aaes veg, sett nordover (Norconsult 2022)

2.5.1 Dagens gang- og sykkelveg

Dagens gang- og sykkelveg langs Bjørndalen er ca. 3 meter bred, og uten skille mellom gående og syklende. Med relativt jevn fall på hele strekningen opp mot 5 %, kan farten på syklende bli stor.

Parallelt med gang- og sykkelvegen ligger fv. 6682 Bjørndalen. Dette er en tofelts veg med vegbredde ca. 7-8 meter. Avstand mellom gang- og sykkelveg og bilveg varierer mellom 0,5 meter og flere meter, men er hovedsakelig 1-2 meter. Der avstanden er minst, er vegene skilt med rekkverk.

Både gang- og sykkelveg og bilveg følger dalens kurvatur. På grunn av høye skråninger og utfordrende grunnforhold, er horisontalgeometrien på vegene er stedvis krappere enn ønskelig. Gang- og sykkelvegen krysses av flere avkjøringer, blant annet avkjøringene til Nyveilia. Alle kryssingene med sideveier skjer i plan.

2.5.2 Dagens bruk

Hovedstrømmene for sykkel går mot byen på morgenen, og mot Heimdal på ettermiddagen med de som pendler til jobb med sykkel. Sykkelvegen benyttes i stor grad av syklende som bor i Heimdalsområdet som skal sentrum på jobb.

Det er lite gående som benytter gang- og sykkelvegen i dag, både til arbeidsplasser, skole og fritid. Strekningen er heller ikke mye brukt til tursykling og turgåing. Det er noe gang- og sykkeltrafikk på tvers av Bjørndalen som følger for eksempel snarveier.

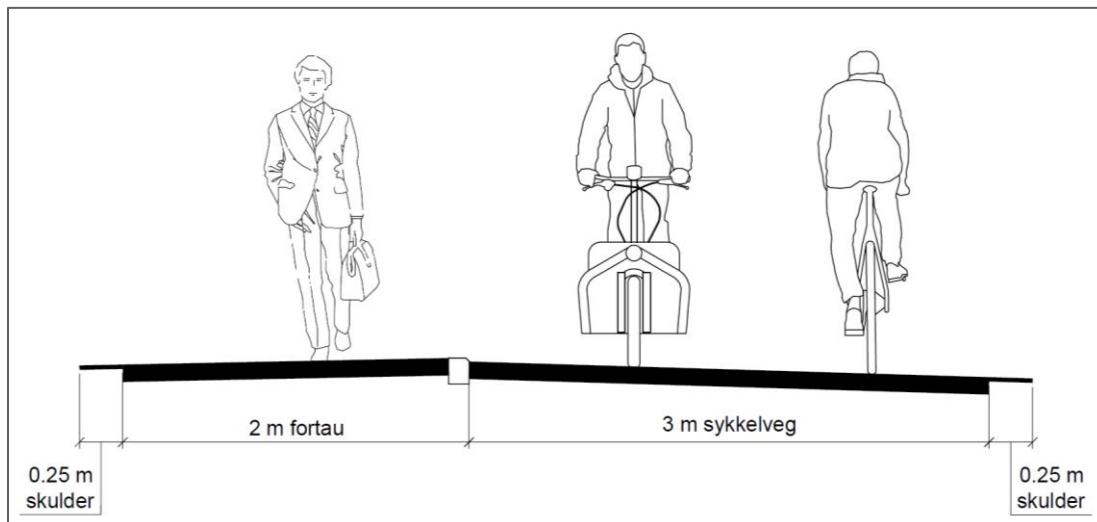
2.6 Alternativer som utredes

I forbindelse med KU-utredninger for hovedsykkelveg i Bjørndalen mellom Søbstadvegen og Okstadøy, skal det utredes to alternativer - sykkelveg med fortau med bredde 3+2 meter og 4+2 meter.

2.6.1 Normalprofil 3+2 m

- Sykkelveg med bredde 3 meter
- Fortau med bredde 2 meter

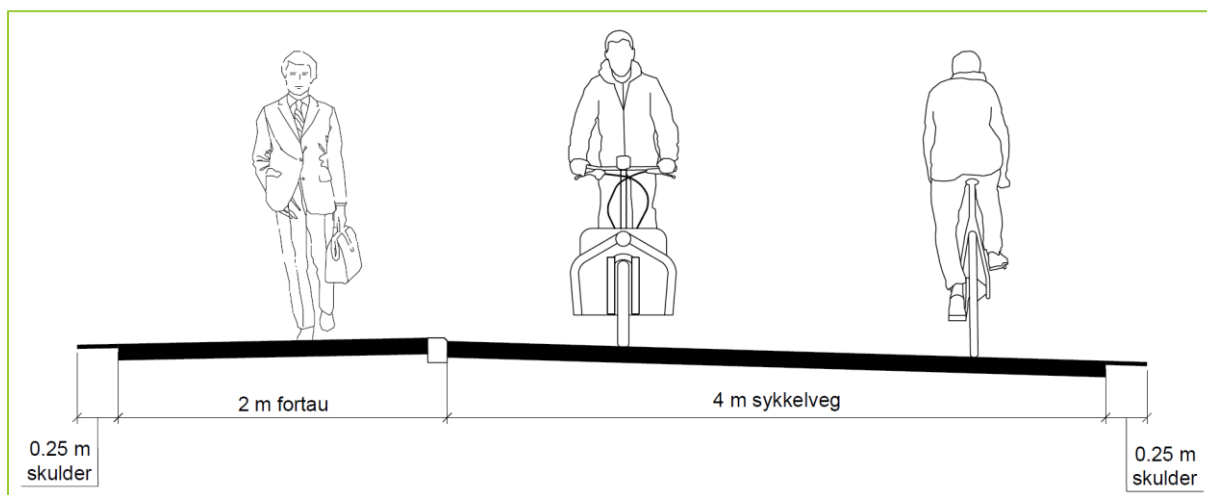
- Skuldre på hver side med bredde 0,25 meter



Figur 3: Normalprofil av løsning 3+2.

2.6.2 Normalprofil 4+2 m

- Sykkelveg med bredde 4 meter
- Fortau med bredde 2 meter
- Skuldre på hver side med bredde 0,25 meter



Figur 4: Normalprofil av løsning 4+2.

2.7 Vurdering om behov for utarbeidelse av matjordplan

Trondheim kommune sa følgende i sitt tilbakemeldingsbrev den 05.12.24:

«Ved permanent eller midlertidig omdisponering av dyrka jord skal det utarbeides en matjordplan som sikrer at jordressursen blir ivaretatt og utnyttet eller reetablert på best mulig måte. Matjordplanen skal følge med komplett planforslag. Det skal utarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer at det blir gjennomført kompensierende tiltak i henhold til matjordplanen.



Dersom jordbruksarealer planlegges brukt til midlertidig anleggsområde, så må det tas inn konkrete bestemmelser som sikrer kvaliteten på matjorda når anlegget er avsluttet. Innenfor foreslått planområde er ca. 8 daa klassifisert som innmarksbeite. I tillegg ser det ut som arealene både sør og nord for Bjørndalsbrua (på gnr. 317/49 og innenfor plangrensa) helt inntil fylkesvegen blir brukt til beite. Hvis dette er tilfelle, må det også utarbeides en matjordplan for disse arealene.»

Innenfor planområdet er det vel 400 m² innmarksbeite. Arealene ligger 25-50 m sør for Bjørndalsbrua øst for vegtiltaket. Arealene vil ikke påvirkes av tiltaket verken permanent eller midlertidig, og reguleres til LNFR. Det er derfor ikke behov for å utarbeide matjordplan som del av reguleringsprosessen.

3 VURDERING AV KONSEKVENSER FOR LANDBRUK

3.1 Metodikk

Det er brukt en enkel metodikk i vurderingen av hvordan sykkelvegen med fortau vil berøre landbruksarealer.

Tiltaket er definert slik:

- Alternativ 1: Sykkelveg 4 m bred / Gangveg 2 m bred
- Alternativ 2: Sykkelveg 3 m bred / Gangveg 2 m bred
- Nødvendige fyllinger og skjæringer
- Terrengendringer som følge av bekkeomlegginger
- Anleggsbelte:
 - 8 m bred sone øst og vest for de permanente tiltakene
 - Strekning profil 0-750 – kun anleggsbelte på vestsida samt mellom tiltakene og fylkesvegen Bjørndalen lengst i sør

3.2 Konsekvenser

De to tiltaks-alternativene sine permanente og midlertidige arealbeslag ift. landbruk (tall i daa).
(Kilde: NIBIO – kilden.no)

Arealbeslag	Alt 2: Permanent (4+2)	Alt 1: Permanent (3+2)	Midlertidig (alt 1=alt 2)
Dyrka mark	0	0	0
Innmarksbeite	0	0	0
Skog - Høy bonitet	18	16	19
Skog - Uproduktiv	4	3	5
Skog totalt	22	19	24

Konsekvensene oppsummert:

- Alternativ 1 beslaglegger permanent 3 daa mindre skogsareal enn alternativ 2.
- Midlertidig arealbeslag er like stort for alternativene.
- Permanent og midlertidig arealbeslag er om lag like stort.
- Mesteparten av skogen som berøres har høy bonitet.



Usikkerheten knyttet til vurderingene er:

- Gammelt kildemateriale (NIBIO 1964), men skogens produksjonsevne er sannsynligvis fortsatt høy
- Ikke detaljert avgrenset anleggsbelte gjør at midlertidig arealbeslag er mer usikkert enn permanent beslag

Følgende eiendommer med skog av høy bonitet vil berøres:

- 315/517
- 315/365
- 315/1
- 194/509
- 315/504
- 189/19
- 194/45
- 194/54
- 194/46
- 194/47
- 194/12
- 316/2
- 194/53
- 194/92
- 194/25
- 316/433
- 194/57
- 317/1
- 194/21
- 194/541

4 SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

4.1 Permanent situasjon

Ingen

4.2 Anleggsperioden

- Minimalisere størrelsen på anleggsbelte slik at minst mulig skog må hugges.
- Bevare jorda og plante skog på midlertidig berørte areal etter bygging.

5 REFERANSER

[Kilden - arealinformasjon \(nibio.no\)](http://nibio.no)



Miljøpakken

– bedre by



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet