

Saksutredning

Arkivsak: 2025/715-11

Saksbehandler: Jørgen Sætre

Sakens gang

Saksnr.	Møtedato	Utvalg
	02.06.2026	Plan- og miljøutvalget

Førstegangsbehandling Detaljreguleringsplan fv.800 gang- og sykkelveg Hårrisdalen-NygårdenNygården

Kommunedirektørens innstilling

I medhold av plan og bygningslovens § 12-10 legges forslag til Detaljregulering fv.800 gang- og sykkelveg Hårrisdalen-Nygården ut til offentlig ettersyn og høring.

Bakgrunn for saken

PlanID: 202401

Tiltakshaver: Trøndelag Fylkeskommune.

Prosjektleder: Ola Kjøren (TRFK)

Planleggingsledere: Siri Solem og Christian Hohl (TRFK)

Hensikten med planarbeidet er å sette av areal for å etablere ca. 3,2km gang- og sykkelveg langs fv. 800 mellom Hårrisdalen og Nygårdan. Dette vil gi myke trafikanter sammenhengende g/s-veg mellom Viggja og Børsa, og bidra til Miljøpakkens mål om nullvekst i personbiltrafikk samt trygg skoleveg.

Tiltaket innebærer tilpasninger til varierende terreng, med partier i skjæring, støttemurer og bruk av rekkverk der grøft ikke er mulig. Flere avkjørsler planlegges justert for å ivareta trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

Prosjektet vil påvirke landbruksarealer, og det forutsettes gjenbruk av masser. Overskuddsmasser planlegges brukt i Torsengdalen, hvor terreng skal fylles opp for å reetablere dyrka mark, heve og åpne bekken.

Planen berører flere bekker, hvor nye kulverter dimensjoneres for 100-årsflom.

Forholdet til andre planer

Gjeldende kommuneplan ble vedtatt 17.12.2024. Planområdet er i hovedsak avsatt til veg, gang/sykkelveg, LNFR og boligbebyggelse. Det er avsatt et areal til fremtidig boligområde like øst for Nygårdan. Adkomst og utvikling av dette område vil tas stilling til i en detaljregulering. Fremtidig g/s-veg reguleres på sørsiden av fylkesvei 800.

Det er to gjeldende reguleringsplaner som berører eller grenser til ny regulering.

- Eliløkken (05.07.1970), reguleringsplan for hytteområde nord for fv.800.
- G/s-veg langs Rv.65 på Viggja. Parsellen Fv.773 – Nygårdan (26.04.1995), ny reguleringsplan grenser mot/overlapper denne planen i vest.

Medvirkning

Oppstartsmøte ble avholdt 30.04.2025, og kunngjøring ble gjort 24.05.2025. Grunneiere/interessehavere og myndigheter ble varslet direkte i brev 21.05.2025. Det kom inn 15 uttalelser, sammendrag av og kommentarer til uttalelsene ligger i planbeskrivelsen.

Som en del av medvirkningsprosessen ble det gjennomført informasjonsmøte 10.06.2025, sammen med sær møter for sterkt berørte grunneiere. Grunneiere var invitert til eget møte på rådhuset. Nye møter med de mest berørte grunneierne ble holdt 19.11.2025, etter at geometrien for tiltaket var fastlagt.

Gang- og sykkelveg

I tidlig planfase var g/s-vegen prosjektert med standard tverrsnitt (ca.9m), inkludert grøfter på begge sider, i tråd med Statens vegvesens håndbok N100. For å redusere inngrep i jordbruksarealer er løsningen senere endret til et minimumstverrsnitt. Dette innebærer at grøft mellom g/s-veg og fylkesveg er erstattet med rekkverk der det er mulig, at grøft på yttersiden er redusert til et minimum, samt at bredden på g/s-vegen er redusert med 0,5m langs hele strekningen. Den valgte løsningen gir et tverrsnitt i landbruksområder på ca. 6m fra dagens vegkant og ut, og medfører et betydelig mindre arealbeslag enn en ordinær normalprofil.

Trafikksikkerhet

Etablering av g/s-veg gir bedre trafikksikkerhet og tydeligere skille mellom myke trafikanter og biltrafikk. Tiltaket gir ingen endringer i hovedvegens standard eller kapasitet, men forbedrer framkommelighet for gående og syklende. Ikke minst vil dette gi en trygg skoleveg for myke trafikanter her. Opparbeidelse av g/s-veger er i tråd med kommuneplanens areal- og samfunnsdel.

Tiltaket påvirker ikke rutetilbud eller trase for kollektivtrafikk. For kollektivbrukere vil gang- og sykkelvegen kunne gi bedre tilkomst til holdeplasser, og dermed styrke tilgjengeligheten uten at selve kollektivsystemet endres.

Tiltaket vil ikke medføre vesentlig endring i motorisert trafikkmengde. Trafikkbildet vil i hovedsak være uendret, men tiltaket kan bidra til en moderat overføring fra bil til gange og sykkel på kortere turer.

Landbruk

Prosjektet berører verdifulle jordressurser, og det er viktig å sikre gjenbruk og minimere tap av matjord. I planområdet er det totalt ca. 86 daa jordbruksareal som enten permanent eller midlertidig blir berørt av tiltaket.

Tiltaket innebærer et permanent arealbeslag på ca. 8,5 daa fulldyrka jord, i tillegg til et midlertidig beslag av om lag 24,3 daa fulldyrka jord og 0,5 daa dyrkbar jord.

All jord som berøres midlertidig skal mellomlagres forsvarlig og tilbakeføres/rehabiliteres etter avsluttet arbeid.

Det er utarbeidet en matjordplan (se vedlegg 7) som har vurdert flere alternative mottaksareal for gjenbruk av matjord som berøres av tiltaket. Dette er Vikan, Torsengdalen, Simensenget og Viggjahåggån.

Blant disse alternativene argumenterer planforslaget for Torsengdalen som den beste løsningen. Positive virkninger som trekkes fram her er:

- Tilstrekkelig volum og arealutstrekning som gir mulighet for helhetlig nydyrking og god arrondering.
- Kort transportavstand i og med at arealet ligger i planområdet. Dette kan bidra til reduserte kostnader og lavere klimagassutslipp.
- Geotekniske forutsetninger som, ved bruk av anbefalte tiltak, kan muliggjøre oppfylling og etterfølgende jordbruksdrift.
- Mulighet for å kompensere tap av fulldyrket jord gjennom utvidelse av eksisterende jordbruksarealer i området øst for Rossmobekken.
- Mulighet for samtidig deponering av egnede øvrige overskuddsmasser fra prosjektet, noe som gir en mer helhetlig og effektiv massehåndtering.

Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense og består hovedsakelig av marine avsetninger. Grunnundersøkelser fra 2025 viser at massene i øst, nær Hårrisdalen, i hovedsak består av friksjonsmateriale med kort avstand til berg, mens dybden til berg øker vestover mot Nygårdan. Det er påvist forekomster av sprøbruddsmateriale og kvikkleire på deler av strekningen, samt leire med varierende styrke og siltlag. Lokale skråninger og grøfter kan være utsatt for utglidning ved belastning eller erosjon.

Av planbestemmelsene (§3.8) framgår det at prosjektering og bygging av veganlegget skal skje i henhold til godkjent geoteknisk prosjekteringsgrunnlag.

Vann og avløp

Planforslaget legger til rette for å samordne nytt vann- og avløpssystem med bygging av g/s-vegen. Kommunen utarbeider parallelt et VA-forprosjekt, og hovedledningene planlegges lagt i g/s-vegtraseen. Dette gir en mer effektiv anleggsgjennomføring og reduserer behovet for separate terrenginngrep. Avløpet etableres som et kombinert selvfalls- og pumpesystem, med pumpestasjon på Viggja og selvfall videre mot

renseanlegget på Børsa. Løsningen styrker kapasitet og driftssikkerhet i kommunens VA-infrastruktur, men medfører samtidig anleggsbelastning i form av graving, anleggstrafikk og kortvarige driftsavbrudd ved omkoblinger. Samordningen av tiltakene bidrar likevel til færre totale inngrep og mer skånsom gjennomføring enn om prosjektene hadde vært utført hver for seg. VA- anlegget erstatter behovet for renseanlegg på Viggja, og tilrettelegger for sanering av spredtavlop langs strekningen.

Støy

Planforslaget medfører økt støy for enkelte boliger og fritidsboliger, med beregnet økning på 1-3 dB. For Viggjavegen 196 og 163, som får 3 dB økning, foreslås etablering av støyskjerm. Andre støyutsatte boliger vurderes for lokale tiltak i byggeplanfasen. Dersom skjermingstiltak ikke lar seg gjennomføre, må alternative lokale tiltak vurderes for å redusere den økte støybelastningen.

Planforslaget gir en mindre støyøkning for enkelte boliger, men nødvendige skjermingstiltak gjør at støyforholdene kan holdes innenfor gjeldende grenser.

ROS-analyse

Med utgangspunkt i risikovurderinger i analysen vurderes følgende hendelser: Snøskred/is, nedfall av stein og is fra bergskjæring, flom i vassdrag, jord- og flomskred, leirskred, store nedbørsmengder, infrastruktur/energi, ulykke av-/påkjørsler, trafikkulykke.

De fleste identifiserte risikoforhold gjelder bygge- og anleggsfasen, og det er rutiner for å ivareta risikoforhold i denne fasen. Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. Prosjektet i seg selv vil ikke medføre større farer enn hva som kan aksepteres forutsatt at risikoreduserende tiltak gjennomføres.

Samlet vurdering

Planforslaget er grundig utarbeidet med omfattende planmateriale. Det er også blitt holdt en god og omfattende medvirkningsprosess.

Det vurderes som positivt at det tilrettelegges for et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter mellom Viggja og Børsa. Samlet sett vurderes det at de samfunnsnyttige fordelene med planen er større enn ulempene. Planen vurderes som gjennomførbar med akseptable konsekvenser. Prosjektet bidrar også i forhold til byvekstavgiften som Skaun kommune er en del av, med mål om nullvekst av personbiltrafikk.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget er tilstrekkelig utredet og innstiller at planen legges ut til offentlig ettersyn og høring.

Folkehelsevurdering

Foreslått g/s-veg gir bedre trafikksikkerhet og legger til rette for økt andel gående og syklende. Den foreslåtte strekningen gir sammenhengende g/s-veg mellom Viggja og Børsa, og dette legger til rette for økt andel myke trafikanter på hele denne strekningen som også er skolevei.

Miljømessig vurdering

Det er utarbeidet fagrapporter for naturmangfold og naturmangfold i vann og vannmiljø. I planområdet finnes det verdifullt naturmangfold, blant annet naturtypen gammel høgstaudegråskog ved Lunden, som vurderes å ha stor betydning for lokal økologisk funksjon. Denne skogtypen fungerer ofte som viktig leveområde for insekter, fugler og sopp, og fungerer også som en buffer mot flom og avrenning langs vassdrag.

Etablert vegetasjon av bjørk, selje, alm og rogn representerer også viktige livsmiljøer for ulike arter.

I området er det tidligere registrert flere rødlisteartede fuglearter, som vipe, storspove, gulspurv og sanglerke. Disse artene er sterkt knyttet til jordbrukslandskap og bygger reir på bakken i hekketiden, noe som innebærer at arbeid i området bør unngås i denne perioden.

Det er også registrert flere fremmede plantearter i området. Det anbefales derfor tiltak for å hindre spredning av disse artene til nye områder.

VA-prosjektet vil også redusere utslipp av urensset avløp til bekker og fjord.

Samlet vurderes kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig og egnet som grunnlag for beslutningene knyttet til prosjektet.

Økonomisk vurdering

Tabell 11 Skaun kommune, oppsummert

Prosjekt	Ramme	2026	2027	2028	2029	2026-29	Ansv. etat
Innfartsparkering E39 Buvika 2	28	7				7	Svv
GSV Hårrisdalen - Nygården	79,9	5	10	50	11,3	76	Trfk
GSV Børse - Eggkleiva	(130)		2			2	SkK
GSV Eggkleiva - Venn	(100)		1,5			2	SkK
Trakfikktekniske tiltak Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2	SkK
Prosjektutvikling Skaun		1	1	1	1	4	SkK
Koordinering/adm Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2	SkK
Totalt Skaun		14	15,5	52	13,3	95	

Prosjektet er en del av Miljøpakken. (tall i mill.) Miljøpakken er et samarbeid mellom staten, fylket og kommunene for å tilrettelegge for miljøvennlig og effektiv transport i og rundt Trondheim.

Felles opparbeidelse av gang- og sykkelveg og kommunalt VA-nett vil redusere anleggskostnadene på VA anlegget betydelig. VA-prosjektet vil erstatte behovet for eget renseanlegg på Viggja.

Vedlegg

- 1 T reguleringsplan - del 1 av 4**
- 2 T reguleringsplan - del 2 av 4**
- 3 T reguleringsplan - del 3 av 4**
- 4 T reguleringsplan - del 4 av 4**
- 5 Planbestemmelser GSV Hårrisdalen Nygården**
- 6 Planbeskrivelse fv800 Hårrisdalen-Nygård 110.5.26**
- 7 RAP Fv.800 GSV matjordplan endelig (med vedlegg)**
- 8 ROS-analyse rapport**
- 9 Trafikksikkerhetsrevisjon**
- 10 Støyutredning**
- 11 Klimagassberegninger**
- 12 Fylkesveg 800 - notat hydrologi**
- 13 Tegninger**
- 14 Forutsetningsnotat - elektro**
- 15 Fv. 800 Naturmangfold - fagnotat naturmangfold i vann og vannmiljø**
- 16 Fv. 800 Hårrisdalen-Nygården - fagrapport naturmangfold**
- 17 Rapporter - reguleringsplan - fylkesveg 800 for gang- og sykkelveg
Hårrisdalen-Nygård**
- 18 Ingeniørgeologisk rapport til reguleringsplan**

19 Rapport fra arkeologisk registrering

Vedlegg

1. Plankart del 1
2. Plankart del 2
3. Plankart del 3
4. Plankart del 4
5. Reguleringsbestemmelser
6. Planbeskrivelse
7. Matjordplan
8. ROS-analyse
9. Trafikksikkerhetsrevisjon
10. Støyutredning
11. Klimagassberegninger
12. Hydrologi-notat
13. Veitegninger
14. Elektro – forutsetningsnotat
15. Vannmiljø fagrapport
16. Naturmangfold fagrapport
17. Geoteknisk rapport
18. Ingeniørgeologisk rapport
19. Arkeologisk rapport