

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

---

Formannskapet	07.12.2021	PS 144/21
Kommunestyret	14.12.2021	PS 78/21

---

## Innstilling

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 detaljreguleringsplan Kregnesbakken, planID 2019006, som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse, samt øvrige vedlegg.

Rekkefølgebestemmelse: Gang- og sykkelvei Kregnesbakkan – Bennavegen må bli ferdigstilt før vegen kan bygges.

---

**Behandling i Formannskapet** 07.12.2021 PS 144/21

Tilleggsforslag v/ forslagsstiller Fritz Arne Haugen:

Rekkefølgebestemmelse: Gang- og sykkelveg Kregnesbakkan – Bennavegen må bli ferdigstilt før vegen kan bygges.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

### Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 detaljreguleringsplan Kregnesbakken, planID 2019006, som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse, samt øvrige vedlegg.

Rekkefølgebestemmelse: Gang- og sykkelvei Kregnesbakkan – Bennavegen må bli ferdigstilt før vegen kan bygges.

---

**Behandling i Kommunestyret** 14.12.2021 PS 78/21

*Votering:*

Innstilligen ble enstemmig vedtatt

### Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 detaljreguleringsplan Kregnesbakken, planID 2019006, som vist i vedlagte planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse, samt øvrige vedlegg.

Rekkefølgebestemmelse: Gang- og sykkelvei Kregnesbakkan – Bennavegen må bli ferdigstilt før vegen kan bygges.

---

## Bakgrunn for saken:

Multiconsult har på vegne av Melhus kommune utarbeidet planforslag for deler av kv.2016 Kregnesvegen, herunder Kregnesbakken, vest for Kvål. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvidelse og utbedring av Kregnesbakken, som i dag har utfordringer knyttet til erosjon, sig, lokal utvasking og overflate utglidninger av vegskuldra. Vegen er i tillegg i for dårlig stand til at større kjøretøy kan ferdes gjennom området på en trygg måte. Begrensninger i tillatt aksellast bidrar til at massetransport til masseuttak i nærområdet må ta omveier via Brekkåsen boligfelt nord-vest for Kregnesbakken. Ved å utbedre Kregnesvegen kan man bidra til økt tillatt aksellast gjennom Kregnesbakken og samtidig forbedre den generelle trafiksikkerheten.

### Planprosess:

2018 utarbeidet Multiconsult et skisseprosjekt for kv. 2016 Kregnesvegen som ble sammenfattet i en rapport. Utgangspunktet for skisseprosjektet var å kartlegge flere veg- alternativ ved en utbedring av vegen opp

Kregnesbakken. I skisseprosjektet ble flere trasevalg vurdert med tanke på funksjonskrav, samt topografiske og geotekniske forhold. To av forslagene (V1 og V2) ble forkastet som følge av for stor stigning (16 % og 12%, ikke redusert ved avkjørsler). Det ble i tillegg vurdert to alternativer der man tok høyde for å etablere løsninger med gang- og sykkelveg –ett alternativ (V3) med ny kjørevegrasé der dagens veg blir benyttet som gang- og sykkelveg, og et andre alternativ (V4) med ny frittstående gang- og sykkelveg. I tillegg til disse fire alternativene ble det vurdert et alternativ med fokus på utbedring av dagens veg (V0). Alternativ V0 og V3 utpekte seg som hovedalternativer, og alternativ V3 ble ut i fra et trafiksikkerhetsperspektiv anbefalt i skisseprosjektet. Ut ifra en helhetlig kost-/nyttevurdering hvor man så på kostnadene veid opp mot tilsvarende behov for gang- og sykkelveg andre steder i kommunen, mente rådmannen etter en samlet vurdering at alternativ V0 var det alternativet som ble mest fornuftig.

Komite for teknikk og miljø fikk saken til behandling den 10.01.19, og vedtok at man skulle jobbe videre med veg-alternativ V0. Følgende vedtak ble gjort:

*Melhus kommune vedtar å gå videre med alternativ V0. Det utarbeides reguleringsplan og bestilles grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Dette finansieres over allerede vedtatte bevilgninger.*

Framlagte forslag til detaljregulering baserer seg på dette veg- alternativet. Det er gjort justeringer og optimalisering av vegtraséen som en del av planarbeidet. Veggen vil fortsatt i dag ikke klare å oppnå krav til kurvatur og stigning i henhold til vegnormalen og kommunale vegnormer. Grepene som er gjort i framlagte planforslag vil sammen med ny overbygning, overvannshåndtering og nytt rekkverk, gi en bedre situasjon enn dagens veg.

Det ble gjennomført oppstartsmøte mellom Melhus kommune og Multiconsult den 20.08.19. Oppstart av planarbeid ble kunngjort på Melhus kommune sine hjemmesider den 28.08.19, og i Trønderbladet den 30.08.19.

Den 01.11.19 ble det varslet en utvidelse av planområdet, med begrenset høringsperiode. Varselbrev ble sendt ut til grunneiere og aktuelle offentlige instanser. Bakgrunnen for utvidelsen av planområdet var at geotekniske vurderinger som er utført i forbindelse med planarbeidet viser behov for tiltak utenfor varslet planområde.

Formannskapet vedtok i møte 12.05.20, sak 50/20 legge planforslag for detaljregulering Kregnesbakken ut til offentlig høring og ettersyn. Høringsperioden varte fra 15.05.20- 26.06.20. Under høringsperioden er det kommet inn 19 høringsmerknader, hvorav 13 er fra regionale myndigheter og interne høringsparter, og 6 er fra naboer.

#### Beskrivelse av planen og planlagte tiltak:

Formålet med planen er å legge til rette for utvidelse og utbedring av Kregnesbakken. Alternativ V0 er en løsning der traséen i stor grad følger dagens veg, men med punktvis utbedringer i horisontalkurvaturen. Der hvor ny veg legges utenom dagens veg kan den gamle veggen fjernes, og terrenget planeres og revegeteres. Det reguleres inn et midlertidig anleggsbelte på begge sider av veggen langs hele strekningen. Samtidig legges det til rette for midlertidig rigg- og anleggsområde i bunnen og på toppen av Kregnesbakken.

Området har til dels utfordrende grunnforhold. Veggen ligger dessuten delvis innenfor kvikkleiresone 447 Kregnes med middels faregrad. Det er utført supplerende grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Generelt består løsmassene i planområdet av tørrskorpeleire, med innhold av sand og grus. På grunn av grunnforholdene er det satt krav om geoteknisk prosjektering av tiltaket før anleggsstart og etter at tiltakene er ferdigstilte.

Under høringsperioden har Trøndelag fylkeskommune utført arkeologiske registreringer i deler av planområde. Det ble gjort funn av automatisk fredete kulturminner i form av tidlige bosetning/dyrkningsspor over deler av det areal som ligger i nord. Dette er lagt inn som #km1 i plankartet.



**Figur 1: Bildet viser dagens vegstandard gjennom Kregnesbakken med stor stigning og lite kantareal langs vegen.**

#### **Saksutredning:**

Innkommne merknader er gjennomgått og svart ut i vedlagte merknadsmatrise. Rådmannen vil her i hovedsak gi en gjennomgang av innkomne merknader, mens det for øvrige høringsmerknader vises til merknadsmatrisen. Ordinære merknader og faglige råd er i stor grad innarbeidet som en del av planforslaget til sluttbehandling. Det vil gis en oppsummering av endringer som følge av dette til slutt.

#### Geoteknikk:

Vegen ligger delvis innenfor kvikkleiresone 447 Kregnes med middels faregrad. Det tidligere foretatt grunnundersøkelser nede i Kregnesbakken. Disse har ikke påvist masser med sprøbrudd egenskaper, da det her ikke boret lang nok ned. Det er derfor foretatt supplerende grunnundersøkelser tilpasset framlagte planforslag. Det er påvist kvikkleire flere steder, med et område øverst i Kregnesbakken som inneholder svært bløt leire i grunnen.

Det er foretatt og beskrevet avbøtende tiltak gjennom planforslaget. Det er avsatt bestemmelsesområde #3 øverst i Kregnesbakken, hvor arealet kan planeres ned for å etablere tilstrekkelig områdestabilitet. Videre er det lagt inn et større område med faresone for Ras- og skredfare – kvikkleireskred. Innenfor avsatte områder skal det tas spesielle hensyn til sensitive grunnforhold ved gjennomføring av tiltak. Arbeider innenfor området avmerket ras- og skredfare (H310) skal utføres med hensyn til geotekniske vurderinger som er foretatt, og som framgår av de geotekniske vurderingsrapportene.

#### Trafikksikkerhet:

Dagens Kregnesveg er klassifisert med bruksklasse Bk101 (10 tonn tillatt aksellast) og maks totalvekt 50 tonn. Vegen har siden 2013 vært nedklassifisert til 3,5 tonn tillatt aksellast. Høsten 2018 ble det på vegen tillat økt aksellast til 8 tonn. Vegdekke er i dag grusveg og varierer i bredde fra 4 til 6 meter. Vegen har bratte stigninger og stedvis dårlig sikt.

Planforslaget legger opp til en breddeutvidelse på hele strekningen. Det skal legges til rette for at to vogntog kan møtes på hele strekningen. I tillegg skal vegen opparbeides med fast dekke, noe som vil bedre framkommelighet, og medføre mindre driftsutgifter. Kurvatur og stigning skal også utbedres, men det har ikke vært mulig få dette i henhold til kommunens vegnorm eller statens vegvesen sine normer. Ny veg skal også klargjøres for oppføring av veglys. Avkjørsel i nord til eiendommen 50/4 og lengre sør til eiendommen 49/6, er regulert utbedret slik at det blir bedre siktforhold og sikrere av og på kjøring.

Under høringsperioden så er det kommet inn en hel del merknader fra naboer til planområdet, men også utenfor, samt skole og FAU ved Rosmælen skole. Det er rettet fra merknadsinnsenderne stor bekymring til framtidig trafikkvekst sørover langs med Fv. 6618 Kregnesvegen, forbi Rosmælen skole. Dette vil medføre utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, da denne vegen er skoleveg og barn krysser den i skoletiden. Videre påpekes det en del sekundærvirkninger i form av støy og støvplager inn til skoleområde.

Foreløpige beregninger viser at en utbedring av Kregnesvegen vil avlaste noe av tungtrafikken som i dag går over boligområdet på Brekkåsen. Bråkkåsen er i dag belastet med en god del tungtrafikk fra masseuttaket på Kregnesmoen. Rådmannen mener derfor at en oppgradering av Kregnesbakken vil ha positiv innvirkning på både støv, støy og trafiksikkerhet for Brekkåsen, da man vil fordele trafikken mer. Det ligger heller ingen tiltak inne i trafiksikkerhetsplanen for fylkesveg 6618 Kregnesvegen. Det er derimot lagt inn tiltak på Fv. 6602 Brekkåsen-Hollum. Dette tiltaket er lagt inn fordi nettopp Kregnesbakken har begrensning på totalvekt, og det dermed er en høy andel tungtrafikk mot Brekkåsen.

Forventet trafikkmengde langs Kregnesvegen sørover etter utbedring, er beregnet til om lag 200 kjøretøy pr. døgn, og en tungtrafikkandel på 15%. Disse verdiene er basert på trafikktegninger fra juni 2019. Dette tilsvarer ca. 30 turer med tungtrafikk hver dag. Rådmannen mener at man med oppgradering av Kregnesvegen vil få en mer balansert situasjon, og fordeling av tungtrafikk over henholdsvis Brekkåsen og forbi Rosmælen skole, istedenfor den mer ensidige som i dag går over Brekkåsen. Rådmannen vil også minne om at de beregningene som er gjort er antagelser, og andel tungtrafikk vil i mye større grad være styrt av hvor de ulike prosjektene er, og hva markedet etterspør. I dag er det i hovedsak mange flere utbyggingsprosjekt nord for Kregnes, noe som tilsier at tungtrafikken vil fortsette og gå over Brekkåsen.

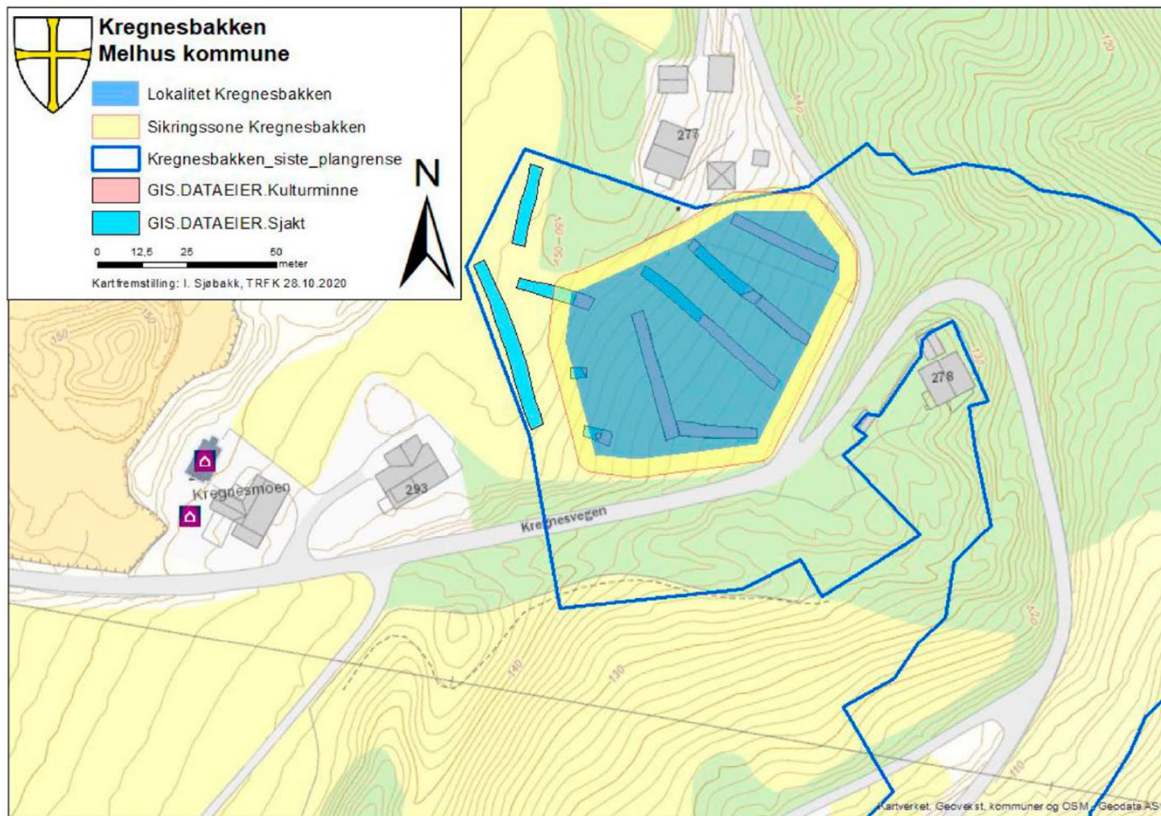
Når det kommer til trafiksikkerhetstiltak lang med fylkesveg 6618 Kregnesvegen i form av fortau, gang- og sykkelveg eller veglys, så henviser rådmannen til Trøndelag fylkeskommune som vegeier. Melhus kommune har ikke mulighet til å sørge for disse tiltakene langs med hele vegen innenfor dette prosjektet. Større tiltak som fortau og/eller gang- og sykkelveg vil kreve en egen reguleringsplan, noe som ikke ligger der i dag. Det er allerede satt inn visse trafiksikkerhetstiltak ved Rosmælen skole fra før. For å avhjelpe situasjonen forbi Rosmælen skole er det tatt inn ny bestemmelse 9.7, krav om forlengelse av gatelyst og opparbeidelse av fotgjengerfelt, for å ytterligere forbedre trafiksikkerhet fra kommunens side. Dette er enkle tiltak som er innenfor en akseptabel kostnadsramme, og som vil øke trafiksikkerheten forbi skolen.

Når det gjelder skolens og skoleområdets utforming, som hovedinngang ved fylkesvegen, område for levering/henting, av- og påstigning for skolebuss og sykkelparkering, er dette forhold som direkte er knyttet til skolen og som må løses lokalt på stedet. Det samme gjelder henvisninger til skolebyggets tilstand, som dårlig ventilasjon og støvisolering. Dette er det Melhus kommune som skoleeier som må løse og er ikke relevant i forhold til denne saken.

Rådmannen viser også til at foruten sikre bedre vegløsninger i området, så handler prosjektet i stor grad om å sikre området mot ras og erosjon. Melhus kommune har over lang tid hatt store vedlikeholdskostnader knyttet til erosjon, sig, lokal utvasking og overflateutglidninger av vegskuldra på den aktuelle strekningen.

Kulturmiljø og kulturminner:

På grunn av tid på året ble det ikke utført arkeologiske registreringer før detaljreguleringsplanen ble lagt ut på høring. Registreringene ble foretatt den 15-16 oktober 2020. Fylkeskommunen varslet på forhånd at de anså sannsynlighetene for å gjøre funn som store. Det ble gjort funn av automatisk fredete kulturminner i form av tidlige bosetning/dyrkingsspor over deler av det nordlige arealet i planområdet. De konkrete funnene som ble gjort består av dyrkningsflater, kokegroper og nedgravninger.



**Figur 2: Kulturminnelokalitetens utstrekning inkludert sikringssone. Lokaliteten ligger på toppen av Kregnesbakken nord i planområdet**

I og med at det er gjort funn av automatisk fredete kulturminner, så må vegtraseen enten legges utenom funnområdet da dette blir båndlagt, eller det må søkes om dispensasjon fra kulturminneloven §§ 8 og 4. En eventuell dispensasjon gir mulighet til å frigjøre kulturminne i form av utgraving. Det er fra rådmannens side vurdert begge alternativer, men det er bare en frigjøring av kulturminne ved utgraving som gjør vegprosjektet gjennomførbart. Det er derfor valgt å legge dette område inn som #km1 i plankartet med supplerende bestemmelse 8.4 som, fastsetter krav til arkeologisk utgraving av de berørte automatisk fredete kulturminner før iverksetting av tiltak. Kostnader og omfang som følge av dette vil måtte tas i dialog med Trøndelag fylkeskommune og Riksantikvaren. Dette er per i dag ikke avklart.

#### Endringer fra høring/offentlig ettersyn:

Følgende endringer er foretatt i plankart og planbestemmelser fra høring/offentlig ettersyn til sluttbehandling:

#### Planbestemmelser:

- Ny bestemmelse 4.1 for boligbebyggelse.
- Ny bestemmelse 8.4 for arkeologiske utgravinger- bestemmelsesområde #km1.
- Ny bestemmelse 9.7 med krav om forlengelse av gateløp og opparbeidelse av fotgjengerfelt.

#### Plankart:

- Eiendommen 50/3 har fått utvidet deler av sitt areal til boligformål, mer i tråd med det som er avsatt i KPA.
- Område #km1 lagt inn i tråd med arealavgrensning oversendt fra Trøndelag fylkeskommune.

Planbeskrivelse er oppdatert i henhold til endringer utført i plankart og planbestemmelser, samt merknader etter høring.

**Konsekvenser for folkehelse:**

Planlagte oppgradering av Kregnesbakken sørger for sikrere kjøre- og trafikkforhold opp bakken. Dette vil sørge for å redusere ulykkesrisikoen, samtidig som det muliggjør en større spredning av trafikken som i dag i hovedsak går nordover. Planforslaget vurderes til å ikke ha negative konsekvenser for folkehelse

**Konsekvenser for klima og miljø:**

Planforslaget er en vesentlig forbedring i forhold til dagens veg, da vegløsningen tar sikte på å håndtere problemer knyttet til overvannshåndtering og erosjon. Tiltaket vil ellers ikke påvirke tilgjengeligheten til nærmiljø og friluftsområder. De miljørettslige prinsippene §§8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og planforslaget anses ikke å komme i konflikt med noen av disse

**Rådmannens vurdering og konklusjon:**

Rådmannen vurderer at planen er godt gjennomarbeidet, og det har ikke vært nødvendig å foreta store endringer i planforslaget fra høring/offentlig ettersyn. Det vurderes at fremlagte forslag til 2.gangs behandling imøtekommer innkomne merknader på en god måte.

Det har vært til dels mange merknader fra beboere og skole/FAU knyttet til trafiksikkerhet som følge av oppgradering av veg og økt tungtransport sørover. Mange av tiltakene som foreslås og ønskes ligger utenfor handlingsrommet som denne reguleringsplanen har. Merknadshaverne og skole er derimot imøtekommet noe ved at det er lagt inn rekkefølgekrav til gateløys og fotgjengerfelt, noe som vil bidra til et mer oversiktlig og trafiksikkert skoleområde. For øvrige større tiltak som fortau/gang- og sykkelveg samt veglys langs med hele strekningen fram til Kregnesbakken, så vurderer rådmannen det dit hen at dette er tiltak som eventuelt må vurderes gjennom trafiksikkerhetsplanen til Melhus kommune, og senere reguleres i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

For øvrig finner rådmannen ingenting å utsettes på dette på planforslaget etter at nødvendige justeringer etter høring er innarbeidet. Selv om det ikke er mulig å opparbeide veg i henhold til kommunal vegnorm og statens vegvesen sine håndbøker, vil ny situasjon med veg sørge for betydelig bedre vegforhold. Dette gjelder særlig trafiksikkerhet og framtidig drift av denne vegstrekningen.

Det vurderes til at planen ivaretar de nødvendige hensyn, og det anbefales at reguleringsplanen vedtas som vist i vedlagte plankart og bestemmelser med planbeskrivelse.

**Vedlegg:**

- 2019006 Planbestemmelser, 12.11.2021
- 2019006 ROS-analyse, 22.11.2019
- 2019006 Planbeskrivelse, 12.11.2021
- 2019006 Plankart, 12.11.2021
- 2019006 Geoteknisk datarapport: 10206445-RIG-RAP-001, 22.11.2019
- 2019006 Geoteknisk vurderingsrapport: 10206445-RIG-RAP-002, 22.11.2019
- 2019006 VA-rapport: 10206445-04-RIVA-Rapport-01, datert 06.02.2020
- 2019006 Støyvurdering: 10206445-04-RIA-RAP-001, 06.02.2020
- 2019006 C-tegninger (illustrasjonsplaner, 2 stk), datert 22.11.2019
- 2019006 C- tegning2
- 2019006 F-tegninger (tverrprofiler), datert 22.11.2019
- 2019006 Skisseprosjekt-rapport, datert 08.11.2018
- 2019006 Merknadsmatrise etter høring off. ettersyn
- 2019006 Innkomne høringsuttalelser etter høring off. ettersyn

**Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:**

- 50/5 Godkjenning av overordnet VVA-plan – Kregnesbakken, Melhus kommune, Saksnr. 19/4554-8, 07.11.2019
- 2019006 Innkomne merknader varsel om oppstart
- 2019006 Varselbrev planoppstart: 206445-PLAN-PBL-001, 28.08.2019
- 2019006 Varselbrev utvidet planområde: 10206445-PLAN-PBL-006, 01.11. 2019
- Oppstartsmøtereferat, 20.08.19