
Saksframlegg

**JAKTØYA, KLETT
REGULERINGSPLAN FOR GANG- OG SYKKELVEG
SLUTTBEHANDLING**

Arkivsaksnr.: 04/32454

Saksbehandler: Torry Unsgaard

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for gang- og sykkelveg Jaktøya-Klett langs E6 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen senest datert 7.3.05 med bestemmelser senest datert 7.3.05.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2 nr. 1.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Bakgrunn

Planforslaget ble innsendt 26.11.04 av Statens vegvesen som forslagsstiller.

Det innsendte planforslaget er vist i orienteringsvedlegg 5 som ligger i reguleringsmappen.

Planområdet omfatter følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Eier	Inngrepets art	M2	Merknad
111/7	Gunnbjørg Henriksen	Felles avkjørsel	298	Tomtegrunn
111/11	Arvid Henriksen	Felles avkjørsel		
210/3,5,6	Kåre Ivar Rokseth	Felles avkjørsel	2000	Dyrka mark
	Kristoffer Rokseth	Felles avkjørsel	1000	Krattskog
	Kristoffer Rokseth	Felles avkjørsel		
210/2	Jon Rokseth	Felles avkjørsel		
210/4	Johan Skei	Felles avkjørsel		
210/1	Einar Hjelen		1553	Dyrka mark
209/1	Magnus Bredeli		2673	Dyrka mark
211/3	Morten Sæther		1884	Dyrka mark
203/3	Paul Venås		1555	Dyrka mark
211/2	Anders Langlo		585	Dyrka mark
211/1	Einar Nordbø		3144	Dyrka mark
203/2	Ole Klæt		3273	Dyrka mark
203/17,26,27	Leinstrand Idrettslag		37	Tomtegrunn
203/23	Johs. J. Syltern			

Hensikten med planen er å få bygget sammenhengende gang- og sykkelveg fra Melhus til Trondheim for å gi et sikrere og bedre tilbud for gående og syklende på strekningen.

Planprosess

Reguleringsarbeidet er lovlig kunngjort og varslet i Trønderbladet og Adresseavisen henholdsvis 14. og 15. september 2004.

Innspill til planen før første gangs behandling

E6 gjennom Melhus kommune fullføres i 2005. Dette gir et sprang i standard på E6 i Melhus og E6 i Trondheim kommune. Vegvesenet tok derfor sommeren 2004 kontakt med Trondheim kommune for å få til en forbedring av trafikksikkerheten langs E6 mellom Melhus grense og Klett. Prosjektet forutsettes finansiert gjennom den bevilgning som allerede er gitt til prosjektet gjennom Melhus.

Det er fra vegvesenets side en forutsetning at prosjektet blir rimelig og at det gjennomføres raskt, det vil si i 2005. Vegvesenet innkalte grunneierne til møte 21.10.05, for å orientere om prosjektet og for å sondere mulighetene for frivillig grunnerv. Det virket på dette møtet som om grunneierne så positivt på prosjektet.

Første gangs behandling

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak DF 3240/04, 17.12.04, vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Det vises til orienteringsvedlegg nr 3.

Trondheim kommune

Høringsuttalelser og merknader

De private merknadene er lagt ved i utrykt orienteringsvedlegg nr 4.

1. Fylkesmannen, 3.2.05, skriver at "tiltaket vil føre til økt trafiksikkerhet for både gående og syklende på strekningen. Spesielt fokus er på barn og unge. Ut fra dette mener fylkesmannen at jordvernet bør vike. Landbruksfaglig er det positivt at gang- og sykkelvegen også kan brukes som avlingsveg. Dette vil bidra til økt sikkerhet i forbindelse med landbruksvirksomheten langs dagens E6." For øvrig har fylkesmannen ingen merknader.

2. Sør-Trøndelag fylkeskommune, 24.1.05, minner om de generelle aktsomhetsreglene, men har for øvrig ingen merknader.

3. Statens Vegvesen, 11.1.05, har ingen merknader til planforslaget.

4. Miljø- og landbruksenheten, 25.1.05, har ingen innvendinger til planen. De nevner at gang- og sykkelvegen også kan brukes som landbruksveg og at dette ut fra et landbruksmessig synspunkt er positivt.

5. Melhus kommune, 31.1.05, er bekymret over at planforslaget ikke innebærer en tydelig forbedret løsning i forhold til trafikkfarlige kryssinger for fotgjengere/syklister i selve rundkjøringen på Klett. De begrunner dette med at publikum som kommer sørfra og skal vest- og nordover i rundkjøringen, fortsatt vil velge å krysse i rundkjøringen og ikke velge den omvegen foreslått trase innebærer. Kommunen anmoder om at man så langt som mulig legger til rette for å redusere dagens trafikkfare i forhold til kryssinger i selve krysset.

Kommunen nevner at den planlagte undergangen ved Jaktøya sør i planområdet vil bli en klar forbedring for fotgjengere og skolebarn i området.

Kommentar: Rådmannen i Trondheim deler Melhus kommune sin bekymring når det gjelder trafiksikkerheten i selve Klettkrysset. For de som kommer sørfra og skal vest- eller nordover i krysset vil ikke den nye gang- og sykkelvegen gi noen sikkerhetsmessig forbedring i selve krysset. På strekningen sør for krysset vil g/s vegen gi både bedre sikkerhet og bedre komfort. For den største trafikkmengden, den som skal fra Melhus til/fra Heimdal og Trondheim sentrum, vil den nye gang- og sykkelvegen passe bra. Der kan syklister holde seg unna rundkjøringen.

Rådmannen finner likevel ikke noen mulighet til forbedre sikkerheten i selve Klettkrysset nå. Dette må sannsynligvis utstå til ny E6 kommer.

6. Syklistenes landsforening, 3.2.05 skriver at det er meget gledelig at det nå settes i gang arbeid for å lage en sikker og rask sykkelforbindelse mellom Melhus og Trondheim. Foreningen ber imidlertid om man nok en gang vurderer å føre sykkelrute som en rett linje gjennom Klettkrysset. "Hva med lysregulering?" spør foreningen.

Foreningen setter spørsmåltegn ved om 4 m bredde er tilstrekkelig når vegen skal trafikkeres av landbruksmaskiner i tillegg til sykler. De ber om at gang- og sykkelvegen utformes slik at sykkel og maskin skal kunne passere hverandre med 1.5m mellomrom uten at de syklende blir jaget ut i grøfta.

Kommentar: Landbruksmaskiner kan være brede. I noen tilfelle vil de kunne være over 2,5 m . Hvis vi regner med 2,5 m som er normal maksimum vognbredde på kjøreveger og legger til 1,5 m mellomrom og

Trondheim kommune

1m sykkelbredde får vi til sammen en gang- og sykkelvegbredde på 5m. En slik bredde hadde vært ønskelig dersom denne gang- og sykkelvegen skulle være en varig løsning for landbruks- og sykkeltrafikk. Vi ser imidlertid på denne sykkelvegen som en midlertidig løsning inntil E6 blir rustet opp til 4-felts veg. Da vil det bli behov for lokalveg i tillegg til fire-feltsvegen.

Ordningen med landbruksmaskiner på gang/sykkelvegen forutsettes å være en midlertidig løsning inntil vi får ny 4-felts veg med lokalveg. Som en slik midlertidig løsning vil rådmannen akseptere den foreslåtte bredden på gang- og sykkelvegen. Vi forutsetter imidlertid at vegen bygges uten kantstein slik at brede landbruksmaskiner, eventuelt sykkel, har mulighet til kjøre utenfor vegen ved passering. Det vil tross alt være relativt få landbruksmaskiner på gang- og sykkelvegen.

En lysregulering i Klettkrysset vil trolig gi flere ulemper enn fordeler. Vi kan heller ikke se at dette vil forbedre sikkerheten.

7. Einar Hjellen, g.nr 210/1, 12.1.05, skriver at den utsvingen som er foreslått for å spare 2 eiketrær ved hans adkomstveg er for langstrakt. Ca 20 m utsving på hver side av trærne må være nok, mener han.

Kommentar: Rådmannen sier seg enig i det og har rettet kartet i henhold til det.

8. Kåre Rokseth, g.nr 210/3, 17.1.05, krever at midlertidig anleggsrigg MAR1 legges til udyrket område og at gammel merkesstein Melhus-Leinstrand taes vare på og plasseres synlig ved gang-sykkelveg . Han spør også om avkjørselsforhold for noen eiendommer.

Kommentar: Midlertidig anleggsrigg MAR1 er i planen lagt til udyrket område, merkestein vil bli tatt vare på og plassert ved vegen og avkjørselforholdene blir som før.

9. Anne og Einar Nordbø, g.nr 211/1, Sørnypan, 30.1.05

De skriver at midlertidig anleggsrigg MAR2 ligger på eiendommen 211/1 og mener at stedet ikke er så godt egnet til formålet. De skriver at stigningsforhold og retning på avkjørsel FA32 ikke må endres på ugunstig måte siden stedet allerede har svært vanskelige kjøreforhold vinters tid.

Kommentar: Vegvesenet og kommunen er blitt enige om å endre planen noe i krysset mellom FA32 og den nye gang-/sykkelvegen slik at kjøreforholdene på dette stedet skal bli minst like gode som før. Gang-sykkelvegen er også hevet og flyttet noe på strekningen fra dette krysset til rundkjøringen i Klettkrysset. Dette sistnevnte er gjort for ikke å redusere stabiliteten i bakken. Vegvesenet mener at området som er satt av til midlertidig anleggsrigg, MAR2, vil kunne brukes til formålet.

10. Per Knudsen arkitektkontor pva Johs Syltem AS, g.nr. 203/23, 4.2.05 ber om at gang- og sykkelveg forlenges til å omfatte hele strekningen fram til tidlige E6 samt langs denne på hans egen tomt. Han er villig til å avstå grunn til dette mot at vegvesenet opparbeider vegsystemet.

Kommentar: Den utvidelsen av prosjektet som foreslås her vil fordyre prosjektet. Vegvesenet ønsker ikke å øke kostnadene for mye og kan derfor ikke påta seg denne utvidelsen.

11. Magnus Bredeli, g.nr 909/1, 8.2.05 foreslår å legge avkjørsler til hans egen og naboens eiendom 211/3 til et punkt ca 100 m sør for nåværende avkjørsel til 909/1, Ekra gartneri. Han mener det stedet er sikrere og begrunner det. Han peker på problemene med flom i området og vanskelighetene med å få unna vannet.

Trondheim kommune

Kommentar:

En slik flytting av avkjørsel vil koste en god del ekstra. Det måtte i så fall lages ny forbikjøringslomme ved denne avkjørselen som er ganske mye trafikkert. Vegvesenet er derfor, i samråd med Bredeli, kommet til at avkjørselen beholdes der den ligger i dag. Avkjørselen utvides slik at det blir tilfredsstillende utkjøringsforhold, konferer FA2. Det etableres en ny inntakskum for overvann med avløp mot eksisterende private overvannskum.

12. Morten Sæther og Kristin Stene, g.nr 311/3, 3.2.05 ønsker en annen utforming av avkjørsel ved Ekra gartneri og fraråder at det tillates trafikk av landbruksmaskiner på GSV4. Særlig gjelder det forbi eiendommen 311/3. De har også fremmet en del andre ønsker som gjelder detaljutforming ved eiendommen.

Kommentar: Avkjørselen ved Ekra gartneri forutsettes utformes slik at den gir tilfredsstillende utkjøringsforhold. Vi viser til kommentar til merknad nr 11. Det er ikke forutsatt at strekningen GSV4 forbi eiendommen 311/3 skal trafikkeres av landbruksmaskiner. Det vil bli satt opp snøfangere for å unngå at snø raser fra det nærmeste bygget ned på gang- og sykkelvegen.

13. Trondheim byteknikk, 20.1.05 ber om at bredder, høyder og kurvaturer skrives på reguleringskartet. De spør om hvordan Sørabekken skal sikres og om det bør etableres bussholdeplass for omstigning mellom E6 og E39 ved rundkjøringen.

Kommentar: Planen er nå endret ved at bredder og kurvatur er skrevet på kartet. Høyder er ikke skrevet på, fordi disse ikke er planlagt i detalj. Terrenget er imidlertid så flatt at stigninger ikke vil skape noe problem. Gang-/sykkelvegen vil krysse Sørå der denne allerede er lagt igjen.

Omstigning for buss mellom E6 og E39 vil nå bli etablert ved Røddekrysset som også skal bygges om med undergang og busslommer i år. Slik omstigning er derfor ikke aktuell innenfor dette planområdet.

14. Fylkeslandbruksstyret, 14.2.05, har ingen merknader til saken.

15. Anders Langlo, ad Sørnypan 211/2. Han skriver at han oppfatter foreliggende forslag som et midlertidig anlegg, da dette ikke er i samsvar med noen av de foreliggende forslagene for ny E6 i området. Han skriver at "vi ønsker ikke å avstå grunn klattvis, men i et samlet og ryddig oppgjør mot Statens vegvesen basert på en endelig løsning."

Kommentar: Det er riktig at foreliggende plan ikke nødvendigvis er et ledd i en fremtidig og endelig løsning. Det kan ta lang tid før denne endelige planen er klar og enda lengre tid før den kan realiseres. Likevel ønsker altså vegvesenet å bygge denne gang- og sykkelvegen nå for å trygge trafikken.

16. Enhetsstyret for Nypvang skole skriver at de "betrakter ny gang- og sykkelveg fra Jaktøya til Klett som et viktig tiltak for økt trafikksikkerhet i skolekretsen og slutter seg til den foreliggende reguleringsplanen. Enhetsstyret har ikke dermed uttalt seg om mulige alternative tiltak med samme formål."

17. Ole Klæt, Leinstrand, g.nr 203/1 og 2, skriver "etter min mening må utvidelse av gang og sykkelveg sees i sammenheng med planleggingen av ny E6. For min del må trasèvalget endres, da planlagte trasè er veldig ugunstig med tanke på jordbruket. Med tanke på trafikksikkerhet er dette en dårlig løsning for området Klett sentrum. De fleste gående/syklende skal til butikk/bensinstasjon/ skole og vil komme til å

Trondheim kommune

krysse selve rundkjøringen i stedet for å benytte den evt. planlagte traséen og skape farlige situasjoner der.

På ovennevnte grunnlag velger jeg å ikke avstå grunn av eiendom 203/1 til gang/sykkelveg før et bedre alternativ legges fram i sammenheng med ny E6 forbi Klett.”

Kommentar: Rådmannen er klar over problemene i rundkjøringen i Klettkrysset og viser til vår kommentar til merknad nr 5 ovenfor. Vi mener likevel at tiltaket forbedrer trafiksikkerheten i området og beklager dersom sikkerhetstiltak må utsettes til vegprosjektet som omfatter ny fire felts E6 Jaktøyen-Tonstad gjennomføres.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Planstatus

Gang- og sykkelvegen går gjennom et område som i kommuneplanens arealdel er satt av til landbruk, natur og friluftsområde. Prosjektet ligger i den markerte E6-korridoren på nesten hele strekningen, og kan derfor ikke sies å være i strid med arealdelen. Traseen går over et regulert friområde avsatt til idrettsanlegg for lokalmiljøet på Leinstrand. Dette er gjort i samråd med idrettslaget. Veggen krysser Søradalen mellom E6 og idrettsanlegget.

Traseen går i uregulert strøk, bortsett fra det regulerte friområdet ved idrettsanleggene. Veg-reguleringen avsluttes i nord i formåls grensen der friområdet møter den regulerte veggen som er adkomst til friområdet.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger i et av Trøndelags fineste jordbruksområder, med store flate og sammenhengende jordbruksarealer. E6 går gjennom området og gang- og sykkelvegen legges stort sett på østsiden av denne. Den krysser under E6 i en eksisterende undergang, like sør for tettstedet på Leinstrand. Området har dårlig med trafikkanlegg for barn og unge. De må derfor transporteres til skole og annen aktivitet. Kommunen bekoster skoleskyss.

Beskrivelse av planforslag

Vegstandard:

Gang- og sykkelvegen er planlagt med en samlet bredde på 4 meter. Asfaltbredden er satt til 3m med et areal på 50 cm på hver side mellom asfalt og vegskråning/grøftekant. Det er forutsatt at en skal kunne bruke gang- og sykkelvegen som avlingsveg og adkomst til enkelte boliger. Gangvegen ligger normalt 3 meter fra skulderkanten på dagens E6. Generelt vektvernsnitt er vist i orienteringsvedlegg 2. Det gjøres lokale avvik for å kunne passere gårdsbruket med gnr/bnr 211/3, og enkeltstående verdifulle trær på strekningen.

Avkjørsler:

Eksisterende avkjørsler til E6 beholdes eller legges om i den grad det går fram av reguleringsforslagets tegningsdel.

Drens- og overvannssystem:

Trondheim kommune

Gang- og sykkelvegen vil bli bygd med et enkelt overvannssystem. Overvann fra E6 går i grunn grøft mellom vegene og til eksisterende stikkrenner og avløpssystem. Overflatevann fra gangvegen går til terreng og infiltreres lokalt i grunnen.

Der eksisterende landbruksdrenering berøres, vil dette systemet bli omlagt og eventuelt tatt inn på vegens overvannssystem.

Omlegging av eksisterende VA-ledninger:

Som følge av veganlegget kan det bli nødvendig med noe omlegging av eksisterende kommunale vann- og avløpsledninger. Tiltakene detaljeres i byggeplanfasen.

Omlegging av eksisterende El- og Telenett:

Veganlegget vil på en del punkter kreve lokal omlegging av eksisterende el- og telekabler. Tiltakene detaljeres i byggeplanfasen.

Konsekvenser

Trafikk

Tiltaket gir ikke noen fullgod løsning på strekningen. Det vil først komme når ny E6 bygges ut. Dette prosjektet må sees på som et midlertidig anlegg som kan forbedre noe på situasjonen ved at fotgjengere, syklistene og i noen grad også landbruksmaskiner kommer bort fra kjørebane. Det er et enkelt og rimelig prosjekt. I Trondheim kommune bygges ingen nye faste konstruksjoner, men bare en enkel gang- og sykkelveg som benytter en eksisterende undergang ved kryssing av E6. På plankartet er også vist en fotgjengerundergang som ligger i Melhus kommune like ved kommunegrensen, utenfor plangrensen. Den skal nå etableres.

Tiltaket vil lette og sikre gang- og sykkeltrafikken på strekningen fra Melhus til Klett. Forslaget er først og fremst tilpasset den gjennomgående sykkeltrafikken som skal videre til Trondheim. Den vil også passe ganske bra for trafikk til idrettsanleggene på Klett.

For gang- og sykkeltrafikk som skal vestover mot Øysand og nordvestover mot Nypvang skole, Byneset og Klett sentrum vil forslaget gi omveg. Det hadde vært ønskelig å supplere forslaget med undergang under E6 ved rundkjøringen på Klett. Vi har forståelse for at vegvesenet ikke kan finansiere nye faste konstruksjoner nå, før det blir avklart hvordan fremtidig løsning for E6 i området vil bli utformet. Vi regner imidlertid med at mulighetene for å krysse E6 i plan ved rundkjøringen på Klett fortsatt vil bli opprettholdt.

Det er forutsatt at biltrafikk til og fra eiendommen 211/3 skal benytte vegstrekningen GSV3 som adkomstveg. Bakgrunnen for dette er dårlige siktforhold, siden huset ligger så nær vegen. For øvrig forutsettes det ikke at biltrafikken skal benytte gang- og sykkelvegen.

Støy

Bebyggelsen i området er sterkt utsatt for støy. Tiltaket vil ikke endre på denne situasjonen. Det er ikke foreslått andre avbøtende tiltak.

Estetikk

Vegen vil følge terrenget og skulle ikke påvirke landskapsmessige og estetiske forhold i særlig grad.

Trondheim kommune

Barn og unges interesser: lekeplass, skoleveg

Tiltaket vil gi tryggere adkomst sørfra for barn og unge som skal besøke idrettsanleggene på Klett. Vegen gir tryggere, men samtidig noe lengre adkomst til Nypvang skole og Klett sentrum for bosatte langs strekningen. Den vil neppe kunne redusere utgifter til skoleskys.

Trafikksikkerhet

Forslaget gir større sikkerhet og bedre forhold for gående og syklende på strekningen. Den vil også kunne gi fordeler for landbrukstrafikken som vil få anledning til å bruke vegen.

Rådmannens konklusjon og anbefaling

Rådmannen anbefaler at forslag til reguleringsplan med bestemmelser for gang- og sykkelveg, parsell Jaktøya-Klett, langs E6 godkjennes.

Rådmannen i Trondheim, 30.03.2005

Inge Nordeide
rådmann

Arnt Ove Okstad
direktør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Reguleringskart

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart

Orienteringsvedlegg 2: Normalprofil og overbygning

Orienteringsvedlegg 3: Kopi av saksmateriale sak FBR 3240/04 (utrykt)

Orienteringsvedlegg 4: Merknader (utrykt)

Orienteringsvedlegg 5: Innsendt planforslag (utrykt)

Orienteringsvedlegg 6: Typiske snitt ved eiendommen 211/3 (profil 1200-1250)

Trondheim kommune

REGULERINGSBESTEMMELSER TIL REGULERINGSPLAN FOR GANG- OG SYKKELVEG FRA JAKTØYA TIL KLETT

Planforslaget er datert: 8.12.2004

Dato for siste revisjon av plankartet: 7.3.05

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 7.3.05

Dato for Trondheim bystyres vedtak:

INNENFOR REGULERINGSGRENSENE ER OMRÅDET REGULERT TIL FØLGENDE FORMÅL
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN:

§ 25.3	OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER	Kjøreveg Annen veggrunn Gang- og sykkelveg Bussholdeplass
§ 25.6	SPECIALOMRÅDER	Midlertidig anleggsrigg
§ 25.7	FELLESOMRÅDER	Felles avkjørsel

FØLGENDE BESTEMMELSER GJELDER FOR REGULERINGSFORMÅLENE:

1.0 Offentlige trafikkområder

1.1 Kjøreveg

Området er avsatt til kjørebane på offentlig veg.

1.2 Annen veggrunn

Området er avsatt til grøfter, skjæringer og fyllinger og annet areal nødvendig for drift av vegen.

1.3 Gang- og sykkelveg

Området er avsatt til offentlig trafikkområde for gang- og sykkelveg.

Brukere av tilgrensende landbruksseiendommer kan kjøre med traktor og landbruksredskap på gang- og sykkelvegen fram til krysningpunkt langs E6.

Gang- og sykkelvegstrekingen GSV1 skal også fungere som adkomstveg til eiendommene 111/7 og 111/11 samt eiendommene 210/2, 210/4 og felleseiet 210/3,5,6.

Gang- og sykkelvegstrekingen GSV3 skal også fungere som adkomstveg til eiendommen 211/3.

Trondheim kommune

GSV5 skal også fungere som felles adkomst til eiendommene 203/2, 211/1, 211/2, 211/6, 212/1, 212/4 og 212/11.

2.0 Spesialområde

2.1 Midlertidig anleggsrigg, MAR1 og MAR2

Områdene nyttes til midlertidige riggområder i anleggsperioden. Etter at anleggsperioden er avsluttet og nedrigging utført, skal områdene tilbakeføres til LNF-område.

3.0 Fellesområder

3.1 Felles avkjørsel

Området er avsatt til felles adkomstveger:

- Felles adkomstveg FA1 er felles for boligeiendommene 111/7 og 111/11 samt eiendommene 210/2 og 210/4 og felleseiet 210/3,5,6.
- Felles adkomstveg FA2 er felles for 209/1, 211/3 og eventuelle andre som måtte ha rett til å kjøre over denne eiendommen.
- Felles adkomstveger FA31, FA32, samt GSV5 er felles for eiendommene 203/2, 211/1, 211/2, 211/6, 212/1, 212/4, 212/11.
- Felles adkomstveg FA33 er felles for eiendommene 203/2, 211/1.