

## Saksframlegg

---

GRYTBACKFJÆRA

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/26494-46 (154941/09)

---

Saksbehandler: Ingunn Midtgård Høyvik

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

**Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar reguleringsplan for Grytbakkfjæra som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune datert 03.02.09, sist endret 15.06.09 med bestemmelser datert 07.09.09.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

### SAMMENDRAG

For å legge til rette for atkomst til strandsonen, er det satt i gang en planprosess med sikte på å etablere tursti på strekningen fra Grytbakkstranda til Væreholmen. Dette vil bidra til å etablere forbindelse mellom to eksisterende strekninger. I vest vil stien knytte seg på stien i retning Lade. Når utbyggingene ved Ranheim og Grillstad er gjennomført, vil det gi en sammenhengende gangforbindelse helt fra Ladehammeren til Væreholmen.

Utfordringene i planarbeidet har vært å ivareta Grytbakkfjæras store betydning for fuglelivet, og samtidig tilrettelegge for økt ferdsel gjennom området. I tillegg har en del av naboer og grunneiere vært negative til etablering av en tursti gjennom området.

Rådmannen konkluderer med at planforslaget anses som godt nok belyst og kan vedtas.

### HENSIKT MED PLANEN

Hensikten med planarbeidet er å regulere området til friområde, for å legge til rette allmennhetens tilgang til strandsonen og offentlig erverv av området. Planen skal også legge til rette for etablering av tursti på strekningen, samt å gjennomføre avbøtende tiltak for å ivareta områdets verdi som svært viktig viltområde.

### BAKGRUNN

Planområdet ligger helt nord-øst i Trondheim kommune, omtrent én kilometer fra kommunegrensa mot Malvik. Planområdet strekker seg fra vestenden av Grytbakkstranda til Smedstrand i øst. I planforslaget har vi benyttet navnet Grytbakkstranda på odden i vest og Smedstrand på odden i øst. Området imellom har vi kalt Grytbakkfjæra.

Tilretteleggingen inngår i et helhetlig arbeid med å etablere en sammenhengende tursti fra Lade mot kommunegrensa til Malvik, samt å legge til rette for atkomst og bruk av sjønære områder for allmennheten.

Arealbruk foreslått i dette forslaget er sammenfallende med gjeldende regulering for områdene. Gjeldende reguleringsplaner for området er over ti år. Disse gir derfor ikke hjemmel for tvangserverv.

### Planstatus

Arealene i øst omfattes av reguleringsplan r1010, "*Regulering av offentlig plass (bade plass) på Være*". Vedtatt 23.05.64. Deler av denne planen erstattes av r1010c, "*Endring av del av reguleringsplan for bade plass på Være (del av eiendommene Flomålet, gnr.26/5, og Smedstrand, gnr.26/9)*". Denne ble vedtatt 27.05.82. Denne reguleringsplanen omfatter en del av eksisterende bebyggelse, og det er regulert inn fire boliger. Arealet for øvrig er regulert til friområde.

Den vestre delen av planområdet omfattes av reguleringsplan r0268, "*Reguleringsplan for Grytbakkstranda, Værebukta og deler av Hansbakken*". Denne ble vedtatt 03.03.88.

I kommuneplanens arealdel er arealet langs sjøen vist som eksisterende grønnstruktur, med framtidig tursti langs sjøen. Like utenfor planavgrensningen er noen eiendommer vist som eksisterende tettbebyggelse. Dette sammenfaller med det som er regulert til bolig i gjeldende planer.

## **Trondheim kommune**

### **Eksisterende forhold og dagens bruk**

Traséen som inngår i planforslaget kobler sammen eksisterende tursti fra vest med Væreholmen friområde. Her er det i dag tilrettelagt med utfartsparkering, badestrand, toalett og benker.

Det er ikke opparbeidet sti gjennom planområdet, men det går et tydelig tråkk der i dag. I følge beboere benyttes området til lufting av hunder og noe ferdsel. Odden foran Grytbakkstranda er en populær plass for lokalbefolkningen. Det er i liten grad opparbeidede hager ned mot fjæra, men det er flere naust og båtstøer.

Det er i dag flere atkomster over jernbanen:

- en vest i planområdet ved Grytbakkstranda. Denne leder ned til åtte boliger og er sikret med bom
- en øst for Grytbakkfjæra, men på vestsiden av odden Smedstrand. Denne er usikret, og benyttes som atkomst til eiendommen 26/5
- øst i planområdet er det kryssing av jernbanen med bro. Denne er atkomst både til friområdet ved Væreholmen og til boligene på eiendommen 26/9

Jernbaneverket har tatt initiativ til nedleggelse av den midtre planovergangen ved flere anledninger. Reguleringsplanen tar ikke stilling til jernbaneovergangene, men skal sikre at turtrafikk ikke medfører økt bruk av disse.

### **Biologisk mangfold**

Grytbakkfjæra er vist som svært viktig viltområde i kommunens viltkart. Dette er tilfelle for sjøområdene fra Ilsvika og til kommunegrensa mot Malvik. Værebukta har ikke så stort artsantall, men det er svært viktig som beiteområde, særlig for andefugler. Området er viktigst som beite- og rasteplass vår, høst og vinter. For eksempel overvintrer tjeld her, på grunn av gunstige næringsforhold. Området Værepålene, som ligger litt lengre ut i sjøen, er i tillegg viktig for skarv.

Grytbakkfjæra er en spesiell bukt av flere årsaker, blant annet får den rik tilførsel av næringsalter fra Trondheim by. Dette ser man også på de få gjenværende grunnene lengre vest. Bukta er også en av de aller siste naturlige fjæreområdene som er igjen på østsida av byen.

Som grunnlag for kommuneplanens arealdel er det gjennomført kartlegging av kommunens naturtyper. Et område nord og øst på odden Grytbakkstranda er her vist som viktig, i tillegg til kantskogen nordøst på Smedstrand. Her er det fuktig og næringsrik løvblandingskog.

Langs fjæra er det strandeng. Vest på odden utenfor Grytbakkstranda er det forekomst av tinnved, i tillegg til løvblandingskog. Øst i planområdet er det også en liten sone med krattskog, men her går private hager og bebyggelse nærmere ned mot sjøkanten.

I følge Artsdatabankens artskart er det ikke registrert hekking i det området stien planlegges, men fugl raster og hviler på strandområdene.

Væresumpen ligger på sørsida av planområdet, mellom jernbanelinja og Ranheimsvegen. Dette er den viktigste enkeltlokaliteten for bekkasinere i Trondheimsområdet, og dermed også et svært viktig område.

### **Landskap**

Området på nordsiden av jernbanelinjen består deler av området av strandeng. På de to oddene

## **Trondheim kommune**

Grytbakkstranda og Smedstrand er det noe bebyggelse. Bebyggelsen på Grytbakkstranda er trukket tilbake fra sjøen, og det er et belte med småskog mellom bebyggelsen og strandsonen.

Området sør for jernbanen og opp mot Ranheimsvegen er kulturlandskap. Innimellom dyrkamarka finnes et større sumpområde, Væresumpen. Det er også noe bebyggelse mellom jernbanelinja og Ranheimsvegen, men hovedsakelig i vest.

### **BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**

#### **Planprosess**

##### Oppstart og varsling

Kunngjøring om igangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisa 03.07.08. I brev av 26.06.08 ble sektormyndigheter og berørte parter varslet om planarbeidet. I brev til berørte myndigheter ble det også bedt om tilbakemelding på behovet for samråd i saken.

##### Samråd og medvirkningsprosess

På bakgrunn av varsel om oppstart kom det inn sju merknader. I tillegg til tilbakemelding på kunngjøring om oppstart, kom det svar fra sektormyndighetene om at det ikke var behov for samrådsmøte.

##### *Sammendrag av innkomne innspill*

Merknadene omhandlet i stor grad hensynet til fuglelivet i strandsonen, samt at beboerne i området ikke ønsket tursti mellom dagens bebyggelse og sjøen. Rådmannen viser til saksframlegg for første gangs behandling for oppsummering av kommentarene.

##### *Samråd*

Det ble arrangert samråd med naboer 02.12.08. 11 grunneiere var representert på møtet. Rådmannen viser til saksframlegg for første gangs behandling for referat fra samrådsmøtet.

##### *Oppsummering av innkomne merknader etter samråd*

I etterkant av samrådsmøtet kom det inn tre skriftlige merknader. Rådmannen viser til saksframlegg og øvrige dokumenter til første gangs behandling, hvor disse er gjengitt.

##### *Første gangs behandling*

Planforslaget behandlet i bygningsrådet 17.03.09. Bygningsrådet vedtok å legge planforslaget ut på høring, samtidig som det ble sendt på offentlig ettersyn. Planforslaget var på høring og lå ute til offentlig ettersyn i perioden 26.03.09 – 30.04.09. Det kom inn 13 merknader til forslaget. Merknadene er oppsummert og kommentert i det følgende. Merknader fra grunneiere, naboer og Jernbaneverket følger også saken som orienteringsvedlegg 3.

##### *Oppsummering av innkomne merknader etter offentlig ettersyn:*

##### Sør-Trøndelag fylkeskommune, e-post av 27.03.09

Sør-Trøndelag fylkeskommune viser til uttalelsen som bli avgitt i forbindelse med samrådsprosessen, og har ingen ytterligere kommentarer til saken.

Vilkår for egengodkjenning: Ingen

##### Ungdommens bystyre

## Trondheim kommune

Ungdommens bystyre behandlet saken i sitt møte 23.04.09, og vedtok at saken delegeres til miljø- og byutviklingskomiteen for behandling.

### Ungdommens bystyre, byutviklingskomiteen

Byutviklingskomiteen behandlet saken i møte 19.05.09, og fattet følgende vedtak:

*”Miljø- og byutviklingskomiteen ønsker å påpeke at det må legges til rette for mennesker med nedsatt funksjonsevne (universell utforming).*

*Det er positivt at stien legges langs sjøen, og at det blir en tursti for alle.”*

### Ragnhild Ingeborg Støre Govatsmark, brev av 25.03.09

Støre Govatsmark er eier av eiendommen Ranheim østre. Ut over tidligere merknader ønsker Støre Govatsmark å fremme følgende merknader:

- Forslaget om å flytte traséen i Grytbakkstranda noen meter inn fra strandkanten er et skritt i riktig retning, men er ikke i samsvar med avbøtende tiltak i reguleringsplan for Ranheimsfjæra, ny Ranheim skole. Der ble det satt krav om at tursti for allmennheten skulle trekkes så langt bort fra fjæra og vannkanten som mulig. Støre Govatsmark mener behovet for vern er større i Grytbakkfjæra enn i Ranheimsfjæra, som ikke lengre er et naturlig fjærområde.
- Støre Govatsmark tar igjen opp spørsmålet om kommunen vil medvirke til at det blir fastsatt sikre grenser mot jernbanetraséen. Hun mener ikke fysiske gjerder, men eiendomsgrenser. Dette på bakgrunn av erfaringer med tursti fra Hansbakkfjæra til Grytbakkstranda i 2001, hvor grenselinjer mellom Meråkerbanen og eiendommen Ranheim østre ikke ble avklart.
- Jernbaneverkets planer må tas i betraktning i forbindelse med planlegging av turstien, og Støre Govatsmark mener det ikke kommer fram om Jernbaneverket er høringsinstans og om de er formelt varslet om prosessen.

Avslutningsvis påpeker Støre Govatsmark at saksframlegget trenger en språkvaske, da det er skjemmende og forvirrende at *Grytbakkfjæra* flere steder er brukt i stedet for *Grytbakkstranda*.

Rådmannens kommentar: For drøftinger knyttet til valg av trasé viser vi til saksframlegget i sin helhet, men spesielt til avsnittet *”alternativer som er vurdert”*. Rådmannen beklager misforståelse om grenser. I forbindelse med erverv blir nye grenser målt inn. Jernbaneverket er varslet og de er høringsinstans. Kommunen har i tillegg en løpende dialog med etaten. Rådmannen har gått gjennom saksframlegget og mener benevnelsene *Grytbakkfjæra* og *Grytbakkstranda* nå ikke skal være brukt feil.

### Willy Edvin Grytbakk, merknad av 27.04.09

Grytbakk innleder med eiendommens historie. Nabolaget ønsker stien lagt på gang- og sykkelvei langs Ranheimsveien, og de er i mot at turstien presses inn gjennom et sårbart og meget lite område.

Grytbakkstranda er en perle og et fantastisk område for de som bor her. En sti gjennom området må unngås.

Nå bygges Grilstadfjæra ut, og beboerne appellerer til politikerne om å ta hensyn til snart det siste fjære- og våtmarksområdet som eksisterer. Grytbakk viser til at antall hegrer er redusert siden i vinter, noe som i følge Grytbakk skyldes økt ferdsel og løse hunder.

Grytbakk mener at det ikke er plass til den planlagte stien. Det er enighet om at bymarka skal skjermes, men Grytbakk etterlyser at det tas samme hensyn til strandområdene. Avslutningsvis har han følgende oppfordring: ”snakk gjerne mer med oss som bor her”. De kjenner historien, hvordan

## Trondheim kommune

fjæreområdet er, har vært og hvordan det bør ivætas på best mulig måte.

Rådmannens kommentar: Vi har dialog med lokale og regionale myndigheter som skal ivareta hensynet til biologisk mangfold, samt kontakt med Statens naturoppsyn. Avbøtende tiltak som planforslaget legger opp til er vurdert som tilstrekkelig for fuglelivet og biologisk mangfold forøvrig.

Området er flott og rådmannen mener flere bør få oppleve det. Ladestien er populær og et attraktivt område for hele byen. Stien vil medføre endringer for de som bor der, men kommunens ansvar er også å ivareta hensynet til allmennheten. Rådmannen vurderer at de positive verdiene for allmennheten er større enn ulempene for de som bor i området, noe blant annet erfaringene fra Ladestien tilsier. Dette trasévalget vil få større ulemper for beboerne i området enn en trasé langs Ranheimsveien, men Ranheimsveialternativet er ikke en attraktiv trasé som tursti.

### Trondheimsregionens friluftsråd, brev av 23.04.09

Friluftsrådet er positive til forslag til reguleringsplan og mener dette er framtidsrettet for å ivareta behov for å kunne ferdes langs fjorden på en tilrettelagt tursti. Dette er i tråd med målsetning i *Strandsoneplan for Trondheimsregionen*, og tiltaket vil være positivt spesielt for beboerne i Malvik og Trondheim kommuner.

Bruken av Ladestien bekrefter populariteten av slike tiltak og behovet for en tursti er berettiget.

### Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Rådet behandlet saken i sitt møte 28.04.09, og ga følgende uttalelse:

*”Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne (KFU) ber om at universell utforming blir lagt til grunn slik at friluftsområdet kan brukes av alle.*

*Det er også viktig at universell utforming legges til grunn når det velges adkomst til friområdet, slik at bevegelseshemmede kan kjøre og parkere så nært friområdet som mulig.*

*Angående forslag fra rådmannen om at stien langs jernbanelinja ”blir så smal som mulig” ber KFU om at det tas hensyn til at rullestolbrukere kan møtes og passere hverandre på stien.”*

Rådmannens kommentar: Selve friområdet ved Væreholmen er i dag tilrettelagt med rullestolrampe, toaletter for HC, og det er mulighet å kjøre helt fram for de som har behov for det. Planforslaget endrer ikke på dette.

I planarbeidet er det tilstrebet at flest mulig skal kunne bruke området. Når det i saksframlegget heter ”stien blir så smal som mulig”, så er det dimensjonert ut fra at to rullestoler eller at to barnevogner kan møtes. Dette gjelder kun en kort strekning. Stien får forøvrig en romsligere bredde, samt at det legges opp til rasteplasser m.v. På en kort strekning er hensynet til fjæreområdet tillagt større vekt enn behovet for rasteplasser m.v for turgåerne, så her er stien planlagt med minimums bredde.

Planforslaget legger ikke opp til at det kan kjøres langs turstien eller at man kan starte turen hvor som helst langs denne.

### Advokat Tor Rikard Evensen, på vegne av grunneier Jan Boris Stene, brev av 28.04.09

Evensen viser først til tidligere korrespondanse i saken. Hovedpunktene i merknaden omfatter følgende

## Trondheim kommune

tema:

1. Jernbane
2. Gangsti
3. Brua som leder over til Stenes eiendom
4. Bilvei over Stenes eiendom

1. Stene har vært i kontakt med Jernbaneverket, som har uttrykt at området ved Væreholmen bør planlegges nå. Stene mener kommunens tanker er uklare rundt temaet hvordan en tursti kan gå mellom husene og jernbanen.

2. Utgangspunktet for Evensens klient er at han ønsker at gangstien skal legges på oversiden av jernbanesporet. Hvis det ikke er mulig, ønsker han at stien skal legges mellom jernbanesporet og boligbrakken. Dette vil skåne fuglelivet. Stene er bekymret for fuglelivet dersom stien legges helt ned mot fjæra, i tillegg til slitasje på naturen for øvrig, og ikke minst verdiforringelse av eiendommen.

Stene mener han får motstridende informasjon om hvorvidt det skal legges til rette for opphold på stien eller ikke. Også stiens planlagte bredde oppfattes som uklar. Det er tidligere opplyst at stien vil få en maksimal bredde på 2.3 meter, men på enkelte steder vil den ikke bli breiere enn 1.8 meter. På plankartet er det oppgitt en bredde på 2.5 meter. Dette må derfor klargjøres.

I planen går det fram at et skur som står i utkanten av Stenes eiendom forutsettes revet. Fra planen framgår det at skuret står på kommunens eiendom, men dette er ikke riktig i følge Stene. Skuret står delvis på kommunens og delvis på Stenes tomt. Skuret er i følge Stene tatt med i grunnlaget for hans eiendomsskatt, slik at det etter Evensens skjønn er mest sannsynlig at bygningen står på Stenes tomt. Kommunen bør derfor utrede nærmere hva som tenkes gjort med skuret, eventuelt legge stien utenom dette.

3. Brua som går over jernbanen og til Stenes eiendom er gammel, og kun godkjent for et akseltrykk på 6 tonn. Brua bør rustes opp og Stene har synspunkter til hvordan en ny bru bør se ut.

4. Stene ønsker i utgangspunktet å bevare midtre planovergang, og han ønsker ikke at naboen skal ha atkomst over broa. Selv om det ikke er ønskelig å dele atkomstvei med naboen, ønsker Stene å diskutere en løsning der atkomstveien til naboeiendommen legges mellom jernbanen og boligbrakken. Stene ønsker ikke trafikk over tunet, all den tid det er sju boenheter rundt tunet, og derfor er det ofte mange barn som leker her.

Rådmannens kommentar: Jernbanen og planovergangene er Jernbaneverkets ansvar, og de utarbeider planer for dette. Kommunen har tatt det med på illustrasjonsplanen (som en illustrasjon), for å vise sammenhengene. På det juridisk bindende plankartet er derimot ikke planovergangene berørt. Prosessen med nye atkomster over jernbanen og turvei er ikke samkjørte i tid. Vi har derfor forholdt oss til gjeldende reguleringsplan fra 1982 på illustrasjonsplanen. Det samme gjelder tilstanden til jernbanebrua.

Skuret står i følge kart på kommunens eiendom. Dette er i en så dårlig forfatning at det bør rives av hensyn til fare for folk og dyr. Skuret er videre i en så dårlig stand at det er søknadspliktig å sette det i brukbar stand. Siden skuret ligger i et område som er regulert til friområde tilsier kommunens retningslinjer at det ikke kan forventes å få bygge det opp.

## Trondheim kommune

Stien får varierende bredde. På store deler av strekningen planlegges den med en bredde på 2,5 meter, inkludert skulder. På plankartet er den vist med fire meters bredde. Dette for å gi plass for grøfter og noe fleksibilitet for plassering av traséen. På strekningen som er vist som F2 på plankartet skal stien opparbeides så smal som mulig, men likevel få en bredde slik at det for eksempel er mulig at to rullestoler eller barnevogner møtes. Dette innebærer 1,8 meter bred sti, men 2 meter inkludert skulder. På strekningen F1 og F4 åpner bestemmelsene for at det kan tillates tilrettelegging for opphold langs stien.

### Karl O. Bjørnstad for Karl O. Bjørnstad eiendom AS, brev datert 30.05.09, mottatt 30.04.09

Bjørnstad protesterer på skissert trasé, og mener at stien må forlate fjæresonen ved Hansbakkfjæra og fram til ny bru over jernbanelinja ved tidligere Være stoppested. På denne strekningen er det opparbeidet gang- og sykkelvei, som går gjennom et flott kulturlandskap.

Traséen bør legges slik for å skjerme denne nå ene gjenværende friplassen mellom byen og Malvik.

Rådmannens kommentar: For kommentar viser vi til kommentar til Grytbakks merknad, samt saksframlegget hvor alternative traséer er vurdert.

### Vitenskapsmuseet, seksjon for arkeologi og kulturhistorie, brev av 27.04.09

Plangrensene åpner ikke for tiltak i sjø. NTNU Vitenskapsmuseet har av den grunn ingen anmerkninger til planforslaget.

### Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev av 04.05.09

NVE uttaler at planforslaget viser at kommunen er bevisst forholdet til miljø- og grunnforhold. Det er positivt at kommunen tar inn planbestemmelser om at NVEs retningslinjer 1/2008, *Om planlegging og utbygging fareområder langs vassdrag*, skal følges.

En eventuell bru over bekk må utformes og bygges slik at den ikke forværrer flom- og erosjonsforholdene eller hindrer fiskens vandring i vassdraget.

Rådmannens kommentar: Ved detaljplanlegging av en eventuell bro vil vi ta hensyn til flomfare, erosjon og fisk.

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 04.05.09

Fylkesmannen ser positivt på tiltaket om tilrettelegging av tursti i området. Ved utforming av stien er det viktig at det tas hensyn til fuglelivet i området.

Fylkesmannen har ingen vilkår for egengodkjenning.

### Jernbaneverket, brev av 20.05.09

Jernbaneverket varslet i sitt brev av 20.05.09 innsigelse til planforslaget. Innsigelsen var begrunnet i at planen også må ta opp atkomstforhold til eksisterende boliger i området, samt at planforslaget ikke i god nok grad ivaretar hensynet til sikkerhet knyttet til jernbanen.

Det ble satt følgende vilkår for egengodkjenning:

- Planområdet må utvides til å omfatte planfri kryssing (kulvert) og atkomst til eiendommene 26/1 og 26/5 i tillegg til de øvrige eiendommene som i dag benytter broen som atkomst.
- Planovergangen ved km 8,94 må reguleres bort i planen sammen med broen

## Trondheim kommune

- Gjerdet må forlenges til vestre del av eiendommen Strandheim.

På bakgrunn av innsigelsen ble det avholdt et drøftingsmøte mellom Trondheim kommune og Jernbaneverket 20.08.09. På møtet presenterte Trondheim kommune intensjonene med planen. Videre ble ulike løsninger drøftet, for å få ivareta god sikkerhet knyttet til ferdsel over og langs jernbanelinjen. For å hindre ferdsel over den usikrede planovergangen, ble det foreslått at gjerde langs jernbanen forlenges ned til dagens innhegning for hest på eiendommen Strandheim. Innhegningen er vist på kartet.

I brev av 02.09.09 trekker Jernbaneverket sin innsigelse, men stiller følgende vilkår for egengodkjenning:

*”Planbestemmelsens ”§5 Rekkefølgekrav” må endres i henhold til kommunens eget forslag til plassering av gjerde. Det må også legges til i bestemmelsene at gjerdet skal være flettverksgjerde med min. 1,8 m høyde.”*

Rådmannens kommentar: Vilkår fra Jernbaneverket er tatt inn i bestemmelsene, og kravet anses som ivaretatt.

### Endringer etter første gangs behandling

Bestemmelsene er endret, slik at de oppfyller vilkår for egengodkjenning fra Jernbaneverket.

I tillegg er det gjort en mindre endring av vendehammer helt vest i planområdet. Denne er snudd, i tillegg til at svingradius er justert.

### Arealbruk

Planområdet er til sammen på omtrent 100 daa. Følgende eiendommer og grunneiere omfattes:

Gnr. 25, bnr. 262,	eier: Jernbaneverket
Gnr. 25, bnr. 1,	eier: Ragnhild Støre Govatsmark
Gnr. 25, bnr. 68,	eier: Karl-Ove Bjørnstad eiendom
Gnr. 26, bnr. 20,	eier: Trondheim kommune
Gnr. 26, bnr. 28,	eier: Jan Boris Stene
Gnr. 26, bnr. 9,	eier: Jan Boris Stene
Gnr. 26, bnr. 5,	eier: Robert Larsen
Gnr. 26, bnr. 2,	eier: Øystein Siim
Gnr. 26, bnr. 25,	eier: Trondheim kommune
Gnr. 26, bnr. 1,	eier: Arne Støre

Arealene innenfor planområdet foreslås til følgende formål:

- Offentlige friområder, friområde, tursti og annet friområde i sjø/vassdrag
- Offentlig trafikkområde, kjørevei
- Anlegg for anlegg og drift av kommunalteknisk virksomhet, pumpestasjon

## KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### Alternativer som er vurdert

Rådmannen har vurdert å legge stien på sørsiden av jernbanen øst for boligfeltet Grytbakkstranda. Den ville da blitt ført i kulvert gjennom jernbanefyllingen. Dette ville medført store kostnader, samtidig som det er vurdert at stien ikke blir like attraktiv som tursti. Traséen ville i tillegg ha berørt Grytbakksumpen, som er beskrevet som en svært viktig biotop for bekkasin, jf. avsnitt biologisk mangfold.

## **Trondheim kommune**

Naboer har i sine innspill foreslått at stien kan gå på eksisterende gang- og sykkelvei langs Ranheimsvegen. Rådmannen ønsker å legge til rette for en sammenhengende tursti. Turstiens primære funksjon er å invitere til opphold, aktivitet og opplevelser. Turstien er ikke primært ment som transportstrekning. Den foreslåtte alternative traséen er omtrent 850 meter. Den går på asfaltert gang- og sykkelvei langs Ranheimsvegen. Denne traséen oppleves som en lang og ensformig omvei, og mangler de ønskede kvaliteter og opplevelsesverdier som turstien skal ha. For grunneierne vil dette kunne være mer gunstig, men kommunen skal legge til rette for allmennheten og ta samfunnshensyn. Rådmannen mener da en løsning som foreslått er mer i tråd med intensjonen om en tursti.

Både på samrådsmøte med naboer og i høringsuttalelser har det kommet forslag om at stien bør legges gjennom boliggate i Grytbakkstranda istedenfor å legge den om odden. Rådmannen har vurdert at odden ved Grytbakkstranda ikke er det mest sårbare ut fra naturverdier. Området er i dag en god del brukt av beboere i området. For beboerne vil en trasé gjennom boliggate heller ikke være en optimal løsning. For allmennheten vil det absolutt være en mer attraktiv trasé rundt odden enn gjennom boliggate. Rådmannen har derfor valgt å gå videre med dette forslaget, men trukket turstien litt inn fra odden, og foreslår at den legges inn i skogen mellom spissen av odden og eksisterende bebyggelse. Området vil da ikke oppfattes som så privatisert, men vil gi noe mindre ferdsel der enn om stien var lagt helt ut på odden.

Rådmannen har også vurdert om stien bør ligge helt ut mot sjøen på vestsiden av odden på Smedstrand. På grunn av nærheten til Grytbakkfjæra er stien her foreslått noe lengre inn på land, for å redusere påvirkningen av fuglelivet på denne strekningen.

### **Konsekvenser for natur og miljø**

Det finnes gode registreringer som viser status og utviklingen av fuglelivet i strandsonen fra Lade til Være. En sammenstilling av hvilke inngrep og hendelser som har medført ulike endringer er dog ikke gjort. Sammenhenger mellom konkrete inngrep og påvirkning er komplisert og sammensatt, så det vil være vanskelig å peke på hvilke inngrep eller endringer som har gitt hvilke endringer. Endringer langt ut over nærområdet kan ha store konsekvenser for fuglebestanden her. Eksempler på dette er mattilgang på hekke- eller rasteplass eller endringer i overvintringsområder.

Tilrettelegging vil gi økt ferdsel i området. Konflikten med fugl vil være størst på flo, når sti og grunntvannsonen kommer nærmest hverandre. På fjære sjø vil det bli mindre konflikt, på grunn av større avstand mellom stien og der fuglene har tilhold. Tidligere erfaringer fra Ladestien tilsier at tilrettelegging og skjermbeplantning kan redusere dette problemet.

Det er ikke undersøkt hvordan fuglelivet er påvirket av etablering av Ladestien. Det er påvist endringer i det biologiske mangfoldet over tid, men det er vanskelig å si hva som er årsak til endringer. Det er blant annet observert økning i hekkende ærfugl på strekningen Trondheim - Malvik de siste 20-30 årene. Dette kan skyldes mindre mink, men også at ærfuglen tilpasser seg menneskelig ferdsel. For eksempel er den største hekkebestanden av ærfugl i Trondheim på Munkholmen. Det er også vanskelig å finne årsaken til endringene, og si konkret om det skyldes endringer svært lokalt eller i et større område. Avisoppslaget grunneierne refererer til antas å omfatte ærfuglbestanden i Trondheimsfjorden generelt, og ikke for Trondheim konkret.

I Leangenbukta er det påvist at økt ferdsel og tilrettelegging har gitt negative konsekvenser for fuglelivet. Området lar seg likevel ikke direkte sammenligne med området i Grytbakkfjæra, all den tid det her ikke er skjerming mellom stien og sjøen. I tillegg er området vesentlig endret også på andre måter i løpet av de

## **Trondheim kommune**

siste tiår. Forslag til avbøtende tiltak i Grytbakkfjæra er å etablere et belte på 5-7 meter med for eksempel tinnved (alternativt einer) mellom stien og fjæresonen. Dette vil skjerme godt, i tillegg til å være berikelse for området, ved å gi ny biotop for småfugl. ”Støyskjerm” eller voll er ikke ønskelig, på grunn av at dette vil være et fremmedelement i området, i tillegg til å være estetisk skjemmende.

### **Landskapsbildet**

Ved å anlegge en sti i området vil landskapsbildet bli noe endret, men stien skal etableres slik at den bukker seg og faller naturlig inn i landskapet. På strekningen langs Grytbakkfjæra legges stien så nært opp til jernbanen som mulig. Stien vil ikke medføre store endringer akkurat der. For øvrig legges stien i all hovedsak på nivået over stranden. Det blir behov for fyllinger på et par steder på de to oddene, men dette vil bli vurdert i detaljplanlegging av traséen.

Det blir i liten grad nødvendig å fjerne eksisterende vegetasjon, og planen tar mål av seg til å beholde vegetasjonen urørt i så stor grad som mulig. Etablering av skjermvegetasjon vurderes heller ikke å endre landskapsbildet vesentlig. Det forutsettes at det benyttes stedegen vegetasjon. Dette blir en fortsettelse av dagens kantskog.

### **Grunnforhold**

I kommunens kart over kvikkleiresoner er området vist som et område med middels faregrad. I andre sammenhenger er det gjennomført flere undersøkelser i området. Tiltaket som planlegges er lite, og antas ikke å ha negativ innvirkning på stabiliteten i området, jf. ”Retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag”, tabell 4.1; krav til sikkerhetsmessige vurderinger på reguleringsplannivå. På grunn av områdets klassifisering skal planen underlegges geoteknisk kontroll.

### **Samfunnsmessige konsekvenser**

For konsekvenser for natur, miljø og landskapsbildet vises til beskrivelse i to foregående avsnitt.

En videreføring av Ladestien vil være positivt for byens befolkning. Også beboere i Malvik kommune vil finne tiltaket positivt.

### **Bebyggelse**

Det står i dag et skur til nedfalls øst i planområdet. Dette står i følge kommunens kartgrunnlag på kommunens grunn, og forutsettes revet. Forslaget om riving er forelagt byantikvaren, som ikke har innvendinger mot riving av skur i øst.

### **Bruk av planovergang**

Jernbaneverket har uttrykt ønske om at rådmannen gjennom planforslaget skal gjennomføre nedleggelse av den midtre planovergangen. Planovergangen er Jernbaneverkets ansvarsområde, og de bør således gjennomføre gjeldende reguleringsplan for området. Prosjektet med å legge til rette for en tursti i strandsonen har ikke økonomi til oppgradering av dagens bro. Planforslaget innebærer heller ikke økt bruk av overgangene i plan. Det er etablert en stor utfartsparkeringsplass øst i planområdet. Det er også muligheter for å parkere ved pumpestasjonen vest i planområdet. Her har planforslaget rekkefølgebestemmelser om tilplanting, slik at det i framtiden ikke skal være mulig å parkere her. For å hindre økt bruk av overgang vest for eiendommen Strandheim skal det etableres gjerde som hindrer at turgåere benytter denne overgangen.

### **Kostnader og forpliktelser for kommunen**

## Trondheim kommune

Det vil bli kostnader og forpliktelser for kommunen knyttet til følgende:

- Erverv av areal (dekkes delvis av Direktoratet for naturforvaltning)
- Opparbeidelse av tursti med tilhørende avbøtende tiltak

### Planlagt gjennomføring og avbøtende tiltak

Første trinn for å gjennomføre planen er erverv av området. Det er ønskelig å komme i gang med arbeidet så raskt som mulig etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Før opparbeidelse av stien tar til, må det etableres skjermvegetasjon langs Grytbakkfjæra. Det skal benyttes stedegen vegetasjon, og tinnved eller einer er foreslått. Etter hvert vil trolig rogn, or og andre arter ta over for tinnvedskogen. Dette er en naturlig utvikling, siden tinnved er en pionerart, og det anses derfor ikke som en negativ utvikling.

Skjermvegetasjonen bør få etablere seg før stien åpnes for allmenn ferdsel. Videre må det settes opp gjerde mot jernbanen langs strekningen fra Grytbakkstranda til forbi den midtre planovergangen. Før stien åpnes bør det også settes opp skilt for å informere om områdets betydning. Dette inkluderer informasjon om områdets artsrikdom og sårbarhet, men også å tydeliggjøre betydningen av ikke å forstyrre fuglene, samt å holde hunder i bånd.

Langs deler av strekningen planlegges det å plassere ut benker, for å legge til rette for pauser og stopp. Bredden på stien planlegges med 2,5 meter bredde, inkludert skulder. På store deler av strekningen er det flatt på sidene, slik at det blir god plass til passering. På den smaleste strekningen langs Grytbakkfjæra (F2 og F3) skal det legges opp til at folk kan passere på strekningen, men det blir ikke etablert benker eller andre tiltak som oppfordrer til stopp eller opphold. I området F2 skal stien opparbeides så smal som mulig, men likevel få en bredde slik at det for eksempel er mulig for barnevogn eller rullestol å passere hverandre.

Etablering av stien skal gjøres så skånsomt som mulig. Under prosjektering av stien skal det vurderes om deler av stien kan legges på bro heller enn fylling. Dette innebærer et smalere inngrep enn fylling, og stien kan da også legges nærmere jernbanelinja.

### RÅDMANNENS KONKLUSJON OG FORSLAG TIL VEDTAK

På grunn av at Gytbakkfjæra er en av få fjærområder som ikke er fylt ut, har rådmannen vurdert å legge stien langs annen trasé. På den mest sårbare strekningen legger forslaget opp til at stien etableres så langt inn mot jernbanen som mulig og så smal som mulig. Med avbøtende tiltak mener rådmannen dette vil være en akseptabel løsning.

Forslag til reguleringsplan med bestemmelser anses som tilstrekkelig belyst, og rådmannen anbefaler at reguleringsplan for Grytbakkfjæra- strekningen Grytbakkstranda til Smestrand, datert 03.02.09, sist endret 15.06.09 med bestemmelser datert 07.09.09 vedtas.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

Rådmannen i Trondheim, 15.09.2009

## **Trondheim kommune**

Håkon Grimstad  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### **Vedlegg**

Saksvedlegg 1: Plankart datert 03.02.09, sist endret 15.06.09

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser datert 07.09.09

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart

Orienteringsvedlegg 2: Illustrasjonsplan sist endret 15.06.09

Orienteringsvedlegg 3: Kopi av merknader fra Jernbaneverket og naboer ved offentlig ettersyn