

Saksframlegg

GRYTBAKKFJÆRA

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

OFFENTLIG ETTERSYN

Arkivsaksnr.: 08/26494

Saksbehandler: Ingunn M. Høyvik

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtar å legge forslag til reguleringsplan for Grytbakkfjæra- strekningen Grytbakkstranda til Smestrand ut til offentlig ettersyn samtidig som det sendes på høring. Planen er vist på kart i målestokk 1:2000, merket Trondheim kommune, datert 03.02.09, sist endret 09.02.09 med bestemmelser datert 09.02.09.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

[... 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 kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

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.

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.

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

Planstatus

Arealene i øst omfattes av reguleringsplan r1010, "*Regulering av offentlig plass (badeplass) på Være*". Vedtatt 23.05.64. Deler av denne planen erstattes av r1010c, "*Endring av del av reguleringsplan for badeplass 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.

Eksisterende forhold og dagens bruk

Traseen som inngår i planforslaget kobler sammen eksisterende tursti fra vest med Væreholmen friområde.

Trondheim kommune

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 Smestrand. 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. Gjeldende regulering innebærer at samtlige eiendommer i den østre klyngen får atkomst via jernbanebroa og at den midtre overgangen legges ned. Planen er per i dag ikke gjennomført på dette punktet. Broa er i dag dimensjonert for et akseltrykk på 6 tonn. Dette innebærer at det ikke er dimensjonert for tyngre kjøretøyer. Brannbil krever for eksempel minimum 13 tonn akseltrykk.

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 næringssalter fra Trondheim by. Dette ser man også på de få gjenværende grunnene lengre vest. Bukta er også en av de aller siste naturlige fjæreområde 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.

Langs fjæra er det strandeng. Ved Grytbakkstranda er det forekomst av tinnved, i tillegg til blandingsskog. 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 bekkasiner i Trondheimsområdet, og dermed også et svært viktig område.

Landskap

Området på nordsiden av jernbanelinjen er deler strandeng. På de to oddene Grytbakkstranda og Smedstrand er det noe bebyggelse. Bebyggelsen på Grytbakkstranda er trukket tilbake fra sjøen, og det er

Trondheim kommune

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 inngangsatt 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.

Oppsummering av innkomne merknader

Politiet, brev av 08.07.08

Politiet har ingen særskilte kommentarer til varslet om igangsatt reguleringsarbeid. Brevet gir likevel en orientering om historien til eiendommene Flomålet og Smedstrand.

Malvik kommune, e-post av 08.07.08

Malvik kommune ser på tiltaket som positivt, men har ingen øvrige innspill.

Trondheimsregionens friluftsråd, brev av 05.08.08

Trondheimsregionens friluftsråd ser positivt på prosessen med å videreføre Ladestien fram mot kommunegrensen til Malvik. Dette er i tråd med intensjonene i vedtatt strandoneplan for Trondheimsregionen.

For øvrig har Trondheimsregionens friluftsråd ingen merknader til varsel om oppstart.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev av 06.08.08

På bakgrunn av kunngjøring om oppstart av planarbeidet informerte Sør-Trøndelag fylkeskommune om at fylkeskommunen ikke kan avgi endelig uttalelse før de arkeologiske forhold er avklart. Dette gjøres ved at det gjennomføres en befaring. Det anses som sannsynlig at området kan inneholde for eksempel gravanlegg fra jernalderen.

Befaring med henblikk på automatisk fredede kulturminner ble gjennomført 31.10.08. I brev av 03.11.08 ble det opplyst om at det ikke ble påvist automatisk fredede kulturminner på befaringen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FM-ST), brev av 13.08.08

Fylkesmannens miljøvernavdeling er positiv til prosessen med å videreføre Ladestien.

Fylkesmannen har videre en merknad knyttet til samfunnssikkerhet. Den planlagte turstien vil gå gjennom et område med kvikkleire. På Norges vassdrags- og energidirektorats (NVE) faregradskart over kvikkleire er området klassifisert med middels fare. Dersom etableringen innebærer fysiske inngrep i terrenget må NVEs retningslinjer for "Planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag

Trondheim kommune

1/08" følges.

For øvrig har fylkesmannen ingen merknader til saken så langt i prosessen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev av 01.10.08

Norges vassdrags- og energidirektorat har ikke mottatt melding om igangsatt planarbeid, og ber om at de får planen tilsendt når den legges ut til offentlig ettersyn.

Kommentar til FM-ST og NVE:

NVE vil få tilsendt planforslaget når det legges ut på offentlig ettersyn og sendes på høring. Grunnforholdene blir diskutert i saksframlegget.

Grunneiere, brev av 11.08.08

Jan Boris Stene har sendt inn merknad på vegne av følgende grunneiere:

Karl Ove Bjørnstad, Ragnhild Støre Govatsmark, Willy Grytbakk, Robert Larsen, Randi Paulsen, Jan Boris Stene, Paul Julian Stranden og Arne Støre. En oppsummering av brevet følger, mens brevet i sin helhet er vedlagt saken som orienteringsvedlegg 3.

Grunneierne er sterkt kritiske til valget av alternativ, all den tid den foreslåtte traseen i hovedsak berører privat grunn, og et hittil relativt urørt og privat område med rikt fugleliv. Stien vil få negative konsekvenser både for fuglelivet og eiendommene som berøres.

Fuglelivet i området beskrives fra flere hold som spesielt rikt og regnes som et av de siste gjenværende i Trondheim med så gunstige forhold for svømme- og vadefugler. De viser til zoologisk rapport 2007-6 av Per Gustav Thingstad. Deler av rapporten er oppsummert i brevet fra grunneierne, men er vedlagt i sin helhet. Videre refereres det til en rekke oppslag i Adresseavisen angående utfylling i strandsonen, nedgang i sjøfuglbestanden i Trondheimsfjorden, i tillegg til kommunens viltkart, flere faktaark i serien "biologisk mangfold i Trondheim" utgitt av miljøenheten, markaplan for Trondheim; handlingsplan for naturmiljøet. Oppslagene og faktaarkene vedlagt som utrykte orienteringsvedlegg. Også Karl Brox' bok "Langs Ladestien" refereres, og særlig bokas kapittel om sjøfugl.

Ut over hensynet til fuglelivet i området tar grunneierne også opp følgende forhold i brevet:

- 1) Traseen strider mot kommunens mål om å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010. Stien vil utvilsomt gi fyllinger i området, noe som er irreversibelt og som vil ødelegge forholdene for sjøfugl i området. Før arbeidet som forlengelsen av Ladestien begynner, krever de at det gjøres grundige forhåndsutredninger. Dersom utredningen konkluderer med at forlengelsen har uheldige konsekvenser, må kommunen være beredt til å ofre et naturområde som er et av de siste gjenværende av sitt slag som er urørt i Trondheim kommune. Allemannsretten gjelder i området, og grunneierne mener en kommunal sti derfor er unødvendig, men vil være klart negativ for fuglelivet. I brevet stiller de spørsmål til om det er nødvendig med så omfattende inngrep i hele strandsonen fra Ladehalvøya til Malvik kommune. De mener bevaring av urørt natur og sjøfuglbestanden bør prioriteres framfor det at man skal kunne sykle, løpe og gå blant hekkende sjøfugl.
- 2) En sti som i forslaget vil bety forringelse av samtlige eiendommer i området og må gjenspeiles i kompensasjon for de berørte. Grunneierne vil senere komme tilbake til konsekvenser for hver enkel eiendom.
- 3) Konsekvensene av en sti må ses i sammenheng med Jernbaneverkets planer i området og en eventuell fortsettelse av stien til Malvik.
- 4) Avslutningsvis foreslår de en alternativ trasé, hvor stien legges på eksisterende gang- og sykkelvei langs Ranheimsvegen. Dette vil løse alle problemer kommunens foreslåtte trasé vil skape. Da unngår man

Trondheim kommune

også å ødelegge strandområdene for fuglelivet, samt at det blir en rimeligere løsning og unngår langvarig saksbehandling.

Rådmannens kommentar:

Rapport om fugleliv, samt artikler er gjennomgått. Saksframlegget diskuterer både virkning på fuglelivet, samt aktuelle avbøtende tiltak. Gjennom høring og offentlig ettersyn vil vi få innspill både til tiltaket i seg selv, og om avbøtende tiltak er tilstrekkelige.

For kommentarer av øvrige forhold:

- 1) Kommunen har mange mål, og ikke alle er forenelige med hverandre. Gjennom planprosessen må disse veies mot hverandre samt øvrige interesser og verdier. Gjennom planprosessen belyses dette og følges opp med avbøtende tiltak. Vi viser til beskrivelser og vurderinger i saksframlegget knyttet til friluftsliv og vilt. Gjennom å tilrettelegge med sti, vil flere få mulighet til å benytte området. Kommunens mål er å gjøre området og kvalitetene tilgjengelig for flere, på en skånsom måte. I tillegg er det en overordnet politisk målsetning å få en sammenhengende stiforbindelse i området.
- 2) Erstatning for inngrep på private eiendommer blir gitt i henhold til vanlige erstatningsregler
- 3) Jernbaneverket er involvert i prosessen, og planforslaget sendes også til høring hos Jernbaneverket. Jernbaneverkets innspill angående sikkerhetstiltak er ivaretatt. Overordnede vurderinger om en fortsettelse av stien til Malvik er gjort i forbindelse med kommuneplanens arealdel, men gjennomføring av denne delstrekningen ligger langt fram i tid. Det er derfor lite hensiktsmessig å regulere dette nå.
- 4) For kommentarer knyttet til alternativ trase, viser rådmannen til dette avsnittet senere i saksframlegget.

Samråd

Det ble arrangert samråd med naboer 02.12.08. 11 grunneiere var representert på møtet. Referat fra samrådsmøtet følger som orienteringsvedlegg 4.

Oppsummering av innkomne merknader etter samråd

I ettertid kom det inn tre skriftlige merknader. Disse er oppsummert i det følgende, men følger i sin helhet som orienteringsvedlegg 3:

Jan Boris Stene, brev av 03.01.09

Stene viser til referat fra samrådsmøte hvor det ble opplyst at gjeldende reguleringsplan er fra 1982. I følge samtale med jurist i kommunen har Stene forstått at en reguleringsplan gjelder i ti år, og reguleringsplanen derfor bare kan være veiledende.

Stene er ikke enig i at broa over jernbanen er bra nok, og stiller spørsmål til hva den er bra nok for. Jernbaneverket må tas inn i det videre planarbeidet, og de må avklare atkomst til de berørte eiendommene.

På samrådsmøtet ba grunneiere om at hele området fra Grytbakkstranda til Væreholmen ble sett under ett, siden trasen forbi boligene ved Væreholmen vil få betydning for valg av trase ved Smedstrand. Stene mener det er sannsynlig at Jernbaneverket vil kreve kryssingen ved Væreholmen nedlagt. Også av den grunn bør kommunen nå planlegge hele strekningen fram til kommunegrensen mot Malvik. Kryssing av jernbanen ved Smedstrand og Væreholmen kan kreve en totalløsning fra Jernbaneverkes side.

På samrådsmøtet ba grunneierne om å få delta på møter der faggrupper knyttet til fuglelivet i området deltar. Dette kom ikke fram av møtereferatet, og Stene ønsker derfor å presisere dette ønsket gjennom sin uttalelse.

Trondheim kommune

I tillegg til selve brevet har Stene også lagt ved brev datert 30.12.08. En del momenter ble tatt opp i felles brev fra grunneierne datert 11.08.08. Disse er ikke referert igjen. Hovedpunkter for øvrig er som følger:

- På samrådsmøtet etterlyste grunneierne dokumentasjon på hvilke konsekvenser Ladestien har hatt på fuglelivet og biologisk mangfold. Stene beklager at det ikke foreligger offentlige utredninger på dette spørsmålet, og han ber kommunen utrede dette før forlengelse av stien planlegges. Videre bør det utredes hvilke unike fugleområder det er på strekningen mellom Grytbakkstranda og Væreholmen. Stene ser fram til å få tilgang på denne informasjonen, og mener dette er en forutsetning for å avgjøre om forlengelse av stien er forsvarlig ut fra et naturpolitisk synspunkt
- I forslaget til kommunen kan det se ut som turstien i liten grad kommer inn på Stenes eiendom i nord. Likevel mener Stene økt ferdsel mellom hans eiendom og sjøen vil få en rekke negative virkninger for han, som økt gjennomgangstrafikk, flere løse hunder, konsekvenser for strandretten m.v. Videre innebærer planforslaget at atkomst til naboeiendommen Flomålet skal skje via Stenes eiendom, på grunn av nedleggelse av eksisterende planovergang i vest. Dette vil gi ytterligere negative konsekvenser for hans eiendom. Disse to tiltakene sett under ett vil være katastrofalt for eiendommen, ved at det blir vei på alle kanter. Stene kan ikke akseptere en slik løsning. I kartvedlegg foreslår han et alternativ med atkomstvei til Flomålet nedenfor jernbanelinja. Dette vil skåne hans eiendom, og er et alternativ Stene mener grunneierne høyt sannsynlig kan akseptere.

Rådmannens kommentar: En reguleringsplan gjelder inntil en ny er vedtatt. En plan som er eldre enn ti år gir ikke hjemmel for tvangsserv, men frivillige avtaler kan likevel skje.

Rådmannen viser til saksframleggets avsnitt "*bruk av planovergang*" og kommentarer til brev fra grunneiere av 11.08.08. Rådmannen har involvert fagpersoner internt i kommunen, samt vært i dialog med Jernbaneverket, fylkesmannen og Direktoratet for naturforvaltning i forbindelse med planarbeidet. I tillegg sendes forslaget ut på høring til en rekke faginstanser og interessegrupper. Det er ikke avholdt formelle møter, all den tid sektormyndigheter ga tilbakemelding om at samråd ikke var nødvendig. Eventuelle merknader er offentlige og kan fås ved henvendelse til kommunen etter at høringsfristen for planforslaget har gått ut.

Det er god dokumentasjon på hvilke verdier som er knyttet til området. Det er vanskelig å knytte endringer i naturen til enkelttiltak, da fuglelivet påvirkes av en rekke faktorer. Vi viser likevel til saksframlegget for videre diskusjon. En av hensiktene med høring og offentlig ettersyn er å få tilbakemeldinger på våre vurderinger, og vi forventer å få kommentarer fra fagmyndighetene både angående kunnskap, vurderinger og nødvendige avbøtende tiltak.

Ut fra rådmannens vurdering blir det for smalt å legge tursti og atkomst til eiendommen Flomålet mellom eksisterende bygg og jernbanen. Det er mellom sju og ni meter bredt, men jernbanelinja ligger her på fylling. Siden veien ikke kan legges inn i fyllinga, har rådmannen vurdert dette som lite aktuelt. For øvrig er foreslåtte regulering i tråd med reguleringsplan fra 1982, selv om den av ulike grunner ikke er gjennomført. Det kan gjøres avtaler slik at grunneiere beholder rettigheter som er verdifulle med hensyn til strandrett osv.

For Stenes øvrige merknader viser rådmannen til kommentar til høringsbrev fra naboene fra august 2008, samt til videre saksframlegg.

Arne Støre, brev av 11.01.09

Støres brev inneholder tre hovedpunkter:

- 1) behov for videre dialog

Trondheim kommune

- 2) oppfyltingsak fra 2004
- 3) erverv av grunn

- 1) I møtoreferat fra samrådsmøtet fremheves det at kommunen legger stor vekt på dialogen videre. Støre inviterer derfor kommunen til å gi en detaljert forklaring av fordelene og ulempene ved å legge turstien over hans eiendom.
- 2) Støre beskriver en sak hvor han deponerte masser i strandkanten ved Værebukta, med en påfølgende ulovlighetsoppfølging. Støre ble ilagt dagbøter og ble offentlig uthengt som miljøkriminell. Han stiller spørsmål om hvorfor ikke tilsvarende reaksjoner ble benyttet i andre oppfyltingsaker.
- 3) Støre mener kommunen må følge et absolutt saklighetsprinsipp, og han understreker at ulik behandling av likeverdige saksforhold er lovstridig. Etter den behandling han har vært utsatt for kan ikke kommunen regne med at han gir fra seg grunn frivillig før dagbøter er tilbakebetalt og stemplingen av han som kriminell er beklaget.

Rådmannens kommentar:

Begrunnelse for valgt trasé og avveininger av fordeler og ulemper ved ulike alternativer diskuteres i saksframlegget som følger.

Oppfyltingsaken og regulering av tursti er to uavhengige saker, og oppfyltingssaken kommenteres ikke i plansaken.

Ragnhild Ingeborg Støre Govatsmark, brev av 11.01.09

Govatsmark har følgende kommentarer til planforslaget:

- ? Kommunen har ikke utredet alternative traseer. Grunneiere har tidligere anbefalt at turstien legges på eksisterende gang- og sykkelvei langs Ranheimsvegen. Dette vil spare penger til opparbeidelse, drift og vedlikehold. En slik løsning er valgt både ved Ranheim kirke og ved Hasselbakkvegen
- ? Govatsmark mener det er interessant at kommunen vil se på muligheten med å benytte eksisterende boliggate på Grytbakkstranda som tursti. For beboere i området blir dette en avveining av to onder – turgjengere gjennom boligområdet eller gjennom bade-, sole- og båtplass, samt biotop for tinnved og fugl.

Avslutningsvis stiller Govatsmark spørsmål om kommunen vil medvirke til at det blir fastlagt sikre grenser mot jernbanetraseen.

Rådmannens kommentar:

Turforbindelsen forbi Ranheim kirke er kun en midlertidig løsning, og kommuneplanens arealdel viser en ny, framtidig trasé som følger sjøkanten gjennom framtidig grønnstruktur. Det pågår reguleringsplanarbeider for Nedre Ranheim, og Ladestien er her tatt inn som vist på kommuneplanens arealdel.

Ladestitraséen har flere kortere strekninger der stien ikke ligger direkte ved sjøkanten. Disse strekningene er fortsatt nært sjøen og er lagt gjennom skogsområder eller boligområder som har høy opplevelsesverdi. Ved Hasselbakkvegen er stien lagt på en strekning på ca. 300 meter i en boliggate. Dette skyldes manglende regulering av turstien i dette området.

For avveininger av ulike traseer viser rådmannen til avsnittet ”alternativer som er vurdert” i det videre saksvedlegget.

Trondheim kommune

Kommunen vil sette opp gjerde mellom tursti og jernbane, og dermed sikre grensene mot jernbanen.

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. Traseen ville i tillegg ha berørt Grytbakksumpen, som er beskrevet som en svært viktig biotop for bekkasin, jf. avsnitt biologisk mangfold.

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 traseen er omtrent 850 meter. Den går på asfaltert gang- og sykkelvei langs Ranheimsvegen. Denne traseen 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 i en god del bruk 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 trase 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 øst for Grytbakkfjæra. På grunn av nærheten til Grytbakkfjæra er stien her foreslått noe lengre inn på land, for å redusere påvirkningen av

Trondheim kommune

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, som for eksempel mattilgang på hekke- eller rasteplass i tillegg til overvintringsområde.

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 økt avstand mellom stien og der fuglene har tilhold. Tidligere erfaringer fra Ladestien tilsier at tilrettelegging og skjermbeplantning kan redusere dette problemet.

Det er ikke gjennomført undersøkelser for å undersøke 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 både 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.

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 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, både 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, og det er i liten grad behov for fyllinger på de to oddene som inngår i planen. Det blir i liten grad nødvendig å fjerne eksisterende vegetasjon, og planen tar mål av seg til å beholde denne urørt i så stor grad som mulig.

Etablering av skjermvegetasjon vurderes heller ikke å endre landskapsbildet vesentlig. Det forutsettes at det benyttes stedegen vegetasjon, som tinnved (eventuelt einer). Dette blir en fortsettelse av dagens kantskog. Det blir behov for fyllinger på et par steder langs stien, men dette vil bli vurdert i detaljplanlegging av traseen.

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

Trondheim kommune

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 på kommunens grunn, og forutsettes revet. Forslaget om riving er forelagt byantikvaren, som ikke har innvendinger mot riving av brakke 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 i dag etablert en stor utfartsparkeringsplass i øst. Det er i dag muligheter for å parkere ved pumpestasjonen vest i planområdet, men her har planforslaget rekkefølgebestemmelser om tilplanting, slik at det ikke skal være mulig å parkere her.

Kostnader og forpliktelser for kommunene

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, enten ved makeskifte eller langsiktige leieavtaler. 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 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

Trondheim kommune

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 å passere med barnevogn eller rullestol.

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 fjæreområder 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. Rådmannen mener dette vil være en akseptabel løsning, med avbøtende tiltak, som for eksempel skjerming.

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 09.02.09 med bestemmelser datert 09.02.09 vedtas lagt ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

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

Rådmannen i Trondheim, 03.03.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Plankart datert 03.02.09, sist endret 09.02.09

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser datert 09.02.09

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart

Orienteringsvedlegg 2: Illustrasjonsplan sist endret 09.02.09

Orienteringsvedlegg 3: Kopi av merknader fra naboer og grunneiere

Orienteringsvedlegg 4: Referat fra samrådsmøte 02.12.08

Utrykt orienteringsvedlegg 1: Vedlegg til merknader fra naboer og grunneiere (zoologisk rapport, faktaark, oppslag fra Adresseavisen m.v)