



TRONDHEIM KOMMUNE

Kommunaldirektør byutvikling

NOTAT

Vår referanse
13/36025-47 (165826/16)

Vår dato
10.6.2016

Til: Bystyret
Fra: Rådmannen

Sak 103/16 Detaljregulering Fv 707, delstrekning Berg - Stormyra, gang- og sykkelveg, svar på spørsmål om mulighetene for å bruke mindre dyrka mark

Bystyrets møte 16.6.2016

Bakgrunn

Ved behandling av *Detaljregulering Fv 707, delstrekning Berg - Stormyra, gang- og sykkelveg* i byutviklingskomiteens møte 2.6.2016, ble følgende flertallsmerknad vedtatt:

"Komiteen ber om et notat fram mot bystyrets møte som utreder mulighetene for å bruke mindre dyrket mark i forbindelse med prosjektet."

Rådmannen har etter bystyrets møte kontaktet Statens vegvesen for å få deres vurdering av mulighetene for å benytte mindre dyrka mark. Notatet er vedlagt.

Statens vegvesens notat

Statens vegvesen redegjør i notatet for to ulike alternativer for å redusere bruken av dyrkamark.

Alternativ 1 innebærer å redusere avstanden mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen. Dersom grøfta mellom g/s-vegen og fylkesvegen erstattes med rekkverk langs hele strekningen, kan det gi en besparelse på ca. 2,1 daa dyrkamark. Av hensyn til trafikksikkerhet, behov for drenering, snøopplag og lysmaster, trygghetsfølelse og attraktivitet for myke trafikanter anbefaler imidlertid Statens Vegvesen at grøfta opprettholdes. I notatet fra Statens Vegvesen fremgår følgende begrunnelse:

Statens vegvesen anbefaler at 3-meters grøft mellom kjørebane og gang- og sykkelvegen beholdes ut fra hensyn til trafikksikkert, behov for drenering av både g/s-vegen og veggen, plass for snøopplag og lysmaster, og generell trygghetsfølelse, trivsel og attraktivitet for myke trafikanter.

Statens vegvesen har som mål å minimere bruk av rekkverk langs vegger. Det er ikke ønskelig med rekkverk mellom veg og g/s-veg. Dette begrunnes fra flere forhold¹:

- Biler som treffer rekkverket kan bli kastet tilbake i veggen og inn i en frontkollisjon
- Rekkverk kan gjøre det vanskeligere å sette bilen ut av kjørebane ved nødstop
- Rekkverk er farlige for MC-førere, uansett utforming
- Rekkverk kan hindre sikt i kryss og i høyrekurver
- Smal deler og rekkverk kan gi mer vindtrykk og sølesprut for fotgjengere og syklister
- Smal deler og rekkverk koster mer å anlegge og drifte
- Åpninger i rekkverket vil medføre unødig påkjørselsfare

Eksempel med grøft og rekkverk:



Alternativ 2 er å utforme skråningsutslaget med fall 1:8 langs dyrkamark. Dette vil spare ca. 1,8 daa dyrkamark. Det er imidlertid underskudd av jord- og steinmasser i prosjektet på 4 200 pfm³. Utforming av alle skråninger med 1:8 fall, vil føre til større masseunderskudd og øke kostnadene.

Statens vegvesen konkluderer med at de foreslåtte tiltakene kan redusere forbruket av dyrkamark marginalt, og anbefaler derfor å beholde 3-meters grøft mellom kjørebanelen og gang- og sykkelvegen.

Rådmannens vurdering

Rådmannen støtter Statens vegvesen sin vurdering. Det er viktig å legge vekt på trafiksikkerhet for barn og andre mye trafikanter. Her er det ikke mulig å legge gangveien utenom dyrka jord. For å innfri statens nye mål om redusert bruk av dyrka jord, må kommunen heller vurdere dette i framtidige arealbruksprosjekter, og lete etter alternativer til dyrka jord.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas i samsvar med rådmannens innstilling datert 6.5.2016.

Einar Aassved Hansen
Kommunaldirektør byutvikling

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:
Notat Statens vegvesen, datert 9.6.2016



Statens vegvesen

Notat

Til: Ekaterina Lukina
Fra: Plan- og trafikksesjonen Sør-Trøndelag
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Erik Fjellheim / 40404549
Vår dato: 09.06.2016
Vår referanse: 15/256165-4

Notat – Detaljregulering av fv. 707, delstrekning Berg – Stormyra, gang- og sykkelveg

Notat

Detaljregulering av fv. 707, delstrekning Berg – Stormyra, gang- og sykkelveg

I forbindelse med sluttbehandling av planen i byutviklingskomiteen er tiltakshaver bedt om å komme med supplerende utredninger.

Vedtak:

«FLERTALLSMERKNAD (Ap, H, MDG, V, Sp, SV):

Komiteen ber om et notat fram mot bystyrets møte som utreder mulighetene for å bruke mindre dyrket mark i forbindelse med prosjektet.»

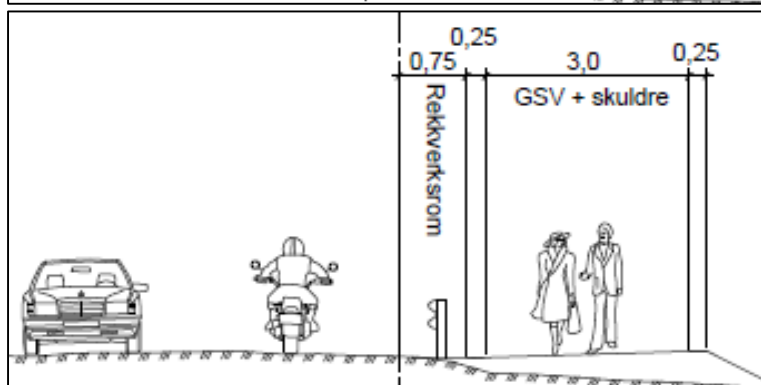
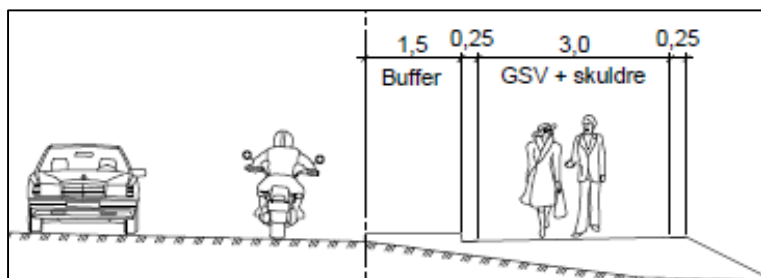
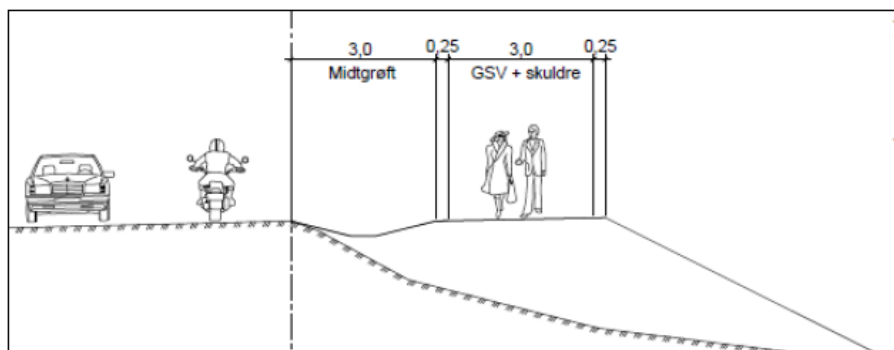
Statens vegvesens svar:

Statens vegvesen har tatt hensyn til landbruk i prosjektet så lenge det ikke går ut over andre hensyn som f. eks. trafikksikkerhet. Dyrket mark og konsekvenser for landbruk har vært en premiss ved valg av side for gang- og sykkelvegen i starten av prosjektet. Ensidig tovegsholdeplassen ved Myrsundkrysset er også plassert med hensyn for å unngå omdisponering av dyrket mark. Motfyllinger, som etableres for å tilfredsstille stabilitetskrav ved profil 8950 og 9400, tilbakeføres til dyrket mark.

Reguleringsplanen fører til omdisponering av ca. **9,7 daa** dyrkajord til permanent vegformål. Videre beskrives muligheter til å redusere omdisponering av dyrket mark til permanent formål i forbindelse med prosjektet:

Alt. 1 Avstand mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen reduseres

Gang- og sykkelvegen er regulert med en bredde på 3,5 meter, hvorav 3 meter asfalteres. Bredden på grøften er regulert 3 meter forbi dyrket mark. Videre er det visst tre forskjellige profiler med 3m-grøft, 1,5m buffer og med rekkverk.



Dersom grøften mellom g/s-vegen og fylkesvegen erstattes med rekkverk langs hele strekningen, kan det gi besparelse på ca. **2,1 daa** av dyrket mark.

Begrunnelse for 3-meters grøft:

- **Trafikksikkerhet.** Vegnormalene åpner for minimum 1,5 meter buffer mellom g/s-veg og kjøreveg ved fartsgrense 60 km/t. Med fartsnivå og andel av tungtrafikk som vi har på denne strekningen, er 3 meters bredde en mer trafikksikker løsning. Profil med 3+3 m er en «standard» løsning som brukes utenfor tettbygde strøk.

Grøft vil bidra til å fange opp villfarne kjøretøyer og hindre at fotgjengere eller syklister ubetenksomt vrirler ut i kjørebanelen.

- **Drenering.** Både avrenning fra kjørevegen og g/s-vegen må ivaretas. Ved å redusere bredden på grøften, blir grøften grundere og håndtering av overvann vil være mindre effektiv. Med 3-meters grøft er det enklere å få til god drenering dersom det er lite lengdefall på veien.

Ved bruk av 1,5 buffer vil det være behov for hjelpesluk i kjørebanelen som vil føre til mer utfordrende reasfaltering. Det vil også være mer utfordrende vedlikehold av VA-anlegget som vil ligge nærmere til vegkroppen, og derfor kreve større inngrep i overbygningen.

- **Snøopplag.** Grøft fungerer også som areal for snøopplag.
- **Lysmaster.** Grøft gjør det mulig å plassere lysmaster mellom g/s-vegen og fylkesvegen. Uten 3-meters grøft må veglys etableres på utsiden av g/s-vegen.
- **Trygghetsfølelse og attraktivitet for myke trafikanter.** Miljøpakken har et mål om at flere skal gå og sykle. For å nå dette målet, er det vesentlig at gang- og sykkelanleggene skal oppleves som attraktive. Større avstand mellom g/s-vegen og fylkesvegen gir trygghetsfølelse for dem som ferdes langs g/s-vegen. Ved rekkverk vil en ofte oppleve vannsprut fra veien. I dette trafikksikkerhetsprosjektet er det viktig å presisere at dette er en skoleveg. Det vil si at barn skal trives med å kunne gå til skolen, og foreldre må føle det trygt at barna går til skolen.
- **Estetikk.** Ut fra estetikk er grøft å foretrekke fram for rekkverk.



Statens vegvesen anbefaler at 3-meters grøft mellom kjørebane og gang- og sykkelveg beholderes ut fra hensyn til trafikksikkert, behov for drenering av både g/s-vegen og veien, plass for snøopplag og lysmaster, og generell trygghetsfølelse, trivsel og attraktivitet for myke trafikanter.

Statens vegvesen har som mål å minimere bruk av rekkverk langs veger. Det er ikke ønskelig med rekkverk mellom veg og g/s-veg. Dette begrunnes fra flere forhold¹:

- Biler som treffer rekkverket kan bli kastet tilbake i veien og inn i en frontkollisjon
- Rekkverk kan gjøre det vanskeligere å sette bilen ut av kjørebane ved nødstop
- Rekkverk er farlige for MC-førere, uansett utforming
- Rekkverk kan hindre sikt i kryss og i høyrekurver
- Smal deler og rekkverk kan gi mer vindtrykk og sølesprut for fotgjengere og syklist
- Smal deler og rekkverk koster mer å anlegge og drifte
- Åpninger i rekkverket vil medføre unødig påkjørselsfare

Stormyra. Forbi Stormyra er grøften planlagt med 6m bredde. Dette er på grunn av geotekniske forhold og trafikksikkerhet. For å vurdere om avstand mellom g/s-vegen og fylkesvegen kan reduseres forbi dyrket mark, ca. 200 m lang strekning, må det gjøres supplerende geotekniske vurderinger.

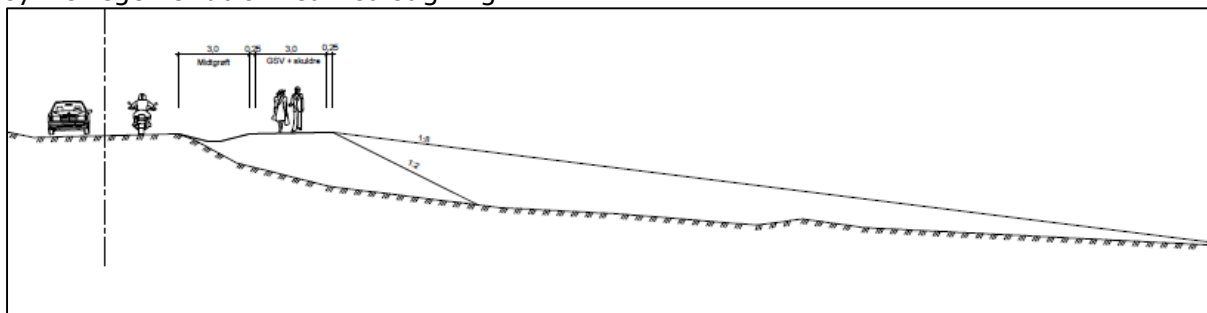
¹ Begrunnelsen er hentet fra brev fra Vegdirektoratet, datert 21.11.2014. Referanse 2014/128993-002

Alt. 2 Fall på skråningsutslaget fra gang- og sykkelvegen endres fra 1:2 til 1:8



Figur 1 Utklipp fra plankart 1

Gang- og sykkelvegen ligger stort sett på en moderat fylling. Skråningsutslaget fra gang- og sykkelvegen er utformet med stigning 1:2.



Figur 2 Snitt som viser skråningsutslag med fall 1:2 og 1:8

Dersom skråningsutslaget utformes med fall 1:8 alle steder langs dyrket mark, vil dette spare ca. **1,8 daa**. Ved beregninger er det tatt utgangspunkt i at pløying ikke bør foregå nærmere enn 1,5 m fra kanten av g/s-vegen pga. sikkerhetsavstand.

Generelt er det et underskudd av jord- og steinmasser i prosjektet på 4 200 pfm³. Utforming av alle skråninger med 1:8 fall, vil føre til enda større masseunderskudd og vil øke kostnader i prosjektet. Løsningen er ikke tegnet ut derfor finnes det ikke grunnlag for å antyde behov for masser.

Selv om arealregnskap for dyrket mark vil se bedre ut med 1:8 skråninger enn for 1:2, vil kvaliteten på dyrkajord være redusert den første tiden.

Midlertidig omdisponering:

Det er et mål å gjenbruke eksisterende matjord. I forbindelse med anleggsarbeidet tas toppjord på dyrket mark av og mellomagres i ranker. Jordstruktur skal beholdes og jorda må ikke komprimeres. Undergrunnsjord skal ikke blandes med toppjord. Det skal ikke forekomme sammenblanding av matjord fra ulike eiendommer med hensyn til plantesykdommer og spredning av uønsket plantemateriale.

Statens vegvesens anbefaling

Miljøpakken innebærer tilrettelegging for sikker skoleveg, utbygging av et sammenhengende hovedsykkelnett, økt satsing på kollektivtrafikken samt en rekke tiltak for å redusere antall

trafikkulykker. Gang- og sykkelveg langs fv. 707 mellom Stormyra og Berg er et av tiltakene under tema for trafikksikkerhet i Miljøpakken.

Tiltakene som er foreslått i dette notatet kan redusere forbruk av dyrket mark marginalt. Ut fra helhets vurdering anbefaler Statens vegvesen at 3-meters grøft mellom kjørebane og gang- og sykkelvegen beholdes med hensyn til trafikksikkert, behov for drenering av både gang- og sykkelvegen og vegen, plass for snøopplag og lysmaster, og generell trygghetsfølelse, trivsel og attraktivitet for myke trafikanter. Særlig med tanke på at strekningen skal legges til rette for at barn skal trives med å gå til skolen.

Statens vegvesen fraråder å benytte rekkverk mellom g/s-vegen og fylkesvegen på hele strekningen.

Statens vegvesen anbefaler at i byggeplanen sees det nærmere på utforming av skråningsutslag fra gang- og sykkelvegen.

Fylkesmannen i sin uttalelse, datert 16.03.2016 stiller seg bak planforslaget: «*Fylkesmannen som landbruksmyndighet er fornøyd med at jordvernet er hensyntatt.*»