

Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 03.09.2019
Sak: 45/19

Arkivsak: 17/1020
Tittel: Saksprotokoll - Detaljregulering - gang- og sykkelveg fra Hallset til Solemsbekken, sluttbehandling

Behandling:

Ved votering ble innstillingen enstemmig vedtatt.

Kommunestyrets vedtak

Kommunestyret vedtar forslag til detaljregulering av gang- og sykkelveg fra Hallset til Solemsbekken, som vist på kart datert 08.03.2019 og i bestemmelser datert 19.08.2019

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Mona Presthus
Arkivsaksnr-dok.nr: 17/1020-19

Arkiv: L13

Detaljregulering - gang- og sykkelveg fra Hallset til Solemsbekken, sluttbehandling

Rådmannens innstilling

Kommunestyret vedtar forslag til detaljregulering av gang- og sykkelveg fra Hallset til Solemsbekken, som vist på kart datert 08.03.2019 og i bestemmelser datert 19.08.2019

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

SAKSUTREDNING

Vedlegg

1. Reguleringskart, sist datert 08.03.19
2. Reguleringsbestemmelser, sist datert 19.08.19
3. Planbeskrivelse (med ROS-analyse), sist datert 19.08.19
4. Geoteknisk utredning, sist datert 10.12.18
5. Uttalelser ved høring og offentlig ettersyn.
6. Plankonsulentens kommentarer til uttalelsene

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

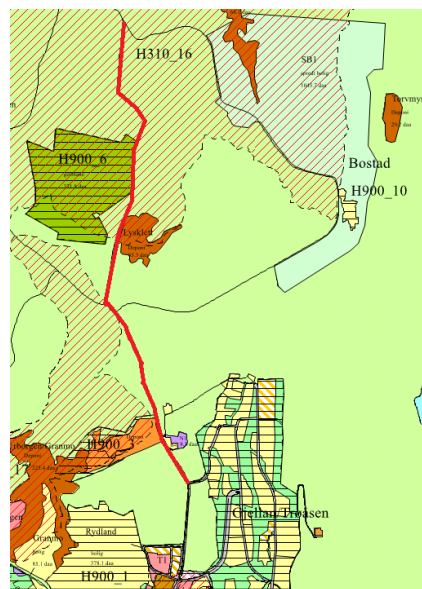
Saksopplysninger

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Norconsult AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Klæbu kommune.

Reguleringsplanen er utarbeidet i forbindelse med planleggingen av VA-prosjektet på samme strekning. Tidspunkt for oppstart av arbeidet med gang- og sykkelvegen er uavklart og usikkert.

Hensikten med planen

Planens hensikt er å legge til rette for å kunne gå og sykle langs strekningen fra Hallset til Solemsbekken langs fv. 6680. Totalt er den regulerte strekningen ca. 3,3 km lang. På kartet til høyre er strekningen markert. I dag er det mangel på tilbud for myke trafikanter på denne strekningen.



Plangrunnlag og tidligere vedtak

Planstatus

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 09.06.2011, viser at størsteparten av planområdet har arealformålet LNFR, se figur over (gang- og sykkelvegen markert med rød strek). Store deler av planområdet ligger også i, eller i nærheten av, hensynssone for kvikkleire (vist som skraverete felt). Kommuneplanen viser fremtidig gang- og sykkelveg fra avkjøringen til Gjellan/Trøåsen til Aune på østsiden av fv. 6680. Det er regulert en gang- og sykkelveg fra sentrum til avkjøringen til den nordre delen av Gjellan/Trøåsen.

Planområdet berører eller er i nærhet til følgende vedtatte reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Gjellan/Trøåsen, vedtatt 25.06.2009, planident K2006009 – gang- og sykkelveg er vist fra sentrum til adkomstveg til nordre del.
- Reguleringsplan for oppfylling av bekkedal/sorteringsanlegg, Aune, vedtatt 30.03.2000, planident K2000003 – adkomst ligger på vestsiden av fylkesvegen.
- Reguleringsplan for golfbane Ulsetsanden, vedtatt 16.06.2005, planident K2005004 – området ligger vest for, og grenser delvis mot, fv. 6680.
- I tillegg pågår regulering av nordre del av Gjellan/Trøåsen med kryss mot fv. 6680.

Tidligere vedtak

Formannskapet vedtok 28.03.2019 å legge forslaget ut til offentlig ettersyn og at det skulle sendes på høring. Formannskapet ba rådmannen om at prosjektet skulle spilles inn i arbeidet med Miljøpakken.

Planområdet

Planområdet går fra Hallset til Solemsbekken (sluttpunktet til Bostadvegen). Planavgrensningen er en utvidelse av området rundt eksisterende veg langs hele strekningen. Området består i dag for det meste av landbruksareal, men det er langs strekningen enkelte felt med bebyggelse, slik som ved Aune, Lysklett, Furuhaugmyra og Ulset.

Beskrivelse av planen

Planen er delt opp i tre delstrekninger:

1. Hallset – Lysklett S
2. Lysklett S – Lysklett N
3. Lysklett N – Solemsbekken

Delstrekning 1 – Hallset-Lysklett S

Gang- og sykkelvegen er på denne strekningen planlagt på østsiden av vegen. Det foreslås en bredde på 3,5 meter, hvorav 3 meter er asfaltert og med trafikkdeler på 3 meter. Ved avkjørselen opp til Gjellan-/Trøåsen-området er det planlagt en bussholdeplass på hver side av vegen. Dagens to avkjørsler på Aunet, fra Holtvegen og vegen til gården på østsiden, planlegges med ny utforming og samles til én avkjørsel. Bussholdeplassen flyttes mot sør.

Delstrekning 2 – Lysklett S- Lysklett N

Forbi Lysklettberga/Lysklett Søre benyttes smal trafikkdeler og guardrail. Ved krysset opp til Bostad er det overgang over vegen til eksisterende gang- og sykkelveg på vestsiden. Den eksisterende løsningen benyttes videre frem til Lysklett Nord. Denne har en asfaltert bredde på ca. 2,5 m.

Delstrekning 3 – Lysklett N - Solemsbekken

Her foreslås det en bredde på 3 meter, hvorav 2,5 meter er asfaltert. Ved bebyggelsen ved Furuhaugmyra planlegges det å samle avkjørslene fra boligene til en felles avkjørsel på vestsiden. Fra avkjørselen til golfbanen frem til enden av planområdet foreslås det smal trafikkdel.

Virkninger

Planforslaget legger til rette for en helhetlig gang- og sykkelvegsløsning fra Klæbu sentrum til Solemsbekken.

Trafikkforhold

Beboerne langs strekningen vil få muligheten til å gå/sykle til og fra Klæbu sentrum, noe som det ikke har vært tilrettelagt for på en sikker måte tidligere. Det bor omtrent 350 personer i grunnkretsen Lysklett (Lysklett-, Aune- og Bostad-området) (SSB).

I dag er det kun en kort strekning med gang- og sykkelveg på Lysklett. Sammenhengende gang- og sykkelveg gir mulighet for å gå tur eller sykle fra sentrumsområdene til andre forbindelser i området, samt bedre sykkelmuligheter til Trondheim.

Jordbruk

Gang- og sykkelvegen medfører at dyrka areal langs vegen beslaglegges. Dette gjør at det blir mindre produktiv jord, og risiko for høyere konfliktnivå mellom landbruket og brukere av vegen i fremtiden. Vegen vil permanent beslaglegge omtrent 9,3 mål med dyrka jord av god kvalitet. Dette vil være som en stripe langs vegen, og vil ikke dele opp eksisterende sammenhengende areal. Derfor vil gang- og sykkelvegen ikke vesentlig påvirke mulighetene for å drifte landbruksarealene. I planbestemmelsene er det satt krav til hvordan jorda skal behandles under anleggsperioden.

Naturverdier

Fra golfbanen langs Amundsdalvegen går Ulsetbekken. Det planlegges at deler av denne skal legges i rør. Fisk er ikke registrert i bekken.

Over Amundsdalvegen går det to vilttrekk for elg/rådyr. Det er planlagt tilpasning av autovernløsning fra Lysklett nord til Solemsbekken for å unngå at kryssing av vegen for elg er påvirket. Den andre krysningen mellom Lysklett og Korsmo berøres ikke av tiltaket. Det er også registrert yngleområde for spurv i nærheten av planområdet ved Lysklett og Solemsbekken. Gang- og sykkelvegen vil påvirke yngleområdet i liten grad, fordi registreringene er gjort på motsatt side av der hvor gang- og sykkelvegen skal gå.

Landskap

Gang- og sykkelvegen vil føre til mindre inngrep langs strekningen. Det må etableres murer enkelte steder, og fyllinger langs det meste av strekningen, for å etablere en helhetlig trasé.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner i planområdet.

Geoteknikk

Området er under marin grense og helt eller delvis i hensynssone for kvikkleireskred. I forbindelse med planarbeidet har Norconsult utarbeidet en geoteknisk rapport, se vedlegg 4. Denne viser at områdestabiliteten for de planlagte tiltakene kan ivaretas for planområdet.

Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble kunngjort i Adresseavisen i uke 26 i 2018 og lagt ut på kommunens hjemmeside. Planforslaget ble på samme tid sendt på høring til regionale myndigheter, lokale organisasjoner/lag og grunneiere. I tillegg til at planen har blitt sendt på høring har det også blitt holdt folkemøter og avholdt flere møter med Statens vegvesen, fylkeskommunen og NVE. AtB har også blitt kontaktet for vurdering av bruken av busstopp langs strekningen.

Etter 1. gangs behandling ble planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring. Høringsperioden var fra 05.04.2019 til 20.05.2019. Det kom til sammen inn syv uttalelser. Uttalelsene er vedlagt i sin helhet i vedlegg 5 og plankonsulentens kommentarer til uttalelsene er lagt ved som vedlegg 6. Under følger et sammendrag av uttalelsene med rådmannens kommentar.

Uttalelser til planforslaget

Statens vegvesen, 23.04.2019

Det ble etterspurt en redegjørelse av hvordan innspill til planarbeidet som Statens vegvesen har hatt i en prosess med plankonsulent er ivaretatt.

Kommentar

Dette ble besvart og redegjort for i høringsrunden.

Etter å ha mottatt svaret hadde ikke Statens vegvesen flere kommentarer til arbeidet.

Viser til vedlegg 5.

NVE, 08.05.2019

De anbefalte at det ble lagt til en rekkefølgebestemmelse om at anleggsarbeidene ikke kan starte før detaljprosjektering av geoteknikk er gjennomført.

Kommentar

En slik bestemmelse er lagt til i reguleringsbestemmelsene.

Fylkesmannen, 13.05.2019

Ved varsel om oppstart oppfordret Fylkesmannen kommunen til å finne løsninger som førte til minst mulig omdisponering av dyrket jord. Fylkesmannen er fornøyd med hvordan deres uttalelse er fulgt opp. Det er vanskelig å unngå omdisponering av dyrket jord i denne saken.

Fylkesmannen påpekte også mangel på kilder i ROS-analysen.

Kommentar

Dette er fulgt opp i planbeskrivelsen.

Arne Andreas Grendstad (grunneier), 14.05.2019

Grendstad mener at gang- og sykkelvegen beslaglegger unødvendig mye dyrka jord. Han ønsker at det kun benyttes guardrail mellom gang- og sykkelvegen og bilvegen.

Grendstad påpeker også at det finnes en strømmast på hans jorde som i dag ligger ganske nærme veien. Han mener det vil kunne bli utfordrende å bruke jordbruksredskap dersom gang- og sykkelvegen blir for bred.

Kommentar

Plankonsulenten har vurdert utformingen av en smalere gang- og sykkelveg. De anbefaler ikke å redusere bredden. Vurderingen er sendt til Statens vegvesen, som støtter plankonsulenten.

180 meter av den 290 meter lange strekningen som går langs eiendommen er planlagt med 3 meter bred trafikkdel. Arealmessig utgjør dette en forskjell på 225 m². Rådmannens vurdering er at dette er en liten forringelse for grunneier sammenlignet med gevinsten for brukerne av gang- og sykkelvegen.

Leander Lysklett (grunneier), 20.05.2019

Lysklett ønsker smal trafikkdel på hele strekningen langs sin eiendom. Han ønsker også å heve gang- og sykkelvegen på strekningen som er planlagt med smal trafikkdel, for å redusere skjæringen og arealbruken inn på sin eiendom.

Kommentar

Dette er også vurdert av plankonsulenten og sendt til Statens vegvesen. De anbefaler ikke Lyskletts forslag. Heving av gang- og sykkelvegen er ikke gjennomførbart. Årsaken til dette er at dersom en skal ha smal trafikkdel, må gang- og sykkelvegen være i samme høyde som bilvegen.

I dette tilfellet er det 30 meter med 3 meter bred trafikkdel som er planlagt på eiendommen til Lysklett. Det er naturlig at gang- og sykkelvegen har samme bredde mellom avkjørselen til gården og avkjørselen til Holtvegen. Rådmannens vurdering er at det er lite hensiktsmessig å gjøre en endring av bredden, og at en slik løsning vil gjøre utformingen dårligere for brukerne.

Trøndelag fylkeskommune, 28.05.2019

Deres faglige råd var at konsekvensene for vannmiljøet i Ulsetbekken og Solemsbekken bør gjøre nærmere rede for, og at dersom tilstanden forringes må tiltaket vurderes etter vannforskriften § 12.

Kommentar

Dette er fulgt opp i planbeskrivelsen og i reguleringsbestemmelsene.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

I kommuneplanens arealdel er kun deler av strekningen i planforslaget avsatt til fremtidig gang- og sykkelveg. Strekningene i planforslaget fra Aune til Lysklett N, og fra Lysklett S til Solemsbekken, er ikke med i kommuneplanens arealdel.

Det er en stor fordel at en kan ferdes langs strekningen som myk trafikant på en sikker måte. Dette kan være positivt både i et miljøperspektiv og helsemessig, fordi det vil være mulig å komme seg frem uten bil.

Tiltaket vil føre til inngrep i jordbruksareal og delvis på andre private områder. Inngrepet vil ikke føre til store endringer i driftsmulighetene av landbruksarealene, da alle inngrep blir i

ytterkantene av landbruksarealene. Men, det er likevel jordbruksareal som går tapt som følge av prosjektet. Dette kan ikke reverseres, og det tar lang tid å oppnå god kvalitet på jorda. Fra planbeskrivelsen fremgår det at trafikksikkerhetshensyn har fått tildelt størst vekt ved vurdering opp mot landbruksinteresser ved valg av bredde på gang- og sykkelveg.

Avveining av konsekvenser

Planforslagets innvirkning på trafikksikkerhet, fremkommelighet og folkehelse vurderes som positive. Planforslaget fremmer dette i vesentlig grad. Konsekvensene for landbruksinteressene er negative, ettersom en mister jord av god kvalitet.

Ved vurdering av utforming for gang- og sykkelvegen er hensyn til landbruk, trafikksikkerhet, drift, grunnforhold og bruk vektlagt. Flere steder er størrelsen på trafikkdeleren redusert for å spare landbruksareal eller sikre at gjennomføring er mulig. Guardrail på disse strekningene er nødvendig på grunn av trafikksikkerhet. I områdene hvor gang- og sykkelvegen kommer til å bli brukt som skoleveg har god standard fått høyest prioritet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Planen forutsetter prioritering for gjennomføring og investering av Miljøpakken. Driftsansvaret for gang- og sykkelvegen er ikke avklart.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.