

Saksframlegg

Detaljregulering av Heimdalsvegen, Fv 900, gang- og sykkelveg, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 12/9403-36

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av gang og sykkelveg langs Fv. 900 Heimdalsvegen, fra Klett til Heimdal sentrum som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak AS senest datert 22.10.2012 med bestemmelser senest datert 22.10.2012.

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

Sammendrag

Hensikten med planen er å gi gående og syklende et trafiksikkert tilbud på strekningen fra Klett til Heimdal og fra Klett til Heggstadmoen. I tillegg gjøres driftsvegen fra Heimdalsvegen via Lersbakken til Heggstadmoen om til offentlig gang- og sykkelveg med kjørbær adkomst til gården Lersbakken (gnr/bnr 217/2), samt planfri kryssing av Dovrebanen. Dette er viktig når E6 får hovedvegstandard og dermed blir forbudt for gående og syklende.

Hovedutfordringen i planarbeidet er å få etablert et tilbud til akseptabel kostnad, samtidig som stabilitetsforholdene i området utbedres, og bekken sikres og reetableres som fiskebekk.

Sykkeltilbudet som foreslås er en tre meter bred gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen. På deler av strekningen vil gang- og sykkelvegen gå i en egen trasé, mens den nærmest Heimdal og Klett vil gå parallelt med kjørebane. Det er en forutsetning at Heimdalsvegen får nedsatt fartsgrense til 50 km/t når E6 og Heimdalsvegen er ferdig utbygd. Dette bør gi redusert biltrafikk på Heimdalsvegen.

Det foreslås både fylling og avskaving av masser for å utbedre områdestabiliteten innenfor flere deler av planområdet.

Prosjektet skal i tillegg åpne bekken Sørå, som i dag går i rør på store deler av strekningen. Dette er en uttalt miljøatsing hos Trondheim kommune. Bekken har en beskaffenhet som gjør at det igjen kan bli levelig for fisk i bekken ved åpning av bekken.

Som en del av prosjektet inngår også to pumpestasjoner for MeTro Vannprosjektet, som skal sikre drikkevannsforsyning og avløpsordning mellom Melhus og Trondheim kommune.

Det er ikke kommet spesielle merknader til planen som tilsier at en skal utrede alternativer til reguleringsplanforslaget. De omfattende stabilitetstiltakene som må gjennomføres i forbindelse med tiltaket medfører at bekkedalen blir bearbeidet og reetablert på store deler av strekningen. I den forbindelse må bekkedalen tilbakeføres med kvaliteter som i dag både mht. biologisk

Trondheim kommune

mangfold og tilrettelegging for fisk og dyreliv på strekningen.

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av *Asplan Viak AS* som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver *Statens vegvesen, Region midt*.

Planarbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom Miljøpakken, NVE og Trondheim og Melhus kommunes MeTroVannprosjekt.

Mellom 230-240 eiendommer ligger innfor planområdet og er varslet om oppstart av reguleringsplanen. Komplette planforslag ble innsendt 7.5.2012.

Høring og offentlig ettersyn

Kunngjøring om igangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisen 28.1.2012.

Høringsetater og grunneierne ble varslet om planoppstart i brev datert 26.1.2012. Grunneierne har også blitt varslet ved tidligere planprosess for området, i brev datert 12.6.2007.

Som en del av informasjons- og samrådsprosessen ble det avviklet et informasjonsmøte på Sanitetens Hus på Heimdal, 7.2.2012. Det var omtrent 60 tilhørere på informasjonsmøtet.

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn 6.7.2012 i vedtak FBR PLN 2147/12.

Tidligere vedtak og planpremisser

I kommuneplanens arealdel er området som planforslaget omfatter, i hovedsak avsatt til LNF-område. Kommuneplanens arealdel for perioden 2012-24 som nå er under behandling viser i hovedsak samme arealbruken som dagens kommuneplan, men i LNF-området er også vist viktig viltkorridor.

Følgende reguleringsplaner har mest relevans for planforslaget:

- R0231C, Reguleringsplan for Røddekrysset.
- R0231, Reguleringsplan for området mellom Heimdalsvegen, E6 og Sjøra (Esp Østre II).
- R0231F, Esp Østre.
- R0239g, Alfarheim, Klett og del av Klett gård.
- R0387, Reguleringsplan for Esp bomstasjon.
- R0469, Storler, 217/5, m.fl.
- R1081E, Gnr. 198 Bnr. 1, Kattemyra.
- R 0083, Kattemyra.
- R1099A, Heggstadtrøen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Statens vegvesen har gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen. Følgende temaer er behandlet:

- Sjøra (bekkeløp Heimdal – Klett)

Trondheim kommune

- Heggstadbekken
- Grunnforhold
- Vilt
- Trafikkforhold/trafiksikkerhet.

Det som fremkommer som mest risikofyllt er faren for småskred/jordskred og kvikkleireskred i forbindelse med omlegging/sikring av bekk, samt ulykker mellom syklende og gående på strekningen.

Under utbyggingen vil stabiliteten være en risiko. Norges Geotekniske institutt har utarbeidet to rapporter. Stabilitetstiltakene i rapportene, særlig erosjonssikring og områdestabilisering, skal ivaretas gjennom en plan for gjennomføring av anleggsarbeidet. Tiltakene som planlegges vil føre til en bedring av stabilitetsforholdene i området.

I dag ferdes mange syklistene mellom Klett og Heimdal uten at det er spesielt tilrettelagt for myke trafikanter. Generelt vil tiltaket bedre trafiksikkerheten på strekningen, men gang- og sykkelvegen vil medføre at konflikten mellom gående og syklende må vies oppmerksomhet. Hovedutfordringen er faren for påkjørsel av fotgjengere. Når det i tillegg er skoleveg på deler av strekningen (Klett), er det nødvendig med tiltak, og det må avbøtes med oppmerksomhetstiltak for skolevei. Det skal gjennomføres trafiksikkerhetsrevisjon av planen, der tiltak for å ivareta trafiksikkerhet vil beskrives.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Gang- og sykkelvegen er planlagt mellom Klett og Heimdal sentrum og vil i hovedsak følge traseen til Heimdalsvegen. I tillegg er en driftsveg fra Heimdalsvegen til Heggstadmoen over Lersbakken tatt med i planforslaget.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk/landskap

Deler av området er regulert og utbygd til boligformål. Dette gjelder spesielt områdene på Klett og mot Heimdal sentrum. Mellom disse områdene er det jord- og skogbruksarealer som dominerer. Området i tilknytning til selve dalføret og eksisterende bekkedaler framstår som ulendt og lite tilgjengelig i dag.

Søra

Bekken Søra går mer eller mindre tett inntil vegen på strekningen. Deler av Søra er i dag tydelig preget av urbanisering, som har medført at noen naturkvaliteter er ødelagt eller redusert. Enkelte strekninger av bekken ble lagt i rør under arbeid med sikring etter ras i området på slutten av 80-tallet. Dette prosjektet gir muligheter for å gjenskape noen av de verdier som har gått tapt ved tidligere utbygging.

Hele dalen er dominert av gråor med innslag av hegg, selje, forskjellige vierarter og rogn. Trær ligger på kryss og tvers langs store deler av bekkeløpet, på grunn av bratte skråninger og erosjon langs bekkedanten. Bekken er innelukket i kulverter på en del av strekningen. Mange av kulvertene er ikke tilpasset gjennomgang for fisk og annet vilt. Ved Heggstadmoen er bekken helt lukket i en lengde på om lag 500 m etter et ras i 1985. Gjennomgående bredde i hele bekkeløpet er ca 2-3 m, og vanndybden er fra 0,1 til 0,2 m. Det raser stadig ut stein og jordmasser i bekken.

Strømføringen varierer en del, fra stilleflytende partier lengst ned mot Gaula til mer moderate

Trondheim kommune

hastigheter oppover mot Heimdal. Det fins ingen partier med fall eller stryk og stor strømnings-hastighet. Vannkvaliteten betegnes som meget dårlig med betydelig kloakkforurensning.

Heggstadbekken

Heggstadbekken starter like nedenfor Heggstadmoen og renner sørover og ut i Søra ved Heimdalsvegen på Heggstad. Utløpsosen ble lukket i en 20 m lang kulvert i 1985. Bekken er om lag 1 km lang. Den renner gjennom en ravedal, der skråningene domineres av gråor med innslag av hegg, selje, forskjellige vierarter og rogn. I skråningene finnes det innslag av bartrær, bla. gran. Bekken er om lag 0,5 – 1 m bred på hele strekket og dybden er fra 5 til 30 cm. Heggstadbekken har stort fall i øvre deler, og lite fall ned mot Søra. Grunnen er som i Søra, med mye leire nederst og mer stein oppover. Det er også noe innslag av større stein. På grunn av kraftig erosjon fra bekken raser det ut stein og jord fra skråningen rundt. Bekken har bedre vannkvalitet enn Søra. Det er ikke fisk i bekken i dag.

Grunnforhold

Grunnen består av leire i hele bekkedalen opp mot Heimdal. Heimdalsvegen går gjennom kvikkleireområder som har skredrisiko klasse 4 og høy faregrad i følge den nasjonale skreddatabasen. Det har skjedd flere større og mindre utglidninger i dalen i de seneste 10-årene.

Bekken Søra ligger langs eksisterende veg. Naturlig skråningshøyde opp fra vege er ca. 15 m med helning fra 1:2 til 1:5. Det har vært flere små utglidninger langs Søra, i tillegg til raset ved Lersbekken i 1989. Området er kjent for ras og utglidninger på grunn av erosjonen langs Søra, og det er viktig å utføre nødvendige tiltak for å bedre stabilitetsforholdene og sikre Søra mot ytterligere erosjon.

Naturmangfold:

Områdene langs Heimdalsvegen er et kupert landskap med variert vegetasjon og naturlig mangfold av fugle- og dyreliv. Naturforholdene er også vurdert i kommuneplansammenheng.

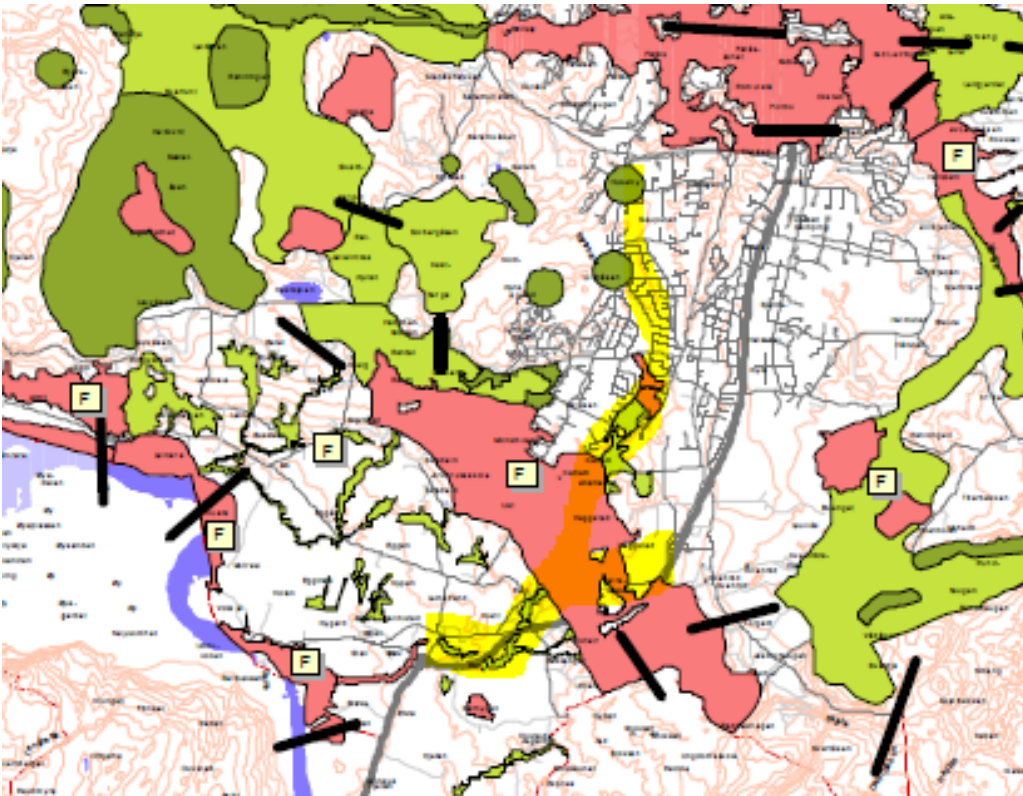
Terrengtyper og flora:

Området er i hovedsak å betrakte som et kulturlandskap, der natur- og landskapstypene er menneskeskapt eller sterkt påvirket av menneskers bruk. I området finnes få naturlige/opprinnelige naturtyper.

Vilt:

Viltkartet for Trondheim kommune viser at det er viktige trekkruiter (avmerket som sort strek) i området rundt bekkedalen. Området er i tillegg betegnet som et *svært viktig* viltområde (rosa felt). Grønne felt på kartet anses som *viktige* viltområder.

Trondheim kommune



Figur 1. Utsnitt av viltkart for Trondheim kommune. Omtrentlig omriss av planområdet er inntegnet med gult.

Viltkorridorer:

Søra renner gjennom deler av Leinstrandmarka og Klett. Området mellom Ringvål og Skjøla over Leinstrandmarka og Klett er avmerket som et svært viktig viltområde på viltkartet for Trondheim kommune. Området er i tillegg beskrevet på et eget faktaark om biologisk mangfold i kommunen. Terrenget varierer mellom flatt, svakt hellende til bratt, med skogkledde bekkedaler. Området rundt bekkedalene fungerer som trekkvei, og er en av to viktige forbindelser mellom Byneshalvøya og områdene østover, for utveksling av hjortevilt og andre dyrearter. Det er viktig at denne trekkveien ivaretas.

Pattedyr:

Foruten hjortevilt finnes det trolig flere andre pattedyr i området, som grevling, mår, mink, ulike arter spissmus og smånagere, flaggermusarter og piggsvin.

Fugl:

Løvskogen langs bekkedalen består i all hovedsak av gråor. Gråor- og heggskoger er gode biotoper, og har høyere tetthet av hekkende fuglepar enn noen annen naturtype i Norge. De rotete liene, med innslag av veltede trær som ligger både nede i bekkeløpet og langs lia, er positive innslag som bidrar til et variert habitat for fugler.

Fisk:

Søra og de andre sidebekkene til Gaula er eksisterende eller potensielle gyteområder for sjøørret. Søra har fram til i dag vært forurenset. Nå er vannkvaliteten i bedring. Det finnes ikke ferske opplysninger om dagens status for fisk i bekken. Om fisken har forsvunnet fra deler av bekken kan dette ha sammenheng med kulvertlukninger og/eller eventuelt forurensningsmessige forhold. Dette må forventes å bli utbedret på kortere eller lengre sikt, slik at bekken på sikt vil få den fiskebestand som de naturgitte betingelser gir grunnlag for.

Trondheim kommune

Rekreasjonsbruk

Mellom Klett og Heimdal er det en del skogsområder. Disse benyttes ikke aktivt som friluftsområder i dag. Det er heller ikke planlagt grøntdrag i kommuneplanens arealdel i området.

Trafikkforhold/trafikksikkerhet

Gang- og sykkelvegen er planlagt langs Heimdalsvegen. Veggen har en trafikk på ca 3000 i årsdøgntrafikk. Den benyttes som beredskapsveg ved stenging av E6. I tillegg til lokaltrafikken er dette korteste veg til Heimdal når en kommer på E6 sørfra. Veggen har i den sammenheng en del trafikk til og fra Heimdal og omegn. Veggen er tidvis smal og svingete, noe som medfører dårlig sikt for fotgjengere og syklister som ferdes langs veggen.

Langs strekningen er det i dag mange avkjørsler direkte på Heimdalsvegen. Enkelte eiendommer har også to eller flere avkjørsler.

Støy

Det er utarbeidet støysonekart for Heimdalsvegen. Støysonekartet viser at et boligbygg ligger innenfor rød sone ved fasade vendt ut mot veg, dette gjelder boligbygg gnr/bnr 202/3. Beregnet støyer verdi ved fasaden er her 66dB, det vil si 1dB over grenseverdien. Enkelte andre bygg ligger tett opptil 65dB, men overskrider ikke denne verdien.

Kollektivtilbud

AtB sin rute nr. 71 trafikkerer strekningen. Fra Heimdal sentrum til Klett er det 8 holdeplasser hver veg langs strekningen.

Energi

To høyspentlinjer krysser Heimdalsvegen innenfor planområdet. Det ene strekket går tilnærmet nord-syd og går over mot boligområdet på Kattem. Det andre strekket går i øst-vestlig retning, og forbinder blant annet Heggstadmoen og Byneset.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet omfatter samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, med kjøreveg, gang- og sykkelveg, samt areal til for boligbebyggelse, offentlig grønnstruktur og landbruksområder. Totalt reguleres det for bygging av ca. 4 km gang- og sykkelveg, fordelt på ca. 2,4 km i delvis egen trasé, og ca. 1,6 km som utvidet fortau til eksisterende veg. I tillegg foreslås det å regulere dagens gårdsvei fra Heimdalsvegen til Heggstadmoen til offentlig gang- og sykkelveg, inkl. ny undergang under jernbanen. Denne skal erstatte en farlig planovergang på Dovrebanen.

Planlagt arealbruk

Boliger:

Det er tatt med minst mulig boligareal i planforslaget. Dette må sees i sammenheng med at planen ikke har til hensikt å regulere boligareal. Der det er foreslått boligareal, er det som underlag til hensynssone grunnet stabiliseringstiltak eller i forbindelse med midlertidig bygge- og anleggsområder.

Ved Kammen og ved Heimdalsvegen 57, 59 og 61 går skjæringstopp et stykke inn på eksisterende boligeiendommer. Det er valgt å ta med boligareal i reguleringsplanen for å vise og hjemle

Trondheim kommune

eiendomsinngrepet. Disse eiendommene er regulert til bolig i dag. Formålet blir altså det samme som før. Der tiltak kommer inn på eksisterende boligeiendommer foreslås arealbruken til annet vegareal, da Statens vegvesen har til hensikt å foreta grunnerverv av disse arealene.

Samferdselsanlegg

Gang- og sykkelvegen har en bredde på tre meter. Lengst mot sør ligger den inntil veien adskilt av tre meter grøntribbe. Den følger her veiens kurvatur og forholder seg til den. Forbi Esptunet og inn mot eksisterende rundkjøring til Katteskogen, er tilgjengelig plass en kritisk faktor. Der er derfor bredden på ribben redusert til en meter for å minske inngrepene i omkringliggende terreng.

Mellom Esptunet og nordover mot Heimdalsveien, i en strekning på ca. 1100 m, ligger gang- og sykkelveien i egen trasé mellom veien og bekken. Hensynet til terrengtilpasning og jevn stigning på sykkelveien har her vært førende for linjeføringen.

Veg

Selve Heimdalsvegen vil i vesentlig grad beholdes slik den ligger i dag. På den første strekningen, ca. 900 meter, foreslås det å etablere en adskilt gang- og sykkelveg på østsida, omtrent tre meter fra eksisterende veg. Eneste inngrep på Heimdalsvegen vil her være utretting av en kurve.

Forbi Esptunet ligger bebyggelsen nokså tett inntil vegen og vegen flyttes derfor noe mot vest. Her etableres to nye busslommer noe lenger nord enn dagens situasjon, og avstanden mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen reduseres fra tre til en meter.

På strekningen fra Esp og nordover foreslås gang- og sykkelvegen i egen trasé uten endringer på selve Heimdalsvegen.

På den siste delstrekningen ligger Heimdalsvegen delvis i en trang dal med bratte sideskråninger. Her må Heimdalsvegen på noen strekninger justeres i horisontal- og vertikalnivået for å få plass til gang- og sykkelvegen og bekken.

Privat veg

Private avkjørsler blir ivare tatt gjennom reguleringsplanen. For enkelte avkjørsler vil stabiliserende oppfylling gi bedre kurvatur som gjør forholdene bedre enn i dag.

Heimdalsvegen har svært mange avkjørsler i forhold til sin status som fylkesveg. Det foreslås derfor at enkelte avkjørsler bortreguleres gjennom planforslaget. Dette er merket av med egne symbol i plankartet. Selv om det blir noen færre avkjørsler i framtidig situasjon, vil samtlige eiendommer fortsatt være sikret avkjørsel til sine eiendommer. Der hvor eiendommer har to avkjørsler foreslås det som regel avvikling av en avkjørsel. Kan man benytte en «felles avkjørsel» med øvrige eiendommer, etterstrebes dette i planforslaget. Hovedbegrunnelsen for dette er at vegen vil få en tydeligere og mer strukturert utforming, samtidig som trafikksikkerheten økes.

Der adkomst krysser bekkeløpet skal det sikres forsvarlig kryssing av bekkeløpet samtidig som det skal tilrettelegges for at fisk kan komme gjennom.

Annen veggrunn:

Veglinja på Heimdalsvegen er planlagt noe endret. Gangvegen vil medføre at normalprofilen blir ca. 3,25 m bredere enn i dag. Dette medfører skjæringer og fyllinger som anses som et terrenginngrep og som en del av det offentlige vegrommet. Areal utenfor selve kjørevegen og gangvegen krever regulering til annet vegformål i planforslaget. I tillegg er det tatt med 1 m

Trondheim kommune

utenfor skjæringstopp/fyllingsfot. Dette vil bli en naturlig ny eiendomsgrense, og vil ligge til grunn for den forestående prosessen med erverv av areal som Statens vegvesen vil stå for.

Jernbane:

Dovrebanen skal ikke flyttes som følge av tiltaket, men drifts- og gangvegen vil gå i undergang under jernbanen.

Gangveg:

Det vil foreslås en endring av gangveg mellom Esptunet og Meieribakken. Dette vil bidra til en bedre gangvegforbindelse, og en mer trafikksikker kryssing av Heimdalsvegen, enn slik den er regulert i dag.

Vassdrag, Søra

Søra har et totalt nedbørsfelt på 10,2 km² og starter ved myrområdene rundt Søbstadmyra ovenfor Huseby skistadion. Den renner videre via tettbebyggelsen på Heimdal og sørover forbi Klett til den løper ut i Gaula. Bekken renner gjennom både urbane strøk og jordbrukspåvirkede områder. Bekkeløpet går for det meste i en ravinedal, som er svært ustabil og kraftig eroderende. Deler av ravinedalen vil bli fylt opp som et ledd i stabiliseringen av dalen, ved anleggelse av gang- og sykkelvegen langs Heimdalsvegen. Den nye gang- og sykkelvegen vil i deler av området måtte følge bekkeløpet oppover, særlig gjelder dette i den smale ravinen opp mot Heimdal.

Både kjørevegen og gang- og sykkelvegen må sikres mot flom. I følge gjeldende retningslinjer skal infrastrukturtiltak dimensjoneres for flom med minst 200 års returperiode. Flom i bekken berører i tillegg til vegtrafikken også boliger og landbruksområder. Etttersom det fins mye kvikkleire i området er det også nødvendig å sikre bekken mot erosjon under en 200-årsflom.

Selve bekken reguleres som «bruk og vern av sjø og vassdrag». Det foreslås generelt et 10 meter bredt belte som bekken ved en normal vannstand vil holde seg innenfor. I tillegg foreslås en 10 meter bred hensynssone på begge sider av det foreslåtte bekkearealet. Dette vil bidra til å sikre opparbeidelse av sideareal, slik at natur og bekk sikres også ved høyere vannføring.

I tillegg er det for enkelte delstrekninger noe større bredde på bekken, noe som åpner for opparbeidelse av vannspeil, der hvor terrenget, samfunnssikkerheten og nabobebyggelse tilsier at det kan aksepteres.

Tilrettelegging for fisk og dyreliv

Søra har potensial til å bli en bekk med betydelige naturverdier, og har tidligere hatt fiskebestand. Det planlagte anleggsarbeidet er en fin anledning til å restaurere bekken og skape en god totalløsning.

Hele bekken med åpen eller lukket profil, vil bli tilrettelagt for vandring, reproduksjon og oppvekstforhold både for lokal og anadrom¹ fisk. For åpen profil betyr dette at stigningen i bekken må begrenses til 40 – 50 %. Ved brattere bekk må det anlegges fisketrapp. Det må legges ut enkeltsteiner i bekken for å skape hvileplasser, og bunnen må utformes slik at lavvannføringen samles i ei smal renne. Der hvor terrengforholdene tillater det skal det anlegges mindre dammer og kulper, hvor det også legges ut gytegrus. Det skal legges til rette for etablering av variert vegetasjon av urter og trær og busker tett inntil bekken samt i og langs dammene.

¹ Ferskvannsfisk som lever hele eller deler av livet sitt i ferskvann, som f. eks. laks og sjøørret.

Trondheim kommune

Kulverter skal anlegges slik at fisk kan passere. Dette betyr kulvert med naturlig bunn, kulvert med betongbunn med stigning maks 2 – 3 ‰ eller kulvert med terskler i bunnen. Hvileplasser før kulverter må etableres og vertikale sprang må unngås.

Kulverter skal utformes slik at smådyr kan passere ved lav vannføring. Bekken utformes med små dammer eller kulper. I tillegg legges det ut store og mindre steiner jevnt langs bekk og dammer som sitteplasser for fugl.

Landbruksområder:

Heimdalsvegen foreslås finjustert på deler av strekningen fra Klett til Heimdal. Heimdalsvegen er justert både i høyde og sideveis. Justeringen fører til at Søra må legges om langs fire strekninger innenfor det regulerte området. Disse områdene er i hovedsak regulert til LNF, og dette opprettholdes i framtidig situasjon. I planforslaget går bekken i dagen langs disse stedene. Det nye profilet blir litt mer åpent enn i dagens situasjon og tilgjengeligheten til vannet vil bli bedre for gående og syklende langs vegen. Det planlagte bekkeprofilet er større enn eksisterende profil mange steder langs strekningen.

Driftsvegen til Lersbakken fra Heimdalsvegen og adkomstvegen fra Heggstadmoen gjøres om til offentlig gang- og sykkelveg med kjøreadkomst til gårdsanlegget. Dagens plankryssing med Dovrebanen legges ned, og erstattes med egen undergang.

Støy

Bygging av gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen vil ikke endre støyforholdene langs vegen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T1442/2012 legger opp til at miljøtiltak og sikkerhetstiltak langs veg (f. eks. bygging av gang- og sykkelveg) som ikke endrer støyforholdene som hovedregel bør kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene, selv om grenseverdiene i T1442/2012 overskrides. Statens vegvesen ønsker likevel en opprydding i områder som ligger i rød sone, dvs. har utendørs støynivåer over 65 dB. Med bakgrunn i de utarbeidede støysonkartene anbefales det at boligbygg, gnr. 202 og bnr. 3 må utredes ytterligere i byggeplanprosessen for hvorvidt innendørs støynivå i oppholdsrom (stue, soverom el kontor) overskrider 35dB. Uteplass er anlagt på baksiden i forhold til Heimdalsvegen og overskrider ikke grenseverdien på 65dB.

Enkelte andre bygg innenfor planområdet ligger tett opptil 65dB, men overskrider ikke. Det vurderes derfor ikke nødvendig med ytterligere utredning av støyforholdene for øvrig bebyggelse i byggeplanprosessen.

Samfunnsikkerhet

Norges Geotekniske institutt har utarbeidet to rapporter om stabiliteten av kvikkleiresonene i området ved gjennomføring av E6 og gangveg langs Heimdalsvegen. Det står følgende i sammendraget til den siste rapporten:

”Vegtraseen går gjennom registrerte kvikkleiresoner med middels til høy faregrad. Både nye og tidligere utførte grunnundersøkelser viser at det finnes mer eller mindre sammenhengende kvikkleireforekomster i hele området. Grunnen for øvrig domineres av siltig leire med stedvis stor mektighet.”

Samlet vurdering basert på utførte stabilitetsvurderinger og befaring i området viser at det vil kreves noe nedplanering av lokale høydepartier for å oppnå akseptabel sikkerhet i området. NVE

Trondheim kommune

har utarbeidet detaljplan for sikring i dette området. Planen bør kontrolleres med hensyn til hvorvidt planlagte tiltak er tilstrekkelig til å oppnå sikkerhet i tråd med vegvesenets krav. Kort oppsummert anbefales det fra geoteknisk side at det må gjennomføres steinplastring langs Sørabekken, utslaking av skråningene langs vegen og erosjonstiltak i hele området

Areal hvor det foreslås utført stabiliseringstiltak reguleres som egne hensynssoner, med underliggende arealbrukskategori i bunnen.

I tillegg legges det til rette for en mer trafikksikker løsning forbi Esptunet enn dagens situasjon, hvor det er kryssing rett inn i en bortregulert avkjørsel som fortsatt benyttes.

Høyspenning:

De to høyspentlinjene foreslås regulert som egne hensynssoner. Begge de trefasete høyspenttraséene er under 70 kV. Det er derfor funnet tilstrekkelig at hensynssonen kan inntegnes med 6 meter på begge sider av ytterste fase.

Øvrig

Planforslaget inneholder også noen øvrige arealbrukskategorier, som byggeområde forretning, barnehage, hotell/overnatting, industri. Dette er arealbruksformål som kommer inn i planforslaget, som følge av at det reguleres midlertidige bygge- og anleggsområder. Arealbruksformålene er viktige i forbindelse med senere leie av areal for gjennomføring av planen.

Planlagt gjennomføring

Gang- og sykkelvegen skal etter planene bygges ut i perioden 2013 – 2015 og være ferdigstilt før bygging av E6, Tonstad – Jaktøyen mellom Sandmoen og Klett starter. Det er viktig å unngå parallelle anlegg på disse strekningene.

Virkninger av planforslaget

Grunnforhold:

Søra går delvis i en dyp ravine med bratte skråninger øst for veien. Søra eroderer, og det er registrert flere mindre ras ut i bekken. Det anbefales å kombinere bygging av g/s-vei med sikring av bekken. Bekken steinsettes og heves flere meter slik at fyllingsskråningene ut mot bekken blir stabile. Breddeutvidelsen kan gjøres på bekkesiden. Dette arbeidet vil også bedre stabilitetsforholdene i bekkedalen generelt.

Samfunnssikkerhet

Tiltakene som planlegges i tilknytning til planarbeidet vil føre til en bedring av stabilitetsforholdene i området. Trafikksikkerheten vil også bedres ved at det bygges gang- og sykkelveg på strekningen samtidig med at skolevegen ved Esp sikres.

Naturmiljø

Det skal legges til rette for at Søra inkludert Heggstadbekken reetableres til et vassdrag godt egnet for gytende sjøørret.

Deler av bekkedalen omdannes betydelig på enkelte partier. Naturområdene er viktige oppholdsområder og trekkveier for hjortevilt og det skal etterstrebes at naturverdiene ivaretas på

Trondheim kommune

best mulig måte gjennom omleggingen.

Bekkedalene er viktige naturområder både med tanke på lauvtrær, fuglearter og annet vilt, og det er viktig at dalene bevares så langt det er mulig ved stabilisering og omlegging av bekkedalene. Ved oppfylling og omlegging bør bekkene sikres en naturlig utforming med mest mulig variasjon av kantvegetasjon, bunnlag, stryk, kulper og steinsetting av kanter og bunn. Dette sikrer utvikling og videreføring av et stort biologisk mangfold og utvikling av en bærekraftig sjørretstamme.

I henhold til § 9 i naturmangfoldsloven viser Direktoratet for naturforvaltnings naturbase og Artsdatabankens artskart at det ikke er kjente naturverdier i området. Det er ikke grunn til å anta at det vil være naturmangfold av betydning i området.

I henhold til § 10 i naturmangfoldloven, samlet belastning, må tiltaket sees i sammenheng med andre belastninger området blir utsatt for. Det antas at den samlede belastningen for området ikke vil få betydning for naturmangfoldet.

I henhold til dette konkluderes det med at en vurdering etter §§ 11 og 12 i naturmangfoldsloven ikke er aktuelt.

Rekreasjonsbruk

Bygging av gang- og sykkelvegen vil ikke forringe rekreasjonsbruken i området, men snarere være positivt ved å gi økt tilgjengelighet og gi sammenhengende gang- og sykkelveg fra Melhus til Trondheim.

Gamle E39 (fv 800) er også et populært turmål for mosjonister/syklister og vil som følge av tiltaket være lettere tilgjengelig.

Landskap

De største landskapsendringene kommer som følge av stabiliseringstiltakene og etableringen av nytt bekkeløp. Dalbunnen hvor Søra får sitt nye løp blir stedvis hevet mye i forhold til i dag og det blir laget nytt terreng. Det er ønskelig å ta vare på eksisterende vegetasjon så langt som mulig, samt tilbakeføre dagens vekstjord for å sikre rask og naturlig revegetering. Hovedmålsettingen er å skape et landskap som blir en god biotop for dyr, fisk og fugler.

Der hvor masse skal fjernes for å øke stabiliteten i området, skal landskapet utformes slik at det som er landbruk i dag også kan benyttes til landbruk i fremtiden.

Trafikk

Heimdalsvegen vil i stor grad beholdes slik den ligger i dag. På den siste delstrekningen mot Heimdal (profil 2200 – 3950) vil vegen justeres noe for å gjøre plass til parallell gang- og sykkelveg og bekk. Endringene vil forbedre standarden på fylkesvegen.

Etablering av gang- og sykkelvegen vil gi bedre sikt langs vegen. Det blir også mer ryddig ved avkjørsler da disse må strammes opp som følge av utbygginga og avkjørselsforholdene (sikt) vil bli bedre enn i dag.

Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten i området. Det nevnes spesielt at driftsvegen til Lersbakken får planskilt kryssing av jernbanen, og at dagens kryssing i plan legges ned og stenges. Det gjøres trafiksikkerhetstiltak ved Esp som sikrer skolevegen for de som må krysse Heimdalsvegen. Gang- og sykkelvegen utformes slik at den får gode stignings- og siktforhold.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltakene vist i planen er offentlige og skal finansieres gjennom midler fra Miljøpakken. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegen langs Heimdalsvegen er et statlig/fylkeskommunalt ansvar. Gang- og sykkelvegen mellom Heggstadmoen og Heimdalsvegen er i utgangspunktet en kommunal veg, men siden denne strekningen er en erstatning for sykkeltilbud langs E6 fra industriområdene på Heimdal og sørover kan det være aktuelt å overføre drift- og vedlikeholdsansvaret for denne til Statens vegvesen.

I bygningsrådet 11.9.2012 ble det bestilt en redegjørelse for kostnader til formannskapsmøte 25.9.2012. Forslaget ble begrunnet med at flere burde vært med å betale for de mange gode tiltakene i planen.

Kostnadsoverslaget for gang-/sykkelveg langs Heimdalsvegen er på 198 millioner kroner. Denne summen kan splittes opp slik:

- Gang-/sykkelveg + tiltak Heimdalsveg: 100 mill kr
- Oppbygging/plastring av nytt bekkeløp: 43 mill kr
- Gang-/sykkelveg mot Heggstadmoen: 29 mill kr (inkl 18 mill for ny jernbaneundergang)
- Stabiliseringstiltak: 26 mill kr

Rådmannen orienterte formannskapet i eget notat datert 20.9.2012 om at de ulike samarbeidspartene som MeTro-prosjektet og NVE vil bidra i kostnadene knyttet til bekkeåpning og områdestabilitet. Størrelsen på de ulike bidragene er ennå ikke bestemt og vil først bli klarlagt i forbindelse med detaljprosjekteringen. Tiltakshaver vil også kontakte jernbaneverket i forbindelse med detaljprosjekteringen for å avklare om de kan være med å bære kostnadene med undergangen for kryssing av Dovrebanen.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Innspill før førstegangsbehandling er redegjort for i vedtak til offentlig ettersyn.

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Det har kommet til sammen 18 tilbakemeldinger til reguleringsplanforslaget i forbindelse med offentlig utleggelse.

1. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 4.9.2012:

Fylkesmannen (FM) er positiv til satsing på gang- og sykkelveger for å bedre trafikksikkerheten, og planen er et viktig skritt på veien for å nå målene som Trondheim kommune har satt seg selv i Miljø- og transportpakken, og ved medlemskapet i Fremtidens byer.

Der hvor det åpnes opp for midlertidig anlegg- og riggområde på dyrka mark, forutsettes det anvendelse av duk under massene. Dette for å sikre tilbakeføring til landbruksareal i neste omgang.

I forbindelse med anleggsarbeid i/ved Sørå, er det viktig at arbeidet gjennomføres etter en miljøteknisk undersøkelse, og FM har innsigelse vedrørende dette forholdet inntil det tas inn en egen bestemmelse som sikrer dette forholdet.

Kommentar:

Det foreslås å supplere reguleringsbestemmelsene med:

«Det skal legges duk under areal som benyttes til midlertidig anlegg- og riggområde».

Trondheim kommune

«Før det kan gis igangsettingstillatelse etter plan- og bygningsloven, må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2, være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativ må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten».

Til orientering har det vært innsendt et eksempel fra statens vegvesen (SVV) til FM, for å vise hva som inngår i en Ytre Miljøplan. Dette ble gjort for å vise hva som faktisk inngår i en ytre miljøplan, og at dokumentasjon ikke blir direkte overlappende med annen type dokumentasjon/begrepsbruk. Det har ikke kommet tilbakemelding fra FM vedrørende dette eksemplet, men det antas at innholdet i SVV sin YM-plan vurderes som tilfredsstillende.

Når det gjelder forurenset grunn er FM orientert om at det ikke er registrert noen tomter langs vegen med mistanke om forurenset grunn. Det har derimot fra FM sin side blitt uttrykt at alle områder langs sterkt trafikkert veg må anses som potensiell forurenset grunn, noe som vurderes som noe strengere enn tidligere erfaringer. I uttalelsen fra fylkesmannen er det derimot eventuelle avsetninger fra sigevann fra Heggstadmoen i bekkeløpet til Sørå det settes fokus på, og at det må gjennomføres en miljøteknisk undersøkelse før graving i og langs Sørå gjennomføres. Hvorvidt det skal graves eller fylles er også vurderinger som bør tillegges vekt i forbindelse med slike dokumentasjonskrav.

2. Sør Trøndelag fylkeskommune, datert 21.8.2012

Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten dersom man støter på noe spesielt i grunnen i forbindelse med anleggsarbeidet.

3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 28.9.2012 og 9.10.2012

NVE har i sin merknad datert 28.9.2012 kommet med innsigelse til planforslaget. NVE mener at forslaget til reguleringsplan med bestemmelser ivaretar de allmenne interessene i vassdrag i tilstrekkelig grad, og en behandling etter vannressurslovens § 8 anses som unødvendig. NVE ber også om at kommunen utarbeider planer med sikte på å åpne og restaurere den bekkestrekningen som ligger nedstrøms planområdet.

Når det gjelder grunnforhold med henvisning til geotekniske rapport vedlagt saken så savner NVE en dokumentasjon til NGIs påpeking om å kartlegge stabiliteten ved profil 850. Dette må avklares før reguleringsplanen vedtas. I den forbindelse fremmet NVE innsigelse mot reguleringsplanen inntil stabiliteten i profil 850 er dokumentert.

I brev datert 9.10.2012 har NVE valgt å trekke innsigelsen da nødvendig dokumentasjon på stabiliteten er dokumentert i epost oversendt NVE den 5.10.2012.

Kommentar

I forbindelse med detaljering av ny E6 Jaktøyen – Storler planlegger Statens vegvesen å åpne Sørå nedstrøm planområdet fram til den krysser rv 706 ved dagens Statoil stasjon. Det vil da kun gjenstå ca. 400 m av Sørå gjennom industri-/næringsområdet på Klett før hele bekken er "gjenåpnet" i hele sin lengde fra Heimdal til utløpet i Gaula. Åpning av bekkeløpet på den siste strekningen er ikke tatt inn i dette prosjektet og må løses i en egen plan for området.

Geoteknisk seksjon i statens vegvesen har i en egen epost til NVE datert 5.10.2012 henvist til dokumentasjonen i de geotekniske rapportene er godt nok utredet med hensyn til stabilitetsforholdene i profil 850. Tiltakhaver har i den sammenheng foreslått en 2,5 m motfylling og bekkelukking mellom profil 820 – 870. Dette oppfyller kravene etter Hb016 og NVEs veileder angående områdestabilitet. Denne dokumentasjonen har også medført at NVE i sitt brev datert 9.10.2012 har trukket innsigelsen vedrørende dokumentasjon knyttet til

Trondheim kommune

stabilitetsforholdene i profil 850. Rådmannen tar dette til etterretning.

4. Trondheim kommune v/barnas representant, datert 30.8.2012

Uttaler at planforslaget vil bidra til å styrke forholdene for gående/syklende i vesentlig grad. Tilrettelegging av gang- og sykkelveg medfører bedre trafiksikkerhet for de myke trafikanter og at områder sør for byen vil oppleves mer tilgjengelige. Det er også positivt at det iverksettes trafiksikkerhetstiltak ved Esp, som har vært påpekt som «trafikkfarlig punkt/skoleveg».

5. AtB v/ Thor Eggen, datert 28.8.2012:

I dag trafikkeres FV900 av rute nr.71, som er en rute som skal bestå i framtidig rutestruktur for Trondheim. Det bes om at de inntegnede bussholdeplassene følger Vegnormalen for holdeplasser for busser inntil 15 meter.

Kommentar:

Bussholdeplassene er dimensjonert ut fra kravene i Hb017 Vegnormalen for busser innstil 15 meter.

6. Syklistenes landsforening, datert 30.8.2012:

Er positive til at det etableres tilbud for gående og syklende langs Heimdalsvegen, men stiller spørsmålstegn ved den foreslåtte løsningen. Har i en tidligere fase bedt om alternative løsninger, som synes å være bedre og rimeligere enn det som foreslås. Sammen med redusert hastighet for bil, vegprising og forbud mot gjennomkjøring, vil tiltak kunne gjennomføres innenfor eksisterende vegbredde.

For øvrig kommenteres det at det mellom Klett og Kammen bør etableres sykkelveg med fortau, for å skille gående fra syklende på skolevegen.

Kommentar:

Det ble i formannskapet 25.9.2012 besvart spørsmål fra representant Geirmund Lykke vedr. tiltak som foreslås prioritert gjennom Miljøpakken.

Planen omfatter en rekke nødvendige sikringstiltak og forbedringer:

- Gang- og sykkelveg på strekningen Klett – Heimdal
- Rassikring pga. dårlige grunnforhold.
- Erosjonssikring langs Søra av hensyn til fylkesvegen, pga økte nedbørmengder
- Ny jernbaneundergang for veg fra Heggstadmoen til Heimdalsvegen.
- Fjerning/endring av kulverter for å gjenskape Søra som fiskeelv.
- Framføring av avløpsledninger til MeTrovann-prosjektet og opprydding i spillvannsforholdene.

Når det gjelder skoleveg fra Klett til Kammen, går denne i den aktuelle traséen og ikke langs Fv900. Traséene er derfor allerede adskilt.

7. Heimdalsvegen 86 (gnr./bnr. 199/49) v/Ole Ivar Sivertsen, datert 20.8.2012:

Uttrykker bekymring vedr. stabilitetsforhold ved egen eiendom, og viser til avholdt befarings med vegvesenet på forsommeren. Raskant har stoppet ved et grantre, men Sivertsen er likevel meget bekymret i forhold til hva som skjer hvis grantreet som holder raskanten svikter.

Trondheim kommune

Kommentar:

Det har tidlig i prosessen blitt opplyst at grunneier kan ta kontakt med kommunen vedr. raskanten, og for å få vurdert samfunnsikkerhet i tilknytning til eiendommen. For øvrig vil prosjektet med ny sykkelveg også utbedre stabilitetsforhold langs hele dalen, og det er utført geoteknisk prosjektering i forbindelse med byggeplanleggingen.

Trondheim kommunes geotekniske seksjon har tidligere vært på befaring i området og det er i den forbindelse anbefalt en motfylling mellom bekken og eiendommen som vil bedre stabiliteten i området. Dette er også tatt hensyn til i reguleringsplanforslaget.

8. Heggstad Nordre (199/8) v/Jørn Wangberg, datert 28.8.2012:

Har planer om å utnytte sin eiendom Heggstad Nordre, og ber om at forslag til hensynssone ved bekk ikke regulerer seg mer inn på hans eiendom enn nødvendig. Eiendommen er i dag ubebygget og det er ønskelig å regulere denne med framtidig boligbebyggelse.

Kommentar:

Framtidig terreng vil på deler av eiendommen heves med 2-3 meter. I reguleringsplanforslaget har en båndlagt et areal for bekk som gir en frihet i å plassere bekken mht. hva som er optimalt utfra gitt profil. Videre detaljering her vil avklare hvor langt inn på eiendommen en må, men utgangspunktet er å minimalisere inngrepet til et minimum.

Eiendommen vil få bedre stabilitetsforhold som følge av tiltaket. Hvorvidt eiendommen for øvrig kan egne seg til boligbebyggelse vil være naturlig å vurdere i forbindelse med egen reguleringsplan for eiendommen.

9. Meieribakken 18 v/Knut Solberg, datert 28.8.2012:

Viser til reguleringsplaner for Esptunet og Merieribakken og reguleringsbestemmelser som beskriver gangbru/gangvei/gangsti over Sørå og offentlige kjøreveg/gangveg på begge sider av gangbrua. Det bør følges tilrettelegges for en offentlig gangbru over Sørå, da gangbrua også er skoleveg for barna som går på Nypvang skole. Gangbrua benyttes også av barn og voksne som skal benytte bussholdeplass i Heimdalsvegen.

Kommentar:

Det legges inn som et rekkefølgekrav i bestemmelsene at gangbru over Sørå bygges samtidig med etablering av gang- og sykkelvegen langs Heimdalsvegen. I gjeldende plan er denne gangforbindelsen regulert som felles turveg for områdene på begge sider av Sørå. Denne reguleringsformen foreslås opprettholdt, men traseen er endret og forbindelsen oppgraderes slik at den tilfredsstiller offentlig standard. Det er tidligere foreslått bru over Sørå, men her vil terrenget endres vesentlig sammenliknet med i dag og det forutsettes nå kulvertløsning i stedet for bru i området. Alle krysningene av Sørå er forutsatt utført med en enhetlig utforming med rør, som er en økonomisk- og vedlikeholdsmessig gunstig løsning.

10. Heimdalsvegen 114 (199/3), datert 27.8.2012:

Gjør oppmerksom på at avkjørsel som benyttes i forbindelse med landbruksformål lengst sør på deres eiendom er tatt ut av reguleringskartet. Ber om at denne tas inn igjen for å sikre hensiktsmessig driftsadkomst.

Kommentar:

Den aktuelle avkjørselen er ivaretatt i plankartet merket f_FA3, og i reguleringsbestemmelsene framgår at «eksisterende driftsavkjørsler ivaretas». Byggeplanleggingen vil tilrettelegge for at

Trondheim kommune

avkjørselen kan benyttes på samme måte som tidligere.

11. Heimdalsvegen 120 (202/43 og 12) v/Liv-Anne Edvardsen og Roy Kolstad, datert 31.8.2012:

Er undrende til kostnaden ved å gjennomføre en slik reguleringsplan. Det vil være langt rimeligere å gjennomføre 30 km/t, montere gatelys og gjennomkjøring forbudt mellom Esp og gangveg fra Heimdal.

Ønsker ikke at sykkelvegen legges nede i dalen på den eneste delen av strekningen hvor det er mulig å legge den parallelt med Heimdalsvegen. Hvis sykkelvegen likevel skal gå nede i dalen, bes det om at den trekkes noen meter vekk fra deres eiendom.

Kommentar:

Merknaden tas til etterretning ved at sykkelvegen flyttes opp til og parallelt med Heimdalsvegen. En følge av dette er at det kun etableres støyskjerm langs ny trasé for sykkelveg og at avkjørsel til eiendommen må flyttes noe.

12. Esptunet Borettslag v/Stein Erlien, datert 29.8.2012

Ber om at eksisterende gjerde mellom Esptunet borettslag og Sørå bygges opp på nytt, hvis anleggsarbeidet krever at gjerdet må rives. Selv om Sørå skal heves med mange meter, er det fortsatt nødvendig å sikre området mot Sørå med tanke på barn- og unge sin lek.

Dagens gangbru over Sørå, mellom Meieribakken og Esptunet, ble anlagt over eksisterende rørgate for ca. 1 år siden. Kan det være mulig å nyttegjøre seg den eksisterende brua selv om traséen blir ny?

Eksisterende veg i tilknytning til borettslaget er ikke bygget for å tåle anleggstrafikk. Det bes om garanti for at dette ikke blir aktuelt.

Kommentar:

Hvis det blir aktuelt å rive eksisterende gjerde vil nytt gjerde settes opp etter at Sørå har fått ny høyde på den aktuelle strekningen.

Den eksisterende brua vil avvikles, og hvis standard på ny bru over Sørå skal oppgraderes vil det neppe være lønnsomt å reetablere den eksisterende brua. Det foreslås derfor at denne brua saneres, selv om den er relativt ny. Alternativt at brua flyttes til et alternativt sted.

Når det gjelder anleggsveg i forbindelse med Esptunet er ikke byggeplanleggingen kommet langt nok for å avgjøre om det blir nødvendig å benytte borettslagets veg. Hvis så blir nødvendig vil entreprenør inngå avtale om dette og det forutsettes at vegen leveres tilbake med minst tilsvarende standard som før anleggsarbeidet ble påstartet.

13. Heimdalsvegen 96 (198/14), v/Jorunn Rønningen, datert 29.8.2012:

Det bes om skjerming mellom egen eiendom og framtidig gang- og sykkelveg. Det bes også om et samarbeid, slik at dagens avløpsproblem blir utbedret.

Kommentar:

Det vurderes skjerming forbi den aktuelle eiendommen.

Når det gjelder tidligere påført problem med avløp fra eiendommen, vil dette utbedres i forbindelse med prosjektet.

14. Heimdalsvegen 140, gnr./bnr. 202/13, v/Roar Spica:

Grunneieren kommenterer at prosjektet heller bør ha en trasé som går mellom Klett – Kattem, samtidig som forbindelsen mellom Klett og Heggstadmyra bør inngå som en del av E6-sør prosjektet. Dette vil være besparende både i forhold til økonomi og involvering av berørte parter.

Når det gjelder grunneierens egen eiendom, bes det om at gang- og sykkelvegen legges så langt ut mot bekken som mulig slik at eiendommen blir minst mulig berørt. Alternativt bes det om at Statens vegvesen og Trondheim kommune innløser eiendommen.

Det bes også om mulighet til å koble seg til evt. nytt avløpsnett i forbindelse med prosjektet, i tillegg til å få oppført ny garasje/verksted/lager siden den aktuelle eiendommen ikke lenger vises som LNF-område.

Kommentar:

Trasé for det aktuelle prosjektet foreslås som vist i planene til offentlig ettersyn. Traseen i Heimdalsvegen er den del av et sammenhengende hovednett for sykkel som går fra Midtbyen via Heimdal tettsted og videre sørover som en regional ruta til nabokommunene i sør (Heimdalsruta). Det å føre denne regionale ruta gjennom Kattem er unaturlig og vil medføre at større høydeforskjeller må forseres og vil i den sammenheng være en omveg. Når det gjelder trasé for gang- og sykkelveg flyttes denne til beste for eiendommen. Det er ikke forutsatt å innløse eiendommen.

Når det gjelder eiendommens reguleringsmessige status, tar ikke dette planforslaget stilling til om det kan være aktuelt å tilrettelegge for nytt byggeri på eiendommen. Eiendommen er i dag uregulert og den vil i framtidig situasjon fortsatt være uregulert.

15. Heimdalsvegen 68b (199/91 og 199/78) v/Svein Roger Rønningen, datert 28.8.2012:

Påpeker at det ikke er ønskelig å gi fra seg grunn, uten at dette kompenseres i forbindelse med erverv av grunn. Ber også om at privat veg som går mellom eiendommene Heimdalsvegen 68 b og 96 ikke framkommer som en "åpen" veg.

Kommentar:

Nødvendig arealbeslag vil kompenseres i forbindelse med grunnervet. Planforslaget foreslår videre en løsning som medfører at det kun er Heimdalsvegen 96 (198/14) som er tilgrensende til Heimdalsvegen, og som skal ha avkjørsel direkte fra Heimdalsvegen.

Når det gjelder uønsket bruk av denne eiendommens avkjørsel så er dette rettet opp i reguleringsplanforslaget.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Bystyret har vedtatt Miljøpakken trinn 2 som legger opp til storstilt satsing på bygging av nye sykkelveger. Et av prosjektene i denne utbyggingspakken er å ferdigstille sykkelforbindelsen fra Heimdal sørover til Klett. Strekningen inngår som en regional hovedrute for sykkel fra Trondheim sørover mot nabokommune Melhus og Skaun.

Bygging av ny gang- og sykkelveg vil medføre betydelige behov for sikringsarbeid. Heimdalsvegen går gjennom kvikkleireområder som har skredrisiko klasse 4 og høy faregrad i følge den nasjonale skreddatabasen. I den forbindelse er det viktig å utføre tiltak for å bedre stabilitetsforholdene og

Trondheim kommune

sikre områdene langs Søra mot ytterligere erosjon. Disse hensyn er ivaretatt i detaljreguleringen. Trafikksikkerheten langs Heimdalsvegen økes ved at det bygges gang- og sykkelveg langs veien. Bedre gangforbindelser og mer trafikksikre kryssinger av Heimdalsvegen, spesielt nede på Klett, vil også gi en positiv trafikksikkerhetsgevinst i området.

Planforslaget legger opp til at Søra igjen kan bli et potensielt gyteområde for sjøørret, ved at strekningen blir tilrettelagt for vandring, reproduksjon og oppvekstforhold både for lokal og anadrom fisk. Inngrepene i Søra må gjøres på en slik måte at fauna ikke blir skadelidende.

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert og utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 6.11.2012

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Ivar Arne Devik
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Reguleringskart datert 4.5.2012, sist endret 22.10.2012

Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 3: Oversiktskart